

# NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet • The Norwegian Maritime Directorate 3-2009



Skole for  
filippinske sjøfolk  
til norske skip

Side 6 - 15

Kampen mot piratene

Side 16 - 20

Blåmyra Open 2009

Side 38 - 39

Nordic Sports & Safety Week

Side 40 - 41



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 Nilssen

## 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](mailto:applications@osm.no), or you may register your application at [www.osm.no](http://www.osm.no).



The New Generation  
in Ship Management

The OSM Group, Svinoddveien 12, 4857 Arendal, Norway. Tel. +47 37 07 38 00, [www.osm.no](http://www.osm.no)

# innhold

- 4 Leder: Internasjonalt arbeid
- 6 Kremen av filippinske kadetter skal seile på norske skip / The cream of the crop sails on Norwegian ships
- 16 Kampen mot piratene fortsetter / The battle against piracy continues
- 20 KNM "Fridtjof Nansen" klar for oppdrag i Adenbukta og Afrikas Horn
- 22 Obligatorisk båtførerbevis fra 1. mai 2010
- 26 Norge går foran med nasjonale krav til ballastvannhåndtering
- 28 Setter fokus på uhell med passasjerfartøy
- 43 Brustad vitja Sjøfartsdirektoratet
- 44 Rapportering av personskader Et farefullt liv til sjøs? / Reporting personell injuries A hazardous life at sea?
- 48 Der fartøy flyte kan... Ålesund båtfestival
- 50 Leserinnlegg: Kommentarer til fungerende sjøfartsdirektørs leder Navigare 1-2009
- 51 Kommentar til Leserinnlegget
- 52 Markedsførte Norge på Nor-Shipping
- 53 Nytt fra IMO: MSC 86 – retningslinjer for gassdrift
- 54 Hva kan vi lære? / Lessons learned
- 56 Auke i talet på skipsulykker



KONTROLL PÅ SPAKENE. Lærerne passer på at alt er riktig.

### Velferden/Leisure and cultural activities

- 30 Fornøyd og sikker / Happy and safe
- 32 Filmtjenesten
- 36 Ny stasjonsleder i Rotterdam Den danske hollenderen
- 38 Golfmesterskap for sjøfolk Blåmyra Open 2009
- 40 Nordic Sports & Safety Week
- 41 Gann årets idrettsskip



VANDREPREMIE. Pensjonert maskinsjef Bernhard Clausen fra Haugesund og Knutsen OAS vant klasse II, og fikk samtidig en aksje i Norsk Seilskuteklubbs vandrepremie.



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

**Ansvarlig redaktør/Editor-in-Chief:**  
Kommunikasjonsdirektør/Director of  
Communication and Public Relations:  
Eilif Fjon

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

**Øversetter/Translator:** Bjørg Rossebø  
Andrew Walls

**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](mailto:tore@media-team.no)

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

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

Bladet utkommer kvartalsvis  
The Magazine is issued four times yearly

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

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

### Sirkulasjon om bord:

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](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

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

Bestilling av bladet rettes til dokumentasjons-senteret i Sjøfartsdirektoratet.

Forsidebilde: Andrew Walls

Redaksjonen avsluttet: 01. 09. 09

ISSN-nr 0804-4589



# Internasjonalt arbeid

*Sommeren har ikke vært noen hviletid for Sjøfartsdirektoratet. Arbeidet med sikkerhet til sjøs pågår med full kraft.*

Jeg håper Navigares lesere og annonsører fikk en god sommer med god tid til familie og venner i dager fylt med sommerlige sysler. Sommerferie er for mange synonymt med båt og sjø, og så langt er det gledelig at det er registrert færre ulykker med fritidsbåter enn på samme tid i fjor. Og når det er sagt er det tid for å minne om kravet om båtførerbevis som trer i kraft 1. mai neste år.

## Nor-Shipping

For andre gang på rad var Sjøfartsdirektoratet, sammen med Skipsregistrene i Bergen, utstiller på denne store messen for det som har med skipsfart å gjøre. Vi fikk mye skryt for måten vi hadde designet vår utstillingsplass, og mange var de som stoppet opp for å slå av en prat. De som ikke stoppet opp, fordi de i utgangspunktet ikke hadde noe de ville diskutere eller spørre om, ble fristet til å delta i vår daglige quiz-konkurranse der første premien var en automatisk oppblåsbar flytevest. Det var et populært tiltak, og kanskje et bidrag til at flere bruker flytevesten når de er ute i båt.

## My skjer i IMO

Lesere av Navigare nr. 2/2009 fikk en fyldig reportasje fra diplomatkonferansen i Hong Kong der skipoppbyggingskonvensjonen ble vedtatt. Allerede under møtet i IMOs miljøkomité (MEPC 59) i juli startet det møysommelige arbeidet med å få utarbeidet retningslinjene som må til for at de forskjellige delene av konvensjonen skal kunne etterleves på en konsistent

måte. Kanskje er dette arbeidet ferdig neste sommer?

Kort tid etter konferansen i Hong Kong møttes mange av de samme deltagere i London da IMOs sjø sikkerhetskomité (MSC 86) ble avholdt. Dette var et typisk arbeidsmøte der piratvirksomhet, fjernsporing av skip (LRIT) og Goal Based Standards (GBS) for tank- og bulkskip var hovedsakene som ble diskutert. Det er godt å kunne fastslå at det er full enighet blant IMOs medlemsstater om at det ikke ønskes væpnede vakter om bord på fredelige handelskip. Og – dersom en enkelt flaggstat skulle finne at slik bevæpning er nødvendig – så må den samme flaggstaten sortere ut alle de problemene dette fører med seg, det være seg av praktisk eller forsikringsmessig art. LRIT-kravet slo inn med full tyngde fra og med 30. juni i år, og Norge er knyttet til EUs sporingsystem som driftes av EMSA. GBS-drøftingene gikk bedre enn forventet. Nå er det enighet om verifikasjonsprosedyren, og kanskje blir GBS-saken snart ferdig.

Ei heller denne gangen klarte IMO å samle seg om å gjøre sirkulæret om vedlikehold av livbåter og utsetningsstyr bindende, et synspunkt Norge har vært pådriver for. Vi mener at ved å gjøre dette så vil det være et bidrag i riktig retning til å forhindre ulykker under livbåtøvelser, spesielt hvis vi også får gjennomslag for å fjerne de livbåtkrokene vi vet har en konstruksjon som har vist seg å være ustabile; det vil si kroken(e) kan løse seg ut selv om den tilsynelatende ser ut til å være i sikker posisjon, med det

resultat at livbåten faller ukontrollert ned i sjøen. Historien har vist at godt over hundre liv har gått tapt på denne måten, og det skulle være fullstendig unødvendig når vi faktisk vet hva som er årsaken. Delegationene fikk, i denne sammenheng, en demonstrasjon av et nytviklet, dansk livbåttutsettingskonsept som fikk mange lovord da det ble demonstrert, et konsept som blant annet Mærsk-rederiet har sponset med utviklingsmidler.

Neste miljøkomité (MEPC 59) blir ganske spesielt. Ikke fordi det er spesielle saker som skal behandles, men fordi det er en formidabel dokumentmengde som skal gjennomgå. I alt er det 193 dokumenter, hvorav 59 ligger under det agendapunktet som omhandler utslipp til luft (GHG). Jeg er blitt fortalt at disse 59 dokumentene utgjør nærmere 800 A-4 sider med tekst. Det andre store sakskomplekset er ballastvannsbehandling, der er det sendt inn 29 dokumenter. Den norske delegasjonen skal få nok å gjøre selv om den består av i alt 27 personer. Det er den største norske delegasjonen til et IMO-møte noensinne.

## EMSA på plass

EMSA (European Maritime Safety Agency), som jo kan kalles EU-kommisjonens sjøfartsdirektorat, er endelig kommet på sin permanente plass i Lisboa. Dette ble markert med en tilstelning 15. juni i år der nærmere 200 inviterte gjester fra EU/EØS-området deltok sammen med portugisiske myndighetspersoner samt nestkommanderende fra USAs Coast Guard.

EMSA har fått en fremtredende plass i Lisboas havneområde, lokalisert et steinkast fra sjøkanten med uhindret

utsikt tvers over til Lisnave, det som i tidligere tider var et av de største skipsverftene i Europa. I ryggen har EMSA den gamle, pittoreske bydelen i Lisboa og nærmeste nabo er Cais do Sodre-plassen, der forstadstogene kommer inn fra vest (blant annet Estoril og Cascais) noen få spaseringsminutter

unna. Bygningen er hypermoderne, har alle mulige fasiliteter og inneholder også EMSAs havovervåkingssentral som er bemannet på en 24/7 basis fra 1. juli. I sentralen overvåkes det europeiske havområdet fra Tyrkia i sør-øst til Barentshavet i nord. Sentralen huser også det europeiske senteret for

fjernsporing (LRIT) av skip, et sporingsopplegg blant annet Norge benytter seg av. Denne sentralen er den største av alle de sporingsentralene som er etablert som følge av IMOs vedtak om fjernsporing av skip. Den skal gjøre sporingsjobben for omtrent 40 land og nesten ti tusen skip. □

# International work

*Summertime has not been a time for rest in the Norwegian Maritime Directorate. The work for safety at sea progresses at full speed.*

I hope Navigare's readers and advertisers have had a good summer. For many, summer holidays are synonymous with boat and sea, and we are pleased that so far, fewer accidents involving leisure boats have been registered than at the same time last year. With that said, it is time for to remind everyone of the requirement of the Certificate of Boatmanship entering into force on 1 May next year.

## Nor-Shipping

For the second time in a row, the Norwegian Maritime Directorate participated together with the Norwegian International Ship Register as an exhibitor. We received much praise for the design of our stand, and many stopped to chat. Many people were tempted to participate in our daily quiz competition, in which an automatic inflatable lifevest was the first prize. This was a popular initiative, and maybe it might contribute to more people using lifevests on board boats.

## A lot happening in IMO

Readers of Navigare No. 2/2009 were presented with a comprehensive report from the diplomatic conference in Hong Kong where the convention on ship recycling was adopted.

Shortly after the conference in Hong Kong, many of the same participants met in London at the meeting of IMO's maritime safety committee (MSC 86). This was a typical working session where piracy, long-range identification and tracking of ships (LRIT) and Goal Based Standards (GBS) for tankers and bulk carriers were the main topics of discussion. It is pleasing to note that there is full consensus among IMO's member states that armed guards are unwanted on board peaceful merchant ships. The LRIT requirement was fully effective from 30 June this year, and Norway is linked to the EU tracking system operated by EMSA. The GBS-discussions progressed better than expected. Nor this time did IMO manage to rally round making the circular on maintenance of lifeboats and launching equipment binding. We feel that by doing this, it will contribute to the prevention of accidents during lifeboat drills. Especially if we also manage to remove the on-load release hooks we know to be of a construction which has proven unstable. History has shown that more than a hundred lives have been lost this way.

The next meeting of the environment committee (MEPC 59) will be

quite special, because of the formidable amount of documents to be reviewed. From a total of 193 documents, 59 belong to the agenda item concerning atmospheric emissions (GHG). I have been told that these 59 documents constitute close to 800 A-4 pages of text. The other comprehensive item on the agenda is the ballast water management. The Norwegian delegation consists of a total of 27 people. This is the largest Norwegian delegation to an IMO-meeting ever.

## EMSA in place

EMSA (European Maritime Safety Agency), also called the maritime directorate of the EU Commission, has finally moved into their permanent residence in Lisbon.

EMSA has been given a prominent location in Lisbon's harbour area. It is an ultra-modern building with all possible facilities, including EMSA's centre for ocean monitoring, which as of 1 July is manned on a 24/7 basis. The centre monitors the oceans from Turkey in the south-east to the Barents Sea in the north. The centre also accommodates the European centre for Long Range Identification and Tracking (LRIT) of ships, a tracking system used also by Norway. This centre is the largest of all tracking centres established as a consequence of IMO's resolution on tracking of ships. It is responsible for tracking close to ten thousand ships from about 40 countries. □

# Kremen av filippinske kadetter seiler på norske skip

*Kadettprosjektet til det norske treningssenteret i Manila er en suksesshistorie. Mens filippinsk ungdom får utdanning og utsikt til en god karriere, får norske redere kvalifisert arbeidskraft.*

– Good morning, Ma'am. How are you, Ma'am?, hilses det blidt fra begge sider, der to rekker med unge kadetter står i stram giv akt, og gjør ære på besøket fra Sjøfartsdirektoratet. De gnistrende hvite uniformene skinner i sola, som har tittet fram mellom to regnskyll. Det er monsunetid på øya Cebu på Filippinene, og regnet høljer ned flere ganger om dagen.

På benker rundt omkring sitter dusinvis av ungdommer og ser på – noen litt

usikre og forknytte, andre struttende av selvtillit. Alle venter de på å bli kalt inn til intervju, for å overbevise om at nettopp de en dag vil kunne gjøre en god innsats ombord på norske skip.

## Suksesshistorie

Norske rederier sliter med å få tak i nok velkvalifisert mannskap. Selv om det satses sterkt på å få norske ungdommer til å velge en nautisk utdanning, vil de



Bente Amandussen,  
redaktør Navigare  
editor Navigare

som uteksamineres fra norske skoler de nærmeste årene ikke på langt nær dekke underskuddet på faglært arbeidskraft. Utfordringen blir da å skaffe kvalifiserte sjøfolk fra utlandet.

Filippinene er verdens største leverandør av sjøfolk. Det er i dag om lag 22000 filippinere på norske skip, og de utgjør med det nesten halvparten av alle utenlandske sjøfolk i den norske flåten. Ikke rart da, at norske redere velger å gjøre en innsats for å heve nivået på den maritime utdanningen på Filippinene.

Det norske treningssenteret i Manila (NTC-M) ble etablert av Norges rederiforbund i 1990, som et

## The cream of the crop sails on Norwegian ships

*The Cadet Project of the Norwegian training Centre in Manila is a success story. While young Filipino seafarers are offered an opportunity for an education and a job with pay and working conditions that far exceed what they could expect in their native country, Norwegian shipowners get a dedicated and well-qualified crew.*

“Good morning, Ma'am.” “How are you, Ma'am?” Two rows of young cadets stand to attention and greet the visitors from the Norwegian Maritime Directorate. The crisp uniforms are dazzlingly white under the hot tropical sun, which makes a brief appearance between rain

showers. It is the monsoon season on the island of Cebu in the Philippines and dark clouds threaten overhead.

On benches around the area dozens of teenagers sit and watch – some a little unsecure, others beaming with self-confidence. All of them waiting to be

called in for the interview where they get their chance to show that they could one day do a good job on board a Norwegian ship.

## A success story

Norwegian shipowners struggle to get enough qualified personnel. Despite massive efforts to persuade Norwegian youth to choose a nautical education, the number of graduates from Norwegian maritime schools will in no way be able to meet the needs of the industry in the foreseeable future. Norwegian shipowners are forced to obtain competent seafarers from abroad.

The Philippines is the world's greatest exporter of seafarers. Around 22.000 Filipinos are employed on Norwegian vessels, amounting to almost half of all foreign seafarers in the Norwegian merchant fleet. No wonder then, that Norwegian shipowners are willing to make an effort to raise the level of quality of maritime education in the Philippines.



## Skole for filippinske sjøfolk til norske skip

*I STRAM GIV AKT. Kadettene på universitetet hilser langveisfarende besøk velkommen. STANDING AT ATTENTION. The cadets welcome visitors.*

ALLE FOTO / ALL PHOTO: ANDREW WALLS

middel for å gi god og relevant opplæring for filippinske sjøfolk som seiler på norske skip. Treningssenteret satte særlig fokus på det menneskelige element i driften av skip, og etableringen av senteret var en viktig satsing for å møte denne utfordringen.

– Hele NTC-M historien er en fantastisk suksesshistorie, mener Stein Eriksen som overtok som leder for treningssenteret i januar i år. – Ikke minst har kadettprosjektet vårt vist seg å være vellykket.

## Vinn-vinn-situasjon

– Kadettprosjektet startet i 1993, forteller Eriksen. – Vi pleide å ta inn om lag 150 kadetter i året i perioden 1993-2004. Så har det økt jevnlig fram til i fjor, da vi tok opp hele 500 kadetter.

For tiden er det rundt 1600 uteksaminerte offiserer som er ansatt på norskregistrerte eller norskeide skip. Utdanningen finansieres med midler fra et fond i regi av Association of Ship-

At present around 1600 officers graduated from the Cadet Project serve on Norwegian owned or controlled vessels.

The project is financed through a fund run by the Association of Shipowners' Training and Education Project (ATEP). All vessels registered in the Norwegian International Ships' Register that have Filipino crews on board pay a certain amount into the fund each month. “This is a win-win situation,” says an enthusiastic Eriksen. “The students get a good education and a job with pay and working conditions that far exceeds what they might expect in their native country. At the same time, Norwegian shipowners get dedicated well-qualified seafarers.”

## High quality

The project consists of four years education resulting in a Bachelor degree in either Marine Transportation or Marine Engineering. The students

owners' Training and Education Project (ATEP). Alle NIS-fartøy som har filippinsk mannskap om bord betaler hver måned inn et visst beløp til dette fondet. – Dette er en vinn-vinn-situasjon, sier Eriksen entusiastisk. – Studentene får en god utdanning og en jobb med lønn og arbeidsvilkår som langt overgår det de ville blitt tilbudt i hjemlandet, samtidig som norsk skipsfart får godt og velkvalifisert mannskap.

## Høy kvalitet

Prosjektet består av fire års utdanning som resulterer i en Bachelorgrad i Marine Transportation (dekksoffiserer) og Marine Engineering (maskinister). Studentene tilbringer først to år på skolebenken med teoretiske fag. Så drar de et år på sjøen, med praksisplass hos et av de rederiene som er med og sponsorer programmet. Deretter skal de tilbake på skolen et år, før de går ut i jobb i rederiet igjen. – Vi rekrutterer filippinsk ungdom rett fra skolen, og de bor på

spend their first two years at the university preparing for their one year of practise at sea, with one of the shipowners sponsoring the project. Then they come back for a final year at school before returning to their job at sea.

“We recruit Filipino youths straight out of school, and they stay on campus for as long as the education lasts. Some might say it's a bit like military school,” says Eriksen.

“The quality of the education is very high and we continuously work to improve it,” he says. “We try to upgrade the competence of the teaching staff, which yields good results.”

The education is in line with the requirements of STCW'95. Something, which is not the case in several other maritime teaching institutions in the country. “Around 20.000 cadets graduate every year here in the Philippines. Unfortunately, most of them will never experience a deck rolling under their feet,” says Eriksen. “Our students, on

campus så lenge utdanningen varer. Det hele minner litt om en befalskole, vil nok mange si, smiler Eriksen.

– Kvaliteten på utdanningen er veldig høy, og vi jobber kontinuerlig for å øke kvaliteten ytterligere, sier han. – Vi prøver hele tiden å oppgradere lærekreftene, og det gir bedre resultater.

Utdanningen gjennomføres i tråd med STCW'95-konvensjonens krav. Noe som ikke alltid er tilfelle med annen maritim utdanning i landet. – Her på Filippinene utdannes det rundt 20 000 kadetter hvert år. Dessverre vil de fleste av dem aldri få se et skipsdekk, forteller Eriksen. – Mens våre studenter uten unntak er blant de fem prosent beste både på skolen og nasjonalt og er garantert jobb. Det er faktisk vinnerloddet i livet for dem som kommer inn her.

#### Trangt nåløye

At programmet er populært blant ungdom er det ingen tvil om. Ti tusen har søkt på årets 430 plasser. Søkerne, som er i 16-17-årsalderen, blir først valgt ut på grunnlag av de karakterene de har fra high



REKTOR. Kaptein Ricardo Gabuman er stolt av å kunne vise fram universitetet.

DEAN. Captain Ricardo Gabuman is proud to show us the university.

school. Så testes de i en ferdighetsprofilprøve, som måler hvordan de mottar og bearbejder informasjon. Deretter må de gjennom en medisinsk test, før omtrent 1.300 endelig blir kalt inn til intervju.

Universitetet på Cebu er ett av seks universiteter som samarbeider med det norske treningssenteret i Manila. Utvelgelsen av neste kull med kadetter er

i full gang, og Morten Johnsen fra NTC-M er travelt opptatt med å intervju unge håpefulle.

– Naturlig nok er dette en veldig ettertraktet utdanning, sier han. – Så vi kan velge og vrake blant søkere. Det er over 90 maritime skoler på Filippinene, men kremen av studentene kommer hit.

#### Flinke søkere

En av dem som svært gjerne skulle fått en plass er seksten år gamle Efren Javierto, som lettere nervøs tar plass i stolen foran Johnsen, eller ”kaptein Morten”, som studentene kaller ham.

Johnsen vil gjerne vite hva som ligger bak ambisjonen om en karriere på sjøen. – Har du noen i familien din som er sjøfolk, kanskje?, spør han.

– Nei, jeg har valgt å bli sjømann, Sir, fordi jeg ønsker å lære mer om sjøen. Jeg tror det er en utfordrende jobb, sier Efren, som forteller at favorittfaget hans er fysikk og at han var nummer ni av fire hundre elever ved sin skole. – Jeg jobber hardt med skolen, understreker han.

Å få en egen familie en dag er et av Efrens mål. – Det er min første prioritet,

The University of Cebu is one of six universities cooperating with the Norwegian Training Centre in Manila. The selection of next year's cadets is in full swing and Morten Johnsen from the NTC-M is busy interviewing young hopeful applicants.

“This is obviously a very sought-after education,” he says. “So we are able to pick and choose among the best. There are more than 90 maritime schools in the Philippines but the cream of the crop attends our school.”

#### Talented applicants

One of the many anxious applicants is sixteen-year-old Efren Javierto, who looks a little tense as he takes his seat in front of Johnsen, or Captain Morten, as the students call him.

Johnsen would like to know what lies behind his ambition to be a seafarer. “Do you perhaps have any seafarers in your family?” he asks.

“No, I choose to be a seaman, Sir, because I want to learn more about the sea.



INTERVJU. Efren Javierto er en av søkerne som prøver å overbevise kaptein Morten Johnsen om at han bør komme inn på skolen.

INTERVIEW. Efren Javierto is one of the applicants trying to convince captain Morten Johnsen that he should be accepted into the programme.

sier han. – Jeg vil ha fire barn, og jeg vil at alle skal kunne få et godt yrke.

– Om du fikk sjansen til å titte i krystallkulen og se femten år fram i tid, sier Johnsen. – Hva ville du se?

– Da ser jeg meg selv som førstestyrmann, Sir.

– Har du det som skal til, da?  
– Jeg trenger nok å lære å stole mer

på meg selv og bli mer selvsikker, men jeg skal gjøre mitt beste, svarer Efren.

– Er det godt nok?, spør Johnsen.

– Yes, Sir.

#### Ambisiøse

– De vil bli kapteiner og styrmenn alle sammen, smiler Johnsen, – eller maskinoffiserer.

I think it is a challenging job,” says Efren and informs that his favourite subject is physics and that he was number nine out of four hundred pupils at his school. “I am a hard working student,” he says.

To have a family of his own one day is one of Efren's goals. “My first priority is my family,” he says. “I want four children and I want them all to be professionals.”

“What if you could look into a crystal ball and see fifteen years ahead,” says captain Johnsen. “What would you see?”

“I see myself as a first mate, Sir.”

“Do you have what it takes?”

“I do need to improve my self-reliance and be more confident,” says Efren. “But I will do my best.”

“Is that good enough?” asks Johnsen.

“Yes, Sir.”

#### Ambitious

“They all want to be captains or first mates,” smiles Johnsen who commends the cadets for their dedication. “They put everything into it,” he says. “The rewards are great, you



PÅ SOVESALEN. Kadettene bor på skolen, og kommer ikke hjem de første tre månedene. Det er en del av treningen. DORMITORY. As part of their training, the cadets live on campus with no home visits for the first three months.

know. They get high status and a well-paid job. Since there is a shortage of qualified seafarers, the days of Filipinos being cheap and underpaid manpower are gone.”

Morten Johnsen, who used to work as an inspector for the Norwegian Maritime Directorate (NMD), has been in the Philippines for three years – one year as the manager of NTC-M. He is

Han berømmer kadettene for å være veldig motiverte. – De legger alt inn i det, sier han. – Du vet, de får god status og tjener godt. Fordi det er mangel på kvalifiserte sjøfolk, er det jo ikke lenger slik at filippinerne er billig arbeidskraft.

Morten Johnsen, som tidligere jobbet som inspektør ved Sjøfartsdirektoratets stasjon i Bodø, har hittil vært på Filippinene i tre år. I ett år fungerte han som leder for NTC-M. Han skal snart gi seg i denne jobben, men vil likevel fortsette å jobbe på Filippinene som representant for Kristian Gerhard Jebsens rederi.

Vanligvis har han sin arbeidsplass i Manila, men må reise en del rundt. – Det ble mye reising i jobben i Sjøfartsdirektoratet også, minnes han. For ikke å snakke om de tretten årene da han var kaptein på kjemikaliefartøy.

– Jeg har jobbet i shipping i hele mitt liv, sier han. – Sjøfartsdirektoratet var en interessant arbeidsplass, men nå jobber jeg med det menneskelige element, som jeg synes er det viktigste.

Det er en veldig givende jobb. Man ser hvordan kadettene forandrer seg fra gutter til menn.



UNGE HÅPEFULLE. På rekke og rad sitter de og venter på å få komme inn til intervju. FULL OF HOPE. Aspiring young seafarers wait in line to be called in for their interviews.

the other hand, are without exception among the top five percent in the country and are guaranteed a job. Actually, getting accepted into the NSA Cadet Project is like winning the lottery.”

#### Tough requirements

There is no doubt that the project is popular among aspiring young seafarers. Ten

thousand applicants tried for this year's 450 positions. The applicants, which are 16 to 17 years of age, are first screened based on their results from high school. Then they are put through an ability profile test, which measure how well they understand and process information. Finally there is a medical examination, before around 1.300 are picked out for an interview.

**Jentene kommer**

Særlig mange jenter er det dessverre ennå ikke å se på campus, selv om en del jenter søker om studieplass. – Det er absolutt ikke fordi vi har noe mål om det, forsikrer



*VIL BLI KAPTEIN. Leah H. Lambunao kan møte hindringer på veien mot å oppfylle sin drøm om en karriere på sjøen, for fremdeles finnes det rederier som vegrer seg mot å ansette jenter.*

*WANTS TO BE A CAPTAIN. Leah H. Lambunao may meet many obstacles on her quest to fulfil her dream of a career at sea, for there are still shipowners who resent having female officers on board.*

Johnsen. – Det er synd at det ikke er flere jenter her, synes han. – For de jentene som går gjennom skolen og får seg jobb, klarer seg meget bra.

Over de siste årene har jenteandelen ligget stabilt på tre til fire prosent av total studiemasse på kadettprosjektet. – Dessverre er det i 2009 fortsatt enkelte redere som vegrer seg mot kvinnelige offiserer om bord, men disse er heldigvis en utdøende rase. Vinden snur også i shipping, og de som tar om bord kvinnene herfra får ikke bare de beste, men de beste av de beste, bedyrer leder ved NTC-M, Stein Eriksen, som ønsker seg en enda mer målrettet satsning for å øke kvinneandelen. – Det er ingen tvil om at også arbeidsmiljøet ombord har stor nytte av dette, på samme måte som ved arbeidsplasser ellers i samfunnet, legger han til.

**Lidenskapelig interessert**

Seksten år gamle Leah H. Lambunao er en av jentene som har kommet så langt som til intervju, og hun har ikke tenkt å la seg stoppe her. – Det er min største ambisjon å jobbe på sjøen, Sir, sier hun



*ENESTE JENTE I KLASSEN. Estralla Bondoc er en av de få jentene som har fått plass i kadettprogrammet. – Jeg har blitt vant til det, sier hun. Nå gleder hun seg til året på sjøen. – Jeg vil se verden, så det skal bli spennende.*

*ONLY GIRL IN CLASS. Estralla Bondoc is one of the few girls in the Cadet Project. "I have become used to it," she says. Now she is looking forward to her year at sea. "I want to see the world, so I'm very excited."*

"I have worked in shipping all my life," he says. "The NMD was an interesting workplace but now I get to work with the human element, which I think is the most important. This is a very rewarding job. You get to see how the cadets transform from boys to men."

**Girls up and coming**

Unfortunately, there are not many girls to be seen on campus yet, despite the fact that quite a few girls apply for the project. "It's not our policy," Johnsen assures. "It is a shame that there are not more girls here," he comments. "Because those girls that go through school and get a job are doing very well indeed."

Over the last few years, girls have comprised three to four percent of the total number of students in the Cadet Project. "Sadly, in 2009 there are still some shipowners who resent having female officers on board. Fortunately, these are now a dying breed. The winds of change are being noticed in shipping as well and those that take on our female

graduates don't only get the best, but the best of the best," assures leader of the NTC-M, Stein Eriksen, who wants a targeted approach to increase the numbers of girls in shipping. "There is no doubt that the working environment on board will benefit from this the same way as in any other work place," he adds.

**Passionate**

Sixteen-year-old Leah H. Lambunao is one of the girls who have made it as far as the interview. She is not going to let anyone stop her. "It is my painstaking ambition to become a seafarer, Sir," she states. "It is what I would love to do because it is my passion."

Her abilities and ambitions are unsurpassed. "I graduated with distinct honour," she says proudly. "I did several extracurricular activities in high school and was awarded for academic excellence."

"What would you say is your biggest achievement so far, then?" asks Johnsen.

"I think I would have to say coming here," she smiles. "The tests were difficult but I made it."

Leah explains that she is the only daughter in the family and that her uncle is a seafarer. That may have inspired her. "I really don't consider any other career than going to sea," she says when Johnsen asks what she would have chosen had she not been able to be a seafarer. "I filled in a second choice on the form only because I had to," she confides.

"In fifteen years I will be working as a captain," she answers firmly to the question of where she sees herself in the future.

"But what about a husband and children? Don't you want a family?" ask Johnsen.

"Oh yes, but I think that a family and a career can be combined," Leah says. "Nevertheless, I don't want to marry early. And children can wait until I have served on board for some years."

"I know I can achieve this because my strength is that I am always determined," she says. "I know I have a lot to

learn and experience, but I won't let anyone stop me."

fast. – Det er alt jeg vil, for det er min store lidenskap. Evner og ambisjoner er det ingen ting å si på. Den skoleflinke jenta har matte som favorittfag. – Jeg ble uteksaminert med veldig gode karakterer, forteller hun stolt. Hun tok flere ekstrafag på high school og fikk utmerkelse for akademisk fremragenhed. På fritiden leser hun mye.

– Hva er det største du har oppnådd hittil i livet, da?, spør Johnsen. – Jeg tror det må være å komme hit, Sir, svarer Leah smilende. – Testene jeg måtte gjennom var vanskelige, men jeg har jo klart dem bra.

Leah forteller at hun er den eneste datteren i familien og at onkelen er sjømann. Det har nok inspirert henne. – Jeg tenker overhodet ikke på noen andre karriereveier enn sjøen, sier hun da Johnsen spør om hva hun ville valgt om hun ikke kunne dra på sjøen. – Jeg fylte inn et valg nummer to på spørreskjemaet bare fordi man var nødt, betror hun oss.

– Om femten år er jeg kaptein, svarer hun bestemt på spørsmålet om hvor hun ser seg selv i fremtiden.

learn and experience, but I won't let anyone stop me."

Leah is not worried about working in a male dominated business. "No, I am positive," she says. "I wouldn't be here if I was afraid."

**Free education**

"The cadets have no expenses during their education," says Johnsen. "For the first two years the fund pays for everything, except what they need for their personal use."

During the year at sea they will receive a salary, out of which they need to save some money for the last year at school, which they are meant to pay for out of their own pocket. Nevertheless, some shipowners choose to fund the last school year as well.

"Strong bonds of loyalty to the shipowners are created from the very beginning," says Johnsen. "Finding out what shipowner they will work for is a big deal for the cadets and they are very loyal towards their future employers."

– Men hva med mann og barn, da? Vil du ikke ha en familie?, innvender Johnsen.

– Jo da, og jeg tror det skal la seg gjøre å kombinere det, men jeg vil ikke gifte meg tidlig, sier Leah. – Jeg vil vente med å få barn til jeg har seilt en del år.

– Jeg vet jeg kan klare det, for min sterkeste side er at jeg er alltid er veldig målrettet, sier hun. – Jeg forstår at jeg må lære og erfare mye mer, men ingen skal få stoppe meg.

Leah er heller ikke bekymret for å jobbe i en mannsdominert bransje. – Nei, jeg er positiv, sier hun. – Jeg ville ikke vært her om jeg var redd.

**Gratis utdanning**

– Kadettene har ingen utgifter til utdanningen, forteller Morten Johnsen. – De to første årene betaler fondet alt utenom det de vil ha til privat forbruk.

Når de er på sjøen får kadettene lønn som de må spare en del av til siste skoleåret. Da er det meningen at de selv må betale for alt utstyr. Enkelte rederier velger likevel å sponse det siste studieåret også.

A walk around campus reveals several groups of students wearing jackets and t-shirts proudly displaying the logos of their shipowners. However, most seem to wear the white cadet uniforms of the university – and leap to attention the second a member of staff appears.

**Discipline**

The university resembles a military school for a reason. The cadets automatically become reserve officers in the navy. During their time in school their quarters are rather spartan dormitories. For the first three months they have no home visits. "If they cannot cope with that, they cannot be seafarers", says Dean of the university captain Ricardo Gahuman. Most of them cope just fine, though. "There are less than five percent dropouts," he says. Most of which occur during the first semester.

"Their parents are so proud and happy when they come home to visit," he smiles. "After all, when they left home they couldn't even wash their own clothes."



*TENK SIKKERHET. Overalt på skolen står det plakater som minner om sikkerheten.*

*SAFETY CONSCIOUSNESS. Everywhere in the workshop you will find reminders of safety.*



*ELEKTRONIKK er et av temaene studentene må igjennom. Alle har på seg jakker fra Rederiforbundet. ELECTRONICS is one of the topics the cadets must study. All are wearing jackets from the NSA.*



*I VERKSTEDHALLEN er det undervisning i maskinvedlikehold.*

*IN THE WORKSHOP the cadets are taught engine maintenance.*

"That's true, Ma'am," nods Jade R. Sabio who is guiding us around campus. "My mother was so proud when I washed my own clothes," he smiles.



*GJØR FORELDRENE STOLTE. Andreårsstudent Jade R. Sabio vil bli gå i farens fotspor og bli maskingeniør.*

*MAKES HIS PARENTS PROUD. Second year student Jade R. Sabio wants to follow in his father's footsteps and become a machine engineer.*

– Det skapes en sterk tilhørighet til rederiet fra første stund, sier Johnsen. – Å få vite hvilket rederi de tilhører er gjevt, og kadettene er veldig lojale mot rederiet sitt.

Jade has finished the first year at school. He likes machines and wants to be a machine engineer. "I think it is a good and challenging job," he says. His father is chief engineer on board an American ship and Jade has always aspired to be like his father.

"I was so happy and excited to get accepted here," he says. "I missed my parents a lot the first three months but then I was all right. We are good friends here and we help each other."

Every morning at half past four Jade gets up to exercise. He admits to getting meagre rations of sleep occasionally, especially around exams. "But we learn a lot here and discipline is good," he thinks.

Jade has got Klavenes as his future employer and is very enthusiastic about going to sea. "I have never been abroad," he says. "So that will also be very exciting."

#### Well equipped

The University of Cebu is one of the few maritime teaching institutions in the

På en rundtur på campus dukker det stadig vekk opp grupper med studenter i jakker og t-skjorter med emblem som forteller hvilket rederi som skal bli fremtidig arbeidsplass. De fleste stiller likevel i presset og hvit uniform, – og spretter opp i giv akt så snart en lærer viser seg.

#### Disiplin

Skolen bærer ikke uten grunn preg av å være litt militær. Det er fordi kadettene automatisk blir reserveoffiserer i den filippinske marinen. I studietiden bor de på spartanske sovesaler. De første tre månedene på skolen har de ingen kontakt med familien sin. – Klarer de ikke dét, så kan de ikke være sjøfolk, sier rektor Ricardo Gahuman. Men for de fleste går det greit. Det er under fem prosent frafall, kan han fortelle, og det lille som er, er stort sett i første semester.

– Foreldrene blir så glade og stolte når de kommer hjem på besøk, sier han. – Da de dro hjemmefra kunne de jo ikke en gang vaske klærne sine.

– Det er sant, Ma'am, nikker Jade R. Sabio, som viser oss rundt på campus.

Philippines that has been accredited by both DNV and the Norwegian Maritime Directorate. Last year the university got a new wing reserved for students who are going to become officers in the Norwegian merchant fleet. It was inaugurated with much festivity and among the honoured guests was Elisabeth Grieg, president of the NSA.

"We donate quite a lot of modern equipment to the schools," says Stein Eriksen of the NTC-M. "In time Cebu will receive much new equipment."

The university now appears as very modern and boasts several bridge simulators where the students can practice manoeuvring ships. They also have various rooms dedicated to teaching the use of radar, electronic engineering, IT an so on. In a huge workshop the students can learn everything from welding to splicing ropes the way only a proper seaman knows how.

The workshop is open and airy, designed to catch every breath of fresh and cooling wind, but as the day progresses

– Mamma var så stolt da jeg vasket klærne mine selv.

Jade er ferdig med første året på skolen. Han liker maskiner, og vil bli maskinist. – Jeg tror det vil være en god og utfordrende jobb, sier han. Faren hans er maskinsjef på et amerikansk skip, og Jade har alltid villet bli som faren sin.

– Jeg var så utrolig glad og spent da jeg kom inn på universitetet her, forteller han. – Jeg savnet foreldrene mine veldig de første tre månedene, men så gikk det greit. Vi er gode venner her og hjelper hverandre.

Hver morgen klokka halv fem står Jade opp for å trimme. Det blir litt lite søvn noen ganger. Særlig rundt eksamen. – Men vi lærer mye her, og disiplin er bra, mener Jade, som har Klavenes rederi som fremtidig arbeidsgiver. Han er veldig spent på å reise på sjøen. – Jeg har aldri vært utenlands, smiler han, – så det blir veldig spennende.

#### Velutstyrt

Universitetet på Cebu er en av få maritime utdanningsinstitusjoner på Filippinene som har blitt akkreditert av både DNV og



*MASKINROMSIMULATOR. – Dette må dere passe på sier læreren.*

*ENGINE ROOM SIMULATOR. "Pay attention here," says the teacher.*

the hot and humid air becomes ever more clammy. In the engine room it is sweltering but that doesn't appear to



*KONSENTRERT. Det gjelder å følge godt med. / CONCENTRATION. Keen attention is necessary.*

av Sjøfartsdirektoratet. Universitetet fikk i fjor en ny fløy med støtte fra kadettprosjektet, reservert for studenter som skal utdannes til offiserer til den norske handelsflåten. Fløyen ble åpnet med stor festivitas, der blant andre Rederiforbundets president, Elisabeth Grieg, var til stede.

– Vi donerer eller utplasserer mye moderne utstyr til skolene, forteller Stein

Eriksen i NTC-M. – På Cebu skal det utstyres mye nytt etter hvert.

Universitetet fremstår nå som veldig moderne, og har blant annet flere brosimulatorer der studentene kan øve på å manøvrere skip, samt en rekke undervisningsrom dedikert til undervisning i bruk av radar, elektronikk, IT og så videre. I en stor verkstedshall kan de lære alt fra



*STØ KURS. Kadettene har flere brosimulatorer å øve seg på. STEADY COURSE. The cadets can practise steering a ship on one of several bridge simulators.*

distress the students much. "He he," one of them laughs. "That's why they say Filipinos are so good at working in the engine room on board. We are used to this kind of heat."

#### Learning for life

The teaching staff at the university consists of both regular teachers and maritime personnel. Some old students have

returned to their Alma Mater to serve as teachers. One of them is Captain Rene Espinar who teaches radar familiarisation. He has been to Norway several times and has circumnavigated the world twice on Norwegian ships. "This is a great career," he says. "See the world for fun and for free," he laughs.

Even though the students will work on board Norwegian vessels, the Nor-



*SYDNEY HAVN. Kadettene skal legge skipet til kai i Darling Harbour.*

*SYDNEY. The cadets try to berth the vessel at Darling Harbour.*

svæising til å spleise tauverk slik en ekte sjømann skal.

Hallen luftig og åpen, slik at man skal kunne dra nytte av litt svalende vind. Men etter som dagen skrider fram føles den hete, fuktige luften stadig mer klam. Inne i maskinrommet er det kokvarmt, uten at det ser ut til å affisere studentene stort. – He he, flirer en av dem. – Det er derfor

wegian language is not part of the curriculum. "English is the global shipping language," Morten Johnsen explains. "So all lessons are in English." The students have a fairly good command of English, he feels.

"Good behaviour and discipline are also an essential part of the education," observes Dean Gahuman. "Here in school we do our best to train good seafarers that will one day make good officers. We also teach them good manners, so that when they graduate they will be officers and gentlemen."

#### Manna from heaven

Attorney Augusto W. Go founded the university in 1964. "I must be honest," he says. "My main motivation was money. I saw it as a good business opportunity. Having said that, I must also say that I find it very gratifying and inspiring to see students succeed."

The cooperation with the NSA is invaluable to the university, feels Mr. Go. "On our side we do our best to fulfil

man sier at filippinere er så gode til å jobbe i maskinrommet om bord. Vi er vant til varme, vi.

#### Lære for livet

Lærerstab på universitetet består av både lærerutdannede og maritimt personell. Noen gamle studenter kommer tilbake som lærere. En av dem er kaptein Rene Espinar som underviser i bruk av radar. Han har vært mange steder i Norge, og to ganger seilt verden rundt på norske skip. – Dette er et flott yrke og en god karriere. Du får reise verden rundt gratis, ler han.

Selv om studentene kommer til å arbeide på norske skip står ikke norsk på timeplanen. – Det er engelsk som er shippingspråket, forklarer Morten Johnsen. – Så all undervisning foregår på engelsk., bortsett fra morsmålsundervisningen.

Studentene har et rimelig bra engelsk nivå, mener han.

– Å lære disiplin og god oppførsel er også en viktig del av utdanningen,



GRUNNLEGGEREN. Augusto W. Go setter pris på det samarbeidet universitetet hans har med Norge.

THE FOUNDER. Attorney Augusto W. Go appreciates the cooperation his university has with Norway.

når de er ferdig uteksaminerte er de offiserer og gentlemen.

#### Manna fra himmelen

Augusto W. Go er den som grunnla universitetet i 1964. – Jeg skal være ærlig, sier han. – Jeg startet i sin tid universitetet på grunn av penger. Jeg så at det kunne være en god forretning. Men når det er sagt, vil jeg også si at jeg finner det meget tilfredsstillende og inspirerende å se studenter som lykkes.

Samarbeidet med Norges Rederiforbund er en uvurderlig hjelp for skolen, mener Mr. Go. – På vår side gjør vi vårt beste for å oppfylle vår del av avtalen, sier han. – Vi er svært glade for at skolen har fått moderne utstyr, slik at vi kan gi studentene best mulig utdanning og gode sjanser til en karriere.

– Filippinere er jo et utviklingsland, sier Mr. Go, – og utsiktene til fullt stipend og en lukrativ jobb kan fortone seg som rene manna fra himmelen for mange av våre studenter som ellers ikke ville hatt så store sjanser i livet.

mener rektor Gahuman. – Her på skolen gjør vi vårt beste for å lære opp gode sjøfolk som kan bli gode offiserer. Vi lærer dem også gode manerer, slik at

our part of the deal”, he says. “We are very happy that the school has received such modern equipment so we are able to offer our students the best possible education and the chance of a good career.”

“You must remember that the Philippines is a developing country,” says Mr. Go. “And the prospect of a full scholarship and a lucrative job is manna from heaven to many of our students who would otherwise have fewer chances in life.”

#### Sponsoring a children's village

Many orphans get a tough start in life in this country, which does not enjoy the same social benefits that we so readily take for granted in Norway. However, some of them are given a new chance with the SOS Children's Village in Cebu that is partly sponsored by Norwegian shipowners. There they get a new “mother” and a good home with many brothers and sisters.



Å SPLEISE TAU hører med til hva man må lære. BEING SHOWN THE ROPES. Splicing ropes is still part of a seaman's skills.

On the day of our visit most of the children are away on summer camp, but a few remain to prepare a football tournament that they will soon arrange. Some are busy cutting bamboo poles to make goals. Other eager little hands grab us and pull us along to show us

their rooms and photos of older siblings. “This is my big brother. He's out at sea now!”

“Yes,” nods mother proudly. “He is one of our children who participate in the Cadet Project at the University of Cebu. He is going to have a good career.” □

#### Sponser barneby

Mange foreldreløse barn får en vanskelig start i livet i dette landet som ikke nyter godt av den samme sosiale trygghet som vi gjør i Norge. Men noen av dem får heldigvis en sjanse hos SOS barnebyen som norske redere også er med på å sponse. Der får de en ny ”mamma” og et godt hjem med mange søsken.

Den dagen vi er på besøk, er de fleste barna på sommerleir, men en del er igjen for å forberede en fotballturnering de snart skal arrangere. Mange er flittig opp-tatt med å spikke bambusrør som skal bli til fotballmål. Andre små hender griper ivrig tak i oss, og drar oss med for å vise fram rommet sitt eller bilder av eldre ”søsken”. – Det er storebroren min. Han er på sjøen nå!

– Ja, nikker mor stolt. – Han er en av våre som er med i kadettprosjektet på universitetet i Cebu. Han kommer til å få en god karriere. □



SOS BARNEBY. Rederiforbundet er blant dem som støtter driften av en barneby på Cebu. Foreldreløse får en ny sjanse, og flere av dem har gått gjennom kadettprogrammet ved universitetet.

SOS CHILDREN'S VILLAGE. The NSA is among the sponsors who give orphans another chance in life. Several of them have joined the NSA Cadet Project.

# UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

**NYHETER!**  
se vår webside

- **NYHET** Uniformsjakke i skinn.
- Cordura uniformsjakke. Røff og slitesterk.
- Avtagbart fleecéfór gjør jakken til en helårsjakke.
- Uniformskjorter i 55/45% bomull/polyester, easy care, antikrøllbehandlet stoff.
- Kakiskjorter, korte ermer.
- Uniformsbukser, easy care.
- Uniformsbukser, ull/pol.
- Natogensere med rund- eller v-hals, nå også i sort.
- Nato zip, sort.
- Distinksjoner.
- Serviceuniformer.



**Markom**

Besøk vår nettbutikk eller ring oss:  
[www.markom.no/nettbutikk](http://www.markom.no/nettbutikk)

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

Se detaljer og komplett utvalg på [www.markom.no](http://www.markom.no)



# Kampen mot piratene fortsetter

*Som de aller fleste kjenner til, har fregatten "KNM Fridtjof Nansen" seilt fra Norge med destinasjon Adenbukta utenfor Afrikas østkyst. Fartøyet som nå er på plass og i operativ tjeneste, har vært under opprustning til dette oppdraget siden tidlig 2009. Det vil inngå som en del av EU-styrken og "operasjon Atalanta".*



**Morten Alsaker Lossius,**  
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet  
Senior Adviser, the Norwegian Maritime Directorate

Ytterligere bidrag fra Norge er en sjekk på en million kroner til FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Pengene skal fortrinnsvis benyttes til kampen mot pirater og til en mer miljøvennlig skipsfart.

I forbindelse med møtet i IMOs sikkerhetskomité MSC 86 i juni i år ble næringens eget verktøy for forebygging av piratangrep – "Best Management

Practice" – revidert og godkjent. Dette er råd og veiledninger til skip som skal operere i det utsatte området i Adenbukta og ellers langs den somaliske kystlinjen.

#### Tar trussel på alvor

Hvordan er så situasjonen i dag? I løpet av første kvartal 2009 har man passert doblet antall angrep sammenlignet med

samme tidsrom i 2008. Dette må sies å være en dramatisk økning. Samtidig ser man at vellykkede kapringer ikke forekommer i samme grad som tidligere. Dette antas å ha sin årsak i at rederier og skipsførere tar trusselen mer på alvor, og at man derfor er bedre forberedt hvis man blir angrepet. Det kan imidlertid være grunn til å anta at angrepene vil bli enda hyppigere i månedene som står

## The battle against piracy continues

*The frigate "KNM Fridtjof Nansen" has left Norway destined for the Gulf of Aden and the east coast of Africa. The vessel, which is already in operative duty, has been under rearmament for this mission since early 2009. It will now constitute a part of the EU forces and of "operation Atalanta".*

An additional contribution from Norway, is a cheque of one million NOK made out to the UN's maritime organization IMO. Preferably, the money shall be used in the battle against piracy and to achieve a more

environmentally friendly shipping industry. In connection with the meeting of IMO's safety committee, MSC 86, in June this year, the industry's own tool for prevention of acts of piracy – "Best Management Practice" – was re-

vised and approved. This tool contains recommendations and guidelines for ships on how to operate in the exposed areas of the Aden Bay and along the Somalian coastline.

#### Taking the threat seriously

So, what is the situation today? In the course of the first quarter of 2009, the number of piracy acts has doubled compared to the same period in 2008. This increase can definitely be described as dramatic. At the same time however, successful hijackings do not happen as

often as they did. The reason for this development is assumed to be that the shipowners and the shipmasters take the threats more seriously, and consequently are better prepared in the event of an attack. However, there is reason to believe that there will be more frequent attacks in the months ahead. When the weather conditions improve with less wind and lower wave heights, it becomes

#### Støtter ikke våpen

Det har vært en bred diskusjon i både nasjonale og internasjonale fora om hvorvidt man skal bevæpne

skipsmannskap for selvforsvar. Skipsmannskap har normalt ikke den nødvendige kunnskap og trening til å håndtere en situasjon som involverer skytevåpen, og faren for at mannskapet kan påføres skade, eller i verste fall bli drept, vil åpenbart øke. Norge som flaggstat vil derfor ikke støtte et slikt forslag.

Norge er også meget skeptisk til at rederier benytter væpnede vakter som leies inn gjennom private vaktelskaper. Det er kapteinen som har ansvaret for sikkerheten om bord, og man skal være rimelig sikker i sin sak hvis man tar om bord sikkerhetsvakter med våpen og som man kanskje ikke har hatt noen befatning med fra før.



PÅ Plass i Adenbukta. KNM Fridtjof Nansen er det første norske fartøyet som deltar i kampen mot piratene utenfor kysten av Øst Afrika. FOTO: TORBJØRN KJOSVOLD/FORSVARET

often as they did. The reason for this development is assumed to be that the shipowners and the shipmasters take the threats more seriously, and consequently are better prepared in the event of an attack. However, there is reason to believe that there will be more frequent attacks in the months ahead. When the weather conditions improve with less wind and lower wave heights, it becomes

easier for the pirates to use their skills to carry out attacks.

#### Do not support weapons

There has been a broad discussion both in national and international forums, on whether or not to arm ship crews for self defence. The crew of a ship does normally not have the necessary knowledge and training to handle a situation which in-

volves firearms, and the risk that the crew may suffer injuries, or at worst be killed, will obviously increase. Norway as flag state will therefore not support such a proposition.

Norway is also very sceptical to the fact that shipowners use armed guards hired through private security firms. The captain is responsible for the safety on board, and he should be quite convinced that he is doing the right thing before

**Juridisk utfordring**

I den senere tid har det dukket opp nye vinklinger omkring væpnede vakter. Militært personell har tidligere vært nevnt, men også politifolk fra flaggstaten er nå kommet opp som en mulighet. Norge som flaggstat vil ikke helt avvise en slik løsning, men det må under alle omstendigheter avklares hvor ansvarsforholdet ligger om noe ikke skulle gå helt etter planen. Dette er imidlertid en juridisk utfordring som på ingen måte er utvetydig avklart.

I tillegg må det avklares hvordan eventuelle kyststater stiller seg til at fremmed militært personell eller bevæpnet politi skal entre skip beliggende i deres havner. Uansett ser man for seg at eventuelle våpen først må innføres i en kyststat for så å utføres i en annen kyststat, alt etter hvor man entrer eller forlater skipene. Man vet allerede at enkelte aktuelle kyststater ikke vil akseptere innførsel av våpen, og at de

*EXERCISE. The landing crew on board KNM Fridtjof Nansen is training for their mission in the Gulf of Aden.*



FOTO: ERIK DRABLOS/FORSVARET

he takes on board armed security guards with whom he may not have had any previous experience.

**Legal challenge**

Lately, new positions on the subject of armed guards have emerged. Military personnel have been mentioned earlier, but also police officers from the flag states have come up as an option. Norway as flag state will not completely reject such a solution, but the distribution of responsibility must be clarified in all circumstances, if things do not go according to plan. This is however, a legal challenge which by no means has been unambiguously clarified.

*TRENER SEG. Matroser og befal på KNM Fridtjof Nansen trener sanitet under opptrening til oppdraget ved Adenbukta.*

FOTO: ERIK DRABLOS/FORSVARET



In addition, it must also be clarified how the individual coastal state feels about foreign military personnel or armed police embarking ships at their ports. Regardless, it is presumed that all weapons first must be imported into a coastal state and then exported into another coastal state, in accordance with where the ship is embarked or disembarked. It is already clear that some of the coastal states in question will not accept any import of weapons, not even as place of embarkation or disembarkation. Evidently, we still have a long way to go before an acceptable solution has been found to these questions.

**Well prepared**

As for the rest of the world, there is a statistically slight increase in the number of attacks and robberies carried

som entringssted eller landsetting ikke vil akseptere slik innførsel av våpen heller. Som man da forstår er det fremdeles en lang vei å gå før man har funnet akseptable løsninger på disse spørsmålene.

**Godt forberedt**

Ellers i verden ser man en statistisk svak økning av angrep og ran rettet mot skip i de områdene som tidligere ble definert som de mest utsatte, nemlig Melakkastredet, Chittagong og øvrige definerte risikoområder i Asia. Det samme kan sies om Niger-deltaet og områder nær Kamerun. Ellers er forholdene rimelig uforandret.

Norge følger nøye med hva som skjer og er godt forberedt. Norske myndigheter har gjennomført flere øvelser på hvordan man skal håndtere saker hvor norskregistrerte skip blir involvert. La oss bare håpe at erfaringene fra disse øvelsene ikke noen gang vil behøves i virkeligheten. □

out against ships in the areas which have previously been defined as the most exposed, i.e. the Strait of Malacca, Chittagong and other defined hazardous areas in Asia. The same applies to the Niger Delta and areas close to Cameroon. Beyond that, conditions are relatively unchanged.

Norway pays close attention to any development and is well prepared. Norwegian authorities have carried out a number of drills on how to handle cases involving Norwegian registered ships. Let us just hope that the experience these drills have given us will not have to be put into practice. □

*"OPERATION ATALANTA". The Norwegian fregatte KNM Fridtjof Nansen has joined the forces battling against piracy off the coast of East Africa.*

FOTO: FREDRIK RINGE/FORSVARET



## KNM "Fridtjof Nansen"

# klar for oppdrag

## i Adenbukta og Afrikas Horn

Torsdag 11. juni var flere av skipsoffiserene på KNM "Fridtjof Nansen" tilstede på en samling hvor aktører innenfor den maritime næringen redegjorde for roller, ansvar og erfaringer i forbindelse med piratvirksomheten utenfor Somalia.

Som foredragsholdere var Kristian Evjen, CSO Toralf Sørenes avdelingsdirektør Arild Wegener, beredskapssekretariatet Norges rederiforbund, samt Morten Alsaker Lossius fra Sjøfartsdirektoratet.

Kristian Evjen, visepresident Offshore and Forestry SEATRANS A/S, snakket om aktører i den sivile skipsfarten, skipsfart i Adenbukta, AIS med fokus på muligheter, begrensinger og risiko, samt piratenes muligheter for bruk av internettbaserte tjenester til utvelgelse av mål å angripe.

Toralf Sørenes, Odfjell SE, tok for seg rederier og operatørers erfaringer, og de tiltak hans rederi gjennomførte i relasjon til operasjoner i Adenbukta og ellers utenfor Somalisk kystlinje. Sørenes redegjorde for de erfaringene de hadde gjort seg i forbindelse med kapringen av Bow Asir og det forhold som utløste løslatelse av skip og mannskap.

Avdelingsdirektør Arild Wegener, beredskapssekretariatet Norges rederiforbund, redegjorde for rederiforbundets og hvordan de kunne bistå med støtte til rederi og skip ved en eventuell kapring.

Morten Alsaker Lossius presenterte Sjøfartsdirektoratet og redegjorde for sikkerhetsregimet for NIS/NOR skip,



LYKKE TIL. Morten Alsaker Lossius fra Sjøfartsdirektoratet ønsket skipssjefen Ole Morten Sandquist god reise og lykke til med gjerningen som deltager i "Operasjon Atalanta".

Norges holdning til bevæpning av sjøfolk, væpnede vakter og væpnet militært personell om bord i skipene. I tillegg ble det gitt en orientering om hvordan SSAS (Ship Security Alert System) håndteres av norske myndigheter.

Det ble også til en kort tur om bord i KNM Fridtjof Nansen og der var det full aktivitet i forberedelsene til avreisen. Skipssjef Ole Morten Sandquist kunne fortelle at alt var i rute og at avreisen til Adenbukta ville skje 1. august kl 13.00. □

### QMA Kurs i ISM koden og kurs innen risiko og kvalitet

Quality Management Academy (QMA) tilbyr følgende kurs:

- 07/09-08/09: Grunnkurs i kvalitet, Oslo
- 09/09-11/09: Grunnkurs i kvalitetsrevisjon, Oslo
- 14/09-18/09: Revisjonslederkurs kvalitet, Oslo, Sertifisering
- 28/09-02/10: Kvalitetslederkurs, kort utgave, Oslo, Sertifisering
- 05/10-09/10: Risk Manager kurs, Oslo, Sertifisering
- Uke 42: Oppdateringsdag for ISM revisorer, kvalitetsledere, etc.
- 26/10-30/10: ISM revisjonslederkurs, Oslo, Sertifisering
- 16/11-20/11: Kvalitetslederkurs, kort utgave, Tenerife, Sertifisering
- 26/11-30/11: Revisjonslederkurs, Tenerife, Sertifisering

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





## SAILOR® Distributør i Norge

Thrane & Thrane



**SAILOR Stasjonær VHF RT5022**



**SAILOR Bærbare VHF/UHF/ATEX**



**LOPOLIGHT LED Lanterner - Full Range**



**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](mailto:mail@polaris-as.no) • [www.polaris-as.no](http://www.polaris-as.no)

Informasjon og nærmeste forhandler se [polaris-as.no](http://polaris-as.no)

NAVIGARE 3 - 2009 21

# Obligatorisk båtførerbevis

## fra 1. mai 2010

Etter gjentatte utredninger over flere år er arbeidet med regelverket med krav til fører av fritidsbåt under 15 meter endelig i havn. 1. mai i år trådte forskriften om krav til minstealder og båtførerbevis for førere av fritidsbåter i kraft – ett år før ordningen blir obligatorisk.



Stian Lundegaard og Nina Hanssen Åse, juridiske rådgivere Sjøfartsdirektoratet

Det er vanskelig å fastslå med sikkerhet hvor mange som vil omfattes av ordningen med obligatorisk båtførerbevis. I følge Sjøfartsdirektoratets utredning om saken fører cirka 1,1 millioner personer over 15 år fritidsbåt jevnlig i Norge. Det antas at i overkant av 100 000 personer må ta båtførerprøven når ordningen blir obligatorisk 1. mai neste år.

Sjøfartsdirektoratet forventer en økning i antall avlagte prøver når kravet til båtførerbevis blir obligatorisk. Det er vanskelig å si med sikkerhet hvor stor økningen blir, men det er ikke urimelig å anta at enkelte som omfattes av ordningen venter til det er påkrevd å ha båtførerbevis med å avlegge båtførerprøven.

Det finnes i dag to måter å avlegge båtførerprøven på, enten elektronisk eller manuelt. Den manuelle prøven sensureres av sensorer godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Det er en målsetting at båtførerprøven i hovedsak skal av-

legges elektronisk. Dette innebærer at ordningen med sensorer vil forsvinne på sikt.

### Flere utredninger

Spørsmålene rundt fritidsbåter har helt siden begynnelsen av 1980-årene vært gjenstand for atskillige utredninger. Blant annet nedsatte Miljøverndepartementet i 1988 en arbeidsgruppe som gikk inn for innføring av obligatorisk opplæring, men forslaget ble ikke fulgt opp. Justiskomiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet fremmet i november 2004 et forslag om innføring av obligatorisk båtførerbevis. I begrunnelsen ble det vist til at de fleste ulykker med fritidsbåter er forårsaket av høy fart, bruk av rusmidler, manglende redningsutstyr og manglende maritim kompetanse. Det ble også vist til at antall ulykker til sjøs er økende, noe som blant annet har sammenheng med at antall fritidsbåter har økt betydelig, og at

båtene og motorene har blitt stadig større. Forslaget fikk imidlertid ikke tilslutning, idet flertallet stilte seg tvilende til at innføring av obligatorisk båtførerprøve er et egnet virkemiddel for å hindre den type ulykker.

I regjeringskonferanse 7. september 2006 ble det besluttet å nedsette en arbeidsgruppe som fikk som mandat å fremme et forslag om obligatorisk båtførerbevis for førere av fritidsbåter. Arbeidsgruppen besto av representanter fra Sjøfartsdirektoratet, Kystdirektoratet, Redningsselskapet, Norges Seilforbund, Politidirektoratet og Kongelig Norsk Båtforbund.

Hovedhensikten var å lage en ordning som sikrer at førere av fritidsbåter har et visst minimum av kunnskaper om de regler som gjelder for sikker ferdsel til sjøs og om de farer som kan oppstå der. Arbeidsgruppens utredning ble ferdigstilt 30. april 2007. I utredningen ble det foreslått at personer som er født 1. januar



NYTT BÅTFØRERBEVIS. I forbindelse med ikrafttredelse av forskriften er det laget nytt båtførerbevis med noe endret design. Teksten på baksiden av kortet er også endret slik at det fremgår klart hvilke fritidsfartøy innehaveren av beviset kan føre.



1950 eller senere, måtte ha båtførerbevis for å føre fritidsbåt med større ytelse enn 25 HK eller med lengde over 7 meter. Utredningen ble sendt på høring i juni 2007.

Regjeringen vedtok 6. november 2008 at det skulle innføres krav til obligatorisk båtførerbevis fra 1. mai 2010. Det ble bestemt at personer født 1. januar 1980 eller senere må ha båtførerbevis og lengdebegrensningen ble endret til fritidsbåter over 8 meter.

### Hvem som omfattes av forskriften

Virkeområdet i forskriften retter seg mot eier og fører av norske fritidsbåter innenfor rikets grenser, herunder Svalbard og Jan Mayen, som skal føre fritidsbåt som har lengde mindre enn 15 meter, har motor med større ytelse enn 10 HK, eller kan oppnå større hastighet enn 10 knop. Grensen på 15 meter er satt fordi høyere kompetanse kreves for å føre fritidsfartøy med lengde 15 meter og større. 10 HK og 10 knop retter seg mot krav til førers minstealder som er nærmere regulert i forskriftens kapittel 2. Forskriftens geografiske virkeområde innebærer at det ikke er krav til båtførerbevis for nordmenn som skal leie båt i utlandet, eller som ferdes i utlandet med eget fartøy, med mindre et slikt krav er fastsatt av vedkommende kyststat. Virkeområdet innebærer også at det ikke er krav til utlendinger som kommer

med egen båt i Norge. Fører av robåter, kanoer og kajaker er unntatt fra kravet om båtførerbevis.

Personer som er født 1. januar 1980 eller senere, må fra 1. mai 2010 inneha båtførerbevis eller gyldig kvalifikasjonsbevis dersom vedkommende skal føre fartøy med lengde over åtte meter eller

### FORSKRIFT OM KRAV TIL FØRER AV FRITIDSBÅT

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 3. mars 2009 forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis for fører av fritidsbåt (FOR-2009-03-03 nr 259). Forskriften trådte i kraft 1. mai 2009, men kravet om å ha båtførerbevis vil ikke gjelde før 1. mai 2010.

Virkeområdet i forskriften retter seg mot eiere og førere av norske fritidsbåter innenfor rikets grenser, herunder Svalbard og Jan Mayen, som skal føre fartøy som har lengde mindre enn 15 meter, har motor med større ytelse enn 10 HK, eller kan oppnå større hastighet enn 10 knop.

Personer som er født 1. januar 1980 eller senere må fra 1. mai 2010 inneha båtførerbevis eller gyldig kvalifikasjonsbevis dersom vedkommende skal føre fartøy med lengde over åtte meter eller som har motor med større ytelse enn 25 HK.

som har motor med større ytelse enn 25 HK. Det vil for eksempel si at fører av en fritidsbåt som er sju meter, men som har motor med 26 HK, må ha båtførerbevis. Kvalifikasjonsbevis er annen teoretisk kompetanse på samme eller høyere nivå enn båtførerprøven. Innholdet av begrepet kvalifikasjonsbevis er for øvrig definert i forskriften.

Båtførerprøven vil kunne avlegges av personer som har fylt 14 år, men båtførerbeviset utstedes først ved fylte 16 år. Dersom en kandidat ikke består båtførerprøven er det en karantenetid på 14 dager for å ta prøven på nytt. Det er derimot ikke noen begrensning i hvor mange ganger båtførerprøven kan avlegges.

### Øvelseskjøring

Det er gitt anledning til å øvelseskjøre med båter som det kreves båtførerbevis for å føre. Adgang til å øvelseskjøre skiller ikke på alder, slik at også personer under 16 år har anledning til å øvelseskjøre. Forutsetningen er at øvelseskjøring skjer under tilsyn av en person som har båtførerbevis, høyere kompetanse eller som ikke omfattes av ordningen med båtførerbevis. Det at øvelseskjøring bare kan skje under tilsyn innebærer at vedkommende må være ombord i båten og ha oppsyn med personen som øvelseskjører. Ved øvelseskjøring anses lærer eller ledsager som

fører. Øvelseskjøring kan videre kun foretas under forsvarlige vær- og trafikkforhold.

## Fører under 16 år

Forskrift 11. desember 1981 nr. 3807 om minstealder m.v. for fører av visse maskindrevne fartøy under 25 register tonn brutto regulerte tidligere førers minstealder. Denne forskriften ble imidlertid opphevet da forskrift om krav til fører av fritidsbåt trådte i kraft. Bestemmelsene om førers minstealder

### AVLAGTE BÅTFØRERPRØVER

Ifølge tall fra Norsk Test hadde 8357 tatt båtførerprøven før utgangen av juni 2009. Dette er en nedgang i forhold til samme periode i 2008 hvor 12148 personer hadde avlagt båtførerprøven. Fordelingen over manuelle og elektroniske prøver viser at 15 % har tatt elektronisk test, altså omlag 1250 personer.

Innen utgangen av juni var det totalt utstedt 8378 båtførerbevis. Dette tallet inkluderer også 1409 duplikater. Tilsvarende tall i 2008 pr. utgangen av juni var 11752 båtførerbevis inkludert 1499 duplikater.

er videreført, og det har ikke skjedd noe realitetsendring fra tidligere. Den gamle forskriften om minstealder regulerte maskindrevne fartøy under 25 register tonn brutto. Denne begrensningen er ikke videreført.

Forskriftens bestemmelser om krav til førers minstealder trådte i kraft fra 1. mai 2009. Fører skal være fylt 16 år dersom fritidsbåten kan oppnå større hastighet enn 10 knop ved motordrift, eller som har motor med større ytelse enn 10 HK. Dette medfører at ungdom under 16 år ikke kan føre båter som kan gjøre mer enn 10 knop ved motordrift med aktuell fører om bord, eller som har 10 HK eller mer.

## Utenlandske båtførerbevis

Båtførerbevis eller annet kvalifikasjonsbevis utstedt i annen EØS-stat er gyldig i samsvar med bevisets innhold. I Norge er også internasjonalt båtførerbevis for kystnavigasjon (ICC) gyldig. Dette beviset er utstedt og utformet i henhold til resolusjon i regi av FNs økonomiske kommisjon for Europa. Norge har foreløpig ikke ratifisert denne resolusjonen, og det er således ikke mulig å få utstedt dette beviset i Norge.

Andre kompetansebevis enn de som er utstedt innenfor EØS eller i

henhold til FN-resolusjonen vil være gyldige dersom beviset i det vesentligste tilfredsstillende kravene til det norske båtførerbeviset og er utstedt på skandinaviske språk eller engelsk. Dette innebærer at kravene til kompetanse som ligger til grunn for beviset i hovedsak er i samsvar med den norske båtførerprøven. Det må da vurderes om det utenlandske kompetansebeviset i det vesentlige omfatter de sentrale elementer av pensumkravene til båtførerprøven. □

### INTERNASJONALT BÅTFØRERBEVIS (ICC)

Det internasjonale båtførerbeviset for kystnavigasjon er utstedt og utformet i henhold til resolusjon 16. oktober 1998 nr. 40 (International Certificate for Operators of Pleasure Craft) fra FNs økonomiske kommisjon for Europa – Transport Committee, Working Party and Inland Water Transport.

Det internasjonale båtførerbeviset blir ofte omtalt som "ICC", som står for "International Certificate of Competence".

## Ved overtredingar: Minimum eitt års forbod mot å føre fritidsbåt

*Forslag til nye reglar for forbod mot å føre båt er no klare. Regjeringa foreslår at båtførarar som vert tekne for grove overtredingar ved føring av fritidsbåt, skal ileggjast eit forbod mot å føre båt på minimum eitt år.*

– Dette vil føra til at dei som begår grove lovbrøt holdast borte frå sjøen, seier nærings- og handelsminister Sylvia Brustad.

Lovforslaget som nå sendes på høyring, er ein del av ein rapport som er utarbeida av ei arbeidsgruppe nedsett av Nærings- og handelsdepartementet. Reglane for forbod mot å køyre båt vil omfatte alle som ferdast på sjøen. Ein håpar at reglane for forbodet trer i kraft 1. mai 2010.

Regjeringa foreslår at grove overtredingar av sikkerhetsregelverket for fritidsbåtar, blant anna brot på hjelpeplikta, vil føra til forbod mot å føra fritidsbåt. Det same gjeld promille over 0,8, som er promillegrensa til sjøs.

Minstetida er foreslått til eitt år, men ved skjerpande omstendigheter

kan ein få køyreforbod i inntil fem år. Forårsaking av alvorlig sjøulykke og promille over 2,0 er blant dei foreslåtte skjerpande omstendighetene. Tapsperioden vil vere den same både ved inndraging og køyreforbod.

Regjeringa foreslår at ny bestått båtførarprøve settes som et vilkår for alle båtførarar som får køyreforbod eller inndratt båtførarbeviset.

– Eg trur at trusselen om å bli frateke retten til å føre fritidsbåt vil ha ein preventiv effekt, og fremme betre holdningar og atferd på sjøen, seier nærings- og handelsminister Sylvia Brustad. □

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

## It's about leadership.

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

Classification • Certification • Statutory Services • Maritime Consulting

DNV serving the Maritime industry  
www.dnv.com



MANAGING RISK



# Norge går foran med nasjonale krav til ballastvannhåndtering

*Miljøverndepartementet har vedtatt en ny forskrift om hindring av spredning av fremmede organismer via ballastvann og sedimenter fra skip. Norge er et av de første landene i verden som innfører krav til håndtering av ballastvann og vil dermed være et foregangsland for å hindre spredning av fremmede arter.*



Dag Inge Aarhus,  
nettrektor  
Sjøfartsdirektoratet

- Det er svært viktig at vi nå stiller krav for å hindre introduksjon av fremmede arter i våre farvann. I tillegg sender vi et viktig signal internasjonalt for at ballastvannkonvensjonen skal tre i kraft så raskt som mulig, sier miljø- og utviklingsminister Erik Solheim.

Det siste tiåret har det vært registrert en sterk økning i arter som spres til områder de ikke fremkommer naturlig. Dette kan utgjøre en alvorlig miljøtrussel fordi økosystemer kommer i ubalanse og opprinnelige arter kan stå i fare for å bli utryddet. Et eksempel fra våre farvann er den amerikanske ribbemaneten som forskere har observert store mengder av langs sørlandskysten. Maneten spiser blant annet fiskeegg og larver, og forskerne følger nøye med på utviklingen.

Det er særlig inntak og utslipp av ballastvann fra skip i internasjonal trafikk som kan medføre en slik risiko for utilsiktet spredning av fremmede arter. Den internasjonale skipsfartsorganisasjonen IMO fastsatte konvensjonen om håndtering av ballastvann i 2004, men denne har ennå ikke trådt i kraft internasjonalt. Ved å innføre nasjonale krav, vil Norge derfor være blant de første landene i verden med å innføre slike tiltak.

Kravene til håndtering av ballastvann innebærer at skip må skifte ut ballastvannet i bestemte avstander fra kysten eller i angitte soner. På sikt vil det også innføres krav om rensing av ballastvannet før det slippes ut.

Sjøfartsdirektoratet har vært aktiv i det internasjonale arbeidet med å få ballastvannkonvensjonen på plass. Direktoratet har med både juridisk, biologisk og nautisk kompetanse, vært sentral i arbeidet med å få utarbeidet forskrift og gjennomføring av høring. □

“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

## Farvannsbeskrivelsen «Den norske los 2A» Svenskegrensen – Langesund

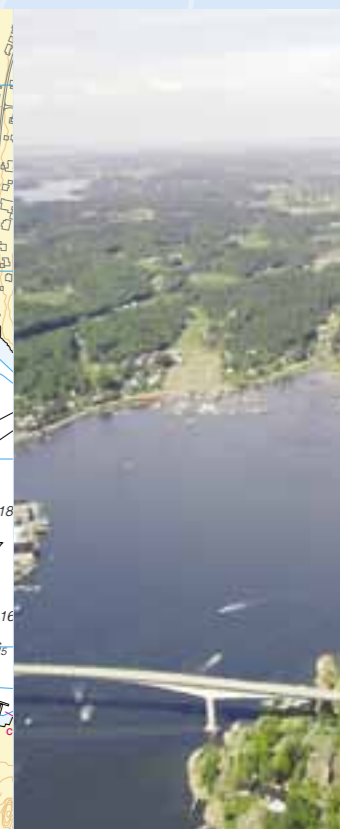
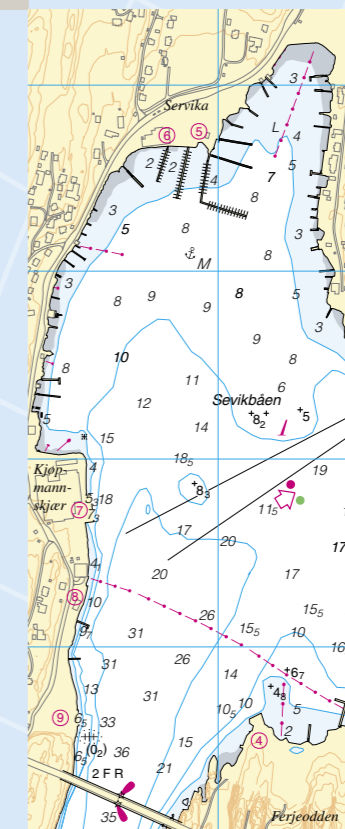
**Bind 2A Svenskegrensen – Langesund foreligger i revidert utgave som erstatter utgaven fra 1993.**

**Bind 2B Langesund-Jærens rev**

**Bind 4 revidert utgave Stad-Rørвик**

**Bøkene utgis i A4 format og er enspråklig, noe som gjør de mer oversiktlige og brukervennlige. De inneholder mange nye kartskisser og et stort utvalg av oversikts- og flybilder.**

**Bøkene kan kjøpes hos våre forhandlere.**



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

# Setter fokus på uhell med passasjerfartøy

*Antallet kontaktskader med kai er nærmest doblet hittil i år sammenlignet med fjoråret for ferger og passasjerbåter. Sjøfartsdirektoratet har med bakgrunn i dette sendt brev til en rekke rederier der man ber om bistand til å kartlegge årsaksforholdene rundt økningen i disse hendelsene.*



Dag Inge Aarhus,  
nettrektor  
Sjøfartsdirektoratet

Samtidig som grunnstøtinger og personskader innen den øvrige flåten går ned, så ser man at antallet kontaktskader for ferger og mindre passasjerfartøy har gått markant opp. Mens det i første halvår i 2007 og 2008 var henholdsvis 9 og 12 rapporterte tilfeller av kontaktskade med kai, broer og så videre, så var det i første halvår i år hele 22 slike hendelser.

-Utviklingen sammenlignet med tidligere år viser en dobling av antall hendelser. I noen av tilfellene har dette

medført skader på passasjerer, mannskap og materiell. Dette er svært bekymringsfullt, sier avdelingsdirektør Bjørn Pedersen i Sjøfartsdirektoratets avdeling for strategisk sikkerhet.

Nå ønsker Sjøfartsdirektoratet en grundigere gjennomgang av de rapportene som er sendt inn i etterkant av disse hendelsene. Det er registreringen og gjennomgangen av disse rapportene i direktoratet som nå er bakgrunn for at den negative utviklingen er avdekket så tidlig og at dette nå settes på dagsorden.

Ofte er "svikt i manøversystem" eller "svikt i teknisk utstyr" oppgitt som årsak ved kontaktskader med kai. Sjøfartsdirektoratet ønsker nå en bredere kartlegging av årsaksforholdene.

-For Sjøfartsdirektoratet er det viktig å følge med på at sikkerheten blir ivarettatt. Når vi nå ser en bekymringsfull utvikling i antall kontaktskader er vi nødt til å gjøre noe med denne saken og regner med at rederiene også tar dette på alvor, sier fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude. □



BEKYMRENGSFULLT. I første halvår i år har det vært hele 22 tilfeller av kontaktskade med kai, broer og lignende.

ILLUSTRASJONSFOTO.

# FURUNO

## VSAT

### Ku-Band VSAT (ESV)

#### FV-100

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



FURUNO's Ku-Band VSAT maritime broadband solution offers the following benefits to the seafarers:

- **High-speed broadband communications environment for a wide variety of applications for both operational and social purposes (up to 1 Mbps downlink is available\*)**
- **Unlimited connection through flat communication rate, depending solely on bandwidth**
- **Service coverage to entail world's major shipping lanes**

\*For service faster than 1 Mbps, please consult with your nearest distributors.

FURUNO introduces Ku-Band VSAT communication to the maritime industry that is comparable with land-based broadband environment that you are accustomed to while onshore. FURUNO VSAT offers stress-free, fast communication speed for a variety of applications on the world's major shipping lanes, including: daily business as well as social contacts utilizing telephony, VoIP, FAX and GSM, high-speed internet and much more.

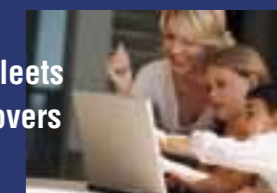


**SafeComNet™**  
FURUNO Mobile Satellite Services

Offered in close collaboration with



**Seamless global Ku-Band VSAT communications for ocean-going fleets Providing satellite services that covers the major shipping routes**





**Torbjørn Husby,**  
underdirektør Sjøfartsdirektoratet

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,  
Anleggsløiren, 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](http://www.sjofartsdir.no)  
You will find more information on our web  
site [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no)

# Fornøyd og sikker

*Det er en klar sammenheng mellom god velferd og sikkerhet om bord.*

Forhåpentligvis har de fleste hatt en fin sommer, uavhengig om man har vært på land eller på sjøen. Bare det å oppleve den lyse årstiden er en lise for sjelen som gir oss masse god energi til å ta inn i neste halvår.

Den 23.-24. september skal Sjøfartsdirektoratet ha sin årlige Sjøsikkerhetskonferanse i Haugesund. Dette er en konferanse hvor sikkerhet for sjøfolk skal belyses i alle dens fasetter. "Hva har Velferden med sikkerhet å gjøre?" er mitt

retoriske spørsmål. Den internasjonale velferdsorganisasjonen, ICSW, har som slagord; "A happy ship is a safe ship". Hvis sjøfolka trives på sitt skip; hvis de er opplagte i sin jobb, da har de den nødvendige bevissthet for sikkerhet som vi alltid etterlyser. På konferansen blir det flere foredrag og temadiskusjoner som kommer til å bevege seg i det spennende grenselandet mellom mennesker og teknologi, mellom mennesker og organisasjon og oss mennesker som individer.

Velferd er en vital bit av det store sikkerhetsbildet. Kjære eiere av skip, kjære kapteiner – ikke neglisjer den store effekten som den enkelte sjømanns velferd har for sikkerheten så vel som trivsel om bord. I ulykkesrapporter leser vi altfor ofte om trette og ukonsentrerte sjøfolk som sovnet på vakt. Bildene er sammensatte, men vi vet at god fysisk form hos den enkelte, korrekt ernæring, et godt sosialt miljø er faktorer som spiller inn.

Et fornøyd skip er et trygt skip. □



*SUNN OG GOD MAT er viktig for både trivsel og helse om bord.  
TASTY AND NUTRITIOUS FOOD is important to both health and wellbeing on board*

ILLUSTRASJONSFOTO

# Happy and safe

*It is a strong correlation between welfare and safety on board.*

Hopefully most of you have had a lovely summer, whether on land or at sea. Just to experience the warm and light season is bliss and gives us lots of energy to face the winter.

In September the Norwegian Maritime Directorate will arrange its annual Safety Conference in Haugesund. This is a conference where all aspects of safety for seafarers will be adressed from different points of view. "What does the Welfare Service have to do with safety?" is my retorical question. "A happy ship is a safe ship" is the motto of the Inter-

national Committee on Seafarers' Welfare (ICSW). If the seafarers are comfortable and happy on board their ship; if they are fit and thriving in their job, then they have the necessary consciousness about safety that we always advocate. At the conference there will be several lectures and discourses about themes in the exciting border area between humans and technology, between humans and organization and inter human relations.

Welfare is an integral part of the big safety picture. Dear shipowners, dear

captains – please do not neglect the enormous impact that the welfare of each individual seafarer has for safety as well as contentment on board. Too often we read accident reports about fatigued inattentive seafarers falling asleep on their watch. It is a complex picture but we know that being physically fit, eating a nutritious diet and enjoying a good working environment are all factors that play a part.

A happy ship is a safe ship. □



## Fra partyhimmel i Las Vegas



# til hjemsoekt bankfunksjonær

Filmtjenesten for sjøfolk bestreber seg på å tilby et variert utvalg av underholdningsfilmer, og abonnenter kan se frem til et høstprogram som spenner over et bredt register. Vi garanterer latterkikk i "Hangover", om et sanseløst utdrikningslag, forsvunnet brudgom og desperate kompiser i fryktelig bakrus. I andre enden av skalaen blir det moro med grøssende uhygge i noe så sjeldent som en kritikerrost skrekkfilm. "Drag me to hell" vil garantert få hårene til å reise seg på ryggen!

**Hangover** starter som utdrikningslag flest. Den vordende brudgommen Doug tar turen til Las Vegas sammen med sine forlovere for et sanseløst utdrikningslag de lover seg selv aldri å glemme. Men der tar de feil. Dagen etter våkner festdeltakerne med dundrende hodepine til et sjokkerende syn: luksussuiten på hotellet er hinsides ramponert, på badet er en ekte tiger og brudgommen er borte.

Og ingen husker et dugg! Med verdens største kuppelhuer prøver de å rekonstruere nattens hendelser for å finne ut hvor alt gikk galt og hvor Doug har blitt av. Etter hvert som trioen nøster opp i sine ukloke valg fra kvelden før innser de hvor store problemer de faktisk har.

Quentin Tarantino er tilbake med ny film, og i **Inglourious Basterds** blander han



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

vold og propaganda i like mengder og viser oss beryktede, undertrykte og uvirkelige historier fra andre verdenskrig. Tidlig under tyskernes okkupasjon av Frankrike, er Shosanna Dreyfus (Melanie Laurent) vitne til at Nazi obersten Hans Landa henretter hennes familie. Shosanna klarer å unnsnippe og rømmer til Paris hvor hun skaper seg en ny identitet som kinobestyrer. Samtidig planlegger hun hevn. I en annen del av Europa etablerer Løytnant Aldo Raine (Brad Pitt) en gruppe jødiske amerikanske soldater som skal utføre gjengjeldelsaksjoner mot tyskerne. Gruppen slår seg sammen med den tyske skuespillerinnen og hemmelige agenten Bridget von Hammersmark (Diane Kruger). Og i kjent Tarantinostil krysses de ulike skjebnene, denne gang under Shosannas kinobaldakin...

I action-thrilleren **Public Enemies** har den anerkjente filmskaperen Michael Mann regissert et stjernelag med Christian Bale, Cotillard, Billy Cudrup og ikke minst Johnny Depp som den legendariske lovløse John Dillinger under depresjonstiden i USA. Dillinger var en karismatisk bankraner hvis lynraske ran gjorde ham til den mest ettersøkte av J. Edgar Hoovers ferske FBI. Ingen klarte å stoppe Dillinger og gjengen hans. Intet fengsel klarte å holde ham innsperret.

Hans sjarm og frekke fengselsrømninger gjør han til en favoritt hos nesten alle – fra sin egen kjæreste Billie Frechette til den Amerikanske befolkningen som ikke hadde noen sympati med bankene som hadde forårsaket den økonomiske depresjonen. Mens eventyrene til Dillingers gjeng forførte mange, planla Hoover å utnytte fengslingen av disse lovløse bandittene til å fremme sitt eget Bureau of Investigation til den nasjonale politienheten som senere ble FBI. Han gjorde Dillinger til historiens første Public Enemy nummer 1.

Regissør Sam Raimi (Spider-Man og Evil Dead trilogiene) returnerer til grossergeren med **Drag Me to Hell**, en original fortelling om en ung kvinnes desperate forsøk for å bryte en ond forbannelse. Christine Brown (Alison Lohman) er en ambisjos bankrådgiver med en sjarmerende kjæreste, professor Clay Dalton (Justin Long). Livet er fint helt til den mystiske Fru Ganush kommer til banken for å be om en utsettelse



PUBLIC ENEMIES – Kanskje ikke alle som falt for sjarmen til depresjonstidas Robin Hood og kumpaner. UNIVERSAL PICTURES

på sitt huslån. Christine avslår lånesøknaden. Dessverre for henne. Som hevn kaster den gamle kvinnen den mytiske demonen Lamias kraftige forbannelse på Christine og gjør livet

hennes, bokstavelig talt, til et rent helvete. Hjemsoekt av en ond ånd og misforstått av sin skeptiske kjæreste, søker hun hjelp fra en synsk for å redde sin sjel fra evig fordømmelse. □



"HANGOVER – Hvor pokker er brudgommen og hvor kom babyen fra?"



INGLOURIOUS BASTERDS – Diane Kruger som dobbeltagent og femme fatal i kretsen av nazifendener.

WARNER BROS. PICTURES

## From party heaven in Las Vegas

# to haunted bank clerk

*The Film Service is striving to offer a varied selection of entertainment films, and subscribers can look forward to a fall program that spans a broad register. We guarantee laughter kick in the "Hangover", about a bachelor party and hunting for the vanished groom. In the other end of the scale we promise shocking spectacle and dark humor in something as rare as a critically acclaimed horror movie - "Drag Me to Hell".*

**Hangover** starts when Doug drives to Las Vegas with his best buddies Phil and Stu and his future brother-in-law Alan, for a blow-out bachelor party they vow they'll never forget. But when the three groomsmen wake up the next morning with pounding

headaches, they can't remember a thing. Their luxury hotel suite is beyond trashed and the groom is nowhere to be found. With no clue about what happened and little time to spare, the trio must attempt to retrace their bad decisions from the



HANGOVER. To a night the four of us will never forget.

PHOTO: WARNER BROS. PICTURES

Filmomtaler og innmeldingsskjema på [www.sjofartsdir.no/velferden](http://www.sjofartsdir.no/velferden)

night before in order to figure out where things went wrong in the hopes of finding Doug in time for his wedding. But the more they begin to uncover, the more they realize just how much trouble they're really in.

**Inglorious basterds** is set in the first year of the German occupation of France. Shosanna Dreyfus witnesses the execution of her family at the hand of Nazi Colonel Hans Landa. Shosanna manage to escape and flee to Paris, where she forges a new identity as the owner and operator of a cinema. Elsewhere in Europe, lieutenant Aldo Raine (Brad Pitt) organizes a group of Jewish American soldiers to perform swift, shocking acts of retribution. Raine's squad joins German actress and undercover agent Bridget von Hammersmark (Diane Kruger) on a mission to take down the leaders of the Third Reich. Fates converge under a cinema marquis, where Shosanna is poised to carry out a revenge plan of her own.

The director Sam Raim who rose to cult status with his Spiderman and Evil Dead trilogy, returns to horror with **Drag Me to Hell**, an original tale of Christine Brown (Alison Lohman), an ambitious L.A. loan officer with a charming boyfriend, professor Clay Dalton (Justin Long). Life is good until the mysterious Mrs. Ganush arrives at the bank to beg for an extension on her home loan. Christine decides to deny the extension. In retaliation, the old woman places the curse of the Lamia upon Christine, transforming her life into a living nightmare. Haunted by an evil spirit and misunderstood by a skeptical boyfriend, she seeks the aid of seer to save her soul from eternal damnation.



INGLOURIOUS BASTERDS - Brad Pitt as the leader of the "Basterds", a group of Jewish-American guerilla with their own solution for "Der Führer"-problem



DRAG ME TO HELL - Life is good until the mysterious Mrs. Ganush arrives at the bank to beg for an extension on her home loan.

FOTO: UNIVERSAL PICTURES

In the action-thriller **Public Enemies** acclaimed filmmaker Michael Mann directs a star team with Christian Bale, Marion Cotillard, Billy Cudrup and Johnny Depp as legendary Depression-era outlaw John Dillinger, the charismatic bank robber whose lightning raids made him the number one target of J. Edgar Hoover's fledgling FBI. No one could stop Dillinger and his gang. No jail could hold him. His charm and audacious jailbreaks endeared him to almost everyone—from his girlfriend Billie Frechette to an American public who had no sympathy for the banks that had plunged the country into the Depression. Hoover hit on the idea of exploiting the outlaw's capture as a way to elevate his Bureau of Investigation into the national police force that became the FBI. He made Dillinger America's first Public Enemy Number One. □



# Ny stasjonsleder i Rotterdam

## Den danske hollenderen

*Velferden har fått på plass en ny leder på vår stasjon i Rotterdam. Jan Willem Arntzenius er veldig engasjert og svært ivrig på å komme i gang med jobben.*



Line Myklebust, førstekonsulent, Sjøfartsdirektoratet

Jan Willem Arntzenius er vokst opp i Danmark med nederlandske foreldre, og han har siden 2004 vært bosatt i Rotterdam. Her trives han godt sammen med sin kone, Willem, som han kalles, drar stor fordel av å være tospråklig hjemmefra når han skal ut i havnen. Han snakker nederlandsk i gaten og deretter snakker han

dansk med norske tall(!) blant sjøfolka han hilser på. Han kommer nok til å bli omtalt som den danske hollenderen, og det tar han med et godt humør.

### Veldig interessert

Willem er en lystig kar som setter pris på god mat. Han er utadventd og har

lett for å komme i kontakt med mennesker. Han interesserer seg for dykking, seilbåt, Sudoku, motorsyssel og gastronomi, og har drømt om å arbeide med velferd i mange år. Han var riktig nok så fokusert på den danske velferden at han ikke tenkte på den norske i det hele tatt. Ikke før han fikk



NY MANN I ROTTERDAM. Jan Willem Arntzenius (t.v.) har med Haugesunds Avis til Erlend Hatlevik på "Normand Flipper".

høre blant venner i den Danske Sjømannskirken, at Norge og Sjøfartsdirektoratet var på jakt etter en ny stasjonsleder. Da fikk han snudd seg raskt om, og tok selv kontakt for å si at han var interessert i jobben – veldig interessert. Han har nå et halvt år med prøvetid foran seg, og håper å gjøre en så god jobb at han får fast stilling.

### Heia Norge!

Stasjonslederen ønsker å bidra til at sjøfolk om bord i norskregistrerte skip skal ha et fint opphold mens de er i Rotterdam. Han er behjelpelig med transport, bokbytter og lokalaviser, og han disponerer et idrettsanlegg med stor fotball- og volleyballbane. Willem har avtale med den Internasjonale sjømannsklubben i Rotterdam om å få låne minibuss for å hente sjøfolk som vil spille på idrettsanlegget. Ved sjømannsklubben er det også muligheter for å få forfriskninger. I tillegg finnes biljardbord, bordtennis, basketballbane, oppsatte sjakkbord, tv og datamaskiner koblet til internett.



Waste handling solutions for ships and offshore installations.  
Indoor and outdoor waste compactors, balers, shredders etc.  
DnV unit certification & EeX versions available

We can help you customize your onboard waste handling system.  
Please contact us for more information



Moloveien 1 • N-8432 Alsvaag • Tel.: +47 76 13 47 00 • Fax: +47 76 13 42 77  
E-mail: mail@delitek.no • Web: http://www.delitek.no



På grunn av ISPS-reglene kan det være utfordrende å finne motstandere til for eksempel en fotballkamp. Derfor vil Willem på sikt prøve å få til en fast sportsdag på den Internasjonale sjømannsklubben. Hvilken dag det blir er ikke fastsatt enda. Det er selvfølgelig også mulig å drive sport de andre dagene om det er ønskelig.

Willem vil gjerne invitere de andre Skandinaviske velferdene til å bli med. – Det ville jo være rart at slå danskerne

eller svenskerne i fotball. HEJA NORGE!!!!, sier han med et smil.

### Forslag?

Han har allerede avtale med golfsenter, bowlinghall og tennis/squashsenter som sjøfolk kan benytte seg av mens de er i Rotterdam. Utstyr kan leies og transporten er gratis. Ta kontakt for påmelding. Etter hvert som Willem blir kjent med hva sjøfolk ønsker mens de ligger inne, ser han for seg å kunne tilby flere aktiviteter. Han tenker da på golf, squash, tennis, bowling, shopping, sightseeing eller en tur med seilbåt. Han kommer da til å inngå avtaler med lokale klubber om reduserte priser for sjøfolk. Men først vil han altså kartlegge litt hvilke tiltak og aktiviteter som ønskes. For å komme i gang trenger han innspill fra dere om bord.

Så nøl ikke, send en e-post med forslag til Willem.

Mens Willem er ute på skipsbesøk kommer han også til å spørre hvert skip om hvilke interesser de har, for å kartlegge løpet videre. Hans engasjement kjenner ingen grenser og han kommer til å stå på for sjøfolka!

For å hjelpe den danske hollenderen med alle de ulike lokalavisene som det abonneres på, så send e-post eller ring på forhånd og fortell hvilke aviser som ønskes levert om bord.

Det gjelder også filippinske eller polske nyheter. □

**Willem treffer du her:**

**Mobil: (00) 31 6 5151 25 30**

**E-post: ngss.rotterdam@sjofartsdir.no**



BOKBYTTE. Det var en stund siden siste bokbytte om bord, så Simon Rydningen (t.v.) og Petter Garnes på "Normand Master" ble glade da Velferden dukket opp med nye bøker.

# Golfmesterskap for sjøfolk

## Blåmyra Open 2009

I år gikk det 13. sjømannsmesterskapet i golf av stabelen på Haugaland golfklubb i Sveio.



**Kaare Hausken,**  
rådgiver Sjøfartsdirektoratet

Også denne gangen tok flere deltakere seg over fjellet fra Vestfold og Telemark, samt flere fant veien til Haugesund fra Agderfylkene. En del nye lokale sjømannsgolfere var med oss denne gangen, men disse var hovedsakelig medlemmer i Haugaland GK. Medlemmene fra Nordvegen GK som var med i fjor, glimret alle med sitt fravær. Dessverre tar det nok litt tid før konseptet Blåmyra Open blir akseptert og preferert i lokalmiljøet.

Rederiene stilte velvillig opp når det gjaldt bidrag til vårt premiebord, og som vanlig kunne alle deltakerne ta med seg premier hjem. Disse kom i tillegg til krysstallpremiene fra Sjøfartsdirektoratet, som ble gitt til de beste i hver enkelt klasse.

### Vi takker for velvillige og gavmilde bidrag til vårt imponerende premiebord

- Color Line, Kristiansand
- Color Line, Sandefjord
- DeepOcean ASA
- DOF Management AS
- Eidesvik AS
- Fjordline AS
- Golfforlaget v/Tor Markussen
- Knutsen OAS Shipping AS
- Kr.Gerh.Jepsen Skipsrederi AS
- Solstad Shipping AS
- Trico Supply AS



VINNERNE I SCRAMBLE. Anders Nerland fra "Ocean Odyssey" og Frode Roksvåg fra "Olympic Shipping".

### LAGMESTERSKAPET – RESULTATER

#### Tremannslag sammensatt av seilende og rederiansatte.

Slagsnummer	Lag	Spiller 1	Spiller 2	Spiller 3	Slag	Poeng
1.	Knutsen OAS	Bernhard Clausen	29,5	36	86 poeng	
		Kjell Knutsen	13,3	30		
		Arne Østenstad	36,0	20		
2.	Kr.Gerh.Jepsen	Bjørn Bolstad	32,1	30	75 poeng	
		Geir Wingsternes	18,2	29		
		Jan Erik Fjeldsbø	36,0	16		
3.	DOF	Leif Arne Larsen	24,0	33	72 poeng	
		Bjørn Helge Ytredal	20,2	25		
		Nils Baadnes	21,2	14		



PREMIEBORDET. Nok en gang fikk vi et imponerende premiebord etter at flere rederier hadde bidratt.



NYTT UTSLAG: Elin Hammersland, Johnny Solbakken og Kjetil Andersen er klar for nytt utslag og nye utfordringer.



HVOR BLE DET AV BALLEN? Det er ikke alltid like lett å spille nye og ferske baner. Spesielt de nye hullene bød på problemer for deltakerne, og det ble mange "studier" av natur og vegetasjon.

### BLÅMYRA SCRAMBLE 2009 – RESULTATER

Det spilles med 2-mannslag, og summen av tildelte slag deles på to. Deretter gis parene 60 % av tildelte slag. Laget må benytte minst seks utslag fra "nest beste" spiller. Ellers slår spillerne hele tiden fra beste ball. Ballen spilles som den ligger, mens den andre spilleren må droppe ballen innen en kollelengde.

#### Torsdag 25. juni

Slagsnummer	Lag	Netto slag	tildelte slag
1.	Anders Neerland	67 slag	15
	Frode Roksvåg		
2.	Per Hermansen	67 slag	19
	Johnny Solbakken		
3.	Sverre Carlsen	69 slag	17
	Carl-B. Carlsen		

#### Fredag 26. juni - shotgun start 10.00

##### Klasse I - handicap 0,0 - 21,9

Slagsnummer	Lag	Netto slag	tildelte slag	Poeng
1.	Tore Handeland	7,4	33	poeng
2.	Anders Neerland	19,0	33	"
3.	Morten Langgård	21,6	31	"

##### Klasse II - handicap 22,0 – 36,0

Slagsnummer	Lag	Netto slag	tildelte slag	Poeng
1.	Bernhard Clausen	29,5	36	poeng
2.	Svein Gunnar Hansen	35,5	36	"
3.	Leif Arne Larsen	24,0	33	"

##### Gjesteklasse

Slagsnummer	Lag	Netto slag	tildelte slag	Poeng
1.	Kristen Thorsen	17,9	38	poeng
2.	Anne-Brit Medby	27,7	33	"
3.	Per Arne Tønnessen	17,6	32	"



VANDREPREMIE. Pensjonert maskinsjef Bernhard Clausen fra Haugesund og Knutsen OAS vant klasse II, og fikk samtidig en aksje i Norsk Seilskuteklubbs vandrepremie.

# Nordic Sports & Safety Week



Line Myklebust,  
førstekonsulent,  
Sjøfartsdirektoratet

Den årlige idrettsuken i Aberdeen er vel overstått. 24. – 30. juni deltok til sammen 156 sjøfolk, fordelt på 15 skip. Været var strålende og humøret på topp hos både deltakere og arrangører, da sjøfolka skulle stille til dyst i friidrett.

Åtte norske, fire danske, to svenske og ett Bahamasregistrert skip med nordmenn om bord, kjempet om førsteplassen i 3-kampen, bestående av stille

lengde, kulestøt og 60 meter. Stille lengde og kulestøt foregikk på dekk, løpingen derimot ble gjort på strandpromenaden.

Årets vinner av konkurransen ble NOR-registrerte Sea Tiger, som fikk overrakt en flott pokal! □



HOPP! Erna Christie fra den norske og Bent Nordkvist fra den danske velferdsstasjonen sto klar med målebånd og notatblokk.



I FULLT FIRSPRANG. Det var ingenting å si på innsatsviljen på sekstimeter'n.

## LAGMESTERSKAPET – RESULTATER

### Resultatlisten

Skipets navn	Nasjonalitet	Mannskap	Gj. sn. poeng
1. Sea Tiger	Norge	12/13	775,69
2. Olympic Pegasus	Norge	15/16	707,44
3. Balder Viking	Sverige	13/14	682,86
4. Maersk Attender	Danmark	13/16	665,44
5. Skandi Waveney	Norge	9/12	650,17
6. Odin Viking	Norge	10/13	614,31
7. Maersk Fighter	Danmark	10/13	609,62
8. Viking Troll	Norge	9/14	603,93
9. Sea Lion	Norge	8/13	532,38
10. Viking Dynamic	Norge	15/17	532,18
11. Maersk Fetcher	Danmark	9/13	492,31
12. Maersk Feeder	Danmark	12/14	420,71
13. Skandi Rona	Norge	9/14	350,57
14. Skandi Inspector	Bahamas	11/21	327,00
15. Vidar Viking	Sverige	1/13	56,15

**FEVIK SKILT** 

FEVIK - NORWAY

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

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



Sikkerhetskurs for  
Maritim og Offshore i Oslofjorden

Se [www.nmu.as](http://www.nmu.as) for våre kurstilbud

Langgrunn, 3186 Horten  
Telefon: +47 33 07 12 20



# Gann

## årets idrettsskip

*Skoleskipet Gann er kåret til årets idrettsmerkeskip. Prisen ble delt ut av idrettspresidenten.*



**Eilif Fjon,**  
kommunikasjonssjef  
Sjøfartsdirektoratet.

Siden slutten av 1950-tallet har Velferdstjenesten kåret årets idrettsmerkeskip. Konkurransen har gjennom alle disse årene stimulert til idrettsarbeid om bord.

- Men den generelle idrettsmerkeinteressen på landsbasis har stagnert, og våre sjøfolk er faktisk de eneste som fortsatt holder den positive statistikken ved like, forteller Kaare Hausken i Velferdstjenesten i Sjøfartsdirektoratet.

Den manglende interessen har, ifølge Hausken, resultert i stadig færre offisielle utdelinger og markeringer.

- Det siste arrangementet gikk av stabelen i Oslo Rådhus i april 2008. Vi var litt i tvil om hvordan vi skulle gjøre det i år. Vi

vurderte å gjøre noe i forbindelse med en idrettsgalla som skulle arrangeres i Hauge-sund, men den ble avlyst, sier Hausken.

- Det hele endte med at vinner-skipet, skoleskipet Gann, tok turen til Oslo. President i Norges Idrettsforbund, Tove Paule, ble invitert om bord og takket ja til invitasjonen. Under utdelingen ga hun uttrykk for at hun var meget imponert over både skip, skipsledelse og elever som alle viste så stor interesse for saken, forteller Kaare Hausken. □



*Fra venstre: Kaptein Svein Ivar Olaussen, elev Anne Lise Leirvåg, rektor Tor Egil Fjelde og idrettspresident Tove Paule.*

# Brustad vitja Sjøfartsdirektoratet

*Nærings- og handelsminister Sylwia Brustad vitja i juni Sjøfartsdirektoratet i samband med eit dagsbesøk til Haugesund-regionen. Hovudmålet med besøket i regionen var å få eit innblikk i ringvirkningane av finansuroa.*



**Dag Inge Aarhus,**  
nettredaktør  
Sjøfartsdirektoratet

I direktoratet vart Brustad møtt av fungerande sjøfartsdirektør Sigurd Gude samt representantar frå leiinga. Statsråden var særleg interessert i dei utfordringane som direktoratet har hatt dei

siste åra knytta til rekruttering og saks-handsamingstid.

På spørsmål frå statsråden la ikkje Sigurd Gude skul på at sakshand-samingstida har vore lengre enn ønskjeleg dei siste åra, men at mykje av dette var eit resultat av høg aktivitet i næringa og til tider store rekrutteringsproblem i direktoratet. - No er me på rett spor, og har no så godt som full bemanning, sa Gude.

Statsråd Brustad var nøgd med dei svara ho fekk i forhold til arbeidsopp-



gåver og utfordringar. I tillegg var ho imponert over bygget og plasseringa til direktoratet. - Dette virkar som å vera eit trivelig og funksjonabelt kontor-bygg med ein unik plassering, sa Brustad som fekk sjå byen og bygget i strålende sol. □



**Supplier of:**

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

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



[www.IBIX.NO](http://www.ibix.no)

## Rapportering av personskader Et farefullt liv til sjøs?

*Skaderegistrering er viktig for å forebygge nye ulykker, men langt fra alle personskader blir rapportert til myndighetene. På et cruiseskip med lege om bord blir både små og store skader registrert. Det avslører at både omfang og art kan være annerledes enn man skulle tro.*



Eilif Dahl,  
Norsk Senter  
for Maritim Medisin

Skipsfart medfører personskader, og nøyaktig skaderegistrering er nødvendig både for å få oversikt over omfanget og

med tanke på forebygging. Det skjer utvilsomt en underreportering av personskader på skip til alle offentlige

myndigheter, og når kravene til rapportering er ulike i de forskjellige flaggstatene, blir sammenligning vanskelig.

## Reporting personell injuries A hazardous life at sea?

*Injury registration is important to prevent new accidents from happening, but far from all crew injuries are reported to the official authorities. On a cruise ship with a physician on board, both minor and major injuries are registered, disclosing that both the extent and the types of injuries may be different from what one might expect.*

Seafaring involves accidents, and careful injury registration is necessary to evaluate the extent of this challenge and to prevent further accidents. There is without doubt an underreporting of injuries on ships to all maritime

authorities, and when the reporting requirements vary between flag states, statistics are difficult to compare. While some maritime authorities require injuries to be reported if they cause the victim to be off work for

Eilif Dahl,  
Norwegian Centre for Maritime Medicine

more than one day, others require the master to report only "serious injuries".

### More injuries

Cruise ships have a physician on board, which improves conditions for registration, treatment and follow-up of all injuries. The last issue of the medical journal *International Maritime Health* published a paper from The Norwegian Centre for Maritime Medicine in Bergen on injuries involving officers and crew on a foreign-registered vessel

Mens enkelte flaggstatsbyndigheter vil ha melding om personskader som fører til sykemelding lenger enn én dag, krever andre bare at man rapporterer "alvorlig skade".

### Flere skader

På cruise-skip er det lege om bord, og det gir bedre muligheter både for registrering, behandling og oppfølging av alle personskader. I siste nummer av det medisinske tidsskriftet *International Maritime Health* er det en artikkel fra Norsk Senter for Maritim Medisin om skader hos offiserer og mannskap på et utenlandsk skip i verdensomspennende cruise-fart. Alle skader som ble rapportert til legekantoret om bord i løpet av en treårsperiode ble fortløpende registrert og fulgt opp til de var friske eller måtte sykeavmønstres.

I løpet av de tre årene registrerte legekantoret 361 skader i en besetning på 630 personer. Det er langt flere enn de skadene som etter reglene skulle vært meldt til flaggstatsbyndighetene. For rederienes sin del vil imidlertid rapportering av selv ubetydelige personskader, etterfulgt av

grundige undersøkelser og oppfølging om bord, være viktig for forebygging av nye skader.

### Forskjellig risiko

Folk fra 48 nasjoner arbeidet om bord i denne perioden. En av fire var kvinner.

Nesten halve besetningen var filippinere, og de hadde både færre skader totalt og lavere antall alvorlige skader enn den øvrige besetningen. Det er også andre studier som tyder på at filippinere har lavere risiko for skader til sjøs enn andre nasjonaliteter.



*LEGE OM BORD. På et cruiseskip har man mulighet for å registrere alle små og store personskader. Informasjonen man henter inn, vil være nyttig i senere skadeforebyggende tiltak.*

*DOCTOR ON BOARD. On a cruise ship it is possible to register all injuries, minor as well as major. The gathered information will be useful for future preventive measures.*

cruising worldwide. All injuries reported to the medical center on board during a three-year period were continuously registered and followed up until the victim had recovered or had to be signed off for medical reasons.

During these three years, the medical center registered 361 injuries among a crew of 630 members. This is far more than official statistics would indicate. However, the reporting of even minor injuries to the company, followed by careful investigations and follow-up on board, is important to prevent future accidents.

### Different risks

Crew from 48 nations worked on board during the study period. One fourth were women. Almost half the crew was from the Philippines, and they had both fewer accidents and less serious injuries

compared to the other crew members. There are also other studies indicating that Filipinos have a lower risk of accidents at sea than other nationalities.

It was hardly surprising that officers were less prone to accidents than the rest of the crew, but the fact that the deck and engine crew had less injuries than the hotel crew; that women had as many injuries as men and that the dancers had more accidents than all other work groups, may be at odds with

traditional views regarding occupational hazards at sea.

### Sharp objects and falls

More than nine out of ten injuries happened on board and three out of four during work. Only six minor injuries occurred during the weekly lifeboat drills, suggesting good planning and execution. Fortunately, it is no longer required to lower lifeboats with crew on board during drills. The relatively low number of

At offiserene var mindre utsatt for skader enn mannskapet, var kanskje ikke særlig overraskende, men at mannskap på dekk og i maskin hadde færre alvorlige skader enn hotellbesetningen; at kvinnene var like utsatt som mennene; og at danserne var den yrkesgruppen med flest alvorlige skader i forhold til antall personer, bryter vel med tradisjonell oppfatning av farefullt liv til sjøs.

#### Skarpe gjenstander og fall

Mer enn ni av ti skader skjedde om bord og tre av fire under arbeid. Bare seks småskader fant sted under de ukentlige livbåtøvelsene, hvilket tyder på god planlegging og gjennomføring. Det er heldigvis ikke lenger aktuelt å lære livbåter fulle av folk i treningssammenheng. At det var få skader på land kan i alle fall delvis skyldes redusert mulighet for landlov siden størstedelen av besetningen er travelt opptatt om bord også mens skipet er i havn.

Skarpe gjenstander forårsaket flest skader (26 %), fulgt av fall (19 %). De fleste skadene hos hotellbesetningen skjedde på kjøkken (39%), mens de fleste

skadene blant maritim besetning skjedde i maskinrom (36 %). Blant fritidsskadene om bord skyldtes 17 sportsaktiviteter og ti fall fra køyeseng. Forebyggende tiltak som å ansette flere folk på trange kjøkken, unngå skarpe arbeidsredskaper, forby sport og køyesenger ville nok kunne forhindre noen av disse skadene, men ville utvilsomt fått andre, kanskje mer ubehagelige, konsekvenser.

#### Hastverk er lastverk

Langt de fleste skadene skyldtes at folk plutselig ble distraheret mens de hadde det travelt – ikke uventet der mange er samlet på små områder og må utføre presisjonsarbeid etter skippertaksprinsippet. I tråd med dette var scene og kjøkken de farligste stedene om bord. En del overflatiske øyeskader kunne nok vært unngått med mer konsekvent bruk av vernebriller, mens en del andre skader ble mindre enn forventet fordi forskjellige former for verneutstyr var blitt brukt.

Hver fjerde skadede ble røntgenundersøkt om bord, og hver femte hadde åpne sår som måtte sys. Drøyt halvparten av de skadede måtte sykemeldes, i

gjennomsnitt 2,5 dager. Til sammen førte skadene til 456 sykedager om bord, og 27 personer ble sykeavmønstret for videre behandling på sykehus eller av spesialist i land.

Lett tilgang til kvalifisert legehjelp om bord førte helt klart til bedre behandling om bord, kortere sykefravær, færre sykeavmønstringer og mindre bruk for spesialisttjenester i land ved skader hos besetningen.

#### Samordnede registreringskrav

Funnene fra denne og liknende undersøkelser kan være av betydning for forebygging av personulykker til sjøs, for planlegging av nye skip, for medisinsk personell som vil arbeide på cruiseskip, og som bakgrunn for fremtidige diskusjoner om internasjonale retningslinjer for cruisemedisin.

Skadeforebyggende tiltak må være realistiske og tilpasses forholdene om bord. For å kunne sammenligne personskadestatistikker fra forskjellige sjøfartsnasjoner må registreringskravene samordnes og innskjerpes gjennom internasjonalt samarbeid. □

accidents ashore may at least partly, reflect that most crew members work long hours also when the ship is in port.

Sharp objects accounted for one fourth of all injuries (26%), followed by falls (19%). Most hotel crew injuries occurred in galleys and pantries (39%), while most marine department accidents happened in the engine rooms (36%). Sports activities caused 17 off-duty injuries, and ten occurred as a result of falling from a bunk bed. Preventive measures, like hiring more crew to work in narrow galleys, avoiding use of sharp work tools, banning sports activities and bunk beds, may effectively prevent some accidents, but will undoubtedly have other, possibly even more unpleasant consequences.

#### More haste, less speed

Most accidents happened because the crew member was suddenly distracted

whilst being in a hurry - hardly unexpected when many people gather in constricted areas to do detailed work within short time periods. Thus, the stage and the galley were the most hazardous areas on board. A number of superficial chemical eye burns might have been avoided through a more consistent use of eye protection, whereas other injuries were not as severe as could be expected because various kinds of protective equipment had been used.

Every fourth injured person were given an X-ray examination on board, and every fifth had open wounds that required sutures. About half of the injuries resulted in an average of 2.5 days of sick leave. The total number of sick leave days on board was 456, and 27 crew members were signed off for further treatment at hospitals or by specialists ashore.

Easy access to competent medical staff on board after crew injuries resulted


in better treatment on board, less absence from work, fewer medical sign-offs and less need for referrals to medical specialists ashore.

#### Coordinated registration requirements

Findings from this study and similar studies can be of value for prevention of injuries at sea, for planning new ships, for medical professionals considering cruise ship work and as background material for further discussions on international guidelines for cruise medicine.


Measures to prevent accidents must be realistic and adapted to conditions on board. To enable comparison of injury statistics from different flag states, the registration requirements must be coordinated and enforced through international cooperation. □

- VSAT
- Inmarsat
- VHF Data
- Mobilt bredbånd
- Satellitt TV
- E-post
- Sporing
- MOB-varsling
- Elektronisk fangstdagbok
- Fjerndiagnostikk



# Telenor Maritim Radio

- din komplette kommunikasjonsleverandør



Tlf: 800 88 877 | [www.maritimradio.no](http://www.maritimradio.no)



# Der fartøy flyte kan...

## ÅLESUND BÅTFESTIVAL -en ramsalt folkefest

Sjøfartsdirektoratets stasjon Ålesund markerte seg med å delta på Ålesund båtfestival i sommar. Blant mange spørsmål, så var Båtførerbevis ikkje uventa ein av dei som gjekk igjen hjå mange.

Totalt vart det registrert 87 besøkande på Sjøfartsdirektoratets stand, som hadde maritime spørsmål. I tillegg var det mange som besøkte standen kun av nysgjerrighet eller for å få med seg noko av det som vart delt ut av artiklar. Pennar, flyteringar for nøkklar og klistermerke med "Vis Sjøvett" logo var og svært populære. Spesielt tatoveringane fekk bein å gå på blant dei minste som var innom vår stand. Men også temahefte, Navigare og brosjyrar med sikkerhetsrelatert stoff var populært å få med seg etter eit besøk ved direktoratets stand.

### Ein ny erfaring for stasjon Ålesund

Festivalen vart arrangert i byrjinga av juli – 8. juli til laurdag 11. juli. Stasjon Ålesund deltok med 7 personar som gjekk 3 timars vakter innanfor festivalens opningstider. Tilbakemeldinga frå dei som har delteke på stand frå stasjonen er kun positiv. - Det var lærerikt og artig å stå på standen. Me fekk ein heilt annan tilnærming til personar, som me normalt

berre ser om bord på besiktingar iført kjeledress og verneutstyr, sier Hans Petter Sandseth som er senioringeniør ved stasjon Ålesund.

Tatt i betraktning at dette er fyrste gong Sjøfartsdirektoratet har deltatt på ein slik konferanse i Ålesund, så er dei ansatte ved stasjonen positive til også å vera med ved neste festival om 2 år. Dei konkludere med at direktoratets tilstedeværelse kun har hatt positiv effekt, og at det gav mulighet for mange gode samtalar med våre brukarar. Besøkande ved vår bod var hovudsakeleg sjøfolk, seilande eller tidligare seilande, samt elever og studentar med maritime studier/sjøfartslinjer.

### Dette var folk opptatt av:

- Sjøfartsdirektoratets rolle.
- Grunnstøtingar, og ulykker langs kysten av Norge.
- Personlige sertifikat: Klager" på avslag av personlige sertifikat. Fartstid for personlige sertifikat.

Duplikat av sertifikat som er mista.

- Båtførerbevis: Kor gammal man må være før en kan ta kurset.
- "Jobb hos oss" kampanjen.
- Løyve til begrensa passasjerbefordring.
- Dei forskjellige fartøystypene og hva dei kan benyttes til.

### Seilskuter som opphav

Ålesund Båtfestival vart starta opp i år 2002. Etter Cytty Sark arrangementet i Ålesund, såg initiativtakarane Geir Østensen, Alf Terje Farstad og Dagfinn Langva at Ålesund trengte sin eigen årlege folkefest. Dermed var det duka for Ålesund Båtfestival. Leinga for festivalen har satt seg mål å verte den viktigaste maritime festivalen i Noreg innan 2012. Foruten å være ein viktig maritim festival, så har Ålesund Båtfestival også satt seg som mål å vera ein folkefest for byens befolkning og besøkande. Dette gjennom å satse på god kvalitet frå både utstillarar, konsertar, barneunderholdning og aktiviteter. Målet er å vera ein oppleving for både små og store! I år var også Redningsselskapet og "Elias" frå barnetv ein stor attraksjon blant barnefamiliane som vitja festivalen. Byen kokte av tilreisande og fastbuande. Det var lagt ut store flotte flytebrygger for dei som kom sjøveien.

### Historie og innovasjon side ved side

Årets store hending for festivalen var Ostindiafareren Götheborg. Dette er ein tru kopi av originalen som sank utanfor Göteborg den 12. september 1745. Fartøyet vart lokalisert i 1984 og nokre av delene frå originalen er brukt om bord i replikaen. Blant anna enkelte dekkbjelker og spant. Det vart også laga nye maskiner for å kunne rekonstruere detaljer



Overingeniør Karsten Skjong, til venstre, fikk gleden av å hilse på passasjerkipavdelingens tidligere Underdirektør Arild Sætre.

FOTO: WWW.BATFESTIVALEN.NO



Torhild Thomassen og Janne Flatmark var noen av de som fikk møte Superkargören (Supercargo til venstre) og Maskinsjefen (til høyre) om bord i "Götheborg".

FOTO: HANS-PETTER SANDBETH, SJØFARTSDIREKTORATET



Hele "Elias"-flåten til Redningsselskapet var på besøk. Et populært tiltak for de yngste. Kanskje kan foreldrene lære seg viktigheten av bruk av redningsvest.

FOTO: HANS-PETTER SANDBETH, SJØFARTSDIREKTORATET

frå originalen. Skipet vart rekonstruert med "tidsriktig" utsyr i perioden juli 1995 til og fram til det var ferdigstilt og døpt i september 2003. Sjølv klærne som mannskap og offiserer gjekk med var laga på same måten som dei gjorde det på 1700-talet.

Det er ikkje kvar dag at Sjøfartsdirektoratets inspektører får sjå eit slikt skip. Det var derfor utruleg spanande å få vitje fartøyet og høyre om historiane som blei fortalde av Superkargören (supercargo - lasteieier) som også var ein utroleg dyktig forteljar. Sett i høve til dagens situasjon for skipsmannskap på moderne skip, så fekk eion tydelig høyre at ting har endra seg sidan 1700-tallet. Under omvisninga på seilskipet vart det opplyst at ein på den tida regna med at 20% av mannskapet ville stryka med på ein rundtur. Fartøyet kunne driftas av 90 personer, men på grunn av fråfallet var det normalt 120 personar om bord, samt levende mat som kyr og høns. Mannskapsavdelinga og maskinrommet var dei eineste som var avsperra i samband med omvisningane. Men det er kanskje av dei mest interessante områda om bord? En tur om bord anbefales for dei som er i nærleiken av fareteyet og som har tid og anledning til å avleggje det eit besøk.

Men også moderne norsk skipsteknologi var sterkt representert. Den maritime klynga på Sunnmøre stilte med eige ustillingstelt. I tillegg kunne dei som vitja festivalen få høve til å testa ut simulatorer, samt få eit innblikk i moderne skipsteknologi. Foruten synleggjering av teknologi, var nok også rekruttering eit tema blant dei lokale teknologibedriftene som deltok på festivalen. □



Storfint besøk i Ålesund. Replika av Ostindiafareren "Götheborg".

FOTO: HANS-PETTER SANDBETH, SJØFARTSDIREKTORATET



Morgenstemning i Brosundet....

FOTO: HANS-PETTER SANDBETH, SJØFARTSDIREKTORATET



**ET ARNESTED FOR MARITIM KOMPETANSE**

Vil du bli navigator, sjøkaptein, skipsmaskinist eller maskinsjef?  
Vi gir utdanning for dekk- og maskinoffiserssertifikat.

Vi gir også kurs for personell til skip og offshore næringen på vårt Havarivernsenter og Sikkerhetsopplæring for fiskere med vårt ambulerende kursfartøy.

Nærmere informasjon om våre tilbud finner du på [www.tos-mar.vgs.no](http://www.tos-mar.vgs.no) eller kontakt oss på tlf 777 88 710

## Kommentarer til fungerende sjøfartsdirektørs leder Navigare 1-2009

Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF) har med stor interesse lest fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gudes leder i Navigare nr. 1-2009. Det fremkommer i lederen at Norsk Sjøoffisersforbund er av den mening at dersom skip som i dag seiler med to navigatører får krav om en ekstra navigatør om bord så vil alle problemer rundt grunnstøtning være løst. Påstanden er fullstendig gal og må tilskrives at vi ikke vinner frem med våre synspunkter overfor Sjøfartsdirektoratet (SD).

Norsk Sjøoffisersforbund er langt på vei enig med SD i at det er mangel på etterlevelse av regler som ofte fører til hendelser av dette slag. Det er faktisk også dette vi har bedt Sjøfartsdirektoratet om å finne årsaken til; Hvorfor etterleves ikke Sjøfartsdirektoratets nedfalte regelverk? Er det fordi det simpelthen ikke lar seg etterleves? Det kan faktisk tydes på denne måten når SD hevder at de vil kreve brovaktalarm på norske skip kanskje allerede fra 2010 og at dette særlig er viktig å innføre på NOR-registrerte skip. Hvorfor er det viktigere å innføre regelverk på NOR-skip før NIS-skip samtidig som SD hevder at løsninger må gjelde for alle skip og ikke være et ensidig norsk krav?

Dersom SD i utgangspunktet hadde fastsatt en sikkerhetsbemanning slik at vaktolds-forskriftene som er nedfelt i internasjonale instrumenter kan etterleves, hadde slikt utstyr vært unødvendig. Disse forskrifter inneholder krav til utkikk til alle tider, men navigatøren kan være alene på broen i dagslys dersom ikke nærhet til farer for navigering er tilstede. Det kan vel hevdes at ved en grunnstøtning er det åpenbart at skipet har navigert i farlig farvann og at det derfor skal holdes utkikk. Dermed vil ikke brovaktalarmen spille

noen stor rolle for å avverge av grunnstøtninger. Brovaktalarmen kan altså avverge andre hendelser i andre områder, men vil ikke være til hjelp dersom reglene for sikker navigasjonsvakt følges.

Gude slår videre fast at feilnavigering og feilhandlinger er årsak til mange av grunnstøtningene. Det er forbundet absolutt enig i, men det er derfor merkelig at SD ikke i langt sterkere grad forsøker å finne de bakenforliggende årsaker til slike feilhandlinger. Kan det tenkes at feilhandlinger som ikke faller inn under begrepet "sovnet på vakt" også skyldes fatigue? Kan disse feilhandlinger skyldes underbemanning og overtredelse av regler om hviletid? Bryter sjøfolk bevisst enhver regel som i utgangspunktet er ment som en hjelp til å kunne få den nødvendige hvile? Eller er det slik at SD ikke fastsetter en sikker bemanning på skip i henhold til skipssikkerhetsloven, en såkalt sikkerhetsbemanning?

Det er også betimelig å spørre om SD har lest dokument (STW-40/7/57) som Norsk Sjøoffisersforbund gjennom International Federation of Ship Masters Association (IFSMA) ba om støtte for underforhandlingene på møte i IMOs Underkomite for Utdanning og Vakthold for sjøfolk i februar i år. Her fremkom det at IFSMA foreslo at alle skip over 500BT i døgnkontinuerlig drift skal ha tre navigatører i sikkerhetsbemanningen og at mannskapet skal beskyttes mot vaktperioder av lengre varighet enn 6 timer sammenhengende. Dessuten skal det ikke lenger skal være mulig å dispensere fra 10-timers regelen i hviletidsbestemmelsene og vaktpersonell skal ha minst 6 timers hvile innenfor en periode på 12 timer innen vakten tar til.

Forbundet har gang på gang hevdet at det er av største viktighet at man finner de bakenforliggende årsaker til at vakt-havende navigatører faller i søvn så vel som hvorfor de utfører feilhandlinger som medfører grunnstøtninger.

Norsk Sjøoffisersforbund er av den formening at grunnstøtninger i stor grad skyldes fatigue og at fatigue igjen skyldes at det ikke er mulig å overholde hviletidsbestemmelsene med den av SDs fastsatte bemanning. Det kan påstås at sjøfolk ikke etterlever regelverket, men vi mener at SD har et ansvar for å finne årsak til hvorfor slike brudd skjer.

Det er også interessant å lese i lederen at det i brorparten av hendelsene ikke er rapportert at menneskelig svikt var årsaken. Vi har tidligere fått informasjon om at nettopp menneskelig svikt var årsak i ca. 80 prosent av slike hendelser.

Vi hadde håpet at SD brukte sin tid på å arbeide fram løsninger på problemet rundt det store antall grunnstøtninger på kysten i stedet for å angripe andres seriøse forslag til hvordan forlis kan unngås. Sett i denne sammenheng er lederen i Navigare trist lesning.

Med vennlig hilsen

Bjørn Haave, avdelingsleder i Norsk Sjøoffisersforbund

Innlegget er noe forkortet. (red)

## Kommentar til leserinnlegget

Leserinnlegget fra Bjørn Haave er likt med en skriftlig henvendelse fra Norsk Sjøoffisersforbund tidligere i år. Denne henvendelsen er for lengst besvart.

Sjøfartsdirektoratet følger i disse dager opp det alle deltagere på Gardermoen-møtet i mars 2009 mente var en konstruktiv vei å gå hva gjelder de bakenforliggende årsakene til bl.a. grunnstøtninger. I så måte følger vi det Norsk Sjøoffisersforbund etterlyser.

Sjøfartsdirektoratet har fulgt opp sitt opprinnelige utspill fra i fjor. Fordi Sjøfartsdirektoratet ikke satt med svarene på alle spørsmålene, la vi opp til et bredt samarbeid med hele næringen, et samarbeid som nødvendigvis tar noe tid.

Hva gjelder fatigue og hviletid så har Sjøfartsdirektoratet arbeidet i kulissene helt frem til august i år. Først og fremst overfor Kommisjonen i Brussel, dernest har vi foreslått at Norge i neste IMO-møte om

hviletid skal ha som holdning at hovedregelen skal være 10 timers hvile i løpet av 24 timer.

I og med at Norsk Sjøoffisersforbund er kjent med dette forslaget, og at leserinnlegget ble besvart i april i år, vil vi legge dette bak oss og arbeide videre som planlagt.

Sigurd Gude  
fung. sjøfartsdirektør



### Fra problem til løsning:

- Klassing av skip og offshore units
- System- og kvalitetssertifisering (ISM/ISPS)
- Sertifisering av produkter til den maritime industri
- Løsningsutvikling
- Kursing og utdanning

www.bureauveritas.no, tlf: 24 06 91 00

I Bureau Veritas er målet å være det beste alternativet for deg!



BUREAU  
VERITAS

Move Forward with Confidence

# Markedsførte Norge på Nor-Shipping

Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene stilte med felles stand på årets Nor-Shipping på Lillestrøm i juni. Målet var å markedsføre Norge som flaggstat.

Dag Inge Aarhus og Bente Amandussen, Sjøfartsdirektoratet

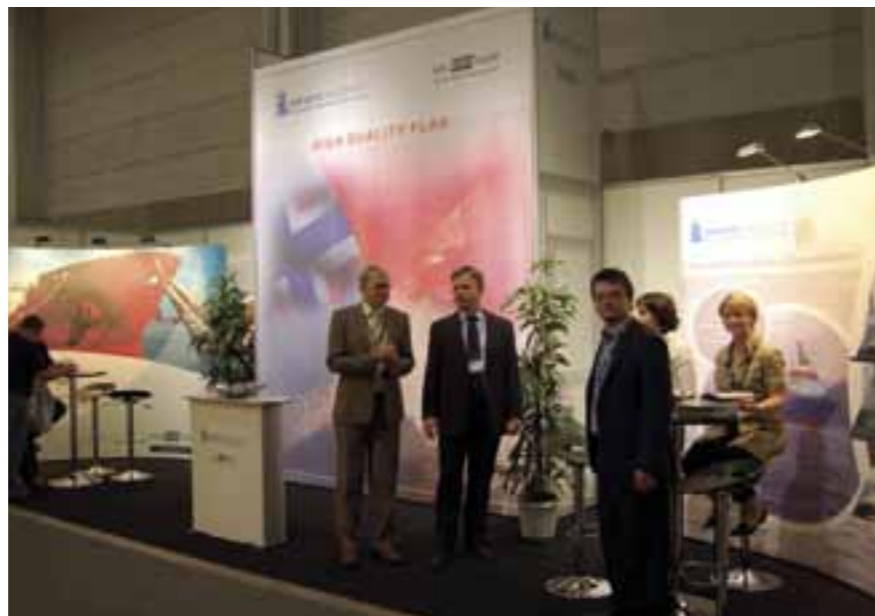
Det var Kong Harald som stod for den offisielle åpningen av Nor-Shipping 2009. I fire hele dager viste omlag 1100 utstillere sine maritime produkter og sin kunnskap til besøkende fra hele verden.

Det knyttet seg ekstra stor spenning til årets messe, sett i lys av finanskrisen som også har rammet shippingnæringen. Men både størrelsen på årets messe, og det store utvalget i utstillere, tyder på at de fleste ser lyst på fremtiden til tross for de pågående nedgangstidene.

Norges Rederiforbund startet Nor-Shipping med sin tradisjonelle presse-middag. Der var også finanskrisen tema i administrerende direktør Sturla Henriksens foredrag til pressefolk fra hele verden. – Det er tøffe tider i hele verdens-økonomien, også den maritime, sa Henriksen. – Men dette gir også muligheter for fremtidig satsing.

## Kvalitetsflagg

Sjøfartsdirektoratet var også i år med på Nor-Shipping med stand. Sammen med Skipsregistrene var målet å promo-



FELLES STAND. Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene gjorde en felles innsats for Norge som flaggstat.

tere Norge som flaggstat. – Samarbeidet med Skipsregistrene startet vi i fjor i forbindelse med den internasjonale shippingmessen Posidonia i Hellas, sa kommunikasjonsdirektør Eilif Fjon i Sjøfartsdirektoratet. – Nå går vi videre med dette, og skal sammen markedsføre

Norge som et kvalitetsflagg i den internasjonale maritime næringen.

En uformell quiz med spørsmål om Norge som flaggstat trakk mange besøkende til standen. Hovedpremien hver dag var en oppblåsbar redningsvest, noe vinnerne ble storlig fornøyd med. □

## VIL TA TILBAKE PALLPLASS

Statssekretær Rikke Lind fra Nærings- og handelsdepartementet besøkte Sjøfartsdirektoratets og NIS' stand på Nor-Shipping. Lind som er spesielt opptatt av sjøfart, berømmet innsatsen til direktoratet og skipsregistrene. – Med felles innsats kan vi klare å vinne tilbake vår posisjon som verdens tredje største sjøfartsnasjon, sa statssekretæren.

Statssekretær Rikke Lind la samme dag fram rapporten om regjeringens maritime strategi. Rapporten viser til flere positive resultater for å styrke Norge som maritim nasjon og tiltakene som har blitt iverksatt for at de maritime bedrifter skal komme styrket gjennom finanskrisen. Regjeringen har i løpet av de siste to år bevilget 200 millioner kroner ekstra til oppfølging av "Stø kurs".



DAGENS VINNER av Sjøfartsdirektoratets populære quiz. Fra venstre kommunikasjonsdirektør Eilif Fjon, den glade vinner Rolf Fiskerstrand og fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude. Se flere bilder på Sjøfartsdirektoratets side på Facebook.



NYTT FRA IMO

## MSC 86 – retningslinjer for gassdrift

Turid Stemre, seniorrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

På møtet i IMO's sjøsikkerhetskomité 27. mai til 5. juni ble retningslinjer for skip som drives med gass godkjent. Disse vil bli utgitt som en MSC-resolusjon. Retningslinjene gjelder kun for skip som drives med LNG, og de er ikke bindende med mindre medlemslandene ønsker å gjøre dem bindende. LNG-tankskip må fortsatt følge bestemmelsene i IGC-koden.

Det er også påbegynt et arbeid med å utvikle en kode for skip som bruker gass som drivstoff. Denne skal også omfatte andre gasser enn LNG.

Norge har nasjonale krav for skip som drives med gass. Disse vil fortsatt gjelde inntil eventuelle endringer, som følge av de internasjonalt godkjente retningslinjene, trer i kraft.

På møtet ble også krav om at skip skal ha ECDIS og brovaktalarm om bord endelig vedtatt.

Kravet gjelder nye og eksisterende skip, men ikrafttredelse og tonnasje-grensener varierer for de ulike skipstypene (tank-skip, lasteskip og passasjerskip). Ta gjerne kontakt med Sjøfartsdirektoratet for nærmere opplysninger. □

## REGELVERK FRA SJØFARTSDIREKTORATET!

### REGLER FOR PASSASJER OG LASTESKIP MV. 2009

Her finner du det gjeldende regelverket for skipsnæringen. Denne utgaven er ajourført med lov- og forskriftsendringer pr. 1.1.2009.

Bok og CD-ROM selges samlet for Kr 606,-  
Disse kan også kjøpes separat.  
Kun bok: Kr 506,-  
Kun CD-ROM: Kr 195,-  
Prisene er oppgitt eks. mva.,  
porto og ekspedisjonskostnader

### EXCERPTS FROM THE NORWEGIAN PASSENGER AND CARGO SHIP LEGISLATION, ETC. 2008

Dette er den engelske oversettelsen av Regler for passasjer og lasteskip mv. 2008. Regelverket er oppdatert pr. 1.1.2008.

Bok og CD-ROM selges samlet for Kr 599,-  
Disse kan også kjøpes separat.  
Kun bok: Kr 499,-  
Kun CD-ROM: Kr 195,-  
Prisene er oppgitt eks. mva.,  
porto og ekspedisjonskostnader



FAGBOKFORLAGET

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

## PERSONULYKKER I FISKEFLÅTEN

### Hva skjedde?

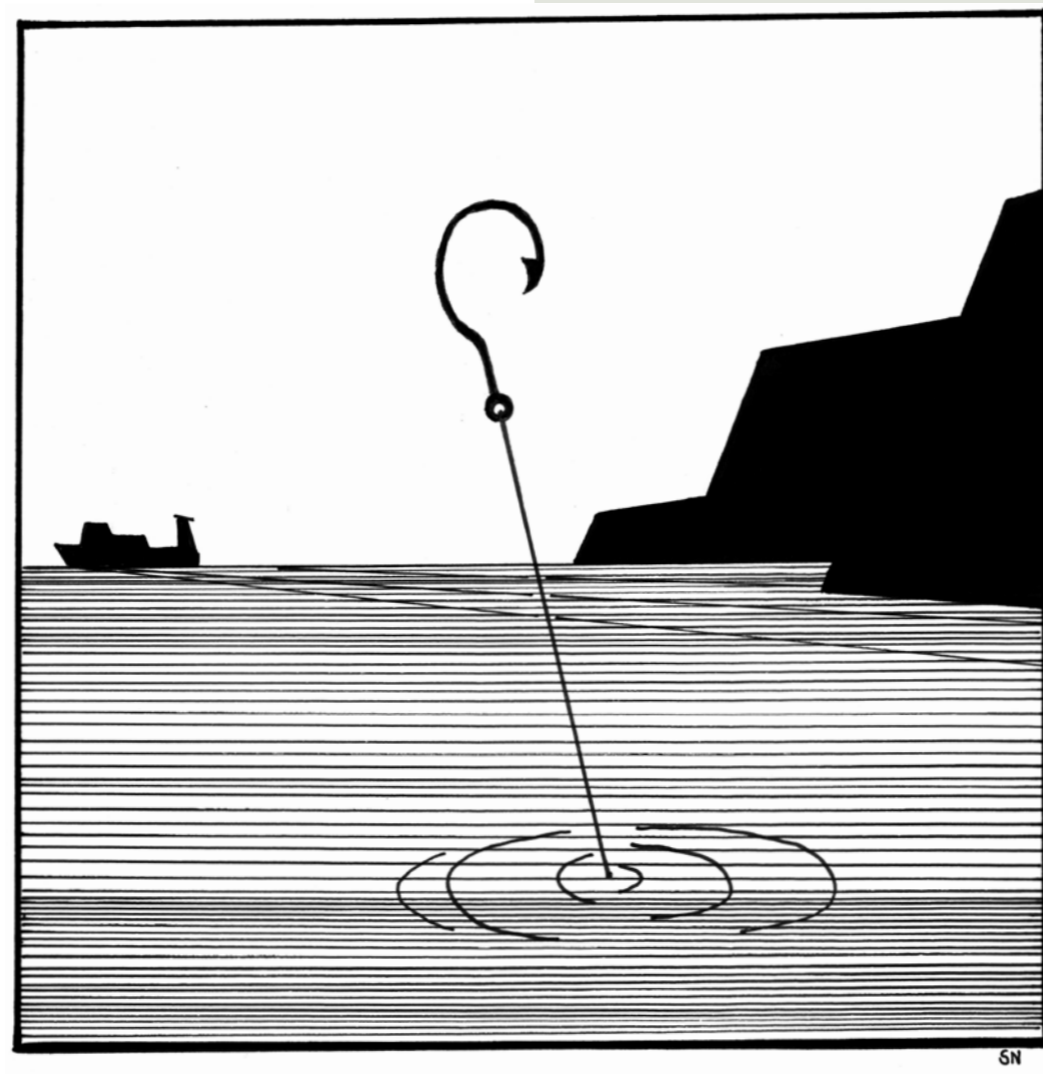
Et besetningsmedlem på en større hekktråler forsvant om natten mens fartøyet satte ut sine garn. Han hadde stått nær akterenden på fartøyet. Det ble satt i gang søk straks etter at det ble oppdaget at han var savnet og den oppblåste redningsvesten hans ble snart funnet. Lyset på vesten var tent, men han var ikke i redningsvesten. Liket hans ble aldri funnet.

### Hvorfor skjedde det?

Det er usikkert hvorfor han falt over bord, da det var ingen vitner til hendelsen. Det er imidlertid sannsynlig at han ble dratt over hekken av garnet som ble satt ut over hekkrollen. Det ser ut til at han druknet fordi han ikke hadde tatt på seg redningsvesten skikkelig.

### Hva kan vi lære?

Man må alltid forsikre seg om at man ikke kommer for nær garn, wire, ruller, og så videre som er i bevegelse, særlig hvis man ikke behøver å være der for å utføre en oppgave. Han kunne kanskje ha overlevd dersom han hadde iført seg redningsvesten riktig og festet den forsvarlig. Det er tilrådelig at alle fiskere er iført redningsvester når de setter ut garn. Redningsvester utstyrt med signalsender ville øke sjansene betraktelig for en rask redning dersom man skulle falle overbord.



## ACCIDENTS ON FISHING VESSELS

### What happened?

A crewman on a large stern trawler disappeared at night while the vessel was paying out its nets. He had been standing near the stern of the vessel. A search was initiated soon after it was discovered that he was missing and his inflated lifejacket was soon found. Its light was illuminated but he was not in the lifejacket. His body was never recovered.

### Why did it happen?

It is not certain why he fell overboard as nobody saw the incident, however it is likely that he was dragged over the stern by the nets paying out over the stern roller. It seems that he might have drowned because his lifejacket had not been worn properly.

### What can we learn?

Always ensure that you do not get too close to moving nets, wires, rollers, etc., especially if you do not need to be there in order to carry out a task. He might have survived if his lifejacket had been properly worn and securely fastened. It is advisable for all fishermen to wear lifejackets when paying out ("shooting") nets. Beacon-equipped lifejackets will greatly improve your chances of being quickly rescued should you fall overboard.

### Hva skjedde?

Mens mannskapet pakket sammen fiskeutstyret, dreide fiskefartøyet til utenfor kysten av Danmark. En trålebjelke var lagt på dekk, og bjelkeskoen var lagt med den tyngste siden øverst. Den hvilte mot skansen og da fartøyet rullet i bølgene, falt den innenbords på grunn av sin ustabile plassering. Et besetningsmedlem som stod i nærheten flyttet seg unna, men ble truffet av slepekjettingen som plutselig spente seg, og han ble kastet over bord. Det ble kastet en livbøye ut til ham fordi han ikke kunne svømme, men han klarte ikke å nå den og innen fartøyet hadde manøvrert seg i posisjon til å berge ham, hadde han druknet.

### Hvorfor skjedde det?

Besetningsmedlemmet hadde ingen spesielle oppgaver i området, men sto likevel utsatt til. Det antas derfor at han ikke var oppmerksom på faren. Det hadde ikke vært gjort noen formell risikoanalyse av fartøyets eiere, og det fantes heller ingen instruks om at besetningsmedlemmer skal oppholde seg på et sikkert sted når de ikke har spesielle oppgaver. Hadde han vært svømmedyktig og iført redningsvest, ville han kanskje ikke ha druknet.

### Hva kan vi lære?

En må alltid være oppmerksom og stå i god avstand til utstyr, wire, tau, etc. som kan gjøre uventede bevegelser. Opphold deg på et sikkert sted dersom du ikke har spesielle oppgaver. Ha alltid på redningsvest eller annet flyteutstyr ved arbeid på dekk under fiskeoperasjoner. Alle som har sitt arbeid på sjøen, bør være svømmedyktige.

### What happened?

A fishing vessel was hove-to off the coast of Denmark while the crew were stowing the fishing gear. A trawl beam was landed on deck, with the 'beam shoe' landing with the heaviest side uppermost. It was leaning against the bulwark and, as the vessel rolled, its unstable position caused it to fall inboard. A crewman who was standing close by, moved out of its way, but was caught by the towing chain which suddenly tensioned, throwing him overboard. A lifebuoy was thrown to him but, as he could not swim, he could not reach it and by the time the vessel had manoeuvred to recover him, he had drowned.

### Why did it happen?

The crewman was not carrying out any particular task in that area, yet was standing in a hazardous position and it seems that he must have been unaware of the danger. No formal risk assessment had been carried out by the vessel's owners, neither were there instructions for crew members to remain in safe locations when not actually carrying out tasks. Had he been able to swim, and had he been wearing a lifejacket, he may not have drowned.

### What can we learn?

Always be aware of, and stand well clear of equipment, wires, ropes, etc., which could move unexpectedly. Remain in a safe area unless you are required to carry out a specific task. Wear a lifejacket or other buoyancy aid when working on deck during fishing operations. Anyone employed at sea should be able to swim.

# Auke i talet på skipsulykker

Tal for første halvår 2009 viser ei auke i talet på ulykker for norsk-registrerte skip. Det er særleg kollisjon med kai som aukar.

I løpet av første halvår 2009 er det registrert 98 ulykker med norske skip, noko som er ein auke samanlikna med same periode i fjor. Ulykker med utanlandske skip i norsk farvatn viser ein svak nedgang.

Det er ulykkestypen kollisjon med kai som har auka mest første halvår 2009 samanlikna med tidligare år. Antall grunnstøytingar er omlag som fjoråret.

– Det er bekymringsfullt at talet på ulykker framleis aukar. Særskilt urovekkande er aukinga i talet på kollisjonar med kai, spesielt innan fartøygruppa passasjerskip. Det er for så vidt positivt at antall grunnstøytingar ikkje aukar, men me hadde forventa ein reduksjon, seier avdelingsdirektør Bjørn Pedersen i Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet vil framleis ha eit sterkt fokus på førebygging av ulykker. Det arbeidast med endringar i regelverket, og informasjonsarbeidet retta mot næringa fortset. Frå hausten vil direktoratet og intensivera kontrollen mot utsette fartøygrupper.

– Det er samstundes viktig å understreka at det er reiarers ansvar å ivareta tryggleiken for skip og mannskap. Fleire



Dag Inge Aarhus,  
nettredaktør  
Sjøfartsdirektoratet

reiarar har framleis ein jobb å gjere i forhold til tryggingarbeidet om bord, seier Pedersen. □



Slepebåtar i aksjon med å slepa skipet av grunnen.



**Nautisk Forlag AS** har i mer enn 100 år solgt sjøkart og maritime publikasjoner til handels-, forsynings-, fiske- og lystbåttåten. Selskapet er Norges største forhandler av sjøkart, maritim litteratur, elektronikk og navigasjonsutstyr. Selskapet har kontor i Oslo og Singapore.

**Nautisk Forlag AS** har vokst til å bli en av verdens største aktører innen sin bransje – med kunder både i Norge, Europa, Asia og USA. Hovedkontor og administrasjon er i Oslo men vi har også kontorer i Singapore og Shanghai.

Vårt kontor i Singapore har nå 9 ansatte og har siden 2006 utviklet seg til å bli en av de ledende aktørene i Asia innenfor sjøkart og publikasjoner.

**Nautisk Forlag AS** hadde i 2008 en omsetning på 100 millioner NOK. Selskapet har 25 ansatte og er en del av mediekonsernet NHST Media Group og er søsterselskap til bla. Dagens Næringsliv, TradeWinds, Upstream og Fiskeribiadet fiskaren.

For å ytterligere øke sitt salg mot shippingbransjen søker selskapet nå:

## MARITIM KONSULENT

Markedsføring - Nysalg - Porteføljesalg

**Stillingens viktigste arbeidsoppgaver vil være:**

- Salg mot nye og eksisterende kunder, primært profesjonelle aktører innen shipping med vekt på elektroniske kart og tilknyttede tjenester og produkter levert av Nautisk Forlag
- Planlegging og gjennomføring av salgs- og markedsaktiviteter
- Videreutvikle eksisterende kunder
- Daglig kontakt og vedlikehold av dedikerte kart- og publikasjonsabonnement

**Kvalifikasjoner og ønsket profil:**

- Utdannelse innenfor maritime fag, fortrinnsvis som navigatør
- Relevant arbeidserfaring innenfor bruk av kart og kartrelaterte tjenester
- Interesse og/eller erfaring fra salg innenfor shippingbransjen
- Meget gode kommunikasjonsferdigheter i norsk og engelsk, muntlig og skriftlig
- God forretningsforståelse og strukturert arbeidsform

Stillingen byr på utfordrende arbeidsoppgaver - innen salg og rådgiving i et stimulerende og profesjonelt arbeidsmiljø. Gode muligheter for faglig og personlig utvikling i et av Norges ledende mediekonsern, samt konkurransedyktige betingelser.

For ytterligere informasjon kontakt Øyvind Bakken i PU på tlf. 22 83 87 87.



Adresse  
Smedasundet 50A  
Postboks 2222  
5509 Haugesund

Telefon: (+47) 52 74 50 00  
Telefaks: (+47) 52 74 50 01  
E-post: postmottak@sjofartsdir.no  
Internett: www.sjofartsdir.no

### 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

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

### Maritime kurs

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

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

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

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

# Har du ditt på det tørre?

Ta et kurs på Sikkerhetscenteret og få dine nødvendige sertifikater!

*Sikkerhetscenteret Rørvik (SSR) ble etablert i 1994, og har utviklet seg til å bli et senter med høy faglig kompetanse innen utdanning av sjøfolk. Vi har i dag godkjenning på alle kurs som omhandler STCW-95 konvensjonen og vi er ISO 9001-godkjent av Bureau Veritas. Vi har lagt ned mye arbeid i hvordan vi kan tilrettelegge kursingen til beste for rederiene. Dette har medført at vi har en del pakkeløsninger som kan være av interesse. Vi utvikler nye kurs etter hvert som behovene dukker opp, og vi tilrettelegger gjerne kurs og opplæring som rederiene kan ha spesielle behov for. Vi holder kurs der det passer best for rederiene. Vi ser fram til å bli bedre kjent med ditt fartøy eller deres rederi.*

## Nyheter fra Sikkerhetscenteret Rørvik:

### Har du tatt utdanning, men ikke løst ut sertifikat?

Har du bestått eksamen på VKII/VKIII-nivå, Teknisk fagskole Maritime fag (D4, D3 eller D1) eller bestått nautikk ved høgskole og ikke løst ut sertifikat etter endt utdanning, har du nå muligheten til å få aktivisert ditt navigasjonssertifikat ved å komme til oss på kurs.

- Kursets varighet: 188 timer
- Kursinnhold: Navigasjon. Undervisning i lasting og lossing. Styringssystem, ISM og revisjon. Human factor, ledelse og krisehåndtering. ISPS
- Oppstart: 5. oktober 2009

### Rederier og privatpersoner (Matros/motormannkurs)

Har dere lange lister med yrkesaktive, voksne ansvarlige mennesker som har erfaring fra byggebransjen, verkstedsindustrien osv., som dere ikke kan mønstre grunnet mangel på fartstid? Da bør dere ta kontakt med SSR, for i høst vil vi starte opp et nytt kurs for denne gruppen. På denne måten prøver vi å imøtekomme det store behovet som er tilstede i enkelte deler av næringen.

- Kursets varighet: 3 måneder
- Kursinnhold: Ta kontakt med SSR
- Oppstart: 1. september 2009

### Er du navigatør med Kystskippersertifikat klasse B eller Fiskeskipper klasse S?

Da vil vi informere om at vi har startet arbeidet med å få godkjent et oppgraderingskurs for denne gruppen. Er det noen som er interessert, hører vi gjerne fra dere.

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

SIKKERHETSSENTERET  
RØRVIK

Tel: +47 74 12 64 10  
Mobil: +47 97 52 03 05  
E-post: [ssr@ntfk.no](mailto:ssr@ntfk.no)  
Nett: [ssr.ntfk.no](http://ssr.ntfk.no)

STCW-95  
CONVENTION

## Kurs 2009:

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

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

- Tidspunkt: Avtales direkte med SSR

### ASSESSORKURS for hurtigbåt

- Tidspunkt: Avtales direkte med SSR

### RETRENING for hurtigbåt

- Tidspunkt: Uke 38, 42 og 44

### HURTIGBÅTKURS

- Tidspunkt: Uke 36 og uke 50

IMO 60 • IMO 80 • IMO 68 • Medisinsk behandling  
Rednings-farkoster • Hurtiggående mob-båt • Crowd  
& Crisis • GOC • ROC • ASH (HMS - kurs), H-båt kurs.

- Tidspunkt: Se fullstendig kursoversikt på våre nettsider: [ssr.ntfk.no](http://ssr.ntfk.no)



- et ansvar for FYLKESTINGET  
i Nord-Trøndelag

SIKKERHETSSENTERET  
RØRVIK

Adresse: YNVS  
7900 Rørvik  
Norway



## B-PostAbonnement

### Returadresse:

Sjøfartsdirektoratet,  
Postboks 2222, 5509 Haugesund

# HOLD KONTAKTEN . . . . .



## HÅNDHOLDT VHF/UHF RADIO

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

SAILOR SP3550 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.



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



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

**Eneren i Maritim Elektronikk**