

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Directorate

4 / 2011



7 Fra krise til kontroll i Bastø Fosen

10 LNG er framtiden

26 Suezkanalen – en pulsåre

40 Fritidsbåter i fokus



SAFE OPERATION – OR NO OPERATION!

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

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

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

Call us today at +47 38 12 80 00

Innhold

Innhold

- 4** Leiar: Historisk vedtak i IMO
- 7** Fra krise til kontroll i Bastø Fosen
- 10** LNG: Framtidens drivstoff
- 12** Miljøet i fokus hos Eidesvik
- 16** Nordlys: Flere sikkerhetskritiske forhold
- 20** Skipsregistrene inn i Sjøfartsdirektoratet
- 22** Piratangrep: Ingen norske skip kapret
- 23** Kaprerne holder 13 skip
- 26** Fiskefartøy: Ny forskrift må utsettes
- 27** Internasjonalt båtførersertifikat
- 28** Suezkanalen: En pulsåre til Europa
- 34** Containeren: Forandret verdenshandelen
- 40** Søvn og sikkerhet: Hva betyr vaktordningen?
- 42** Sikkerhet med fritidsbåter utredes
- 44** Risikobasert tilsyn
- 48** Transport av kjemikalier til sjøs - en helserisiko?
- 52** Sjøsikkerhetskonferansen 2011
- 57** ClassNK anerkjennes for NIS-skip
- 58** Søk om bunkerssertifikat
- 60** Film Service for Seafarers
- 64** Stasjon Rørvik 30 år
- 65** Finale i Nordsjø Cup
- 66** 24-timmars i Gøteborg
- 67** Sverre Flatebø overtar etter Kaare Hausken
- 69** Velferden: Nye byer på besøkslisten
- 70** SS Rotterdam hjemme igjen

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør



Historisk vedtak i IMO

På møtet i miljøkomiteen (MEPC) til FN sin maritime organisasjon (IMO) i juli i år, vart det gjort eit historisk vedtak. For første gong i historia vart eit bindande globalt regime for reduksjon av klimagassar innført for ein internasjonal sektor.

På møtet vart det gjort vedtak om bindande indeksar for energibruk på skip. Ein energi effektivitets indeks for design av nye skip og ein indeks for energieffektivitet ved drift av skip. Vedtaket gjeld for båtar over 400 bruttonn. Krava er bindande for alle land, og skal etter planen tre i kraft frå 1. januar 2013.

Krava gjer at nye båtar må byggast meir energi-effektive enn det som er standarden i dag. Planen er at krava til design av nye skip skal skjerpast ytterlegare over tid.

På den måten vil ein få båtar som brukar mindre drivstoff enn dagens båtar.

I tillegg blir det eit krav at alle skip må ha ein plan for energieffektiv drift. Gjennom betre planlegging av måten skipet vert operert, kan ein med enkle grep spare mykje drivstoff. Redusert drivstofforbruk gir betre økonomi og reduserte utslipp av klimagassar. Vedtaket er godt for klimaet, men eg trur og det er godt for skipsfarten.

Skipsfarten står for litt i underkant av tre prosent av dei globale utslappa av klimagassar. Med tanke på at skipsfarten står for nærare 90 prosent av godstransporten, kan ein alt i dag sei at skipsfarten er ei miljøvennleg transportform. Likevel kan mykje gjerast for å bli enno betre. Eg trur det er viktig for skipsfarten sitt omdøme og for skipsfarten si konkurransekraft. Energieffektiv drift trur eg er noko som vil bli viktigare og viktigare for kjøparane av skipsfartstenester.

Her ligg det også eit høve for norsk skipsfartsnæring til å hevda seg. Me har svært mange dyktige skipsdesignarar og utstyrsleverandørar. Desse kan få eit konkurransefortrinn fordi dei alt ligg langt framme på design av energieffektive produkt. Erfaring har vist at med å gjera små endringar på skrog, baug, ror eller propell, kan ein få langt meir energieffektive skip. Det er viktig å bruka den kunnskapen ein alt har bygd opp.

Me har også mange reiarlag som alt har jobba lenge med å betra måten skip vert operert på. Gjennom ruteplanlegging, der blant anna farten vert tilpassa, har ein oppnådd stor reduksjon i drivstoffbruket. Det er til dømes betre å redusera farten for

å koma fram når det er ledig kai, heller enn å koma for tidleg og måtta venta på å få lossa. Den kunnskapen desse reiarlaga alt har, kan få stor verdi under det nye IMO-regimet.

Eit anna område der norsk skipsfart er lang framme er, bruk av gass som drivstoff. Ingen andre land har fleire skip med LNG (flytande naturgass) drift enn Noreg. Me har over ti års erfaring med dette drivstoffet, og kan slå fast at det har mange fordelar og at det driftsmessig fungerer bra. Særleg på miljø sida har LNG som drivstoff mange fordelar. Samanlikna med tradisjonelt marint drivstoff, er utslappa langt lågare. Ein reduserar CO₂-utslappa med ein fjerdedel. NOx-utslappa går ned med 80–90 prosent. Sot og partiklar som elles kan vera eit problem, vert fjerna ved bruk av LNG.

Bruk av LNG kjem som følgje av dette svært gunstig ut i dei indeksane IMO no har vedteke.

Ved å utnytta den kunnskapen den norske maritime klynga har på energieffektiv design og drift av skip og ved å utvida bruk av LNG ytterlegare, kan det visa seg at dei historiske vedtaka IMO gjorde i sommar ikkje berre er viktig og positivt for miljøet, men også for norsk skipsfart si konkurransekraft. ■



ERFARING: I Noreg har me over ti års erfaring med gassdrevne skip. Her Fjord1 si ferje MF Glutra som vart bygd for LNG-drift så tidleg som i 2000. FOTO: RONNY KVANDE

Historic decision in IMO

At the meeting of the Marine Environment Protection Committee (MEPC) of the UN International Maritime Organisation (IMO) in July this year, an historic decision was made. For the first time in history, a mandatory global regime to reduce emissions of greenhouse gasses was introduced for an international sector.

At the meeting of the Marine Environment Protection Committee (MEPC) of the UN International Maritime Organisation (IMO) in July this year, an historic decision was made. For the first time in history, a mandatory global regime to reduce emissions of greenhouse gasses was introduced for an international sector.

At the meeting, mandatory indexes for energy utilisation on board ships were adopted. One energy index for design of new ships and one index for energy efficiency management of ships in operation. The regulations apply to ships exceeding 400 gross tonnage. The requirements are mandatory for all countries, and are expected to enter into force on 1 January 2013.

As a result of the requirements, new ships must be constructed more energy efficient than today's standard. The plan is that the design requirements on new ships shall be further intensified over time. That way, one will get ships using less fuel than the ships of today.

In addition, it will be a requirement that all ships have a plan for energy efficient operation. Through better planning of the manner in which the ship is operated, it is possible, through simple means, to save a lot of fuel. Reduced fuel consumption gives better economy and reduced greenhouse gas emissions. The decision is good for the climate, but I also believe it to be good for the shipping industry.

Shipping is responsible for close to three percent of the global greenhouse gas emissions. Keeping in mind that the shipping industry handles close to 90 percent of the freight transportation, it is clear that shipping is already an environmentally friendly form of

transportation. Nevertheless, a lot can be done to become even better. I believe that this is important for the reputation of shipping and for its ability to compete. Energy efficient operation is something that I believe will become more and more important to those who purchase shipping services.

Herein also lies an opportunity for the Norwegian shipping industry to assert itself. We have a great number of competent ship designers and equipment suppliers. They may have a competitive advantage because they are far advanced in the design of energy efficient products. Experience has shown that by making small changes to the hull, the bow, the rudder or the propeller, a far more energy efficient ship may be obtained. It is important to use the knowledge we have acquired.

We also have many shipowners that over a longer period of time, have worked to improve the manner in which ships are operated. Through route planning where i.a. the speed is adjusted, great reductions in fuel consumption have been achieved. It is for example, better to reduce speed and arrive in port when unloading is possible, than arriving too early and having to wait for unloading. The knowledge these shipowners have already acquired may prove to be of great value under the new IMO regime.

Another area in which Norwegian shipping excels, is in the use of gas as fuel. No other country has more ships operating on LNG (liquefied natural gas) than Norway. After more than ten years of experience with this type of fuel, we proclaim that there are many advantages and that it functions well. It is especially with regards to the en-

vironment, that LNG as fuel has many advantages. Compared to traditional marine fuels, the amount of discharge is much smaller. The CO₂-discharge is reduced by one fourth. The NO_x-discharge is reduced by 80–90 percent. Soot and particles which otherwise may be a problem, are eliminated through the use of LNG.

The use of LNG follows as a consequence of its favourable rating in the indexes now adopted by IMO.

Through the application of knowledge available to the Norwegian maritime cluster on energy efficient design and operation of ships, and through further extending the use of LNG, the historic decision made by IMO this summer may not only prove to be important to and positive for the environment, but also for the competitiveness of Norwegian shipping. ■



Olav Akselsen
Director General of
Shipping and Navigation



ANKOMST: Ankomstprosedyren som Bastø III fulgte gjennom sine dramatiske første tre måneder i sambandet, var ikke så veldig detaljert. Den nye ankomstprosedyren er mye mer detaljert i forhold til alle viktige handlinger som skal utføres når skipet begynner å nærme seg kai. Det har hjulpet. FOTO: BASTØ FOSEN

Fire sammenstøt med kai på tre måneder:

Fra krise til kontroll i Bastø Fosen



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Etter at den flunkende nye Bastø III hadde smelt i kaia fire ganger på tre måneder i 2005, var det krisestemming i rederiet Bastø Fosen. Skader på kaier, ferje og passasjerer resulterte til slutt i en fullstendig ny og detaljert prosedyre for hvordan ferja skulle nærme seg kaiene i Moss og Horten.

Bastø III ble satt i drift i mars 2005 i det sterkt trafikkerte ferjesambandet mellom Moss og Horten, tvers over Oslofjorden. Før de to første driftsmånedene var omme, hadde ferja hatt tre sammenstøt med kaien i Horten. Skipet fikk store materielle skader og noen passasjerer ble også skadet.

– Vi startet en full gjennomgang av de tre hendelsene. Manøversystemet ble testet og oppgradert, og det ble foretatt prøvekjøring og tester av anlegg i Polen og Horten etter testprogram utarbeidet av Wärtsilä, sier Aasberg, administrerende kaptein i Bastø Fosen, som eies av rederiet Torghatten ASA.

Alle hendelsene og rutiner ble gjennomgått med de forskjellige skiftene og med administrerende førere og navigatørene.

SÅ SMALT DET IGJEN

Men så skjedde det igjen, søndag 19. juni 2005. Denne gang i Moss. Skipet og kaien ble skadet, tre passasjerer måtte på lege-



KRISE: Vi var virkelig fortvilet da ferja for fjerde gang braste i kaia. Det var krise, sier administrerende kaptein Arne Aasberg.

FOTO: BJARTE AMBLE

vakten og flere biler på dekket fikk også skader. Sommertrafikken var i full gang, og køene vokste på begge sider av fjorden da ferja ble tatt ut av trafikk.

– Vi var virkelig fortvilet da ferja for fjerde gang braste i kaia. Det var krise. Bastø III måtte på verksted igjen, og ble samtidig tilbakeholdt etter krav fra Sjøfartsdirektoratet. Mange eksperter var på banen og det ble lansert flere teorier om årsaken til de mange kollisjonene, forteller Arne Aasberg til Navigare. Åsberg var også til stede på Sjøsikkerhetskonferansen.

TYNGRE BÅT

En av teoriene som dukket opp tok utgangspunkt i at Bastø III er en større og mye tyngre båt enn Bastø I og II. En tyngre båt vil nødvendigvis trenge lenger tid til å reagere når navigatøren gjennomfører prosedyren som senker farten og til slutt stopper fartøyet ved ankomst til kai.

– Navigatørene på Bastø III kom fra de to lettere fergene, og fulgte samme ankomstprosedyre som disse er pålagt. Vi bestemte oss derfor å utarbeide en helt ny og detaljert ankomstprosedyre, skreddersydd for Bastø III, sier Aasberg.

Ankomstprosedyren som Bastø III fulgte gjennom sine dramatiske første tre måneder i sambandet, var ikke så veldig detaljert. Her står det:

«Ankomstprosedyre skal starte senest 0,7 nm fra kai. Ved ankomst kai skal det reduseres til sikker fart (vår utheving) og navigatør skal forsikre seg om at nødvendige hjelpemidler er intakt og benyttes. Med sikker fart (vår utheving) menes at man skal ta hensyn til strøm, værforholdene og lignende for å komme til kai, men og opprettholde fastsatte marginer slik at man om nødvendig kan stoppe fartøyet for gjennomføring av alternativ prosedyre ved evt. svikt i gjennomføring av ankomstprosedyren.»

NY ANKOMSTPROSEDYRE

Den nye ankomstprosedyren går i detaljer, og setter tall på alle viktige handlinger som skal utføres når skipet begynner å nærme seg kai. Her er utdrag fra prosedyren:

– Ankomstprosedyre skal starte senest 1 nm fra kai. Dette innebærer at man reduserer turtall til minimum 600 rpm ved 1 nm.

– Ved 0,7 nm reduseres akter pitch til maksimum 50 prosent. Forre pitch settes til minimum 50 prosent forover, og trykk inn «Seilstilling AV» for å ta propellen ut av seilstilling.

– Ved 0,3 nm skal innkobling av forre propell kontrolleres, og pitch forre propell settes til 50 prosent akterover for kontroll av innkobling. Ved å sette pitch akterover vil man merke vibrasjoner i fartøyet. Propellsjø observeres via kamera.

– Ved passering 0,2 nm fra kai skal man ikke ha høyere hastighet enn 5 knop.

– Hastighet reduseres inn mot kai, turtall reguleres etter forholdene.”

ØVELSER OG FORBEDRING

Før Bastø III ble satt i drift igjen etter reparasjon og tilbakehold fikk navigatørene øve på den nye ankomstprosedyren og på nødsystemene. De gjennomgikk også et kurs i stressmestring.

Aasberg forteller at arbeidet med å trene navigatørene fortsatte i oktober 2009, da det ble gjennomført øvelser i nødkjøring med bare én motor i gang.

I april 2010 fikk Bastø III montert systemer for GPS-varsling på broen, relatert til ankomstprosedyren. Bastø I og Bastø II har også fått slik varsling, og utstyret er snart også på plass på Bastø IV.

Det siste tiltaket vi vurderer er om det skal gjennomgås kurs ved ferjesimulatoren i Bodø, eventuelt om vi skal bygge egen ferjesimulator ved Høgskolen i Vestfold.

– Spørsmålet som driver oss er: Hvordan kan vi bli bedre på alle mulige områder, sier administrerende kaptein Arne Aasberg og legger til:

– Vi vet at det viktigste er å være oppmerksom under ankomst og avgang – all verdens teknologi kan ikke erstatte det. ■

BASTØ FOSEN AS

- Eies av Torghatten ASA
- Driver fem ferjer i sambandet Moss-Horten
- Cirka 100 ankomster og avganger per dag
- Frakter 1,6 millioner biler per år
- Tre millioner passasjerer per år
- 15 minutter liggetid for å laste og losse inntil 212 biler





GPS: I april 2010 fikk Bastø III montert systemer for GPS-varsling på broen, relatert til ankomstprosedyren. Bastø I (bildet) og Bastø II har også fått slik varsling, og utstyret er snart også på plass på Bastø IV.

FOTO: BJARTE AMBLE

M/F BASTØ III



M/F Bastø III er en 212 pbe pendelferje. Fergen ble bygd ved Remontowa i Gdansk, Polen, og overlevert til Bastø Fosen i februar 2005 for å trafikere sambandet Moss-Horten i fartsområde 2. Største passasjerantall er 540.

Kjenningsignal	LMWY
Brutto tonn	7310
Lengde	116,2
Bredde	19,5
Shelterdekk (øvre) fri høyde	4,50
Hoveddekk (nedre) fri høyde	2,25

Maskineri 2 stk Wärtsilä hovedmotorer, hver på 2490 Kw

LNG:

Fremtidens drivstoff

Hele tiden pågår det en rivende teknologisk utvikling mot mindre energiforbruk og derav mindre utslipp til miljøet. Eidesvik-rederiet på Bømlo har troen på at drift av skip med LNG (flytende naturgass) er fremtiden – inntil videre.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Vi har god erfaring med bruk av LNG (flytende naturgass), som allerede benyttes som drivstoff på tre av våre skip, sier fleet manager Tommy Sandtorv i Eidesvik Offshore. Rederiet har i tillegg to nybygg på gang, der neste generasjons LNG-maskineri skal benyttes. Disse blir levert i mars og september i 2012. Totalt har norske rederier for tiden sju LNG-drevne fartøy under bygging.

Det var i 2003 Eidesvik fikk levert M/V Viking Energy, rederiets første supplyskip med LNG som drivstoff.

I 2008 fulgte M/V Viking Queen, som det andre supplyskipet med gassdrift.

Det tredje LNG-drevne fartøyet, M/V Viking Lady, ble levert rederiet i 2009. Dette skipet fikk som det

første i verden også installert en prototyp av en brenselcelle på 320 kW for å teste ut teknologien til sjøs.

Brenselcellen bidrar litt med elektrisitet til driften av fartøyet.

TESTER BRENSCELLENER

Rederiet Eidesvik ser fremover, og har tro på brenselceller som fremtidens teknologi for drift av skip.

– Høytemperatur brenselceller har aldri vært brukt i marint miljø tidligere, men vi har tro på kombinasjonen LNG/brenselceller, der naturgassen er drivstoff for brenselcellene, sier Sandtorv og viser til det norsk-tyske samarbeidsprosjektet Fellowship som Eidesvik har deltatt i siden 2004.



LNG: Det tredje LNG-drevne fartøyet, M/V Viking Lady, ble levert rederiet i 2009. Dette skipet fikk som det første i verden også installert en prototyp av en brenselcelle.

FOTO: EIDESVIK

Etter noen års utviklingsarbeid gikk prosjektet inn i en ny fase i 2009, med testing av teknologien om bord på supplyskipet Viking Lady. I neste trinn av prosjektet, Fellowship 3, skal det blant annet gjøres forsøk med å akkumulere strømmen i batterier for senere bruk.

Brenselcellen som er testet på Viking Lady er utviklet av MTU Onsite Energy. Foruten MTU Onsite Energy deltar følgende i Fellowship-samarbeidet: klaseselskapet DNV, Eidesvik-rederiet, skipsdesignfirmaet Vik-Sandvik (heleid av Wärtsilä) og Wärtsilä Norway, som bidrar med kompetanse på elektrokraft og kontrollsystemer. ■



KOMBINASJON: Vi har tro på kombinasjonen LNG/brenselceller, der naturgassen er drivstoff for brenselcellene, sier fleet manager Tommy Sandtorv, og viser til det norsk-tyske samarbeidsprosjektet Fellowship som Eidesvik har deltatt i siden 2004. FOTO: BJARTE AMBLE

MILJØGEVINST

Den nye teknologien byr på en rekke fordeler. Effektiviteten, drivstoffkostnadene og utslippene er vesentlig bedre enn ved konvensjonelle motorer.

Med full utnyttelse av tilgjengelig energi fra brenselcellen kan utslipp av CO2 komme ned mot 60 prosent under utslipp fra en dieselmotor. Utslipp av NOx, SOx, metan og partikler er null. Med LNG-drevne brenselceller på et supplyskip tilsvarende Viking Lady, blir miljøet spart for:

- 5.000 tonn CO2
- 180 tonn NOx (nitrogenoksider) som tilsvarer utslipp fra 22.000 biler
- 30 tonn SOx (svoveloksider)
- 4 tonn partikler

DETTE ER BRENSSELCELLE

En brenselcelle konverterer energi fra én energikilde (i dette tilfelle LNG) til elektrisitet via en kjemisk reaksjon med oksygen i luften. I tillegg til LNG kan energikilden være hydrogen, metan, propan m.m. Prosessen ligner på den som skjer i et vanlig batteri, med unntak av at en brenselcelle ikke trenger lades opp på nytt – den virker så lenge den forsynes med et passende drivstoff.

QMA

Kurs i ISM koden og kurs innen risiko og kvalitet

Quality Management Academy (QMA) tilbyr følgende kurs:

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

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





LOGG: Om bord på Eidesvik-fartøyene blir alle miljøtiltakene de utfører logget.

FOTO: KJELL RUNE GAUSVIK

Drivstofforbruket skal ned: Miljøet i fokus hos Eidesvik

Redusert forbruk av drivstoff er blitt et viktig fokus for Eidesvik-rederiet. Hensikten er først og fremst å spare miljøet for skadelige utslipp.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– En naturlig følge er selvsagt også lavere drivstoffkostnader og redusert timetall på motorene. Det kan i neste omgang gi lavere vedlikeholdskostnader på maskineriet, sier Inge Rune Kallevåg. Siden mars i år har han vært leder for det som kalles EEEP (Eidesvik Energy Efficiency Program).

Noen måneder før Kallevåg ble ansatt, var DNV engasjert for å hjelpe rederiet i gang med energisparende tiltak. Over fire uker med intervjuer om bord på fire båter og på land, skaffet DNV seg grunnlag for å si hvor Eidesvik befant seg og hva rederiet burde sette fokus på. Det kom frem at det hadde vært

mest fokus på teknologi og mindre på det operasjonelle. De beregnet seg fram til at rederiet ved å gjennomføre en rekke tiltak kunne spare åtte prosent på forbruk av fuel, tilsvarende 40 millioner kroner.

HANDLINGSPLAN

Prosjektet munnet ut i seks hovedområder som det skulle jobbes videre med. Deretter en mer konkret handlingsplan, med hvem som skal gjøre hva.

– Det ble veldig mye å sette fokus på, og derfor opprettet rederiet stillingen som jeg søkte og fikk, sier Kallevåg.

Han hadde da bak seg 15 års fartstid på seks forskjellige Eidesvik-skip, og hadde derfor god kjennskap til både flåten og driften av den. Energieffektiviseringen startet først som et prosjekt, men ble raskt omdøpt til program, fordi tiltakene som ble satt i verk skulle fortsette ut over de to årene Kallevåg har denne jobben.

Handlingene det skal være fokus på er delt opp i tre hovedgrupper: Teknologiske, operasjonelle og det som går på holdninger, bevissthet og kultur. På den operasjonelle biten er det listet opp 15 forskjellige drivstoffsparende tiltak som fartøyene skal gjennomføre, så sant det er mulig.

HOLDNINGER

Gjennom sine år på sjøen har Kallevåg ved selvsyn sett at det er et klart potensial for å bli bedre når det gjelder energibruken. Noen av tiltakene som rederiet nå går ut med til sine fartøy, er:

- Ikke kjør maskineriet hardere og fortere enn nødvendig.
- Unngå å komme for tidlig ut til feltet. Planlegg. Det krever drivstoff å ligge på vent til skipet kan betjenes.
- Ikke kom til en landbase før det er ledig kaiplass. Venting krever drivstoff.
- Ikke bruk DP (Dynamisk posisjonering) uten at det er nødvendig for operasjonen.
- I tillegg settes det fokus på at forbruk av elektrisitet. Belysning, TV og PC må slås av så snart det er mulig. All elektrisitet om bord produseres av maskineri som forbruker drivstoff.

– Men for at ikke dette skal bli et ovenfra og ned program, er også vi på rederikontorene pålagt å gå foran med et godt eksempel med energisparing der det er mulig, forteller Kallevåg.

MILJØOBSERVASJONER

Om bord på fartøyene blir alle miljøtiltakene de utfører logget. De sender også inn såkalte miljøobservasjoner, tiltak som gir gunstig spareeffekt. Disse observasjonene deler rederiet så med de andre båtene, som gode tips.

– På denne måten har vi fått videreformidlet mange og gode tiltak. Men vi har foreløpig ikke funnet noen god metode for å måle fartøyene mot hverandre. Det er noe vi jobber med, sier Kallevåg.

Han innrømmer at ikke alle sjøfolkene er like ivrige til å jobbe med spareprogrammet, men for å motivere og inspirere så godt som mulig prøver han å besøke samtlige 24 båter, noe som tar sin tid når han skal oppnå kontakt med mannskapene på totalt 48 skift.

– Hva sier kundene deres til opplegget?

– Vi har informert kundene våre om at vi er i gang med programmet Blue:E, og vi oppfordrer dem til å støtte opp om tiltakene våre så godt som mulig, med den begrunnelse at vi som rederi har et økende miljøfokus. Det passer ofte overens med kundene sitt eget fokus på miljøet, sier Inge Rune Kallevåg, som understreker at Eidesvik-rederiet foreløpig befinner seg i startgruppen når det gjelder å få til endringer på miljøsidene. ■



POTENSIAL: Gjennom sine år på sjøen har Inge Rune Kallevåg ved selvsyn sett at det er et klart potensial for å bli bedre når det gjelder energibruken. Han leder programmet Blue: E, som har slagordet "clean blue sea, clean blue sky".

FOTO: BJARTE AMBLE

Reducing fuel consumption: Environmental Responsibility at Eidesvik

Reducing fuel consumption in order to protect the environment from harmful emissions is an important objective for shipowner Eidesvik of Bømlo in western Norway.

– Lower fuel costs and reduced engine use are positive side effects, and this may in turn result in lowering the cost of maintaining the machinery, says Inge Rune Kallevåg. Since March this year he has been leading the so-called EEEP - Eidesvik Energy Efficiency Program.

Some months prior to Kallevåg's appointment, DNV was engaged to advise the company about energy-saving measures. During four weeks of interviews aboard four vessels and on shore, DNV obtained sufficient information to estimate Eidesvik's present situation, and what the company should focus on in the future. It turned out that there had been greater focus on the technology and less on the operational side of business. DNV calculated that by implementing their advice, the company could save eight per cent on fuel consumption, some 40 million NOK at today's fuel prices.

PLAN

The project resulted in six main working areas and an overall plan of action, coordinating the work.

– There was so much to do, that the company created the position that I successfully applied for, says Kallevåg.

He has 15 years of experience from six different Eidesvik vessels, and is familiar with both the fleet and its operation. Energy efficiency enhancement began initially as a project, but was quickly renamed a program, because the measures to be implemented will continue beyond the two years Kallevåg will be leading the initial project.

The undertaking is divided into three main categories: technological, operational in addition to attitude, awareness and culture. On the operational side there are 15 different fuel-saving measures that the vessels can use whenever possible.

ATTITUDES

Through his years at sea, Kallevåg has seen for himself that there is a potential for improvement when it comes to energy consumption. Among the measures that the company is now encouraging their vessels to take, are:

- Do not run the engines harder and faster than necessary.

- Do not arrive at the field too soon. Plan ahead. It requires fuel to be on hold until the ship can be served.
- Do not come to a land base before there is a vacant berth. Waiting requires fuel.
- Do not use DP (Dynamic Positioning) unless it is necessary for the operation.
- In addition there is a strong focus on the consumption of electricity. Lighting, televisions and computers must be switched off when not needed. All electricity used on board is produced by the engines, which consume fuel.

– We don't want to force this on our employees, so those of us working on shore are required to lead by example and save energy wherever possible, says Kallevåg.

ENVIRONMENTAL OBSERVATIONS

On board the vessels, all of these environmental measures are logged. They also report so-called environmental observations, that is to say additional measures that can lead to a reduction in fuel consumption. The ship-owner then share these

observations with the company's other vessels.

– In this way we have shared many good measures, but we have not yet found a reliable method for comparing our vessels to each other. That is something we are working on, says Kallevåg.

He admits that not all the crew members are equally eager to work with the efficiency program. To motivate and inspire as much as he can, he tries to visit all the company's 24 vessels. A time consuming task, considering he must meet the crew on a total of 48 shifts.

– What do your customers think of this program?

– We have informed our customers that we are undertaking the Blue: E program, and we urge them to support our measures as much as possible, on the grounds that we as a ship-owner are increasing our environmental focus. This will often correspond with our clients' own focus on the environment, says Inge Rune Kallevåg, who emphasizes that Eidesvik is currently at the initial stage when it comes to their environmental work.■



FOTO: EIDESVIK



KYSTVERKET

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



STATSLOSASPIRANTER

Kystverket skal, med forbehold om endelig godkjenning fra Kystverkets hovedkontor, ta inn statslosaspiranter fra 1. oktober 2012

For fullstendig kunngjøring og elektronisk søknad med CV henvises til www.kystverket.no

Søknadsfrist: 15.01.2012 Kontaktinfo: Tommy Haugsnes, seniorrådgiver. Tlf: 52 73 33 23 / 52 73 33 17

ARBEIDSOPPGAVER

Losen skal gi råd til skipsføreren med hensyn til fartøyets fremdrift, navigering og manøvrering. Losen er ansvarlig for losingen.

Losen skal samarbeide med norske myndigheter som Forsvaret, Sjøfartsdirektoratet, Toll, Politi m.m. og rapportere forhold som kan være av betydning for sikkerhet og miljø og medvirke til at lovbrudd avdekkes.

KVALIFIKASJONER

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

Må inneha navigatørsertifikat som gir rett til å være overstyrmann på ethvert skip av hvilken som helst størrelse i uinnskrenket fart.

Må ha bestått eksamen som kreves for å få rett til å være skipsfører på ethvert skip av hvilken som helst størrelse i uinnskrenket fart.

Må ha minst 3 års fartstid som ansvarshavende vaktoffiserer på bro, eller overstyrmann på skip over 200 BT, eller minst 3 års sjømilitær fartstid i tilsvarende stillinger. Effektiv ombordværende tjeneste skal summeres for å være tellende.

PERSONLIGE EGENSKAPER

Gode samarbeids og kommunikasjonsevner Disse kandidatene må kunne fremlegge:

Evne til å arbeide selvstendig.

Gode evner til kontaktskaping

Aktuelle kandidater vil bli innkalt til arbeidspsykologiske tester og intervju i løpet av februar - april 2012

Helseerklæring for losaspiranter (skjema LB0017) utstedt av autorisert sjømannslege, navigatørsertifikat, farts-oppgave og vitnemål skal ikke sendes med søknaden, men tas med ved eventuell innkalling til intervju.

I TILLEGG TIL OPPLÆRING TILBYR VI:

Det tas sikte på at 1. deleksamen avholdes etter ca 5-6 måneders opplæring.

I opplæringstiden frem til bestått 1. deleksamen vil statslosaspiranten være tilsatt som statslosaspirant.

Etter bestått 1. deleksamen tilsettes statslosaspiranten som statslos og lønnes deretter.

Betingelsen for tilsetning som statslos er bestått eksamen, og at aspiranten blir sikkerhetsklarert.

Det tas forbehold om at statslosen ikke kan påregne overføring eller tilsetning i annen sjøtrafikkavdeling før etter 3 år fra første deleksamen.

På bakgrunn av et personalpolitisk mål om at arbeidsstyrken skal gjenspeile befolkningssammensetningen generelt, både når det gjelder kjønn og kulturelt mangfold, oppfordres kvinner og personer med minoritetsbakgrunn til å søke stillingene.

Klikk deg inn på www.kystverket.no for utfyllende stillingstekst og for å søke på stillingen



ÅLESUND: MS Nordlys begynte å brenne rett utenfor Ålesund. RS 112 "Emmy Dyvi" var tidlig ute for å assistere evakuering av passasjerer.

FOTO: OLAV HELGE MATVIK/KYSTVERKET

SHT om brannen i Nordlys: Flere sikkerhetskritiske forhold

Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) har varslet Sjøfartsdirektoratet om flere sikkerhetskritiske forhold etter dødsbrannen om bord på hurtigruteskipet Nordlys i september. Brudd i drivstoffrør ved en av drivstoffpumpene førte til at diesel lekket ut og antente da den traff en utilstrekkelig isolert varm flate på styrbord hovedmotor.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

To besetningsmedlemmer omkom og to kom alvorlig til skade under brannen, som oppsto i hovedmaskinrommet under innseiling til Ålesund 15. september. Ytterligere sju besetningsmedlemmer ble letter skadet. Nordlys hadde 207 passasjerer om bord, og samtlige ble evakuert uten fysiske skader.

Havarikommisjonen tar sikte på å utarbeide en endelig rapport innen et år, der de vil vurdere årsaksforhold og komme med eventuelle tilrådinger om

tiltak som bør utføres eller vurderes for å hindre lignende ulykker i framtiden.

MULIG ÅRSAK

Da kommisjonen undersøkte maskinrommet avdekket de brudd i røret som fører drivstoff i retur fra den ene drivstoffpumpen. Ved demontering av rørene ble det også avdekket brudd i tilførselsrøret, samt i smøreljerøret som fører smørelje til pumpen.

I tillegg til disse bruddene, viste det seg at festeboltene for drivstoffpumpen var så løse at de kunne demonteres for hånd.

Kommisjonen arbeider derfor ut fra en teori om at de løse boltene har forårsaket tretthetsbruddene i drivstoffrørene og smøreoljerøret. I rapporten peker de på at lavtrykksrøret fra drivstoffpumpen har sprukket først som følge av utmatting, og at drivstofflekkasjen raskt har nådd en varm overflate som befant seg bare 30 cm unna. Undersøkelsen avdekket at flere av indikatorkranene på styrbord motor var mangelfullt isolert. Slike kraner vil kunne nå temperaturer på 220 grader celsius, og skal etter gjeldende forskrifter være isolert. En spray diesel som treffer en slik varm flate vil forårsake brann, skriver Havarikommisjonen.

Målinger som er gjort om bord på søsterskipet Richard With viser at disse kranene når en temperatur på hele 270 grader under normale operasjon.

NØDSYSTEMET SVIKTET

Systemene for hovedstrøm ble raskt satt ut av spill etter at brannen oppsto. Undersøkelsene viser at nødgeneratoren startet slik den skulle, men at den sviktet allerede etter 20 minutter.

SIKKERHETSKRITISKE FORHOLD

Basert på sine observasjoner har SHT varslet Sjøfartsdirektoratet som tilsynsmyndighet om følgende sikkerhetskritiske forhold:

- Varsel om sikkerhetskritiske forhold nr. 5/2011 SHT
Etter brannen på Nordlys ble det funnet en drivstoffpumpe med løse innfestingsbolter og brudd på drivstoffrør og smøreoljerør til den samme pumpen. De løse boltene har etter alt å dømme forårsaket sykliske spenninger og tretthetsbrudd i de overnevnte rørene, som videre har ført til drivstofflekkasje.

- Varsel om sikkerhetskritiske forhold nr. 6/2011 SHT
Det er funnet flere utilstrekkelig isolerte flater på hovedmotorene om bord på Nordlys. Dette er flater som under operasjon vil kunne nå temperaturer over 220 °C, og således skulle vært isolert. Havarikommisjonen ser det som svært sannsynlig at den overnevnte drivstofflekkasjen har nådd slike varme flater og dermed utløst brannen.

- Varsel om sikkerhetskritiske forhold nr. 7/2011 SHT
Under brannen i maskinrommet ble systemene for hovedstrøm raskt satt ut av spill. Nødgeneratoren, som da skal sørge for strøm til skipets nødsystemer, sviktet etter kort tid. Ved undersøkelsene om bord ble spjeldene som skal sikre at nødgeneratoren har tilgang til frisk luft til kjøling og forbrenning funnet i lukket posisjon. Dette har trolig forårsaket at motoren raskt har blitt så varm at den har skjært seg og stoppet.

Det viser seg at spjeldene som skal sikre at nødgeneratoren får tilgang til frisk luft for avkjøling og forbrenning, var lukket. I tillegg ble det funnet brudd på en kjølevannslange.

– Med fullstendig mangel på kjøling har motoren raskt blitt så varm at den har skjært seg og stoppet. Foreløpige tekniske undersøkelser av motoren underbygger denne teorien, og det er ikke gjort funn på motoren som skulle tilsi at den har stoppet av andre årsaker, skriver kommisjonen.

VIDERE ARBEID

Havarikommisjonen vil arbeide videre med forhold knyttet til drivstofflekkasjene ved styrbord hovedmotor. Det er også funnet at det mangler deksler foran drivstoffsystemet på begge hovedmotorene til Nordlys. Effekten av at disse var borte vil bli vurdert nærmere.

Kommisjonen vil også gjennomføre en omfattende kartlegging av varme overflater i maskinrommet.

SHT vil også vurdere hvordan slukkeanlegget fungerte, og i hvilket omfang røyken spredde seg på skipet. ■



DRAMATIKK: Situasjonen forverret seg dramatisk da MS Nordlys tok inn vann og fikk kraftig slagside.

FOTO: ANDRÉ ULVESETER/KYSTVERKET



VURDERER: Gruppen i arbeid. Fra venstre teknisk direktør Lasse Karlsen, Anita Strømøy, Jan M. Ekeberg, Trond Kvande, Veronica Haugan, Cathrine Grimstvedt, Tor-Ole Johansen og Kjell Drabløs. De to siste fra Stasjon Ålesund.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

Intern arbeidsgruppe etter Nordlys-ulykken



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Etter ulykken med Nordlys opprettet Sjøfartsdirektoratet en intern tverrfaglig gruppe som blant annet skulle vurdere om det burde iverksettes strakstiltak overfor tilsvarende seilende skip eller grupper av skip.

Avdelingsdirektør Lars Alvestad opplyser at gruppen ikke fant grunn til å sette i verk strakstiltak.

– Vi har også hatt møte med rederiet, og føler at rederiets ansvar i henhold til Skipssikkerhetsloven er ivarettatt, sier Alvestad.

Arbeidet i den tverrfaglige gruppen har vært konsentrert om å skaffe til veie informasjon om brannulykken og maskin- og brannslukkesystemenes funksjon før, under og i etterkant av ulykken. I denne sammenheng vurderes også evakueringsprosedyrer, rømningsveier og dører i tilknytning til maskinrom.

Videre vurderes den krenning som oppsto ved vanninntregning som følge av lekkasje ved stabilisatorfinne på styrbord side. Spørsmål om rutiner og kontroll av vannrett integritet står sentralt.

Seks representanter fra arbeidsgruppen har også vært om bord i hurtigruteskipene Nordlys og Nord Norge for å skaffe nødvendig informasjon.



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

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

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





**Svalbard og Jan
Mayen (2011)
tredje utgave**

**Selges hos
våre forhandlere**

Veiviseren for alle som ferdes på sjøen!

Bindet består av i alt 378 sider med bl.a. seilingsbeskrivelser, opplysninger om havner, anløpssteder og ankerplasser. 25 kartskisser i stor målestokk. En mengde bilder, de fleste flyfoto. Foruten seilingsbeskrivelsene inneholder boken informasjon om:

- Svalbards historie
- Sjømåling og kvalitet på sjøkart
- Statlig administrasjon
- Informasjon til besøkende
- Sjøgrenser, delelinjer og soner
- Havne- og farvannslov og sjøtrafikkforskrifter
- Beredskap mot forurensning
- Fiskeri
- Navigering i is
- Tidevann og strømforhold
- Verneområder
- Plante- og dyreliv
- Geologi
- Værtjeneste med klimastatistikker
- Farvannets oppmerking
- Samband og kommunikasjon
- Detaljert distansetabell

Bind 7 er tidligere utgitt i 1988 og 1990. Denne utgaven er et samarbeid mellom Statens kartverk Sjø og Norsk polarinstitutt. Boken har norsk tekst, og det er planlagt en engelsk utgave.

For mer informasjon www.sjokart.no



STATENS KARTVERK
SJØ

Skipsregistrene blir en avdeling i Sjøfartsdirektoratet:

Enklere tjenester for brukerne

Fra årsskiftet er det et faktum: Skipsregistrene blir en avdeling i Sjøfartsdirektoratet. Hensikten er å gi brukerne enda bedre tjenester på en enklere måte.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Anita Malmedal, som til nå har vært assisterende direktør i Skipsregistrene, blir fra nyttår avdelingsdirektør i Sjøfartsdirektoratet. Mens direktoratet holder til i Haugesund, vil den nye avdelingens funksjoner og ansatte befinne seg i Bergen som før.

– Vi skal fortsette det arbeidet vi har gjort, men sammen med Sjøfartsdirektoratet blir vi sterkere og mer enhetlig overfor brukerne våre.

Målet er å gjøre det enklere for brukerne å finne fram til alle tjenestene de har behov for, sier Malmedal.

Sjøfartsdirektoratet etablerer fra 2. januar helt nye nettsider, der brukerne på en enkel måte også vil finne fram til Skipsregistrenes sine tjenester.

Avdeling for skipsregistrenes hovedoppgave er å sikre rettsvernet for skip og rettigheter i skip ved tinglysing av eierforhold og panterettigheter.

– Alle dokumenter som skal registreres i NIS eller NOR skal også etter nyttår sendes til Avdeling for skipsregistrenes adresse i Bergen, opplyser Anita Malmedal.

Hun viser til at det har vært mange detaljer å få på plass i prosessen med sammenslåingen.

– Siden Skipsregistrene i Bergen har vært en liten organisasjon med bare 19 ansatte, mens direktoratet har over 300, har vi natur-



AVDELING: Anita Malmedal blir fra nyttår avdelingsdirektør for Avdeling for skipsregistrene i Sjøfartsdirektoratet. Her sammen med sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

FOTO: BJARTE AMBLE

NEW DIRECTOR: Anita Malmedal will be the Head of the new Ship Registers Department at the Norwegian Maritime Directorate. Here she is with the Director General of Shipping and Navigation, Olav Akselsen.

FOTO: BJARTE AMBLE

The Norwegian Ship Registers join the Maritime Directorate: Better service for our users

From January the Norwegian Ship Registers will become a department under the Norwegian Maritime Directorate. The purpose of this merger is to provide users with better and more effective service.

Anita Malmedal, who until now has been acting Managing Director of the Ship Registers, will in the new year become Head of Department at the Maritime Directorate. However, while the Directorate is located in Haugesund, the new department's functions and staff will still be working from their old office in Bergen, a few hours drive to the north.

- We will continue the work we have done before, but the merger with the Norwegian Maritime Directorate will strengthen the service we can offer. Our ambition is to make it easier for our users to find all the services they need, says Malmedal.

On the second of January, the Norwegian Maritime Directorate will launch a brand new website, where users will find the Ship Registers' services as well.

The main function of the Ship Register Department will be to ensure legal protection for ships and shipping rights by registration of ownership and lien rights.

- All documents to be registered in NIS or NOR should be posted to the Ship Registers' address in Bergen, as before, says Anita Malmedal.

She observes that there have been many details to work out in the process of the merger.

FORBEREDER: Her er arbeidsgruppen på sitt siste møte før sammenslåingen. Fra venstre Eilif Fjon (Sjøfartsdirektoratet), Ole Kamlund (Skipsregistrene), John Malvin Økland og Terje J. Eriksen (begge Sjøfartsdirektoratet), Tone Olsen Risnes og Anita Malmedal (begge fra Skipsregistrene).

FOTO: BJARTE AMBLE

PREPARATION: The working group's last meeting before the merger. From the left: Eilif Fjon (NMD), Ole Kamlund (Ship Registers), John Malvin Økland and Terje J. Eriksen (both NMD), Tone Olsen Risnes and Anita Malmedal (both from the Ship Registers).

FOTO: BJARTE AMBLE



lig nok hatt forskjellige måter å arbeide på, og representerer ulike kulturer. Men nå føler vi at det aller meste er på plass. Vi er også blitt tatt veldig godt imot i Sjøfartsdirektoratet, sier Malmedal.

REGJERINGEN

Det var i april i år regjeringen vedtok at sammenslåingen skulle gjennomføres. Det var også anbefalingen i rapporten fra en arbeidsgruppe som hadde arbeidet med spørsmålet siden juni 2010. Arbeidsgruppen var nedsatt av Nærings- og handelsdepartementet og hadde representanter fra departementet, Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene. De ansatte har også vært representert i arbeidsgruppen.

Etter regjeringsvedtaket fortsatte den samme arbeidsgruppen med å forberede de praktiske tiltakene som må gjøres i forbindelse med sammenslåingen.

– Det har vært mye å legge til rette, men arbeidet har gått veldig bra, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen i en kommentar.

Han sier at brukerne først og fremst vil merke endringen på presentasjon og innhold i de nye nettsidene fra januar.

– Tidligere måtte rederne forholde seg til to instanser når de skulle registrere skip og ordne med sertifikater. Nå kan de finne alt på en plass. Dette vil medføre en forenkling, som vi håper skal bidra til å gjøre det enda mer attraktivt å seile med norsk flagg, sier Akselsen. ■

THE NORWEGIAN SHIP REGISTERS

NIS - The Norwegian International Ship Register

NOR - The Norwegian Ordinary Ship Register

BYGG - The Norwegian Shipbuilding Register

- Since the Ship Registers in Bergen has been a small organization with only 19 employees, while the Maritime Directorate has more than 300, we have obviously had different methods of working, and we represent different backgrounds. Nevertheless, we now feel that most things are coming together. I must also say that we have been very well received by our new colleagues at the Norwegian Maritime Directorate, says Malmedal.

GOVERNMENT DECISION

It was in April this year that the Norwegian government decided that the merger was to be

carried out. This was recommended in a report by a working group that had discussed the question since June 2010. The working group was established by the Ministry of Trade and Industry and was comprised of representatives from the Ministry, the Maritime Directorate and the Ship Registers. The employees were also represented in the working group.

After the decision, the same group continued their work to prepare the practical measures that must be done in connection with the merger.

- There has been much to prepare, but the work has gone exceedingly well, says Olav

Akselsen, the Director General of Shipping and Navigation.

He says that users will primarily notice the change in the presentation and content of the new website in January.

- Previously, shipowners had to deal with two bodies when registering ships and arranging certificates. Now they can find everything in one place. We hope this new and improved service will make it even more attractive to fly the Norwegian flag, says Akselsen. ■

Væpnede vakter mot piratangrep:

Ingen skip under norsk flagg kapret

Til tross for at pirater har gjort flere forsøk, har de ennå ikke lyktes med å kapre skip under norsk flagg. De nye forskriftene om muligheter for væpnede vakter har heller ikke gjort det lettere for dem.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Hovedårsaken til at det har gått såpass bra tror jeg er at norske skip har vært flinke til å følge næringens egne råd for hvordan en kan beskytte seg mot å bli bordet av pirater. Det kan være defensive sikringstiltak som piggråd, bruk av vannslanger eller unnamøvrering, sier Morten Alsaker Lossius, seniorrådgiver i Sjøfartsdirektoratet.

Han tenker da på rådene som utgis i den såkalte Best Management Practices (BMP). Dette er næringens eget verktøy for hvordan en skal beskytte seg mot pirater utenfor kysten av Somalia og i området det Arabiske Hav.

TO EPISODER MED SKUDD

Etter en endring i forskriftene tillot Sjøfartsdirektoratet fra 1. juli i år at norske skip kan benytte private væpnede sikkerhetsvakter når de befinner seg i et nærmere definert område med høy risiko for piratangrep.

– Hvilken effekt har den nye forskriften hatt?

– Vi har etter 1. juli hatt to tilfeller der det er løsnet skudd fra norske fartøy med bevæpnede vakter. I disse tilfellene kan bruk av våpen ha hindret kapring, sier Lossius.

Han opplyser at hvis et skip blir beskutt, skal det i prinsippet først svares med varselsskudd. Skyting direkte mot piratene er absolutt siste utvei. Lossius har som en av sine oppgaver å bistå rederiene i alle

forhold som går på praktisering av de nye forskriftene.

VOKSENDE BRANSJE

Antall vaktelskaper som tilbyr sine tjenester om bord på skip, også til norske redere, har eksplodert i det siste. Hele 170 slike selskaper er nå registrert i et system som bransjen selv opererer. Det er med andre ord en sterkt voksende bransje.

– Hva vet vi om vaktelskapene som benyttes av rederiene?

– De fleste som benyttes på norske skip er registrert i Storbritannia og USA, men mannskapene deres er plukket fra hele verden. Her er det alt fra tidligere soldater til pensjonerte politifolk. På hvert oppdrag (hver transitt) bruker det å være fra tre til fem vakter, forteller Lossius.

RISIKOVUDERING

Han opplyser at fra 1. juli til 1. november har 56 norske skip i transitt gjennom det risikable området hatt væpnede vakter om



VAKTER: Fra 1. juli til 1. november har 56 norske skip i transitt gjennom det risikable området hatt væpnede vakter om bord, opplyser Morten Alsaker Lossius i Sjøfartsdirektoratet. FOTO: BJARTE AMBLE



VÅPEN: Piratene er godt utstyrt med våpen. Her gjør to somaliske pirater seg klar til et nytt raid utenfor kysten. Nå risikerer de å møte på norske skip med væpnede vakter.

FOTO: SCANPIX

bord. Til sammen regner en at det går cirka 500 transitter med norske skip per år. Hvis en tar med alle flaggstater kommer antallet opp i nærmere 23.000 transitter årlig.

– Det er grunn til å tro ca fjerdeparten av de norske skipene har væpnede vakter. De resterende skipene tar sjansen, eller de går i konvoi med følgeskip, sier Lossius.

Før hver transitt med gjennomseiling i High Risk Area starter, skal rederiet foreta en risikovurdering. Noen mener da at de har god nok beskyttelse i andre tiltak.

– For eksempel er et såkalt bilskip med høyt fribord og høy hastighet lite utsatt for kapring. Men et saktegående skip med lavt fribord er tilsvarende mest utsatt, sier han.

Samtidig minner han om at det egentlig er veldig få fartøy som blir kapret, sett i forhold til det store antall skip som går gjennom det risikable området.

– Antall angrep har ikke gått ned, men antall vellykkede kapingene synker. Det er derfor heldigvis også stadig færre sjøfolk som tas som gisler, sier han. ■

Kaprerne holder 13 skip

Per 1. november var 13 skip i besittelse av kaprere, ifølge IMO. De ligger for anker utenfor kysten av Somalia og har til sammen 249 sjøfolk om bord. 19 sjøfolk sitter i fangenskap på land.

To av skipene har vært i kaprernes besittelse i over ett år. Disse to har 42 personer om bord, opplyser Morten Alsaker Lossius.

Han viser til tall som dokumenterer at tiden kaprerne driver forhandlinger med rederiene har økt betydelig – fra 2-3 måneder i 2008 til 6-8 måneder i 2009/2010. Samtidig er forholdene gislene lever under blitt mye verre, for å øke presset på motparten.

– Rapporten viser at gislene nå lever under forferdelige forhold, sier Lossius. ■

Armed guards protect against pirate attacks: No Norwegian ships hijacked

Although pirates have made several attempts, they have not yet succeeded in hijacking any ship flying the Norwegian flag. The new regulations permitting armed guards on board have made life even more difficult for the pirates.



Bjarte Amble
Acting Editor
Navigare
NMD

- I think the main reason that Norwegian ships have avoided hijacking, is that they have been quick to adopt the industry's own advice on how to prevent being boarded by pirates. This can for example be defensive security measures, such as barbed wire, use of water hoses or manoeuvring to get away, says Morten Alsaker Lossius, senior advisor at the Norwegian Maritime Directorate.

This advice is published in the Best Management Practices (BMP), the industry's own manual for how to protect against pirates off the coast of Somalia and in the Arabian Sea.

TWO INCIDENTS OF SHOOTING

After a change in regulations from 1 July this year, the Norwegian Maritime Directorate now allows Norwegian ships to use private armed security guards when they are in particular areas with a high risk of pirate attacks.

- What effect has the new regulation had?

- Since 1 July we have had two cases where armed guards on Norwegian vessels have opened fire. In both of these cases, the use of weapons may have prevented a hijacking, says Lossius.

He says that if a ship is fired upon, it should only answer with warning shots. Shooting directly at the pirates is the last resort.

One of Lossius' tasks is to assist ship-owners in all matters concerning the practice of the new regulations.

GROWING INDUSTRY

The number of security companies that offer their services on board ships, including those flying the Norwegian flag, has increased dramatically in recent time. One hundred and seventy such companies are now registered in a system operated by the industry itself. This is in other words, a rapidly growing business.

- What do we know about these security companies?

- Most of those used on Norwegian ships are registered in the UK and the USA, but their crews come from around the world and include anyone from former soldiers to retired police officers. On each contract (each transit) there is usually three to five guards, says Lossius.

RISK ASSESSMENT

He reports that from 1 July until 1 November 56 Norwegian ships have carried armed guards on board when transiting high-risk areas. There are usually some 500 transits of Norwegian ships per year. If all flag states are taken into account, there are nearly 23,000 transits annually.

- There is reason to believe that about a quarter of the Norwegian ships employ armed guards. The remaining ships take their chance, or they sail in convoys, says Lossius.

Before each transit through a high-risk area, the ship owner must undertake a risk assessment. Many will then decide that they have sufficient protection through other measures.

- Car carriers, for example, with their high freeboard and high speed, are not particularly vulnerable to hijacking. Slow-moving ships with low freeboard are the most vulnerable, he says, while pointing out that very few vessels are actually hijacked, considering the large number of ships that sail through high-risk areas.

- The number of attacks has not decreased, but the number of successful hijackings has. Because of this, fortunately fewer seafarers have been taken hostage, he says. ■

Hijackers hold 13 ships

According to the International Maritime Organization, 13 ships are imprisoned by hijackers as of 1 November this year. They are anchored off the coast of Somalia with 249 seafarers on board. An additional 19 seafarers are held prisoner on land.

Two of the ships have been imprisoned for more than a year. These have 42 people on board, says Morten Lossius Alsaker.

He points to figures documenting that the length of time that

hijackers are engaged in negotiations with ship-owners has increased significantly - from two or three months in 2008 to six and eight months in 2009/2010. At the same time, the conditions for the hostages have deteriorated, in order to increase the pressure on the ship-owners.

- Reports show that the hostages are now living under terrible conditions, says Lossius. ■



NORGES MARITIME UTDANNINGSSENTER

ECDIS inkludert AIS

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

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

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

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

MÅL

Ved fullført kurs skal kursdeltakerne kunne:

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

MÅLGRUPPE:

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

FORKUNNSKAP:

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

Kurset kjøres på følgende datoer i 2011:

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

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

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



Mange innspill om ny forskrift for fiskefartøy:

Må utsettes et halvt år

Den nye forskriften for fiskefartøy under 15 meter blir ikke iverksatt fra årsskiftet slik opprinnelig planlagt, men fra 1. juli 2012. Etter en omfattende høringsrunde, har Sjøfartsdirektoratet mottatt hele 32 hørings svar fra 23 organisasjoner og én enkeltperson.



Torben Vik
Seniorrådgiver
Underavdeling for
fiskefartøy
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet sendte den 28. mars 2011 ut et forslag til ny forskrift for fartøy under 15 meter største lengde. Bakgrunnen for forslaget var at regelverket angående sikkerhet for fiskefartøy under 15 meter er fragmentert og utfordrende å orientere seg i. Sjøfartsdirektoratet ønsker derfor å samle det meste av regelverket for fartøygruppen i en ny forskrift.

Videre har direktoratet sett behov for en del endringer av regelverket, spesielt for fartøy over 8 meter, blant annet på bakgrunn av ulykker i den minste flåten.

Høringsfristen var opprinnelig satt til 15. juni 2011, men ble utvidet til den 7. september 2011. Det er stor bredde i høringsuttalelsene, som berører de fleste områder i forskriften. Det er likevel noen hovedområder i forslaget som utmerker seg i denne sammenheng.

STØTTE OG MOTSTAND

Det har blant annet kommet mange positive kommentarer til forslaget, der aktører imøteser et enklere regelverk for fartøy under 15 meter og ser positivt på en del grep som er gjort for å bedre sikkerheten i denne fartøysgruppen.

Andre deler av forslaget blir møtt med noe motstand i høringsrunden. Foreløpig ser det ut til at forslaget om å utvide kontrollordningen fra 10,67 ned til 9 meter, kravet om stabilitetsberegninger for eksisterende fartøy bygget før 1. januar 1992 og kravene til radioutrustning utmerker seg som kjerneområder i høringsuttalelsene totalt sett. Motforestillingene skyldes i stor grad at flere av de foreslåtte tiltak vil medføre økte kostnader for næringen.

FORSLAG

Det har også kommet inn andre forslag om tiltak som kan bidra til å bedre sjøsikkerheten for fiskefartøy under 15 meter, blant annet foreslås det å gjennomføre holdningskampanjer og andre tiltak for å øke kompetansen til den enkelte fisker.

Når Sjøfartsdirektoratet har fullført arbeidet med å sammenstille høringsuttalelsene og vurdere i hvilken grad disse eventuelt bør tas hensyn til, vil det også gjennomføre møter med relevante aktører fra berørte deler av næringen for å ha en dialog om innhold og innføringen av forskriften.

Sjøfartsdirektoratet planlegger å få fastsatt den nye forskriften så snart som mulig etter nyttår slik at den kan tre i kraft med virkning fra 1. juli 2012. ■

HØRING: Sjøfartsdirektoratet har fått inn mange kommentarer, både positive og negative, til forslaget om nye forskrifter for de minste fiskefartøyene.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN



Leie båt i utlandet?

Snart kan du ta internasjonalt båtførersertifikat i Norge



Lorna Mannes Dyrkolbotn
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

I sommer har det vært mye debatt rundt ulykker med fritidsbåter. Enkelte har påpekt at det ikke er noen praktisk prøve i forbindelse med båtførerprøven. Fra neste år blir det mulig å ta praktisk utsjekk i forbindelse med det internasjonale båtførersertifikatet (ICC) i Norge.

ICC står for "International Certificate of Competence" som er det uformelle navnet på sertifikatet. Gjennom FN-resolusjon nr. 40 om "International Certificate for Operators of Pleasure Craft" gis det regler for å utstede ICC. 15 europeiske stater har formelt akseptert resolusjonen, deriblant Norge. Flere andre stater har akseptert et slikt sertifikat, selv om de ikke har akseptert resolusjonen.

FRIVILLIG

– Dette er en frivillig ordning som er et tilbud til norske statsborgere, sier seniorrådgiver Stian Lundegaard i underavdeling Sjøvett og fritidsfartøy i Sjøfartsdirektoratet.

Han viser til at mange ønsker å leie båt i utlandet og at det der ofte stilles krav til at leietaker kan vise til at han har kompetanse til å føre fritidsbåt.

– ICC-sertifikatet er et internasjonalt anerkjent sertifikat som kan brukes i hele verden, sier han. Det gir rettigheter til å føre fartøy i de land som har sluttet seg til resolusjonen, opplyser Lundegaard.

Det er mulig å ta sertifikatet for kystnavigasjon (coastal water) og/eller for innenlands farvann i Europa (inland water roads). Her i Norge vil det i første omgang kun være mulig å ta sertifikat for kystsonen.

Sertifikatet vil gjelde for fritidsbåter inntil 15 m. Bestemmelser om utstedelse av ICC-sertifikatet i Norge tas inn i forskriften om båtførerbevis. Turister som kommer med sertifikatet til Norge, tilfredsstiller kravene til båtførerbeviset.

FRA NYTTÅR

Ordningen gjøres tilgjengelig fra 1. januar 2012 og det er Sjøfartsdirektoratet som vil være utsteder av sertifikatet. Sertifikatet består av to deler, en teoretisk prøve og en praktisk prøve. Båtførerprøven oppfyller i første omgang de teoretiske kravene når det gjelder kystnavigasjon.

– Det vil senere bli vurdert behovet for å utstede sertifikat for kanalveier, sier Lundegaard.

PRAKTISK PRØVE

Dersom du har båtførerbeviset fra før, trenger du å ta en praktisk prøve for at du skal få utstedt ICC-sertifikatet. Den praktiske prøven kan tas for både seil- og motorbåt. Denne prøven vil inneholde mange av de samme elementene som i fritidsbåtskippersertifikatet (D5L). Han legger til at de som tar ICC-sertifikatet også må gjennom en legesjekk og få en legeattest.

–Jeg tror at de som velger dette tillegget til båtførerbeviset vil få en bedre forståelse for hvordan båten fungerer i praksis, mener Lundegaard, som håper at dette vil være med på å bedre sikkerheten til sjøs.

Hvem som skal tilby praktisk prøve blir avgjort etter søknad til Sjøfartsdirektoratet. Prisen på den praktiske prøven vil trolig ligge på tre til fire tusen kroner. ■



ICC: Dersom du har båtførerbeviset fra før, trenger du å ta en praktisk prøve for at du skal få utstedt ICC-sertifikatet. Da oppfyller du kravet til å føre fritidsbåter under 15 meter i en rekke land. ILLUSTRASJONSFOTO: LORNA M. DYRKOLBOTN



HANDEL: Suezkanalen transporterer cirka sju prosent av all oversjøisk handel i verden og 29 prosent av handelen til og fra Det fjerne Østen.

FOTO: GEIR ALME

Suezkanalen: En pulsåre til Europa

Suezkanalen, som ble bygget for å knytte Middelhavet til Rødehavet, åpnet for trafikk i november 1869 og har siden spilt en enorm økonomisk og politisk rolle. Årlig passerer nær 20.000 skip gjennom kanalen, men den trues i stigende grad av terrorister.



Egil Torpmann-Hågen
Journalist
Oslo

Suezkanalen og Sumed-rørledningen er som hovedpulsårer for livsnødvendige tilførsler til de vestlige land. Derfor er de interessante også for mennesker og organisasjoner som ser Vesten som sin fiende.

Egyptiske myndigheter arresterte og anklaget i fjor et tyvetall personer som planla terroranslag mot skip i Suezkanalen og mot Sumed-rørledningen i nær-området. Ifølge Bloomberg.com planla gruppen å bruke detonatorer aktivert med mobiltelefon mot sine mål. Etterforskere hevdet også at terrorgruppen var knyttet til Al-Qaida, som i det siste har truet også verdens oljeinfrastruktur.

Enhver form for angrep på Suezkanalen ville hatt alvorlige virkninger på verdensøkonomien. 4,7 prosent

av verdens daglige produksjon av olje fraktes gjennom området.

Blir Suezkanalen stengt, må skip med olje fra Midt-østen til Europa seile rundt Afrika. Det betyr omfattende leveringsforsinkelser og kraftige økninger av fraktene. Prisen på råolje vil utvilsomt fyke rett til værs.

HISTORISK PROSJEKT

Med Suezkanalen ble en svært gammel drøm virkelig gjort. De tidligste bestrebelsene på å bygge en kanal kan faktisk ha skjedd i regi av faraoene Seti I eller hans sønn Ramses II i det 13. århundre f.Kr. Målet var å få til en link mellom Nilen og Rødehavet. Lyktes det, så kunne man seile fra Rødehavet til Middelhavet.

Kanaler mellom Nilen og Rødehavet var en realitet lenge før den moderne Suezkanalen sto ferdig i 1869. Det sikreste bevis for disse kanalenes eksistens er restene av den som ble reetablert og gjenåpnet av den persiske herskeren Darius I (522-486 f.Kr.). Denne kanalen kan fortsatt sees langs Wadi Tumilat, den østligste armen av Nilen. Kanalen skal senere ha blitt utvidet, deretter oppgitt, så bygd opp igjen.

Over tid økte størrelsen på skip, så antikkens mange forsøk på å koble de to havene sammen ville uansett ikke hatt noen betydning i moderne tid.

Det første arbeidet med å bygge en moderne kanal kom under Napoleon Bonapartes ekspedisjon til Egypt. Napoleons prosjekt, som var ment å ødelegge for engelskmennenes handelsvirksomhet, ble påbegynt i 1799, men da man innså at havnivået i Rødehavet var ti meter høyere enn i Middelhavet, ble prosjektet droppet.

TØFF JOBB, SÅ KJEMPEFEST

40 år senere kom en gruppe intellektuelle franskmenn til å interessere seg sterkt for kanalprosjektet, blant dem den franske visekonsulen i den egyptiske byen Alexandria Ferdinand de Lesseps, og de fant snart ut at den påståtte forskjellen i havnivået berodde på en feilberegning.

Gruppens arbeid resulterte i dannelsen av selskapet Universal Company of the Maritime Suez Canal, som inngikk en avtale med makthaverne i Egypt om drift av kanalen i 99 år. Deretter skulle den egyptiske stat overta.

17. november 1869 var kanalen ferdig. Og begivenheten ble behørig feiret flere uker i strekk. Om de antatte cirka 100.000 døde arbeiderne ble nevnt i festtalene, vites ikke.

Åpningen av kanalen fikk omgående en dramatisk innvirkning på verdenshandelen – og på verdenspolitikken: Det ble med ett svært mye enklere for europeiske nasjoner å kolonisere Afrika.

For å øke sin innflytelse i det franskegyptiske eierselskapet, kjøpte den britiske regjeringen aksjer av egyptiske interessenter. Frankrike beholdt likevel en knapp aksjemajoritet. Omtrent samtidig sørget en internasjonal konvensjon av 1888 for at kanalen ble åpnet for skip fra alle nasjoner, uten diskriminering – så vel for krigsskip som for handelsskip.

Storbritannia forlangte likevel å få særskilte fortrinn og presset frem den angloegyptiske traktaten i 1936. Den tillot britene å opprettholde en defensiv militærstyrke langs Suez-kanalen, frem til en ny avtale ble underskrevet i 1954.

NASJONALISERING OG KRIG

I juni 1956, da alle britiske tropper hadde forlatt kanalen, og Egypt hadde overtatt de britiske installasjonene, slo den nylvalgte president Gamal Nasser til: 26. juli nasjonaliserte han kanalen.

For britene var dette et slag i ansiktet, et nederlag som kanskje mer enn noe annet skulle bidra til slutten på det britiske imperiet.

Storbritannias statsminister Anthony Eden fikk omgående i stand en hemmelig avtale med Frankrike og Israel, som også så Nasser som en trussel. Først skulle israelerne rykke inn i Egypt, fulgt av franskmennene og britene, «for å gjenopprette orden».

Det britiske og franske felttoget gikk som smurt. Bare én ting manglet: Eden hadde ikke nevnt saken for amerikanerne. Ordren fra USAs president Eisenhower var krystallklar: «Trekk dere ut øyeblikkelig!»



PORT SAID: Suezkanalen er av enorm betydning for Egypts økonomi, i likhet med turismen. Her fra Port Said.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN

Kort tid etter var de britiske og franske styrkene ute av Egypt, og Anthony Eden trakk seg som britisk statsminister. Kanalen var sterkt skadet av bombingen, men ble reparert og gjenåpnet etter forholdsvis kort tid.

Det skulle bli utkjempet flere slag på egyptisk jord som følge av konfliktene i Midtøsten. Først kom Seksdagerskrigen, deretter Yom Kippur-krigen. Kanalen fikk store skader og var stengt i lange perioder. Etter 1967 var den ikke operativ på flere år. Først 5. juni 1975 ble kanalen gjenåpnet.

Senere er Suezkanalen blitt oppgradert og utvidet flere ganger.

DAGENS SITUASJON

I dag er Suez Canal Authority (SCA) ansvarlig for den daglige driften av kanalen. SCA legger ikke skjul på at det har vært – og er – en tøff jobb å opprettholde driften. Det er nærmest en kontinuerlig oppgave å utvide og forbedre kanalen for å imøtekomme shippinginteressenes behov. Skipene er blitt større og mer dyptgående enn før. Kravene til hurtig transport i varehandelen har økt.

I årenes løp er kanalen blitt utvidet så mye at den i 1989 hadde et 14 ganger så stort vannvolum som da den åpnet i 1869.

I 2001 startet et større prosjekt med ytterligere utdyping, og arbeidene ble ferdigstilt i januar 2010. Nå kan kanalen ta imot skip på inntil 210.000 tonn med et draft på maks 21 meter, det vil si at 62 prosent av verdens tankflåte nå kan bruke kanalen uten losing i Suez og tilbakeføring av last i Port Said. Nær 99 prosent av alle andre skip kan uten videre passere kanalen. Bare de aller største supertankerne (ULCC) må seile den lange veien rundt Afrika.

Kanalavgiften er basert på skipets størrelse. En stor supertanker betaler like mye i avgift som til sammen fjorten skip av gjennomsnitts størrelse. På årsbasis håver kanalmyndighetene inn cirka 12 milliarder kroner i passeringsavgifter.

HVORFOR SÅ VIKTIG?

Hvorfor er det så viktig for verdenshandelen at skip bruker Suezkanalen? Ganske enkelt for å redusere drivstoffkostnader og transporttid.

Noen eksempler illustrerer dens nytteverdi: Avstanden mellom Konstanza i Romania ved Svartehavet og Port Jeddah i Saudi-Arabia via Kapp det Gode Håp er 11.771 nautiske mil. Suezkanalen reduserer seilasen til en brøkdel. Avstanden mellom Tokyo og Rotterdam reduseres med 23 prosent hvis reisen går via Suez-kanalen i stedet for rundt Afrika.

Suezkanalen transporterer cirka 7 prosent av all oversjøisk handel i verden og 29 prosent av handelen til og fra Det fjerne Østen.

PIRATVIRKSOMHET

Skipsfart i denne regionen er et risikabelt foretak. På vei til Suezkanalen fra Den persiske gulf eller Arabiahavet må skipene krysse Adenbukta. Dette området er av somaliske pirater gjort til et av verdens farligste farvann. I 2009 ble hele 214 fartøyer utsatt for piratangrep her. Senere er piratene blitt enda frekkere. De har dessuten utvidet sin aksjonsradius så langt øst som til indiske farvann og så langt sør som til Madagaskar.

Som svar på denne økende trenden har USA, EU, Kina, India, Malaysia, Russland, og enda flere, sendt krigsskip til området. Norge har sendt nedover et Orion-fly som overvåker farvannene og sender meldinger til handelsskip som er i faresonen. Flyet overvåker også aktiviteter på land som er knyttet til piratvirksomheten. Norske skip har fått tillatelse til å forsvare seg med lettere våpen, om de skulle bli angrepet.

Å holde disse skipsledene åpne, er av aller største betydning. Alvorlige forstyrrelser av oljetransporten, enten det gjelder piratkaping eller terrorangrep, vil skape kaos i verdens oljepriser.



OMVEI: Blir Suezkanalen stengt, må skip med olje fra Midtøsten til Europa seile rundt Afrika. Det betyr omfattende leveringsforsinkelser og kraftige økninger av fraktene. Prisen på råolje vil utvilsomt fyke rett til værs.



TRAVELT: Årlig passerer nær 20.000 skip gjennom kanalen.

FOTO: SCANPIX

Suezkanalen er av enorm betydning for Egypts økonomi, i likhet med turismen. Men den politiske situasjonen i landet er meget labil. Ingen synes å kunne gi noe svar på hvordan ”den arabiske våren” vil ende. Det blir ikke nødvendigvis til fordel for Vesten og dens oljeforsyninger.

Det er forlengt inngått en fredsavtale mellom Israel og Egypt. Den avtalen er med ett blitt langt mer usikker enn da Mubarak satt ved roret i Egypt. Det råder nå sterk uro mellom disse to landene. Sporene etter tidligere konflikter mellom dem er en trussel mot skipsfarten gjennom Suezkanalen.

KINESERNE PÅ BANEN

Kineserne har også kastet sitt blikk også på Suezkanalen. I motsetning til Vesten har Kina store overskudd på handelsbalansen, og store deler av overskuddet går til investeringer i både u-land og det kriserammede USA og Europa.

Kineserne og egypterne har felles interesser av å sikre seg kontroll med en større andel av den voksende varehandelen mellom Asia og Europa som pas-

serer gjennom Suezkanalen. Derfor ønsker Egypt å utvikle en økonomisk frisone for eksportbedrifter og egne produksjonsbedrifter innerst i Rødehavet.

Investeringene i «næringsparken» i sanddynene ved byen Suez er anslått til rundt ni milliarder kroner. Egypterne tenker seg at kineserne tar en eierandel på 49 prosent i samarbeidsselskapet SEZone. Kina var i fjor den største utenlandske investoren i Egypt.

Mye er i ferd med å endre seg, også i Suezkanalen. ■

SUMED-RØRLEDNINGEN

I den meget sentrale del av Egypt som kanalområdet utgjør, i dette særdeles viktige knutepunktet for verdenshandelen, ligger også Sumedrørledningen (Suez-Mediterranean Pipeline). Den starter nær byen Suez og munner ut ved Sidi Kerir, like vest for middelhavsbyen Alexandria. Den ble åpnet i 1977 og eies av et fellesarabisk konsortium. Gjennom denne rørledningen pumpes ytterligere 2,3 millioner fat olje daglig.

Bergen maritime:

Besto internasjonal kvalitetstest

- Vi er svært nøgde med resultatet, seier rektor Anne de Lange etter at Bergen maritime videregående skole og maritime fagskole besto kvalitetstesten til European Maritime Safety Agency (EMSA). Dette er første gongen skulen har vore gjennom ein internasjonal kvalitetsrevisjon.

Kvalitetsrevisjonen vart gjennomført 29. og 30. september. Revisjonen var retta mot kvalitetssystem og den maritime utdanninga på nautisk og skipsteknisk line (framtidige kapteinar og maskinsjefar). I tillegg var det sterkt fokus på undervisningsmateriellet ved skulen mellom anna simulatorparken for bru- og maskinoffiserar, melder opplæringsavdelinga i Hordaland fylkeskommune.

Bakgrunnen for revisjonen var at Sjøfartsdirektoratet tidleg i år mottok varsel frå EMSA om å revidere Sjøfartsdirektoratet i høve implementering av EU-Direktiv 2008/106/EC – ”The minimum level of training of seafarers”.

I tillegg plukka EMSA ut to maritime skuler i Noreg som er godkjent av Sjø-



REVISJON: Under den internasjonale kvalitetsrevisjonen ved Bergen maritime skole deltok (frå venstre) revisjonsleiar Mircea-Tinel Udrea, prosjektoffiser Spaska Georgieva, senioringeniør Jack-Arild Andersen frå Sjøfartsdirektoratet, prosjekt-offiser Andreas Breivik frå EFTA sitt kontrollorgan i Brussel og KS-leiar ved Bergen maritime, Roald Sivertsen. Biletet er frå brusimulatoren.

FOTO: BJARTE BRASK ERIKSEN

fartsdirektoratet. Valet fall på Bergen maritime skole og Høyskolen i Ålesund.

Sjølv om kvalitetsrevisjonar skjer årleg ved Bergen maritime gjennom Det Norske Veritas sine revisjonsbesøk, vart det likevel lagt eit ekstra press på involvert personell då skulen mottok revisjonsvarselet frå Sjøfartsdirektoratet.

”Dommen” som fall var tydeleg og klar: EMSA var svært godt nøgd med det dei hadde sett og som var dokumentert gjennom kvalitetssystemet til skulen. Dei einaste merknadane var tre såkalla ”short commings” på dokument som må korrigert/etablerast. ■

Lærer maritime fag

Bodin videregående skole og maritime fagskole er en kombinert skole med om lag 1000 elevplasser og 210 ansatte. Skolen ligger i bydelen Mørkved omtrent 1 mil utenfor Bodø sentrum. På Mørkved ligger også flere andre utdanningsinstitusjoner fra barnehager og grunnskoler til Politihøgskolen og Universitetet i Nordland.

Bodin videregående skole og maritime fagskole har følgende utdanningsprogram:

Studiespesialiserende, teknikk og industriell produksjon Vg1 og Vg2 maritime fag, elektrofag, IKT-servicefag, medier og kommunikasjon, helse- og sosialfag, design og håndverksfag samt idrettsfag. I tillegg er skolen fagskole for maritime fag og driver et eget maritimt sikkerhetscenter. Skolen har også en omfattende kursvirksomhet innenfor maritime fag og kan tilby student- og kursdeltaker opplæring på en av Europas mest avanserte bro- og maskinromssimulator. Vi har etablert et eget mentorprogram for nye lærere.

Vi søker etter en medarbeider som har utdanning som nautiker. Undervisningen vil være lagt til maritim fagskole, Vg2 maritime fag og til relevante maritime kurs.

Ønskede kvalifikasjoner:

Det er ønskelig med maritim høgskole eller tilsvarende og D1 sertifikat.

Ved ansettelsen vil relevant utdanning, ledelseserfaring, operativ maritim erfaring, IT-kunnskaper og personlig egnethet bli vektlagt. Det vil bli innkalt til intervju.

Lønn etter kvalifikasjoner i henhold til tariffavtale. Ved tilsetting kreves det politiattest.

Skolen ønsker at søkerne sender elektronisk søknad. Denne kan du blant annet finne på fylkets hjemmeside. Ta gjerne kontakt med skolen dersom du ønsker nærmere opplysninger om stillingen. Tlf 75 65 10 00

Søknadsfrist: 27.12.11



Bodin videregående skole
og maritime fagskole



THE POWER TO HANDLE ALL ASPECTS OF LNG

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

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

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

Containeren:

Boksen som forandret verdenshandelen



Eyvind Bagle
Nestleder
Norsk Maritimt
Museum

De siste femti årene har vi sett en enorm utvikling i verdens skipsfart, hvor hovedtrenden har vært mot stadig større og raskere skip. Dette henger naturlig nok sammen med den store veksten i verdenshandelen, og den globaliserte vareutvekslingen som har skutt fart.

Dette angår hver og en av oss i hverdagen, og sjøtransporten er en forutsetning for at den globale økonomien fungerer slik den gjør i dag.

På denne bakgrunnen tar vi altså fatt i en stål-boks. Hvorfor? Vel, containeren er den transport-tekniske forutsetningen til at det for eksempel kan lønne seg å selge et par sko fra Asia på Coop'en på Tynset, og for at transportkostnaden utgjør under en krone av salgsprisen. Containeren er også den logistiske byggeklossen i den globale økonomiens "just-in-time"-produksjon, som foregår på tvers av store avstander mellom underleverandører, produsenter og forbrukere.

MANGE BRUKSOMRÅDER

Containeren som fysisk skikkelse er verken estetisk eller teknisk veldig interessant (selv om den har blitt "chic" i kunstverdenen de siste årene). Som med andre unnselige ting vi omgir oss med, er vi i dette tilfellet mer oppatt av hva gjenstanden gjør enn hva den er.

Når samfunnsvitere debatterer "containerrevolusjonen", kretser spørsmålene rundt gevinster og omkostninger med en standardisert transportenhet som hurtig lar seg flytte over kontinenter og verdenshav, og gjennom ulike håndteringspunkter. Containeren har siden gjennombruddet på 1960-tallet muliggjort en lukket og ferdigfortollet, "sømløs" transport av et utall prefabrikata og ferdigvarer fra

fabrikk til havn, til skip og ny havn, derfra over til tog og/eller lastebil og videre til ny fabrikk, lagerhus eller butikk. Derfor er den også en økonomisk enhet for varebeholdning underveis mellom disse lokasjonene.

Bruksområder og aksjonsradius har utvidet seg i takt med tilsvarende spekter av transportteknologi (skip, tog, lastebiler), infrastruktur (havner, veier, toglinjer) og produksjonsanlegg verden rundt. Naturligvis har enkelte land og regioner nytt bedre av dette enn andre.

En god stund var containerne også ansett for å være tyverisikre. Avslørte forsøk på våpen-, narko- og menneskesmugling har vist at selv lukkede bokser har sine kriminelle muligheter, og det foregår alltid containertransporter som ikke tåler dagens lys.

EN MÅLEENHET

Containeren er blitt en måleenhet for verdens varehandel. For logistikk- og transportbransjen fyller den tilsvarende funksjon som informasjonsenheten byte i dataverdenen.

Standarden det ble enighet om på 1960-tallet er Twenty Foot Equivalents (TEU). Dette er den utvendige lengden av et innvendig kubikkmål som utgjør 33,2 m³, med maks last i underkant av 22 tonn. Det er vanlig at containerskip oppgis å være en eller annen mengde TEU (i dag for eksempel 5000), i tillegg til tradisjonelle mål for tonnasje, volum og hastighet. TEU betyr ikke at verdens containere er 20 fot – i dag er vanlig størrelse 40 fot eller mer, og de kommer i ulike utførelser (open-back, kjølecontainere m.m.).

Handelen mellom Kina og USA har medført forslag om en ny standard med dobbel høyde og opptil 53 fots lengde, som er den foretrukne størrelsen for amerikansk bil- og togtransport.

STARTEN PÅ DET HELE

Containerrevolusjonens start tidfestes gjerne til april 1956, da den ombygde Liberty-tankeren SS Ideal-X fraktet 58 stålbokser på 35 fot (11 meter) fra Newark til Houston i USA. Bak seilasen stod Malcom McLean (1913-2001).

ASIA: Tyngdepunktet i den globale handelen, som altså containerfarten er en forutsetning for, har gjort et markant skifte mot Sørøst-Asia og Kina. Her fra Hong Kong, som har en av verdens største containerhavner.

FOTO: SCANPIX





TRAFIKK: Containertrafikken til og fra Asia er enorm. Her ligger et stort antall containerskip utenfor terminalen i Hong Kong og venter på å få laste eller losse.

FOTO: JUSTIN GUARIGLIA/SCANPIX

McLean var ikke først og fremst skipsreder, men en transportmogul som hadde bygget seg opp fra en sped start med to lastebiler i depresjonstidens USA. McLean ville åpne flaskehalsen innenfor transporten i 1950-årenes amerikanske forbrukersamfunn, som var i enorm vekst. I dette lå også muligheter for gjenoppliving av skipstrafikken på USAs østkyst, som hadde fått medfart under andre verdenskrig.

Omlastning av stykk gods var en stor kostnadspost, og containerseilasen i 1956 demonstrerte potensialet for å minimere denne. McLean grunnla etter hvert containerskipsrederiet Sea-Land Service, som siden er blitt et selskap innen danske Maersk Line.

KOMBINASJONSSKIP

Seilasen i 1956 var et gjennombrudd, men kun et stykke på en vei som langt fra var ferdig. For det første hadde det alt fra sent på 1800-tallet blitt gjort forsøk på økt

”intermodularitet” mellom land- og sjøtransport. Noe så allment som pallen er et varig eksempel på en tidligere innovasjon i denne retningen (som henger sammen med utviklingen av gaffeltrucken på 1920- og 30-tallet).

Og det skulle mer til enn McLeans demonstrasjon til for at oppfinnelsen containerskip ble til en innovasjon, det vil si en nyvinning med økonomisk betydning. De neste årene lå toneangivende redere og transportselskaper på været, mens de avventet utfallet av hvilken standard som skulle velges. Investeringer i spesialiserte containerskip ble ansett for svært risikofylt. De første ”containerskipene” var hovedsakelig ombygde tankere eller bulkskip. Kombinasjonsskip med både containerdekk og tweendeck var et vanlig skue i mange havner på 1960-tallet. Fordelene containerne kunne by var likevel udiskutable: Omlastningsbesparelser, lossekapasitet (stabling) og tyverisikkerhet.

SPESIALSKIP

På midten av 1960-tallet kom enigheten om TEU, og fra 1966 var transatlantisk containerfart et faktum. I 1968 kom den første spesialiserte skipsklassen utelukkende for containerfart, og på landsiden ble det både i Europa og USA introdusert Container-on-Flatcar (COFC)-standarder.

Det var likevel skipsfarten som ledet an i spredningen av containertransporten. Sjøfarten hadde færre restriksjoner å forholde seg til enn landtransporten. Per 1970 var det etablert en rekke containerlinjer over Atlanterhavet og Stillehavet. Kapasiteten på de enkelte skipene var typisk rundt 1000 TEU eller mindre.

SKANDINAVIA I LEDERROLLE

Det norske shippingmiljøet fulgte naturligvis utviklingen. Spesialisering og kapitalkrav ga fra 1960-årene flere nasjonale og fellesnordiske ”pooler”. Sammenslutningen Scanservice (Wilh Wilhelmsen, svenske Broström og det danske Østasiat-

iske Kompagni), satte i 1969 fire 2000 TEU containerskip i linjefart mellom Skandinavia og Østen. Det norske skipet i poolen, Toyama, var med sine 30 knop det hurtigste skipet i handelsflåten. Scanservice satset hovedsakelig på Göteborg som fremste containerhavn i Norden.

Det er likevel danske Maersk Line, i konglomeratet grunnlagt av Arnold Peter Møller (1876-1965), som har blitt en global ledende aktør innen containershipping. Ved årtusenskiftet hadde rederiet kapasitet på over 320.000 TEU sammenlagt, og det har fortsatt å lede an i utviklingen av stadig større containerskip. Gjennom sammenslutningen med Sea-Land Service ble kapasiteten ytterligere økt til over 500.000 TEU.

STØRRE OG STØRRE

Fra containerfartens internasjonale gjennombrudd til i dag, handler det meste om økte kapasiteter og fraktehastigheter, og etablering av stordriftsfordeler gjennom logistikklinjer som går fra land til sjø og tilbake.

Drivstoffkostnader utgjør en vesentlig del av kostnadsbildet (40 prosent), og mye av den teknologiske utviklingen har vært

drevet mot å få ned kostnader per transporterte TEU. Derfor har man nå kommet opp i svært store størrelser på skipene.

Maersk Line lanserte i 2006 sjette generasjon containerskip, som i størrelse allerede var gjort klar for den kapasiteten Panama-kanalen etter planen vil ha etter utbygging i 2014 (og omtales derfor som "Post Panamax Plus"). Kapasiteten er nå kommet opp i over 14.000 TEU.

Samtidig er de økte kapasitetene ikke uten risiko, for hver nye generasjon containerskip har antallet havner som faktisk kan ta dem imot gått ned.

MARITIM ENDRING

Containerfarten har grepet inn i maritim virksomhet på en uendelig rekke måter. Flere amerikanske og britiske linjerederier som hadde sine fortrinn innenfor det tidligere systemet for stykkgodshåndtering, maktet ikke overgangen og gikk overende. Det er symptomatisk at det var en aktør utenfor skipsfarten som sådan, nemlig Malcom McLean, som demonstrerte mulighetene som lå i det nye systemet.

En annen ting er at gamle og hedersvunne havnebyer (Liverpool, New York

m.fl.) gjennomgikk en smertefull nedgang i skipstrafikken inntil nye anlegg var på plass som kunne håndtere gjennomstrømmingen som containerfarten satte krav til.

"Fjordbyen" Oslo kan knapt tenkes uten en flytting av store deler av containertrafikken fra havnekanten i Bjørvika og Filipstad, selv om det vil drøye lenge før man kan unngå synet av dem, selv fra dyre leiligheter på Tjuvholmen.

Andre steder i verden har nye containerhavnebyer dukket opp, for eksempel Tanjung Pelepas i Malaysia. Her er de viktigste lokaliseringfaktorene billig land og arbeidskraft.

Containerhavner er høyteknologiske, automatiserte steder for produksjon av logistiske tjenester. Før var lasteskip ofte selvutstyrt med kraner, nå er dette landfast utstyr på containerterminalene.

Sjøfolk i handelsflåten reiste tidligere ut for å se verden og oppleve mange og lange dager i eksotiske havnebyer. I dag er sjøfolkene stort sett til sjøs, og "turnarouden" består av noen få hektiske dager eller til og med timer. Ikke bare det, den foregår stort sett ved en terminal som likner mest en stor, inngjerdet parkerings-

STØRST: Danske Maersk Line, i konglomeratet grunnlagt av Arnold Peter Møller (1876-1965), som har blitt en global ledende aktør innen containershipping. Her ser vi verdens største containerskip, Emma Mærsk ankomme Bremerhaven i 2006.

FOTO: BERND OTTEN/SCANPIX





MANUELT: Det foregikk også før containerrevolusjonen en stor teknisk utvikling på laste- og losseutstyr. Havnene var likevel steder med mer folkeliv rundt varetransporten enn vi har blitt vant til i de siste tiårene. Bildet her viser lasting en Amerikalinjebåt i Oslo fra 1920. Her får man et inntrykk av det tunge manuelle arbeidet som havnearbeiderne utførte.

FRA NORSK MARITIMT MUSEUMS SAMLINGER

plass med enorme krananlegg. Terminalene ligger langt utenfor sentrum, og det er langt mellom både kneiper og sjømannskirker.

GLOBALISERING

Verdens største containerhavner er Hong Kong, Singapore, Shanghai og Shenzhen i Kina, etterfulgt av Busan i Korea og Kaoshung i Taiwan. Først etter disse kommer Rotterdam, Los Angeles og Hamburg. På en måte reflekterer dette at tyngdepunktet i den globale handelen, som altså containerfarten er en forutsetning for, har gjort et markant skifte mot Sørøst-Asia og Kina.

Verden har blitt mindre, samtidig som den har blitt større – verdensbefolkningen er omtrent fordoblet de siste 45 årene. I dette store bildet vet vi at "containerrevolusjonen" har spilt en stor rolle, uten at økonomer kan målsette nøyaktig hvor stor.

BBC World Service fulgte nylig containerskipet Gerd Maersk. Der fortalte sjøfolkene at "bussen" deres fortalte mye om hvordan det går i verdensøko-

nomien. Losen regnet på hvor lange stiger han måtte bruke for å klatre opp skipssiden (lang stige = dårlige tider, lite lastet skip).

En annen indikator er skipets marsjfart. I gode tider er den 20 knop, etter finanskrisen og kontraksjon ble den satt ned til 16 knop. ■

LITTERATUR:

Levinson, Marc: *The Box - How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton, USA, 2006.

Rodrigue, Jean-Paul: "Containerization", i Zumerchick, John og Danver, Steven (red.): *Seas and Waterways of the World*, Santa Barbara, California USA, 2010.

Kaukianen, Yrjö: "The Container Revolution and Liner Freighters", *I International Journal of Maritime History*, Vol 21, no 2, Desember 2009.

BBC-innslaget tilgjengelig på <http://www.bbc.co.uk/iplayer/console/p00ldy7z>

Aksel Schreiner og Leif Aanderud (red.)

MEDISIN OM BORD

MEDISINSK HÅNDBOK FOR SJØFOLK OG MARITIME SKOLER



Medisin om bord er en praktisk og lettfattelig håndbok i førstehjelp og grunnleggende medisin for sjøoffiserer og studenter ved maritime høyskoler, og den gir en utfyllende beskrivelse av forebygging, behandling og oppfølging av medisinske tilstander til sjøs.

Boken er i det vesentlige symptombasert og bygd opp etter kroppens organsystemer. Med hjelp av gode illustrasjoner gir den konsis instruksjon i undersøkelser og behandling som kan utføres om bord. Emner som flerkulturelle miljøer, krigssituasjoner til sjøs, arbeid med helse, miljø og sikkerhet og retten til omsorg og trygd for sjøfolk er også tatt med.

Boken finnes også i engelsk utgave; **Medicine on board**.

Nå kan du bestille boken i både norsk og engelsk utgave samt en instruksjons-DVD med 25 praktisk viktige førstehjelpsprosedyrer som bør kunne utføres om bord, utarbeidet av Norsk senter for maritim medisin og Radio medico.

Tilbudet forutsetter at man bestiller begge bøkene og DVD samlet.

Medisin om bord er redigert og delvis forfattet av Aksel Schreiner og Leif Aanderud. Aksel Schreiner har 40 års erfaring som indremedisiner og 20 års erfaring som leder for Radio Medico. Leif Aanderud er anestesilege med høy kompetanse i akutt medisin, brannskader og dykkermedisin.

PAKKETILBUD!

KJØP BEGGE UTGAVER + DVD TIL KUN KR 900*

*NB! Rabatten gjelder for bestillinger gjort innen 20. desember. Send din bestilling til ordre@fagbokforlaget.no – oppgi rabattkode «Maritim». Bøker, DVD og faktura sendes i posten, porto kommer i tillegg til prisen.



FAGBOKFØRLAGET

www.fagbokforlaget.no

Søvn og sikkerhet:

Hvilken betydning har vaktordningen?

En undersøkelse på norske forsyningsfartøy viser at personell som går 8-8-4-4-vakter har bedre og mer kontinuerlig søvn enn de som går 6-6-vakter. Likevel finner man ikke store forskjeller mellom vaktordningene når det gjelder reaksjonsevne eller opplevd sikkerhet.



Kristine Størkersen
Studio Apertura
NTNU
Samfunnsforskning

Sjøfolkene i begge ordningene sov i gjennomsnitt mindre enn sju timer i døgnet, noe som øker sannsynligheten for fatigue, går det frem av undersøkelsen, som ble gjennomført rundt årsskiftet 2010/2011.

Forskjeller mellom 8-8-4-4- og 6-6-vaktordningene ble målt basert på spørreskjema fra 384 besetningsmedlemmer, og i tillegg søvnbevegelsesdata og reaksjonstester blant fire forsyningsfartøybesetninger. Hensikten var å finne hvilken vaktordning som ga best søvn og best sikkerhet.

Bakgrunnen var at sjøfolk er svært utsatt for fatigue – noe som innebærer en forringelse av menneskets yteevne. Fatigue har bidratt til mange ulykker og miljøkatastrofer på sjøen, for eksempel hendelsene på Big Orange og Exxon Valdes. Vi vet også at søvnmangel er en viktig årsak til fatigue.

Tidligere forskning viser at vaktordninger kan føre til søvnmangel, som igjen kan føre til fatigue, som kan føre til ulykker:



FATIGUE: Undersøkelsen har ikke vist at noen vaktordning er "generelt best", men siden fatigue har ført til så mange ulykker på havet, anbefaler vi at hvert mannskap prøver ut de forskjellige vaktordningene grundig og systematisk.

ILLUSTRASJONSFOTO: BJARNE SLOGVIK





SØVN: Kontinuerlig søvn er en av de viktigste faktorene for søvnkvalitet. Å sove over 85 prosent av den tida man prøver å sove er god søvn.

ILLUSTRASJONSFOTO: SCANPIX

TO VAKTORDNINGER

Forskjeller i søvn og sikkerhet mellom to vaktordninger har ikke blitt målt på slike båter, så vi måtte finne gode måter å gjøre det på: Vi valgte spørreskjema og ”kroppstester”.

Spørreskjema om sikkerhetsopplevelse, uhell/nesten-hendelser, fatigue og søvn/hvile ble utfylt av 382 sjøfolk på mange titalls norske forsyningsfartøy.

”Kroppstestene” ble gjennomført av 43 sjøfolk på fire norske forsyningsfartøy som opererer på Vestlandet – to av båtene brukte 6-6-vaktsystem og to brukte 8-8-4-4.

I løpet av en fireukers arbeidsperiode midtvinters hadde besetningsmedlemmene kontinuerlig på seg bevegelsessensorer som registrerte søvn. Ved hver søvnperiode svarte de på mange spørsmål i ei søvndagbok og ved starten og slutten av turen tok de konsentrasjonstester.

Både testene og spørreundersøkelsen viser fordeler med 8-8-4-4-ordninga foran 6-6-ordninga når det gjelder søvn, men ikke fatigue og sikkerhet. De som gikk 8-8-4-4-vakter hadde bedre søvneffektivitet, mer kontinuerlig søvn, opplevde sin søvn mer tilstrekkelig og rapporterte færre ”middagslurer” enn 6-6-gruppa.

”Rundt årsskiftet 2010/2011 gjennomførte Jakob Hønborg Hansen (SINTEF), Trond Kongsvik og Kristine Størkersen (Studio Apertura, NTNU Samfunnsforskning) en sammenligning av to vaktordninger på norske forsyningsfartøy (PSV) på oppdrag for Statoil.

Statoil har siden 2009 ønsket at 8-8-4-4 skal bli prøvd ut på alle fartøy, så noen av besetningene i studien har antakeligvis vurdert både 6-6 og 8-8-4-4, og valgt den som fungerer best for deres operasjoner, rute og søvnbehov.

Besetningene som gikk 6-6-vakter byttet vakter ved midnatt, kl 6, 12 og 18. Besetningene med 8-8-4-4-vaktsystem byttet vakter kl 23, 7, 15 og 19.”

RISIKOFAKTOR

Kontinuerlig søvn er en av de viktigste faktorene for søvnkvalitet. Å sove over 85 prosent av den tida man prøver å sove er god søvn. 8-8-4-4-gruppas søvn var altså god, mens 6-6-deltakerne var langt unna så god søvnkvalitet. Samtidig var søvnen i begge gruppene for kort til at man kan utelukke fatigue.

Mindre enn sju timer per dag er en risikofaktor. Sjøfolkene har fire uker på havet, og søvnunderskuddet over tid med 5-6 timers søvn per døgn kan være forklaringa på at begge gruppene sa de brukte å være utslitt etter en 4-ukers tur.

Forskjeller i konsentrasjon og reaksjonstid kan også vise grader av fatigue. Søvnforskjellene har ikke ledet til forskjeller i konsentrasjon og reaksjonstid.

Det var heller ingen store forskjell mellom vaktordningsgruppene i spørreskjemasvarene om hvordan man opplevde sikkerheten, eller når det gjaldt antallet uønskede hendelser man hadde vært utsatt for.

Begge gruppene følte seg relativt trygge, og så det som usannsynlig at de eller noen i deres mannskap skulle komme ut for en ulykke.

Det kunne vært interessant å sammenligne statistikk om faktiske ulykker, men det er så få besetninger som går 8-8-4-4 at det ikke finnes data å sammenligne 6-6-fartøy med.

KONKLUSJON

Resultatene viste hvilken ordning som ga best søvn, men ingen klare sikkerhetsmessige forskjeller. Sjøfarerne som gikk 8-8-4-4-vakter hadde bedre og mer kontinuerlig søvn enn de som gikk 6-6-vakter. Likevel var det ingen store forskjeller mellom de to gruppene i reaksjonstestene eller i sikkerhetsopplevelse.

Den relativt korte søvnlengden per døgn kan imidlertid føre til fatigue blant alle besetningene i vår studie.

Undersøkelsen har ikke vist at noen vaktordning er ”generelt best”, men siden fatigue har ført til så mange ulykker på havet, anbefaler vi at hvert mannskap prøver ut de forskjellige vaktordningene grundig og systematisk. ■

Etter flere alvorlige ulykker i sommer:

Nytt fokus på sikkerhet med fritidsbåter

Arbeidsgruppen som skal ta en bred gjennomgang av sikkerheten ved bruk av fritidsbåter er kommet godt i gang. Gruppen vurderer tiltak som kan ha betydning for sikkerheten, blant annet knyttet til hastighet, promille og flytevest.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Det var statsråd Trond Giske som i slutten av august ba om at sikkerhet knyttet til bruk av fritidsbåter måtte utredes på nytt. Han pekte da på de tiltak som de senere årene har vært satt i verk for å bidra til økt sikkerhet ved bruk av fritidsfartøy, bla. a. ved innføring av obligatorisk båtførerbevis, ny promillegrense, sanksjonsordninger og initiativ/økonomisk støtte til holdningskampanjen for bruk av vest for voksne menn i fjor og i år.

– Det er lenge siden dette har vært vurdert i bred sammenheng. Jeg mener tiden nå er inne for en bred gjennomgang av sikkerheten, sa Trond Giske, som ba sjøfartsdirektør Olav Akselsen om å lede utvalget.

Arbeidsgruppen har til nå hatt tre møter. Arbeidet skal munne ut i en rapport som skal være ferdig innen 1. april 2012.

MANGE TEMAER

Her er eksempler på noen temaer som det kan bli aktuelt å ta opp i gruppen:

- Holdningsskapende arbeid.
- Bruk av flytevest. Bør det innføres et påbud om å være iført flytevest om bord i åpne båter?
- Promillegrenser. Bør dagens promillegrense på 0,8 skjerpes?
- Fartsbegrensninger.
- Ordningen med obligatorisk båtførerbevis. Bør det gjøres endringer i denne?
- Politiets synlighet på sjøen.
- Tiltak rettet mot fisketurister.
- Undersøkelse av ulykker.
- Merking av ledene.

NØDVENDIG, DESSVERRE

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen sier i en kommentar at utvalgets arbeid dessverre er nødvendig med tanke på de mange dødsulykkene vi har hatt med fritidsbåter. Han ser ikke bort fra at noen av disse ulykkene kanskje kunne vært unngått ved enkle tiltak.

– Det er derfor positivt at vi nå får en utredning om sikkerheten knyttet til bruk av fritidsbåter samlet i ett dokument.





ARBEIDSGRUPPEN: Arbeidsgruppen var for noen uker siden samlet i Haugesund til sitt tredje møte. Bak fra venstre: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen, rådgiver Petter Andre Søreng (sekretariat), Øystein Hovde (Skjærgårdstjenesten), Geir Hestad (Vis Sjøvett), Peter Larsen (Norges Seilforbund), Reidar Kjeldsrud (Kongelig Norsk Båtforbund). Foran fra venstre: Underdirektør Bjørn Reppe, Harald Andreassen (Kystverket), Terje Hernes Pettersen (NHD), seniorrådgiver Elisabeth Børgesen Mo (sekretariat) og Sveinung Stangeland (Politidirektoratet).

FOTO: STEINAR HAUGBERG

Det er også positivt at utvalget er bredt sammensatt, med representanter fra ulike instanser og interessegrupper. Det gir gruppen stor bredde i kunnskap. Og selv om her er ulike interessegrupper, er det mitt inntrykk at alle har en felles interesse av å få ned ulykkestallene, sier Akselsen.

– Vil det bli tidkrevende å få gjennomført nye tiltak?

– Arbeidsgruppen skal komme en tilråding til Nærings- og handelsdepartementet, som i sin tur må følge saken opp politisk. Dersom det blir snakk om å endre lover og regler kan dette ta tid. Men så er det kanskje tiltak som går på holdninger som kan gjennomføres med en gang, sier Olav Akselsen. ■

FLYTEVEST: Bør det innføres et påbud om å være iført flytevest om bord i åpne båter? Det er et av temaene som det kan bli aktuelt å ta opp i arbeidsgruppen.

ILLUSTRASJONSFOTO: BJARTE AMBLE

DISSE ER MED I ARBEIDSGRUPPEN:

Olav Akselsen, Sjøfartsdirektør
 Ingvar Johnsen, Redningsselskapet
 Bente Jarl, NHO Reiseliv
 Reidar Kjeldsrud, Kongelig Norsk Båtforbund
 Harald Andreassen, Kystverket
 Elisabeth Voldsund Andreassen, Kystverket
 Øystein Hovde, Skjærgårdstjenesten
 Dag Liseth, NORBOAT
 Peter L. Larsen, Norges Seilforbund
 Sveinung Stangeland, Politidirektoratet
 Geir Hestad, Vis Sjøvett
 Terje Hernes Pettersen, NHD
 Bjørn Reppe, Sjøfartsdirektoratet

SEKRETARIAT:

Elisabeth Børgesen Mo, Sjøfartsdirektoratet
 Petter Andre Søreng, Sjøfartsdirektoratet

Risikobasert tilsyn:

Også på nybygg

Sjøfartsdirektoratet utvikler sin nye strategi om risikobasert tilsyn til også å gjelde nybygg. – Risikobildet vil avgjøre hvor man setter inn kreftene på kontroll og tilsyn, sa underdirektør Yngve Folven Bergesen i Sjøfartsdirektoratet under Sjøsikkerhetskonferansen.



Steinar Haugberg
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratets strategiplan for perioden 2012 til 2015 slår fast at ”Risikobasert tilsyn skal være førende for Sjøfartsdirektoratets arbeid”. Arbeidet med å konkretisere denne tilsynsmetoden pågår i direktoratet. Hvordan dette skal gjennomføres for nybygg ble presentert under årets Sjøsikkerhetskonferanse.

– Direktoratet skal som tidligere være med fra fartøyet er på tegnebrettet. Men når byggeperioden begynner, vil vi utføre våre tilsyn og kontroller annerledes enn før, sa Folven Bergesen, som har vært med i arbeidsgruppen som har arbeidet med den nye strategien på nybygg. Slikt tilsyn på nybygg vil gjelde først fiskefartøy, men på sikt også innføres for laste- og passasjerskip.

RISIKOBILDET

I tilsynsarbeidet er Norge er bundet av noen internasjonale forpliktelser i forhold til hvilke områder på et nybygg som inspiseres. Men det er også en del områder på nybygg, for eksempel skrog og styrehusarrangement, hvor vi har et spillerom i forhold til om kontroll må gjennomføres. For disse områdene er risikobilde et stikkord.

Det betyr at direktoratet vurderer hvilke områder som innebærer kjente risikofaktorer som må prioriteres høyere enn andre. Denne vurderingen omfatter ikke bare kartlagte risikofaktorer for fartøytypen, men også kunnskap om verft, konsulenter og rederier. Slik kunnskap vil komme fra en rekke kilder, og skal systematiseres hos direktoratet for å gi best mulig beslutningsgrunnlag for risikobasert tilsyn.

– En omlegging til et mer risikobasert tilsyn vil ikke være det samme som at vi vil bruke mindre tid på å inspisere et nybygg, men at vi bruker mer tid på de områder hvor det foreligger kartlagte risikoer, og mindre tid på områder som har vist seg å være ikke fullt så risikable, påpekte han.

SJEKKLISTE

Folven Bergesen legger til at inspeksjonene vil gjennomføres på en ny måte ved at det nå legges opp til at det er verftet eller rederen som fyller ut vår sjekkliste i løpet av byggeperioden og at

Sjøfartsdirektoratets inspektører, både anmeldt og uanmeldt, velger ut hvilke sjekkpunkter som skal inspiseres.

– Vi ønsker at fremtidens tilsyn skal være målrettet, fleksibelt, hindre ulykker og være holdningsskapende og informerende. Vi ønsker også å øke rederienes bevissthet om sitt lovpålagte ansvar etter Skipssikkerhetsloven, sa Yngve Folven Bergesen. ■



FISKEFARTØY: Risikobasert tilsyn på nybygg vil gjelde først fiskefartøy, men på sikt også innføres for laste- og passasjerskip, sier Yngve Folven Bergesen.

FOTO: BJARTE AMBLE



INSPEKSJON: Her er inspektører fra Sjøfartsdirektoratet i gang med inspeksjon av en ferje.

ILLUSTRASJONSFOTO: HAAKON NORDVIK

Risikobasert tilsyn:

Stadig mer aktuelt

For Sjøfartsdirektoratet og de andre tilsynene er risikobasert tilsyn et begrep som er levende og enda mer aktuelt nå enn for 10 år siden. Utviklingen internasjonalt viser at risikobasert sikkerhetsstyring har stor nytteverdi som beslutningsgrunnlag for tiltak som reduserer risiko.



Bjørn Vik Mjeltebakk
Sjefingeniør
Kontroll og inspeksjon,
revisjonsseksjonen
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet sier i sin nye strategiplan at risikobasert tilsyn skal videreutvikles som en ledende tilsynsmetodikk i planperioden.

For 10 år siden var det en "renessanse" innenfor tilsynsvirksomhetene i Norge for mer utvikling mot styring og tilsyn på bakgrunn av risikobasert prioritering. Dette omhandles i bl.a. Sårbarhetsutvalgets rapport "NOU 2000: 24", i SINTEF-rapport "Risiko på tvers" (RPT) fra 2002 og i "Risikobasert tilsyn – konseptstudie for Arbeidstilsynet" samt i "Forprosjekt Risikobasert tilsyn" fra DNV til Luftfartstilsynet, rapport nr. 2002-1194.

BAKGRUNN

I årene 1992 til 2001 ble det utgitt mer enn 65 rapporter og utredninger/analyser som omhandler og

definerer risiko i et videre samfunnmessig perspektiv. Flere av forfatterne (ingeniører, forskere, sosiologer og filosofer) er gjengitt i nevnte SINTEF-rapport, og det er nyttig for alle som arbeider med risiko å få innblikk i de ulike formuleringer og definisjoner, fra ulike fagmiljøer.

Det er mer enn 10 år siden Sjøfartsdirektoratet og SINTEF/Marintek hadde et prosjekt sammen for utarbeidelse av "ISM-mal" for rederiene. Denne skulle være til hjelp ved implementeringen av ISM sikkerhetsstyringssystemene hos rederiene.

Hovedfokus var kartlegging av risikobaserte operasjoner og utarbeidelse av prosedyrer for disse. De sikkerhetsstyringssystemene vi ser i dag er videreutviklet på basis av dette prosjektet.

Sjøfartsdirektoratet har vært pådriver for at disse

systemene skal være fartøysesifikke, og samarbeidet med rederiene ha vært effektivt.

INTERNASJONALE FORPLIKTELSE

Som tilsyn var det naturlig at Sjøfartsdirektoratet fulgte opp med en egen ISM-prosedyre for planlegging og gjennomføring av ISM-revisjoner, og at denne var fokusert på risikoområder, samt fulgte de internasjonale krav til gjennomføring (IMO Res. 913 (22), nå 1022(26)), samt de internasjonale standardene som ISO 19011, m.v.

De internasjonale forpliktelsene i forhold til gjeldende regelverk er styrende og utfordrende i vårt arbeid med å videreutvikle det risikobaserte tilsynsarbeidet, da vi i vårt tilsynsarbeid er bundet av internasjonale forpliktelser. Dette gjelder både ved ISM-revisjoner og ved inspeksjoner som sertifikkatbesiktelser, uanmeldte tilsyn (UAT) NIS/NOR eller Port State Control (PSC).

INSPEKSJONER I PRAKSIS

Den praktiske utøvelsen av inspeksjoner og revisjoner på skip og rederier har vært

preget av forberedelser, med fokus på det som er mest risikobasert. Generelle forbedringer har vært gjennomgang av tidligere pålegg, avvik, ulykkes- og hendelsesstatistikk, arkivgjennomgang og rederiets eget sikkerhetsstyringssystem, herunder internrevisjon, m.v.

For den maritime næringen gir Skipsikkerhetsloven (SSL) et mer tydelig ansvar for reder, og det gir tilsynet et friere spillerom til å fastsette fokusområder etter avdekkede risikoer.

Det gir også pekepinn på hvor vi skal sette inn ressurser, der vi får mest sikkerhet tilbake. SSL gir rom for mer risikobasert tilsyn og mer overordnet kontroll. (Overordnet kontroll ble allerede definert og behandlet i Sjøfartsdirektoratets handlingsplan av 11. februar 1986).

FOKUSOMRÅDER

Sjøfartsdirektoratet og rederiene har siden 2008 hatt en maritim faggruppe som regelmessig møtes for å diskutere aktuelle ISM fokusområder.

Som følge av at det på ferger har vært

mange kontaktskader i forbindelse med ankomst til kai, har manøverprosedyrer i denne sammenhengen vært et gjennomgående fokusområde ved våre ISM-revisjoner de siste årene, og risikoreducerende tiltak her er fortsatt et tema.

VERDIORIENTERT

Risikobasert tilsyn gjennomføres i dag av alle tilsynsorganer, men hvor langt de har kommet i metodikk og verktøy i selve utøvelsen varierer.

Risikobasert system og tilsyn skal være verdiorientert. Skade på og tap av liv skal prioriteres i forhold til materiell skade.

Risikobasert styring skal være i regelmessig videreutvikling, i takt med risikofaktorer og verdier vi står inne for. For tilsynene kan det være en god ambisjon at de totalt sett skal håndtere alle forhold som truer det mennesket verdsetter. ■



TRUSTED
WORLD
WIDE

BRUNVOLL – the single
source supplier of thruster
systems

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

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

A successful story...

Thruster Systems from BRUNVOLL

Brunvoll's operation is dedicated to
thrusters, and we supply and service
complete thruster packages

We take full
responsibility
for your thruster
needs, including
drive system packages

BRUNVOLL

Strandgata 4-6,
N-6415 Molde
Tlf. +47 71219600

e-mail: office@brunvoll.no
www.brunvoll.no



Veiviser i ny utgave

Farvannsbeskrivelsen Den norske los, som dekker området Svalbard og Jan Mayen, har kommet i fornyet utgave.

Den norske los 7 inneholder seilingsbeskrivelser, opplysninger om havner, anløpssteder og ankerplasser i området Svalbard og Jan Mayen, og 25 kartskisser i stor målestokk for nøyaktig navigering.

Bind sju av *Den norske los* er tidligere utgitt i 1988 og 1990.

Svalbard er et samfunn i stadig endring hvor blant annet isbrefrontene forandrer seg i takt med skifte i temperatur. Forrige utgave av boken har levd lenge. Derfor var det på tide med en oppdatering. Den nye, fyldigere utgaven er på 378 sider.

VIKTIG HJELPEMIDDEL

Den norske los er et viktig hjelpemiddel og supplement til sjøkartene. Hensikten er i første rekke å gi opplysninger som en ikke finner i sjøkart, fyr- eller merkeliste.

Utenom selve farvannsbeskrivelsen presenterer boken opplysninger av allmenn interesse som kan være av betyd-

ning for seilas i området Svalbard og Jan Mayen. Blant annet kan en lese om verneområder, informasjon til besøkende, sjøtrafikk, beredskap mot forurensing, isen i havet, strøm og tidevann, kommunikasjon, havne- og farvannsloven og vær-tjeneste i Nordområdet.

LOVFESTET BOK

For registreringspliktige skip er det lovfestet at publikasjonen skal være om bord, men også mindre fartøyer vil ha stor nytte av boken til planlegging og støtte under seilas.

Selv om Den norske los anses som en veiviser for de som ferdes på sjøen, er bind sju også verdifull lesning for alle som har interesse for Svalbard. Svalbards historie, plante- og dyreliv, geologi og en mengde bilder, flest flyfoto, gir et innblikk i disse arktiske strøkene.

Den norske los 7 er et samarbeid mellom Statens kartverk og Norsk Polarinstitut. ■



NY: Den norske los 7.

Sjømannsloven skal gjennomgås

Regjeringen har oppnevnt et bredt sammensatt utvalg som skal foreta en helhetlig revisjon av sjømannsloven og utarbeide utkast til en ny lov.

Utvalget består av representanter fra partene, blant annet sjømannsorganisasjonene, Norges Rederiforbund, Rederienes Landsforening og Norges Fiskarlag, samt Nærings- og handelsdepartementet, Sjøfartsdirektoratet, Arbeidsdepartementet og to uavhengige representanter. Det skal ledes av professor Hans Jacob Bull ved Universitetet i Oslo.

– Det er på tide at vi nå foretar en gjennomgang av sjømannsloven. Både arbeidstakere og arbeidsgivere har ønsket denne gjennomgangen. En ny sjømannslov bør utformes slik at den blir enklere å forholde seg til for brukerne

og enklere å forvalte for samfunnet, sier nærings- og handelsminister Trond Giske.

Sjømannsloven ble vedtatt i 1975. I de senere årene er det blitt fastsatt en ny og moderne arbeidsmiljølov som har styrket vernet av arbeidstakerne. Utvalget skal blant annet vurdere om det er hensiktsmessig at rettigheter i Arbeidsmiljøloven også gjøres gjeldende for sjøfolk. De spesielle forholdene som gjelder skipsfarten skal tas hensyn til i denne forbindelse.

Utvalget skal avgis sin innstilling senest 30. oktober neste år. ■



LEDER: Utvalget skal ledes av professor Hans Jacob Bull ved Universitetet i Oslo. FOTO: UIO



Transport av kjemikalier til sjøs:

Fortsatt en helse- risiko?



**Tim Carter og
Arne Ulven**
Norsk senter for
maritim medisin

Eksposering for giftige kjemikalier kan få store konsekvenser. Til tross for gode sikkerhetsprosedyrer kan det skje ulykker, og da er det viktig å vite hvordan man best skal forholde seg.

Store mengder kjemikalier, mange av dem giftige eller farlige på andre måter, fraktes på en sikker måte rundt i verden, og bringes til befolkede områder i spesialbygde skip.

Kjemikaliene er godt beskyttet i tanker, som ofte er temperaturkontrollerte eller beskyttet av inerte (ikke-reaktive) gasser for å redusere eksplosjonsfaren. Høy sikkerhet ved slik sjøtransport oppnås ved hjelp av stor årvåkenhet og kontinuerlig teknisk forbedring av så vel fartøy som operasjonsprosedyrer. Men, det finnes alltid en risiko ved bulktransport av kjemikalier. Selv med de aller beste sikkerhetsprosedyrer kan det hende at en mekanisk feil eller en feilhandling fører til utslipp av giftige kjemikalier.

KRAV TIL RISIKOVURDERING

Norge har et meget godt regelverk i form av ”Forskrift om helse, arbeidsmiljø og sikkerhet for arbeidstakere på skip”. Forskriften

ILLUSTRASJONSFOTO: CHRISTIAN BRAATHEN, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK



Transport of chemicals at sea: Still a health hazard?

Release of toxic chemicals can have serious consequences. Despite good safety procedures, accidents can happen, and when they do, it is important to know the best way to handle the situation.

Huge tonnages of chemicals, many of which are dangerous or toxic, are safely shipped around the world and transported into populous areas by dedicated chemical tankers. These chemicals are safely contained in tanks, sometimes under temperature controlled conditions or blanketed by inert gasses to reduce fire and explosion risk. The excellent safety record has been achieved by constant vigilance and continuing technical improvement to both vessels and to operating procedures.

However, some risks from bulk chemical transport by sea will always remain. Even with the best of safety precautions there will be times when mechanical failure or operational oversight can lead to release of toxic chemicals.

REQUIREMENT FOR RISK ASSESSMENT

Norway has a very detailed and good regulation. The “Regulation concerning the working environment, health and safety of workers on board ships” clearly describes the responsibili-



ties and the standards related to chemicals on board ships. The basic principles are the requirement of risk assessments, the resulting preventive measures, the involvement and training of all relevant crew and the targeted health surveillance in relation to chemicals.

To our knowledge the current practice is often not up to the set level of standard.

TRAINING OF CREW

The training of crew on chemical tankers is

supposed to be effective and tankerman certificates are issued for those attending the courses. However, experience from contact with seafarers indicates that the level of knowledge of the effects of and necessary respect for specific chemicals is not sufficient. The same is experienced when Radio Medico is contacted in case of emergencies in relation to chemical exposure. Often the initial measures are far from sufficient and valuable time has been lost.

A major challenge is the fact that there is

no requirement for an equivalent to the tankerman training in the offshore support fleet that carries a wide variety of chemicals.

EMERGENCY TREATMENT

The first line of defence is the use of breathing apparatus to prevent inhalation and impermeable protective clothing to prevent skin contamination. But exposure may sometimes still occur and, more seriously, may occur unexpectedly when protective gear is not in



beskriver tydelig ansvar og standarder når det gjelder kjemikalier om bord på skip. De grunnleggende prinsippene er kravet til risikovurderinger og de forebyggende tiltakene disse resulterer i; opplæring av alt involvert personell; samt målrettet helseovervåking i relasjon til kjemikalier. Vi er kjent med at standarden ofte ikke samsvarer med forskriftens krav.

OPPLÆRING AV MANNSKAP

Opplæring av mannskap på kjemikalieskip forutsettes å være tilfredsstillende og tankermann-sertifikater blir utstedt etter gjennomgått opplæring. Imidlertid indikerer kontakt med mannskapsmedlemmer på kjemikalieskip at kunnskap om, og respekt for, spesifikke kjemikalier ikke er tilstrekkelig. Den samme erfaringen gjøres ofte av Radio Medico når de blir kontaktet ved hendelser relatert til kjemisk helseskade. De initiale tiltakene er ofte utilstrekkelige, og verdifull tid har ofte gått tapt.

Det er en stor utfordring at det ikke er krav til noe tilsvarende som tankermann-sertifikat for offshore-support-flåten, som frakter et stort utvalg kjemikalier.

AKUTT BEHANDLING

Primært forsvar mot utslipp av kjemikalier er filtermaske og friskluftsutstyr for å hindre at man puster inn skadelige stoffer, samt ugjennomtrengelig drakt for å hindre hudskade. Likevel kan eksponering

DISSE SPØRSMÅLENE BØR DU KUNNE BESVARE NÅR DU KONTAKTER RADIO MEDICO

- Hvilken gass eller kjemisk stoff er pasienten blitt utsatt for?
- Er pasienten ved bevissthet?
- Hva er pustefrekvensen?
- Hva er pulsen?
- Hvor høyt er blodtrykket?
- Hvis pasienten har tatt et medikament - når og hvor mye?

forekomme. Særlig alvorlig er dette når det skjer uventet og sjøfolkene ikke bruker sikkerhetsutstyr.

IMOs medisinske håndbok (Medical First Aid Guide) gir noen råd om hva som bør gjøres, men noen av disse er etter hvert blitt utdaterte. Det er også en del uoverensstemmelser, for eksempel når det gjelder behandling av hudskader med fenol og liknende stoffer, og når det gjelder spørsmålet om motgift mot cyanid har en plass i behandlingen av acrylonitril-forgiftning.

Det er en tendens til å tro at det for enhver gift skal finnes en motgift, og verdifull tid kan gå tapt i leting etter ”motgift”, i stedet for å bruke lett tilgjengelig vann for å rense hud eller øyne, eller å straks gi oksygen når farlig gass er pustet inn.

Oftre er ekspertene i de store produksjonsbedriftene den beste kilden til råd om akutt behandling i slike tilfeller. Radio

Medico og Giftinformasjonssentralen kan bidra med verdifull informasjon, veiledning og foreslå behandling.

STØRST RISIKO

I praksis vil det være ved terminalene ved lasting og lossing at risikoen for eksponering er størst. Terminalene har sine egne prosedyrer for behandling av medisinske nødsituasjoner. De må kunne ta seg av pasienter over tid siden mange av dem befinner seg langt fra sykehus. Det må være felles retningslinjer for sjøfolk og arbeidere ved terminalen, fordi ethvert alvorlig tilfelle av eksponering krever rask innleggelse i sykehus.

Kvalitetskravene fra industrien nødvendiggjør omhyggelig rensing av tankene mellom transport av forskjellige kjemikalier. I denne prosessen forekommer bruk av etsende stoffer som føres gjennom slang-er med høyt trykk. Dette setter store krav til beskyttende utstyr, og noen ganger svikter det.

MENINGSLØSE BLODPRØVER

Der er en lang tradisjon for å ta blodprøver av mannskapene på tankskip, for å sjekke nivået av benzen. Bakgrunnen for dette er at benzen kan skade beinmargen. Da dette ble innført var eksponeringen for benzen flere hundre ganger høyere enn i dag. Likevel fortsetter kravene om blodprøver, og maritime klinikker i land som undersøker sjøfolk har en solid inntekt fra

use. The IMO Medical First Aid Guide for Ships provides some, now rather outdated, advice on what to do. However, there are controversial topics, for instance how best to treat skin contamination with phenol and related substances, and whether cyanide antidotes have a place in the treatment of acrylonitrile poisoning.

There is a very human tendency to think that for every poison there should be an antidote and then to waste valuable time looking for it, rather than using readily available water to decontaminate skin and immediately giving oxygen in the case of inhalation.

Oftentimes the experts in the large chemical production companies are the best source of advice on emergency treatment. The Radio

Medico and Giftinformasjonssentralen (office for information related to poisoning) will be able to provide valuable advice, guidance and proposal of treatment.

GREATEST RISK

In practice, most exposure is likely to occur at terminals where cargoes are loaded and unloaded. These terminals have their own emergency procedures for responding to medical emergencies. They will have to take care of patients for even long periods of time when located far from hospitals. Agreed responses covering ship crews as well as terminal staff are needed as any severely affected worker will need urgent hospital transfer.

The quality demands of the industry re-

quire scrupulous tank cleaning between cargoes. This may involve the use of corrosive chemicals such as strong caustic solutions used in high-pressure hoses – a very demanding test for any protective equipment which sometimes fails.

USELESS BLOOD TESTS

There has been a long tradition of doing ‘blood tests’ on chemical tanker crew. The origins for this come from the risks of benzene to the bone marrow when exposures were hundreds of times higher than they are now. Yet demands for blood tests persist, and clinics in crewing countries make a healthy income at the expense of chemical tanker operators doing useless tests that no longer have a valid basis.

There are now much better techniques avai-

å ta meningsløse prøver som det ikke finnes rasjonelt grunnlag for.

Det finnes nå langt bedre teknikker til å bestemme små mengder av luftbårne kjemikalier. Ofte dreier dette seg om enkle rør eller små pakker som er festet til arbeidsklærne i en periode på minutter eller en dag, og som deretter sendes til et laboratorium for analyse. Spesifikke urinprøver er også utviklet. For de fleste stoffer finnes det gode landbaserte data når det gjelder forholdet mellom eksponeringsgrad og risiko. Forskning med slikt verktøy for å identifisere arbeidssituasjoner med høy eksponeringsgrad, samt tiltak for å redusere eksponeringen, er en langt mer effektiv og etisk metode enn å fortsette å lete etter sykdom ved hjelp av ubrukelige blodprøver.

KUNNSKAPSDATABASE

Kunnskap er en verdifull vare, og det ville være til stor nytte hvis man kunne skape tilgjengelige databaser med data fra bulktransport av kjemikalier, hvor hvert eneste uhell er logget og hvor behandling og resultat framgår. Databasene må også inneholde oversikter over prosjekter med prøvetaking og de tiltak som disse har resultert i. Det kan neppe være kommersielle hemmeligheter i denne formen for informasjon som kan danne grunnlag for kontinuerlig forbedring i en virksomhet som ofte er i offentlighetens søkelys når det gjelder helse, sikkerhet og miljøspørsmål.



ØYNENE ER SÆRLIG UTSATT for etseskader av syre og lut, og permanent blindhet bli resultatet. Slike hendelser er blant de hyppigste årsakene til spørsmål om kjemisk helsefare til Radio Medico i Norge.

ILLUSTRASJONSFOTO FRA BOKEN 'MEDISIN OM BORD'

EYE INJURY can lead to permanent blindness if not treated properly. Such incidents are among the commonest calls about chemical risks received by Radio Medical Norway.

ILLUSTRATION PHOTO FROM THE BOOK 'MEDICINE ON BOARD'

Selv om bulktransport av kjemikalier til sjøs er ganske sikker, er det mulig å gjøre den enda sikrere, ved å øke fokus på kontroll av risiko og redusere omkostningene. Det vil være en vinn-vinn-situasjon dersom best tilgjengelig kunnskap blir

samlet og kan danne grunnlag for retningslinjer for best mulig praksis innen sjøtransport av kjemikalier. Siden Norge er en viktig aktør i denne sektoren, vil fordelene bli særlig merkbare her. ■

IMPORTANT QUESTIONS YOU SHOULD BE ABLE TO ANSWER WHEN YOU CONTACT RADIO MEDICO

- Which gas or chemical substance caused the accident?
- What is the level of consciousness?
- What is the respiration rate?
- What is the pulse rate?
- Has the patient taken any medicines? If so, how much and when?

lable for measuring low levels of airborne contaminants, often these involve simple tubes or patches that are pinned to workers' clothing for any period from a few minutes to a day and then

sent to a lab for analysis. Specific urine tests are also available. For most contaminants there is good data from ashore about the relationship between levels of exposure and the probability of any risk. Surveys with such tools to identify any aspects of work where exposures are high and then taking steps to reduce them is both a more effective and ethical approach to prevention than looking for diseases using imprecise blood tests.

KNOWLEDGE DATABASE

Knowledge is a valuable commodity and there would be advantages in creation of an accessible data base in the bulk chemical shipping sector where any incidents, their treatment and outcomes are logged as well as sampling surveys and subsequent control measures under-

taken to minimize long term exposure. There can be few commercial secrets in this sort of information and it can be the basis for continuous improvements in practice in a sector that is very vulnerable to public concerns about its health, safety and environmental performance.

While bulk chemical transport by sea is safe, there is scope for making it that bit safer as well as for making the control of risk less costly and better focused. Everyone will be a winner if the best available knowledge is summarized and used to produce best practice guidelines for the maritime bulk chemical transport sector, and as Norway is such an important player in this sector, the benefits will mostly come home to roost directly. ■



REKORD: Over 250 personer deltok på årets sjøsikkerhetskonferanse i Haugesund. Det er ny rekord.

FOTO: BJARTE AMBLE

Sjøsikkerhetskonferansen 2011:

Sjøsikkerhet og miljø i fokus

Sjøsikkerhetskonferansen i Haugesund samlet i år over 250 deltakere. Det er ny rekord. Dato for neste års konferanse er allerede fastsatt til 26.- 27. september 2012.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Vi er veldig fornøyd, både med deltakelsen og innholdet, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen i en kommentar. Han har i etterkant fått mange positive tilbakemeldinger fra deltakerne.

Årets konferanse tok opp tema som regelverksutvikling og tilsyn, arbeidsvilkår for sjøfolk, utvikling i offshoreflåten og sikkerhetsledelse.

I tillegg til foredrag og faglig påfyll, ble utfordringer og løsninger som den maritime næringen står overfor diskutert. Foredragsholderne kom både fra eksterne aktører og fra direktoratets egne rekker.

Nytt av året var det at Sjøfartsdirektoratet åpnet dørene for deltakerne dagen før konferansen. Her fikk deltakerne anledning til å besøke direktoratet og

komme i dialog med ledere og saksbehandlere. I overkant av 20 representanter fra ulike rederier var innom i løpet av den åpne dagen.

– Målet med dagen var å gjøre arbeidet vårt bedre kjent for brukerne våre. Målet var også å vise at vi er en moderne og åpen offentlig etat. Siden dette var første gangen vi arrangerte åpen dag, tror jeg vi skal være fornøyd med oppmøtet, sier Olav Akselsen, og lover at tiltaket skal gjentas neste år.

WHITE LIST PASSERING BEKYMRE

– Hvorfor evner ikke Norge å være høyere på White list, var spørsmålet seksjonsleder Tor Christian Sletner i Norges Rederiforbund stilte i sitt foredrag.

Han viste til statistikken fra Paris MoU (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control) som forteller at Norges plassering på den prestisjetunge listen har sunket vesentlig de siste årene.

Antall norske skip som blir tilbakeholdt i utenlandsk havn etter havnestatskontroller, sett i forhold til antall gjennomførte inspeksjoner, bestemmer plassering på den såkalte White list. Mens Norge i 2005 hadde en 8. plass, har den gamle sjøfartsnasjonens plassering sunket sakte men sikkert til 19. plass i 2009, for så å gå et lite hakk opp til plassering nr. 18 i fjor.

HER ER NORGES Plassering PÅ WHITE LIST FRA 2001-2010:

År	Ranking
2010	18
2009	19
2008	18
2007	15
2006	13
2005	8
2004	11
2003	10
2002	8
2001	9

I tillegg til den hvite listen finnes det også en svart liste og en grå liste. På Black, Grey and White list for 2010 fantes det totalt 84 flagg. Slik er de fordelt på listene:

- 18 på Black list
- 24 på Grey list
- 42 på White list

– Det bekymrer rederne at vi er på nedadgående i forhold til White List, slo Sletner straks fast, og stilte spørsmål om årsaken til den negative utviklingen:

– En av årsakene er nok at andre nasjoner har nyere skip enn oss. Med skip i alle aldersgrupper er det lettere å påføre seg tilbakeholdelser enn de som bare har nyere skip.

– Vi er heller ikke bedre enn det svakeste leddet. Med bare ett tilbakeholdt skip er det lett å rase nedover på lista, lanserte Sletner som en mulig årsak nummer to.

For det tredje trakk han frem at manglende kompetanse til å håndtere avansert teknisk utstyr også kan være en medvirkende årsak til anmerkninger.

Tor Christian Sletner poengterte at Norges Rederiforbund arbeider med disse sakene: – Gjennom IMO er vi hele tiden med på å utvikle regelverk som fremmer sikkerheten ved drift av skip. Vi jobber med teknologi og innovasjon, utvikling av prosedyrer og rutiner, kompetanse og sikkerhetskultur.

– Vi ønsker at Norges Rederiforbund skal stå for kvalitetsskipfart, men vi må huske på at dette er rederienes ansvar, konkluderte Sletner.

SLURV I NÆRINGEN?

Terje Sagebakken holdt foredrag på Sikkerhetskonferansen på en av hans siste dager som underdirektør i avdeling for kontroll og inspeksjon i Sjøfartsdirektoratet. Han stilte spørsmål ved om det hersker slurv og manglende sikkerhetskultur i skipsfartsnæringen.

Han besvarte selv spørsmålet slik:

– Ja, det er slurv hos noen. Hos andre er det manglende sikkerhetskultur. Men vi har også seriøse redere som driver bra. Det kan også andre få til. I noen rederier fungerer vedlikeholdet bra – andre reparerer kun når det går galt, eller når de får pålegg fra Sjøfartsdirektoratet, fremholdt Sagebakken.

Han listet opp de hyppigste feil og mangler som fører til pålegg fra direktoratet: Hviletid ikke overholdt, utgatte eller manglende personlige sertifikater og helse-



BEKYMRET: Rederne er bekymret over at Norges rangering på White List er synkende, sa seksjonsleder Tor Christian Sletner i Norges Rederiforbund.

FOTO: BJARTE AMBLE



KOLLISJONER: De siste ti årene har det vært 26 kollisjoner mellom innretninger og såkalte besøkende fartøy på norsk sokkel. Det var utgangspunktet for foredraget som Morten Meinich, leder av Marine operasjoner i Statoil, holdt.

FOTO: BJARTE AMBLE



SIKKERHETSKULTUR: Noen redere slurver med sikkerheten – andre rederier har dårlig sikkerhetskultur, hevdet Terje Sagebakken fra Sjøfartsdirektoratet.

FOTO: BJARTE AMBLE

attester, bemanning ikke i henhold til sertifikat, medisinkister ikke à jour, nødutganger ikke merket, mangler ved livrednings- og brannsløkkingsutstyr.

– Har vi rett fokus? Ser vi på de rette tingene om bord? Det har ikke vært reduksjon i antall grunnstøtinger og kontaktskader. Antall utestående pålegg er ikke redusert og derfor har direktoratet begynt å ilegge tvangsmulkt. Kanskje det er det som må til, sa Sagebakken.

PÅ KOLLISJONSKURS

Fartøy på kollisjonskurs med faste installasjoner får alarmen til å gå. De siste ti årene har det vært 26 kollisjoner mellom innretninger og såkalte besøkende fartøy på norsk sokkel. Seks av hendelsene har hatt et meget stort farepotensial, går det fram av en oppsummering fra Petroleumstilsynet (Ptil).

Dette var bakteppet for foredraget som Morten Meinich, leder av Marine operasjoner i Statoil, holdt på Sjøsikkerhetskonferansen i Haugesund.

– Selv om vi i Statoil har notert oss for en positiv trend de siste ti årene, har antall alvorlige hendelser rundt våre plattformer ikke gått ned. Det oppstår fremdeles i snitt en slik hendelse i året, og det bekym-

rer oss. Ingen må undervurdere en situasjon med fartøy på kollisjonskurs, sa Meinich.

Definisjonen på ”fartøy på kollisjonskurs” er et fartøy som i løpet av én time vil treffe sikkerhetssonen på 500 meter rundt innretningen.

– Når det er 60 minutter til fartøyet kan treffe sikkerhetssonen, prøver vi først å få kontakt med fartøyet. Hvis det ikke lykkes fortsetter vi nødprosedyren, fortalte Meinich.

I løpet av en halv time begynner mannskapet å gå i livbåtene og oljeproduksjonen stanses. Når det er sju minutter igjen sjøsettes de første livbåtene og to minutter senere settes siste livbåt på vannet.

– Vi har hatt flere tilfeller der vi har måttet stanse produksjonen, sier han.

Den store frykten er sammenstøtet som skjedde utenfor India 27. juli 2005. Da kolliderte skipet Samudra Suraksha med plattformen Mumbai High North. Alt gikk opp i flammer – og 22 mennesker omkom.

– Regelverket er godt nok, hvis det blir etterlevd. Det er et stort forbedringspotensial innen broprosedyrer, trening, risikoforståelse og ikke minst det å etterleve reglene, slo Meinich fast. ■

Rocket konferansen

Hele salen og Sjøfartsdirektoratets ledelse fikk kjørt seg til rockemusikk da fysioterapeut og prosjektkoordinator Mona Woll Håland presenterte programmet Training on Board på Sjøsikkerhetskonferansen.



Steinar Haugberg
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Training on Board er en kampanje som skal øke bevisstheten rundt trening og fysisk aktivitet for sjøfolk. Ved hjelp av moderne teknologi, applikasjoner for mobiltelefoner og sosiale medier vil kampanjen motivere til å øke den fysiske aktiviteten om bord med 20 prosent.

Sjøfolk vil kunne laste ned treningsprogrammer og verktøy for å måle og registrere innsats, og det legges også opp til motiverende konkurranser mellom fartøy.

Langsiktig mål er økt bevissthet om hvor viktig god fysikk er for både sikkerheten og trivselen om bord. Kampanjen kjøres som et pilotprosjekt hos Odfjell i desember i år, før den lanseres bredt i næringen i juni neste år.

Bak kampanjen står International Sports committee for Seafarers (ISS), som er en del av International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW), samt The International Transport Workers' Federation (ITF). Underdirektør Torbjørn Husby i Sjøfartsdirektoratet er leder for ISS og for kampanjen. ■



PROSJEKT: Mona Woll Håland er fysioterapeut og prosjektkoordinator for Training on Board (TOB).

FOTO: STEINAR HAUGBERG



BOKSING: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen og resten av deltakerne på Sjøsikkerhetskonferansen måtte på beina og drive skyggeboksing da Mona Woll Håland presenterte Training on Board for konferansen.

FOTO: BJARTE AMBLE

Maritime kurs ved Høgskolen i Vestfold

Høgskolen i Vestfold har den største og mest komplette maritime utdanningen i Norge. Vi kan tilby høyt kvalifiserte instruktører og en moderne simulatorpark.

Aktuelle kurs:

- MARIS ECDIS produktspesifikk kurs
- Tecdis og Transas produktspesifikke kurs på forespørsel
- ECDIS IMO modellkurs (MARIS, Transas, Tecdis)
- GMDSS/GOC og GMDSS/ROC-kurs
- DP trening (fra våren 2012)
- Krevende maritime operasjoner i simulator
- Skreddersydde kurs og simulator trening for ethvert behov

Mer informasjon på www.hive.no/training

Kursinformasjon og påmelding:

Anniken.Beckmann@hive.no



www.hive.no



your partner in offshore and maritime training

CLOSER TO REALITY

Ship Modelling & Simulation Centre AS (SMSC), med treningscenter i Trondheim, har maritime- og offshore relaterte simulatorer for operativ trening, oppdrags-simulering, visualisering og verifikasjon av komplekse maritime operasjoner. SMSC utvikler sin egen programvare og leverer kundetilpassede treningsopplegg for alle fartøystyper og kan simulere de geografiske lokasjoner som kunden ønsker.

PRESIMULERING OG PROSJEKTER

SMSC har, siden selskapet ble etablert i 1980, opparbeidet god kompetanse på å produsere realistiske matematiske modeller for bruk i pre-simulering av krevende, høyrisiko maritime operasjoner, så som:

- Bøyelasting
- PSV / Supply-operasjoner
- Skip til skip lektring (STS)
- Offshore kran- og løft - herunder undervanns løft
- Eskorte taubåt og havne buksering
- Offshore vindmøller
- FPSOer

Vi tilbyr også simulering av marine operasjoner i Arktiske farvann, hvor selskapet har utviklet en matematisk is-modell som holder meget høy kvalitet. I is-simulatoren kan det utføres alle tenkelige marine operasjoner og gjennom dette bidra til å redusere risikoen for uønskede hendelser i sårbare farvann i arktis.

KURS

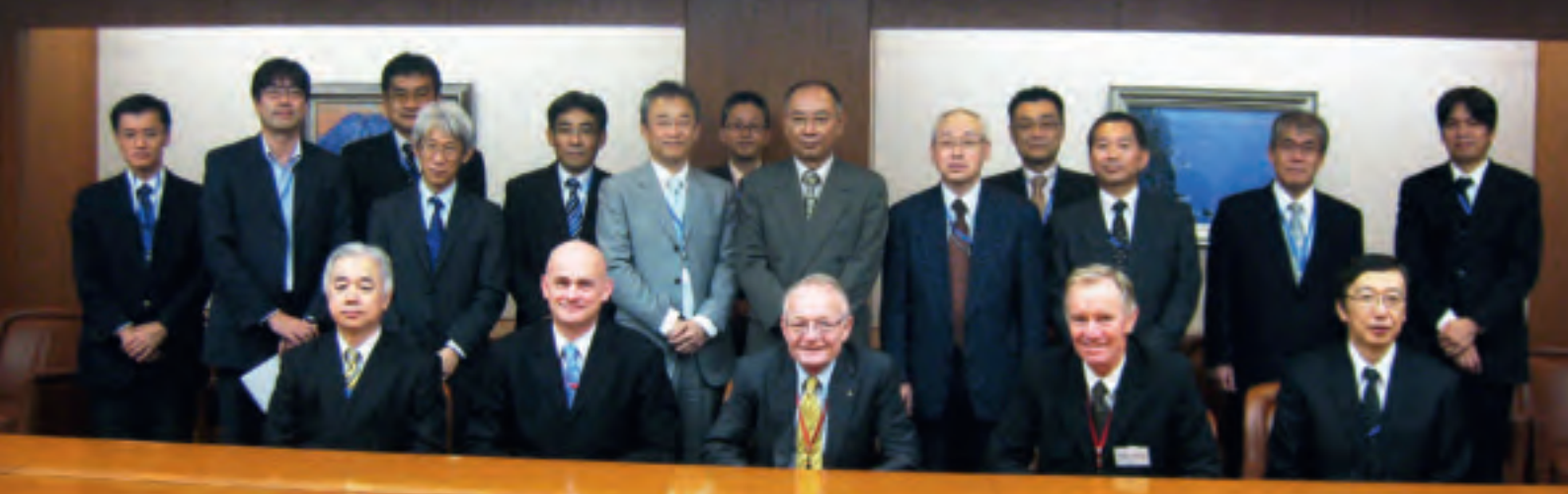
Vi har kurs i Dynamisk posisjonering, fra små supply fartøyer til DP Rigger og FPSOer. ECDIS / AIS, Last håndtering, Liquid Cargo trening (Licos); LNG, LPG.

Grunnleggende manøvreringstrening for alle fartøystyper med fast propell, vribare (CPP / pitch-) propellere, azimuth thrusters, podder, Voight Schneider framdrift inngår i porteføljen.

I tillegg til ovenstående har vi stort fokus på den "menneskelige faktor" i alle våre kurs og trening, herunder BRM, CRM, MRM.

Ta kontakt med oss på +47 73 56 14 00
e-post: shipsim@smc.no eller besøk våre nettsider på www.smc.no





TOKYO: På bildet sitter helt til venstre i første rekke T. Arima (leder External Affairs) og til høyre H. Akiyama (leder Audit Div.). I midten foran Sjøfartsdirektoratets representanter, (f.v.) Trond Nygård, Sigurd Gude og Arild Viddal. I bakerste rekke direktører fra ClassNK som deltok i møtene.

TOKYO: Front row, from left: T. Arima (Chairman External Affairs), Trond Nygård, Sigurd Gude and Arild Viddal from the Norwegian Maritime Authority, and H. Akiyama (Chairman Audit Division). The other directors from ClassNK who participated in the meetings are standing at the rear.

ClassNK:

Anerkjennes for NIS-skip

Tirsdag 8. november ble ytterligere et klasseselskap anerkjent av Norge til å utføre myndighetsoppgaver om bord i NIS-skip. Det sjuende selskapet som anerkjennes er Nippon Kaiji Kyokai, oftest omtalt som ClassNK.



Sigurd Gude
assisterende
sjøfartsdirektør
Sjøfartsdirektoratet

Selve seremonien fant sted i den norske ambassaden i Tokyo og det er statssekretær Rikke Lind som undertegner avtalen.

ClassNK, som ble grunnlagt i 1899, har ved flere anledninger søkt om å bli anerkjent, men det var først da skipssikkerhetsloven kom at dette kunne bli vurdert.

Som et ledd i vurderingen av ClassNK som det 7. klasseselskapet anerkjent av Norge, ble det lagt opp til møter med klasseselskapet i Tokyo for å gå gjennom deres prosedyrer og opplæring knyttet til flaggstatsinspeksjoner, uanmeldte tilsyn og sertifisering.

Møtene fant sted 26. og 27. oktober og fra Norge deltok assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude, stasjonssjef Trond Nygård og seniorrådgiver Arild Viddal.

Ved utgangen av 2011 er disse klasseselskapene anerkjent i Norge: American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), Det Norske Veritas (DNV), Germanischer Lloyd (GL), Lloyd's Register (LR), Nippon Kaiji Kyokai (NL), Registro Italiano Navale (RINA). ■

ClassNK: Recognized for NIS

On Tuesday 8 November, Norway recognized another classification society to perform flag administration tasks on board NIS ships. The seventh company recognized is the Nippon Kaiji Kyokai, often referred to as ClassNK.

The ceremony took place at the Norwegian Embassy in Tokyo, with Vice Minister Rikke Lind signing the agreement.

ClassNK, which was founded in 1899, has on several occasions sought to be recognized, but it was only when the Norwegian Ship Safety Act came into force that this could be considered.

As part of the assessment of ClassNK as the seventh classification society recognized by Norway, NMD met with the company in Tokyo to review their procedures and training relating to flag state controls, unsche-

duled inspections and certifications.

The meetings took place on the 26 and 27 of October. Deputy Director General Sigurd Gude, station manager Trond Nygård and senior advisor Arild Viddal participated from Norway.

At the end of 2011, the following classification societies are recognized by Norway: American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), Det Norske Veritas (DNV), Germanischer Lloyd (GL), Lloyd's Register (LR), Nippon Kaiji Kyokai (NL), Registro Italiano Navale (RINA). ■

Søk om bunkerssertifikat:

Unngå tilbakehold av skipet

Nå er tiden inne for å søke om nytt bunkerssertifikat.

Uten dette risikerer skipet å bli holdt tilbake i havn.



Tove Aase Aarekol
førstekonsulent
Sjøfartsdirektoratet

Den internasjonale konvensjonen om erstatning for skade ved bunkersoljesøl trådte i kraft 21. november 2008. Det er Sjøfartsdirektoratet som utsteder disse sertifikatene, som oftest må fornyes hvert år.

For mange rederier vil bunkerssertifikatet forfalle i februar 2012. Vi minner derfor rederiene om at de må søke i god tid før forfall. Så snart Blue Card fra forsikringselskapet foreligger, må dette sammen med søknad sendes til Sjøfartsdirektoratet, slik at vi kan utstede sertifikatet i god tid før forfall.

OLJESØL: Bunkerskonvensjonen introduserer et krav om forsikring som dekker skade på grunn av bunkersoljesøl.



Bunkerskonvensjonen introduserer et krav om forsikring som dekker skade på grunn av bunkersoljesøl. Kravet gjelder alle norske skip som er på 1000 bruttotonn eller mer, samt alle utenlandske skip med samme bruttotonnasje som ankommer norske havner eller andre laste- og lossesteder i Norge eller på norsk kontinentalsokkel.

Kravet gjelder også skip som permanent opererer i norsk territorialvann. Dette er blitt tatt inn i norsk rett ved forskrift om forsikring og annen sikkerhet for oljesølsansvar for skip etter bunkerskonvensjonen 2001 og ansvarskonvensjonen 1992. Forskriften finnes på www.lovdata.no og på Sjøfartsdirektoratets nettsider.

KRAV OM "WHITE LIST"

Sjøfartsdirektoratet behandler søknader fra både norske og utenlandske skip. Det er likevel verd å merke seg at norske skip vil bli prioritert, og at det er vilkår for de skipene som er registrert i en annen flaggstat. Flaggstaten utenlandske skip tilhører må være på Paris MoUs "White List", og flaggstaten kan ikke ha ratifisert konvensjonen selv.

Ut over dette vil de utenlandske skipene som kan dokumentere at de ankommer norsk territorium bli prioritert.

TRENGER SKIPET SERTIFIKAT?

Den vanligste reaksjonen på manglende sertifikat er tilbakehold. I tillegg til dette kan man også få andre reaksjoner som overtredelsesgebyr i Norge og eventuelle andre reaksjoner i andre land. Det er derfor god økonomi å ha dette på plass.

Søknader om sertifikat skal rettes til Sjøfartsdirektoratet, som vanligvis bruker en uke på å utstede sertifikatet. Rundt den årlige fornyelsen av P&I forsikringene (20. februar) må man regne med noe lengre saksbehandlingstid.

Utenlandske skip som skal til norske havner må søke snarest, og senest innen en måned før ankomst til Norge.

SPESIFIKKE DATOER

Bunkerssertifikatet er en svært fleksibel ordning. Sertifikatet får samme gyldighetsperiode som forsikringen (Blue Card). Det er derfor opp til reder og forsikringsselskap selv å velge forsikringsperioden. Man kan for eksempel ha en forsikringsperiode fra og med 1. juni i fem år fremover hvis man ønsker det.

For Sjøfartsdirektoratet er det ikke et krav at sertifikatet skal følge normal P&I-periode fra og til 20. februar. Men forsikringsperioden må være fra og til spesifikke datoer. En forsikring som gjelder til den blir sagt opp vil derfor ikke bli akseptert av Sjøfartsdirektoratet. ■

HVORDAN SØKE OM BUNKERSKONVENSIJONSSERTIFIKAT?

Sjøfartsdirektoratet ønsker helst søknadene på e-post, hvor det kommer frem at dette gjelder søknad om bunkerssertifikat og at Blue Card følger vedlagt.

Søknaden må inneholde følgende informasjon:

- Båtens navn, kjenningssignal og IMO nummer
- Fullstendig navn og adresse på de som skal motta bunkerssertifikatet.

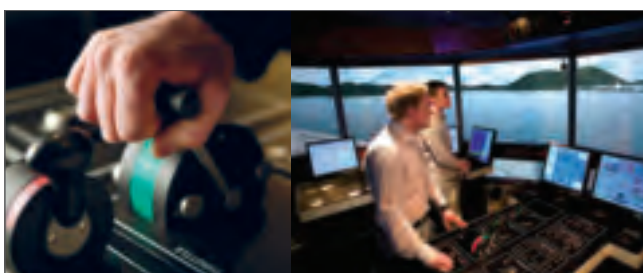
Søknaden kan sendes elektronisk med vedlagt forsikringsbevis (Blue Card)

Sjøfartsdirektoratet godtar forsikring fra følgende selskaper:

- Forsikringsselskaper tilknyttet International Group of P&I
- Forsikringsselskaper innen EU/EØS som har registrert grenseoverskridende virksomhet.

Forsikringsselskaper utover dette vil som utgangspunkt ikke bli godkjent, men Sjøfartsdirektoratet kan etter søknad vurdere unntak fra dette.

Det vil påløpe gebyr for utstedelse av sertifikatet. Sertifikatet blir utstedt med samme gyldighetstid som forsikringsbeviset. Det originale sertifikatet skal alltid være om bord i skipet.



HØGSKOLEN
I ÅLESUND

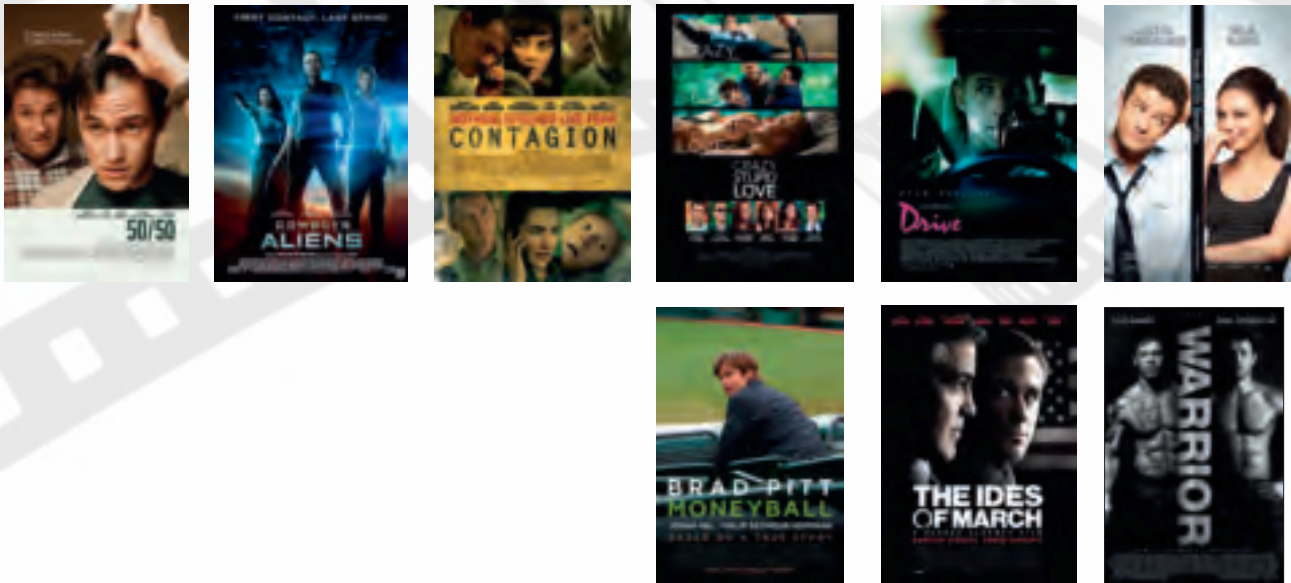
Høgskolen i Ålesund har 2000 studenter og 200 ansatte. Vi er et sentralt kompetansemiljø i regionen og holder til i flotte lokaler 4 km fra Ålesund sentrum.

MARITIME KURS

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

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

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



Hollywood's new leading man

Ryan Gosling is Tinseltown's hottest new kid on the block. In a short time, this young man has established himself as one of the finest actors of his generation. He appears in three acclaimed films, ranging from romantic comedy to crime and political drama, which all will be released in our film service early next year.



Trine Carin Tynes
adviser
Norwegian Maritime
Directorate

DRIVE

In *Drive* Gosling stars as Hollywood stunt driver, flipping cars and spinning wheels for formulaic Hollywood action pictures. By night he's the getaway driver for heist operations, navigating the labyrinth of L.A. streets with a mechanical precision that makes him one of the best in the business. However, his dream is to become a professional racing driver.

His interest in his beautiful neighbour Irene is not entirely platonic, so he agrees to do a job for her husband. It goes awfully wrong, and suddenly the only way he can keep Irene and her son alive is to drive as fast and as far as possible.

IDES OF MARCH

This film takes place during the frantic last days before a heavily contested Ohio presidential primary, when an up-and-coming campaign press secretary (Ryan Gosling) finds himself involved in a political scandal that threatens to upend his candidate's shot at the presidency. The acclaimed movie is also starring George Clooney, Paul Giamatti and Philip Seymour Hoffman.

CRAZY, STUPID, LOVE.

Cal Weaver (Steve Carell) has everything a man could want: a beautiful wife, nice children and a good job.

When his wife suddenly reveals she has been unfaithful and wants a divorce, Cal's world gets shattered. With his self-confidence at zero, a broken heart and a very un-cool style, the middle-aged Cal must re-enter the dating market. Luckily, the ultra-handsome playboy Jacob (Ryan Gosling) takes the pathetic Cal under his wings to teach him the art of romancing women. But how easy will it be for Cal to forget his wife and their "crazy, stupid love"?

CONTAGION

When Beth Emhoff (Gwyneth Paltrow) returns to Minneapolis from business in Hong Kong, what she thought was jet lag takes a virulent turn. Two days later, she's dead in the ER and the doctors tell her shocked and grieving husband (Matt Damon) they have no idea why. Soon, others exhibit the same mysterious symptoms: coughs and fever - and ultimately, death. The numbers quickly multiply, and a global pandemic explodes. As the death toll escalates and people struggle to protect themselves and their loved ones in a society breaking down, one activist blogger (Jude Law) claims the public isn't getting

the truth about what's really going on, and sets off an epidemic of paranoia and fear as infectious as the virus itself.

WARRIOR

An ex-Marine haunted by a tragic past, Tommy Riordan returns to his hometown of Pittsburgh and enlists his father, a recovered alcoholic and his former coach, to train him for a tournament awarding the biggest purse in the history of the sport. As Tommy blazes a violent path towards the title prize, his brother Brendan, returns to the amateur ring to provide for his family. Even though years have passed, recriminations and past betrayals keep Brendan bitterly estranged from both Tommy and his father. The two brothers must finally confront the forces that tore them apart, all the while waging the most intense, winner-takes-all battle of their lives.

50/50

Inspired by a true story, the new comedy with Seth Rogen is an original story about friendship, love, survival and finding humor in unlikely places. Joseph Gordon-

DRIVE: A getaway driver moonlights as a wheelman when a contract is being put on him.

CREDIT: FILMDISTRICT





THE IDES OF MARCH: An idealistic staffer for a presidential candidate gets a crash course on dirty politics during the campaign trail. CREDIT: SONY PICTURES



COWBOYS AND ALIENS: An original blend of western and science fiction in the frontier. CREDIT: UNIVERSAL PICTURES



CONTAGION: The rapid progress of a lethal airborne virus that kills within days. CREDIT: WARNER BROS. PICTURES

Levitt together with Rogen star as best friends whose lives are changed by a cancer diagnosis. *50/50* is the story of a guy's transformative and, yes, sometimes funny journey to health – drawing its emotional core from a man's own experience with cancer and reminding us that friendship and love, no matter what bizarre turn they take, are the greatest healers.

COWBOYS AND ALIENS

Daniel Craig and Harrison Ford star in this action packed sci-fi-western. A stranger (Craig) stumbles into the desert town of Absolution with no memory of his past and a mysterious, futu-

ristic shackle around his wrist. With the help of a mysterious beauty Ella (Olivia Wilde) and the iron-fisted Colonel Dolarhyde (Ford), he finds himself leading an unlikely posse of cowboys, outlaws and Apache warriors to fight a common enemy from beyond this world.

FRIENDS WITH BENEFITS

Dylan (Justin Timberlake) and Jamie (Mila Kunis) think it's going to be easy to add the simple act of sex to their friendship, despite what Hollywood romantic comedies would have them believe. They soon discover however that getting physical really does always lead to complications.

MONEYBALL

Based on a true story, *Moneyball* is a movie for anybody who has ever dreamed of taking on the system. Brad Pitt stars as Billy Beane, the general manager of the Oakland A's and the guy who assembles the team, who has an epiphany: all of baseball's conventional wisdom is wrong. Forced to reinvent his team on a tight budget, Beane will have to outsmart the richer clubs. The onetime jock teams with Ivy League grad Peter Brand (Jonah Hill) in an unlikely partnership, recruiting bargain players that the scouts call flawed, but all of whom have an ability to get on base, score runs, and win games. It's more than baseball, it's a revolution, but some think he is tearing out the heart and soul of the game. ■



50/50: A crude and yet enjoyable story about a young man fighting cancer. CREDIT: SUMMIT ENTERTAINMENT

FILMTJENESTEN FOR SJØFOLK

I mange tiår har Velferden besørget lisensiert filmunderholdning for seilende i handelsflåten. Dette er fortsatt formålet for film-tjenesten, og vi sørger for at besetningene kan motta de nyeste filmene med de nødvendige rettighetene for visning om bord.

Skip som ønsker å være med i filmtjenesten får tilsendt en pakke med seks utvalgte filmer hver måned. Filmrepertoaret er variert, med vekt på populære kinoaktuelle underholdnings-filmer. Nesten hver måned har vi så ferske filmer på programmet at Norgespremieren faktisk skjer ombord på skip tilknyttet Filmtjenesten.

Tjenesten tegnes som et abonnement. Leien beregnes etter skipets besetning, og utgjør kr 12 pr. besetningsmedlem pr. film (eks. mva). Månedens filmtitler blir presentert på www.sdir.no/Velferden. Her finner dere også mer informasjon om tjenesten. Vi presenterer også enkelte av de kommende filmene her i Navigare.



CREW WELFARE: ENTERTAINING LEISURE ON BOARD

With crew welfare more important than ever, The NGSS Film Rental Service is used by ships and shipping companies to improve and maintain crew morale by helping to counter the increased isolation experienced by the modern seafarer with entertaining and stimulating entertainment, such as movie nights.

Over the decades, the Norwegian Government Seamen's Service has provided ships with movies and entertainment for crews. The idea of the service has always been for shipping companies to reward hard work in a legal and cost-effective way. This remains our service objective and the Film Rental Service allows crew to continue receiving the latest movies through monthly film packages containing films in selected genres.

Contact us now to discuss your requirements for a licensed monthly film entertainment package for your crew:

Telephone: 52 74 50 00
E-mail: velferden@sdir.no

You will also find more information about the Film Rental Service at www.sjofartsdir.no/velferden

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

Schiehavenkade 198, 3024 EZ Rotterdam, Nederland
Fax: (+31-10) 428 13 71
Mobile phone: (+31-6) 51 51 25 30
E-mail: ngss.rotterdam@sjofartsdir.no

Kontakter/Contacts

ANTWERPEN

Noorse Zeemanskerk, Italielei 8,
2000 Antwerpen, Belgia
Tel: (+32) 32 01 19 90
E-mail: antwerpen@sjomannskirken.no

ESBJERG

Esbjerg Havne-Service, Auktionsvej 5,
6700 Esbjerg, Danmark
Tel: + 45 75 13 28 59
Mobil: (+45) 29 24 49 86
E-mail: ehswelf@mail.tdcadsl.dk

KØBENHAVN

Sjomannskirken, Ved Mønten 9, 2300 København S
Tlf: (+ 45) 32 57 11 03
E-mail: kobenhavn@sjomannskirken.no

HOUSTON

Norwegian Seamen's Church,
4309 Young Street, Pasadene, 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,
Anleggsteiren, 5953 Mongstad
Phone: (+47) 56 34 23 00
Fax: (+47) 56 34 23 01
E-mail: resepjsjon.mongstad@ess-norway.com

NARVIK

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

ODDA

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

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



KAKE: Det vanket kaffe og kaker på gjestene jubileumsdagen. Fra venstre rundt bordet overingeniør John Harald Johansen, to gjester fra fiskeridirektoratet: Magny Grindvik Blikø og Tore Wiik, førstekonsulent Aase Strand Jakobsen og stasjonssjef Per Olav Jakobsen.

Stasjon Rørvik 30 år

Sjøfartsdirektoratets Stasjon Rørvik har nettopp feiret seg selv, og kan se tilbake på hele 30 års virksomhet.

Stasjon Rørvik åpnet 1. oktober 1981 og stasjonssjef Per Olav Jakobsen har jobbet der siden starten.

Bakgrunnen for at den nye stasjonen ble etablert, var økende oppdragsmengder i distriktet, spesielt i forbindelse med fiskeflåten og verftsindustrien. Dessuten gikk det mye tid til reising for stasjonene i Trondheim og Sandnessjøen.

Den første som ble ansatt var sivilingeniør Per Olav Jakobsen, som tidligere arbeidet ved stabilitetsseksjonen ved Sjøfartsdirektoratets hovedkontor i Oslo. Han er fremdeles ansatt i Rørvik, og har til sammen 31 års tjeneste i etaten.

1982 kom sjøkyndig Ivar Sagatun fra Skipsmålingskontoret. Han var ved stasjonen til 1986. Deretter sto stillingen som sjøkyndig ubesatt til sommeren 1991, da Nils-Ivar Sordal tiltrådte og arbeidet ved stasjonen til høsten 1996.

Både Sagatun og Sordal ble senere stasjonssjefer i Trondheim. I perioden 1997-2009 var Sveinung Iversen ansatt som sjøkyndig inspektør ved stasjonen. Han arbeider nå i underavdeling Flyttbare innretninger. Fra august 2009 ble John H. Johansen sjøkyndig inspektør ved stasjonen.

På kontorsiden ble Aase Strand Jakobsen ansatt i 1988, og hun er fremdeles i tjeneste.

I forbindelse med trettiårsjubileet hadde de ansatte ved stasjonen en liten markering med kake og kaffe. De inviterte de øvrige som var til stede "på brygga" den dagen, og fikk besøk fra Fiskeridirektoratets kontor i Rørvik. ■

Trondheim maritime skole

- På tide med en praktisk utdannelse?

vi kan tilby:

- elektrofag
- maritime fag
- skipselektriker
- kuldemonter
- reiseliv
- sikkerhetsfag
- servicefag
- teknikk- og industriell produksjon
- transportfag
- maritim fagskole

www.tos-mar.vgs.no - et godt utgangspunkt!

Finale i Nordsjø Cup:

Dødelig effektive "Stø Kurs"



Per Erik Nielsen
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Ettersom den opprinnelige oppsatte finalekampen mellom "Fjord1" og "Stø Kurs" fra Austevoll Maritime Fagskule i Hirtshals ble avlyst, gikk finalen denne gang på Austevoll utenfor Bergen.

Det var vinnerne fra årets to innledende runder som møttes på flomlysbanen på Storebø. Det ble en meget god kamp der "Stø Kurs" gikk seirende ut med 4-1. Men kampen var mye jevnere enn resultatet skulle tilsi. Faktisk hadde "Fjord1" flere målsjanser, men en heldig og meget god keeper hos "Stø Kurs", Daniel Hoffgård, hindret "Fjord1" i å få mål, selv om han måtte kapi-
tulere i kampens siste minutt.

"Stø Kurs" var dødelig effektive, og scoret på de sjansene som bød seg. Per Olav Strønen briljerte på midtbanen, og pasningene hans åpnet opp hele "Fjord1"s forsvar. "Fjord1"s beste spiller Hassan Al-Abdi, en meget rask og teknisk spiller, var gjennom gang etter gang, men det ble med kun ett trøstemål i sluttminuttet.

TILHENGERE

Skolen hadde på forhånd reklamert for kampen og det var moro å se så mange tilhengere. Både lærere og elever hadde møtt opp for å sette en ekstra spiss på dette arrangementet.

Premieutdelingen foregikk på skolen, og begge lag stilte opp. Tre elever ved skolen hadde laget fiskesuppe med dagens fangst og denne falt i god smak hos alle deltakerne. Premiehyllen til skolen fikk seg nok en pokal og er plassert midt i den flotte nye kantine.

Dommer Arne Njøten fikk det ærefulle oppdraget å levere pokalen til Daniel Hoffgård fra "Stø Kurs" som kampens mest verdifulle spiller. ■



VINNERLAGET: Stø Kurs fra Austevoll Maritime Fagskule.



STREKSKADE: Fjord1s beste spiller, Hassan Al-Abdi, hjelper en lagkamerat som har fått krampe.



VINNERE: Bakerste rekke fra venstre: Per Arvid Høyum, Roy Gunnar Yndestad, Frank Pedersen, Leif Sigurd Waage, Tore Lundgren, Atle Ekerhovd, Kjartan Fredriksen, Vidar Sørvik, Kenneth Pedersen og Bjørn Olav Aure. Foran fra venstre: Patrik Hallberg, Stian Mo Nilsen, Anne Undheim, Eivind Mo, Ragnhild Nøst og Vidar Jones.

FOTO: KAARE HAUSKEN

Sensommerens svenske eventyr:

24-timmars i Gøteborg

Denne årvisse populære fotballturneringen "24-timmars" har i 29 år samlet de beste skipslagene fra de nordiske landene til et innsatsfylt mestermøte. Det gjorde den også i år, med Deep Sea Bergen som seierende lag.



Kaare Hausken
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Det har gått noen år siden sist et norsk skipslag gikk til topps, men vi som husker godt, kan minnes den gang i 1993 da Peter Wessel seiret suverent, og også i 1995 da t/b Bamse, laget til Bukser og Berging var uslåelige. Spilte du ikke fotball var det meget vanskelig å få jobb om bord i en av taubåtene.

Årets turnering samlet 24 lag, der Norge var representert med tre lag fra henholdsvis oljeriggene Bideford Dolphin og Deep Sea Bergen, samt Color Magic. Her henger seieren høyt, så både rederi og spillere satser maksimalt.

ALLE TRE NORSKE

Turneringen startet en fredag ettermiddag med gruppespill som fortsatte på tre baner frem til midnatt. Da sluttspillet startet lørdag morgen var alle de tre norske lagene fortsatt med.

Imidlertid gikk Color Magic ut av turneringen i kvartfinalen, men hadde allerede da markert seg med beste supportergruppe/heiangeng.

Finalespillet, der de to norske riggene spilte hovedrollen ble en jevn kamp med flere store målsjanser til begge lag. Men lagenes gode keepere gjorde finalen spennende helt til kampen måtte avgjøres med straffekonkurranse etter målløse ekstraomganger.

Her vant Deep Sea Bergen 2-0, og gjorde dermed sin beste innsats noensinne. Laget har deltatt flere ganger tidligere og dette var tredje gangen i Gøteborg. De deltok første gang i Skagerrak Cup i 1997, og har senere deltatt i Nordsjø Cupen hele 10 ganger.

GLAD GJENG

Det var altså en glad gjeng som mottok sine premier på Rosenhill i Gøteborg. Lagleder Bjørn Olav Aure har følgende kommentarer:

– Vi vant uten å tape en eneste kamp, og hadde en total mål differanse på 22 – 7. Det står det respekt av. Tidligere Hødd-målmann og driller Frank Pedersen gjorde det vanskelig for motstanderne. Vi vant på rå vilje og godt samarbeid, sa Aure.

Han opplyser at Deep Sea Bergen ble månedens rigg i Statoil systemet worldwide i juli. De blir målt både på effektivitet og HMS-arbeid. ■

Sverre overtar etter Kaare

Da er veteranen Kaare Hauskens tid i Sjøfartsdirektoratet over. 23. november fylte han 70 år, og da måneden var omme sa Kaare takk for seg. Samtidig overtok rådgiver Sverre Flatebø (36) ansvaret for idrettstjenesten.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Jeg føler egentlig ikke noe vemod ved å slutte, fordi jeg har foreberedt meg på det i lang tid. Har trappet ned bevisst, for at ikke overgangen til pensjonstilværelsen skulle bli for brå, sier Kaare Hausken, som har jobbet for sjøfolks velferd i over 45 år. For dette mottok han i fjor Kongens fortjenstemedalje i sølv.

For noen uker siden tok Kaare sin etterfølger med på en liten rundreise, for å gi ham innblikk i noe av det jobben består i. Først gikk turen til Nordsjø Golfpark i Telemark, for å møte daglig leder og se på forholdene der neste års turnering skal avvikles. Fra Oslo tok de Color Fantasy til Kiel, der Sverre underveis fikk møte mange av Kaares kontaktpersoner innen sjømannsidretten.

Fra Kiel gikk turen til Esbjerg, med besøk i velferdsklubben og besøk om bord på fire norske båter som lå i havna. Videre til Ålborg, der de ble tatt imot av Jens Schulz, velferdssjefen for Ålborg havn.

I Hirtshals, der Nordsjøcupen arrangeres hvert år, fikk de et møte med ledelsen ved Hirtshals idrettssenter. De var også innom Hirtshals Golfklubb, hvor over 400 sjøfolk har fullført sitt ”grønt kort” kurs de siste ti årene.

OVERLAPPING

Sverre Flatebø tiltrådte stillingen 19. september, og har dermed allerede hatt mange uker i direktoratet.

VIKTIGE DATOER

Velferden sender i desember/januar ut invitasjon til påmelding for to viktige turneringer, Nordsjø Cup og Blåmyra golfturnering.

Nordsjø Cup arrangeres som før i to avdelinger, der den første går 23.-25. april 2012 mens den andre er lagt til 21.-23. mai, begge i Hirtshals.

Blåmyra arrangeres 20.-21. juni.

Ta kontakt med rådgiver Sverre Flatebø i Velferden for påmelding eller nærmere opplysninger på velferden@sjofartsdir.no



OVERTAR: Sverre Flatebø (t.v.) har nå tatt over etter Kaare Hausken, som har jobbet for sjøfolks velferd i over 45 år.

FOTO: BJARTE AMBLE

– Det har vært veldig fint for meg å få denne overlappingen før Kaare sluttet. Jeg er også glad for at han har presentert meg for så mange kontakter. I denne jobben er vi helt avhengig av gode kontakter for å få idrettsarrangementene våre i havn, sier Flatebø.

Han gikk ut fra Politihøgskolen i 2001, og har deretter arbeidet mesteparten av tiden som polititjenestemann ved Oslo politidistrikt. Forut for politiet tok Sverre grunnfag i idrett ved Høgskolen i Agder, og etter noen års arbeid i politiet tok han et årsstudium innen organisasjon og ledelse, et årsstudium i pedagogikk, samt innføring i bedriftsøkonomi og regnskap ved Handelshøgskolen BI Oslo.

Kaare Hausken ser på sin side fram til å få bruke tid på mange hobbyer, som fiske, golf, skyting, bridge og frimerker.

– Jeg la opp fotballen i 50-årsalderen, for å kunne golfé med min kone, forteller Kaare, som nå håper å få tid og anledning til disse andre aktivitetene. ■



Snart siste frist for fotokonkurransen

Det nærmer seg innleveringsfrist til årets fotokonkurranse og Sjøfartsdirektoratet oppfordrer med dette til innsending av digitale bilder.

Alle bildene innsendt til konkurransen blir fremkalt i stor størrelse før de blir lagt frem for juryen. Det er lettere å fange juryen sin interesse med store bilder og direktoratet ønsker at deltakerne skal ha like konkurransevilkår.

Finn frem dine bilder fra det maritime miljø, om bord eller i havn, i arbeid eller i fritid.

Merk dem med navnet ditt, skipets navn og din hjemmeadresse. Skriv gjerne litt om motivene, hvor bildet er tatt, båten du er/var om bord på osv.

Her har du store muligheter til å få dine bilder publisert. Det er nemlig stor etterspørsel etter bilder fra dagens sjømannsliv og det maritime miljø. I tillegg til Navigare har både Norges Rederiforbund og de forskjellige forbundsbladene fyldig omtale av fotokonkurransen, og presenterer gjerne flere av de innsendte bidragene – ofte på forsiden.

Selvfølgelig er det populært å vinne en konkurranse, så fotografenes hjemstedsaviser ønsker ofte å presentere lokale vinnere.

Bildene sendes til velferden@sdir.no innen 31. desember. Og husk da at ett bilde må være minimum 1 MB stort for at kvaliteten skal bli god.



FURUNO

TECDIS

Telchart Electronic Chart Display and Information System

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



“ Next to the radar - TECDIS is the main navigation tool for your vessels ”



Type approved ECDIS

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

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



FURUNO NORGE A/S

Sjømannsveien 19, 6008 Ålesund, Norway
Tel. +47 70 10 29 50 - fax. +47 70 10 29 51

www.furuno.no

Terneuzen og Vlissingen:

To nye byer på besøkslisten

Velferden og sjømannskirken i Rotterdam, samt sjømannskirken i Antwerpen besøker nå skip på forespørsel i havnene Terneuzen og Vlissingen.



Per Erik Nielsen
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

med en av de ovennevnte stasjonene, men da helst i god tid.

TERNEUZEN

Dette er en liten (i nederlandsk målestokk) by med ca 55.000 innbyggere, men er likevel den største byen i den nederlandske provinsen Zeeland. Byen har Nederlands tredje største havn etter Rotterdam og Amsterdam og er dessuten forbundet med Gent i Belgia via Gent-Terneuzenkanalen.

Så det er mer eller mindre like stor avstand fra Rotterdam til Terneuzen og Vlissingen som fra Antwerpen. Her ligger også Dow Chemical sitt hovedkontor og de er Zeelands største arbeidsgiver.

Terneuzen er også kjent som byen "Den flygende hollender", kaptein van der Decken kom fra. Ifølge overleveringer

På 70- og 80-tallet var det mange norske skip i Terneuzen og Vlissingen, og havnene ble besøkt et par ganger i uken. Men fortsatt er det flere norske skip her. Ønsker dere besøk med aviser og bøker er det bare å ta kontakt

skulle han, etter å ha forbannet Gud, ha blitt dømt til å seile for evig tid. Historien ble kjent via Frederick Marryats roman "Spøkelsesskipet" og Richard Wagners opera "Den Flyvende Hollender".

Terneuzen har et pittoresk torg midt i byen med mange restauranter og er en yndet by for hollendere og belgiere hele året, både for rekreasjon og for sine fiske-muligheter.

VLISSINGEN

Et besøk i Vlissingen uten å spise blåskjell er nesten en umulighet. Alle restauranter i byen har blåskjell på menyen og turistene strømmer til for å smake denne delikatessen.

Vlissingen ligger bare et kvarters kjøring fra Terneuzen og er en utrolig flott og vakker by med ca 44.000 innbyggere. Den har vært en viktig havneby gjennom flere århundrer, takket være den strategiske plasseringen mellom elven Schelde og Nordsjøen.

Ved siden av skipsverftene som oftest bygger skip for den nederlandske marinen er havnen et godt alternativ i forhold til Rotterdam og Antwerpen.

Vlissingen begynte som en havn for Middelburg (by nær Vlissingen) i det

13. århundre. I 1547 ble fortet "Ramme-kens" bygget øst for Vlissingen, til beskyttelse av det nederlandske Ostindiske kompanis skip. Fra det 18. århundre vokste Vlissingen økonomisk sett i forhold til Middelburg, da havnen for ble for grunn for de store skipene.

Under den andre verdenskrig ble Vlissingen hardt rammet. Etter den store oversvømmelsen i 1953 (de watersnood van 1953) tok det flere år før byen ble den samme som før.

Vlissingen er et spesielt navn og de lærde knives om opprinnelsen. Antakelig kommer det fra en flaske som på nederlandsk heter fles og som fremdeles kan sees i byvåpenet. Flasken er sentral i flere teorier, og en av historiene sier at da Wil-libroord kom til Vlissingen i det 7. århundre delte han det han hadde i en flaske med tiggere som han prøvde å omvende. Ifølge historien fant et mirakel sted da flasken aldri ble tom. Biskopen skal da kalt byen for "Flessinghe".

Vlissingen er en svært hyggelig by, og ikke glem å få med deg verdens beste blåskjell når du kommer dit. ■



VLISSINGEN: Havnebyen Vlissingen er svært hyggelig, og viden kjent for sine gode blåskjell.

FOTO: PER ERIK NIELSEN



TERNEUZEN: Pittoreske gater i Nederlands tredje største havneby.

FOTO: PER ERIK NIELSEN



SS Rotterdam hjemme igjen:

"The Grand Dame" nyrestaurert

Tidligere var området Katendrecht i Rotterdam kjent for det beryktede "Red Light distriktet". Nå er stedet helt fornyet, og boligprisene har skutt i været. Her, ved elven Maas, ligger også det nyrestaurerte cruiseskipet SS Rotterdam fortøyd.



Per Erik Nielsen
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Det var 8. august 2008 skipet returnerte skipet til "sin by" Rotterdam. To år senere åpnet hun for publikum. I dag er SS Rotterdam et museumsskip, men man kan også overnatte om bord til en overkommelig pris. Velferden har den senere tid hatt flere turer med sjøfolk hit, noe som har falt i meget god jord.

Denne femte SS Rotterdam i rekken, kjent som "The Grand Dame", ble døpt av Dronning Juliana i 1958. Hun hadde en "karriere" på nesten 40 år og var en de mest suksessrike passasjerskipene noen sinne. Hun seilte fra 1959 til år 2000.

Opprinnelig skulle hun bli et tilskudd til den populære Nieuw Amsterdam som kom i 1937, men arbeidet ble holdt tilbake på grunn av krigen. Da SS Rotterdam ble døpt i 1958 var det over hundre tusen tilskuere på begge sider av elven Maas.

Hun gikk så i transatlantisk fart i over ti år. Men ettersom flere og flere av skipene fikk økonomiske problemer på grunn av konkurransen med fly gikk SS Rotterdam over til et nytt liv som cruiseskip. Flere år seilte hun hver vinter i Karibia og om sommeren i Alaska.

Det berømte rederiet Holland America Line som hadde drevet med passasjertrafikk i nesten hundre år, ble i 1989 kjøpt opp av Carnival Cruise Line. SS Rotterdam ble etter hvert for dyr i drift for

eierne og ble solgt til Premier Cruises i 1997. Hun skiftet da navn til SS Rembrandt, og hennes nye hjemmehavn ble Port Canaveral i Florida helt frem til rederiet gikk konkurs 13. september 2000. Ved midnatt gikk skipet inn til Halaifax i Nova Scotia og satte i land over tusen passasjerer før skipet ble satt i arrest. Litt senere gikk skipet til Bahamas og gikk i opplag i fire år.

Rotterdam by gikk inn for at skipet skulle bli tatt vare på og fikk skipet over til Europa der fargen ble forandret fra svart til grå, asbest ble tatt vekk og fire års oppussing ble foretatt i Polen og Tyskland.

Det er ikke mange skip i verden i dag der kan man oppleve litt av fordums tider, og det er bare å kontakte velferden om man ønsker et besøk. ■

TILBAKE: I dag er SS Rotterdam et museumsskip, men man kan også overnatte om bord til en overkommelig pris.

FOTO: PER ERIK NIELSEN





INNE: Et lite glimt fra restauranten i det populære hotellet.
FOTO: PER ERIK NIELSEN

HOTELL: Bak fasaden på denne bygningen ligger Hotel New York, et meget populært hotell med maritimt touch.
FOTO: PER ERIK NIELSEN

Hotel New York:

Fra kontorbygg til designhotell



Per Erik Nielsen
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

I det tidligere hovedkontoret til Holland America Line ligger et av Europas ræste hoteller. Et designhotell med interiør og atmosfære som du aldri glemmer.

Hotellet har også en historie som er unik: I 1896 ble Holland America Line grunnlagt og tusenvis av nederlandske emigranter gikk om bord i Rotterdam for å søke lykken i "The Promised Land". I 1971 forlot Nieuw Amsterdam havnen i Rotterdam for den siste krysnning til New York.

Hotellet er altså det siste hovedkontoret til Holland America Line og ble bygget i jugendstil. Det ble lagt ut for salg i 1984, men få så noe potensial i den gamle bygningen før tre energiske designere bestemte seg for å blåse liv i bygningen igjen.

Beliggenheten er unik, og bygningen full av nostalgi. Designerne tilstrebet et interiør og design som vil holde i mange tiår.

Hotel New York åpnet i 1993 og ble straks svært populært med sitt maritime miljø. Restauranten er nesten alltid full. Resepsjonen er helt annerledes enn hva vi er vant med og alle de 72 rommene er forskjellige, alle med maritimt touch.

Retten utenfor hotellet kan du ta vanntaxi hele døgnet over elven Maas til sentrum av Rotterdam. ■

Store dimensjoner

Rørleggings-/tungløftfartøyet Seven Borealis har fått påmontert verdens største tårnkran på et verft i Singapore.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Dette er et litt artig bilde, som viser dimensjonene på ting vår avdeling jobber med, sier senioringeniør Sveinung Iversen i Sjøfartsdirektoratets avdeling for flyttbare innretninger.

Han var i Singapore i oktober for å koordinere besiktigelsene av det store rørleggings-/tungløftfartøyet Seven Borealis ved Sembawang Shipyard.

Her fikk skipet montert verdens største tårnkran fra Huistmann – den er i stand til å løfte hele 5.000 tonn. Den kraftige wiren på bildet skal brukes til å heise lekteren som wiren ligger på om bord på Seven Borealis. Vi har ikke dimensjonen på wiren, men sjaklene på bildet har en SWL på 1250 tonn.

Seven Borealis skal overleveres selskapet Subsea7 i årsskiftet 2011/2012. ■



FOTO: KIERAN HAMMIL, SUBSEA 7.

Skreddersydd maritim kommunikasjon – minutt for minutt

Telenor Maritim Radio leverte kommunikasjonsløsningene som muliggjorde Hurtigruten å sende minutt for minutt. Takket være sikre kommunikasjonsbærere og et erfarent støtteapparat kunne hele Norge følge Hurtigruten LIVE på NRK 2 fra 16. til 22. juni. Man kunne også følge ferden på web der posisjonene ble logget med to sekunders intervall.

Vi ser nå frem til å levere løsninger til samtlige fartøy i Hurtigruten Group!



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

SMART BOX

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



 telenor | maritim radio

www.maritimradio.no

Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Nærings- og handelsdepartementet og Miljøverndepartementet med myndighetsansvar overfor norskregistrerte skip og utenlandske skip som anløper norske havner. Sjøfartsdirektoratets overordnede mål er å være synlig og tydelig aktør for sjøsikkerhet i et rent miljø.

REGION NORD

Stasjon Trondheim

Postboks 4310, 7417 Trondheim
T: 52 74 55 30 F: 52 74 55 31
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Rørvik

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

Stasjon Sandnessjøen

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

Stasjon Bodø

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

Stasjon Svolvær

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

Stasjon Harstad

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

Stasjon Tromsø

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

Stasjon Hammerfest

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

REGION SØR

Stasjon Oslo

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

Stasjon Larvik

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

Stasjon Kristiansand S

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

Stasjon Stavanger:

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

Stasjon Haugesund

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

Stasjon Bergen

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

Stasjon Florø

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

Stasjon Ålesund

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

Stasjon Kristiansund N

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

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:

Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Directorate.

FORSIDEBILDE: To av fergene til Bastø Fosen møtes utenfor Jeløya.

Foto: Bjarte Amble

ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF: Eilif Fjon.

REDAKTØR/EDITOR: Bente Amandussen/fung.red. Bjarte Amble

OVERSETTER/TRANSLATOR: Bente Amandussen, Bjørg Rossebo

ANNONSE/ADS: TerraMedia, Tore E. Busengdal,

Telefon: 22 09 69 18 Mobil: 90 08 18 02

E-post: tore@media-team.no

GRAFISK FORMGIVNING/DESIGN AND LAYOUT:

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

TRYKK/PRINT: Kai Hansen Trykkeri.

OPPLAG/CIRCULATION: ca. 15 000

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

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

SJØFARTSDIREKTORATET:

Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:

Postboks 2222, N-5509 Haugesund

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

E-post: postmottak@sjofartsdir.no

Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til dokumentasjons-senteret i

Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 01.12.2011

ISSN-NR 0804-4589

Beredskapstelefon 52 74 50 00



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

Denne er som følger:

Fra 15.09 til 15.05: 08.00 til 15.45

Fra 15.05 til 15.09: 08.00 til 15.00

Emergency telephone

When calling the Maritime Directorate outside of office hours, you will be transferred to the emergency telephone. The emergency telephone is answered by a watch leader and is reserved for the reporting of accidents and incidents involving ships registered in Norway and foreign ships in Norwegian waters. In order not to block the emergency telephone it is emphasized that all other communication with the Maritime Directorate must take place during the administration's office hours.

These are as follows:

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

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



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

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

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

It's all about people!

We are looking for experienced and competent officers

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

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

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



*The New Generation
in Ship Management*

B-PostAbonnement

Returadresse:

Sjøfartsdirektoratet,
Postboks 2222, 5509 Haugesund

NAVY Norsk Importør av BNWAS BW-800

Uni-Safe
Electronics a/s



**DNV godkjent
Brovaktalarm**



Brovaktalarm

BW-800 fra Uni-Safe Electronics er DNV godkjent og oppfyller de nye IMO kravene brovaktalarm - internasjonal fart.

BW-800 systemet består av kontrollenhet, reset enhet, alarm enhet, selector enhet samt bevegelsessensor. Systemet kan enkelt tilpasses og bygges ut for å passe alle typer skip.

Hvorfor velge BW-800?

Konkurransedyktige priser
Brukervennlig
Enkel å installere
Automatisk dimmer kontroll
Nødalarm
VDR NMEA data output
Over 1300 solgte systemer
2 års garanti
DNV godkjent

IMO reguleringer for brovaktalarm

Internasjonal fart
BNWAS, Bridge Navigation Watch Alarm System

De nye IMO bestemmelsene gjelder påbud av brovaktalarmssystem på alle lasteskip og passasjerskip over 150 BT, med en overgangsperiode frem til 2014.

For eksisterende passasjerskip og lasteskip skal BNWAS installeres ihht følgende datoer:
Passasjerskip og lasteskip over 3,000 BT: 1 Juli 2012
Lasteskip over 500 BT: 1 Juli 2013
Lasteskip over 150 BT: 1 Juli 2014

Nye passasjerskip og lasteskip bygget etter 1 Juli 2011 skal utstyres med BNWAS, Bridge Navigation Watch Alarm System. Les mer på våre hjemmesider.

**finn din forhandler av Brovaktalarm
BW-800 på www.navy.no**


NAVY
www.navy.no

LANDSDEKKENDE KJEDE INNEN MARITIM ELEKTRONIKK