

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Authority

3 / 2013



Sikkerhetsarbeid en livsstil

Side 6

MLC er trådt i kraft
Side 8

7. plass på White list
Side 14

Mange velger NOR
Side 48

Print on Demand

Trykking av kart etter forespørsel – Print on Demand

Print on Demand-kart (POD-kart):

- Sjøkart oppdatert med alle sikkerhetskritiske oppdateringer og rettelser som har vært publisert i *Etterretninger for sjøfarende* (Efs)
- Kan også inneholde oppdateringer som ikke er meldt i Efs
- Trykkes etter forespørsel
- Nye POD-kart hver fjortende dag
- Sjøkart i Print on Demand-tjenesten:
Hovedkartserien, de fleste havnekart og kart fra Svalbard
- Norske forhandlere: Gunnarshaug Trykkeri AS og Nautisk forlag AS
- Mer om sjøkart og elektroniske sjøkart (ENC): www.kartverket.no



Kartverket



Innhold

- 4** Leieren: Nyttar arbeidet?
- 5** Editorial: Increased efforts for safety, is it working?
- 6** Knutsen OAS: Målbevisst sikkerhetsarbeid
- 8** MLC-sertifisering i full gang
- 12** MLC ved havnestatskontroll
- 13** Utvidet opplæring i sikkerhet for fiskere
- 14** Oppnådde 7. plass på White list
- 16** Paris MoU: Skipsmaskineriet skal sjekkes
- 17** Ulykkestall for 1. halvår 2013
- 18** Valg av skiftordning påvirker ytelsen
- 20** Sikkerhet på hurtigbåter i fokus
- 24** Langt fram til sikker skipsopphugging
- 28** Ballastvannkonvensjonen nærmere målet
- 30** Maritime milepæler: Fra sekstant til e-navigasjon
- 36** Ny info-film for utenlandske fisketurister
- 37** Færre omkom fra fritidsbåt 1. halvår
- 38** Sommerens båtliv i bilder
- 40** Nye fritidsbåter sjekkes av Sjøfartsdirektoratet
- 42** Konkurrer skaper usikkerhet
- 44** Norway is first to sign safety agreement
- 45** International Maritime Health Association
- 46** Hurtigbåtoperasjonen skal gjennomgås
- 47** 24 new registrations in NIS
- 48** Mange velger Norsk Ordinært Skipsregister (NOR)
- 50** Webcadet forenkler opplæringen
- 52** Nytt regelverk for vernede skip på høring
- 54** God marknadføring av norsk flagg
- 57** Sjøfartsdirektoratet lanserer Næringsportalen
- 58** Cruise fotballen i Bergen ga rekordoppslutning
- 60** Blåmyra Open 2013
- 62** Film Service for Seafarers
- 64** Idrettsuken i Aberdeen

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør



Nyttar arbeidet for auka trygg

I år er det 110 år sidan Sjøfartsdirektoratet, den gong kalla Sjøfartskontoret, vart oppretta. Namn og organiseringa har variert gjennom perioden, men hovudoppgåva har vore den same - nemleg å bidra til sikre skip og å førebygga ulykker til sjøs.

Den direkte bakgrunnen for opprettinga av Sjøfartskontoret var dei mange ulykkene som ramma norske skip. Noreg var den gong som no, ein stor sjøfartsnasjon. På 1880-talet oppsto det krise i fraktmarknaden. Noko som særleg gjekk ut over treseglsskips-flåten. Det vart spinka og spart, vedlikehaldet vart redusert og tilhøva for sjøfolka var elendige. Men det hadde også ein kostnad. Standarden på skipa var dårleg og i løpet 1890-talet var det ein sterk vekst i talet på ulykker. Enkelte år gjekk nærare ti prosent av flåten tapt. Frå 1890 til -99 forliste 2050 seglskip og 2716 norske sjøfolk omkom.

Samanlikna med andre sjøfartsnasjonar, særleg England, var dette svært høge tal og ein vart einige om at noko måtte gjerast for å snu utviklinga. Opprettinga av Sjøfartskontoret og vedtaket om ein eigen Sjødyktighetslov var ein del av svaret.

Auka fokus på, og systematisk utvikling av lovverk og tilsyn, ga etter kvart resultat. Talet på forlis og tapte menneskeliv gjekk ned. Det tok likevel nærare 35 år før

forlisprosenten for norske skip var nede på engelsk nivå. Men sidan 1950-talet har Noreg stort sett hatt lågare forlisprosent enn verdsflåten.

I dag kan me slå fast at norske skip seglar under eit kvalitetsflagg og at norske reiarlag er i verdstoppen når det gjeld tryggleik og miljø.

Ei av Sjøfartsdirektoratet sine oppgåver er å føra statistikk over talet på skipsulykker og på arbeidsulykker om bord i skip. Ser ein på statistikken for den siste tiårs-perioden, ser me ein markert nedgang i talet på arbeidsulykker om bord i skip. Eg trur ikkje denne nedgangen er tilfeldig eller at den har kome av seg sjølv. Eg trur nedgangen er eit resultat av systematisk og målretta arbeid frå reiarlag og mannskapet om bord i skipa.

Diverre har me ikkje hatt same utviklinga i talet på skipsulykker. Snarare har det vore ein liten oppgang i perioden. Dette trass i stadig ny teknologi, nye lovar og reglar, kampanjar og tilsyn. Spørsmålet er om me no har



– Eg trur nedgangen i arbeidsulykker er eit resultat av systematisk og målretta arbeid frå reiarlag og mannskapet om bord i skipa, skriv Olav Akselsen.

ILLUSTRASJONSFOTO: KNUTSEN OAS

Increased efforts for safety, is it working?

This year, the Norwegian Maritime Authority celebrates its 110 Anniversary. Although name and organization form has changed throughout the years, the main task remains the same: to contribute to safe ships and preventing accidents at sea.

The Authority was established in light of all the accidents that struck Norwegian ships during the 1800's. Although a large seafaring nation, Norway experienced crisis in the freight market. The wooden sail ships were especially hard hit by the crisis. Pennies were being saved and maintenance was reduced. Sailor's living conditions were miserable. Due to sub-standard ships, there was an increase in accidents. From 1890-99 as many as 2 050 sail ships were wrecked and 2 716 Norwegian seafarers were lost at sea.

Compared to other seafaring nations, especially England, these numbers were extremely high. Something had to be done to change course of this negative development. A part of the answer was to establish a Maritime Authority and pass a separate law on seaworthiness.

Increased focus on and systematic development of legislation and supervision, yielded results. The number of shipwrecks and lost lives decreased. It did, however, take nearly 35 years before the numbers of shipwrecks were down to the same level as the UK. On the whole, Norway has experienced a lower number of shipwrecks since the 1950's than the world fleet combined.

Today, we are pleased to say that Norwegian ships are sailing under the flag of quality and that Norwegian shipping companies are world leading when it comes to safety and the environment.

One of the Authority's responsibilities today is to keep statistics over ship accidents and accidents on board ships. The last ten year period shows a positive decline in accidents on board. I feel confident that this is a result of systematic and combined efforts by the shipowners and the crew on board.

The same positive trend is, unfortunately, not representative for the number of ship accidents. Despite new technology, laws and regulations, campaigns and supervision, there has been a slight increase in ship accidents. Have we, perhaps, reached the optimal level so that a further decrease is no longer possible?

Of course not. We see clear differences between shipowners and appreciate that focus and targeted efforts return positive results. In this issue of Navigare you may read about the shipowning company Knutsen and their efforts to enhance safety on board their ships. A good example on how one may steer the development in the right direction.

Through 110 years, The Norwegian Maritime Authority has worked to promote safety on board Norwegian ships. During the same period, Norway has changed status from one of the worst to one of the best when it comes to safety on board ships.

The Authority will continuously strive to enhance the accident statistics. According to The Ship Safety and Security Act, however, the shipowner stands responsible for life, health, environment and material assets. It is, therefore, with the shipowners and on board the ships that efforts must be placed. If we are able to learn from the best, it should also be possible to reduce the number of ship accidents further. ■

leik?

nådd det optimale nivået, slik at det ikkje lenger er mogleg å få ulykkestalet ytterlegare ned?

Svaret er sjølsagt nei. Me ser at det er forskjell på reiarlag. Nokre reiarlag har få ulykker, andre fleire. Me ser at fokus og målretta innsats gir resultat. I denne utgåva av Navigare er det ein artikkel om reiarlaget Knutsen sin innsats for å betra tryggleiken om bord i reiarlaget sine skip. Som artikkelen syner har arbeidet gitt resultat, og talet på ulykker har gått ned. Nok eit godt døme på at utviklinga kan styrast i positiv retning.

Gjennom 110 år har Sjøfartsdirektoratet arbeidd for å auka tryggleiken på norske skip. I denne perioden har Noreg gått frå å vera ein av verstingane til verdseliten innan tryggleik på skip.

Sjøfartsdirektoratet skal fortsetja med å gjera det me kan for å betra ulykkesstatistikken ytterlegare. Men som det står klart og tydeleg i Skipssikkerhetsloven, er det reiarlaget som er ansvarleg for liv, helse, miljø og materielle verdiar. Det er difor i reiarlaga og om bord på skipa jobben må gjerast. Dersom ein kan læra av dei beste, kan me på nytt få ulykkestala ytterlegare ned. ■

Målbevisst sikkerhetsarbeid gir

Etter fire års målbevisst arbeid for å bedre sikkerheten på Knutsen-rederiets ca. 40 skip, er antall personulykker nå nede på nærmest null. Men resultatet har ikke kommet av seg selv.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Det var administrerende direktør og skipsreder Trygve Seglem som selv satte saken på dagsordenen i 2008. Han ba om at det ble utarbeidet et sikkerhetsprogram for å få bukt med en del uønskede hendelser på skipene. Programmet skulle hete «Committed to Safety».

Safety manager Lars Erling Hanøy ble satt til å lede prosjektet. Han hadde tidligere jobbet med HMS-arbeid i hele rederiet, men ble nå dedikert til å jobbe med sikkerheten om bord på skipene.

– Vi så at sikkerheten ikke ble tatt alvorlig nok i praksis, selv om teorien og prosedyrene var til stede. Dette var også noe kundene våre la merke til. Ulykkesstatistikken var ikke ille, men vi fant en del ting å sette fingeren på – forhold som innebar risiko for personulykker, sier Hanøy.

ENTUSIAST

Flere år i forvegen hadde Hanøy møtt Odd Sevland, som hadde vært sikkerhetsinstruktør i Kristiansand. Sevland ble alvorlig skadet i en arbeidsulykke i 1996, og begynte allerede i 1998 å holde foredrag om hvordan hans egen atferd på jobben var grunnen til at han nesten mistet livet i ulykken.

– Sevlands historie og entusiasme gjorde inntrykk på meg den gangen, og vi engasjerte ham til å produsere sikkerhetsprogrammet «Committed to Safety», fordelt på fire DVDer, forteller Hanøy.



I tillegg er det laget to DVDer, kalt «Active Leadership», der vi fokuserer på hvor viktig det er å ha ledere som går foran i sikkerhetsarbeidet.

– Vi så tidlig i arbeidet med programmet at vi måtte satse på å ha ledelsen med oss på lag. Det kreves ledere som er enga-

sjerte, entusiastiske, har en åpen dialog og er gode rollemodeller for mannskapet, presiserer Hanøy.

GRUPPEOPPGAVER

De fire DVDene som er rettet mot mannskapet har hvert sitt tema: 1. Recognition,



LEDERSKAP: En del av sikkerhetssopplæringen kalles «Active Leadership». Her fokuserer rederiet på hvor viktig det er å ha ledere som er entusiastiske, har en åpen dialog og er gode rollemodeller for mannskapet.

FOTO: KNUTSEN OAS

resultater



LIVSSTIL: For Lars Erling Hanøy er sikkerhetsarbeidet på skipene blitt en livsstil. FOTO: BJARTE AMBLE

2. Root Causes, 3. Shortcuts, deviations and compliance og 4. Payback (sendes ut i høst). I tillegg er det laget gruppeoppgaver til hvert tema, oppgaver som mannskapet jobber med og returnerer til rederiet. Studenter ved Høgskolen Stord/Haugesund har vært med på å analysere svarene, og har også deltatt på skipsbesøk i forbindelse med gjennomføring av programmet.

– Hvordan presenterte dere programmet for mannskap og offiserer?

– Det gjorde vi i første omgang på våre rederikonferanser på Filippinene, i Spania og i Norge, der vi nådde de fleste offiserene og noen av mannskapene.

PERSONLIG OPPFØLGING

Men DVDer, gruppeoppgaver og rederikonferanser er ikke nok til å holde i gang



SIKKERHET: Programmet fokuserer gjentatte ganger på hvor avgjørende det er at sjøfolkene bruker personlig verneutstyr og tar den tid som trengs til å planlegge arbeidsoppgavene.

FOTO: KNUTSEN OAS



RESULTATER: Etter at sikkerhetsprogrammet «Committed to Safety» ble satt ut i livet har antall personskader gått kraftig tilbake.

FOTO: KNUTSEN OAS

et sikkerhetsprogram som «Committed to Safety». Rederiet og Lars Erling Hanøy har derfor satset sterkt på personlig oppfølging av programmet.

For Hanøy er sikkerhetsarbeidet på skipene blitt en livsstil og en oppgave han stortrives med. I løpet av en to-årsperiode rekker han å besøke samtlige ca. 40 skip som rederiet eier og driver.

– Jeg prater da med mannskap og offiserer, og minner om hvor avgjørende det er at de bruker personlig verneutstyr, følger prosedyrer, rapporterer nesten-ulykker og tar den tid som trengs til å planlegge arbeidsoppgaver som skal utføres om bord, forteller han.

For å være sikker på at alle arbeidsoppgaver er skikkelig forberedt, skal det på alle skip gjennomføres et daglig planleggingsmøte. Her går man blant annet gjennom hva som kreves av utstyr, fordeling av roller og gjennomgang av hvilket verkøy som skal benyttes.

NOEN MÅ BETALE

DVD nr. 4 i serien sendes ut til Knutsenflåten i disse dager, med tittelen «Pay-

back». Den handler om at det alltid er noen som må «betale» dersom det inntreffer en ulykke eller en såkalt uønsket hendelse. I tillegg til at den ansatte selv blir skadet, får det konsekvenser for andre hvis han mister helsesertifikatet og må gå i land.

– Dersom for eksempel en filippinsk sjømann må gå i land, kan det også få store konsekvenser for hans familie og slektninger. Det er ikke uvanlig at én filippiner kan brødfø opp til 40-50 andre mennesker i sin familie, forteller Hanøy.

I tillegg til de rent menneskelige konsekvensene, vil uhell på skipene naturlig nok også gå ut over rederiets rykte.

Knutsen-rederiet har investert mange penger i sikkerhetsprogrammet, men rederiet mener samtidig at de har fått god valuta for investeringen. Antall personskader har gått kraftig tilbake de siste årene, og det er bare et fåtall uhell som har medført fravær fra jobben.

– Men, presiserer Hanøy, forebyggende sikkerhetsarbeid er noe du aldri blir ferdig med. Selv om statistikken er positiv, kan du aldri slippe av. ■

MLC-sertifisering i full gang:

Sikrer sjøfolkenes arbeids- og

Proessen med å utstede MLC-sertifikater til flere hundre skip er snart fullført. Sjøfartsdirektoratet har jobbet for at alle sertifikater skal være på plass innen Maritime Labour Convention (MLC) trer i kraft 20. august, men fremdeles er det noen skip som ikke har fått sitt sertifikat.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Ifølge MLC skal lasteskip og passasjerskip med bruttotonnasje på 500 eller mer i internasjonal fart ha et MLC-sertifikat. Til sammen er det drøyt 1.000 norskregistrerte skip må skaffe seg sertifikatet.

Hensikten med konvensjonen er å styrke rettighetene til sjøfolk.

Seksjonssjef Håvard Gåseidnes i Sjøfartsdirektoratet forklarer at sertifikatet er en dokumentasjon på at det enkelte skip rent teknisk er i tråd med konvensjonen, og dessuten at rederiet har rutiner og prosedyrer som sikrer at sjøfolkene deres har arbeids- og levevilkår som oppfyller konvensjonens krav.

For å komme i gang med sertifiseringen, måtte rederiene søke Sjøfartsdirektoratet om et «Declaration of Maritime Labour Compliance Part I» (DMLC I).

– Dette dokumentet beskriver hvilke

norske lover og forskrifter som må være oppfylt for å møte kravene i MLC, og hvilke unntak fra innredningskrav som er innvilget for det enkelte skip, forklarer Håvard Gåseidnes.

EGENERKLÆRING

På bakgrunn av dokumentet DMLC I, har rederiene fylt ut DMLC Part II. Dette er en egenerklæring der rederen punkt for punkt (14 til sammen) fyller ut hvordan kravene i norsk regelverk som gjennomfører MLC er tatt inn i skipenes sikkerhetsstyringssystemer.

Etter at rederiet har signert DMLC Part II, og dermed erklærer at alt er i orden, ber rederiet om en inspeksjon av skipet. Inspektørene skal kontrollere at egenerklæringen (DMLC Part II) stemmer med de faktiske forhold i rederiet og på det aktuelle skipet.

– De fleste skip som skal ha MLC-sertifikat er delegert til et anerkjent klaseselskap. Det er da dette selskapet som



foretar inspeksjonen. Hvis alt blir funnet å være i orden på inspeksjonen, blir DMLC II signert og MLC-sertifikatet utstedes av klaseselskapet. Sjøfartsdirektoratets inspektører foretar inspeksjon av

>>>

MLC certification in progress

Ensures seafarers' working and living conditions

The Issuance of MLC-certificates for hundreds of ships is well on its way. Although the Norwegian Maritime Authority's (NMA) goal has been to complete this before the Maritime Labour Convention (MLC) comes into force on 20 August, a number of ships are still awaiting their certificates.

The MLC applies to all ships engaged in commercial activities. Certification is required for all ships of 500GT and over, making international voyages. More than 1 000 ships registered in the Norwegian Ship Registers NIS and NOR require this certificate.

The purpose of the convention is to strengthen the rights of seafarers.

Håvard Gåseidnes, head of section with the NMA, explains that the certifi-

cate not only documents the ship's technical compliance with the convention but also that the shipowner has implemented procedures to secure the seafarers' working and living conditions.

Shipowners started the certification process by forwarding a "Declaration of Maritime Labour Compliance Part I" (DMLC I).

Gåseidnes goes on to explain that this document describes the relevant

Levevilkår



INTENS JOBBING: DNV har 320 inspektører i arbeid internasjonalt, og de har jobbet og jobber fremdeles intenst for å gjøre unna inspeksjonene på norske skip der de befinner seg rundt om i verden, sier Kjetil Kåsamoen (i midten), Principal Surveyor i DNV. Til venstre hans kollega Senior Surveyor Wenche Marit Lund, og til høyre seksjonssjef Håvard Gåseidnes i Sjøfartsdirektoratet.

FOTO: BJARTE AMBLE

From the left Senior Surveyor Wenche Marit Lunde (DNV), Principal Surveyor Kjetil Kåsamoen (DNV) and Håvard Gåseidnes, Head of Section in the NMA.

>>>

Norwegian legislation to be fulfilled in order to meet requirements in the MLC as well as information regarding exemptions granted by the NMA to the particular ship.

OWNERS' DECLARATION

Based on DMLC I, the shipowner must complete DMLC Part II. This 14 item statement demonstrates which measures have been adopted to ensure compliance with Norwegian regulations to implement MLC in the ship's safety management systems.

Once DMLC Part II has been signed,

the shipowner requests an inspection of the ship. Examinations to ensure that owner's declaration is in accordance with the actual conditions within the shipowning company and on board the ship will then be carried out.

– The majority of the Norwegian registered ships required to carry an MLC certificate are delegated to recognized classification societies. Accordingly, the classification societies will be in charge of inspecting these ships. If all is found to be in good order, DMLC II will be signed and the actual MLC certificate will be issued by the classification society. Gåseidnes

>>>

MLC OG SKIP SARBEIDSLOVEN

Både Skipsarbeidsloven og ILOs konvensjon for sjøfolks arbeids- og levevilkår (MLC) trådte i kraft 20. august 2013.

MLC (Maritime Labour Convention)

Maritime Labour Convention (MLC) gir regler om blant annet helsekrav, arbeidsformidling, ansettelsesavtale, lønnsutbetaling, arbeids- og hviletid, ferie, hjemreiser og lugarer. I tillegg kommer regler om medisinsk hjelp, rederiets ansvar ved sykdom og personskade, krav til arbeidsmiljø, samt trygdeordninger for sykdom og yrkesskade.

Skipsarbeidsloven

De viktigste punktene i den nye loven er:

- Aldersgrensen for sjøfolk heves fra 62 til 70 år. Betyr at de kan jobbe til de er 70 år.
- Stillingsvernet for sjøfolk styrkes.
- Rett for sjøfolk til å fortsette i stillingen ved tvist om en oppsigelse er lovlig.
- Utvidelse og klargjøring av sjøfolks permisjonsrettigheter.
- Arbeidstakernes rett til drøfting og informasjon styrkes. Rederiet gjøres solidarisk ansvarlig for arbeidsgivers økonomiske forpliktelser.
- For NIS-skip er det gitt unntak slik at konkurransedyktigheten til NIS ikke påvirkes i vesentlig grad.
- Ny terminologi: Av hensyn til en kjønnsnøytral lovgivning er uttrykket «sjømann» erstattet med «arbeidstaker» og den nye loven heter derfor «skipsarbeidsloven» (og ikke lenger sjømannsloven).

skipene som ikke er delegert, og utsteder sertifikatet til disse, forklarer Gåseidnes.

HEKTISK PERIODE

DNV (Det Norske Veritas) er delegert ca. 800 av de drøyt 1.000 norskregistrerte skipene som etter konvensjonen må ha MLC-sertifikat. I slutten av august hadde DNV utstedt vel 500 sertifikater til norske skip. Totalt hadde DNV på det tidspunkt utstedt over 2.200 sertifikater til skip fra mange forskjellige flaggstater.

Det var ikke praktisk mulig å oppfylle konvensjonens krav om at alle disse skipene skulle ha sitt sertifikat på plass fra 20. august i år.

– Vi har 320 inspektører i arbeid internasjonalt, og de har jobbet og jobber fremdeles intenst for å gjøre unna inspeksjonene på norske skip der de befinner seg rundt om i verden, sier Kjetil Kåsamoen, Principal Surveyor i DNV til Navigare.

– Hva har vært flaskehalsen?

– Det kan være flere ting. Noen rederier ventet nok litt for lenge med å sette i gang prosessen. På den andre siden var det mye som skulle på plass i regelverket før rederiene kunne gå i gang. I innspurten før 20. august var nok den største utfordringen å finne tilgjengelige inspektører i de havnene skipene befant seg i. Vi oppfordret tidlig til å starte implementering og inspeksjoner, nettopp for å unngå en slik voldsom topp rett før ikrafttredelse, sier Kåsamoen,



STYRKET: Hensikten med Maritime Labour Convention (MLC) er å styrke rettighetene til sjøfolk.

ILLUSTRASJONSFOTO: RUSSEL TRIMS

som regner med at alle sertifikatene for de norske skipene vil være utstedt i løpet av høsten.

I tillegg til DNV er også de andre

anerkjente klasseselskapene engasjert i prosessen med MLC-sertifisering. Sjøfartsdirektoratet tar selv sertifiseringen på et mindre antall fartøyer. ■

ensures that non-delegated ships will be inspected by the NMA's own inspectors.

BUSY TIMES

Approximately 800 of the 1 000 plus Norwegian registered ships that fall under the scope of the convention are delegated to Det Norske Veritas (DNV). In the ending of August, DNV had issued certificates for about 500 Norwegian ships. At the same time, DNV had issued a total of around 2 200 certificates for ships of different flag states.

Unfortunately, it has not been possible to comply with the conventions requirements to have the MLC certificates on board from 20 August this year.

– Kjetil Kåsamoen, Principal Surveyor in DNV, confirms that they have 320 inspectors worldwide who are still working hard to complete inspections of Norwegian Ships.

– What has been the major challenge?

Several factors have been at work. Some shipowners have postponed the process too long. On the other hand, they could not go ahead until necessary regulations were in place. Finding available inspectors in the ship's port of arrival has been the greatest challenge leading up to August 20. To avoid these challenges, DNV early on recommended shipowners to start implementation and inspections says Kåsamoen, who expects that MLC certificates for all Norwegian ships will be issued during the fall.



THE POWER TO HANDLE THE COMPLEXITY OF RISK

Are you
managing
your risk?

Swift and dramatic changes in business conditions, stricter regulations, intense public scrutiny: managing risk has never been so critical – and more complex.

Since 1864, DNV has built a global capacity to help our clients identify, assess and manage risk – whether they are designing and building a new cruise ship to operating a fleet of gas tankers. We can help you handle the complexity of risk and safely improve your business performance.

Classification • Strategy and change • People, competence and the environment
• Verification • Technology and innovation • Operational excellence • Petroleum services

MLC ved havnestatskontroll:

Skip vil ikke bli tilbakeholdt det første året

Inspektørene i de 27 medlemslandene i samarbeidsavtalen Paris MoU fikk fra 20. august i år nok et dokument å kontrollere ved havnestatskontroll, nemlig om skipet har MLC-sertifikatet i orden.



BRUDD: Såfremt vi ikke identifiserer brudd på konvensjonen, vil ikke skip bli holdt tilbake i perioden fram til 20. august 2014, sier underdirektør Einar Aase.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

På grunn av tidspresset på saksbehandling er ennå ikke sertifikatene på plass om bord på alle skip der det er et krav.

– Hvordan vil de norske inspektørene forholde seg når de under havnestatskontroller finner et utenlandsk skip er uten sertifikat?

– I perioden fram til 20. august 2014 vil vi ikke holde tilbake norske fartøy eller utenlandske fartøy i norsk havn som har startet men ikke fullført sertifiseringsprosessen. Dette gjelder såfremt vi ikke identifiserer brudd på konvensjonen, sier underdirektør Einar Aase i Sjøfartsdirektoratet.

Han legger til at dette er i tråd med anbefalinger fra Paris MoU, som ventes å bli praktisert i hele Europa.

Følgende tolv medlemsstater i Paris MoU hadde ratifisert MLC-konvensjonen før 20. august i fjor: Bulgaria, Canada, Kroatia, Kypros, Danmark, Latvia, Nederland, Norge, Polen, Russland, Spania og Sverige. Fra 20. august i år kan disse statene inspisere utenlandske skip i egne havner i henhold til regelverket i MLC.

I en melding fra Paris MoU heter det skip fra stater som ikke har ratifisert konvensjonen ikke skal behandles mer fordelaktig enn skip fra de 12 statene som har ratifisert konvensjonen. De skal tvert imot gjennomgå en enda mer detaljert inspeksjon for å være sikker på at alle forhold er i tråd med MLC, går det fram av meldingen. ■

MLC under Port State Control:

No ships will be detained - the first year

Inspectors of the 27 member states of the Paris MoU who have ratified the MLC have from 20 August this year have been delegated yet another task at port state controls: to ensure that the MLC-certificate is in good order.

Due to increased workload in the case handling process certificates are not yet on board all ships required to have one.

– How will the Norwegian inspectors act during port state controls when they come upon a ship without this certificate?

– No ships, regardless of nationality, will be detained by the Norwegian Maritime Authority (NMA) from now until 20 August 2014. This applies as long as we do not detect violation of the convention, says Einar Aase, Head of Section with the NMA.

This understanding is in line with recommendations from the Paris MoU and is expected to be practiced all over Europe.

The following twelve member states of the Paris MoU ratified the convention prior to 20 August last year and will start to enforce the MLC from 20 August this year: Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Latvia, the Netherlands, Norway, Poland, the Russian Federation, Spain and Sweden.

Paris MoU has stated in a press release that ships from non-ratifying states should not receive any favourable treatment but rather a more detailed inspection to ensure compliance with the MLC. ■



UTVALGET: Her er faggruppen som utarbeidet den nye fagplanen for Sikkerhetsopplæring for fiskere. Fra venstre Jack-Arild Andersen (Sjøfartsdirektoratet), Kjell Olav Halland (Norges Kystfiskarlag), Erlend Hansen (Sjømannsforbundet), Staale Brungot (Ask Safety), Anders Klovning (Fiskebåtrederens Forbund), Per-Otto Åland (Fosfor, nå Sjøfartsdirektoratet), Joakim Marthinsen (Norges Fiskarlag), Randi Marie Lokøy Holtungen (Fiskeri- og kystdepartementet).

FOTO: BJARTE AMBLE

Ny fagplan trådte i kraft 1. juli:

Utvidet sikkerhetsopplæring for fiskere

– Fiskere toppe statistikken over dødsulykker i arbeidslivet. Jeg er derfor glad for at vi nå har fått på plass en forbedret opplæring, sa fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen da hun presenterte den nye fagplanen.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Selv om ulykkestallene synker, er de fortsatt uakseptabelt høye, sa statsråden. Den nye fagplanen medfører at sikkerhetsopplæringen for fiskere (SOFF) tilfredsstillende samme krav som Grunnleggende sikkerhetsopplæring for sjøfolk (IMO-ekvivalent).

En arbeidsgruppe ble i fjor nedsatt av Sjøfartsdirektoratet, som ønsket en gjennomgang av fagplanen i opplæringsmodellen for «Sikkerhetsopplæringen for fiskere». Alle fiskeriorganisasjoner var invitert til denne gjennomgangen, og arbeidsgruppen kom i gang med arbeidet sitt våren 2012. Fagplanen ble godkjent av Sjøfartsdirektoratet 18. juni i år.

Den nye emneplanen legger noe mer vekt på brann delen enn tidligere, og

kurset utvides med fem timer totalt. Årsaken til at det legges mer vekt på brann, skyldes at kurset er gjort IMO-ekvivalent, altså sidestilt med Grunnleggende sikkerhetskurs for sjøfolk. Kurset skal likevel kunne gjennomføres innen en arbeidsuke.

HYPPIGERE REPETISJON

Det er innført krav om kortere tid mellom repetisjonskursene, fra hvert åttende til hvert femte år. Repetisjonskurset blir på ca. 20 timer, og skal kunne gjennomføres på to dager. Dagens aldersgrense fjernes, og det kreves repetisjon så lenge en driver yrkesaktivt fiske.

Dagens tilskudd til ambulerende opplæringsfartøy utvikles, og i stedet vil fiskerne få støtte til delvis dekning av kurskostnader. Støttesatsen vil bli satt slik at dagens egenandeler ikke økes. I tillegg vil det bli etablert en begrenset ordning med

reisestøtte for fiskere som bor langt unna et landbasert sikkerhetssenter. Alle landbaserte sikkerhetssentre kan søke Sjøfartsdirektoratet om å bli godkjent for å tilby sikkerhetsopplæring for fiskere.

Ny og utvidet fagplan og kortere tid mellom repetisjonskursene vil forhåpentligvis bidra til at ulykkestallene i fiskeflåten kan reduseres ytterligere, sa fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen under presentasjonen.

GODKJENTE SENTRE

Sikkerhetssentre som skal tilby Grunnleggende sikkerhetsopplæring for fiskere må være godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Foreløpig (medio august) er det bare to sikkerhetssentre som har slik godkjenning, nemlig Ask Safety AS i Ålesund og Sjøredningsskolen i Stavern. Søknad om godkjenning fra ytterligere ett senter var da under behandling.

Det finnes imidlertid 30 kurssentre som er godkjent for å tilby Grunnleggende sikkerhetsopplæring for sjøfolk.

– For disse kurssentrene vil det være enkelt å søke om godkjenning for kurset som er rettet mot fiskerne. Direktoratet vil behandle søknader om godkjenning så snart som mulig etter at de er kommet inn til oss. Men normalt må det påregnes minst fire ukers behandlingstid på slike søknader, sier avdelingsdirektør Lars Alvestad i Sjøfartsdirektoratet.

Han legger til at det på direktoratets nettsider finnes fylldig informasjon om hvilke krav som stilles for å bli godkjent.

FRA 1981

Sikkerhetsopplæringen for fiskere (SOFF) ble opprettet i 1981. Alle fiskere var omfattet, og det ble gitt både grunnkurs og repetisjonskurs. Avtalen med opplæringsfartøyet «Kongsnes» ble avsluttet fra stats side ved årsskiftet 2012.

Våren 2012 ble det klart at STCW-F konvensjonen som Norge har sluttet seg til var ratifisert av tilstrekkelig mange land, og at konvensjonen ville tre i kraft høsten 2012. Konvensjonen gjelder for fartøy over 24 meter.

Som en del av denne konvensjonen ble det klart at SOFF formelt skulle underlegges Sjøfartsdirektoratet, og at direktoratet skulle ha tilsynsansvar. ■

Norsk flagg et kvalitetsflagg:

Oppnådde 7. plass på White list

Fra 1. juli i år er Norge rangert som nummer syv på Paris MoUs White list, noe som er en stor forbedring fra året før da vi lå på 15. plass. Dette betyr at det norske flagget som registerflagg har blitt enda bedre de siste årene.



Alf Tore Sørheim
Underdirektør
Inspeksjon og
beredskap
Sjøfartsdirektoratet

Å være blant de ti øverste på hvitelisten til Paris MoU innen utgangen av 2015 er et av delmålene i Sjøfartsdirektoratets strategiplan for perioden 2012–2015.

– Vi er veldig godt fornøyd med resultatet på den siste rangeringslisten.

Selv om vi nå er innenfor de ti øverste på listen, slik målet vårt var, kan vi ikke slappe av. Vi må hele tiden ha fokus på sikkerhet – og det er en jobb redere, anerkjente classeselskaper og Sjøfartsdirektoratet må gjøre sammen for å fortsatt bevege oss i en positiv retning, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen i en kommentar til plasseringen.

Når vi i tillegg vet at vi er kvalifisert for videreføring på den amerikanske kystvaktens (USCG) program for kvalitets-skippsfart «Qualship 21», samt er på Tokyo MoUs hviteliste, betyr dette at det norske flagget er å anse som et kvalitetsflagg verden rundt.

Paris MoUs BGW list (Black, Grey, White list) er en oversikt fra flagg som anses som kvalitetsflagg (White list) til flagg som anses som såkalte risikoflagg (Black list). Flagg på svartelisten har høy prosentandel av tilbakeholdelser innen Paris MoU-samarbeidet. Flagg på den grå listen har en gjennomsnittlig tilbakeholdelsesprosent, mens flagg som er på hvite-



SAMMEN: Vi må hele tiden ha fokus på sikkerhet – og det er en jobb redere, anerkjente classeselskaper og Sjøfartsdirektoratet må gjøre sammen for å fortsatt bevege oss i en positiv retning, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

FOTO: BJARTE AMBLE

listen har en lav prosentandel tilbakeholdelser og karakteriseres som et kvalitetsflagg.

STORT FOKUS

Sjøfartsdirektoratet har gjennom de senere årene hatt stort fokus på Norges plassering på Paris MoU-listen – hovedsakelig fordi vi har sett en negativ utvikling. I 2009 var vi helt nede på 19. plass.

Sjøfartsdirektoratet har jobbet hardt for å nå dette delmålet, men det er klart at redere og de anerkjente classeselskapene må være med på laget dersom vi skal kunne komme helt i mål. Løsningen er å unngå tilbakeholdelser på norskregistrerte skip. Da kreves det at havnestatskontrollinspektørene ikke finner

forhold om bord i våre skip som helt klart kan være en fare for liv, miljø eller materielle verdier.

I 2013 har vi økt fokus på norske fartøy i utlandet, og vi vil gjennomføre tre uanmeldte tilsynskampanjer utenfor egne landegrenser. Dersom vi får melding om tilbakeholdelser har vi en grundig oppfølging av disse. I slike tilfeller vil enten et anerkjent classeselskap (på delegerte skip) eller Sjøfartsdirektoratet følge opp i etterkant.

Holdningsskapende arbeid og god informasjon rundt systemet for havnestatskontroll er også viktig for å oppnå målet. Sjøfartsdirektoratet kan informere om havnestatskontroll og assistere dersom man trenger hjelp. ■

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING OM HAVNESTATSKONTROLL

Paris MoU er en administrativ avtale mellom tjuesju sjøfartsmyndigheter, og dekker farvannet til europeiske kyststater og Nord-Atlanteren fra Nord-Amerika til Europa. Årlig gjennomføres mer enn 19.000 inspeksjoner om bord på utenlandske skip i Paris MoU-området havner. Havnestatkontroll er en inspeksjon på utenlandske skip for å se at de opererer i samsvar med internasjonale regler om sjøsikkerhet, miljøvern og sjøfolks arbeids- og levevilkår. Det er et middel for å håndheve overholdelse der rederiet og flaggstaten ikke følger opp sitt ansvar for å sikre etterlevelse av internasjonale regler. Havnestaten kan kreve at feil blir rettet opp, og kan tilbakeholde skipet hvis det er nødvendig.

THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL

The Paris MoU is an administrative agreement between twenty-seven Maritime Authorities and covers the waters of the European coastal states and the North Atlantic basin from North America to Europe. Annually more than 19.000 inspections take place on board foreign ships in the Paris MoU ports

Port State Control is a check on visiting foreign ships to see that they comply with international rules on safety, pollution prevention and seafarers living and working conditions. It is a means of enforcing compliance where the owner and flag State have failed in their responsibility to implement or ensure compliance. The port State can require defects to be put right, and detain the ship for this purpose if necessary.

White – Grey – Black Lists

Rank	Flag	Inspections 2010-2012	Detentions 2010-2012	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
White List 2010-2012						
1	France	306	0	29	14	-1.95
2	Germany	1099	10	91	63	-1.82
3	Hong Kong, China	1559	19	126	92	-1.74
4	Sweden	630	6	55	33	-1.71
5	Greece	1154	14	96	66	-1.71
6	Denmark	1233	16	102	71	-1.68
7	Norway	1697	24	137	101	-1.68
8	Bahamas	2868	47	224	178	-1.64
9	Italy	1384	21	113	81	-1.61
10	Croatia	151	0	16	5	-1.61
11	Finland	477	5	43	24	-1.60
12	Isle of Man, UK	755	10	65	41	-1.59
13	United Kingdom	1683	28	136	100	-1.58
14	Liberia	4179	80	320	265	-1.57
15	Netherlands	3441	68	266	216	-1.53
16	Singapore	1408	25	115	82	-1.52
17	Korea, Republic of	123	0	14	3	-1.44
18	Marshall Islands	2427	56	191	149	-1.38
19	Belgium	250	3	25	10	-1.28
20	China	238	3	24	10	-1.22
21	Gibraltar, UK	1072	26	89	61	-1.22
22	Cyprus	2157	61	171	131	-1.17
23	Malta	4922	159	374	315	-1.11
24	Cayman Islands, UK	315	6	30	14	-1.06
25	Latvia	91	0	11	2	-1.05
26	Bermuda, UK	275	5	27	12	-1.03

LISTENE: Slik ser et utdrag av den siste rankinglisten ut, der Norge har fått en fin 7. plass.

The Norwegian flag is a Quality Flag: Climbs to 7th place on White list

On 1 July this year, Norway ranked as number seven on the Paris MoU's White list, which is a big step forward from last year, when we were number 15. This means that the Norwegian ship registry has become even better in recent years.

Ranking among the top ten on the Paris MoU White list by the end of 2015 is one of the targets in the Norwegian Maritime Authority's (NMA) strategic plan for the period 2012 to 2015.

– We are very pleased with the outcome of the latest ranking list. However, although we have achieved our goal of being among the top ten, we cannot relax. We must keep focusing on safety. Ship-owners, recognized organizations and the NMA must all pull together to ensure that we continue to move in a positive direction, says Director General of Shipping and Navigation, Olav Akselsen.

Norway is also eligible for continuation of the U.S. Coast Guard (USCG) program for quality shipping "Qualship 21" and is on the Tokyo MoU's White list. This means that the Norwegian flag is regarded as a quality flag around the world.

The Paris MoU's BGW list (Black, Grey, White list) is a list of flags that on the one hand are considered quality flags (White list) to flags that are regarded as so-called risk flags (Black list) on the other. Flags on the Black list have a high percentage of detentions in the Paris MoU area. Flags on the Grey list have an average detention percentage, while flags on the White list have a low percentage of detentions and are characterized as quality flags.

MAJOR FOCUS

In recent years, the NMA has had a major focus on Norway's ranking on the Paris MoU list, mainly because we have witnessed a negative trend. In 2009, we were ranked as far down as number 19.

The NMA has worked hard to climb the list. However, it is clear that ship-owners as well as recognized organizations must do their share if we are to achieve our goal. The solution is to avoid detentions on Norwegian registered ships. This requires that port state control officers do not find any conditions on board our ships which can clearly be a danger to life, property or the environment.

In 2013 we have increased our focus on Norwegian vessels abroad and we will perform three unannounced inspection campaigns outside the country. If we receive notice of detentions, we will carry out thorough follow-ups. In such cases, either a recognized organizations (on delegated ships) or the NMA will subsequently pursue the matter.

Promotion of sound principles and good information about the Port State Control system is also important to achieve the goal. The NMA can provide assistance and information on port state control should you need help.

Tre måneders kampanje ved havnestatskontroller:

Sikkerheten til skipsmaskineriet skal sjekkes

De maritime myndighetene i 45 land startet 1. september en kampanje der inspektørene under havnestatskontroller skal ha et spesielt fokus på sikkerheten knyttet til framdrifts- og hjelpemaskineri om bord på skip. Kampanjen kjøres ut oktober måned.

De 45 landene samarbeider gjennom Paris MoU (27 europeiske land) og Tokyo Mou, som består av 18 land i Asia-Stillehavsområdet. Det er antatt at myndighetene i disse landene vil utføre rundt 10.000 inspeksjoner i løpet av den tre måneder lange kampanjen.

Ifølge en melding fra Paris MoU skal inspektørene særlig sjekke den driftsmessige tilstanden og vedlikehold av hoved-

motorer, hjelpemotorer, hjelpeutstyr og relaterte alarmsystemer. De skal også være spesielt oppmerksomme på om mannskapet er fortrolig med nødprosedyrer på systemene på det nevnte utstyret.

Inspeksjonene blir utført i forbindelse med en vanlig havnestatskontroll (PSC). Inspektørene skal benytte en liste som inneholder 12 utvalgte områder når de skal kontrollere kritiske områder ved in-

stallasjoner av framdrifts- og annet maskineri. For å sjekke mannskapets fortrolighet med utstyr og prosedyrer, vil et spørreskjema bli benyttet.

Ved funn av avvik, vil reaksjoner hos havnestaten variere fra å registrere dette og pålegge kapteinen å korrigere avviket innen en tidsfrist, til å tilbakeholde skipet inntil alvorlige mangler er blitt rettet opp. ■

UTGIVELSER FRA SJØFARTSDIREKTORATET!



REGLER FOR FLYTTBARE INNRETNINGER 2013

Dette er det gjeldende regelverket for offshorenæringen. Denne utgaven av Regler for flyttbare innretninger er oppdatert med lov- og forskriftsendringer per 1. mai 2013. Boken inneholder både norsk og engelsk tekst.

Bok og cd, ISBN: 978-82-450-0986-6, kr 895,- Kun bok, ISBN: 978-82-450-0984-2, kr 788,- Kun cd, ISBN: 978-82-450-0985-9, kr 521,-

EXCERPTS FROM THE NORWEGIAN PASSENGER AND CARGO SHIP LEGISLATION ETC. 2013

Denne boken er en engelsk oversettelse av regler for passasjer og lasteskip mv. Regelverket er oppdatert per 1.1. 2013.

Bok og cd, ISBN: 978-82-450-1429-7, kr 599,- Kun bok, ISBN: 978-82-450-1427-3, kr 492,- Kun cd, ISBN: 978-82-450-1428-0, kr 209,-



REGLER FOR PASSASJER OG LASTESKIP MV. 2013

Regelverket omhandler sikkerhet til sjøs, miljø og sjøfolks rettigheter og plikter. Den viktigste endringen er ny forskrift om miljømessig sikkerhet som trådte i kraft 1. juli 2012. Denne erstatter blant annet den tidligere MARPOL-forskriften. Sjøfartslovgivningen med tilhørende forskrifter skal finnes ombord på alle norske passasjer- og lasteskip.

Bok og cd, ISBN: 978-82-450-1478-5, kr 612,- Kun bok, ISBN: 978-82-450-1476-1, kr 506,- Kun cd, ISBN: 978-82-450-1477-8, kr 207,-

PRISENE ER EKSKLUSIVE MVA. OG PORTO.



FAGBOKFØRLAGET

• Ordre@fagbokforlaget.no • www.fagbokforlaget.no • Tlf.: 55 38 88 38

Ulykkestall 1. halvår 2013:

Økning i antall bran- ner om bord

Tallene for antall skipsulykker i den kommersielle flåten første halvår viser en liten oppgang i forhold til samme periode i fjor. Antall personulykker har derimot gått noe tilbake.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Fire personer er registrert omkommet eller savnet i første halvår 2013, mens det i fjor omkom fem personer i fartøyulykker første halvår. I hele fjor omkom 12 personer på yrkesfartøy.

Ser vi på halvårstallene for de tre årene har det vært en jevn, men svak økning for person- og skipsulykker samlet. Antall personulykker er nå nede på samme nivå som i 2011, etter en oppgang i 2012.

– Når det samlede antall ulykker for mannskap og fartøy viser en stigende tendens over de siste tre årene, betyr det

Innrapporterte ulykker 1. halvår 2013 til Sjøfartsdirektoratet

	Januar - juni 2013 pr. 30.6.2013	Januar - juni 2012 pr. 30.6.2012	Januar - juni 2011 pr. 30.6.2011	Årstall 2012	Årstall 2011
Annen ulykke	12	14	10	24	24
Arbeidsulykke/Personulykke	129	138	129	267	234
Brann/Eksplosjon	19	12	9	24	26
Fartøyet er savnet, forsvunnet	0	0	4	1	4
Grunnstøting	42	51	46	110	114
Hardtværskade	0	0	1	1	4
Kantring	3	0	1	5	4
Kollisjon	10	6	5	11	13
Kontaktskade, Kaier, Broer etc	34	29	28	57	51
Lekkasje	7	2	3	8	7
Miljøskade/Forurensing	8	8	10	18	21
Stabilitetssvikt uten kantring	1	0	0	0	1
Total	265	260	246	526	503

Tabellene viser antall innrapporterte ulykker med hendelsesdato i tidsrommet 1.1.2013 til og med 30.6.2013., dvs. første halvår 2013, sammenlignet med 2011 og 2012.

at vi ikke kan slappe av når det gjelder forebyggende arbeid og tilsyn om bord, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Fordelingen mellom de forskjellige kategorier ulykker holder seg noenlunde konstant sammenlignet med tidligere års ulykkestall. Unntaket er kategorien for brann eller eksplosjon, som har økt betydelig – fra 12 i fjor til 19 første halvår i år.

– Det er heldigvis ikke registrert at branner har ført til tap av menneskeliv, men økningen i antall branner er urovekkende. Brannsikkerhet er noe som må tas på alvor, sier Akselsen.

SKUFFENDE

Han reagerer også på at det ikke er noen

bedring i tallet på kontaktskader – for eksempel kollisjon med kai ved anløp:

– Til tross for høyt fokus og gjentatte lovnader fra ferje- og hurtigbåtrederiene, ser vi dessverre fortsatt en oppgang i tallet på kontaktskader. Dette er skuffende, og jeg forventer nå at rederiene setter inn nødvendig tiltak for å snu denne negative utviklingen, sier Akselsen.

Han minner om at det fullt og helt er rederiene sitt ansvar at ulykker og uønskede hendelser ikke skjer. Sjøfartsdirektoratet har gjentatte ganger tatt opp problemstillingen med rederiene, blant annet gjennom egne møter med enkeltrederier, NHO Sjøfart, som tema på konferanser og gjennom direktoratets sine egne kommunikasjonskanaler.

MARITIME SIMULATOR COURSES

We offer high quality simulator courses - full scale;
DP Induction and Advanced, BRM (Bridge Resource management), ECDIS/AIS, Anchor Handling, Offshore loading, Coastal Navigation for Pilot Exemption, etc.

Visit us at www.simsea.no

SIMSEA
REAL OPERATIONS



BRO: Her ser vi en av deltakerne i arbeid på en brosimulator.

FOTO: PROJECT HORIZON

Horizon Research Project:

Skiftordning og ytelse henger



Elisabeth Vaagen Samsøe
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Kan valg av ulike skiftordninger påvirke hvordan du utfører arbeidet ditt? Svaret er trolig ja, ifølge nyere forskning.

En gruppe forskere fra ulike land har gått sammen om et samarbeidsprosjekt for å undersøke virkningen og eventuelle sikkerhetsutfordringer ulike vaktssystemer kan ha på skipsarbeidstakeren.

De har gjennomført realistiske simulatorøvelser på ulike arbeidsoppgaver og sammenlignet 6/6 ordningen med 4/8 ordningen på brua og i motorrommet på lasteskip. Formålet har vært å undersøke hvordan tretthet kan påvirke ytelsen hos erfarne skipsarbeidstakere.

Forskerne mener å ha påvist en klar link mellom arbeidsytelsen og ulike skiftordninger.

SOV DE GODT NOK?

Fikk deltakerne nok søvn? Ifølge rapporten er svaret nei. Ulik grad av mangel på søvn ble observert ved de ulike vaktssystemene. Rapporten viser at en ved 6/6 ordninger får vesentlig mindre søvn. Denne skiftordningen oppfattes også som mer slitsom en 4-on/8-off ordningen. Rapporten viser også at tilfeller av tretthet på 6-on/6-off oppstod raskere enn først antatt.

Deltagerne i alle gruppene var mest sliten på natten og om ettermiddagen. Søvnighetsnivåene var på toppen mot slutten av nattskiftet. Og ved natt- og morgenskiftet var det også flest tilfeller av «sovning på vakt».

HVORDAN BLE YTELSEN PÅVIRKET?

Det ble utført ulike tester på ytelse, for eksempel på reaksjonstid. Reaksjonstiden var vesentlig forverret på slutten av et skift. Verst var reaksjonstiden på slutten av et nattskift og blant de som gikk i 6/6 ordning.

Også kvaliteten på andre deler av arbeidet sank. Som for eksempel kvaliteten på informasjon som ble gitt ved overlevering av vakt.

Rutinepreget arbeid forholdt seg noenlunde upåvirket, mens deltageren fant det mer vanskelig å håndtere nesten-hendelser.

MARTHA

Resultatene fra undersøkelsen er bruk til å utvikle et «Fatigue managing» program kalt Martha. Dette programmet kan brukes

Eksempler på innsamlede data under simulatorøvelsene:

- Hjerneaktivitet, fysisk aktivitet, søvntid, hjerterate, reaksjonstid, stresstest, søvndagbok, intervju, loggbok, demografiske data, evaluering av arbeidsutførelse.
- Simulatorøvelsene bestod av generelle arbeidsoppgaver, men også potensielle hendelser som for eksempel maskinalarmer, nestenkollisjoner o.l.

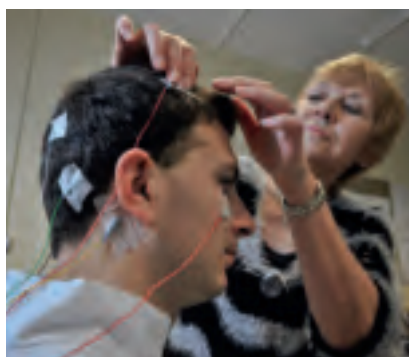
Følgende er involvert i prosjektet:

- Southampton Solent University - Warsash Maritime Academy (Coordinator) (WMA)
- Bureau Veritas - Marine Division, Research Dept (BV)
- Chalmers Tekniska Högskola AB, Dept of Shipping & Marine Technology (Chalmers)
- European Transport Workers' Federation - Nautilus International (ETFN)
- Stockholms Universitet - Stress Research Institute (SRI)
- Charles Taylor & Co - The Standard P&I Club (CTPI)
- European Community Shipowners Associations (ECSA)
- European Harbour Masters Committee (EHMC)
- International Association of Independent Tanker Owners - Intertanko (INTKO)
- UK Marine Accident Investigation Branch (MAIB)
- UK Maritime & Coastguard Agency (MCA)

Prosjektets nettside: www.project-horizon.eu



MASKIN: Simulatorøvelsene bestod av generelle arbeidsoppgaver, men også potensielle hendelser som for eksempel maskinalarmer. FOTO: PROJECT HORIZON



ELEKTRODER:

Elektroder ble benyttet til å måle deltakernes hjerneaktivitet i forskjellige situasjoner. Prosjektet har resultert i en mengde data som kan brukes i matematiske modeller for å forutse potensielle risikoer.

FOTO: PROJECT HORIZON

sammen

for å fastslå tryggere jobbmønstre og bidra til å øke sikkerhet for menneskeliv til sjøs, sikkerheten til det marine transportsystemet og vern av det marine miljø.

Martha skal være tilgjengelig for interessenter som for eksempel skipsledere, maritime myndigheter, ulike flaggstater og IMO.

Prosjekt Horizon har resultert i en mengde data som kan brukes i matematiske modeller for å forutse potensielle risikoer. Prosjektet har oppnådd å gi en mer robust vitenskapelig forståelse av hvordan ulike skiftordninger kan påvirke ytelse.

I Norge har rederiet Eidesvik over flere år gjort forsøk med å bytte vaktplaner til 4/8 ordning. De rapporterer svært gode resultater på den nye ordningen, og beskriver at mannskapet har vært svært positive og deltatt i integreringsprosessen. Ordningen er nå innført fast på alle PSV-fartøy.

SJØSIKKERHETSKONFERANSEN

Sjøsikkekongressen 2013 har en egen sesjon som er viet til problemstillinger rundt skiftarbeid, arbeidsrutiner og hviletid, kalt «Fatigue – tatt på alvor?»

Her vil en av forskerne som deltok i Horizon Research Project presentere resultater fra arbeidet. ■

Mot nye horisonter





FORSTYRRELSER: Flere av hurtigbåtnavigatørene som har svart på spørreundersøkelsen påpeker at det er for mange forstyrrelser på broa under navigering. Sammen med de administrative oppgavene kan dette bidra til at sikkerheten ved overfarten reduseres.

ILLUSTRASJONSFOTO: BJARTE AMBLE

Spørreundersøkelse om sikkerheten på hurtigbåter:

Flere forhold som kan gi økt risiko

Hvordan kan vi beskrive sikkerhetskulturen blant ansatte i hurtigbåtnæringen?

En gruppe forskere har sett nærmere på dette spørsmålet og konkluderer med at flere sider ved sikkerhetskulturen på hurtigbåter vurderes positivt, men at det samtidig er flere forhold som kan øke risikoen for ulykker.



Elisabeth Vaagen Samsøe
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Med hurtiggående fartøy og passasjerer om bord finnes det alltid et potensiale for alvorlige storulykker. Tragiske hendelser, som Sleipnerulykken i 1999 hvor 16 personer omkom og nyere hendelser av mindre omfang de siste 10 årene, har bidratt til at forskere har sett et behov for kartlegging av sikkerhetskulturen i hurtigbåtnæringen.

I 2012 publiserte Studio Apertura, NTNU Samfunnsforskning AS, en rapport om sikkerhet på hurtigbåter. Rapporten bygger på resultater fra en spørreundersøkelse, gjennomført på oppdrag fra Sjøfartsdirektoratet og Forskningsrådet, i samarbeid med fem norske rederier.

Formålet med undersøkelsen var å kartlegge forhold som er av betydning for sikkerheten til sjøs, og gjennom dette gi et innspill til en beskrivelse av sikkerhetskulturen i bransjen.

ULYKKESSRISIKO

Ifølge forskerne var det flere sider ved sikkerheten på hurtigbåter som ble vurdert positivt. Rapporten påpeker at sikkerheten blir

tatt på alvor av både fartøyene og rederiene, og det er også rom for å diskutere sikkerhetsspørsmål.

Samtidig kommer det i rapporten fram flere forhold som kan øke risikoen for ulykker. Et sentralt forhold er høye krav til effektivitet som kan bidra til brudd på prosedyrer.

Resultatene fra spørreundersøkelsen viser også at liten tid til vedlikehold og ettersyn av utstyr blir ansett som en utfordring.

Bemanning blir av mange vurdert som for lav til å kunne ivareta sikkerheten, spesielt gjelder dette de krav som er satt til sikkerhetsbemanningen. Så mange som 43 prosent er uenig i at sikkerhetsbemanningen er tilstrekkelig – og halvparten svarer at de er uenige i at man får mulighet til tilleggsbemanning dersom man har behov for dette.

Flere av navigatørene påpeker at det er for mange forstyrrelser på broa under navigering. Sammen med de administrative oppgavene kan dette bidra til at sikkerheten ved overfarten reduseres.

INFORMASJON

Rapporten påpeker et behov for at Sjøfartsdirektoratet er mer

FAKTA

- Rapporten om sikkerhet på hurtigbåter inngår som en del av et større prosjekt kalt RESCUE, hvor man studerer hvordan sikkerhetskulturer på ulike nivåer påvirker transportsikkerheten. Dette inkluderer myndighets-/tilsynsnivået, og deres betydning for sikkerhetskulturene i den «skarpe enden». Prosjektet er finansiert av Forskningsrådets TRANSIKK-program.
- Sektorene som studeres er maritim transport av gods og passasjer, samt godstransport på jern bane. RESCUE gjennomføres i et samarbeid mellom Studio Apertura/NTNU Samfunnsforskning AS, Safetec og SINTEF.
- Rapporten er utarbeidet av forskerne Kristine V. Størkersen, Jørn Fenstad og Trond Kongsvik.

Link til hele undersøkelsen finner du her:
www.samforsk.no/hurtigbåtsikkerhet

synlig i det arbeidet de gjør for hurtigbåtnæringen. De ønsker blant annet tilbakemelding på innsendte ulykkesrapporter og informasjon om direktoratets kompetanse og det internasjonale arbeidet som gjøres.

Det går også fram av rapporten at mange opplever direktoratets regelverk som komplisert og vanskelig tilgjengelig.

UTFORDRINGER

Rapporten påpeker at utfordringene synes å være knyttet til rammebetingelsene for bransjen, som bemanning, tid til vedlikehold og hvile, administrativ arbeidsfordeling mellom sjø og land, kompetansetilgang etc.

Endringer i denne typen rammebetingelsene vil være et felles ansvar for både myndighetene og rederiene.

Forskerne håper at rapporten kan være et innspill til vurderinger og prioriteringer i det sikkerhetsarbeidet om bord på hurtigbåter, i rederiene og i Sjøfartsdirektoratet.

SAMARBEIDSGRUPPE

I forkant av spørreundersøkelsen ble det dannet en arbeidsgruppe mellom hurtigbåtrederiene og Sjøfartsdirektoratet. Formålet med gruppen var å redusere muligheten for ulykker gjennom dialog og samarbeid.

Resultatene fra rapporten som Studio Apertura har gjennomført er blitt diskutert i samarbeidsgruppen og tatt videre. I gruppen deltar representanter både fra rederienes landansatte og de seilende. Sjøfartsdirektoratet stiller med representanter fra primært fra passasjerskipsavdelingen og Seksjon for risikostyring og HMS.

I de deltakende rederiene jobbes det internt med å gjennomføre tiltakene som kom fram i rapporten. To av rederiene har i etterkant deltatt i en dybdestudie med Studio Apertura. ■

Sjøfartsdirektoratet:

Hurtigbåtrappen tas på alvor

Rapporten om sikkerhet i hurtigbåtnæringen tas på alvor i Sjøfartsdirektoratet. Underdirektør Sonja Hillersøy sier at resultatene fra rapporten blir fulgt opp på forskjellige nivåer.

Hillersøy viser til at rapporten peker på at høye krav til effektivitet om bord kan bidra til brudd på prosedyrer, og at liten tid til vedlikehold og ettersyn av utstyr blir sett på som en utfordring.

– I den forbindelse er Sjøfartsdirektoratet i dialog med Vegdirektoratet og fylkeskommunene med tanke på å få sikkerhetsmomentet inn som et punkt i anbudsmalene. Sjøfartsdirektoratet har sammen med blant annet NHO sjøfart kommentert dagens anbudsmaler, med formål å få sikkerhet på dagsordenen. Foreløpig ligger ballen hos Vegdirektoratet, sier Hillersøy, som ser for seg en fortsatt konstruktiv dialog om temaet.

TILBAKEMELDINGER

I rapporten ble det etterlyst tilbakemelding på ulykkesrapporter som er sendt til Sjøfartsdirektoratet.

– Som en oppfølging av det startet direktoratet i vår en serie vi har kalt «Læring av hendelser», som publiseres fortløpende på våre nettsider www.sjofartsdir.no. Her beskriver vi hendelser som vi kan lære av, og gjerne ulykker som går igjen i statistikkene, sier Hillersøy.

Hun legger til at Sjøfartsdirektoratet i denne serien vil sette fokus på ulike problemstillinger, og informere om regelverk knyttet til temaet.

– Vi håper denne serien kan bidra til læring på tvers av rederi, fartøygrupper og mannskapskategorier, sier Hillersøy.

DIALOG OG FORENKLING

Sjøfartsdirektoratet legger vekt på å være synlig overfor næringen på forskjellige måter.

– Blant annet inviterer vi jevnlig til dialogmøter med både rederier og andre i næringen. Vi deltar også ofte på konferanser og møter der både rederier og sjømannsorganisasjonene er til stede, i tillegg til at vi gjennomfører kampanjer som viser hva direktoratet arbeider med, forteller Hillersøy.

Når det gjelder ankepunktet om at regelverket er komplisert og vanskelig tilgjengelig, viser hun til det omfattende forenklingsprosjektet som er i gang i direktoratet.

– Prosjektet, som har pågått i et års tid nå, går ut på å utforme norsk maritimt regelverk slik at det blir lettere for brukerne å finne fram til de reglene som gjelder, sier underdirektør Sonja Hillersøy. ■

Furuno sees



NIGHT NAVIGATOR 3

- Safe operations, continuous uptime, increased profitability

Night Navigator 3 provides the best available images, night and day. It combines a high-res thermal camera, a high-definition day camera, and a gated image-intensified HD night vision camera into one gyro stabilised gimbal with 360° azimuth rotation.



what you don't

Improve safety and maximise vessels' operational uptime with this ideal solution for object detection. Integration allows automatic target tracking from Furuno plotters and radars.

FURUNO
www.furuno.no

Norge først ute med å tiltre Hong Kong-konvensjonen:

Langt fram til sikker opphugging

Den internasjonale konvensjonen om sikker og miljøvennlig opphugging av skip ble vedtatt av IMO (International Maritime Organization) i 2009. 26. juni i år tiltrådte Norge konvensjonen, som det første land i verden. Men det er ikke forventet at den vil tre i kraft før tidligst i 2020.



Lisbeth Christine Toft
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Konvensjonen kalles Hong Kong-konvensjonen om sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip, fordi den ble vedtatt på en diplomatkonferanse i Hong Kong i 2009. Den har til formål å forebygge, redusere og, så langt det er praktisk mulig, eliminere ulykker, skader og andre uønskede virkninger på helse og miljø som følge av skipsopphugging.

UAKSEPTABLE FORHOLD

Årlig blir 600-700 skip hugget opp. Det er kjent at land som India, Pakistan, Bangladesh, Kina og Tyrkia samlet står for omtrent 95 prosent av verdens opphuggingskapasitet. Samtidig er det slik at en betydelig del av denne virksomheten medfører uakseptable helse- og miljøkonsekvenser.

Sommeren 1998 ble forholdene i skipsopphuggingsindustrien gjort kjent for offentligheten i Norge gjennom media, etter at Bergens Tidende hadde sendt ned et team til Alang i India og strendene utenfor Chittagong i Bangladesh. De kunne rapportere tilbake om

UAKSEPTABLE FORHOLD: Land som India, Pakistan, Bangladesh, Kina og Tyrkia samlet står for omtrent 95 prosent av verdens opphuggingskapasitet. Samtidig er det slik at en betydelig del av denne virksomheten medfører uakseptable helse- og miljøkonsekvenser. Her fra et indisk verft i Mumbai.

FOTO: NTB-SCANPIX



svært dårlige arbeidsforhold i skipsopphuggingsindustrien.

Det var på denne bakgrunn Miljøverndepartementet høsten 1998 ga Sjøfartsdirektoratet i oppdrag å få saken opp på dagsorden i IMOs miljøvernkomité Marine Environment Protection Committee (MEPC).

NORSK UTKAST

Problemstillingen ble første gang tatt opp muntlig på MEPCs 42. møte høsten 1998, og ble fremlagt som forslag til nytt agendapunkt på det påfølgende møtet våren 1999 (MEPC 43). Deretter utviklet

industrien industriretningslinjer for hvordan skipsopphugging skulle foregå.

I årene 2002–2004 utarbeidet ILO (International Labour Organization), Basel-konvensjonen og IMO retningslinjer for opphugging av skip. Disse var frivillige og det ble derfor fortsatt arbeidet aktivt for å få aksept for å utvikle bindende regler i regi av IMO.

Arbeidet ga resultater og 1. desember 2005 vedtok IMOs 24. rådsforsamling en assemblyresolusjon som instruerte MEPC om å utarbeide et utkast til et bindende instrument.

av skip



Norge la frem et utkast til en ny konvensjon på MEPC 54 i mars 2006, som siden er videreutviklet av MEPC.

OMFATTENDE

Konvensjonen er omfattende og stiller krav til både skip, opphuggingsland og opphuggingsverft. Når det gjelder skip stiller konvensjonen krav som gjelder for hele livssyklusen til skipet, samt krav til skip som skal klargjøres til opphugging.

Det skal blant annet føres en innholdsfortegnelse over farlige stoffer og materialer som finnes på skipet, hvor disse

>>>

Norway first to ratify the Hong Kong Convention: Long way to safe recycling of

The International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships was adopted by the IMO (International Maritime Organization) in 2009. On the 26th of June this year, Norway ratified the Convention, as the first country in the world. However, the Convention is not expected to enter into force until 2020, at the earliest.

The Ship Recycling Convention is often referred to as the Hong Kong Convention, because it was adopted at a diplomatic conference in Hong Kong in 2009. Its purpose is to prevent, reduce and, as far as possible, eliminate accidents, injuries and other adverse effects on health and the environment as a result of shipbreaking.

UNACCEPTABLE CONDITIONS

Annually, between 600-700 vessels are scrapped. Countries like India, Pakistan, Bangladesh, China and Turkey account for about 95 per cent of the world's ship recycling capacity. A significant part of this activity has unacceptable consequences for both the environment and for the health of the people who work in this industry.

In the summer of 1998, conditions in the shipbreaking industry were made known to the public in Norway through the media, after a newspaper sent a team to Alang in India and to the beaches off Chittagong in Bangladesh. The reports about very poor working conditions in the shipbreaking industry were shocking and soon after, the Ministry of the Environment assigned the Norwegian Maritime Authority to put the topic on the agenda of the IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC).

NORWEGIAN DRAFT

The issue was first raised at MEPC 42 in 1998 and was presented as a proposal for a new item on the agenda at the next meeting in the spring of 1999 (MEPC 43). Subsequently, the industry developed guidelines for ship dismantling.

In the years 2002-2004, the ILO (International Labour Organization), the Basel Convention and the IMO prepared voluntary guidelines for ship dismantling. All the while, work continued to gain acceptance to develop binding rules under the auspices of the IMO. The work paid off and on 1 December 2005, the IMO assembly adopted a resolution which instructed the MEPC to draft a legally binding instrument.

Norway presented a draft for a new convention at MEPC 54 in March 2006, which has since been further developed by the MEPC.

EXTENSIVE

The Convention provides comprehensive requirements to ships, dismantling countries and recycling yards. As far as ships go, the Convention requirements apply to the entire life span of the ship, including the time when it is going to be recycled. Among other things, there must be an index of dangerous substances and materials found on board, where they are located and in what quantities. In addition, ships must have certificates showing that they meet the requirements of the Convention both in operation and when it is going to be dismantled.

It requires an initial inspection, a renewal inspection, as well as an additional inspection (if there has been major changes to the ship which may affect the fulfilment of the Convention), and a final inspection before the ship is ready for dismantling. The inspections are conducted by the flag state, but the certificates will also be subject to control by other countries through Port State Control.

>>>

befinner seg og i hvilke mengder. I tillegg skal skip ha sertifikater som viser at de oppfyller kravene i konvensjonen både når det er i drift og når det skal hugges opp.

Det stilles krav til en førstegangsbesiktelse, fornyelsesbesiktelse, tilleggsbesiktelse (dersom det har blitt gjort omfattende endringer på skipet som har betydning for oppfyllelse av konvensjonen), samt en siste besiktelse før skipet er klart til opphugging. Besiktelsene gjennomføres av flaggstat, men sertifikatene vil også kunne være gjenstand for kontroll av andre lands myndigheter gjennom havnestatskontrollregimet.

For skip som er klar til opphugging krever konvensjonen at dette kun kan skje på opphuggingsverft i land som er part til konvensjonen og som er godkjent for å håndtere alle stoffene som skipet inneholder.

I forkant av dette skal det utarbeides en skipsopphuggingsplan. Den skal utarbeides av opphuggingsverftet, men konvensjonen krever at det fra skipets

side sørges for at verftet får all nødvendig informasjon til hjelp i dette arbeidet.

DETALJERTE RETNINGSLINJER

I tillegg til selve konvensjonen er det utviklet i alt seks retningslinjer. Disse retningslinjene omhandler både detaljer i opphuggingsprosessen, detaljer knyttet til skips inventarlistene, detaljer knyttet til godkjenning av verft, nærmere om besiktelser og utstedelse av sertifikater, samt retningslinjer om havnestatskontroll. Alle retningslinjene er vedtatt, men det arbeides fortsatt med enkelte av dem i IMO.

Konvensjonen ble ratifisert av Norge etter at Stortinget hadde gitt sitt samtykke til tiltredelse 14. mai. Konvensjonen vil tre i kraft 24 måneder etter at minst 15 stater som representerer 40 prosent av verdenstonnasjen og med tilstrekkelig opphuggingskapasitet har ratifisert, godkjent eller tiltrådt konvensjonen.

I EU pågår det for øvrig også et arbeid med utarbeidelse av en forordning om opphugging av skip. ■

For ships that are ready for dismantling, the Convention requires that this should only be done at yards in countries that are party to the Convention and are authorized to handle all substances the vessels may contain. In advance, a shipbreaking plan must be prepared by the yard. The Convention also requires that the ship must provide the yard with all necessary information to aid in this effort.

DETAILED GUIDELINES

In addition to the Convention itself, a total of six guidelines have been developed. These guidelines deal with the details of the dismantling process, details relating to ship inventory, details relating to the approval of the yard, on inspections and issuance of certificates, as well as guidelines on Port State Control. All guidelines are adopted, but the IMO are still working on some of them.

The Convention was ratified by Norway after the parliament had given its consent to ratification on 14 May. The Convention will enter into force 24 months after at least 15 States representing 40 per cent of the world's tonnage and with sufficient dismantling capacity have ratified it.

The EU is also working on preparing regulation on dismantling of ships. ■



JOIN US - MEETING THE FUTURE

First vessel for our "Next generation Fleet" is to be delivered by Juli 13, 3500 Gr. Tons – 2998 kw – 75,80 mtr, 3200 m3 Hold capacity

Potential candidates to join, are welcome to contact us

Switchboard +47 70 40 25 10

www.solvtrans.no





Nordisk møte i Ålesund:

Drøftet sikkerhet i cruisetrafikken

De nordiske landene samles årlig for å diskutere sikring av havner og skip. I juni var en rekke fagfolk samlet i Ålesund for å lære av hverandre, med ekstra fokus på sikring av cruisetrafikken.



Simon Næsse
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

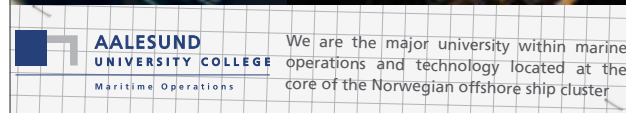
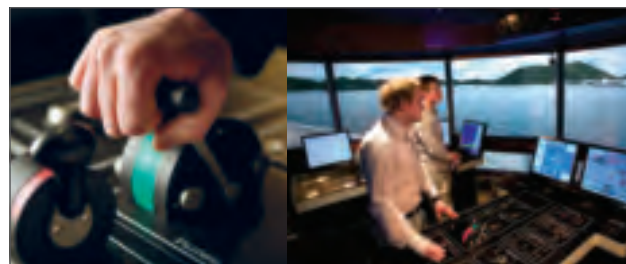
Det var derfor denne gang naturlig å se nærmere på havnene i Ålesund og i Geiranger. Dette er havner med mange hundre anløp i løpet av en sesong. Stor trafikk av passasjerer inn og ut av terminalene krever gode systemer for å opprettholde en god sikkerhet.

Det internasjonale regelverket kalt ISPS koden (International Ship and Port Facility Security Code), har som mål å skape en god sikkerhet om bord i skip og på havnene. I Norge er det Sjøfartsdirektoratet som har ansvar for at ISPS koden implementeres og følges av skipene, mens Kystverket har ansvar for havnene.

Disse årlige møtene er et nordisk initiativ hvor Danmark, Finland, Island, Sverige og Norge møtes for å dele erfaringer.

Kystverket var arrangør for årets ISPS møte, og våre nordiske kollegaer var imponert over både naturen og de gode systemene på disse travle havnene. ■

TRAVELT: Stor trafikk med cruiseskip til blant annet Geiranger, krever gode systemer for å opprettholde god sikkerhet. FOTO: GRY KARLSEN LUNDE, KYSTVERKET



AALESUND UNIVERSITY COLLEGE
Maritime Operations

We are the major university within marine operations and technology located at the core of the Norwegian offshore ship cluster

Maritime Operations

We offer a wide range of courses that combines theory and operational training. Our simulators enables integrated operations with PSV, AH, rig, ship crane, ROV and DP vessels.

Some of our courses:

- DP - Introduction. Basic and Simulator. Seatime Reduction
- BRM / CRM - Tailor made courses for crews operating AH, PSV, Seismic or MP vessels
- Risk Management
- ECDIS / AIS
- Marine Crane
- PEC (Pilot exemption certificate)
- SCTH - Safe Cargo Transport and Handling on Offshore Vessels
- Stability on Offshore Vessels

<http://maritime.hials.no>

mail: maritime@hials.no

phone: +47 70 16 12 00

Ballastvannkonvensjonen nærmer seg målet:

Flere hindringer ryddet av veien

Under siste møtet i IMOs miljøkomité (MEPC) ble flere argumenter mot å ratifisere den såkalte ballastvannkonvensjonen ryddet vekk. Nå gjenstår det bare at stater med drøyt fire prosent av verdens handelstonnasje ratifiserer konvensjonen.



Geir Høvik Hansen
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Tyskland er foreløpig det siste landet som har ratifisert ballastvannkonvensjonen. Det skjedde 20. juni i år. Dermed har 37 stater, tilsvarende 30,32 prosent av verdens handelstonnasje ratifisert konvensjonen. Konvensjonen vil tre i kraft 12 måneder etter at kravet om ratifikasjon fra 30 stater tilsvarende 35 prosent av verdens handelstonnasje er oppfylt.

MEPC vedtok på sitt 65. møte i mai i år en resolusjon som går på innfasing av renskravene i konvensjonen. Det var tidligere ulike krav til innfasing, basert på konstruksjonsdato og ballastvannkapasitet.

HINDRER OPPHOPNING

Kravene til når rensesystemer må være på plass om bord er nå endret, slik at skip konstruert før konvensjonen har trådt i kraft må oppfylle renskravene ved første periodiske besiktigelse av det internasjonale Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP-sertifikatet) etter at konvensjonen har trådt i kraft.

Ved å koble innfasing av renskravet til fornyelsesbesiktelse av IOPP-sertifikatet vil man få fordelt behovet for innstallering av rensesystemer over fem år, mens man ellers ville ha fått en opphopning i forkant av de fem første årene etter at konvensjonen har trådt i kraft.



TØMMER: Målet med ballastvannkonvensjonen er å hindre at fremmede marine arter blir spredd når skip tømmer tankene med ballastvann før de laster om bord olje eller gods.

ILLUSTRASJONSFOTO: KHALED ABDELMOUMEN

Et av argumentene fra enkelte av de store flaggstatene som ikke har ratifisert konvensjonen har nettopp vært at det vil komme en topp i krav til installering av rensesystemer i 2017-2020, og at industrien ikke vil kunne dekke leverings- og installeringsbehovet som da vil oppstå.

Ved den vedtatte endringen vil man unngå en slik topp og etterspørselen vil bli mer jevnt fordelt. Dermed er ikke dette, slik vi ser det, lenger noe argument for ikke å ratifisere konvensjonen.

PRØVEMETODER SKAL STANDARDISERES

Et annet argument som har vært brukt av stater som ikke har ratifisert konvensjonen, er at prosedyrer og metoder for prøvetaking og analyse av ballastvann i forbindelse med havnestatskontroll ikke er tilstrekkelig utviklet og standardiserte.

Man har fryktet tilbakeholdelse av

skip i havnestatskontroll selv om disse har typegodkjente ballastvannrensesystemer om bord og disse er operert i henhold til godkjente prosedyrer.

MEPC 65 vedtok også å innføre en prøveperiode på inntil tre år, der man ikke skal rettsforfølge og holde tilbake skip utelukkende basert på prøvetaking og analyse av ballastvannet. USA har imidlertid reservert seg mot dette.

Prosedyrer og metoder for prøvetaking og analyse skal i prøveperioden videreutvikles, valideres og standardiseres, slik at man får et mest mulig standardisert regime og en god overensstemmelse mellom testing i forbindelse med typegodkjenning og testing i forbindelse med havnestatskontroll.

Dermed skulle heller ikke dette lenger være et argument for ikke å ratifisere konvensjonen. ■

BALLASTVANNKONVENSJONEN

- IMO (International Maritime Organization) vedtok i 2004 konvensjonen om håndtering av ballastvann. Konvensjonen stiller strenge krav til hvordan skip i internasjonal fart skal rense ballastvannet før det slippes ut.
- Målet er å hindre at fremmede marine arter blir spredd når skip tømmer tankene med ballast vann før de laster om bord olje eller gods. Organismer fra fjerne havsstrøk kan i enkelte tilfeller gjøre stor skade på det lokale økosystemet.
- Konvensjonen trer i kraft 12 måneder etter at den er ratifisert av 30 stater som representerer 35 prosent av verdens handelstonnasje. Kravet til antall stater er oppfylt, men det gjenstår enda 4,68 % av tonnasjen.
- Norge tiltrådte konvensjonen i 2006. Tyskland, som den hittil siste staten, ratifiserte konvensjonen 20. juni i år.
- Inntil konvensjonen trer i kraft, har flere land innført egne forskrifter for å hindre spredninger av marine organismer. Norge innførte i 2010 en forskrift som innebærer at skip på vei til norske havner må skifte ut ballastvannet i bestemte avstander fra kysten eller i angitte soner.

BALLAST WATER CONVENTION

- In 2004, the IMO (International Maritime Organization) adopted the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments. The Convention imposes strict requirements on how all ships in international traffic are required to manage their ballast water and sediments to a certain standard.
- Shipping has been identified as a major path way for introducing non-native species to new environments. Invasive aquatic species present a major threat to the marine ecosystems. The Convention aims to prevent the spread of harmful aquatic organisms from one region to another.
- The Convention will enter into force 12 months after it has been ratified by 30 states representing 35 per cent of world's merchant shipping tonnage. The requirement for number of states is fulfilled, but 4.68% of the tonnage still remains.
- Norway ratified the Convention in 2006. Germany is the latest country to ratify on 20 June this year.
- Pending its entry into force, some a number of countries have introduced their own regulations to prevent the spread of harmful marine organisms. In 2010, Norway introduced a regulation stating that ships on their way to Norwegian ports must replace their ballast water at a specific distance from the coast or in designated ballast water exchange zones.

Ballast Water Convention is approaching target: Several obstacles abolished

During the latest meeting of the IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC 65), several arguments against ratifying the so-called Ballast Water Management Convention were done away with. The only remaining thing now, is for States with a total of four per cent of the world's merchant tonnage to ratify the Convention.

Germany is the latest country to ratify the Ballast Water Convention on 20 June this year. Thus, 37 States, representing a total of 30.32 per cent of the world's merchant tonnage have ratified the Convention. The Convention will enter into force 12 months after 30 States representing 35 per cent of the world's merchant tonnage have ratified.

At its 65th meeting in May this year, the MEPC adopted a resolution regarding phasing in of the treatment requirements in the Convention. Previously, there were disparate phasing-in requirements, based on construction dates and ballast water capacity.

PREVENT BUILD-UP

The requirements for when treatment systems must be in place on board have now been changed, so that ships constructed before the Convention's entry into force must comply with treatment requirements at the first periodic inspection of the IOPP Certificate (International Oil Pollution Prevention Certificate) after entry into force of the Convention.

By linking the introduction of treatment requirements to the renewal of the IOPP Certificate, the need for installation of treatment systems will be distributed over five years. Otherwise there would have been a build-up towards the first five years after the Convention's entry into force.

One of the arguments from some of the major flag states that have not ratified the Convention has been that there will be a peak in demand for the installation of treatment systems in 2017-2020 and that the industry will not be able to meet the delivery and installation requirements which will then occur.

The amendment will avoid such a peak and demand will be more evenly distributed. This is then, in our view, no longer an argument for not ratifying the Convention.

TEST METHODS TO BE STANDARDIZED

Another argument that has been used by States that have not ratified the Convention is that the procedures and methods of sampling and analysis of ballast water in connection with Port State Control are not sufficiently developed and standardized. They feared detention of ships despite having type approved ballast water treatment systems on board and operating in accordance with approved procedures.

The MEPC 65 also decided to introduce a trial period of up to three years, where one will not prosecute and detain ships exclusively based on sampling and analysis of ballast water. The United States has, however, reserved itself against this decision.

Procedures and methods for sampling and analysis will be developed, validated and standardized in the trial period, so as to provide a more standardized regime and a good correlation between testing in connection with type approval and testing in connection with Port State Control.

Consequently, this should no longer be an argument for not ratifying the Convention. ■

Navigasjonssystemer i stadig utvikling:

Fra sekstant til e-navigasjon

DP, ECDIS og AIS - noen av mange sentrale forkortelser for de som har sitt daglige virke til sjøs og i maritim industri. De er en del av det moderne språket til sjøs.



Eyvind Bagle
Nestleder
Norsk Maritimt
Museum

Forkortelsene viser til omfattende og nylige omlegginger i navigasjon, sjømannskap og skipsutstyr. Debatter om praksis og sikkerhet kommer til overflaten oftest i forbindelse med forlis og ulykker.

Sjøfart er en «moden bransje» med mange gamle uttrykk som ikke bestandig dekker det som skjer helt nøyaktig. En amerikansk TV-journalist rapporterte i 2010 at offshoreskip som forsøkte å stoppe utblåsningen fra Deep Water Horizon i Mexicogolfen var truet av en orkan, og måtte «pull anchor» og komme seg til havn.

Det var ingen ankrede fartøyer der. Alle skipene var utstyrt med Dynamic Positioning (DP), som innebærer at skipet holdes på plass mot vind, strøm og bølger ved hjelp av justerbare propeller (thrusterer). Maskinene mottar posisjonssignaler fra satellitter, sonar og gyrokompass. Med differensialmodus på GPS-navigasjonen kan skipene selv under de hardeste værforhold finne og holde en posisjon innenfor få meters margin.

DP-teknologien, med røtter tilbake i amerikansk offshoret teknologi fra 1960-tallet og siden videreutviklet blant annet av norske bedrifter som Kongsberg Maritime m.fl., springer ut fra behovene til maritim offshoreindustri og har blitt et selvsagt verktøy der.

OMVELTNING

Offiserer og mannskap som betjener DP-teknologi eller fullintegrerte skipsbroer symboliserer ofte, ikke minst i industriens reklamefilmer, en omveltning i navigasjonspraksis som har skjedd de siste to-tre tiårene.

>>>





FERDIGHETER: Den kommunikasjonstekniske utviklingen betyr ikke at tradisjonelle ferdigheter knyttet til navigasjon og kommunikasjon er fullstendig avleggs, og absolutt ikke at navigatører og skipsførere kan sove på broen, skriver artikkelforfatteren.

FOTO: NTB-SCANPIX

Det virker som et langt sprang fra styrmannen på broen på et fordums linjefartøy som finner posisjonen med sekstant, kronometer og kompass, til dagens navigatør omgitt av skjermer og datamaskiner som styrer skip og last med et par joysticker. Inntrykket gis av kontinuerlig kontroll på hastighet, posisjon og skipets tilstand nærmest med noen tastetrykk eller klikk.

Vår tids navigasjons- og kommunikasjonssystemer til sjøs er resultat av en lang utvikling, og med innovasjoner fra ulike kilder: Militære behov under andre verdenskrig og den kalde krigen, luft- og romfartens navigasjon og de markedsmessige kravene til raskere (og forhåpentligvis) tryggere sjøtransport. Norsk maritim industri har erobret viktige posisjoner innen moderne navigasjonsteknologi, i markeder som preges av skarp internasjonal konkurranse.

ARVEN FRA KRIGEN

Andre verdenskrig ga en sterkt forsert teknologiutvikling, som etter krigen ble tilgjengelig for sivil sektor. Luft- og ubåtkrig, samt diverse teknologi (sonar/asdic m.m.) for oppdagelse av ytre objekter, kan som stikkord minne om at hurtigst mulig kurs- og posisjonsbestemmelse ble spørsmål om liv og død.

Radar (Radio Detection and Ranging), opprinnelig utviklet på 1930-tallet, ble tidlig tatt i bruk på begge sider og stadig raffinert under krigens gang. Prinsippet er en roterende antenne som sender ut høyfrekvente radiobølger (pulser), når disse treffer et objekt blir de reflektert og ekkoet fanges opp av radarantennen og projiseres som et bilde på radarskjermen.

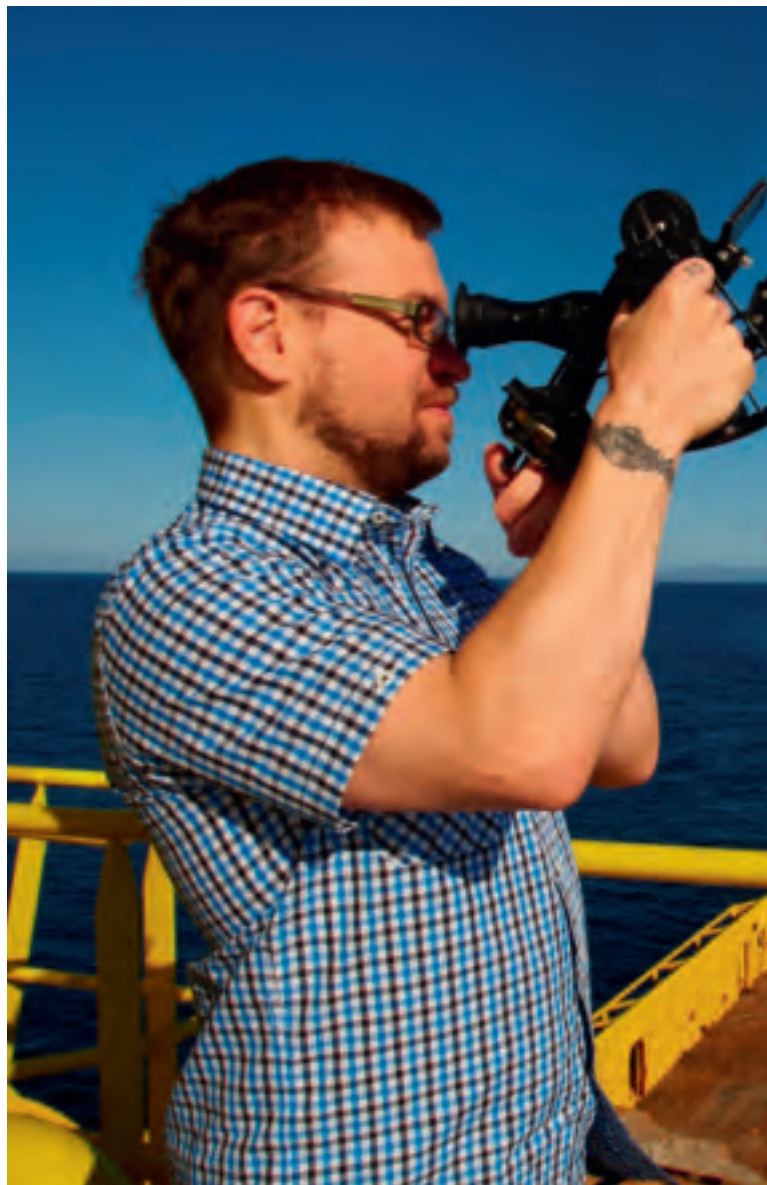
Fartøyer ble utstyrt med radar, men prinsippene ble også brukt til utbygging av større sendestasjoner for kontroll utvalgte geografiske soner. Radar fylte flere behov – for posisjonsangivelse, i trafikk kontroll og som et verktøy for å unngå kollisjon.

SKIPSFARTEN TIL GODE

Etter krigen ble det tatt initiativ for at teknologien skulle komme verdenshandelen og skipsfarten til gode. Om bord på skipene førte det britiske selskapet Decca an med sin Marine Navigator Mark IV, lansert i 1947. Til å begynne med var den først og fremst funksjonell i den sterkt trafikkerte engelske kanalen. Frem mot 1970-tallet ble Deccas system utvidet til å dekke 38 «kjeder» i Europa, Nord-Amerika, Sør-Afrika, Australia, Japan, India og Persiabukta.

Radaren gjennomgikk på 1950-tallet en utvikling fra «relativ bevegelsesvisning» (hvor eget skip er fast plassert i midten) til «sann gjengivelse» (hvor eget skip beveger seg). Dette ga mer presis plotting, samtidig som lesing av radarskjerm forble en krevende øvelse med flere usikkerheter om hva som faktisk kom til syne på skjermen.

Den store tekniske utviklingen innenfor navigasjons- og kommunikasjonssystemer stilte også nye krav til opplæringen. Om etterkrigstidens navigasjonstrening ved institusjonene i Vestfold heter det blant annet: «Det var selvsagt ikke til å unngå at den raske utvikling under krigen ville sette sitt preg på navigasjonsområdet hvor radar, ekkolodd, gyrokompass mm for alvor ble tatt i bruk. Effektiv utnyttelse av disse kostbare instrumenter



RESERVE: Som reserveløsninger i tilfelle systemavbrudd, må papirkart, kompass og kanskje til og med sekstant tas med.

FOTO: FINN JØRGENSEN

krevde teoretiske og praktiske kunnskaper som vanskelig kunne erverves på egen hånd om bord. Det ble derfor arrangert kuser i gyro og radar for praktiserende navigatører».

ATOMUBÅTER OG SATELLITTER

Under 1950-tallet var det en rivende utvikling av store tekniske systemer for navigasjonsassistans. I den vestlige blokken var utbyggingen av amerikanernes Loran C fra 1957 – ambisjonen var et globalt sendernett av (store) sendestasjoner som også ville komme sivil maritim virksomhet til gode.

Atomubåtene USS Nautilus' og USS Skates' seiling under Nordpolen i 1958, som vakte enorm oppsikt, ble utført med nye



og avanserte systemer for akselerasjonsutledet navigasjon. Slike systemer ble utviklet på begge sider av jernteppet, for ubåter som tilbragte månedsvis i neddykket tilstand.

Sovjetunionens oppskyting av satellitten Sputnik 1 i 1957 var en milepæl som peker frem mot det GPS- og kommunikasjonsfunnet vi har i dag. Forskere ved Johns Hopkins-universitetet i USA snudde oppgaven fra å tolke satellittsignaler til å spore satellittens bane, til å bruke nøyaktig posisjonerte satellitter til å kunne navigere på jorda.

Amerikanerne tok i bruk satellittbasert navigasjon militært i 1964. Teknologien ble frigjort for kommersiell sivil bruk i 1967.

SJØTRANSPORTEN ØKER

Etterkrigstiden inntil 1973 var preget av stor økonomisk vekst i den vestlige verden, og fra 1960-tallet kom Japan og andre østasiatiske land for alvor inn i den globale varehandelen.

Skipsfarten på verdenshavene har økt som følge av dette. For eksempel har omfanget av oljetransport til havs økt fra omtrent 1,4 millioner tonn i 1970 til 2,7 millioner tonn i 2010. Samme periodes varetransportvekst til sjøs var enda større, fra 600 000 tonn til i overkant av 3,3 millioner tonn.

Det blir også fraktet vesentlig mer kjemikalier til sjøs, noe som har stilt nye krav til sikkerhet og navigasjon. De tettpakkede «sjøkorridorene» ble enda mer tettpakket, for en del med farlig last, samtidig som nye seilingsruter kom til med anlegg av nye havner og containerterminaler.

INTERNASJONALE REGLER

På 1970-tallet kom for alvor de internasjonale, forpliktende avtalene til sjøs, etter flere ulykker med tap av menneskeliv og store konsekvenser for marint miljø. Forhistorien er lengre; FNs maritime organisasjon IMO ble opprettet i 1959, og «grunnloven» SOLAS (International Convention on Safety of Life at Sea) med sine krav til navigasjonsutstyr og -prosedyrer har opprinnelse tilbake til Titanics forlis i 1912.

Internasjonale regler medført at nasjonal- og flaggstatenes ansvar er overført til kontroll av etterlevelse innenfor respektive territorialfarvann og for egne fartøy som skal pløye verdenshavene.

IMO har også tatt del i teknologiutviklingen. I 1979 ble Inmarsat (International Maritime Satellite Organization) grunnlagt som en stiftelse under organisasjonen. I dag er Inmarsat et verdensledende satellittselskap, med global dekning, som leverer tjenester til blant annet media, telekommunikasjon og luftfart.

Utgangspunktet var altså å benytte satellitteknologien for å bedre sikkerhet og navigasjon til sjøs, og norske bedrifter har vært sentrale i utviklingen. Telenor har gjennom sitt datterselskap Marlink vært en aktiv og deltakende eier i Inmarsat-systemet. Det norske firmaet Elektrisk Bureau/Nera var blant verdens ledende både som utvikler og produsent av Inmarsatstasjoner om bord og i land.

KARTREVOLUSJONEN

Ved inngangen til 1980-årene var elektronisk navigasjonsteknologi et allment fenomen, og kimen til satellittbasert navigasjon var mer enn sådd. Den raske utviklingen av datakraft, og ulike prosjekter for å gjøre denne tilgjengelig for skipsfart (for eksempel det norske Taimyr-prosjektet på begynnelsen av 1970-tallet), ga grobunn for industriutvikling hvor også norske bedrifter som Norcontrol (i dag del av Kongsberg Maritime), Telenor/Marlink, Zenitel, Scana Morland med flere har hevdet seg med styrke.

Nå akselererte en utvikling som etter hvert medførte at kort- og mellombølgeradioens tid som primær kommunikasjonskanal var forbi. Med dette vinket også verdens handelsflåter farvel til en yrkesgruppe som ved inngangen av 1900-tallet hadde symbolisert den kommunikasjonsstekniske revolusjonen til sjøs – radiotelegrafistene.

I dette tiåret startet også en kartrevolusjon, som maritim bransje på sett og vis fortsatt er inne i. De første elektroniske kartene ble utviklet på begynnelsen av 1980-årene. Databaserte kart, med fleksibel visning av en rekke symboler og informasjon

>>>



UTVIKLING: Her ser vi hvordan virkeligheten var på 40-tallet, med kapteinen på skipet D/S Kysten ved radaranlegget.

FOTO: SCHRÖDER/NORSK MARITIMT MUSEUM

som hittil hadde krevd hyllemeter med plass om bord, fant raskt veien til sivil skipsfart. Her var også norske bedrifter tidlig på banen. Den norske bedriften C-Map i Egersund kjøpte teknologien og opparbeidet seg en markedsledende posisjon. Selskapet ble kjøpt opp av amerikanske Boeing i 2007.

Elektroniske kart har sammen med datateknologi og satellittbasert posisjonsangivelse, hvor GPS (Global Positioning System, med røtter tilbake til 1973) er det dominerende, gitt nye systemer for elektroniske navigasjonssystem (ENS) for skip. Tidlige varianter bestod for eksempel av at man kombinerte informasjon om skipets posisjon, hentet fra radar (for eksempel Loran C) og radionavigasjonssystemet med et bilde fra radaren på en dataskjerm, hvor bakgrunnen var en vektor, eller rastret bilde, av et kart over et geografisk område.

DATANAVIGASJON

I løpet av 1990- og 2000-tallet har man med koblingen av informasjoner mot elektroniske kart fått ECDIS (Electronic Chart Display and Information System), integrerte systemer for navigasjon, radar- og sonardeteksjon mm på skipsbroen.

Datanavigasjonen er assistert med systemer for sporing

(tracking) av fartøyer (som AIS, Automatic Identification System) registrering av tidevann- og strømforhold, metrologifunksjoner (delvis med data hentet fra skipets egne sensorer) med mere, som forhåpentligvis gjengis korrekt og med god lesbarhet på det utstyret som navigatørene betjener.

Kontinuerlig posisjons- og sikkerhetsinformasjon gis, og alarmer går hvis farer oppstår. ECDIS brukes utstrakt både i kystnær og havgående skipstrafikk, med flere varianter for lyst- og fritidsbåtmarkedet.

Med døgkontinuerlig GPS tilgjengelig har ECDIS vist stor nytteeffekt, særlig når sikten er begrenset. I motsetning til de fleste GPS-systemer som brukes av «folk flest» i mobiltelefoner og biler, brukes til sjøs gjerne mer finmasket posisjonsangivelse. Fra en vanlig 100 meters feilmargin går man gjerne ned til 5 meter eller mindre ved bruk av differensial modus (DGPS). Differensialkorreksjoner lastes ned fra Inmarsat-satellitter. GPS-data lagres sammen med en rekke andre data i skipenes VDR, Voyage Data Recorder, også kjent som skipsfartens «svarte bokser».

En annen stor fordel ved elektroniske kart er raske dataassisterte oppdateringer. Den manuelle oppdateringen av potensielt tusenvis av kart som ble oppbevart om bord har tidligere vært et møysommelig og tidkrevende arbeid for skipsoffiserer.

SKJÆR I SJØEN?

ECDIS og globale, satellittbaserte kommunikasjonssystemer har blitt en selvsagt del av broutrustningen i de fleste handelsfartøyer av noen størrelse, overalt i verden. For å fremme de gunstige effektene av denne teknologien ytterligere, har IMO innfaset en seksårsperiode fra 2012 hvor ECDIS pålegges for verdens handelsflåte, med ulike krav, ut i fra lastekategorier og fartøyet alder.

For at dette skal ha ønsket effekt, må det fra nasjonale myndigheters side sørges for fortsatt tetting av hullene for den elektroniske kartdekningen rundt om i verden. En DNV-rapport fra 2008 oppgir at dekningen varierte fra 49 til 100 prosent på elleve representative internasjonale skipsruter. En nylig artikkel i tidsskriftet Marine Electronics & Communications peker også på rederienes og leverandørindustriens ansvar for at godkjente kartgrunnlag og datakilder benyttes. Artikkelen gir et interessant innblikk i hvordan større rederier bruker en «mixture» av kartdata som grunnlag.

Artikkelen viser også til en internasjonal studie som indikerer at en betydelig del av verdens handelsflåte opererer med ikke-godkjent kartmateriale, og i erkjennelsen av dette har flertallet fortsatt beholdt papirkart om bord som viktig back-up og referanse for sine mannskaper.

Det blir hevdet at prosenten som faktisk benytter godkjente kart kan være så lav som 15 prosent, og blant flere grunner for dette ligger også ønsket om innsparing av høye bruksvederlag for typogodkjent kartmateriale. Harmonisering og etterlevelse vanskeliggjøres også fordi leverandører lager utstyr som er kompatible med ulike datakilder.

PRESS PÅ NAVIGATØRENE

ECDIS og den kommunikasjonstekniske utviklingen betyr ikke at tradisjonelle ferdigheter knyttet til navigasjon og kommunika-



PROBLEMER: En betydelig del av verdensflåten opererer med ikke-godkjent elektronisk kartmateriale. Flertallet har derfor beholdt papirkart om bord som en viktig back-up og referanse.

FOTO: FINN JØRGENSEN

sjon er fullstendig avleggs, og absolutt ikke at navigatører og skipsførere kan sove på broen. Som reserveløsninger i tilfelle systemavbrudd, må papirkart, kompass og kanskje til og med sekstant tas med. En annen ting er i hvilken grad ferdigheter i bruken av dette utstyret faktisk sitter i hodet og fingrene, når de sjelden brukes.

Ulykker og forlis skjer fortsatt, og ofte er et av de sentrale spørsmålene hvordan mannskap og skipsførere kunne unngå å tyde informasjonen som navigasjonssystemene hadde gitt dem.

Slike tilfelle kjenner vi mange av fra norskekysten, så vi kan jo ta et tilfeldig eksempel fra Stillehavet: I 2011 grunnstøtte den to år gamle 24 000-tonneren Sichem Osprey på Cliperton Island fordi mannskapet feiltolket øyas radarbilde som en regnsky. Grunnstøtingen var ifølge shippingavisen Tradewinds «another puzzling case of a ship equipped with modern navigational technology hitting an island in the middle of the ocean».

Parallelt med at ECDIS og annen navigasjonsteknologi skulle medføre en sikrere og enklere navigasjon, ser man også tendenser til at aktsomhetskravene til navigatørene skjerpes. Tidspres og arbeidsbelastning kan utviske fordelene som navigasjonsteknologien gir. Enkelte har for eksempel pekt på paradokset med at det er forbudt å kjøre bil og holde mobiltelefon på samme tid, mens tilsvarende multitasking nærmest kan ses som en forutsetning for å få oppgavene gjort til sjøs.

E-NAVIGASJON

I årene som kommer vil likevel omleggingen til enda mer integrerte datakommunikasjons- og navigasjonssystemer fortsette. ECDIS og elektroniske navigasjonskart reduserer tross alt sann-

synligheten for grunnstøting med 30 prosent, ifølge DNV (Det Norske Veritas). DNV ser for seg at vi i årene mot 2020 vil se at skipsførere, havnemyndigheter, rederier m.fl. bruker mer informasjon for optimalisering av skipstrafikken.

For eksempel vil værruting ikke lenger bare være et spørsmål om å unngå dårlig/farlig vær, men også det å bruke tilgjengelige data til å finne den mest økonomiske og miljøvennlige reiseveien. Enkelte avanserte rederier og skip er delvis her allerede, men utsikten er altså at dette skal gjelde merparten av internasjonal sjøfart.

Konseptet e-navigasjon handler om tilgang på, prosessering og presentasjon av enorme mengder data som er hentet både lokalt og over lange distanser, og å bruke disse dataene for avgjørelser om bord og til lands hos rederier, havnemyndigheter mm.

MER MILJØVENNLIG

IMO og andres visjon er at verdens skipstrafikk skal integreres i et global, satellittbasert styringssystem, som blant annet kan regulere drivstoffsløsing og utslippsfaktoren ved at skipene får best mulig rute fra den ene havnen til den andre. Gevinsten kan være en mer miljøvennlig skipsfart ved at liggetid og utslipp fra hurtigst mulig seilende skip kan reduseres.

En av mange utfordringer er å sørge for harmonisering av de mange og ulike navigasjons- og havnologistikk-systemene som finnes.

Fremtiden er jo uvis. Nye navigasjonsutfordringer oppstår med vindmølleparker og mat- og energiproduksjon til sjøs. Smeltingen av polarisen kan komme til å omforme ikke bare verdenskartet, men også verdens sjøkart. ■

Sjøfartsdirektoratet støtter ny info-film:

Bedre sikkerhet for utenlandske fisketurister

Sjøfartsdirektoratet er bekymret for sikkerheten blant fisketurister. Rundt en tredjepart av de totalt 30 omkomne i fritidsbåtulykker i 2012 var utenlandske – flere av dem fisketurister. Direktoratet har derfor bidratt til at en informasjonsfilm er blitt oversatt til flere språk.



SIKKERHET: Her ser vi hovedfiguren i animasjonsfilmen som skal sette fokus for økt sikkerhet for fisketurister.



Dag Inge Aarhus
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

I forbindelse med sikkerhetsarbeidet ble Sjøfartsdirektoratet, sammen med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, i april oppmerksomme på at utleier Thore Erling Pettersen fra Bessaker i Trøndelag

hadde tatt initiativ til å lage en sikkerhetsfilm som fisketuristene får se før de leier båt. Dette initiativet ønsket direktoratet å støtte, og har dermed bidratt til at filmene nå er oversatt fra tre til seks ulike språk, nemlig russisk, polsk og tsjekkisk i tillegg til engelsk, tysk og norsk.

– Vi syntes at dette var et svært positivt bidrag til å gjøre fiskeferien tryggere for turistene. Filmen setter fokus på viktige sikkerhetsmomenter og det var og bakgrunnen for at vi ønsket å bidra med støtte til dette flotte initiativet, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

OPPLEVDE TRAGISK ULYKKE

Utleier og turistvert Thore Erling Pettersen opplevde i 2008 at fire tyske

fisketurister som ferierte på hans rorbuer omkom i en kantringsulykke. Tankene om hvordan han som utleier på best mulig måte kunne formidle sikkerhetsbudskap til turistene ble sentralt i hvordan han bearbeidet opplevelsen av den tragiske ulykken. Da kom ideen til en sikkerhetsfilm.

I første omgang var den tenkt for de lokale utleierne på trøndelagskysten, men med støtten fra blant annet Sjøfartsdirektoratet er budskapet nå for alle og på mange språk.

– De fleste som tilbyr denne typen tjenester til utenlandske turister er seriøse aktører som tar sikkerhet på alvor, og mange turister er dyktige båtbrukere. Likevel ser vi at det hvert år omkommer flere utenlandske turister. Det må vi prøve å gjøre noe med – og der vil denne filmen være et godt bidrag, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

BIDRAG TIL ØKT KUNNSKAP

Samarbeidet med DSB (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap) er vik-

tig i dette arbeidet, og bidrar til at en kommer enda lenger ut med sikkerhetsbudskapet.

– DSB vil bidra til at utenlandske turister får økt kunnskap om hvordan man kan ferdes i norsk natur på en mest mulig sikker måte. I tillegg håper vi det bidrar til å styrke tilliten til turistnæringen i Norge, sier fungerende direktør Torill F. Tandberg i DSB.

For Sjøfartsdirektoratet og DSB blir dette også en videreføring av arbeidet som startet i fjor. Da ble det i samarbeid med en rekke andre instanser satt i gang en informasjonskampanje rettet mot utenlandske fisketurister samt mot de som driver utleie. I mange tilfeller handler forebygging om å gi kunnskap til de utenlandske turistene.

– Vi tror ikke at utenlandske turister er mer risikovillige enn nordmenn, men er av den oppfatning at det handler om manglende kunnskap om forholdene langs norskekysten og godt sjømannskap, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen. ■



MEDIA: Nokre av medieoppslaga hittil i år.

FAKSIMILE: BENTE AMANDUSSEN

Færre omkom frå fritidsbåt første halvår:

Berre to av ti omkomne brukte flytevest

Ti personar omkom i fritidsbåtulykker i første halvår 2013. Førebels tal i Sjøfartsdirektoratet viser at berre to av desse brukte flytevest.



Dag Inge Aarhus
Kommunikasjonsrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

siste åra.

NEDGONG

Tala over ulykker med fritidsbåtar kan variera mykje fra halvår til halvår sidan fritidsbåtbruken mellom anna er avhengig av vertilhøva. Dersom ein ser bort frå slike faktorar, er tala for første halvår i år vesentleg lavare enn første halvår i fjor, då det var registrert 17 omkomne frå januar til og med juni.

– Sjølv om dette er førebels tal, er det likevel skremmande at så mange ikkje bruker vest, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen i ein kommentar. Han tenker då også på det sterke fokuset det har vore på bruk av vest dei

– Det er først når vi får tala frå heile 2013 vi kan slå fast om det er ein nedgong i ulykkene. Men det er uansett positivt at det i år har vore færre dødsulykker enn i fjor i samme periode, seier Akselsen.

MENN OVER 60

For øvrig viser statistikken at det framleis er godt vaksne menn som i hovudsak misser livet i ulykker med fritidsbåtar. Alderen på mennene er denne gong gjennomsnittleg over 60 år, noko som er litt høgare enn tidlegare år. Tala viser også at det berre er ei kvinne som har mista livet i første halvår.

Sjøfartsdirektoratet har også i år satsa sterkt på haldningsskapande arbeid.

– Men det synes diverre å vera eit stykke igjen før alle som nyttar fritidsbåt

FRÅ STATISTIKKEN:

- Ni av ti omkomne var menn - kvinna var 46 år.
- Gjennomsnittsalderen for dei ni mennene var 63 år. (Snittalderen for alle 10 var 61 år)
- Av dei ti omkomne var det sju norske, to tyskarar og ein frå Russland
- Berre to av dei ti omkomne brukte flytevest
- Tre av ulykkene skjedde i samband med fortøying eller av- og påstigning langs kai. Den omkomne var då åleine i båten
- Samtlege omkomne brukte åpne båter, men det var ingen dødsulykker med kano/kajakk.

er like flinke til å tenka tryggleik, seier Akselsen.

Oppslag i media har vist at det også etter 1. juli i år har vore fleire dødsulykker i samband med bruk av fritidsbåt, men dei endelege tala frå Sjøfartsdirektoratet vil ikkje verta presentert før på nyåret. ■

Sommerens

Sjøfartsdirektoratets aller første fotokonkurranse basert på bilder fra fritidsbåtfolket er i havn, og vinnerne er plukket ut. Vi kunne gjerne tenkt oss enda flere deltakere, men blant de ca. 40 bildene vi hadde å velge blant, fant vi verdige vinnere.



Aksel Nordholm fra Tønsberg stakk av med førsteprisen og et gavekort på fotoutstyr på 5.000 kroner for sitt sjarmerende bilde. Nordholm har bakgrunn fra sjøen og jobber nå i den maritime næringen på land. Bildet

Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

viser hans barnebarn foran i baugen, sammen med familiens hunder. Lenger foran ser vi bestemor i kajakk. Bildet er tatt i Slepevika på Håøya i nærheten av Porsgrunn i slutten av juli. Og noe vi setter pris på i Sjøfartsdirektoratet så er at alle om bord har flytevest – også de firbeinte.

1. premie

Foto: Aksel Nordholm.

Disse bildene får hederlig omtale:



Foto: Tore Chr. Halvorsen



båtliv i bilder

Gaute Bakli fra Oslo fikk 2. plass med sitt idylliske bilde av en RIB farende over blankt hav i solnedgangen. Fart og idyll gir en spennende kontrast. Bakli skriver at bildet er tatt en vakker aprilkveld i år med Langøya og Holmestrand i bakgrunnen – i like under 60 knop. Bildet skaffet ham et gavekort på 2.000 kroner.

Tore Chr. Halvorsen fra Gressvik ved Fredrikstad sikret seg 3. plassen med bildet av blide ungdommer som går i land på et svaberg en vakker sommerdag. De bruker sjøen til sportslige aktiviteter, men kan også unne seg avkobling i en rolig vik. Gavekort på 1.000 kroner til Halvorsen.

I tillegg til de tre vinnerbildene har juryen plukket ut ytterligere tre bilder som gis hederlig omtale og hver sin ryggsekk. Det viste seg i etterkant at to av bildene i denne kategorien var tatt av samme fotograf, nemlig Trond Hovland fra Gurskøy sør for Ålesund. Det tredje bildet er innsendt av Tore Chr. Halvorsen, som også vant 3. prisen for beste bilde.

Sjøfartsdirektoratet takker for deltagelsen og håper at enda flere vil være med neste sommer.



2. premie

Foto: Gaute Bakli.



3. premie

Foto: Tore Chr. Halvorsen.



Foto: Trond Hovland



Foto: Trond Hovland

Nye fritidsbåter sjekkes av Sjøfartsdirektoratet:

Båtkjøpere skal føle seg trygge

I henhold til europeisk regelverk skal alle fritidsfartøy mellom 2,5 og 24 meter, som importeres til eller produseres i Norge, oppfylle en minimumstandard i forhold til sikkerhet. Sjøfartsdirektoratet har fra i vår foretatt flere tilsyn for å sjekke om kravene oppfylles.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Det handler om en bestemmelse helt tilbake fra 16. juni 1998, som krever at fritidsbåter skal være CE-merket. Kravet, som gjelder hele EØS-området, viser at produktet er produsert i henhold til EU-regelverket.

Underdirektør Alf Tore Sørheim opplyser at Sjøfartsdirektoratet hittil i år har foretatt 13 tilsyn på fritidsfartøy. Fire utstilte fartøyer ble inspisert på båtmessen «Sjøen for alle» i Oslo, og fem på «Dra til sjøs» i Bergen, i tillegg til at det ble foretatt tilsyn på fire fartøyer hos forhandlere i Rogaland.

– Vi har så langt bare kommet over én båttype som ikke er CE-merket. I dette tilfellet har vi tatt saken opp med importøren og bedt om dokumentasjon på at den er bygget etter EU-standarder, sier Sørheim, som legger til at båten er produsert i Kina. Så lenge en båt ikke er CE-merket er det ikke lov å selge den, hverken fra butikk eller mellom private.

PRODUSENTENS ANSVAR

Det er produsentens ansvar å CE-merke båten, og reglene finner du i fritidsbåtfor-



SJEKKET: Senioringeniør ved Sjøfartsdirektoratets regionkontor i Bergen, Tor Bottolfsen, sjekket flere nye fritidsbåter under båtmessen «Dra til sjøs» i vår.

FOTO: LORNA M. DYRKOLBOTN

skriften. Etter regelverket skal fritidsbåter mellom 2,5 og 24 meter være CE-merket før de kan sendes ut på markedet eller tas i bruk for første gang i EØS-området. Fritidsbåter som importeres fra land utenfor EØS-området, må CE-merkes før de kan sendes ut på markedet eller tas i bruk i Norge. Dette gjelder også om det er snakk om brukte båter.

– Fritidsbåter som omfattes av kravet til CE-merking, og som importeres uten CE-merke, kan bli stoppet i toll. Man har da valget mellom å få båten CE-merket gjennom en etterkontroll, eller sende den ut av EØS-området, sier opplyser Sørheim. Han sier at en etterkontroll ofte vil være en omfattende og kostbar prosess.

Det vil for eksempel kunne være mange forskjeller mellom en amerikansk båt som er korrekt CE-merket og en som ikke er det.

PRODUSENTSKILT

Hvordan finne ut om en båt er korrekt CE-merket?

Jo, fritidsbåter skal merkes med et produsentskilt. Skiltet skal være plassert lett synlig, og inneholde følgende opplysninger:

- Navn på produsenten.
- Største last, inkludert eventuell uten bordsmotor (kg).
- Maksimalt antall personer som kan være om bord.



CE-MERKET: Fritidsbåter skal merkes med et produsentskilt. Skiltet skal være plassert lett synlig, og blant flere opplysninger inneholde symbolet «CE», slik vi ser på dette bildet. FOTO: BJARTE AMBLE

- Konstruksjonskategori A, B, C eller D
- Symbolet «CE».
- Maksimal motorstørrelse (kW).
- Eventuelt nummer til teknisk kontrollorgan.
- Eventuelt merket «etterkontroll».

I tillegg skal CE-merkede fritidsbåter ha et skroidentifikasjonsnummer, kalt CIN-kode. CIN-koden skal være varig innpreget utvendig i skroget, på styrbord side av akterspeilet. Koden er et unikt nummer som gis hvert fartøy som settes på EØS-markedet, og består av i alt 15 tall, tegn og bokstaver. (Koden er ikke et bevis for at båten oppfyller fritidsbåtforskriftens krav til sikkerhet).

Alle fritidsbåter skal dessuten ha en brukerhåndbok, som skal følge fartøyet når dette selges. Brukerhåndboken skal ha et vedlegg, en såkalt samsvarserklæring (Declaration of Conformity), som er produsentens bevitnelse på at fartøyet tilfredsstiller reglene i fritidsbåtforskriften. Dette er et viktig dokument, som blant annet lister opp hvilke standarder eller normer fartøyet er produsert etter.

Europeiske sjøfartsmyndigheter:

Dro til Finland for å lære mer

Finnene har et godt innarbeidet system for tilsyn på fritidsbåter. Representanter fra Sjøfartsdirektoratet dro i vår til Finland, sammen med fagfolk fra seks andre europeiske land, for lære av finnene og hverandre.

Fra Sjøfartsdirektoratet dro to inspektører og to jurister, med seniorrådgiver Simon Nesse som en av juristene.

– Finland har mange produsenter av fritidsbåter. Det finnes også mange importører og et stort nett av forhandlere i landet. Vi var derfor interessert i å se hvordan de finske transportmyndighetene, Trafik, legger opp arbeidet med tilsyn på fritidsbåtene, sier Nesse.

Han mener at de finske myndighetene har et veldig godt system for å drive kontroll og tilsyn på dette området.

– De har et opplegg som omfatter kontroll av hele fritidsbåtnæringen i løpet av tre år. Kontrollen er lagt opp som risikobasert tilsyn, etter samme system som de blant annet benytter på flyselskapet Finnair, forteller Nesse.

PRODUKTKONTROLL

I tillegg til å lære av finnene, var deltagerne fra de sju europeiske landene samlet for å utveksle erfaringer om hvordan en driver produktkontroll av fritidsbåter, mot produsenter og forhandlere.

– Vi diskuterte felles problemstillinger i forhold til import av fritidsbåter fra land utenfor EU, samt regler om produksjon i eget land. Blant annet drøftet vi



ERFARINGER: Fagfolk fra Sjøfartsdirektoratet, samt deltakere fra seks andre europeiske land møttes i Finland for å utveksle erfaringer om hvordan en driver produktkontroll av fritidsbåter, rettet mot produsenter og forhandlere. Fra venstre Juhani Pappila (Finland), Philippe Gaudin (Frankrike), Massimo Sessa (Italia) og Axel Schmidt (Tyskland) under besøket på båtmessen Helsinki Boat Show. FOTO: SIMON NESSE

muligheten for harmonisering av hvordan vi tolker regelverket der det er rom for skjønn, sier Simon Nesse.

I løpet av oppholdet i Finland dro alle deltakerne på den internasjonale båtutstillingen i Helsingfors, Helsinki Boat Show. Der fikk gjestene se i praksis hvordan de finske inspektørene driver tilsyn på fritidsbåter. ■



REGISTRERT: Er et fartøy registrert, skal det være et kjenningssignal inngravert innvendig i fartøyet. Etter en forskriftsendring som trådte i kraft 01.01.2010, skal også registrerte fartøyer merkes utvendig med et merke som på bildet.

Konkurser i fritidsbåtbransjen:

Skaper usikkerhet ved registrering

Båtbransjen, spesielt segmentet for fritidsfartøy, har de siste årene vært preget av flere små og store konkurser. Dette medfører store utfordringer for Skipsregistrene og for våre kunder, som ønsker å registrere fartøyer som har vært i eie eller er bygget av et konkursrammet selskap.



Anders Norheim
Rådgiver
Skipsregistrene
Sjøfartsdirektoratet

Som hovedregel, krever skipsregistrene en komplett hjemmelsrekkefølge tilbake til byggeverft, for å godkjenne et fartøys eierhistorikk. Dette dokumenteres ved fremleggelse av originale skjøter fra tidligere eiere, helt tilbake til verftets byggebrev.

I de tilfeller der disse ikke allerede finnes, og en eier/bygger har gått konkurs,

vil det ikke være mulig å fremskaffe denne dokumentasjonen fordi selskapet er opphørt.

I noen særlige tilfeller kan Skipsregistrene akseptere kontrakter sammen med historisk bekreftelse på overdragelse av fartøy, men dette må vanligvis kunngjøres for at registrering skal kunne finne sted.

I de tilfeller der selskaper er under bobehandling, skal vi også ha bobestyrer sin bekreftelse på at det ikke finnes krav fra boet i fartøyet. Etter at bobehandlin-

gen er oppgjort, vil hjemmel kunne oppnås gjennom kunngjøring iht. Sjølovens § 35 eller 36.

STARTER PÅ NYTT

Det hender at aktører som er gått konkurs, starter virksomheten på ny med lignende navn og roller.

Her er det viktig å huske at et nytt selskap med nytt organisasjonsnummer, ikke har disposisjonsrett over midler (for eksempel båt) som inngikk i tidligere selskaper som aktøren kan være forbundet med.

Dette betyr også at det nye selskapet ikke kan utstede hjemmelsdokumenter som angår avsluttede selskaper.

STRENGE KRAV

Kravene til registrering er relativt strenge, fordi Skipsregistrene som realregister skal kunne tilby både positiv og negativ troverdighet med de opplysningene registeret gir. Når et fartøy først tas inn i registeret, betyr det at det ikke skal finnes forhold ved fartøyet som overstyrer eller har prioritet foran det tinglyste.

Når Skipsregistrene tinglyser et eierforhold, skal det derfor påse at det ikke finnes anmerkninger som gjelder fartøyet i for eksempel Løsøreregisteret. Registerets positive trygghet betyr at det kun er de registrerte forhold, som gjelder for et registrert fritidsfartøy.

TROVERDIGHET

Mye av årsaken til den usikkerheten som finnes rundt registrering av fritidsfartøy, omhandler det faktum at registrering mellom sju og femten meter er frivillig. Skipsregistrene kan derfor ikke gi garantier for de fartøyer som ikke er registrert, og heller ikke for tidligere registrerte fartøyer som på tidspunktet er slettet.

Det er altså kun ved oppslag på et registrert fartøy, våre opplysninger gjelder. Dersom et fartøy ikke er registrert, antas våre kunder som regel å være trygge mot mislighold dersom de sjekker skipsregistrene, løsøreregisteret og småbåtregisteret før kjøp.

Likevel gjelder det at et registrert fartøy ikke har andre heftelser eller eiere, annet enn de skipsregistrene opplyser om.

Er et fartøy registrert, skal det være et

kjenningssignal inngravert innvendig i fartøyet. Etter en forskriftsendring som trådte i kraft 01.01.2010, skal også registrerte fartøyer merkes utvendig. Fartøyet sine unike HIN/CIN-nummer skal være innprentet, og er sammen med skipsnavn søkbart i registrene. HIN/CIN-nummer skal finnes for alle fartøyer produsert etter 1998.

DIN TRYGGHET

Selvstendig ønsker Sjøfartsdirektoratet at flest mulig fritidsfartøyer er registrert, men dette ønsket kan ikke gå på bekostning av den trygghet vi skal gi våre brukere. Derfor er våre krav, som er satt i Sjøloven, relativt strenge. Mildere dokumentasjonskrav ville medført mindre sikkerhet, som igjen kunne påvirke for eksempel bankers lånevillje.

Dessverre er det lite vi kan gjøre med konkursene som rammer bransjen. Skipsregistrene kan – gitt at meldeplikten overholdes – tilby troverdige opplysninger og rettsvern for de fartøyer som er registrerte. Vi tror også at noe av det viktigste vi kan tilby, er forutsigbare dokumentasjonskrav for våre brukere.

Det ville være konkurransevridende og lovstridig dersom vi godtok dokumentasjon som ikke er gyldig i forhold til regelverket. Dette ville igjen kunne svekke markedet i form av mindre tillit til våre opplysninger.

Det finnes vanligvis en utvei for de fleste som ønsker å registrere sine fartøyer, men problemer kan oppstå når tidshorisonten ikke er tilstrekkelig i forhold til de dokumentasjonskravene vi har. Ta kontakt dersom du har et fartøy som du er usikker på om kan registreres. ■



FART: Direktoratet skal også gjennomgå pensum for båtførerprøven for å øke bevisstheten om farer ved høy fart. ILLUSTRASJONSFOTO: BJARTE AMBLE

Styrket kamp mot ulykker med fritidsbåter:

Giske doblet flytevest-innsatsen

Nærings- og handelsdepartementet trapper opp kampen for å få flere til å bruke flytevest. Derfor doblet departementet i sommer beløpet som Sjøfartsdirektoratet bruker på holdningsskapende arbeid, opp til 1,4 millioner kroner i året.

– Holdningsskapende arbeid er viktig. Jeg har derfor gitt Sjøfartsdirektoratet 700 000 kroner ekstra til kampanjer for bruk av vest. Direktoratet skal også gjennomgå pensum for båtførerprøven for å øke bevisstheten om farer ved høy fart. Det er så mange fritidsbåter som kan holde høy fart at dette må inn i pensum for alle båtførere, sa Trond Giske da han presenterte den økte bevilgningen.

Nærings- og handelsminister Trond Giske ba sommeren 2011 Sjøfartsdirektøren sette ned en arbeidsgruppe som

skulle se på tiltak for å redusere ulykker med fritidsbåter. Dette skjedde etter mange ulykker (vel 30 dødsfall per år) i fritidsbåtflåten. Rapporten fra arbeidsgruppen ble sendt på høring i fjor. Nå har departementet vurdert hva som bør gjøres.

– Rapporten og høringsuttalelsene er viktige innspill i arbeidet med sikkerhet i fritidsbåter. Enkelte av forslagene, som vestråbud og skjerpet promillegrense, krever lovendring og en bredere vurdering. Dette har vi ikke tatt endelig stilling til, sier Giske. ■



TROMS fylkeskommune

ROMSSA fylkkasuohtkan

Tromsø maritime skole

Skolen har nye, topp moderne navigasjon, maskin og kommunikasjonssimulatorer og vi bygger nå helikoptervertsimulator ved vårt sikkerhetssenter.

Vi utdanner mannskap fra støtte til ledelsesnivå for fiskeri og maritim næring.

Ved vårt sikkerhetssenter får du kurs og rådgivning innen sikkerhet og beredskap.

Ønsker du å utdanne deg til et yrke innen den maritime næringen eller kan du tenke deg å jobbe for oss på hel- eller deltid? Du finner oss på www.tos-mar.vgs.no og 77793100.

Cape Town Agreement of 2012:

Norway is first to sign safety agreement

New criteria for entry into force may finally result in internationally binding rules for fishing vessel safety.



Bente Amandussen
Senior Adviser
Sjøfartsdirektoratet

It was at a diplomatic conference in Cape Town in October last year that an agreement was reached, enabling the entry into force of the Torremolinos Convention for the Safety of Fishing Vessels and the Provisions of the Protocol.

Norway is the first State to sign this so-called Cape Town Agreement. Ms. Ida Skard, Director General of the Maritime Department at the Ministry of Trade and Industry, signed on behalf of Norway, in July this year. Norway is already a Contracting State to the 1993 Protocol.

ADVOCATE FOR SAFETY AT SEA

More than 35 years have passed since the International Maritime Organization (IMO) first attempted to address the problem of fishing vessel safety. The UN agency adopted the Torremolinos Convention already in 1977.

– Norway was the first State to sign back then and again after the revision in 1993, so it is of course of some symbolic value that we are the first this time around as well, says Yngve Folven Bergesen, head of section for fishing vessels at the Norwegian Maritime Authority (NMA).

The reason for Norway's continual commitment to the cause is concern for lacking safety standards in the fishing industry in many parts of the world.

– Norway is an advocate for safety at sea, says Deputy Minister Trygve Svensson at the Ministry of Trade and Industry. – We now hope that other countries will follow suit, so that we can improve safety standards internationally.

OVERCOME OBSTACLES

Technical and legal obstacles have until now prevented the IMO instruments on fishing vessel safety from entering into force. The Cape Town Agreement addresses those issues and the terms of implementation now reflect the global fishing fleet in a better way.

It will enter into force 12 months after 22



SIGNING: Ida Skard from the Norwegian Ministry of Trade and Industry signs the Cape Town Agreement, with IMO Secretary-General, Koji Sekimizu.

FOTO: IMO.UN



IMPROVE: – We hope the Cape Town Agreement will improve safety standards for fishing vessels internationally, says Yngve Folven Bergesen, head of section for fishing vessels at the NMA.

States with 3,600 fishing vessels of at least 24 m in length operating on the high seas have expressed their consent to be bound by it.

– The previous criteria of entry into force made it nearly impossible to reach, seeing as the global fishing fleet has declined so much in recent years, says Folven Bergesen. – Now however, there is a good chance that it will be brought into force in the not too distant future.

20.000 FATALITIES EVERY YEAR

Despite new and improved technology, fish-

ing at sea remains a hazardous occupation. Worldwide, fishing is typically high on the list of the most dangerous jobs and loss of lives is unacceptably high. Each year, 20.000 lives are claimed due to lack of appropriate safety measures.

Through EU-directive 97/70, Norway has already implemented the regulations of the Cape Town Agreement and it will not result in any changes for the 242 Norwegian fishing vessels covered by the agreement.

It may however, have consequences for foreign fishing vessels operating in Norwegian waters. Along with the International Convention on Standards of Training, Certification and

Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F 1995), which entered into force in September 2012, and the ILO 188 Work in Fishing Convention, which is expected to enter into force in a few years, it opens up for a Port State Control regime where foreign fishing vessels will be controlled.

– We hope the Cape Town Agreement will help to improve safety standards internationally, says Folven Bergesen. – Norway already has stringent safety requirements. Nevertheless, fishing continues to be a high-risk profession compared to land-based occupations here as well. The NMA will therefore continue our efforts to make life safer for everyone who works onboard a fishing boat. ■



International Maritime Health Association: Jobber internasjonalt for sjøfolks helse

Under det siste internasjonale symposiet for maritim helse, ble Alf Magne Horneland fra Norge valgt til ny president for International Maritime Health Association (IMHA).



Eilif Dahl
Professor emeritus
Norsk Senter for
Maritim Medisin

IMHAs formål er å jobbe for sjøfolks helse i videste forstand. Dette inkluderer også velferd. Den nye lederen er leder for Norsk Senter for Maritim Medisin ved Haukeland Universitetssykehus i Bergen.

Dette tolvte internasjonale symposiet om maritime helse ble avholdt i Brest, Frankrike, fra 4.–7. juni i år under temaet «Sea, Health and Beyond». Symposiet var organisert av den franske foreningen for maritim medisin, etter oppdrag fra IMHA.

Hovedsakene som ble diskutert var arbeidsmedisinske forhold om bord og hvordan man best kan takle tilstander til sjøs som krever øyeblikkelig hjelp.

Ellers var det innlegg om mange forskjellige emner – fra hudlidelser hos sjøfolk til stress og piratvirksomhet. Mye oppmerksomhet fikk også diskusjoner om hvilke utfordringer endrede forhold om bord kan føre til, som økende kvinneandel og multinasjonale, flerkulturelle mannskaper.

Det er mest helsepersonell som deltar på disse internasjonale samlingene. Men også mange som ikke har medisinsk bakgrunn, men interesserer seg for sjøfolks helse og velferd, har utbytte av å være til stede.

BEDRE HELSETILBUD

Cruisemedisin er en liten, men viktig del av maritim medisin. Om dette temaet ble det presentert oppmuntrende resultater om behandling etter hjertestans ombord. Det er nå bedre sjanse for å overleve hjertestans på et cruiseskip enn dersom gjen-

opplivingen starter utenfor sykehus på land.

Et nytt program som gjør det mulig å overføre blod ved livstruende blødning om bord viste også lovende resultater.

Med økende cruisetraffikk har det de senere år kommet mange klager fra skipsleger som synes de får dårlig – eller ingen – service når de henviser pasienter til medisinske spesialister i land. Dette gjelder særlig i havner som har offentlig helsetjeneste, som i Norge. Det ble diskutert tiltak som kan bedre disse forholdene.

FREMMER FORSKNING

Det er verdt å merke at IMHA er forskjellig fra mange andre foreninger fordi hovedmålet ikke er å arbeide for medlemmenes ve og vel, men for oppnå bedre helse for alle som jobber på sjøen. Det gjør IMHA ved å fremme forskning og ved å bidra til kvalitetskontroll av internasjonale medisinske servicetiltak og systemer i den maritime sektor.

Videre arbeider foreningen for internasjonal koordinering av maritime helseinitiativer. Den tilbyr ekspertise til andre organisasjoner og partnere innen shipping og vil samarbeide med alle som arbeider mot de samme målene.



NY LEDER: Alf Magne Horneland er valgt til ny president for International Maritime Health Association (IMHA). FOTO: NORSK SENTER FOR MARITIM MEDISIN

NORGE EN VIKTIG AKTØR

IMHAs mål er de samme som for Norsk Senter for Maritim Medisin (NSMM). I løpet av få år har senteret i Bergen fått betydelig innflytelse innen internasjonal maritim helse. Senterets internasjonale nettverk vil utvides betraktelig i og med Hornelands nye rolle som president for IMHA.

Gjennom samarbeidet mellom IMHA og NSMM har Norge blitt satt på kartet som en viktig aktør i arbeidet for å bedre sjøfolks helse og gi dem så gode medisinske tilbud som mulig. ■



HJERTESTANS: Om temaet cruisemedisin ble det på konferansen presentert oppmuntrende resultater om behandling etter hjertestans om bord.

ILLUSTRASJONSFOTO: HALVARD L. AASJØRD

Arbeidsgruppe ser på fagplanene:

Hurtigbåtopplæringen må oppdateres

Fagplanene for opplæring av mannskaper på hurtigbåter skal revideres. Det er åtte år siden sist, og både myndigheter og næringen er enige om at det er på tide med en oppdatering.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet tok derfor initiativ til å sette ned en arbeidsgruppe som skal gjennomgå og evaluere dagens fagplaner, og deretter komme med forslag til oppdateringer. Arbeidsgruppen ble satt ned i løpet av et samarbeidsmøte mellom hurtigbåtrederier, opplæringscentre og Sjøfartsdirektoratet før sommeren. Neste møte blir holdt i september.

Direktør Ottar J. Aare i Hurtigbåtenes Rederiforbund ble valgt til leder for gruppen, som ellers består av: inspektør Rune Langvik i Norled, visesjefadministrerende direktør Svenn Dahle i Ship Modelling & Simulation Centre AS (SMSC) i Trondheim, daglig leder Lars André Rødne i L. Rødne og Sønner og skipsfører Kjell Arne Indrebø i Fjord1.

– Dette er en sak der vi har et tett samarbeid med hurtigbåtnæringen, sier underdirektør Sonja Hillersøy i Sjøfartsdirektoratet.

– Det eksisterer i dag en grunnleggende fagplan, som hvert kurscenter har tilpasset sine egne godkjenninger. Dette har medført til dels store ulikheter i hurtigbåtopplæringen. Målet med å endre på kursopplegget er å bedre sikkerheten, sa senioringeniør Jack-Arild Andersen i Sjø-



BROTEAMET: Det er utfordrende å rekruttere mannskap til hurtigbåter, spesielt personell som har alle nødvendige kvalifikasjoner til å inngå i broteamet, sier Ottar J. Aare.

ILLUSTRASJONSFOTO: BJARTE AMBLE



LEDER:
Direktør
Ottar J. Aare i
Hurtigbåtenes
Rederiforbund
leder arbeids-
gruppen.

FOTO: BJARTE AMBLE

fartsdirektoratet ved innledningen til samarbeidsmøtet.

PROBLEM MED REKRUTTERING

Ottar J. Aare sier det er viktig å få på plass standardiserte emneplaner. Det er utfordrende å rekruttere mannskap til hurtigbåter, spesielt personell som har alle nødvendige kvalifikasjoner til å inngå i broteamet. Disse skal ha en ekstraplanning i form av et eget hurtigbåtkurs, samt opplæring på fartøy og farvann. Etter vel to år skal alle i broteamet ha re-treningskurs.

Om bord i hurtigbåter kreves det at alle skal ha passasjer- og krisehåndteringskurs og sikkerhetskurs. Det er også spesielle krav til fartstid for å få førerrettigheter.

– Dagens krav til fartstid for å få førerrettigheter kan erstattes med en systema-

tisk opplæring. Det tror jeg kan bedre rekrutteringen, sier Ottar J. Aare.

Han presiserer at det ikke er ulykkesstatistikken som er årsak til at en nå har fokus på hurtigbåtopplæringen. Hurtigbåtnæringen har god statistikk og det har eksistert en egen opplæring rettet mot mannskap på hurtigbåter helt siden 1992.

– Siden den tid har det vært et kontinuerlig fokus på forbedringer, for det er ikke tvil om at det skal være strenge krav til førere av hurtigbåter, sier Aare.

Arbeidsgruppens mandat er å legge fram forslag til:

- grunnleggende hurtigbåtkurs
- re-treningskurs, hurtigbåt
- tidsintervall for re-trening
- emneplan for grunnleggende hurtigbåtkurs og re-treningskurs
- fartstidskrav for fører av hurtigbåt.

Eventuelle forslag til endringer i regelverk bør være klar til høsten, da nye endringer i kvalifikasjonsforskriften skal på høring.

Sjøfartsdirektoratet deltar ikke direkte i arbeidsgruppen, men vil ha en veiledende rolle, og kan avklare spørsmål, for eksempel i forbindelse med fortolkning av regelverk. ■

The Norwegian International Ship Register (NIS): 24 new registrations during three months

Six new ships entered The Norwegian International Ship Register (NIS) during the month of May. This number nearly doubled in June with as many as eleven new registrations. With an addition of seven ships in July this period ended with a total of 24 new ships, five more than during the same period in 2012.



NEW: World Diamond was transferred to NIS from the Romanian International Ship Register in June.

FOTO: S.C. SANTIERUL NAVAL DAMEN GALATI S.A.

The number of deleted ships decreased greatly from 33 in 2012 to 16 in 2013. The total gross tonnage in the NIS at the beginning of May was 14 041 080. By the end of June this number had increased slightly to 14 056 117.

With as many as 13 new registrations of supply ships, this ship type once again accounted for the greatest number of additions to the register. Ten of the new ships that entered the NIS this period were newly built vessels, five of which came from Norwegian shipyards – and were registered in the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period.

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN MAY 2013:

VEGA INRUDA – LARY7 – IMO 9655676
Tender-/ standby vessel for platforms. The ship was built by Fujian South, Southeast Shipyard i Fuzhou, China i 2013 and transferred from the Tuvalu Ship Registry to NIS.

BOW ENGINEER – LASA7 – IMO 9317860
Chemical Tanker transferred from the Panama Maritime Authority.

REM FORTUNE – LARG7 – IMO 9683659
Newly built supply ship for platforms. The ship was built by Kleven Verft AS, Ulsteinvik, Norway. During the construction period, she was registered in the Norwegian Shipbuilding register. Upon completion and delivery the ship was transferred to the NIS and, immediately thereafter, transferred to the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

EIDSVAAG PIONEER – LAQI7 – IMO 9660449

Newly built bulk carrier. The ship was built by Vard Group AS, Aukra Norway. During the construction period, she was registered in the Norwegian Shipbuilding register. Upon completion and delivery the ship was transferred to the NIS and, immediately thereafter, transferred to the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

FAR STARLING – LANZ7 – IMO 9629017
Newly built supply ship for platforms. The ship was built by Vard Vung Tau Ltd., Vung Tau, Vietnam and registered with the NIS upon delivery.

STAR LOFOTEN – LAQL7 – IMO 9593892
Newly built containership. The ship was built by Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Ulsan, Korea and registered with the NIS upon delivery.

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN JUNE 2013:

SEA SAILOR – LAJP3 – IMO 7421837
Tender-/ standby vessel for platforms transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

FAR STATESMAN – LAOA7 – IMO 9631759
Newly built supply ship for platforms. The ship was built by Vard Group AS, Tomrefjord, Norway. During the construction period, she was registered in the Norwegian Shipbuilding register. Upon completion and delivery the ship was transferred to the NIS and, im-

mediately thereafter, transferred to the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

HÖEGH TRADER – LASK7 – IMO 9171280
Roll-on/ roll-off ship transferred from the Bahamas Maritime Authority.

NORTH VANGUARD – LCNL3 – IMO 8912340
Supply-/ tender ship for platforms transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

TROMS LYRA – LAOK7 – IMO 9649184
Newly built supply ship for platforms. The ship was built by Vard Group AS, Brevik, Norway. During the construction period, she was registered in the Norwegian Shipbuilding register. Upon completion and delivery the ship was transferred to the NIS and, immediately thereafter, transferred to the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

NORTH CHALLENGER – LISD3 – IMO 9169677
Supply ship for platforms transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

SKANDI BERGEN – LAPK7 – IMO 9657882
Newly built supply-/ tender ship for platforms. The ship was built by Vard Group AS, Søviknes, Norway. During the construction period, she was registered in the Norwegian Shipbuilding register. Upon completion and delivery the ship was transferred to the NIS and, immediately thereafter, transferred to the Bahamas Maritime Authority.

>>>

CLIPPER QUITO – L APW7 – IMO 9630755

Newly built LNG tanker. The ship was built by Hyundai Heavy Industries, Ulsan, Korea and transferred to the NIS upon delivery.

CHRISTINA VICTORY – L ASM7 – IMO 9344095

Bulk carrier transferred from the Panama Maritime Authority to the NIS

NORMAND SKARVEN – LCWA3 – IMO 8501103

Supply-/ tender ship for platforms transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR) to the NIS.

WORLD DIAMOND – LASB7 – IMO 9648025

Supply ship for platforms. The ship was built by Damen Shipyards Gorinchem, Gorinchem, The Netherlands in 2013 and transferred from the Romanian International Ship Register.

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN JULY 2013:

BLUE PROSPER – LASS7 – IMO 9613707

Supply ship for platforms, transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

HAVILA BORG – LASV7 – IMO 9430753

Supply ship for platforms, transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

NORMAND CORONA – LNYF3 – IMO 9343766

Supply ship for platforms, transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

OCEANIC SIRIUS – L CHS3 – IMO 9459565

Seismographic research ship, transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

STAR LIVORNO – L AQM7 – IMO 9593907

Container ship built by Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Korea. The ship was transferred to the NIS upon delivery.

VEGA JAANCA – LASL7 – IMO 9651321

Supply ship for platforms. The ship was built by Fujian Southeast Shipyard, China and registered in Malaysia prior to being flagged to the NIS.

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR):

Mange velger frivillig

Antall NOR-registrerte fartøy øker jevn og trutt og det er helt klart frivillig registrering av fritidsfartøy som står for den aller største tilførselen.



Tone Olsen Risnes
Seniorrådgiver
Skipsregistrene
Sjøfartsdirektoratet

I NOR-registeret er alle fartøy som trafikkerer norskekysten representert. Fartøy over 15 meter må innføres mens fartøy under 15 meter kan frivillig registreres.

Ved utgangen av juni var det så mange som

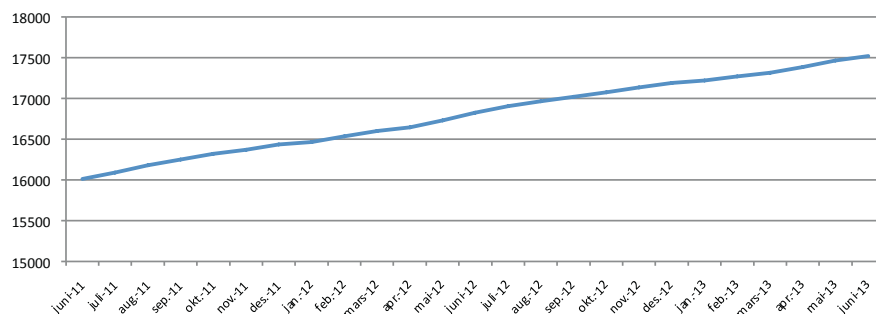
17 518 fartøy registrert, med en total bruttotonnasje på 3 493 969.

I løpet av juni måned i år ble det registrert inn 105 fartøy, fire færre enn året før. I løpet av samme måned ble det slettet 49 fartøy, adskillig flere enn de 14 fartøyene som ble slettet i juni i fjor.

Årsaken til det høye antallet slettinger er opprydding i registeret. Det er et hovedmål for oss at registrene er så á jour som mulig.

ØKTE MED 1506 PÅ TO ÅR

Fra juni 2011 til juni 2013 har NOR-registeret hatt en nettoøkning fra 16 012 til 17 518 fartøy, det vil si 1 506 fartøy.



Graf: Utvikling NOR-flåten fra juni 2011 – juni 2013.
Graph: NOR fleet development from June 2011 – June 2013.



REGISTRERT:
«PHILOSOPHY» er et av fartøyene som ble registrert i NOR i år.
FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

I slutten av juni i år sorterte 891 av disse innunder «handelsflåten». Handelsflåten omfatter skip på 100 bruttotonn og over – med et par unntak. Blant unntakene finner vi fartøy definert i Sjøfartsdirektoratets kategorier for fiskefartøy, spesialskip og diverse.

Fra juni 2011 til juni 2013 ble det registrert hele 2 016 nye fartøy i NOR. Så mange som 65 prosent av disse var fritidsfartøy. På en god andreplass kom mindre arbeidsbåter, som tilførte 361 fartøy til registeret.

registrering



The Norwegian Ordinary Ship Register (NOR):

Steady increase in voluntary registrations

The number of NOR registered vessels is steadily increasing. Pleasure vessels not subject to mandatory registration undoubtedly account for the greatest number of additions.

All vessels travelling along the Norwegian coastline are represented in our domestic register. Vessels of 15 meters and more are subject to mandatory registration whereas vessels less than 15 meters are voluntarily entered into the register.

STATUS

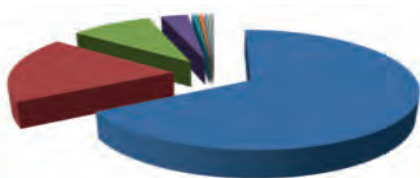
At the end of June, as many as 17 518 vessels were registered with a total gross tonnage of 3 493 969. 105 vessels entered this month, only four less than in June 2012. At the same time, 49 vessels were deleted, a great number more than in the equivalent month last year. The reason for this increase is the aim to meet our primary goal of keeping the records as updated as possible.

INCREASED 1 506

From June 2011 to June 2013, the NOR register has experienced a net increase from 16 012 to 17 518 vessels, 1 506 vessels in two years.

At the end of June, 891 of these vessels belonged to the Merchant fleet. The Merchant fleet is comprised by vessels of 100 gross tons and more, with a few exceptions. Vessels belonging to the Norwegian Maritime Authority's categories for fishing/ hunting, specialized vessels and others are not included in this fleet.

As many as 2 016 new vessels entered the NOR register from June 2011–June 2013, 65 percent of which were pleasure vessels. In the same period, a good runner up were the addition of 361 small workboats. ■



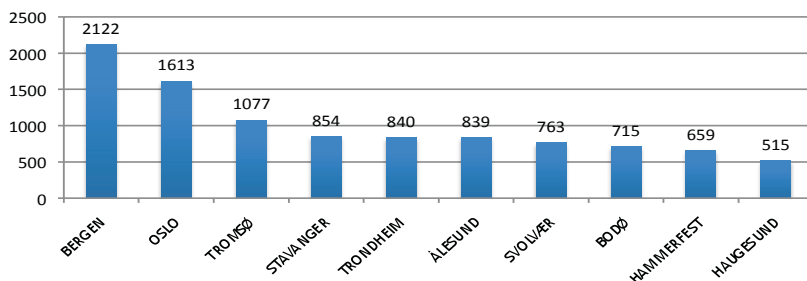
- FRITIDSFARTØY/ PLEASURE VESSEL
- MIDRE ARBEIDSBÅT/ SMALL WORKBOAT
- FISREPARATØY/ FISHING VESSEL
- FORSYNINGS- HJELPESKIP/PLATTFORM/ SUPPLY SHIPS
- PASSEGERSKIP/ PASSENGER SHIP
- STREKGODSSKIP/ GENERAL CARGO SHIP
- FARTØY MED BEGRENSET PASSEGEREFØRINGSVESEL W/ CONSTRICTED PASSENGER CONVEYANCE
- SKRUFARTØY/ WELL BOAT
- SUPPLETØY/ BARGE

Graf: Nyregistreringer NOR juni 2011–juni 2013 fordelt på de største fartøytypene.
Graph: New registrations from June 2011 – June 2013 according to the major vessel types.

HVILKEN BY?

Hvilken by kan skilte med å være hjemsted for flest NOR-registrerte fartøy? Her er det ingen tvil om at Bergen er den mest populære hjemmehavnen å male i hekken.

Både skip i handelsflåten, fritidsfartøy og andre benytter dette hjemstedet flittig. Oslo holder på sin andreplass med vel 500 fartøy mer enn Tromsø. ■



Graf: NOR flåten pr. juni 2013 fordelt på hjemsted.
Graph: NOR fleet per June 2013 according to most used home port.

Fra registreringsbok til elektronisk verktøy:

Webcadet forenkler opplæringen

Dagens papirbaserte ordning med en registreringsbok som beskriver kadettens dokumenterte opplæring, skal erstattes med en elektronisk databasert opplæringsbok. «Webcadet» er navnet på tjenesten, som gradvis skal tas i bruk.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

De maritime opplæringskontorene har i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet gjennomført et forprosjekt, som legger til rette for elektronisk dokumentasjon, bedømmelse og søknad om første maritime sertifikat for kadetter. På et møte i juni ble Webcadet presentert for rederinæringen, NHO sjøfart, Forsvaret, Sjøoffisersforbundet, Maskinistforbundet og Sjøfartsdirektoratet.

– Arbeidet med å utarbeide den elektroniske opplæringsboken har pågått i to år, sier Øyvind Bårdsen, daglig leder ved Maritimt Opplæringskontor for Sør/Vest Norge. Han ledet presentasjonen, med bistand fra dataselskapet Innit AS som har laget programvaren.

En av grunnene til at opplæringskontorene satte i gang arbeidet med Webcadet, er den omleggingen til elektronisk søknad om sertifikater som Sjøfartsdirektoratet er i gang med.

– De papirbaserte registreringsbøkene som brukes i dag, har ikke vært revidert på omkring tjué år. Noe av det som står i disse bøkene er foreldet og er ikke oppdatert i forhold til slik flåten er i dag, sier Bårdsen.



ELEKTRONISK: Arbeidet med å utarbeide den elektroniske opplæringsboken har pågått i over ett år, sier Øyvind Bårdsen, daglig leder ved Maritimt Opplæringskontor for Sør/Vest Norge. FOTO: BJARTE AMBLE

ELEKTRONISK SIGNATUR

På Webcadet kan en logge seg på enten som kadett, rederi, opplæringsansvarlig

eller assessor. Kadettens område i systemet inneholder hans opplæring, personalia og nedteiling av gjenstående dager

i kadettperioden, etter hvert som «godkjent fartstid» blir attestert. Her finner han også hvem som er opplæringsansvarlig og assessor.

Viktigst av alt er oppgavene som skal utføres og spørsmål som skal besvares i løpet av kadett-



PAPIR: De papirbaserte registreringsbøkene som brukes i dag, har ikke vært revidert på omkring tjué år. FOTO: BJARTE AMBLE

av kadetter

perioden. I et eget felt i tilknytning til oppgavene, skal kadetten beskrive hvordan han har løst oppgaven, og her er det også mulig å legge ved bilder eller andre filer som lastes inn i programmet. Etter hvert som de enkelte besvarelsene er godkjent av opplæringsansvarlig, signeres de elektronisk. Godkjenning av kadettperioden avsluttes med at de assessorer/sensorer som har vurdert kadetten gir sine signaturer før kadetten kan søke Sjøfartsdirektoratet om sitt første sertifikat.

– Systemet er laget slik at kadetten også skal kunne legge inn sine besvarelser og data i offline modus, for senere å laste opp det hele når det er nett-dekning, opplyste Bårdsen.

VIKTIG MED KOMMUNIKASJON

Under presentasjonen ble det presisert at en overgang fra papirbasert til elektronisk registreringsbok ikke innebærer at folk skal slutte å snakke sammen.

– Det er like viktig som før at opplæringsansvarlig og kadett har en god kommunikasjon. Systemet er laget for å ta vare på den løpende dokumentasjonen i løpet av kadettperioden, presiserte Bårdsen og flere av deltakerne på presentasjonen.

I løpet av september vil Webcadet også foreligge på engelsk.

Bruken av Webcadet for dokumentasjon er oversendt Sjøfartsdirektoratet for godkjenning.

Rådgiver i Sjøfartsdirektoratet, Per Otto Årland, var også til stede på presentasjonen.

– Det ser ut som om systemet er i tråd med STCW-konvensjonens krav til dokumentasjon for å oppnå personlige sertifikater. Jeg synes systemet er genialt. Ved å bruke det får vi mye bedre kontroll på dokumentasjon av opplæringen som kadettene har gjennomført, sier Årland. ■

From registration books to electronic service:

Webcadet facilitates training of cadets

The current paper-based system with registration books describing cadets' documented training, is to be replaced by an electronic training book. "Webcadet" is the name of the service, which will be introduced gradually.

The Maritime Training Offices, in cooperation with the Norwegian Maritime Authority (NMA), have conducted a pilot project, which facilitates electronic documentation, assessment and application for the first certificate for cadets. At a meeting in June, Webcadet was presented to the shipping industry, The Federation of Norwegian Coastal Shipping, The Norwegian Armed Forces, The Norwegian Maritime Officers Association, The Norwegian Union of Marine Engineers and the NMA.

– Work to develop the electronic training book has been going on for two years, says Øyvind Bårdsen, general manager at the Maritime Training Office for South / West Norway. He presented the new solution, with the assistance of computer company Innit AS who is responsible for developing the software.

One of the reasons why the Training Offices initiated Webcadet, is the NMA's transition to electronic applications for certificates.

– The paper-based registration books in use today have not been revised in twenty years. They are outdated and have not been updated in relation to today's fleet is, said Bårdsen.

ELECTRONIC SIGNATURE

On Webcadet you can log in either as a cadet, a ship-owner, a training manager or as an assessor. The cadet's part of the system contains his training, personal details and countdown of remaining days in the cadet period, as the approved seagoing service is attested. Here he will also find his training manager and assessor.

Most important are the tasks to be performed and the questions to be answered during the cadet period. In a

separate space in relation to the tasks, the cadet shall describe how he has solved the problem. Here, it is possible to attach images and other files that are uploaded to the program. As the individual papers are approved by the training manager, they will be signed electronically. Approval of the cadet period is concluded with the assessors and examiners providing their signatures before the cadet can apply to the NMA for his first certificate.

– The system is designed so that the cadets are able to post their responses and data in offline mode and upload later, said Bårdsen.

IMPORTANT COMMUNICATION

During the presentation it was emphasized that a transition from paper-based to electronic registration books does not mean that people should stop talking to each other.

– It is just as important as ever that the training manager and the cadet have a good dialogue. The system is designed to take care of the ongoing documentation during the cadet period, said Bårdsen and several of the participants at the presentation.

In September, Webcadet will also be available in English.

The use of Webcadet for documentation is submitted to the NMA for approval.

NMA adviser, Per Otto Årland, was present at the meeting.

– The system seems to be in line with the STCW Convention's requirements for documentation to obtain personal certificates. I think the system is brilliant. By using it, we will have much more control of the documentation of the training the cadets have completed, he said. ■



MØTER: Sjøfartsdirektoratet har arbeidet med ny forskrift for vernede fartøy en stund, og har hatt møter med blant andre med Riksantikvaren og Norsk Forening for Fartøyvern. Her (fra høyre) sjøfartsdirektør Olav Akselsen, sammen med riksantikvar Jørn Holme og styreleder i Norsk Forening for Fartøyvern, Jan Welde.

FOTO: BJARTE AMBLE

Forslag til ny forskrift ute på høring:

Forenkler regelverket for vernede skip

Forslag til ny forskrift for skip som er vernet eller fredet av Riksantikvaren og fører mer enn 12 passasjerer er sendt på offentlig høring. Høringsfristen er forlenget, og satt til 15. oktober.



Magnar T. Selnes
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Forslaget som Sjøfartsdirektoratet har sendt på høring gjelder bare vernede eller fredede skip som fører mer enn 12 passasjerer i næringsvirksomhet.

I dag står 239 skip på Riksantikvarens liste over vernede eller fredede skip, men det er ikke alle disse skipene som driver i næringsvirksomhet.

Det er Miljøverndepartementet som har gitt Sjøfartsdirektoratet i oppdrag å utarbeide egne forskrifter for vernede eller fredede skip. Arbeidet med de nye reglene begynte i 2012 og direktoratet har hatt

møter med Riksantikvaren og Norsk Forening For Fartøyvern underveis i prosessen.

Sjøfartsdirektoratet har som mål at de nye reglene for vernede eller fredede skip skal tre i kraft tidlig i 2014.

BRUKE OG BEVARE

Vernede eller fredede skip er også i dag underlagt krav i det regelverket Sjøfartsdirektoratet forvalter. Det er derfor viktig å understreke at reglene som foreslås ikke er «nye» i den forstand at dette er krav som vernede eller fredede skip tidligere ikke har måttet tilfredsstillere.

Forskriften som er sendt på høring bygger i stor grad på dagens gjeldende



regler for vernede eller fredede skip. Sjøfartsdirektoratets mål har vært å samle og forenkle flere av reglene som i dag gjelder i én forskrift, slik at reglene blir enklere å anvende og at det på den måten blir lettere å bevare skipene og samtidig bruke dem.

NOEN AV FORSLAGENE

Hovedprinsippet i forslaget er at det vernede eller fredede skipet skal aksepteres som det er, men at skipet skal ilegges individuelle operasjonsbegrensninger avhengig av skipets standard og utrustning.



VERNET: «Hansteen» er et av skipene som står på Riksantikvarens liste over verneverdige fartøy. Her under innseiling til Sandnessjøen under Foreningen Kystens landstreff i sommer. Fartøyet er et 150 år gammelt dampskip som tidligere seilte under navnet «Haarek» mellom Sandnessjøen og Træna.

FOTO: THORE KIBSGAARD

Her er en kort oppsummering:

- Forskriften aksepterer i utgangspunktet skipet konstruksjonsmessig som det er.
- Forskriften gjelder også for vernede eller fredede skip som ikke tidligere har vært passasjerskip.
- Sikkerheten skal ivaretas ved at skipene illegges operasjonsbegrensninger.
- Fartøyet kan seile med passasjerer innenriks i Norge i perioden 1. mai – 31. oktober i alle fartsområder, forutsatt at operasjonsbegrensningene (for eksempel maks. bølgehøyde) overholdes.

- Skip som har helårig passasjersertifikat på det tidspunkt skipet resertifiseres etter den nye forskriften kan seile med de samme begrensningene også i perioden 1. november – 30. april.

ANDRE REGLER I TILLEGG

Det er ikke praktisk å samle alle regler som gjelder vernede eller fredede skip i én forskrift. Omfanget på forskriften ville blitt for stort og på flere områder ville det blitt en dobbeltregulering.

«NÆRINGS- VIRKSOMHET»

Skipssikkerhetslovens forarbeider gir føringer om hvilke aktiviteter som i lovens forstand er å betrakte som «næringsvirksomhet». Dette beror blant annet på om det på en eller annen måte betales vederlag for befordringen av personer eller gods. Vederlagskravet oppfattes vidt, slik at det også omfatter situasjoner der driften av skipet finansieres ved offentlige tilskudd, medlemskap i foreninger osv. istedenfor ved kontant betaling.

«VERNET SKIP»

Skip som har fått slik status etter godkjenning av Riksantikvaren. Statusen opprettholdes så lenge Riksantikvaren gjennom egen avtale med eieren finner at de antikvariske betingelsene er opprettholdt.

«FREDET SKIP»

Skip som er fredet etter kulturminneloven § 14 a.

Forslaget som er sendt på høring gir derfor alternative regler bare når det gjelder byggekrav, stabilitet, lastelinje og fribord, brannsikring, redningsmidler og beregning av passasjerantall og krav til passasjerområder.

På andre områder må vernede eller fredede skip – på samme måte som i dag – i tillegg oppfylle krav i øvrige forskrifter, avhengig av virkeområdet til den enkelte forskrift. Dette kan for eksempel gjelde regler om navigering, hindring av forurensning, navigasjonshjelpemidler osv. ■

Nor-Shipping og Ocean Talent Camp:

God marknadføring av norsk flagg

Bunadskledde representantar frå Sjøfartsdirektoratet vekte stor oppsikt og gav brei medieomtale under opninga av den internasjonale messa Nor-Shipping i byrjinga juni. Norske flagg var i fokus under heile arrangementet, og direktoratet var like synleg under Ocean Talent Camp på Rådhusplassen i Oslo.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet satsa i år meir enn nokon gong tidlegare på å vera aktiv og synleg på denne verdas største shippingmesse. Fagfolk frå fleire aktuelle avdelingar i direktoratet sto på stand og marknadsførte Noreg som ein

attraktiv flaggstat for registrering av skip, og orienterte samstundes om dei øvrige tenestene Sjøfartsdirektoratet utfører overfor dei maritime næringane.

– Eg synes vi fekk god valuta for innsatsen vår under Nor-Shipping og rekrutteringsmessa Ocean Talent Camp, og trur at dette var ei investering som vil gje resultat også på lengre sikt, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen. Han tenker då både i høve til å få reiarar til å registrera skipa sine i Noreg, og på framtidig rekruttering av fagfolk til Sjøfartsdirektoratet.

STRATEGISK

Under messedagane på Lillestrøm var Sjøfartsdirektoratet strategisk plassert med stand ikkje langt frå inngongspartiet til messehallen. Her passerte både utstillarar og besøkande i hopetal kvar dag, og fleire tusen tok svært gjerne imot bærnetta som var dekorert med det norske



BUNAD: Bunadskledde representantar frå Sjøfartsdirektoratet vekte positiv oppsikt under opninga av Nor-Shipping. Hedda Grip Vikse, Veronica Charlotte Haugan og Hans Petter Sandseth var i storform.

FOTO: TROND A. ISAKSEN

flagget og påskrifta «The High Quality Flag».

Hovedstanden til Sjøfartsdirektoratet var å finna på den norske paviljongen, saman med andre norske utstillarar. Her var fleire avdelingar i Sjøfartsdirektoratet til stades og gav svar på spørsmål og rett-

leing til dei mange som kom innom.

Avdeling for skipsregistra var representert heile veka og hadde ei rekke samtalar med besøkande om registrering av skip og valg av registerflagg. Folk frå fartøyavdelingane i direktoratet var også til stades og gav råd og hjelp om regelverk

og tekniske løysingar for skip og flyttbare innretningar offshore.

UNGE PÅ RÅDSHUSPLASSEN

På Rådhusplassen i Oslo tok ivrige medarbeidarar frå Sjøfartsdirektoratet imot mange busslaster med til saman vel 11 000 ungdommer fra austlandsområdet. Heile 28 bedrifter, skular og andre hadde stand i utstillingsteltet til Ocean Talent Camp.

Ungdommane hadde førebudd seg på skulen, og fekk hos utstillarane ytterlegare informasjon om kva for utdanningsvegar de burde velga for å sikta seg inn mot jobbar i maritim næring. Tilbake på skulen venta etterarbeid om resultatet frå besøket på OTC.

– Eg er svært nøgd med måten Sjøfartsdirektoratet fekk marknadsført seg på under Nor-Shipping, både overfor det profesjonelle publikummet i Lillestrøm og dei mange ungdommane på Rådhusplassen i Oslo, sier Olav Akselsen. ■

Nor-Shipping 2013 i tall

Besøkende på messen: 14 870

Deltakere på stands og besøkende: 31.510

Antall selskaper som stilte ut: 1.037

Antall nasjonale paviljonger: 22

Utstillingsareal: 22.500 kvadratmeter

Antall seminarer og konferanser: 43

Elever og lærere på Ocean Talent Camp: 11.500

Nor-Shipping 2013 in numbers

Visitor entries at exhibition: 14.870

Delegate entries at exhibition, including visitors: 31.510

Number of exhibiting companies: 1.037

Number of national pavilions: 22

Exhibiting area: 22.500 square meters

Number of seminars and conferences: 43

Students and teachers who attended Ocean Talent Camp: 11.500

Nor-Shipping and Ocean Talent Camp:

Excellent promotion of the Norwegian flag

It attracted a lot of attention and broad media coverage when representatives from the Norwegian Maritime Authority (NMA) dressed up in national costumes for the opening of Nor-Shipping in June this year. The Norwegian flag was in focus during the whole event, and the NMA was also present at the Ocean Talent Camp in Oslo.

This year, the Norwegian Maritime Authority made a great effort to be active and visible at Nor-Shipping, which is the world's biggest shipping exhibition. Professionals from several departments at the NMA were present to promote Norway as an attractive ship registry and to inform the maritime industries of what services the NMA provide.

– I think our efforts at Nor-Shipping and at the recruitment fair, Ocean Talent Camp, were worthwhile and will provide results in the long run, both in relation to making ship-owners register their ships in Norway and to future recruitment of professionals to our organization, says Director General of Shipping and Navigation, Olav Akselsen.

STRATEGIC

The NMA stand was strategically situated near the entrance of the exhibition hall, where a great number of visitors and exhibitors passed through every day. Several thousands were happy to receive bags decorated with the Norwegian flag, captioned "The High Quality Flag".

The main stand of the NMA was to be found at the Norwegian pavilion, along

with a number of other Norwegian exhibitors. Several departments of the NMA were present to answer questions and provide guidance to the many visitors.

The Ship Registries' Department was present all week and had many conversations with visitors about registration of ships and about choice of registry flag. Professionals from the technical departments were also present to give advice and assistance on regulations and technical solutions for ships and mobile offshore units.

YOUNG TALENTS

In the center of Oslo, keen professionals from the NMA welcomed numerous bus loads totaling more than 11.000 young people. 28 businesses, schools and other agencies had set up stands in the exhibition tent at Ocean Talent Camp.

The young visitors came well prepared to ask for further information about what sort of education would be best suited for future jobs in the maritime industry. Back at school, they would be doing follow-up work from the visit to the Ocean Talent Camp. ■



VELKOMST: Sjøfartsdirektoratet var også strategisk plassert med stand ikkje langt frå inngangspartiet til messehallen. Hans-Petter Sandseth ynskjer besøkande velkomen med flaggpryda nett.

FOTO: BJARTE AMBLE



UNGE: Tett med ungdommar på Sjøfartsdirektoratet sin stand under Ocean Talent Camp på Rådhusplassen i Oslo. Geir Ståle Nordstrøm og Eilif Fjon hadde det travelt med å informera om maritim næring.

FOTO: BJARTE AMBLE



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Fotokonkurransen 2013



1. premie 2012 - Foto: Svein Angell



2. premie 2012 - Foto: Knut Revne



3. premie 2012 - Foto: Håkon Kjøllmoen

Vi forbeholder oss retten til å publisere innsendte bidrag i Sjøfartsdirektoratets publikasjoner og ved omtale av konkurransen i andre maritime tidsskrifter.

For 26. år på rad inviteres sjøfolk til å delta i den tradisjonsrike Fotokonkurransen.

- Alle påmønstret et norsk/norskeiet skip kan delta med inntil 10 bilder pr. deltaker. Størrelsen på de digitale bildene anbefales å være minimum 1 MB. Merk bildene med navn, adresse, telefonnummer, stillingstittel samt skippers navn.
- Send samtidig noen ord om motivet, hvor bildet er tatt, båten du er/var om bord på osv.
- Motivet må være hentet fra det maritime miljø - om bord eller i havn, i arbeid eller fritid.
- Innsendere kan kun delta med bilder de selv har fotografert. Det er innsenders ansvar å sørge for å ha opphavs- og fotorett til bildene og sørge for at eventuelle personer på bildene har godkjent at bildene offentliggjøres.
- De innsendte bidragene deltar først i en egen norsk konkurranse. De 15 beste går videre til den nordiske fotokonkurransen for sjøfolk.
- Alle deltakere får tilsendt Sjøfartsdirektoratets "Fotodiplom", og det blir fine premier til de fem vinnerbildene.

Send bidragene dine innen

31. desember 2013 til:

Sjøfartsdirektoratets

Fotokonkurranse,

Postboks 2222, 5509 Haugesund

E-post: velferden@sdir.no

Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø

Sjøfartsdirektoratets næringsportal:

Skal gi bedre oversikt for rederi og verft

Sjøfartsdirektoratet er i slutfasen med å utvikle Næringsportalen, et prosjekt som har til formål å forenkle og forbedre den direkte kontakten med næringen. Portalen blir lansert medio oktober.



Kristian Breidtfjord
Sjefingeniør
Sjøfartsdirektoratet

Målet med Næringsportalen er at redere, konsulenter og verft på en enkel måte skal kunne sjekke framdriften i sertifiseringsprosessen på nybygg eller ombygginger.

For at Sjøfartsdirektoratet skal kunne holde avtalt saksbehandlingstid, er det avgjørende at direktoratet mottar nødvendig dokumentasjon til avtalt tid. Dette vil bli enklere gjennom Næringsportalen ved at man der har tilgang til en felles plan for innsending av dokumentasjon. Næringen kan dermed enkelt se hvilken dokumentasjon som skal sendes inn til hvilken tid.

Hvert nybygg får en dedikert prosjektleder i Sjøfartsdirektoratet som har ansvaret for oppfølgingen internt. Dette bidrar til at redere vil få ett enkelt kontaktpunkt inn i Sjøfartsdirektoratet for forhold som gjelder deres nybygg.

OPPSLAGSVERK

Når et fartøy er sertifisert vil næringsportalen fungere som et oppslagsverk for rederne. De kan her se hvilken informasjon Sjøfartsdirektoratet sitter med – for



ENKLERE: Næringsportalen utvikles parallelt med verktøy for prosjektplanlegging og ressursstyring, og vil bidra til at Sjøfartsdirektoratet får bedre styring med nye byggeprosjekter.

FOTO: BJARTE AMBLE

eksempel sertifiseringer, sertifikatforfall, påleggsstatus og generell historikk om fartøy.

Næringsportalen utvikles parallelt med verktøy for prosjektplanlegging og ressursstyring, og vil bidra til at Sjøfartsdirektoratet får bedre styring med nye byggeprosjekter, noe som er nærmere omtalt i Navigare 4-2012.

FORBEDRE

Sjøfartsdirektoratet arbeider kontinuerlig med å forbedre sine tjenester. På sikt vil næringsportalen og prosjektverktøyet bidra til raskere og mer korrekt saksbehandling ved at saksbehandlere får en mer forutsigbar arbeidshverdag.

I tillegg vil redere få nye og forbedrede samhandlingsmuligheter med Sjøfartsdirektoratet, noe som forhåpentligvis bidrar til en enklere hverdag i alle ledd. ■



OPPSLAG: Næringsportalen vil fungere som et oppslagsverk for rederne. De kan her se hvilken informasjon Sjøfartsdirektoratet sitter med – for eksempel sertifiseringer, sertifikatforfall, påleggsstatus og generell historikk om fartøy. Tilgang til enkelte av opplysningene krever innlogging.



Cruise fotballen i Bergen har tatt helt av:

Rekordoppslutning under årets

Hele 92 kamper med 57 deltakende skip. Det er oppsummeringen etter årets Bergen Championship for Cruiseships, som dermed kunne notere seg for rekordoppslutning under årets turnering.



Per Erik Nielsen
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet har arrangert Bergen Championship for Cruiseships siden slutten av 1990-tallet. Antall kamper mellom skipene har ligget på ca. 20 helt fram til 2011 da 28 kamper ble spilt.

I fjor tok det hele av, i og med at Velferden fikk sin egen representant i Bergen, og 60 kamper ble spilt. I år har det vært non-stop fotball mellom cruiseskipene. Om-trent ingen skip sa nei til å være med, og den 24. august ble de siste kampene spilt. Oppsummeringen viser at det i år ble spilt 92 kamper med 57 deltakende cruiseskip.

Fotballkamper mellom cruiseskip finner også sted i København, Stockholm, Gøteborg og Helsinki, men Bergen ligger langt foran de andre store byene i Norden.

HEKTISK

Det har vært en utrolig hektisk og spennende konkurranse. De tre første kampene gjelder for å gjøre det rettfærdig for alle skip (noen har bare tre anløp i Bergen) og det var utrolig jevnt i år helt til den siste kampen for skipet Delphin. Skipet måtte ha tre kamper for å få spilt ferdig serien.

Men den 24. august var vi i den utrolige heldige situasjonen at både «Delphin» (som hadde spilt kun to kamper, men en flott målforskjell) og «Mein Schiff 1» som ledet serien med 8-1 etter tre kamper, kunne møtes på Krohnsminde Stadion.

I tillegg til dette var to andre skip,



SPORTY: Bergens ordfører, Trude Drevland, poserte sporty sammen med turneringens vinnerlag, cruiseskipet «Delphin».

ALLE FOTO: SVERRE FLATEBØ

«Celebrity Infinity» og «AIDASol» med på denne miniturneringen.

FESTIVITAS

Vi valgte å gjøre stor festivitas på denne lørdagen. Ordfører Trude Drevland i Bergen trengte ikke lang betenkningstid på å si ja til invitasjonen vår, og i tillegg var Helen Hovland og Frode Sagmo fra Bergen Havnevesen til stede.

Lederen for idrettstjenesten i Velferden, Sverre Flatebø, dømte prikkfritt alle fire kampene. Ordfører Trude (som hun liker å kalles) er en fargeklatt i Bergen og

var i storform. Hun hilste på samtlige spillere og supportere – over 100 til sammen – med både kyss og klem.

DELPHIN VANT

Det viste seg at «Delphin» var det klart beste laget i denne konkurransen. Skipet vant 5-0 over «Mein Schiff 1» og gikk til topps med en utrolig målforskjell på 26-1 på tre kamper. «Mein Schiff 1» ble nr. 2 og nykommeren «Empress» tok tredjeplassen.

HR Manager Jens Dalmann på "Mein Schiff 1" har i ettertid sendt arrangøren en

turnering



STORFORM: Ordfører Trude, som hun liker å kalles, var i storform og delte ut kysk og klem til alle spillerne. Her får lagkapteinen, Meik Neumann, på «Aidasol» en god klem.



GJESTER: Også Bergen Havnevesen gjestet turneringen, med Helen Hovland (til venstre) og Frode Sagmo helt til høyre. I midten ordfører Trude Drevland og velferdens Per Erik Nielsen fra Sjøfartsdirektoratet.

ANDREPLASS: Laget fra skipet «Mein Schiff 1» (i røde trøyer) jublet over andrelassen. Her sammen med vinnerlaget fra «Delphin» i blått.

spesiell takk for gjestfrihet og en perfekt gjennomført turnering.

Det ble sprettet alkoholfri musserende vin fra alle lagene og det var en utrolig flott stemning på Krohnsminde Stadion denne lørdag ettermiddagen.

Som ordfører Trude sa:

– Dette har vært en fantastisk ettermiddag i selskap med utrolig flotte mennesker i Norges fineste by.

Og til slutt – en enormt stor takk til Arne Njøten for all bistand. Uten hans hjelp og støtte, med kontakter innen kommunen og idrettskretsen, så hadde dette arrangementet ikke vært så vellykket som det ble. ■





Blåmyra Open 2013:

Trivelig golfturnering i godvær

Blåmyra Open 2013 ble avviklet på Larvik Golfklubb. Fredag 14. juni var det scramble-runde med 14 par og 28 deltagere. Selve hovedrunden, Blåmyra Open, ble spilt lørdag 15. juni med til sammen 37 deltagere.



Sverre Flatebø
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

I år som i fjor var vi heldige med været. Sol og blå himmel. Det var litt vind, men ikke mer enn at de fleste klarte å stille siktene en liten tanke for å kompensere vindpåvirkning.

Langt mindre heldig hadde golfanlegget vært med været i vinter. På grunn av mye is og en lang periode med barfrost på

slutten av vinteren var det dessverre langt fra grønt overalt på banen. Uansett, det var like forhold for alle.

Som tidligere er deltagerne en jevn fordeling av både aktive sjømenn, pensjonerte sjømenn, samt venner og familie av disse. Det er viktig for oss å beholde alle de aktivt seilende som deltagere, og aller helst øke andelen av disse.

De som deltok i år virket å være fornøyd, og de fleste ville være med neste år

dersom ferie og fri passer sammen med datoen for turneringen.

NESTE ÅR

I skrivende stund er det uklart hvor neste års turnering vil være. Slik det ser ut nå vil vi forsøke å holde den et sted på Sørlandet. Det vil være gunstig med tanke på reiseveien for både øst- og vestlendinger.

Vi håper så mange som mulig ønsker å være med oss. Vi vil forsøke å legge til rette for at det blir lagt opp til mer sosial sammenkomst slik at vi også kan bli bedre kjent med våre sjømanns- og golfkolleger. Da blir det kjekkere og kjekkere for hvert år å møte våre venner. ■

RESULTATER BLÅMYRA OPEN 2013

Blåmyra Scramble

Pos	Navn	Total	Pos	Navn	Total
1	Tom Lindahl/John Arnulf Klevstad	-13	13	Bechmann, Arne	22
2	Thor Willy Eriksen/Bjørn Erik Fosaa	-12	14	Haltuu, Vili	21
3	Wenche Thuve/Henriette Thuve	-12	15	Markussen, Tor	17
4	Vili Halttu/Erik Nyberg	-12	16	Edvardsen, Knut Walter	16
5	Petter Thuve/Kjell Vidar Hoksørød	-11	17	Ottesen, Tore Ravn	15
6	Morten Høst/Bernhard Clausen	-9			
7	Thor-Erik Holt/Cato Westgaard	-7			
8	Tor Markussen/Gunnar Jan Halvorsen	-6			
9	Rune Larsen/Kåre Oddvar Kristiansen	-6			
10	Per Olaf Hermansen/Johnny Solbakken	-5			
11	Arne Bechmann/Erik Tengelsen	-5			
12	Odd Herman Andresen/Gunnar Torp	-2			
13	Tore Ravn Ottesen/ Wilhelm B. Jacobsen	Par			
14	Sigmund Inge Eriksen/ Svein Gunnar Hansen	1			

Stableford Klasse 1

Pos	Navn	Total
1	Myhre, Kay Otto	41
2	Westgaard, Cato	37
3	Larsen, Rune	36
4	Jacobsen, Wilhelm B.	36
5	Henriksen, Arild	35
6	Holt, Thor-Erik	32
7	Andreassen, Tore	29
8	Halvorsen, Gunnar Jan	29
9	Eriksen, Thor Willy	27
10	Corneliussen, Asbjørn	24
11	Isaksen, Odd Rune	23
12	Andersen, Thorbjørn	23

Klasse 2

Pos	Navn	Total
1	Clausen, Bernhard	34
2	Nyberg, Erik	33
3	Andresen, Odd Herman	30
4	Haugen, Kjell	28
5	Kvernvik, Kjell Lindblom	28
6	Hermansen, Per Olaf	28
7	Thuve, Petter	27
8	Grønn, Øivind Roy	26
9	Hansen, Odd Kristian	25
10	Solbakken, Johnny	25
11	Thuve, Henriette	24
12	Lohrmann, Karin	23
13	Tengelsen, Erik	23
14	Hoksørød, Kjell Vidar	21
15	Hansen, Svein Gunnar	19
16	Grønn, Elisabeth	14

Slekt og venner

Pos	Navn	Total
1	Høst, Morten	38
2	Eriksen, Sigmund Inge	20
3	Thuve, Wenche	17
4	Gabrielsen, Eli Karin	16

Resultater (Bilder i prioritert rekkefølge):
Hovedbilde: SVING: Henriette Tuve med
en fin sving.

ALLE BILDER: SVERRE FLATEBØ



GLADE KARER: Johnny Solbakken (t.v.) og Per Olaf Hermansen er glade karer på golfbanen.



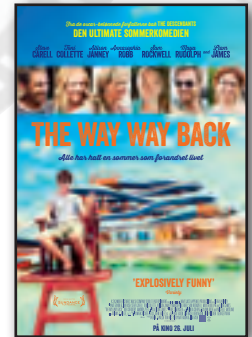
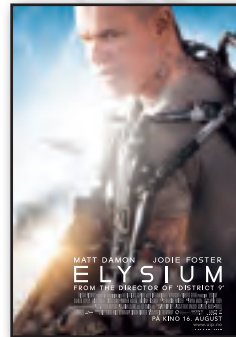
VINNER: En glad vinner av klasse 1, Kay Otto Myhre (t.h.). Velferdens Sverre Flatebø deler ut pokalen.



Film Rental Service - Titles 3rd quarter 2013

Upcoming moments of suspense,

Hollywood takes hold of the White House again. The different presidents' actions on terms of race issues is seen through an African-American butlers silent observations throughout decades in "The Butler".



Trine Carin Tynes
Adviser
Norwegian Maritime
Directorate

THE BUTLER

The Butler depicts the life of African-American Cecil Gaines, who grew up in the cotton fields but overcame his past to serve as a butler under American presidents from 1952 to 1986. This gave him an unique insight into the US power centre during a period when racial policy underwent drastic change.

The film has a star-studded cast, and there is a lot of excitement about how the Presidents Richard Nixon, Dwight D. Eisenhower and Ronald Reagan will be portrayed by John Cusack, Robin Williams and Alan Rickman.

WHITE HOUSE DOWN

Long unreliable as an employee and father, John Cale (Shanning Tatum) eyes



THE BUTLER: The Butlers son takes more action towards U.S. racial segregation policy

PHOTO: THE WEINSTEIN COMPANY



WHITE HOUSE DOWN: Olympus is falling and will probably rise again. This time with assistance from John Cale.

PHOTO: COLUMBIA PICTURES



ELYSIUM: Matt Damon takes on a mission that could bring equality to the polarized worlds.

PHOTO: SONY PICTURES

humor and emotions



Would you like to register for participation in the film rental service and receive licensed entertainment film packages for your crew? Please find more information on our website: www.sdir.no.

an opportunity for a fresh start when landing a job interview at The White House, where his daughter's greatest hero lives. When being showed around they get separated as terrorists storm the building, taking the President hostage.

Looking for his daughter Cale finds the President (Jamie Foxx) instead. Now, with the nation's government falling into chaos and time running out, it's up to Cale to save his daughter, the president, and the country.

ELYSIUM

In the year 2154, two classes of people exist: the very wealthy, who live on a pristine man-made space station called Elysium, and the rest, who live on an overpopulated, ruined planet. The people of Earth are desperate to escape the crime and poverty that is now rampant throughout the land.

The only man with the chance to bring equality to these worlds is Max (Matt Damon), an ordinary guy in desperate need to get to Elysium. With his life hanging in the balance, he reluctantly takes on a dangerous mission – one that pits him against Elysium's Secretary Delacourt (Jodie Foster) and her hard-line forces.

THE WAY, WAY BACK

This is the funny and poignant coming of age story of 14-year-old Duncan's (Liam James) summer vacation with his mother, Pam (Toni Collette), her overbearing boyfriend, Trent (Steve Carell), and his daughter, Steph (Zoe Levin). Having a rough time fitting in, the introverted Duncan finds an unexpected friend in gregarious Owen (Sam Rockwell), manager of the Water Wizz water park. Through his funny, clandestine friendship with

Owen, Duncan slowly opens up to and begins to finally find his place in the world – all during a summer he will never forget.

BLUE JASMINE

Blue Jasmine describes a kind of reverse class movement. After everything in her life falls to pieces, including her marriage to wealthy businessman Hal (Alec Baldwin), elegant New York socialite Jasmine (Cate Blanchett) moves into her sister Ginger's (Sally Hawkins) modest apartment in San Francisco to try to reconnect with her and pull herself back together again.

WORLD WAR Z

World War Z revolves around United Nations employee Gerry Lane (Brad Pitt), who traverses the world in a race against time to stop the Zombie pandemic that is toppling armies and governments and threatening to decimate humanity itself. ■



THE WAY, WAY BACK: Having a rough holiday time, a young boy finds an unexpected friend in manager of a water park.



BLUE JASMINE: Cate Blanchett with a good grip on what is left of her upper class life.



Stor innsats under idrettsuken i

Hele 148 sjøfolk fra 15 forskjellige mannskaper deltok under den årlige idrettsuken i Aberdeen, siste uken i juni. Innsatsen fra samtlige var upåklagelig.



Sverre Flatebø
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Vi hadde lenge en kvinnelig stymann på Island Express som ledet totalt i 3-kampen individuell, nemlig svenske Lina Toresson. Hun ble ikke slått før på

slutten av siste dag. Da kom en annen svenske, Simon Rydell, og kapret førsteplassen individuell 3-kamp. Han jobber for øvrig om bord på den danske båten Magne Viking.

Når det gjelder skipsmesterskapet hadde vi mange fine kamper. Noen båter var veldig flinke til å samle mannskapet og stille opp nesten fulltallige. Da vi beregner poeng og deler summen på hvor mange som er på mannskapslisten, ble det selvsagt en stor fordel til de lagene som fikk de fleste med.

Volstad Viking stilte med en herlig gjeng med godt humør og et veldig fint samhold. De toppet hele konkurransen og vant skipsmesterskapet. På andre og tredjeplass fulgte henholdsvis Island Empress og Island Champion. Vi vil også berømme Sea Lynx, som klarte å få mannskap på to skift med i konkurransen, ett før mannskapsskiftet, og ett etter. Den første gjengen ble sterkeste.

Ellers hadde vi i Velferden en helt strålende uke, og det var takket være alle dere som var med oss og skapte den gode stemningen.



VANT: Mannskapet fra Volstad Viking toppet hele konkurransen og vant skipsmesterskapet. ALLE FOTO: SVERRE FLATEBØ



SPRANG: Ole Vidar Moen i fullt sprang på Dina Supplier, mens velferdens Erna fra Norge snakker med kaptein Trond Nordvik, og Bent og Jacob fra dansk velferd måler.



KULE: Kulestøtkonkurransen foregikk på dekket til Volstad Viking. Her ser vi 2. maskinist Fredrik Kjeldsen "i støtet" med kula.

Aberdeen

Skipskonkurransen

Skip	Poengsum		
1. Volstad Viking	Norge	14/15	924,20
2. Island Empress	Norge	14/14	676,64
3. Island Champion	Norge	15/15	636,73
4. Sea Lynx 1	Norge	12/14	619,00
5. Skandi Saigon	Norge	10/15	602,47
6. Normand Atlantic	Norge	14/17	596,06
7. Normand Skarven	Norge	12/16	578,68
8. Olympic Commander	Norge	11/19	570,16
9. Sea Lynx 2	Norge	9/14	567,79
10. Island Express	Norge	8/12	517,33
11. Viking Dynamic	Norge	6/13	462,69
12. Viking Nereus	Norge	6/12	418,00
13. Normand Neptun	Norge	7/16	379,63
14. Magne Viking	Danmark	5/16	358,19
15. Dina Supplier	Norge	5/11	355,72

Individuelt etter tre øvelser

Navn	Skip	Total poengsum
1. Simon Rydell	Magne Viking	2043
2. Lina Toresson	Island Express	1846
3. Leivur Hansen	Skandi Saigon	1618
4. Nils Osoevsteboe	Volstad Viking	1579
5. Per Helge Hildre	Island Empress	1558
6. Stefan Eriksson	Sea Lynx 1	1532
7. Mikael Lundgren	Island Empress	1488
8. Lars Erik Johanssen	Island Express	1477
9. Makal Leknes	Viking Dynamic	1476
10. Lasse Okstad	Sea Lynx 2	1430
11. Sami Ryti	Viking Dynamic	1425
12. Trond Nordvik	Dina Supplier	1407
13. Aleksander Joergensen	Sea Lynx 2	1392
14. Mathias Worren	Island Champion	1330
15. Karl-Ivar Bigset	Island Empress	1303
16. Jonas Sagli	Volstad Viking	1290
17. Fred Olsen	Volstad Viking	1283
18. Ole Vidar Moen	Dina Supplier	1278
19. Henrik Bjoernland	Olympic Commander	1263
20. Mats Kleppstoe	Normand Neptun	1245
21. Tor Jolnes	Normand Atlantic	1235
22. Jakub Kursa	Normand Atlantic	1224
23. Marcin Piela	Sea Lynx 2	1189
24. Fredrik Jarchammar	Viking Nereus	1188
25. Andreas Saetre	Skandi Saigon	1185
25. Yngve Lorentsen	Volstad Viking	1185

Norske velferdsstasjoner
Norwegian Government
Seamen's Service

Branch offices

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) 763 07 65
Mobile phone: (+31-6) 51 51 25 30
E-mail: ngss.rotterdam@sjofartsdir.no

Kontakter/Contacts

ABERDEEN

Sjømannskirken - Norwegian Church in Aberdeen
41 Regent Quay, Aberdeen
AB11 5BE, United Kingdom
Tlf. +44 (0) 1224 211 933
Mob. +44 (0) 7768 472 134
E-mail: aberdeen@sjomannskirken.no

ANTWERPEN

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

ESBJERG

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

KØBENHAVN

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

NARVIK

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

ODDA

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

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

Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Nærings- og handelsdepartementet og Miljøverndepartementet med myndighetsansvar overfor norskregistrerte skip og utenlandske skip som anløper norske havner. Sjøfartsdirektoratets visjon er: Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø. Direktoratets overordnede mål er: Høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier.

Avdeling Skipsregistrene

Postboks 1013 Sentrum, 5808 Bergen
Telefon: 55 54 12 50
post@nis-nor.no

Region 1

Regionkontor Oslo

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

Tilsynskontor Larvik

Postboks 84, 3251 Larvik
Besøksadresse: Storgt. 46, 3256 Larvik
Telefon: 52 74 54 80
postmottak@sjofartsdir.no

Region 2

Regionkontor Stavanger

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

Tilsynskontor Kristiansand S

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

Tilsynskontor Haugesund

Postboks 2222, 5509 Haugesund
Telefon: 52 74 55 60
postmottak@sjofartsdir.no

Region 3

Regionkontor Bergen

Postboks 110, 5804 Bergen
Telefon: 52 74 55 80
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Florø

Postboks 58, 6901 Florø
Telefon: 52 74 54 40
postmottak@sjofartsdir.no

Region 4

Regionkontor Ålesund

Kongensgt. 25, 6002 Ålesund
Telefon: 52 74 55 40
postmottak@sjofartsdir.no

Region 5

Regionkontor Kristiansund N

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

Tilsynskontor Trondheim

Postboks 4310, 7417 Trondheim
Telefon: 52 74 55 30
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Rørvik

Postboks 229, 7901 Rørvik
Telefon: 52 74 54 90
postmottak@sjofartsdir.no

Region 6

Regionkontor Sandnessjøen

Postboks 213, 8801 Sandnessjøen
Telefon: 52 74 54 93
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Bodø

Postboks 325, 8001 Bodø
Telefon: 52 74 54 20
postmottak@sjofartsdir.no

Region 7

Regionkontor Svolvær

Postboks 54, 8301 Svolvær
Telefon: 52 74 55 10
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Harstad

Postboks 264, 9483 Harstad
Telefon: 52 74 54 54
postmottak@sjofartsdir.no

Kontor Narvik

Fagernesveien 2, 8514 Narvik
Telefon: 52 74 54 85
postmottak@sjofartsdir.no

Region 8

Regionkontor Hammerfest

Postboks 180, 9615 Hammerfest
Telefon: 52 74 54 50
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Tromsø

Postboks 6258, 9292 Tromsø
Telefon: 52 74 55 20
postmottak@sjofartsdir.no

Kontor Båtsfjord

Postboks 124, 9991 Båtsfjord
Telefon: 52 74 54 30
postmottak@sjofartsdir.no

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:

Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Authority

FORSIDEBILDE: Safety Manager Lars Erling Hanøy i Knutsen OAS

Foto: Bjarne Amble

ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF: Eilif Fjon

REDAKTØR/EDITOR: Bjarne Amble

OVERSETTER/TRANSLATOR: Bente Amandussen, Tone Olsen Risnes

ANNONSE/ADS: Jobbdirekte as, avd. Hamar

Salgssjef Per Bjørn Olsen

Telefon: 33 00 28 35

E-post: per.bjorn.olsen@jobbdirekte.no

GRAFISK FORMGIVNING/DESIGN AND LAYOUT:

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

TRYKK/PRINT: Kai Hansen Trykkeri

OPPLAG/CIRCULATION: ca. 14 000

DISTRIBUSJON: Alle rederier med norskregistrerte fartøy på 50 brt. og over tildeles ett eksemplar per fartøy, i tillegg til ett eksemplar til rederiet. Ett eksemplar tildeles alle fartøy større enn 15 meter, men under 50 brt. Ett eksemplar tildeles kontrollpliktige passasjerfartøy og fiskefartøy på 10,67 meter og derover, samt utenriksstasjoner og arbeidskontor.

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

SJØFARTSDIREKTORATET:

Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:

Postboks 2222, N-5509 Haugesund

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

E-post: postmottak@sjofartsdir.no

Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til postmottak@sjofartsdir.no i Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 03.09.2013

ISSN-NR 0804-4589

Beredskapstelefon til Sjøfartsdirektoratet 52 74 50 00 • Vakthavende ved Skipsregistrene 930 84 263

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 norsk-registrerte fartøy og utenlandske fartøy i norske farvann. For ikke å blokkere beredskapstelefonen presiseres det at alle andre henvendelser til Sjøfartsdirektoratet skal skje i administrasjonens kontortid:

Fra 15.09 til 15.05: 08.00 til 15.45.

Fra 15.05 til 15.09: 08.00 til 15.00

Skipsregistrenes vaktordning

For å sikre at registrering av skip, eierforhold og panteheftelser finner sted til avtalt tid har avdeling Skipsregistrene en saksbehandler på vakt fra 7-24 alle dager unntatt søndager og internasjonale helligdager.

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.

Department of Ship Registration's Officer on Duty

In order to ensure that registration of ships, their ownership and mortgages may take place as scheduled, the Department has an officer on duty from 7 a.m. until midnight all days except Sundays and International holidays.



Vi har Nord-Norges eneste HUET.

Maritime studietilbud:

VG2 Maritime fag

- Matros- og motormann

Maritim fagskole

- Dekks- og maskinoffiser

Maritimt kurssenter:

- Sikkerhetskurs for offshore og maritim virksomhet

- Hurtigbåt- og fergekurs

- Øvrige kurs

Nær flyplass med hyppige avganger til hele landet og bra samarbeidshotell.



Nordland
FYLKESKOMMUNE

**Bodin videregående skole
og maritime fagskole**

NAVA-TRAGET
SYSTEM CLR TYPE 0
TIL SPESJIA PÅ
MARITIME
DRIBING
CENTRER 3 T



B-PostAbonnement

Returadresse:

Sjøfartsdirektoratet,

Postboks 2222, 5509 Haugesund



Norges Maritime Utdanningscenter – ditt sikkerhetssenter i Norge – www.nmu.as

Norges Maritime Utdanningscenter AS (NMU) har flyttet sin virksomhet til Forskningsparken ved Høgskolen i Vestfold (HiVe), hvor vi har bygget opp et helt nytt, moderne og miljøvennlig kurs og utdanningscenter.

NMU og HiVe samarbeider om å bygge opp ett solid kurs- og utdanningstilbud, hvor man blant annet benytter seg av Høgskolens nye og avanserte simulatorpark.

Skipskurs

Som følge av siste oppdatering av STCW-konvensjonen er det nå påkrevet at all sikkerhetsopplæring skal oppdateres med godkjent kurs hvert 5. år, både for underordnet mannskap og offiserer.

NMU er godkjent av Sjøfartsdirektoratet for å levere grunnopplæring samt oppdatering/oppgradering i henhold til alle de nye fagplanene.

Gjeldende kurs fra 01.07.2013:

- ECDIS og AIS inkludert Transas familiarisering.
- Bridge & Engine Resource Management.
- General Operator Certificate (GMDSS/GOC).
- Restricted Operator Certificate (GMDSS/ROC).
- Short Range Certificate (SRC/VHF).
- Grunnleggende og videregående sikkerhetsopplæring.
- Hurtiggående mann-over-bord-båt (HMOB).
- Redningsfarkost (livbåt).
- Medisinsk førstehjelp.
- Medisinsk behandling.
- Sikkerhetsopplæring for fiskere.
- Ship Security Officer.
- Sikringsbevissthet for alle sjøfolk.
- Sikringsbevissthet for sjøfolk med anviste plikter.
- Passasjer- og krisehåndtering.
- Oppgradering for offiserer uten fartstid.
- NIS (Norwegian maritime legislation for foreign masters serving on Norwegian ships).
- ISM internrevisjonskurs.
- Training course for instructors (model course 6.09).

Offshorekurs

NMU er godkjent av Norsk olje og gass for å levere alle sikkerhets- og beredskapskurs som er påkrevet for å kunne jobbe og inneha sikkerhetsmessige funksjoner offshore på norsk sokkel.

Vi tilbyr også konvertering fra maritim til offshore sikkerhets- og beredskapsopplæring. Mange av kursene gjennomføres både på norsk og engelsk.

Se vår hjemmeside, www.nmu.as, for mer detaljer.

Flotte opplærings- og øvelsesfasiliteter ved NMU i Vestfold

I vårt helt nye kurs og utdanningssenter kan vi gjennomføre avanserte sikkerhets- og beredskapsøvelser på en unik og miljøvennlig måte.

Med alt av fasiliteter innendørs er det er lagt til rette for et svært godt læringsmiljø gjennom hele året. Brannøvelser foregår i vår 1800 m² store brannhall, og sjøredning- og helikopterevakueringsovelser gjennomføres i et stort, moderne og oppvarmet basseng med svært realistiske bølge- og vindforhold.

Om oss

Norges Maritime Utdanningscenter er sentralt plassert på Østlandet, nærmere bestemt i Horten. Horten ligger ca. 1 times kjøring fra Oslo, 1 ½ times kjøring fra Oslo Lufthavn (OSL) eller ½ times kjøring fra Sandefjord Lufthavn (TRF). Det er gode forbindelser med både tog og buss i alle retninger. Fra Østfold og Moss Lufthavn tas ferje (1/2 time) over Oslofjorden fra Moss til Horten.

Senteret er godkjent av Sjøfartsdirektoratet (STCW) og Norsk olje og gass (offshore) for gjennomføring av sikkerhets- og beredskapsopplæring. NMU er sertifisert i henhold til ISO 9001:2008 på styring av kvalitet, og vil i løpet av 2013 bli sertifisert i henhold til ISO 14001 og OHSAS 18001 på styring av ytre miljø- og arbeidsmiljø.



Norges Maritime Utdanningscenter
– ditt sikkerhetssenter i Norge



Norges Maritime Utdanningscenter AS - Forskningsparken-Raveien 205 - N-3184 Borre, Norway - Tlf +47 33 07 12 20