

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Authority

4 / 2014




Sikker arbeidsplass

Side 12

Sikker fisker 2014
Side 6

Sjøsikkerhetskonferansen
Side 10

90 % of everything
Side 42



Cool headed
Warm hearted

DNB has served the maritime and shipping industries worldwide for more than 50 years.

We are present where our customers are - in Oslo, Bergen, London, New York, Singapore and Athens. The maritime industry is crucial for global trade and fundamental to a modern economy. Our shipping and logistics clients connect the world. Our offshore clients find energy to power it.

DNB's Shipping, Offshore and Logistics team is here for you. Every day. And when it matters the most.

Banking the Norwegian way

DNB

Innhold

- 4** Leiaren: Sikker arbeidsplass om bord
- 5** Editorial: Safe workplace on board
- 6** Nærmere hundre deltakere i Svolvev: Samlet om sikkerhet i fiskeflåten
- 8** Ønsker at alle skal komme trygt hjem
- 9** Gratis konferanseavgift trakk yrkesfiskere
- 10** Sjøsikkerhetskonferansen 2014: Rekordstor interesse for sjøsikkerhet
- 12** Sjøfartsdirektoratet til kamp mot personulykkene: Prioriterer sikker arbeidsplass i 2015
- 13** Resultater av «Fokusområde brann» i 2014: Bekymret over brannsikkerheten
- 14** Fokus på risiko 2015: Risikoreporteringen godt motteke
- 15** Jon Michelet lanserte bok: «Gullguttene» på Sjøsikkerhetskonferansen
- 16** Forum for miljøvennlig skipsfart: Nøkkelen til grønn skipsfart
- 19** Fabelaktig innsats for polar skipsfart
- 20** Ulykkesbildet for fritidsbåter: Ta på vesten!
- 22** Redningsflåte er ikke «personleg flyteutstyr»
- 24** Skipsrisikomodel: Samarbeid for å forstå risiko
- 26** LastRisk: Hjelp til risikoanalyse
- 28** Forbedret prosess: Melding om ombygging
- 30** Krav om MLC-inspeksjon: Sjekk arbeids- og levevilkår
- 32** Maritime milepæler: Sjøfartsdirektør, avisgrunnlegger og sjømann først og sist
- 37** Nordisk samarbeid om maritim sikring
- 38** Helkroppsvibrasjoner: Kan gi helseplager
- 40** Ebola - Precautions for seafarers
- 42** Ninety percent of everything
- 44** Bygging og tilsyn av mindre lasteskip: Ny forskrift fra nyttår
- 46** NIS: August, September and October 2014
- 48** NOR: Fortsetter på stø kurs
- 49** NOR: Still on steady course
- 52** EEDI og SEEMP: Krav om bedre energieffektivitet for skip i innenriksfart
- 54** Fornyet Norsk Maritimt Museum: Moderne opplevelsessenter på Bygdøy
- 58** Film Service for Seafarers: Dramatic journeys behind and beyond
- 61** Fotokonkurransen for sjøfolk 2014: Sjøfolks egne blinkskudd på utstilling
- 62** Bergen Championship fotball 2014: Ny vinner

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør
Director General
of Shipping and
Navigation



Sikker arbeidsplass om bord

Mange ulykker kunne ha vore unngått, dersom ein på førehand hadde gjennomført ein risikoanalyse og sett inn nødvendige tiltak.

Tidlegare i haust presenterte Sjøfartsdirektoratet risikorapporten for 2015. I rapporten finn ein mellom anna statistikk og tips til sikker drift. I rapporten finn ein også direktoratet sitt fokusområde for neste år: «Sikker arbeidsplass om bord».

Rapporten er eit resultat av direktoratet si årlege risikovurdering. Ved bruk av eigne ekspertar og eksterne fagmiljø ønskjer me å finna menneskelege, organisatoriske og tekniske årsakar som kan føra til ulykker. Målet med direktoratet sitt arbeid med risikostyring og risikobasert tilsyn er å førebygga ulykker.

Gjennom vårt arbeid med risiko ønskjer me å få fram kunnskap, slik at innsatsen vår vert retta mot dei områda som gir storst gevinst for tryggleik og miljø. Funna vil vera styrande for Sjøfarts-

direktoratet sitt arbeid ved gjennomgang av nybygg og ombyggingar, ved tilsyn og revisjonar og ved førebyggjande arbeid og utvikling av regelverk. Men me håpar også at rapporten kan vera til nytte og inspirasjon for næringa og at rapporten vil stimulera til å tenka sikker drift. For det er i reiarlaga og om bord i båtane jobben mot ei tryggare skipsfartsnæring må gjerast.

Ser me ulykkesbildet i eit femten-tjue års perspektiv, ser me ein klar positiv trend. Sjølv om det har vore ein svak oppgang i skipsulykker dei siste åra, er det ein nedgang i dei mest alvorlege ulykkene og i talet på omkomne. Talet er likevel altfor høgt.

Dei siste ti åra har 129 personar mista livet. Det gir eit snitt på om lag 13

personar i året. Når me veit at talet på omkomne i til dømes offshorenæringa i same periode er to, vert dette skremmande høge tal. Det er med andre ord fortsatt ein lang veg å gå før skipsfarten er like trygg som andre arbeidsplassar.

I Sjøfartsdirektoratet registrerer me ulykker enten som skipsulykke eller som personulykke. Sjølv om talet på personulykker har hatt ein gledeleg nedgang, ser me at mange av dei alvorlegaste ulykkene skjer i samband med arbeidsoperasjonar om bord. Dei siste åra har om lag 2/3 av dødsulykkene på norske skip skjedd i samband med slike ulykker.

Me trur at mange av desse ulykkene kunne ha vore unngått, dersom ein på førehand hadde gjennomført ein reell analyse av risikoen knytt til dei ulike

INSPEKSJON: Ved revisjonar vil Sjøfartsdirektoratet særleg etterspørja risikovurdering om bord.

INSPECTION: In connection with audits, we will be particularly concerned with on-board risk assessment.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

operasjonane og sett inn nødvendige tiltak for å redusera denne.

På mange måtar er dette kjernen i ISM-koden som vart innført for nokre år sidan. Brukt på rett måte, vil ISM-koden gi auka fokus på sikker drift, tryggare arbeidsoperasjonar om bord og færre ulykker.

Sjølvsagt har sjøfolk like stor rett på ein sikker arbeidsplass, som alle andre. Difor har Sjøfartsdirektoratet bestemt at sikker arbeidsplass skal vera vårt fokusområde i 2015.

Ved ISM-revisjonar og andre revisjonar vil me særleg etterspørja risikovurdering om bord og reiarlaget si handtering av risiko. Ved bygging av skip vil me særleg sjå til at ein har designa for trygge arbeidsstasjonar om bord. Og ved umeld tilsyn vil me undersøka om tryggingvurdering er gjennomført og tiltak utført. Me vil også sjekka merking, sklisikring, skjerming, nødstop, personleg verneutstyr og andre fysiske vernetiltak.

I desember vil Sjøfartsdirektoratet publisera sjekklista som inspektørane våre vil bruka når dei kjem på tilsyn. Eg håpar alle i næringa vil bruka denne aktivt, slik at når inspektørane kjem, er det ingenting negativt å finna. ■

Safe workplace on board

Many accidents could have been prevented if risk analyses had been conducted in advance and the necessary action had been taken to reduce the risks.

Earlier this autumn, the Norwegian Maritime Authority (NMA) presented the 2015 Risk Report. The report contains i.a. statistics and suggestions for safe operations. The report also describes the NMA's focus area for next year: «Safe workplace on board».

The report is a result of the NMA's annual risk assessment. By engaging in-house specialists and industry experts, we wish to identify human, organisational and technical causes which may lead to accidents. The objective of the NMA's work related to risk assessment and risk-based supervision is to prevent accidents.

Through this work we wish to promote knowledge, so that our effort is aimed at the areas which provide the greatest benefit for safety and the environment. The findings will be essential for the NMA's work in connection with the review of newbuildings and conversions, supervision and audits, accident prevention and the development of regulations. We also hope that the report can be of use and inspiration for the industry and that it will stimulate safe operation awareness. It is in the companies and on board the ships that the work towards a safer shipping industry must be done.

If we look at the accident statistics in a fifteen to twenty-year perspective, we can observe a clear positive trend. Although there has been a slight increase in ship accidents in recent years, there is a decrease in the most serious accidents and in the number of fatalities. The number is still too high, however.

Over the past ten years, 129 persons have lost their lives. That gives an average of approximately 13 persons per year. When we know that the number of fatalities in e.g. the offshore industry in the same period amounts to two, this number is alarmingly high. In other words, we still have a long way to go before the shipping

industry is as safe as other workplaces.

The NMA registers accidents either as a ship accident or a personal accident. Although the number of personal accidents has declined, we see that many of the most serious accidents occur in connection with work operations on board. In recent years, about two-thirds of the fatalities on Norwegian ships have occurred in connection with such accidents. We believe that many of these accidents could have been avoided if solid risk analyses had been conducted in advance and necessary action had been taken to reduce such risks.

In many ways, this is the essence of the ISM Code which was implemented a couple of years ago. Used correctly, the ISM Code will provide increased focus on safe operation, safer work operations on board and fewer accidents.

Seafarers naturally have the same right to a safe workplace as everybody else. The NMA has therefore decided that a safe workplace will be our focus area of 2015. In connection with ISM audits and other audits we will be particularly concerned with on-board risk assessments and company risk management. In connection with construction of ship, we will particularly ensure that safe on-board workstations have been designed. In connection with unannounced supervisions, we will examine whether safety assessments have been carried out and if actions have been taken. We will also check marking, slip resistance, protection, emergency stop, personal protective equipment and other physical protective measures.

In December, the NMA will publish the check list that our surveyors use in connection with supervisions. I hope the whole industry will use this list actively, so that when our surveyors come to visit, there will be no negative findings. ■



SAMME UTFORDRINGER: Monica Amsen og Einar Meløysund er ulike i både alder og kjønn, og eier fartøy av forskjellige størrelse. Men de har mange av de samme utfordringene når det gjelder sikkerheten om bord.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

Nærmere hundre deltakere i Svolvev:

Samlet om sikkerhet i fiskeflåten

De tilhører forskjellige generasjoner og kjønn, og befinner seg i vidt forskjellige deler av fiskeflåten, men både sjarkfisker Monica Amsen og fiskebåtreder Einar Meløysund hadde praktisk utbytte av konferansen «Sikker fisker» i oktober.



Steinar Haugberg
kommunikasjonsrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Monica Amsen (30) er innlandsjenta fra Lier som gjorde nordlending av seg, og kjøpte sjark for å drive juksafiske med sjarken «Fiskerinnen» fra Andenes. Mens Einar Meløysund (49) er fiskebåtreder fra gammel fiskerfamilie på Meløy i Nordland, med en seinotbåt på 37 meter som største fartøy av flere.

De to representerer på en måte fiskere

i hver sin ende av skalaen blant deltakerne på konferansen «Sikker fisker 2014». Konferansen ble arrangert for første gang i Svolvev i slutten av oktober, og hadde sikkerhet i fiskeflåten som emne. Av nesten hundre deltakere på konferansen, var drøyt femti av dem yrkesfiskere.

– Årsaken til at jeg meldte meg på, var dels nysgjerrighet på hva dette var for noe, og dels at jeg innser at sikkerhet er veldig viktig for meg som er alene i båten, sier Monica Amsen. Tre år som fisker om bord på en 48 fots garnbåt var læringsgrunnla-

get før hun kjøpte sin egen sjark på 31 fot i 2011.

– Det er mye å holde rede på som fisker med egen båt, og det er mitt ansvar å holde meg oppdatert på hvordan jeg overholder regelverket både for selve fisket og for fartøyet, sier hun.

ENORMT ANSVAR

Einar Meløysund er skipper om bord på seinotbåten «Einar Erlend». Han er opp-tatt av sikkerhet, og med et mannskap på 15 er sikkerhetsarbeid en del av hverdagen.

– Det meste av sikkerhetsarbeidet er praktisk orientert og blir håndtert av et stabilt og erfarent mannskap. Vi driver kontinuerlig opplæring og veiledning av vikarer og lærlinger om bord, sier han.

Meløysund betegner konferansen



SPØRSMÅL: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen fikk både spørsmål og tilbakemeldinger fra fiskere og bransjefolk i kaffepausene. Her med fiskebåtreder Einar Meløysund (t.v.) og styrmann Ronny Edvardsen (t.h.).

FOTO: STEINAR HAUGBERG

som noe av det mest positive som har skjedd de siste årene innen sikkerhetsrettet arbeid mot fiskerne. Han benyttet også anledningen til å få sjøfartsdirektøren personlig i tale for å gi både ros og kritikk.

Kostnadsnivå på obligatoriske tjenester som sertifikater og kontroller hos godkjente foretak opptar begge fiskerne. Einar Meløysund er i likhet med en del andre fiskere på større fartøy også kritisk til mengden av regelverk og bestemmelser han må sette seg inn i og ha ansvar for.

– Vi har også en fiskeridirektør som har sprengt tålmodigheten vår. Vi er pressa på reint bokholderi. Derfor settes sikkerheten på andre- eller tredjeplass, spissformulerte han i et innlegg fra salen. Etterpå utdypet han dette overfor Navigare.

– Jeg må innrømme at alt ansvaret jeg har som skipper skremmer meg. Det er enormt mye å skulle ha kontroll på når du må forholde deg til fiskerimyndighetene når det gjelder fangstbestemmelsene, og Sjøfartsdirektoratet når det gjelder fartøyene. Spesielt på den største båten er det mye arbeid i forhold til direktoratet, sier han.

INNHOldsRIKT OG PRAKTISK RETTET

Konferansen strakk seg fra lunsj til lunsj, og med et innholdsrikt program som var delt inn i emnene «sikkerhetsregelverk», «opplæring og holdninger» samt «beredskap». Blant foredragsholderne var både representanter for Sjøfartdirektoratet,

redningstjenestene og skandinaviske gjester fra Danmark og Island.

Det var lagt vekt på de praktiske tilnærmingene til sikkerhetsarbeidet, og Sjøfartsdirektoratets presentasjoner fokuserte på hva direktoratet kan tilby av tjenester. Risikovurderingsprogrammet «FiskRisk», sikkerhetsholdningsfilmen «Trygt hjem», de praktiske konsekvensene av nytt regelverk og tips om hva direktoratet legger vekt på i tilsyn om bord på fiskefartøy, var beregnet på størst mulig nytteverdi.

Monica Amsen lyttet med interesse til hvordan Flemming Christensen fra det danske Fiskeriets Arbeidsmiljøråd beskrev hverdagen for danske fiskere, der sikkerhetsopplæring er organisert ved hjelp av fiskerne selv, og der gebyrnivået virket mer attraktivt.

Så tett var programmet at flere deltagere etterlyste bedre tid til spørsmål og debatt.

– Jeg deltar gjerne igjen dersom det blir flere slike konferanser. Men vi må få bedre tid til å stille spørsmål og delta i debatten, sier Meløysund.

For Monica Amsen var det faktum at konferansen var gratis for yrkesfiskere viktig.

– Jeg tror neppe jeg ville deltatt om det kostet noe, så vi får se om det blir deltakelse på meg en annen gang. Men jeg tar med meg en hel del fra denne konferansen som gjør at jeg kommer til å tenke over hva jeg kan gjøre sikrere og bedre i hverdagen, sier hun. ■

>>>



Ønsker at alle skal komme trygt hjem

ØNSKER FÆRRE ULYKKER: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen (t.v.) og leder Kjell Ingebrigtsen i Norges Fiskarlag sammen på kaia i Svolvær. De har et felles mål om å redusere antall dødsulykker blant fiskerne til nærmere null.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

- Vårt mål er ikke å «ta» noen når vi driver vårt tilsynsarbeid. Vi ønsker at fiskerne skal ha en trygg og god arbeidsplass, og at alle skal komme trygt hjem.



Steinar Haugberg
kommunikasjonsrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Det var budskapet fra sjøfartsdirektør Olav Akselsen til landets fiskere, da han holdt sitt hovedinnlegg under konferansen «Sikker fisker 2014» i Svolvær. Akselsen påpekte at 55 fiskere omkom i tiårsperioden fra 2004–2013.

I samme tidsrom omkom to personer i olje- og gassnæringen.

- Dette er ikke resultater som har kommet av seg selv, men som har krevd målretta arbeid fra hele olje- og gasssektoren. Det er også mulig innen fiskerinæringen, sa Akselsen. Han understreket sam-

tidig at tallene på ulykker går nedover, og at næringen er på rett vei.

PUBLISERER SJEKKLISTER

Sjøfartsdirektøren refererte til direktoratets risikorapport «Fokus på risiko 2015», der to av fire scenarier er hentet fra fiskefartøy: Fall over bord under arbeidsoperasjoner med tau og bruk, og klemskader i forbindelse med bruk av roterende redskap.

Risikorapporten danner grunnlaget for Sjøfartsdirektoratets fokusområde for 2015, som er «Sikker arbeidsplass om bord». Direktoratets tilsynsvirksomhet vil se på sikkerhetssystemene (ISM) for de

fartøyene som er pålagt å ha det, og direktoratet vil også publisere sjekklister for neste års tilsyn i fiskeflåten.

- Her har dere en gylden anledning til å bruke sjekklister før våre inspektører kommer, og dere vil få en sikrere arbeidsplass. Ulykker kan forebygges, for det er ikke naturgitt at de skjer. Analysér og gjennomfør tiltak mot risikable arbeidsoperasjoner, både ved hjelp av fysiske tiltak om bord, opplæring, verneutstyr, sikkerhetskultur og gode holdninger til risikoforebygging, oppfordret Akselsen.

STØTTE FRA FISKARLAGET

Han fikk støtte fra leder Kjell Ingebrigtsen

i Norges Fiskarlag, som har en visjon om null omkomne i næringen. Ingebrigtsen har selv så vidt kommet levende fra havari med egen båt, og kom med noen personlige betraktninger om det under den sosiale delen av konferansen.

- En slik opplevelse er noe man husker svært godt, og noe som preger deg. Opp-læring og bevissthet på risikovurderinger og sikkerhet er viktig i vår næring. En konferanse som dette bidrar til å øke denne bevisstheten, og den gode deltakelsen bidrar til at mange tar med seg lærdommen hjem og bruker den i hverdagen, sier Ingebrigtsen - som også mener at yngre generasjoner fiskere generelt er mer sikkerhetsbevisste enn sine eldre kolleger. ■



SPONSET: - Vi ville gi alle en mulighet til å delta på konferansen, sier Hilde Stange i Sjøfartsdirektoratet.

Gratis konferanseavgift trakk yrkesfiskere

Sponsing av konferanseavgiften bidro til at mange yrkesfiskere meldte seg på Sikker fisker 2014.

- Vi vet av erfaring at mange fiskere med begrensede økonomiske midler lett nedprioriterer denne typen ting, og mente derfor det var viktig å gi også disse en mulighet til å delta, sier seniorrådgiver Hilde Stange i Sjøfartsdirektoratets avdeling for Risikovurdering og HMS.

Sjøfartsdirektoratet, Nærings- og fiskeridepartementet og Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond bidro med midler for å sikre at yrkesfiskere fikk dekket konferanse, overnatting og bevertning, og derfor selv kun måtte sørge for reisen til Svolvær.

Det fikk direktoratet entydig positive tilbakemeldinger på.

Jevnt over gode tilbakemeldinger gjør at Sjøfartsdirektoratet vil vurdere å gjennomføre flere konferanser over samme lest. Om inngangsbilletten blir like billig i framtiden, må vurderes.

Presentasjoner, program og foredrag fra konferansen finnes på www.yrkesfisker.no.

Rekordstor interesse for sjøsikkerhet

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen fikk applaus fra 270 deltakere da han ved åpningen av Sjøsikkerhetskonferansen kunngjorde at Norge hadde klatret opp til andreplass på den prestisjetunge rankinglista «White List».



Bjarte Amble
Kommunikasjonsrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Norge hadde da avansert fra en 15. plass i 2012, via sjuende plass i 2013, mens vi i lista som ble kunngjort av Paris MoU i år havnet nesten på topp.

– Dette styrker Norges posisjon som et kvalitetsflagg, og er resultat av et målrettet arbeid fra næringen, klasseselskapene og myndighetene, konstaterer Akselsen.

Dermed var konferansen i gang, med rekordmange deltakere. Etter presentasjon av Sjøfartsdirektoratets fokusområde for 2015, ble tema rettet mot brann- og sikkerhet.

Brann om bord fartøy har som kjent vært direktoratets fokusområde i hele inneværende år.

BATTERISIKKERHET

Seniorforsker Sissel Forseth ved Forsvarets forskningsinstitutt, tok for seg temaet batterisikkerhet. Hun kalte litiumbatterier om bord i skip for en «kontrollert bombe», som krever forsvarlig bruk. Spesielt ved grunnstøting og kollisjoner kan det spre seg giftige gasser, som skaper mulighet for brann og eksplosjon.

– Derfor er det viktig at de som skal drive redning i slike situasjoner vet hvilke giftige gasser de har med å gjøre, sa Forseth. Hun la til at sannsynligheten for



REKORD: Det var folksomt i salen under Sjøsikkerhetskonferansen 2014.

FOTO: BJARTE AMBLE

denne typen branner er svært liten, men at konsekvensene kan bli store dersom det skjer.

ETTER NORDLYS-BRANNEN

Hvilke tiltak har Hurtigruten ASA satt i verk etter den dramatiske brannen om bord i Nordlys i 15. september 2011?

Teknisk direktør Frode Hernar, og QR manager Roy Pedersen fra rederiet gikk i et innlegg gjennom hva som hendte den dramatiske dagen da to av rederiets ansatte mistet livet og to ble alvorlig skadet. Hvorfor skjedde det, og hva er gjort i etterkant for å forhindre lignende ulykker?

Havarikommisjonens undersøkelse konkluderer med at brannen sannsynligvis oppsto som følge av at lekkasje av diesel ble antent ved kontakt med en uisolert indikator Kran på styrbord hovedmotor.

I tråd med sikkerhetstilrådingene fra Statens havarikommisjon for transport (SHT) er det blant annet kontrollert og foretatt isolasjon av varme overflater på skip der det er nødvendig. Det er utarbe-

det en egen jobbprosedyre for sjekk av varme overflater. Alle hurtigruteskipene er dessuten utstyrt med IR-kamera (infrarødt) som kan oppdage uønsket varmeutvikling.

Nye slukkeanlegg i maskinrommene skal erstatte tidligere CO2-anlegg, og det er dessuten satt i gang et program for å installere vanntåkesystem på skipene.

De omkomne og hardt skadde befant seg i eller ved maskinrommet. Tre personer oppholdt seg i verkstedet like ved maskinrommet, og flammene hindret dem i å komme seg ut. Derfor er det nå laget ny nødutgang fra verkstedet på alle skip fra 90-tallet. Denne gir mulighet for utgang fra flere tilstøtende tekniske rom i

INNSATS: RITS-ansvarlig i Oslo kommune, Lars Olav Kvalsvik, fortalte om hvordan innsatsstyrken for brann om bord i skip jobber.

FOTO: BJARTE AMBLE

maskinrommet ved en eventuell evakuering. Dette er bare noen av tiltakene.

– Vi driver hele tiden et målrettet arbeid for forbedringer. Man kan aldri være godt nok forberedt på uønskede hendelser, men vi vet at tiden er ekstremt

kritisk når slike ting skjer. Derfor er det viktig med helhetlig sikkerhetsfokus, forebyggende arbeid og øvelser, konkluderte Frode Hernar og Roy Pedersen.

REDNINGSINNSATS TIL SJØS (RITS)

Bakgrunnen for RITS (Redningsinnsats til sjøs) var den tragiske brannen om bord på Scandinavian Star. Stortinget bestemte etter ulykken at det skulle opprettes en nasjonal redningsgruppe til sjøs som skulle bistå ved brann – og ulykker på passasjerskip.

Det ble opprinnelig bestemt at det skulle legges til fem brannvesen. Fra 1.4.2010 er det sju brannvesen som har RITS-grupper som er klare til innsats hele året. Disse befinner seg i Tromsø, Bodø, Ålesund, Bergen, Stavanger, Larvik og Oslo.

Brann- og redningsetaten i Oslo har hatt RITS-gruppe siden 1995, og RITS-ansvarlig i Oslo kommune, Lars Olav Kvalsvik, fortalte på Sjøsikkerhetskonferansen hvordan gruppene er bygget opp, hvordan de trener og hvordan de jobber når de rykker ut til en skipsbrann. ■



DRAMA: Teknisk direktør Frode Hernar, og QR manager Roy Pedersen fra Hurtigruten ASA fortalte om den dramatiske Nordlys-brannen, og hvilke forebyggende tiltak rederiet har gjennomført i etterkant.

FOTO: BJARTE AMBLE



INNSATS: RITS-ansvarlig i Oslo kommune, Lars Olav Kvalsvik, fortalte om hvordan innsatsstyrken for brann om bord i skip jobber.

FOTO: BJARTE AMBLE



2015: Sjefartstidrett Olav Akselsen presenterte direktoratets hovedfokusområde for neste år, da han innledet Sjøsikkerhetskonferansen. Da skal det gjøres en ekstra innsats for å få ytterligere ned antall arbeidsulykker om bord på norske fartøy.

FOTO: BJARTE AMBLE

Sjefartstidrett til kamp mot personulykkene:

Prioriterer sikker arbeidsplass i 2015

De siste ti årene har 129 personer mistet livet i arbeidsulykker på norske skip. Sjefartstidrett har derfor valgt «Sikker arbeidsplass om bord» som spesielt fokusområde for 2015.



Bjarte Amble
Kommunikasjonsrådgiver
Sjefartstidrett

Fokusområdet er valgt av ledelsen i Sjefartstidrett, og ble presentert av sjefartstidrett Olav Akselsen under Sjøsikkerhetskonferansen.

Til grunn for valget ligger systematiske risikoanalyser som ble gjort av Sjefartstidrettets egne eksperter i vår. De hentet også inn ekstern ekspertise.

– Målet er å finne årsakssammenhenger innen menneskelige, organisatoriske og tekniske faktorer som kan føre til ulykker. Gjennom risikoanalyse, risikostyring og risikobasert tilsyn ønsker vi å komme ulykkene i forkjøpet, sa Akselsen.

RISIKABLE OPERASJONER

Under årets risikovurdering tok ekspertene for seg fire mulige scenarier. To av dem innbefatter personulykker om bord på fartøy, nemlig «Fall over bord fra

fiskefartøy» og «Klemskader på fiskefartøy».

Håvard Gåseidnes er seksjonssjef i direktoratets seksjon for risikostyring og HMS. Han peker på at det på mange fartøy, ikke bare på fiskefartøy, utføres arbeid som utsetter mannskapet for særlig høy risiko.

– Typiske eksempler er arbeid på fabrikk- og tråldekk innen fiskeri, bildekk på ferger, løfteoperasjoner og bruk av vinsj i forbindelse med ankerhåndtering og fortøyning, sier Gåseidnes.

STORE KREFTER

Et fellestrekk er at mannskapet i disse arbeidsoperasjonene kommer i nærkontakt med store krefter, som kan overgå de krav personlig verneutstyr er designet for å tåle. Noen ganger går det dessverre galt.

– Personer blir klemt fast, påkjørt eller trukket inn i roterende utstyr. Noen arbeidsoperasjoner medfører også fare for at personell kan bli dratt over bord. De

siste ti årene har hele 58 personer omkommet i slike arbeidsulykker. Dette er 45 prosent av totalt antall omkomne på norske skip i perioden, opplyser Gåseidnes.

Sjefartstidrett mener at mange av disse arbeidsulykkene kunne vært unngått eller fått begrenset omfang, dersom man i forkant hadde risikovurdert operasjonen, og satt i verk tiltak som sikrer arbeidstakeren.

FOKUSOMRÅDE 2015

Sjefartstidrettets ledelse valgte «Sikker arbeidsplass om bord» som særlig fokusområde for 2015. Det betyr at uanmeldte inspeksjoner i 2015 vil ha et særlig fokus på i hvilken grad risikovurderingen er utført etter regelverket, og at tiltak som reder har identifisert er gjennomført.

Videre vil inspektorene fokusere på om merking, sklisikring skjerming, nødstop, personlig verneutstyr og andre fysiske verne-tiltak, er i tilfredsstillende stand.

– Sjekklisterne vi skal benytte ved inspeksjonene er under utarbeiding, og vil bli publisert på Sjefartstidrettets nettside i slutten av desember, opplyser Håvard Gåseidnes.

Han legger til at fokusområdet også vil omfatte skip under bygging, både med kontroll av dokumentasjon og ved inspeksjon om bord.

– Her vil direktoratet i framtiden legge større vekt på samarbeid med næringen for å finne gode løsninger for design av sikre arbeidsstasjoner om bord, sier seksjonssjef Håvard Gåseidnes. ■

Resultater av «Fokusområde brann» i 2014:

Bekymret over brannsikkerheten

Uanmeldte tilsyn hittil i år viser at brannsikkerheten om bord på mange fiskefartøy, passasjerskip og lastefartøy fremdeles er for dårlig, selv om det er en bedring i forhold til de to foregående årene.



Bjarte Amble
Kommunikasjonsrådgiver
Sjefartstidrett

– Tallene som viser antall pålegg knyttet til brannforebyggende tiltak er alt for høye, sier underdirektør Alf Tore Sørheim.

På Sjøsikkerhetskonferansen i september orienterte han om hvilke funn som var gjort til og med august i år, etter at Sjefartstidrett valgte å sette et spesielt fokus på brannsikkerhet gjennom hele 2014. Fokusområdet ble valgt fordi brann om bord er en hendelse som har høy risiko, spesielt på fiskefartøy og passasjerskip. I tillegg ble det i 2012 og 2013 registrert en økning i antall rapporterte branner og branntilløp.

Oversikten viser at det i gjennomsnitt ble gitt ett pålegg for hvert tredje passasjerskip som ble kontrollert. For fiskefartøy var situasjonen verre, da det i gjen-



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

FOTO: OLAV HELGE MATVIKKYSTVERKET



UTBEDRE: Det er ikke mye som skal til før pålegg og tilbakehold knyttet til brannforebygging ikke eksisterer i våre statistikker, påpekte underdirektør Alf Tore Sørheim.

FOTO: BJARTE AMBLE

nomsnitt ble gitt ett pålegg for hvert annet fartøy som ble inspisert.

LITT BEDRE

Situasjonen ved utgangen av oktober viser en liten bedring:

I løpet av årets første ti måneder gjennomførte Sjefartstidrett 430 uanmeldte tilsyn. Disse er fordelt på 231 fiskefartøy, 122 lasteskip og 77 passasjerskip.

Tilsynene resulterte i totalt 1030 pålegg, hvorav 196 er knyttet til brannforebyggende tiltak. Nærmere 70 prosent av påleggene er utstedt til fiskefartøy.

MANGLENDE ETTERSYN

Alf Tore Sørheim opplyser at om lag 30 prosent av de brannrelaterte funnene er knyttet til mangler ved bærbart brannslukningsutstyr. Årsaken til disse påleggene er ofte manglende service og ettersyn. Det gis også mange pålegg knyttet til mangler ved brannspjeld og ventilasjonsanlegg.



FARE: Faresituasjonen brann vurderes særlig høyt på fartøygruppene fiskefartøy, store lasteskip og passasjerskip i kysttrafikk. Disse gruppene vil bli vektet høyt ved valg av fartøy som skal inspiseres.

FOTO: REDNINGSELKAPET

– Mange av funnene vi gjør er knyttet til forhold som er lett å utbedre, både med tanke på tid og kostnad. Det er med andre ord ikke mye som skal til før pålegg og tilbakehold knyttet til brannforebygging ikke eksisterer i våre statistikker, konkluderer Alf Tore Sørheim.

Han legger til at selv om «Fokusområde brann» har en spesiell plass på sjekklisterne i 2014, betyr ikke det at inspektorene ikke vil sjekke forhold knyttet til brannforebyggende tiltak også neste år. ■

>>>



FAGLEG: Seksjonssjef Håvard Gåseidnes (i midten) har, saman med Hilde Stange og Vegar Berntsen, vore sentrale i utarbeiding av det faglege stoffet i rapporten.

FOTO: BJARTE AMBLE

Fokus på risiko 2015:

Risikorapporten godt motteke

Sjøfartsdirektoratet sin nye publikasjon, «Fokus på risiko 2015», vart godt motteke på Sjøsikkerhetskonferansen i september.



Bjarte Amble
Kommunikasjonsrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Alle deltakarane på konferansen fekk kvar sitt eksemplar, og i etterkant er det effektivt bestillingar på fleire hundre eksemplarer. I tillegg er rapporten tilgjengeleg for nedlasting på direktoratet si nettside www.sdir.no. Det er særleg reiarlag og kurs- og undervisningsinstitusjonar som har vist interesse for å skaffa seg ekstra eksemplar av publikasjonen.

«Fokus på risiko 2015» vart også delt ut til deltakarane på konferansen «Sikker fisker» i Svolve i oktober, med nærare hundre deltakarar – dei fleste fiskarar.

INSPIRASJON OG NYTTE

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen presenterte rapporten då han innleia Sjøsikkerhetskonferansen med foredraget «Med fokus på risiko».

– Eg håpar at publikasjonen vil vera til inspirasjon og nytte for bransjen – og at funna som er presentert i rapporten kan nyttast av reiarlaga til gjennomgang av eiga drift. Målet er at det som er direktoratet sine fokusområde også vert næringa sine fokusområde, seier Akselsen.

Han fortel at publikasjonen «Med fokus på risiko» skal gjevast ut kvart år, og i kortversjon presentera resultatane av dei årlege risikoanalysene til Sjøfartsdirektoratet. Rapportane skal også innehalda anna aktuelt stoff om direktoratet sitt arbeid for betre tryggleik til sjøs.

KOMPLISERT

Arbeidet med risikoanalysene og innhaldet i publikasjonen er i stor grad utført av tilsette i direktoratet, med noko ekstern bistand. Kommunikasjonsavdelinga har hatt ansvar for redigering og utforming av publikasjonen.



FOKUS PÅ RISIKO: i 2015 vil Sjøfartsdirektoratets inspektører ha særleg fokus på sikker arbeidsplass.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

Seksjonssjef Håvard Gåseidnes er ansvarleg for det faglege innhaldet i rapporten. Han seier at det har vore ei utfordring å laga ei forenkla og lettforståeleg framstilling av det kompliserte analysearbeidet som er utført.

– Eg synes likevel at den ferdige publikasjonen gjev eit godt og korrekt bilde av arbeidet folkene våre har gjort, seier Gåseidnes. ■

Jon Michelet lanserte bok:

«Gullgutten» på Sjøsikkerhetskonferansen

– Det er en underkommunisering av sjøens betydning for Norge, som jeg har satt meg fore å gjøre noe med, sa Jon Michelet da han lanserte sin nyeste bok på Sjøsikkerhetskonferansen.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Jon Michelet jobbet hardt for å få de seks hundre sidene om skogsmatrosen Halvor ferdig i tide til å lanseres på World Maritime Day den 26. september. Han var aldri i tvil om at han ønsket å komme til Haugesund for å lansere

«Gullgutten», som er tredje bok i serien om sjøfolkens innsats under andre verdenskrig – et tema som engasjerer mange.

– Dette er en flott anledning til å trefte sjøfolk og folk i næringen. Jeg ønsker å møte folk der de er. Dette er dessuten min måte å vise respekt for sjøfolk i Haugesund, en by som mistet halve sin flåte under krigen, sa han.

– Det er så mange her i byen som hadde en krigsseiler i familien, og det er 220 omkomne sjøfolk fra Haugesund som vi minnes. Det er sterkt for meg å møte de pårørende, når de sier at de blir berørt av det jeg skriver. Det betyr mer enn all verdens terningkast, sa Michelet, som hadde trillet en sekser og kapret hele forsiden i VG den dagen.

«DÅRLIGE ELEMENTER»

Deltakerne på Sjøsikkerhetskonferansen stod i lange køer for å sikre seg bøker med signaturen til Michelet, som tok seg tid til å ta hver enkelt i hånden og takke for interessen. Også kvelden før var forfatteren ute og møtte Haugesundfolk som ville høre mer, eller fortelle sine egne – i blant vonde – historier.

– Et tema som holdt meg våken i natt er et dokument som kom meg i hende fra en kilde jeg beskytter, fortalte Michelet. – Det er en liste med 1350 navn på såkalte «dårlige elementer».

Nortraship, som administrerte den norske handelsflåten under krigen, arki-

verte hemmelige kartoteker der mer eller mindre uskyldige forseelser resulterte i at sjøfolk ble svartelistet.

– Vi må få det gjort kjent at de finnes slike svartelister, sa en opprørt Michelet. – En dame jeg pratet med i går kveld sa til meg: «Jeg vet ikke hva som hendte med faren min, han døde i London i 1946. Nå har jeg fått svart på noe jeg har lurt på bestandig, hvorfor faren min aldri kom hjem.»

Michelet håper at noen vil ta tak i disse listene, og la pårørende få innsyn, for at de kanskje skal få svar på spørsmål de har slitt med i mange år.

HEDRER KRIGSSEILERNE

– Jeg prøver å skrive om ting i historien som ikke er så godt kjent, sa Michelet. – Så vidt jeg vet, er det aldri skrevet noen

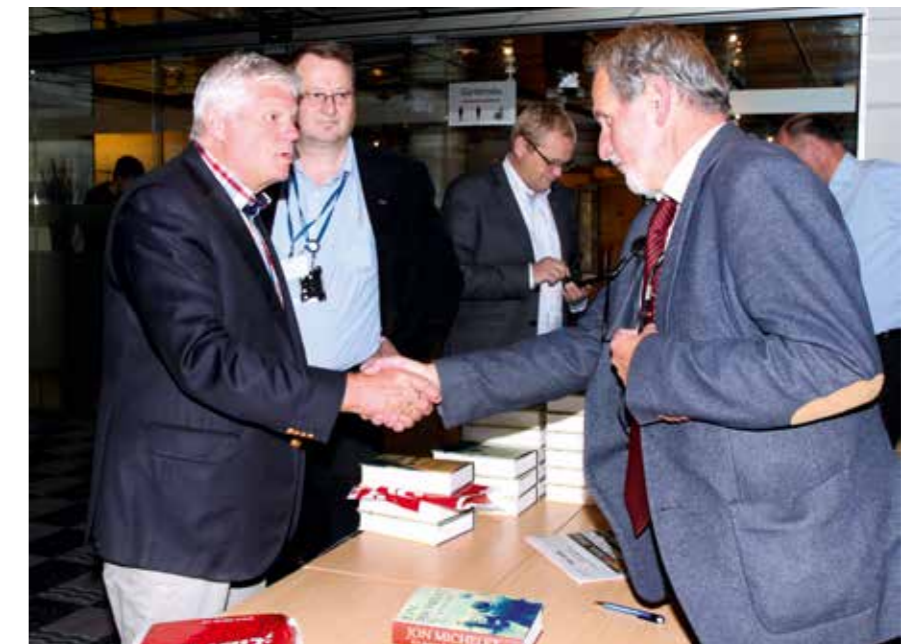
roman på noe språk om tankbåtseilasen, så der føler jeg at jeg pløyer nytt farvann.

Det er tydelig at forfatteren så veldig gjerne vil gi krigsseilerne den hederen de fortjener, og som de har måttet vente lenge på.

– Krigsseilerne seilte på det vi må kalle «usikkerhetens hav», sa han. – De sto i første frontlinje i kampen mot nazismen på alle hav. Norge og verden kunne sett annerledes ut om vi ikke hadde hatt krigsseilerne.

Som tidligere sjømann har Jon Michelet gode forutsetninger for å formidle sjøfolkens historie.

– Jeg startet faktisk min karriere som skribent tidlig på sekstitallet med å skrive for Navigare, som den gang var bladet for sjømannskolen på Ekeberg i Oslo, smilte han. ■



RETT FOKUS: Tidligere sjøfartsdirektør Rune Teisrud var en av de mange som benyttet anledningen til å få Michelets autograf. – Du har virkelig klart å sette fokuset på rett sted med denne historien, sa han til forfatteren. – Jeg blir rett og slett rørt av å lese.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN



Nøkkelen til grønn skipsfart

På sin årlige konferanse stilte Forum for miljøvennlig skipsfart spørsmålet om det lar seg gjøre å få grønne skip og grønn skipsfart i en grønn fremtid. Målet er klart og teknologien finnes, men hvordan står det egentlig til med investeringsviljen?



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Skipsfarten spiller en nøkkelrolle når det gjelder miljøspørsmål, sa statssekretær Lars Andreas Lunde (H) i Klima- og miljødepartementet, da konferansen «Grønne skip og grønn skipsfart i en grønn fremtid?» ble arrangert på Gardermoen i oktober.

Det er Forum for miljøvennlig skipsfart som står bak konferansen, som i år ble arrangert sammen med Norsk Industris Transport og logistikk-konferanse.

ENERGIEFFEKTIVITET

– Miljøtrusselen er en av hovedutfordringene verden står overfor, sa Lunde. – Vi må derfor jobbe for å oppnå mye bedre energieffektivitet enn i dag, og næringslivet må være den viktigste drivkraften i dette arbeidet. Det finnes gode eksempler fra norske rederier som har satset på grønn teknologi, og det tror vi i regjeringen at de vil vinne på, sa han.

Selv om skipsfarten fortsatt har store miljøutfordringer, og må ta sin andel av ytterligere utslippsreduksjoner, så er den i utgangspunktet en miljøvennlig transportform. Det har således lenge vært politisk enighet om at man ønsker mer godstransport over på kjøp. Dette vil regjeringen legge til rette for i sin nye maritime strategi, forsikret statssekretæren som etterspurte konkrete innspill fra næringen.

– Regjeringen mener at mer miljøvennlig drivstoff er nøkkelen til grønn skipsfart, og vår næringspolitikk skal gi skipsfartsnæringen den omstillingskraften som trenges, sa han. – Det må bli dyrere å forurense og billigere å drive miljøvennlig.

– Vi kan gjøre mye bra nasjonalt, men Norge utgjør tross alt kun en liten del av verden. Derfor må vi jobbe for strengere internasjonale krav om vi skal lykkes med den grønne omstillingen. Det er helt



DET GRØNNE SKIFTET ER I GANG, mener statssekretær Lars Andreas Lunde, som ønsker mer godstransport til sjøs.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN

sentralt å jobbe for et enhetlig globalt regelverk, påpekte Lunde, og trakk fram Polarkoden som et viktig eksempel på norske miljøinitiativer i IMO.

– Et sterkt norsk flagg er viktig, for vi har større gjennomslagskraft dersom vi har mer tonnasje, sa han. – Grønn skipsfart er helt sentralt for å løse de globale miljøutfordringene, og Norge skal være i teten i dette arbeidet, samtidig som norsk industri skal styrke sin konkurransevne.

ANSVAR

Direktør i Norges rederiforbund, Hanna Lee Behrens, var enig med statssekretæren om at man må jobbe globalt for å oppnå miljøgevinst.

– EU vil ikke fungere som arena i denne sammenhengen, sa hun, og mente at IMO slett ikke er tungrodd i forhold til andre internasjonale FN-organer.

– Ingen andre næringer i verden har samme type reguleringer, sa Behrens som likevel var skeptisk til evnen til å håndheve de reglene som finnes.

– Det ligger en enorm økonomisk gevinst i å ikke følge lover og regler, og dette er en stor utfordring for dem som faktisk ønsker å følge reglene, påpekte hun. – Her har havnestsatskontrollen et enormt ansvar.

Rederiforbundet har levert sin nye miljøstrategi «Blått hav - grønn fremtid», og har som mål at norsk skipsfart og



ARENA FOR DIALOG: Det er snart et tiår siden Forum for miljøvennlig skipsfart ble opprettet. Forumet har gjennom sine årlige konferanser satt søkelys på en rekke ulike miljøspørsmål. Leder Sveinung Oftedal er glad for at forumet fungerer som en arena for dialog mellom næring og myndigheter.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN

offshore entreprenørvirksomhet ikke skal gi skadelige utslipp til luft og sjø.

– Legg til rette for sjøtransporten, oppfordret Behrens. – For Norge har naturgitte og næringsgitte forutsetninger for mer sjøtransport. Kystveien er jo der – ferdig salta og ferdig strødd.

MÅ LØNNE SEG

Miljøfokus for shipping har aldri vært høyere enn i dag, og interessen for utslippsreducerende løsninger er stor, men finnes viljen til å investere, spurte senior-konsulent Martin Wold i DNV GL.

– Dersom kostnaden er høy og muligheten for inntjening er dårlig, så vil viljen være lik null, fastslo han. – Og selv om det vil gi fortrinn i markedet, vil viljen til å investere fremdeles være veldig lav. Det må være lønnsomt for at investeringsviljen skal være til stede.

Kun drivstoff som kan konkurrere med diesel og tungolje på pris vil tas opp i særlig grad, mente han, og påpekte at det er viktig å forstå tilgjengeligheten av forskjellige drivstofftyper. – Sett under ett utgjør alternative drivstoff nærmest null.

For øyeblikket er det 119 bekreftede prosjekter med LNG som drivstoff.

– Nesten alle opererer i Norge, men

ordreboka er helt annerledes, sa Wold. – Så fra å være et særnorsk fenomen er dette i ferd med å spre seg rundt i verden.

LNG-flåten dobler seg omtrent hvert annet år, men Wold trodde ikke at den eksponentielle veksten vil fortsette.

– Installering av scrubbere går minst like raskt som innfasing av LNG-teknologi, og er et godt alternativ, mente han.

DNV GL har tatt initiativet til «Grønt kystfartsprogram», og mener at fokusert satsning på LNG og batteri vil kunne utløse mange fordeler for Norge: Lønnsomme utslippskutt, grønne arbeidsplasser, økt konkurransevne og internasjonal lederposisjon.

– Alle kan tjene penger på dette, sa Wold, men mente man må være realistisk i vurderingen av hva de ulike alternativene kan oppnå uten myndighetskrav. – Det må både være lønnsomt og man må sette krav, konkluderte han.

FRA ORD TIL HANDLING

– Når skal vi klare å komme fra en nullutslippvisjon til nullutslipprealitet, spurte generalsekretær i WWF, Nina Jensen, som stilte opp til paneldebatt på konferansen. – Vi har teknologien og vi har løsningene, så hva i alle dager er det som stanser oss fra å sette dette ut i livet?

– Vi lever i en verden med store krav til godstransport, og skipsfart er en sentral del av klimaløsningen. På den annen side så er dette den tredje største utslippsnæringen i Norge, påpekte Jensen, som mente at det ikke nytter med nasjonale særordninger siden vi her har å gjøre med en global næring.

– Innfør et tungoljeforbud, oppfordret hun. – Vi har mye bedre løsninger, så hvorfor skal vi fortsatt tillate dette?

Dette var flere uenige i. Det ble påpekt at tungolje er et godt og trygt drivstoff som også er miljøvennlig. Dersom vi tar vekk tungolje så vil vi øke utslipp av CO2 med 15 %, ble det hevdet. Små skritt og praktiske tiltak vil gjøre det enklere å ta miljøhensyn.

– Nei, tiden for små skritt er forbi, næringen er overmoden til å ta de store skrittene, innvendte Jensen. – Nå må man gå fra ord til handling, for skipsfartsnæringen ligger lysår bak andre næringer i å kutte sine utslipp.



VIL HA TUNGOLJEFORBUD. – Vi har bedre løsninger i dag, mente generalsekretær i WWF, Nina Jensen.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN

– Vi trenger videre satsing på forskning og utvikling, og må bruke mulighetene som ligger i nasjonal transportplan, sa hun. – Vi må få en oversikt over hvor store utslippene fra denne næringen faktisk er, slik at vi kan se hvilken retning vi beveger oss i.

I Rederiforbundet har vi medlemmer som står i kø for å ta i bruk miljøvennlige løsninger, fortalte Hanna Lee Behrens. – I dagens situasjon har alle rederier insentiver i å tenke energieffektiv og miljøvennlig drift. Nærskipsfarten har konkurranseflate mot andre transportformer som vei og bane. Den trenger gode havner med god laste- og lossekapasitet, som integrerer dem bedre i den nasjonale transportlogistikken. Videre trenger de støtte til å fornye flåten, da dette er mindre rederier som ikke har nødvendigvis har likviditet til å ta det økonomiske løftet som skal til for å fornye egen flåte. I tillegg er det et stort behov for å sikre like konkurransevilkår mellom nærskipsfarten og de andre transportformene.

På spørsmål om hva som gjøres for å fornye nærskipsfartsflåten, sa statssekretær Lunde at det er foreslått vrakpant på fartøy, men han kunne ikke si noe om når dette eventuelt vil bli innført. – Men vi har et mål om at det skal skje i denne regjeringens periode, forsikret han.

IKKE HVORVIDT, MEN HVORDAN

– Vi er nå i den privilegerte situasjonen at

>>>

næringen og myndighetene drar i samme retning. Vi er alle enige om at vi vil ha mindre utslipp og en miljøvennlig skipsfart, spørsmålet er bare hvordan, sa statssekretær Lunde.

– Ja, det må jo være en drøm for en politiker at debatten ikke går på hvorvidt vi skal være miljøvennlige, men på hvilken måte vi skal være det, smilte lederen for Forum for miljøvennlig skipsfart, Sveinung Oftedal, da han oppsummerte konferansen.

– Vi står igjen med tre hovedspørsmål, sa han: Hvor skal vi? Hva kan være løsningene? Og hvordan kommer vi dit?

– Vi er i en fantastisk posisjon til å lykkes, men om vi ikke gjør noe, så kan vi mislykkes, sa han. – Selv om det i dag er god tilgang til tungolje, så det er ikke sikkert at det kommer til å fortsette.

Langsiktighet i virkemidler er et viktig nøkkelord, og når det kommer til stykket må ting være lønnsomt, konkluderte Oftedal.

– Det er en risiko ved å tenke nytt, men det er en enda større risiko ved å ikke gjøre det. ■



FORNYE FLÅTEN: – Nærskipsfartssegmentet trenger støtte til å fornye flåten, mente direktør i Norges rederiforbund, Hanna Lee Behrens. FOTO: BENTE AMANDUSSEN

Fabelaktig innsats for polar skipsfart

Polarkoden som skal regulere skipsfart i polare farvann ble vedtatt i FNs sjøfartsorganisasjon IMO, 21. november. Sjøfartsdirektoratets Turid Stemre fikk ros av næringsminister Monica Mæland (H) for sin innsats som leder av dette arbeidet i IMO.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

At polisen smelter gir nye muligheter for kommersiell skipsfart i polområdene, men dette kan utgjøre en risiko for det sårbare miljøet i området. Ekstreme værforhold, mørke og is er dessuten en utfordring for sikkerheten.

Dagens regelverk er ikke tilpasset disse spesielle forholdene.

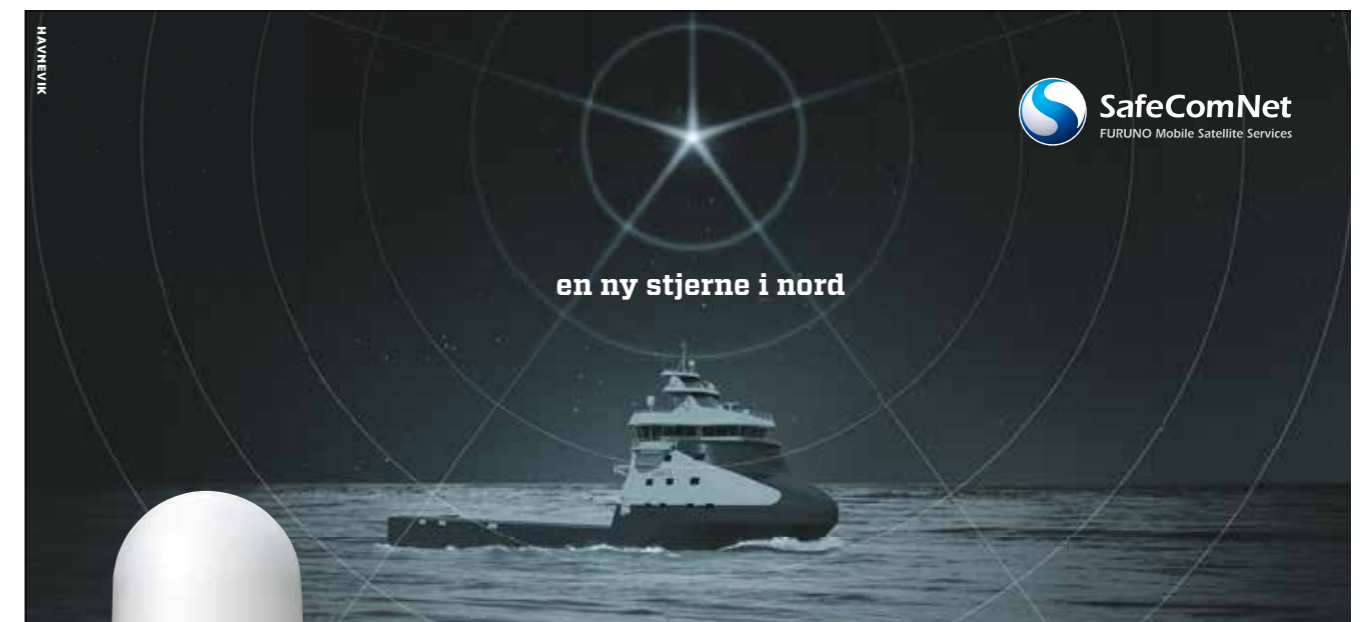
Norge har en nøkkelposisjon i Arktis, med et særskilt ansvar som både flagg- og kyststat, og har derfor vært en pådriver for å få på plass internasjonale kjøregler for trygg og bærekraftig skipsfart rundt polene, og ledet arbeidet med Polarkoden i FNs

sjøfartsorganisasjon IMO. Norge og de arktiske statene har arbeidet intenst for å finne gode globale løsninger de ulike partene kunne godta.

– Regjeringen vil legge til rette for en bærekraftig utvikling av nordområdene. Jeg er glad for at vi nå har fått på plass internasjonale regler for skipsfart i polare strøk, sier næringsminister Monica Mæland, som særlig fremhevet Stemres arbeid.

– Turid Stemre har gjort en fabelaktig innsats med å løse dette prosjektet i havn. Polarkoden er noe av det viktigste arbeidet som er gjort for å sikre en bærekraftig skipsfart i polare farvann, sier Mæland. ■

LEDET PROSESSEN: Turid Stemre i Sjøfartsdirektoratet har ledet arbeidet med Polarkoden i IMO. FOTO: STEINAR HAUGBERG



en ny stjerne i nord

SafeComNet
VSAT and FleetBroadband.

SafeComNet – Furuno Mobile Satellite Services – et komplett tilbud av kommunikasjonstjenester, drift, overvåking og global service. Spar tid og reduser kostnader med samlet leveranse fra markedets ledende leverandør av maritim elektronikk.

FURUNO
www.furuno.no

Maritime studietilbud ved Maritimt Campus Nord

HANDELSHØGSKOLEN, UNIVERSITETET I NORDLAND

- Årsstudium maritim økonomi og ledelse
- Bachelor i nautikk med økonomi og ledelse – skipsoffiserutdanning med påbygning

BODIN MARITIME FAGSKOLE:

- Teknisk fagskole maritime fag med fordypningsområdene Dekksoffiser og Maskinoffiser

VED BMF KURS OG SIKKERHETSSENTER:

- En rekke maritime kurs og sikkerhetskurs

BODIN VGS:

- Vg2 maritime fag

LOFOTEN MARITIME FAGSKOLE:

- Skipsoffiserutdanning med nautisk fordypning.

VEST-LOFOTEN VGS:

- VG2 maritime fag, Naturbruk Vg1 og Naturbruk (Fiske og fangst)Vg2

OPUS LOFOTEN:

- En rekke maritime kurs og sikkerhetskurs.



www.uin.no/hhb



www.bodin.vgs.no/
maritim-fagskole



www.vest-lofoten.vgs.no/
lofoten-maritime-fagskole



Ulykkesbildet for fritidsbåter:

Ta på vesten!

Til tross for en fantastisk flott sommer med mange aktive fritidsbåtbrukere, var det heldigvis svært få ulykker som medførte dødsfall. Men, etter en god sommer kom en særdeles dårlig høst med en ukarakteristisk økning i antallet omkomne. Stadig viser statistikken at mange ikke bruker flytevest.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Mellom 2004 og 2013 har Sjøfartsdirektoratet registrert 380 omkomne i forbindelse med fritidsbåtbruk.

– Per 31. oktober i år har ytterligere 26 navn blitt ført opp på listen over dem som aldri kom hjem fra båtturen, forteller rådgiver Vegar Berntsen i Sjøfartsdirektoratets avdeling for risikostyring og HMS. – Det er alt for mange.

FOREBYGGENDE ARBEID

Ved utgangen av august 2014 hersket det en forsiktig optimisme i Sjøfartsdirektoratet. Sommeren 2014 hadde vært preget av sol og varme, og svært mange hadde kost seg med sjø og båtliv, uten at man så den typiske økningen i antall dødsulykker som gjerne kommer i sommermånedene.

Ledet av sjøfartsdirektør Olav Akselsen, hadde direktoratet brukt mye ressurser på ulykkesforebyggende og holdningsskapende arbeid, heriblant den første fritidsbåtkonferansen som ble holdt i Hauge-sund i mars.

– Når vi ser på ulykkestallene for sommeren, ser det ut som om innsatsen har båret frukter, sier Berntsen. – Det virker



FARLIG: – Å havne i sjøen en kald høstdag kan være livsfarlig, særlig om man ikke har på seg flytevest, sier rådgiver Vegar Berntsen i Sjøfartsdirektoratets avdeling for risikostyring og HMS. FOTO: BENTE AMANDUSSEN

som om vårt budskap om å bruke vest, å holde seg edru, og å tilpasse farten har nådd fram til de mange fritidsbåtbrukerne.

ULYKKESMÅNED

Utover september så trenden ut til å fortsette, med kun to registrerte dødsulykker, mot sju i samme måned året før.

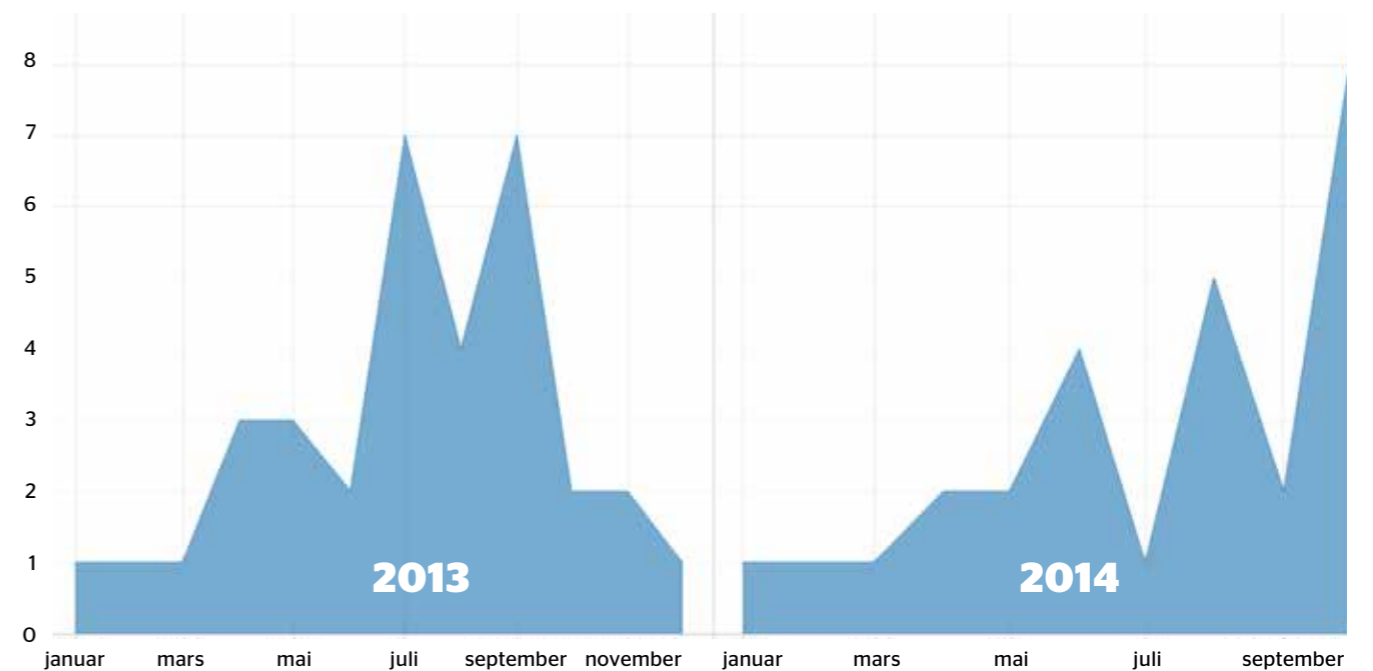
– Skuffelsen var derfor stor da vi i oktober opplevde seks omkomne i løpet av en åtte-dagers periode, etterfulgt av ytterligere to dødsfall i slutten av måneden, sier Berntsen. – Dette er ikke bare negative tall på vår statistikk. Det er tragiske hendelser for dem det gjelder og ikke minst for de etterlatte.

– Det er for det meste snakk om at folk har falt i sjøen, sier han. – Det er mulig det kan være en forklaring at været har vært såpass bra at folk fortsatte å ferdes på sjøen, og så har de glemt å ta hensyn til hvor kaldt det faktisk er om man havner i vannet.

NESTEN BARE MENN - SOM VANLIG

– Dersom vi ser på årets ti første måneder ligger vi fortsatt bedre an enn fjoråret. På samme tid i 2013 var det 31 omkomne, sier Berntsen. – Hittil i år er det for øvrig kun én kvinne som har omkommet.

For i likhet med tidligere år, toppes ulykkesstatistikken fortsatt av mannfolk, mange av dem godt voksne. Gjennom-



UVANLIG ÅR: Figuren viser utvikling i antall omkomne i fritidsbåtulykker i 2013 og ut oktober 2014. I løpet av hele perioden skiller oktober 2014 seg ut som den enkeltmåneden med flest omkomne.



FLOTT SOMMER: Det var mye sol og godvær sommeren 2014, men til tross for mange folk på sjøen så man ikke den typiske økningen i antall dødsulykker. FOTO: STEINAR HAUGBERG

snittsalderen på de omkomne er 52 år, litt yngre enn i fjor. Den yngste var 22 og den eldste 76.

Når det gjelder bruk av flytevest er ikke tallene for 2014 helt klare ennå, men altfor mange av de omkomne hadde ikke på seg flytevest. Tall fra Politiet viser at 98 % av fritidsbåtbrukere – altså nesten alle

– som ble kontrollert i 2013, hadde flyteutstyr om bord i båten.

– Dette er en tankevekker når vi ser det i sammenheng med dødstallene fra samme år, påpeker Berntsen. – De viser nemlig at om lag 80 prosent av de omkomne ikke brukte flyteutstyr.

– Det holder altså ikke å bare ta med

flytevesten på tur, man må bruke den også, oppfordrer sjøfartsdirektør Olav Akselsen, som tross alt er fornøyd med de lave ulykkestallene for sommeren.

– Jeg håper og tror at folk forstår viktigheten av å tenke sikkerhet, sier han. – Det må man nemlig gjøre, om båtliv skal være kos og ikke risikosport. ■

Redningsflåte er ikkje «personleg flyteutstyr»

Kan ein redningsflåte oppfylle lova sitt krav om «personleg flyteutstyr» for alle om bord i ein fritidsbåt? Dette er eit spørsmål Sjøfartsdirektoratet får frå tid til annan.

Nei, ein redningsflåte kan ikkje definerast som «personleg flyteutstyr». Småbåtlova, som kom i 1998, seier: «Alle fritidsbåter skal under seilas være utstyrt med egnet rednings- og flyteutstyr til alle om bord». Kva som er eigna flyteutstyr, er forklart i ei forskrift om bruk av flyteutstyr om bord i fritidsfartøy frå 1995, og supplerer småbåtlova.

I forskrifta vert følgjande døme på flyteutstyr lista opp: «Redningsvest, flytevest, flyteplagg, oppstigningsvest og annet personlig utstyr til å holde en person flytende».

Redningsflåte er altså ikkje med under opprekninga, og kan

difor ikkje reknast som personleg flyteutstyr, sjølv om flåten skulle ha plass til alle personar om bord.

– Det er veldig bra om fritidsfartøy er utstyrt med redningsflåte. Den kan vera til god nytte i ein kritisk situasjon, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Han viser samtidig til at det i fjor omkom 34 personar i fritidsbåtulykker. Heile 27 av desse brukte ikkje flytevest.

– Ein flytevest er ingen garanti, men du vil ha ein mykje betre sjanse til å overleva dersom ulykka er ute, seier Akselsen. ■

UNIFORMER FOR SJØ OG LAND



VI I
MARKOM
ØNSKER ALLE
EN RIKTIG GOD JUL
OG ET GODT NYTT ÅR!

Markom

Besøk vår nettside eller ring oss: Post- og besøksadresse: Markom Uniformer AS, Akershusstranda 23, N-0150 Oslo
Tlf: 915 13 079 • Fax: 94 77 24 31 • post@markom.no • Org. 992 755 482

Se detaljer og komplett utvalg på www.markom.no



KYSTVERKET

Kystverket er ein nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining. Kystverket vil gjere sjøtransporten til eit effektivt, miljøvenleg og føreseieleg transportalternativ. Vi legg til rette for sikker og effektiv ferdsel langs kysten og inn til hamnene. Etaten vår jobbar døgnkontinuerleg for å førebygge uønska hendingar og ulykker langs kysten. Kystverket førebygg og begrensar skadeeffektane ved akutt forureining, og medverkar til ei bærekraftig utvikling av kystsona.

Vil du bli los? Kystverket tek inn

STATSLOSASPIRANTAR

Kystverket skal, med atterhald om uendra lospliktbestemmingar og endeleg godkjenning frå Kystverket sitt hovudkontor, ta inn statslosaspirantar frå 1. september 2015. For heile kunngjeringa og elektronisk søknadskjema med CV sjå www.kystverket.no

Søknadsfrist: 31.12.2014

Kontaktperson:

Tommy Haugsnes, seniorrådgivar, tlf: 52 73 33 23/488 82 142 All korrespondanse vil skje via epost.

Arbeidsoppgåver:

Statslosen skal gje råd til skipsføraren på dei fartøya som ber om eller skal ha los om bord, med omsyn til fartøyet si framdrift, navigering og manøvrering. Statslosen er ansvarleg for losinga.

Statslosen skal samarbeide med norske styresmakter som Forsvaret, Sjøfartsdirektoratet, Politi, Toll m.m. og rapportere forhold som kan vere av betydning for tryggleik og miljø, og medverke til at lovbrøt blir avdekt.

Kvalifikasjonar:

For å kunne søkje som statslosaspirant, må søkaren oppfylle følgjande minstekrav:

- Må inneha navigatørsertifikat som gjev rett til å vere overstyrmann på alle storleikar i uinnskrenka fart.
- Må ha bestått eksamen som blir krevd for å få rett til å vere skipsfører på alle typar skip og storleikar i uinnskrenka fart.
- Må ha minst 3 år fartstid som ansvarshavande vaktoffiser på bru, eller overstyrmann på skip over 200 BT, eller minst 3 år sjømilitær fartstid i tilsvarande stillingar. Effektiv ombordverande teneste skal summerast for å vere teljande.

Personlege eigenskapar:

- Det er lagt vekt på gode samarbeids og kommunikasjonsevner
- Evne til å arbeida sjølvstendig
- Gode evner til kontaktskaping

Aktuelle kandidatar vil bli innkalla til arbeidspsykologiske testar og intervju i løpet av januar-mars 2015.

Desse kandidatane må på førespurnad kunne legge fram:

- Helseerklæring for losaspirantar (skjema LB0017) utskrive av autorisert sjømannslege, navigatørsertifikat, fartsoppgåve og vitnemål. Desse skal ikkje sendast med søknaden, men takast med ved eventuell innkalling til intervju.

I tillegg til opplæring tilbyr vi:

Ein tek sikte på at 1. deleksamen blir halden etter ca 5–6 månaders opplæring.

I opplæringstida fram til bestått 1. deleksamen vil statslosaspiranten vere tilsett som statslosaspirant.

Etter bestått 1. deleksamen blir statslosaspiranten tilsett som statslos og lønnast deretter.

Vilkåra for tilsetning som statslos er bestått eksamen, og at aspiranten blir tryggleiksklarert.

Det tas atterhald om at statslosen ikkje kan pårekne overføring eller tilsetning i anna sjøtrafikkavdeling før etter 3 år frå første deleksamen.

På bakgrunn av eit personalpolitisk mål om at arbeidsstyrken skal gjenspegle befolkningsammansetninga generelt, blir særleg kvinner og personar med minoritetsbakgrunn oppfordra til å søkje stillinga.

Skipsrisikomodel:

Samarbeid for å forstå risiko

- Å forstå årsaken til hvorfor ulykkene skjer, er første steg på veien til å forebygge dem, sier Håvard Gåseidnes i Sjøfartsdirektoratet. Nå skal det forskes på modeller for skipsrisiko.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

- Sjøfartsdirektoratet har de siste årene satset mye på utvikling av metoder for risikobasert tilsyn. Derfor var det svært gledelig at direktoratet, i samarbeid med flere sentrale aktører innen skipssikkerhet, fikk tilslag på forskningsprosjektet «National Ship Risk Model» fra Forskningsrådet, sier seksjonssjef Håvard Gåseidnes i direktoratets avdeling for risikostyring og HMS.

Det er NTNU, Kystverket og Safetec Nordic AS som skal samarbeide med Sjøfartsdirektoratet om forskning på modeller for skipsrisiko.

Forskningsprosjektet, som vil gå over to år, hadde oppstart i oktober. Prosjektet mottok støtte i forbindelse med en fellesutlysning fra forskningsprogrammene MAROFF og SMARTANS.

- Det vant frem i konkurranse med flere andre søkere, og fikk svært gode evalueringer i søknadsprosessen, forteller Gåseidnes.

HVA SKAL VI MED MODELLER?

En av Sjøfartsdirektoratets viktigste oppgaver er å forebygge at ulykker skjer.

- Dette gjør vi gjennom regelverk, tilsyn og holdningskapende arbeid, sier Gåseidnes. - En risikomodel forklarer årsakene til ulykker og sammenhengen mellom disse. Ved å bruke modellene kan vi lage indikatorer som gir varsel om uheldig utvikling før ulykkene inntreffer.

Risikostyring innen maritim næring har tradisjonelt vært basert på historiske data og reaksjon ved alvorlige ulykker. Innen andre næringer har man imidlertid gått ett steg videre.

- Gjennom gode modeller kan man gå fra å være reaktiv til å bli proaktiv, sier Gåseidnes. - Dermed kan vi bedre sikkerheten ytterligere, uten å måtte vente på ulykkene. Store ulykker skjer heldigvis svært sjelden.

FLERE ARBEIDSPAKKER

Prosjektet består av flere arbeidspakker, som hver er en brikke i utviklingen av en ferdig modell.

- Forskerne skal se på normalisering av ulykkesdata, analyse av AIS-data i forkant av skipsulykker, identifikasjon av risikopåvirkende faktorer og tilstanden til risikopåvirkende faktorer basert på aggregert informasjon fra AIS-systemet, forklarer Gåseidnes. - Til sist skal man utvikle en risikomodel.

Resultatene fra prosjektet vil bli gjort tilgjengelig gjennom åpne tekniske rapporter og publiserte forskningsartikler.

GJENBRUK AV DATA

De maritime myndighetene i Norge samler store mengder data om norske og utenlandske skip som trafikkerer norsk farvann. Eksempler er funn ved tilsyn og data fra AIS-systemet som beskriver skipets kurs, posisjon og fart. Dersom det skjer en ulykke lagres informasjon om denne i en egen database. En viktig del av forskningsprosjektet er å se på muligheter for gjenbruk av slike data.

- Risikomodelle vil beskrive sammenhengen mellom informasjon i databasene og hvordan vi ut fra dette kan beskrive endring i risiko, sier Gåseidnes. - For eksempel kan vi ved å analysere hvordan fartøy navigerer langs kysten kanskje klare å gi tidlig varsel på økt sannsynlighet for grunnstøtinger. ■

RS Sjøredningsskolen
- ditt sikkerhetscenter i Norge

Alle sjøfolk, både offiserer og underordnet mannskap, må innen **01.01.2017** gjennomføre oppdatering av sin sikkerhetsopplæring, uavhengig av om de er aktivt seilende eller ikke. I henhold til de nye kravene må man i fremtiden gjennomføre slik oppdatering hvert 5. år.

RS Sjøredningsskolen i Horten tilbyr alle relevante kurs som kreves i henhold til kvalifikasjonsforskriften både for underordnet mannskap og offiserer.

Se vår hjemmeside www.sjoredningsskolen.no for mer informasjon.

RS Sjøredningsskolen AS – Tlf +47 33 07 12 20



SKAL LAGE MODELLER: - Risikomodelle kan gjøre oss i stand til å varsle sannsynlighet for ulykker, sier seksjonssjef Håvard Gåseidnes i direktoratets avdeling for risikostyring og HMS. FOTO: STEINAR HAUGBERG

BRM og ERM kurs i Tromsø



Arcos leverer Bridge Resource Management (BRM) og Engine Resource Management (ERM) kurs godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

Uke 3: 13. - 16. januar 2015
Uke 6: 3. - 6. februar 2015
Uke 11: 10. - 13. mars 2015

Kurspris: Kr. 21 000

Arcos har konkurransedyktig hotellavtale som kursdeltakere kan benytte seg av.

For nærmere info og påmelding kontakt Arcos ved Trygve Rikstad: Telefon 90556253. E-post trygve@arcos.no.

Arcos AS leverer kurs og rådgivning mot petroleumsbransjen og maritim virksomhet.

Bedriften er godkjent av sjøfartsdirektoratet og Norsk olje og gass som opplæringsinstitusjon og sikkerhetscenter.

Arcos er sertifisert av DNV GL i henhold til ISO 9001:2008 og «Maritime training providers»

I tillegg er bedriften godkjent foretak for fartøysinspeksjoner på vegne av Sjøfartsdirektoratet.

Arcos har nylig kjøpt Tromsø Sikkerhetscenter (tidligere Havarivernsenteret på Skattøra i Tromsø). Overtakelsen skjer 2. januar 2015.

For ytterligere informasjon, se: www.arcos.no



LastRisk:

Hjelp til risikoanalyse

Alle skip skal gjennomføre risikovurderinger for å avdekke farer om bord, og disse vurderingene skal kunne dokumenteres. Nå lanseres et nytt verktøy som gjør jobben enklere.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– God kvalitet på risikovurderinger som gjennomføres vil kunne øke sikkerheten til dem som jobber om bord, mener seniorrådgiver Hilde Stange i Sjøfartsdirektoratets avdeling for risikostyring og HMS. – For mindre fartøy kan det imidlertid være utfordrende å gjennomføre gode risikovurderinger i praksis, tror hun. Sjøfartsdirektoratet har derfor, i samarbeid med HMS-ingeniørstudenter ved Høgskolen Stord/Haugesund, utviklet et eget hjelpeverktøy rettet mot mindre lastefartøy i oppdrettsnæringen.

Programmet LastRisk er et nettbasert verktøy for å avdekke farer ved ulike arbeidsoppgaver som utføres om bord. Det er gratis å bruke og åpent for alle.

– Brukere av verktøyet får hjelp til å vurdere risiko og lage handlingsplaner på en systematisk måte, slik at man kan være i forkant og iverksette tiltak for å unngå uønskede hendelser, forteller overingeniør Benny Kilhavn som også har vært involvert i prosessen.

SKREDDERSYDD

Det var HMS-studentene Ida Rafos, Stine Ertenstein og Øyvind Aske som i forbindelse med sitt bachelorprosjekt valgte å ta jobben med å videreutvikle og tilpasse et nytt risikoverktøy for oppdrettsfartøy. De tok utgangspunkt i det allerede eksisterende risikoverktøyet FiskRisk, som tidligere er utviklet for fiskeflåten.

– Studentene utførte forundersøkelser på flere oppdrettsanlegg for å gjøre seg kjent med de forskjellige arbeidsoperasjonene som utføres om bord på ulike oppdrettsfartøy, og for å se på risikoen forbundet med disse operasjonene, forteller

Stange. I tillegg ble representanter fra oppdrettsnæringen, sammen med studentene og Sjøfartsdirektoratet, invitert til å delta i en workshop hvor man jobbet med å utvikle innholdet i risikoverktøyet.

– Dette resulterer i at systemet er mest mulig skreddersydd brukerne, som skal kunne kjenne seg igjen i arbeidsinnhold og operasjoner, mener Kilhavn.

ENKELT

I LastRisk er typiske arbeidsoperasjoner og arbeidsoppgaver om bord på de ulike driftskategoriene av oppdrettsfartøy forhåndsdefinert, slik at det skal være enkelt å komme i gang med risikovurderingen.

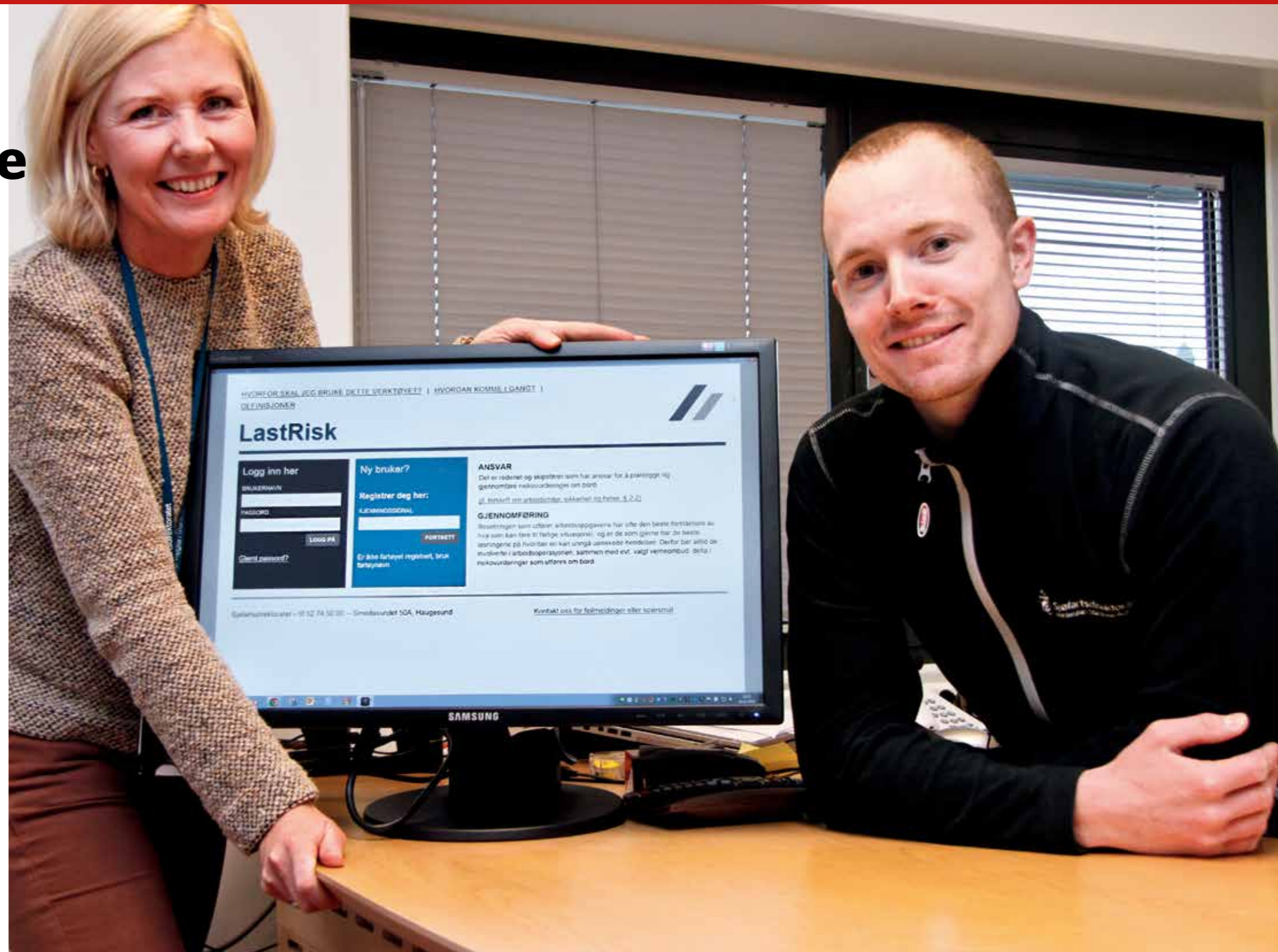
Hver bruker kan imidlertid tilpasse risikovurderingene etter forholdene om bord ved å legge til nye arbeidsoperasjoner og oppgaver, eller slette de som ikke er relevante for fartøyet drift.

– Det har vært fokus på et lavt brukergrensesnitt, og det kreves lite datakunnskaper for å kunne gjøre seg nytte av verktøyet, forsikrer Kilhavn. – Menyene er oversiktlige, og det er lagt stor vekt på veiledning til brukerne.

GJENNOMFØRINGEN

Besetningen som utfører arbeidsoppgavene har ofte den beste forståelsen av hva som kan føre til farlige situasjoner, og det er gjerne de som har de beste løsningene på hvordan man kan unngå uønskede hendelser. – Derfor bør alltid de involverte i arbeidsoperasjonen, sammen med verneombud, delta i risikovurderinger som utføres om bord, sier Stange.

– Dataene blir lagret på en sikker server som kun ditt rederi og fartøy vil ha lesetilgang til, sier hun. – Du vil kunne redigere tidligere utførte risikovurde-



LANSERER NYTT VERKTØY: LastRisk er primært rettet mot mindre fartøy og rederier, forteller Benny Kilhavn og Hilde Stange i Sjøfartsdirektoratet.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

ringer, slik at du til enhver tid har oppdaterte og skriftlige risikovurderinger tilgjengelig for arbeidstakerne og verneombud.

VEILEDNING

Årets risikovurderinger i Sjøfartsdirektoratets risikobaserte tilsyn, har resultert i at

direktoratet neste år vil ha stort fokus på sikker arbeidsplass ved sine uanmeldte tilsyn. Å føre kontroll med utførte risikovurderinger vil således være viktig for inspektørene.

– Selv om Sjøfartsdirektoratet har utviklet LastRisk som et hjelpeverktøy,

så er det fremdeles rederiet og skipsfører som har ansvaret for å planlegge og gjennomføre risikovurderinger om bord, påpeker Kilhavn. – Dette følger av forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse. De som arbeider om bord plikter å bistå, slik at man kan oppnå en god

og sikker arbeidshverdag om bord, sier han.

Dersom man møter på utfordringer ved bruk av verktøyet, så er det bare å kontakte oss, oppfordrer Kilhavn og Stange. – Vi vil bidra med veiledning så langt det lar seg gjøre. ■

Forbedret prosess:

Melding om ombygging

Sjøfartsdirektoratet har forbedret prosessen rundt ombygging av fartøy.

Et nytt skjema vil gjøre både melding og saksbehandling enklere og raskere.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Noen av utfordringene Sjøfartsdirektoratet står overfor i forbindelse med ombygginger av fartøy, er at meldingene om ombygging kommer inn alt for sent og at de er lite oversiktlige, forteller senioringeniør Svein Erik Enge på direktoratets avdeling for inspeksjon og beredskap.

– Enkelte ganger er ombyggingen allerede ferdig utført før Sjøfartsdirektoratet

i det hele tatt blir informert, sier han. – I slike tilfeller kan konsekvensen bli at fartøyet må ligge i ro inntil saksbehandling og dokumentkontroll er avsluttet. Det innebærer dessverre unødvendige utgifter for rederiet.

BEHOV FOR NYTT SKJEMA

Meldinger til Sjøfartsdirektoratet om ombygging har hittil kommet på veldig forskjellig vis.

– Iblant mottar vi en e-post om saken, men det kan like gjerne være at en av våre

inspektører får muntlig beskjed, sier Enge. Slikt kan skape problemer både for næringen og saksbehandlerne, så Sjøfartsdirektoratet har derfor jobbet med å forbedre prosessen rundt ombygginger av fartøy.

– Prosessen er nå blitt mer strømlinjeformet internt i direktoratet, og våre prosedyrer er blitt oppdatert for å ivareta sikkerheten, samt spare mest mulig tid, forteller Enge.

Arbeidet avdekket behov for et nytt skjema som medfører at Sjøfartsdirekto-

ratet raskt får en oversikt over hva ombyggingen omfatter, og dette er nå på plass. Skjemaet gir dessuten informasjon om hvilket regelverk som gjelder for fartøyet under og etter ombyggingen. Dette kan innbefatte både personlige sertifikater for de som arbeider om bord i fartøyet og sertifikater for fartøyet.

Skjemaet «Melding om ombygging» kommer i tillegg til KS-0115 «Begjæring om inspeksjon», som næringen alt er godt kjent med.

MELD FRA OM PLANER

– Det som oftest skiller seg ut med en ombygging, i forhold til for eksempel nybygg, er tidsvinduet, sier Svein Erik Enge. – For at fartøyet raskest mulig skal komme i fart etter ombygging, er det behov for god kommunikasjon mellom rederiet og Sjøfartsdirektoratet, understreker han.

For at prosessen skal gå raskest mulig er det en stor fordel å varsle Sjøfartsdirektoratet allerede når man planlegger å bygge om et fartøy. Direktoratet har til tider stor aktivitet, og for å vurdere ombyggingen må man regne med minst fire uker saksbehandlingstid, spesielt på større ombygginger.

FORENKLING

Skjemaet er lagt ut både i PDF-format og elektronisk på Sjøfartsdirektoratets skjemaportal. Om man velger sistnevnte alternativ vil flere av fartøyets data automatisk bli lagt inn i skjemaet, slik det skal være enklest mulig å bruke.

– Vi i Sjøfartsdirektoratet håper næringen vil se nytteverdien i et slikt skjema, sier Enge, som ønsker at alle skal benytte seg av elektroniske skjemaer. – Da går både innfylling og behandling raskest mulig, sier han. ■



ENKLERE: – Meld tidlig fra om planer for ombygging, oppfordrer senioringeniør Svein Erik Enge i Sjøfartsdirektoratet. – Og bruk gjerne elektronisk skjema.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



OMBYGGING: Fartøyet «Flekkerøy» ble bygd om i 2013. Her er det meste av rekkverket borte. Nytt dekk er på plass på fordekk, og ballast-tank på babord side blir bygget.

FOTO: MARK RUNE BANNISTER

NORSAFE
Lifeboatbuilder since 1903

FIRST CHOICE
in maritime safety

Mako 655 Fast Rescue Craft

Norsafe's Mako 655 Fast Rescue Craft (FRC) is manufactured according to SOLAS, Classification Society and NORSOK R-002 regulations. Utilising advanced construction methods and materials, Norsafe provides the strongest and most durable hulls in the industry.

The Mako 655 is one of the best-selling rescue boats in the world. It received the Nordic Council's Design Award after its release in 1999, and was the first FRC with an integrated GRP self-righting frame, eliminating the need for CO2 tanks and inflatable bags. It was also the first FRC with optional inboard water jet engines or outboard propeller engines.

Norsafe FRCs are built with fibreglass reinforced fire-retardant polyester (GRP). Both the hull and inner liner are one-piece mouldings that are bonded together. The resulting spaces are filled with closed cell buoyant foam, making the boat unsinkable even when damaged.

For more information, visit our website:
norsafe.com and youtube.com/norsafeas

Norsafe

B E T T E R B Y D E S I G N



FÅR DET TRAVELT: Innan utgangen av 2016 skal direktoratet gjennomføra MLC-inspeksjonar på 700 skip, opplyser underdirektør Alf Tore Sørheim ved Sjøfartsdirektoratet si avdeling for inspeksjon og beredskap. FOTO: STEINAR HAUGBERG



INSPEKSJON OM BORD: Inspektøren nyttar forskjellige metodar. Å prata med mannskapet er ein av dei. FOTO: STEINAR HAUGBERG

Krav om MLC-inspeksjon:

Sjekkar arbeids- og levevilkår

Å sjå til at sjøfolk har gode nok arbeids- og levevilkår er ein viktig del av jobben til Sjøfartsdirektoratet sine inspektørar.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Sjøfartsdirektoratet har forplikta seg til at alle norske skip som er omfatta av kravet om MLC-inspeksjon skal vera inspisert innan 31. desember 2016, opplyser underdirektør Alf Tore Sørheim ved Sjøfartsdirektoratet si avdeling for inspeksjon og beredskap.

– Det vil sei at direktoratet skal gjennomføra MLC-inspeksjon på om lag 700 skip innan den tid, seier han. – For å komma i mål med dette, ber vi om at rederia begjær første MLC-inspeksjon samtidig med første mellomligande eller fornyingsinspeksjon av skipet

sitt hovedsertifikat, alternativt samtidig med ein ISM-revisjon.

VIRKEOMRÅDE

ILO-konvensjon nr. 186 av 23. februar 2006 om sjøfolks arbeids- og levevilkår – til vanleg omtala om «MLC 2006» – vart sett i kraft for norske skip 20. august 2013, og er implementert i norske lovar og forskrifter. Konvensjonen sikrar eit skikkelege arbeids- og levevilkår om bord.

For lasteskip og passasjerskip som ikkje er omfatta av kravet om MLC-sertifikat, er det krav om eigne MLC-inspeksjonar. Dette gjeld for lasteskip og passasjerskip i innanriksfart med fartsområde 3, klasse D og større, samt lasteskip og passasjerskip med bruttotonnasje eller sikkerheitstonnasje under 500 i utanriksfart.

Kravet om MLC-inspeksjonar gjeld også for statseigde skip som vert brukt i kommersiell verksemd, men vil ikkje om-

fatta lasteskip og passasjerskip i fartsområde 2 og mindre, lasteskip med bruttotonnasje på 50 og mindre, eller skip som er freda eller verna av Riksantikvaren.

GJENNOMFØRING AV INSPEKSJON

Når Sjøfartsdirektoratet gjennomfører ein MLC-inspeksjon om bord, vil det verta nytta forskjellige metodar, med gjennomgang av dokument, visuell inspeksjon, generelle diskusjonar og personlege intervju med sjøfolk. Det er difor ein føresetnad at skipet er fullt bemanna når inspeksjonen skal utførast. Inspektørane vil nytta ei sjekkliste for MLC-inspeksjonen og gjennomgå dei 14 tilsynsområda som konvensjonen krev.

Etter tilfredsstillande inspeksjon, vil inspektøren utferdiga ein MLC-rapport, som skal gjerast tilgjengeleg for alle om bord. Ei påleggsliste vil verta utlevert dersom det finst manglar.

Sjøfartsdirektoratet har laga eit rettleingsrundskriv RSV 05-2014 som ligg på vår nettside www.sdir.no. ■



© Gettyimages/Gary S Chapman

NAVIGATING COMPLEXITY

DNV and GL have merged to form DNV GL. The company is the leading technical advisor to the global oil and gas industry and the world's largest classification society. We provide consistent, integrated services within technical and marine assurance and advisory, risk management and offshore classification, to enable safe, reliable and enhanced performance in projects and operations.

Together with our partners, we drive the industry forward by developing best practices and standards.

Our people combine industry expertise, multi-disciplinary skills and innovation to solve challenges for our customers – allowing them to navigate in a complex business environment.

DNV GL global services: Classification • Verification • Technology and innovation • Operational performance • Environmental performance • Safety and risk control

Magnus Andersen:

Sjøfartsdirektør, avisgrunnlegger og sjømann først og sist

Han ble den første norske sjøfartsdirektøren i 1903. Da hadde han allerede startet avisen Norges Sjøfartstidene, seilt i åpen båt over Atlanterhavet og blitt internasjonalt kjent som skipper på Gokstadskipkopian «Viking». Magnus Andersen ble med rette kalt et «hvirvelcentrum» i norsk sjøfart.



Eyvind Bagle
Nestleder
Norsk Maritimt
Museum

Magnus Andersen (1857-1938) levde et langt liv i sjøfartens, og ikke minst sjøfolkens, tjeneste. I hans levetid gjennomgikk både sjøfart og samfunn store endringer. Han jobbet hardt for å bedre sjøfolks – både mannskap og offiserers – vilkår og omdømme, det han selv kalte «å løfte vår stand». Han hadde mange støttespillere, men la seg også ut med mektige krefter.

UNGE ÅR OG INNTRYKK

Andersen omtales som en usedvanlig modig og energisk mann, men også som egenrådig og kompromissløs. I sine memoarer, «70 års tilbakeblikk» fra 1932, forteller han om en oppvekst i Larvik med en eneforsørgende mor, som med stram økonomi fikk ham og broren gjennom borgerskole. Den konfirmerte Magnus gikk i tjeneste hos Treschow på Fritzøe. Det ble inngangen til sjømannslivet. Femten år gammel var han dekksgutt på en av godsets barker.

Som 18-åring tok Andersen navigasjonsskolen og styrmannseksamen. Så bar det videre på norske og etterhvert utenlandske skip. Han videreførte utdannelsen



KAPTEIN: Den første sjøfartsdirektøren oppnådde internasjonal berømmelse i 1893 som kaptein på «Viking». FOTO: NORSK MARITIMT MUSEUM

med kurs i bokholderi, korrespondanse og engelsk, men den praktiske utdannelsen var nok vel så viktig. Andersens lynne skinner igjennom i hans egne omtaler av flere konflikter med overordnede og redere, og også farlige og tilspissede episoder, som da han styrte ei skute i storm mens mannskapet sloss.

I likhet med flere, brukte Andersen frivaktene til videre studier. Han fremhevet ideene til den amerikanske økonomen og sosialfilosofen Henry George. Lesingen ga interesse for økonomiske og sosiale spørsmål.

Å gi sjøfolk tilgang til bøker var en sak som sto hans hjerte nær, og han var i 1909 med på å opprette Statens vandrebibliotek for Sjømænd, for å gi norske sjøfolk tilgang til bøker som et tiltak både for å forbedre fritiden og å bidra til opplysning og utvikling av deres interesser

I ÅPEN BÅT OVER ATLANTEREN

Et spørsmål som ble hett diskutert var sikkerhet til sjøs. På 1880-tallet døde hvert år rundt 200 norske sjøfolk i forbindelse med forlis og andre ulykker på norskeide skip. Magnus Andersen fikk



LIVBÅT: Andersen og styrmann Christensen i sjekta «Ocean» før avreise fra Kristiania i 1886. De ville vise at det gikk an å overleve et forlis til havs, bare livbåten var god nok. FOTO: NORSK MARITIMT MUSEUM

ideen til å demonstrere at det gikk an å overleve et forlis selv langt til havs, så lenge livbåtene var gode nok. Dette var utgangspunktet for seilassen over nesten hele Atlanterhavet med arendalssjekta «Ocean» i 1886.

Sammen med styrmann Christian Christensen fra Risør, startet seilassen i Kristiania og fortsatte via Sørlandskysten til Skottland og Irland. Derfra bar det ut det åpne Atlanterhavet. Ferden varte totalt i over seksti døgn, og endte med at de to seilerne og «Ocean», ble reddet ombord i en østgående bark omlag seksti nautiske mil fra Newfoundland. Da hadde fartøyet kullseilt to ganger og mistet mye utstyr og proviant.

Ferden over Atlanteren, et regissert vågestykke, gjorde Andersen til en kjent person: «Denne ferd fikk sin betydning for mig for så vidt som jeg ved min bok og mine foredrag om ferden stiftet be-

kjenskaper og blev kjent utenom den snevre krets jeg som alminnelig sjømann vilde kommet i kontakt med», sa han. Ferden bidro til nye livbåtbestemmelser med sjøfartslovene fra 1890-tallet.

FORENING, AVIS OG TIDSSKRIFTER

De to neste årene tilbragte Andersen i New York, hvor han organiserte og bestyrte «Det norske sjømannshjem». I dette arbeidet søkte han og støttespillerne å ordne bo- og hyreforholdene for de flere hundre norske sjøfolkene som var innom verdensbyen hvert år. Her fikk Andersen brynt seg mot ulike foreninger og miljøer som befolket New Yorks havner.

Ut av dette vokste ønsket om å bidra til sterkere organisering av norske sjøfolk og offiserer. Spiren var sådd til en forening for «norske skibsførere», med et tilhørende presseorgan. Programarbeidet begynte sommeren 1889, mens Andersen fortsatt

var i New York. Det inneholdt arbeid for saker som stemmerett for sjømenn utenfor Norge, pensjon for sjømenn og ny sjøfartslov. Magnus Andersen sikret personlig oppslutningen om både avis og forening. Norges Sjøfartstidene kom ut med første nummer 1. januar 1890, og var en dagsavis fra 1891.

«Amatøren» Andersen, som han betegnet seg selv, opplevde både medgang og motgang i redaktørstolen. «Sjøfarten» fikk raskt en posisjon som fagavis for skipsfarten. Den fravristet Morgenbladet monopolen på listene over ankomende og avløpende fartøyer – skipslistene. Avisen trakk til seg viktige annonsører og dyktige journalister. I følge senere redaktør Knut Domaas ledet Magnus Andersen dem ved «å forlange alt og la hver især gjøre som han vilde».

I 1890-årenes unionskamp ble spørsmålet om et selvstendig norsk konsulatvesen en signalsak. Det brygget opp til krevene farvann for en fersk redaktør som nok hadde næringspolitiske og sosiale agendaer, men et politisk delt publikum. I 1892 stemte riktignok Norsk Skibsførerforening over saken, og et flertall var for eget norsk konsulatvesen. Samtidig var det mange «kongeliginnede og høirefolk» blant både redere og sjøfolk, og dette viste Andersen. Norges Sjøfartstidene kom ned fra gjerdet og støttet et eget konsulatvesen. Resultatet var frafall av både abonnenter og annonser, og stillingen ble med Andersens egne ord «uholdbar».

Han fratrådte som redaktør i 1894, men grunnla to tidsskrifter til. Det var det kortlivede sjømannsblandet «Gaa Paa» i 1895 og «Kysten» fra 1901. Sistnevnte ble i 1910 slått sammen med Norges Sjøfartstidene til Norges Handels- og Sjøfartstidene, som vi kjenner i dag som Dagens Næringsliv.

PROPAGANDA FOR LEIF ERIKSSON

Før dette Andersen imidlertid rullet å organisere og gjennomføre en spektakulær seilas med Osebergkopien «Viking», og

>>>



MERKE TIL BESVÆR: Andersen var formann i Lastelinjekomiteen som innarbeidet bestemmelser om «Plimsollmerket» i norsk skipsfart. FOTO: NORSK MARITIMT MUSEUM

vunnet amerikansk berømmelse. Skipets seilas til verdensutstillingen i Chicago, og siden ned Mississippi til New Orleans, var et prosjekt med internasjonalt nedslag. Det ble en spektakulær ferd, ikke denne gang på grunn av dramatik om bord, men som et prosjekt som mange både i Norge og USA fattet stor interesse for, ikke minst norske utvandrere i USA. Det var på ulike vis snakk om å vinne nytt terreng med utgangspunkt i historien.

Gokstadskipet ble funnet i 1880, og ga konkret kunnskap om vikingenes skipskonstruksjoner. Interessen for de norrøne reisene til Nord-Amerika var stigende. Ideen om å seile en kopi av Gokstadskipet over Atlanteren ble aktuell da det ble annonsert en verdensutstilling i Chicago. Denne skulle markere 400 år siden Christoffer Columbus oppdaget Amerika.

Magnus Andersen interesserte seg for

spørsmålet, og skrev om saken i Norges Sjøfartstidene. Da avisen slet i motbakke som følge av sitt standpunkt til de aktuelle konsultatsspørsmålene, og Chicago-utstillingen var utsatt i ett år til 1893, la Andersen en ny plan. Han sendte følere til den norske utstillingskomiteen. Så fulgte en intens prosess før han noen måneder senere stod klar med kopien «Viking», et mannskap på tolv og seilingsplan til Chicago.

«Viking» ble fulgt av et stort antall fartøy da det la fra Honnørbyggen i Kristiania, 9. april 1893. Ferden som fulgte langs norskekysten karakteriserte Andersen som en «opmuntrende festreise». 30. april forlot «Viking» Bergen med kurs for Newfoundland, hvor de ankom en snau måned senere. Underveis hadde sideror og skipet forøvrig fungert utmerket, det tok «kun litt sjøspøit forut for midtskibs når vi seilte hårdt bidevind».

I midten av juni ankom de New York, med tusener av tilskuere på begge sider av elven. Ferden fortsatte oppover Hudson-elven med mål mot Eriesjøen og Chicago. «Viking» ble ledsaget av armadaer av marine- og handelsfartøyer underveis, og Andersen og mannskap var æresgjester i flere byer. Den 12. juli var de fremme i Chicago, og viraken og suksessen fortsatte. At «Viking» ble stilt ut gratis slo an og sikret mye av populariteten, selv om det var et stort «pekuniært offer», i følge kapteinen selv.

Magnus Andersen hadde flere formål med «Viking»-seilasen. Den brukte arven fra vikingenes sjømannskap til å løfte omdømmet til datidens norske sjøfart og sjøfolk. Her lå det også et betydelig element av nasjonal selvhøvdelse for et Norge som fortsatt var i union med Sverige. Det ble blant annet debatt om bruk av unionsflagget under reisen.

Skipets ferd og deltakelse i Chicago ble dekket i om lag to tusen amerikanske dagsaviser. Omtalen var etter Andersens syn drevet av at det protestantiske, hvite USA gjerne ville slå tilbake den det han kalte den «katolske propagandaen» som feiringen av «sørouropeeren» Columbus representerte.

Vikingferden tente i følge Andersen et «meget stort bål som lyste over hele Amerika og forkynte at landet var oppdaget av Leif Erikson». Bålet sluttet «dessverre etterhvert å lyse, men slukket heldigvis ikke helt». Etter Andersens tid har ekteparet Ingstads og andre forskeres arbeid skapt ny kunnskap. «Viking» eksisterer for øvrig fortsatt, og er nå et museum drevet av en frivillig forening i Chicago.

SJØFARTSDIREKTØR

Vikingferden ble i 1895 til nok en bok fra Andersens hånd. Deretter fulgte tidsskriftene hans. Inneklemt lå også noen år som forretningsmann i Kristiania, der han blant annet drev import av amerikanske støvler, håndjern og politikøller. Så ble stillingen som direktør for det nyopprettede Sjøfartskontoret utlyst, og Andersen var raskt på pletten.

Sjøfartskontoret ble opprettet med hjemmel i den nye Sjøfartsloven av 1893. Oppgaven ble å etablere statlig tilsynsmyndighet for skipsfarten. Hittil var dette også i norsk skipsfart et privatrettslig domene, ivarettatt av classeselskapet Det norske Veritas (DNV). Statlig tilsyn med skipsfarten var noe nytt også internasjonalt, og skapte interessekonflikter mellom eierinteresser og offentligheten.

I Norge var ledende politikere som Christian Michelsen og Gunnar Knudsen skipsredere. Knudsen mente at det var unødvendig å etablere en myndighet parallelt med DNV, som kunne utstyres med de nødvendige fullmaktene. Dette ble riktignok avvist. Etter mange runder og høringer var kontoret i drift fra høsten 1903, med Andersen i direktørstolen.

Han gikk inn i stillingen som en kjent og omstridt person, men mente selv at han skred til verket med et moderat program, hvor det viktigste var å få hugget opp de eldste og mest utslitte skutene. Dette var likevel bare spydspissen for et bredt virke-



OMSTRIDT PERSON: Magnus Andersen var et yndet objekt for samtidens avistegnere.

ILLUSTRASJON: NORGES SJØFARTSTIDENDE, 1906.

Nu får Du holde politikk ute av Sjøfartskontoret!

Sjøfartsdirektør Magnus Andersen hadde som redaktør av «Norges Sjøfartstidende» støttet Skipsførerforbundets anbefaling om å etablere et eget norsk konsulatvesen i 1892, noe kong Oscar II ikke tok nådig opp.

Ettersommeren 1904 opholdt kong Oscar sig noen dager i Norge og da dette var første gang etter min utnevning til sjøfartsdirektør, måtte jeg pliktskyldigst søke audiens. Dette (Sjøfartstidenes støtte til eget konsulatvesen) trodde jeg han nu efter 12 år hadde glemt, men jeg fikk straks jeg kom inn til ham erfare at han husket det. Jeg fikk da også et ubehagelig inntrykk av at jeg var lite velsett.

Da jeg kom inn sto Kongen midt på gulvet. Jeg frembragte mitt ærend og fikk straks det meget skarpe svar: «Ja, nu får Du holde politikk ute av Sjøfartskontoret!»

Han rørte sig ikke av flekken og jeg skjønnte at han ønsket at audiensen

skulde være kort. Jeg fant dog å burde svare på hans bemerkning. Jeg innrømmet at jeg engang hadde forsøkt mig litt i politikk, men at jeg hadde funnet ut at Vår Herre ikke hadde utstyrt mig med skylapper store nok til at jeg kunde bli en god partipolitiker, og jeg var derfor glad for at jeg var kommet velberget i land fra den for mig ikke helt farefrie seilas.

Formentlig var det denne litt frimodige måte jeg svart på, som bevirket øieblikkelig omslag hos kong Oscar. Ti straks svaret var levert kom han hen til mig, tok mig i hånd og ønsket mig tillykke i min nye stilling. Han førte mig derefter bort til en stol og tok selv plass rett overfor mig.

Sjøfartskontoret ble det første samtaleemnet og dens ophav interesserte ham. Kontroll med våre skib var blitt nødvendig og vilde fremme og heve vår skibsfart, hvis den blev gjennomført med forstand, sa han.

Magnus Andersen i «70 års tilbakeblikk»

felt, hvor noen av de samme temaene som i tiden i Norsk Skipsførerforbund og Norges Sjøfartstidene var synlige.

Fra 1906 fikk kontoret ansvar for å håndheve den nye Sjødyktighetsloven. Systemet var riktignok basert på at næringen regulerte seg selv, ved at DNV utførte inspeksjoner på vegne av Staten. Et av de brennende punktene var spørsmålet om påmalt lastelinje, også kalt «Plimsollmerket». etter den engelske foregangsmannen Samuel Plimsoll. Disse vil som kjent tydelig avsløre overlast. Dette hadde vært et debatttema i norsk sjøfart i over 30 år, med mange krav om unntak, særlig for trelast. Plimsollmerket ble påbudt på norske skip i 1909, mot slutten av Magnus Andersens tid som sjøfartsdirektør.

AVSKJED I STORM

Arbeidet for økt sjøsikkerhet kom i nytt lys med forliset til det danske emigrantskipet «Norge» i juni 1904. Av de 727 passasjerene og besetningen på 68 omkom hele 635. 224 av dem var nordmenn. Forliset medførte endringer i inspeksjonsrutinene og bestemmelser om livredningsutstyr om bord. Dette stod Magnus Andersen i bresjen for. Så nå var han ikke bare sjøfolkernes tillitsmann, men også utvandrerens.

Som sjøfartsdirektør ble Magnus Andersen etterhvert også talsmann for en selvstendig norsk amerikalasje. Han ble i 1908 leder for en arbeidskomité for saken. Her skaffet han seg flere motstandere. Andersen var en av dem som med henvisning til landets nye selvstendighet forpurret alle forsøk på en fellesnordisk amerikalasje. Flere norske redere og politikere hadde imidlertid interesser i denne retningen.

Motsetninger mellom Andersen og flere statsråder, som nå kom fra Høyre og Frisinnede Venstre, tårnet seg opp. Særlig var det spent mellom Andersen og utenriksminister Johannes Irgens. Irgens var involvert i den såkalte «Veritas»-lekkasjen, som kort fortalt var en lekkasje av Magnus Andersens kritikk av kvaliteten på DNVs inspeksjoner. Underteksten var at de var kjøpt og betalt av skipseierne. DNV trakk seg fra avtalen med staten, noe som ga den direkte foranledningen til å fjerne



VIKINGER I NEW YORK: Det norske vikingskipet gjorde verden oppmerksom på striden om hvem som egentlig oppdaget Amerika. FOTO: NORSK MARITIMT MUSEUM

Andersen fra stillingen som sjøfartsdirektør.

Da det skjedde i 1911, resulterte det i en politisk storm. Magnus Andersen var venstre-embetsmannen som ble sparket av en konservativ regjering. Mistanken var at skipsfartsinteresser stod bak, for å bli kvitt en for sterk og brysom talsmann for sjøfolkernes interesser. Saken kom til Stortinget, hvor regjeringen Konow stilte kabinettsspørsmål på avskjedigelsen. Regjeringen overlevde, selv om flere representanter uttrykte sterk misnøye med prosessen.

«SJØMANN FØRST OG SIST»

Etter avskjeden som sjøfartsdirektør, ble Magnus Andersen mønstringssjef i Oslo, noe han var helt frem til 1927. «Lang tid for mig å sitte i samme stilling», mente han. Andersen utviklet kontoret på ulike vis, blant annet slik at det også drev hyreformidling i flotte lokaler i Oslo Børs. Han var i forlengelsen også svært opptatt av hyreformidlingen for norske sjøfolk i utenlandske havner, hvor det rådte beklagelige forhold.

I forlengelsen av stillingen, og innenfor interessefeltet av «å løfte vår stand», arbeidet Andersen med planer om skandinaviske sjømannshjem, en videreføring av

det han jobbet med i Brooklyn på 1880-tallet. Dessuten hadde han ideer om organisering av en velferdstjeneste for sjøfolk i utenlandske havner, det han kalte «norske sjømannskolonier». Dette skulle ikke bli realisert før etter andre verdenskrig.

Stillingen som mønstringssjef var den siste posten Andersen hadde, men den var en type stilling hvor han kunne utfolde seg mye utover dagjobben. Han representerte Venstre i Aker kommunestyre, noe som imidlertid ikke varte lenger enn til 1918, fordi han var sterkt uenig i statsminister Gunnar Knudsens politikk.

Norske sjøfolks skjebne under ubåt-krigen 1914-1918 opptok Magnus Andersen, og han var sentral både i regjeringens og pengeinnsamlinger. Etter hvert som kriseårene bød på mer nød og ulykke for sjøfolkene, tro han for alvor frem som sjøfolkernes mann. Slik så han essensen av alle sine roller og sitt liv som 70-åring: «Når jeg ser tilbake på mitt liv kommer jeg nærmest til det resultat stort sett, at jeg ikke har gjort annet enn pløiet, harvet og sådd. Noe er vokset opp og har båret frukt til glede for andre, noe ligger ennå i jorden og vil muligens spire engang i fremtiden». ■



NORDISK SAMARBEID: Møte på Faxaflóahafnir i Reykjavik foran cruiseskipet «Aida Luna». Fra venstre: Leif Jansen, Hallur Árnason, Lotta Taxén, Torben Kammersgaard, Ann-Christine Kivelä, Jákup N. Olsen, Stefán Alfreðsson, Philip Kempe, Lisa Wiking, Andreas Breivik, Morten A. Lossius, Winnie Vestergaard, Lars-Erik Labori, Ágústa Ragna Jónsdóttir, Simon Næsse, Jan Rosenblad og Gry Karlsen Lunde.

Nordisk samarbeid om maritim sikring

Hvert år møtes nordiske fagfolk for å utveksle erfaringer. I 2014 var Reykjavik arena for samarbeidet.



Simon Næsse Seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

Hurtigrutens «MS Fram» ligger til kai. Passasjerene som passerer inn og ut av sikkerhetskontrollen vet lite om at delegasjonen som går langs kaja er der for å se hvordan sikkerheten håndteres. Det er få havner på Island som tar imot internasjonal trafikk, men de er også underlagt samme regler om maritim sikring.

– I norsk sjøfart ser vi på cruisetrafikken som det mest aktuelle terrormålet. Vi ser nå på hvordan de internasjonale ISPS-reglene (The International Ship and Port Facility Security Code) kan brukes for å minske risikoen for et terroranslag, sier senioringeniør Lars-Erik Aunevik Labori i Sjøfartsdirektoratet.

Utveksling av informasjon og erfaringer mellom de nordiske landene er med på å forenkle dette arbeidet. En kan lære av hverandre.

Delegasjonen fra Kystverket og Sjøfartsdirektoratet møter representanter fra de nordiske landene, som er samlet i Reykjavik for en konferanse om maritim sikring. Her utveksler de tanker og erfaringer om sikring av den maritime næringen – både skip og havner.

– Det er viktig at de nordiske landene koordinerer hvordan kravene til den maritime sikringen skal gjennomføres. Da kan skipene vite hva som møter dem, og samarbeidet mellom de nordiske landene blir enda bedre. Noe vi så nytten av under den økte terrortrusselen sommeren 2014, sier Labori.

TRE SIKRINGSNIVÅER

På samme måte som forsvarer har sine sikringsnivåer ved et mulig terroranslag, har også Sjøfartsdirektoratet og Kystverket et gradert system for sikkerhetsnivå i det maritime Norge. Ved nivå to vil det implementeres ytterligere sikringstiltak for sik-

FAKTA

The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-koden) er et omfattende sett av regler som har som mål å bedre sikkerheten for skip og havneanlegg. ISPS-koden ble utviklet etter 9. september-angrepene i USA, og ble utviklet for å forhindre at skip eller havner skulle kunne bli brukt som våpen eller som verktøy for transport av våpen, terrorister eller lignende. Koden er delt inn i to deler, en obligatorisk del og en anbefalt del. EU har valgt å gjøre deler av den anbefalte delen obligatoriske for alle EU/EØS land. Koden har som mål å sikre skip og havneanlegg gjennom risikoanalyser. Man må finne ut hvilke sikkerhetstiltak som er hensiktsmessig i hvert enkelt tilfelle og iverksette disse. ISPS-koden gir retningslinjene og et standardisert rammeverk for denne vurdering av risikoen. Sjøfartsdirektoratet og Kystverket kontrolleres svært hyppig av ESA. Hele 22 ganger har de vært på besøk siden 2008.

ring av skip og havner, og ved nivå tre vil det nesten være stopp i den daglige driften. Under terrortrusselen sommeren 2014 ble nivået for en kort periode hevet til nivå 2, både for norskflaggede skip og fremmedflaggede skip som anløp Norge. ■

Helkroppsvibrasjoner:

Kan gi helseplager

Det er ikke bare ubehagelig å være utsatt for langvarige vibrasjoner, det kan også føre til føre til en rekke forskjellige plager. Første skritt i å bekjempe problemet, er å bli klar over det.



Kristin Buhaug
Overlege, spesialist
i arbeidsmedisin
Haukeland
universitetssjukehus

Som navnet sier, er helkroppsvibrasjoner en type vibrasjoner som gir effekter på hele kroppen. På engelsk er betegnelsen «whole body vibration», og ofte brukes derfor forkortelsen «WBV». Dette til forskjell fra delkroppsvibrasjoner, som bare påvirker deler av kroppen. Her er det først og fremst hånd- og armvibrasjoner man tenker på.

For at vibrasjoner skal påvirke hele kroppen, må man enten ligge, sitte eller stå på noe som vibrerer. Eksempler kan være vibrasjoner fra setet i et kjøretøy eller vibrasjoner om bord i et fartøy, enten man står på dekk, sitter i et sete eller ligger i lugaren. Alle som har vært sjøsyke har kjent litt på akutteffekten av helkroppsvibrasjoner. Disse vibrasjonene er imidlertid i et lavere frekvensområde (< 0.5 Hz) enn det som er vanlig når man som arbeidstaker eksponeres for helkroppsvibrasjoner. Her er det frekvensområdet 0.5 - 80 Hz som er aktuelt.

Vibrasjoner er ofte sammensatt av bevegelser med forskjellige retninger, frekvenser og størrelse av utslag. Dette må man ta hensyn til ved måling av vibrasjoner. Vanligvis måles frekvens, akselerasjon, og amplitude for å karakterisere vibrasjonene.

HVEM ER EKSPONERT?

Gjennom Levekårsundersøkelsen om arbeidsforhold og arbeidsmiljø, får vi jevnlig informasjon om eksponering på norske arbeidsplasser. Denne kartleggingen

utføres av Statistisk Sentralbyrå, og resultatet utgis i samarbeid med Statens arbeidsmiljøinstitutt som driver NOA; nasjonal overvåking av arbeidsmiljø.

Levekårsundersøkelsen viser at andelen norske yrkesaktive som er utsatt for helkroppsvibrasjoner har vært stabil de siste tjue årene. I 2009 oppga fem prosent av de spurte at de er utsatt for vibrasjoner en fjerdepart av arbeidsdagen eller mer.

Det er enkelte næringer som peker seg ut: Omtrent en av tre yrkesaktive i landbruk/fiske/oppdrett er eksponert, og det samme gjelder sjåfører eller mannskap (bil/anlegg/skip), der en av tre oppgir at de er utsatt for helkroppsvibrasjon minst 25 % av arbeidsdagen. Sjøfolk er altså en av flere utsatte grupper.

EFFEKTER PÅ KROPPEN

Overføringen av vibrasjoner til kroppen er avhengig av flere faktorer, både egenskaper ved vibrasjonene, som for eksempel frekvens og retning, og forhold som kroppsstilling hos den eksponerte. De samme frekvensene vil ha ulik effekt på ulike kroppsdelene.

Det som først og fremst er satt i sammenheng med helkroppsvibrasjoner er effekter på muskel- og skjelettsystemet, og da spesielt på ryggstøtten. Vanligst er plager i korsryggen (lumbago). Studier har vist at det er om lag dobbelt så stor risiko for å utvikle plager i korsryggen hos dem som er utsatt for helkroppsvibrasjoner sammenliknet med personer uten denne eksponeringen. Her kan det være at vibrasjonene utløser plager hos tidligere friske, eller at de forverrer plager hos personer



RISTER: Man blir vant til vibreringen på dekk, men den stadige eksponeringen kan føre til ulike helseplager – for eksempel vondt i ryggen.

FOTO: HAAKON NORVIK

med kjente ryggplager fra tidligere. I tillegg til «lumbago», som innebærer plager relatert til sener og muskulatur, er det visse holdepunkter for økt forekomst av skiveutglidning, også kalt prolaps eller isjias.

Risikoen øker trolig med økende tid man er eksponert, men dette er ikke helt avklart. Det er også studier som har vist sammenheng mellom helkroppsvibrasjoner og effekter på andre deler av ryggstøtten; spesielt nakke, samt skulderplager. Her er imidlertid funnene mer usikre.

Fra Sjøforsvaret kjenner man til belastningsskader på knærne, såkalte «MTB-knær», som har vært relatert til gjentatte vibrasjoner forårsaket av bølgeslag mot skroget i forbindelse med hurtig-

seilas med tidligere tiders bortimot flatbunnede MTB-er av Tjeld-klassen. Dette har særlig gitt effekter på knærne.

SVANGERSKAP OG FØDSEL

Det er grunn til å være spesielt oppmerksom på gravide arbeidstakere. Her er det ikke bare den gravide som kan bli berørt, men også det ufødte barnet. Det er usikkert hvorvidt helkroppsvibrasjoner faktisk medfører ugunstige effekter hos gravide, men det er studier som har funnet en sammenheng med spontanabort og for tidlig fødsel. Dette kan gi psykiske belastninger, som for eksempel bekymring og redsel for konsekvensene av eksponering-

gen hos den gravide, og dermed bidra til redusert helse hos mor og barn.

Ut fra prinsippet om å være føre var gir det grunn til å anbefale en særskilt risikovurdering i hvert enkelt tilfelle for denne arbeidstakergruppen, utover det som allerede ligger implisitt i lovverket.

ØKT RISIKO

Av andre mulige helseeffekter som har vært diskutert kan nevnes synsforstyrrelser, fordøyelsesbesvær, og hjerte-karsykdom. Listen er ikke uttømmende. Dokumentasjonen for disse effektene er imidlertid mer usikker, og bør derfor tolkes med forsiktighet. ■

FAKTA

Kilder til helkroppsvibrasjoner om bord

- Maskineri
- Propeller
- Bunnslag i skroget ved høy hastighet eller store bølger
- «Brosteinseffekt» ombord på såkalte Surface Effect Ships (SES).

Reduser vibrasjonene!

Det er flere ting som kan bidra til å redusere helkroppsvibrasjoner om bord.

Forhold knyttet til fartøyet:

- Optimal fordeling av last og utstyr om bord
- Dempning - for eksempel elastiske vibrasjonsdempere av motorer, pumper og annet maskineri
- Plassering av hvilerom, oppholdsrom og lugarer så langt som det praktisk er mulig fra utstyr som genererer vibrasjoner
- Tilpasning av fartøyets hastighet til bølgehøyden (Fartsbegrensninger må følges for å unngå skader på materiell og personell.)
- Akselerometre montert i baugen gir fartøyets ledelse informasjon om kreftene som virker på fartøyet fra møtende bølger, slik at hastighet blir justert.

Forhold knyttet til den enkeltes arbeidsplass:

- Bruk arbeidsstol med vibrasjonsdempet sete for navigatører og maskinbesetning. Denne må kunne justeres ut fra arbeidstakers kroppsvekt.
- Regelmessig kontroll og vedlikehold av svingningsdempere er viktig (for eksempel at viskøse dempere fungerer med riktig trykk).
- Begrenset varighet av utsatte arbeidsoperasjoner og tilstrekkelig med pauser kan bidra til å holde eksponeringen innenfor forsvarlig nivå.

bunnslag i dårlig vær. Det vil forstyrre gjennomføringen av mannskapets arbeidsoppgaver, herunder også årvåkenheten hos vakt mannskap på bro og i maskin. Dermed kan man i verste fall se at risikoen for ulykker økes.

En rekke av yrkene med høy vibrasjonseksposering, er også utsatt for andre kjente

risikofaktorer. Ofte innebærer arbeid i et vibrasjonsmiljø også vedvarende, ubekvemme arbeidsstillinger med belastning på muskel- skjelettsystemet. De som er utsatt for helkroppsvibrasjoner, har ofte arbeid i ensidige arbeidsstillinger, ofte sittende. De kan også ha tungt manuelt arbeid, og de kan være utsatt for støt og påkjenninger ved opp- eller nedstigning fra styrehus og plattformer mellom dekkene.

REGELVERKET

Forskrift om arbeidsmiljø på skip har viet

helt kapittel til vern mot mekaniske vibrasjoner. Her er det gitt klare grenseverdier og tiltaksverdier for eksponering. Grenseverdien skal normalt ikke overskrides, men fravik kan innvilges. Kommer man over tiltaksverdien, skal nødvendige tekniske og organisatoriske tiltak iverksettes for å redusere risikoen til et minimum.

Det er bestemmelser om at kvalifisert personell skal gjennomføre risikovurdering av arbeidsoperasjoner som innebærer helkroppsvibrasjoner, og hvis nødvendig måle denne eksponeringen. Det skal også tas hensyn til eksponering for helkroppsvibrasjoner om bord etter arbeidstidens slutt. De ansatte skal tilbys regelmessige helseundersøkelser, og resultatet av disse skal selvsagt følges opp.

Det er videre en egen paragraf som omhandler informasjon og opplæring av de ansatte og hva som da skal stå i fokus. Siden dette gjelder ens egen helse, er det å anbefale at alle arbeidstakere på skip

gjør seg kjent med denne forskriften. Spesielt interesserte kan med fordel også se på ILOs Maritime Labour Convention (MLC), der støy og vibrasjoner er omtalt.

ANSVAR

Det man ikke vet, kan man ha vondt av. Det man vet og kjenner til, kan man ofte gjøre noe med! Erfaringen fra pasienter utredet for ulike arbeidsmedisinske problemstillinger ved yrkesmedisinsk avdeling på Haukeland universitetssjukehus, er at det ofte har pågått ugunstig eksponering over lengre tid, uten at den ansatte har vært oppmerksom på dette. Bedre opplæring av de ansatte om potensielle helsefarer ved enhver eksponering, og fokus på hva som kan gjøres for å forebygge dette, er arbeidsgivers ansvar. Medvirkning til at dette kan gjennomføres er arbeidstakers ansvar. Herved er utfordringen gitt! ■

Ebola - Precautions for seafarers

The ongoing Ebola outbreak is serious - both because of the its size and the high mortality rate of this disease. Although the risk of infection is low, seafarers should take precautions - especially crews on board ships that operate in West Africa.

crew should get shore leave while the ship is in a port where there is known to be an Ebola outbreak.

- The ship-owner should avoid making crew changes at ports in affected countries.
- After departing, crew must be aware of the symptoms and immediately report any symptoms to the person in charge of medical care on board.

around the world. Norwegian health authorities are monitoring the situation carefully and are following assessments and advice issued by the World Health Organization (WHO). We encourage anyone who will be sailing to West Africa to visit the Norwegian Institute of Public Health's website, where more detailed information about Ebola can be found.



Torbjørn Husby
Underdirektør
Sjøfartsdirektoratet

In order to protect seafarers operating in infected areas, and to avoid spreading the Ebola virus further, it is important for the shipping industry to take certain precautions:

- The master must ensure that the crew is aware of the risk, the manner in which the virus is spread and how to reduce the risk of infection.
- While the ship is in port, ISPS regulations about only allowing authorized persons on board should be strictly enforced.
- The master must consider whether the

Infection by Ebola occurs through body fluids. To become infected, a person must be in physical contact with saliva, faeces, urine and exudate from infected persons. Seafarers who are in an area with Ebola outbreaks, should therefore avoid contact with people who are ill.

The Norwegian Maritime Authority hopes this information can be broadcast to ships



Photo: Frederick Murphy, Centers for Disease Control and Prevention



LongOlv Design. Foto: Karl Otto Kristiansen

Ser du de enorme mulighetene i dette bildet?

Bølgekraft - et nytt, norsk og miljøvennlig industrieventyr DU kan ta del i.

Det norske energiselskapet Ocean Energy er en pioner i arbeidet med å sikre tilgang til det som kan bli en av fremtidens viktigste energikilder: Bølgekraft. Nå har vanlige småsparere og investorer mulighet til å ta del i utviklingen av et spennende industrieventyr – med en grønn og bærekraftig profil!

Utnyttelse av bølgekraft har til nå vært sterkt begrenset av én stor hindring: Nemlig havari under periodene med ekstremvær til havs. Men selskapet Ocean Energy har de siste årene utviklet og fått patentert en løsning som vil løse dette problemet.

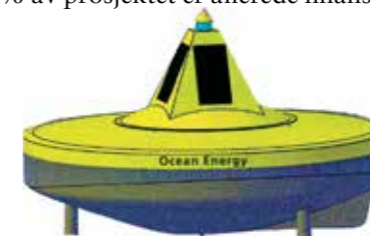
Slik fungerer det:

Med «The Storm Buoy», stormbøyen, kan et bølgekraftverk motstå de enorme naturkreftene som inntreffer under uvær og stormer på havet uten at anlegget er unødvendig overdimensjonert. Det skjer ved at den flytende delen av kraftverket senkes

under vann ved ekstremsituasjoner, og dermed «rir været av». Selve generatoren er trygt plassert på havbunnen. «The Storm Buoy» utvikles i samarbeid med Universitetsmiljøet i Trondheim og det maritime kompetanse-clusteret på Nordvestlandet. Prosjektet er grundig evaluert og støttes av Innovasjon Norge, og nominert til DNBS Innovasjonspris.

Vil du ta del i det som kan bli et nytt, norsk industrieventyr?

Det ligger et enormt marked i utviklingen av nye og bærekraftige energikilder. Norske myndigheter har tro på «The Storm Buoy», og ca. 50 % av prosjektet er allerede finansiert



Den unike overflateenheten «The Storm Buoy»

gjennom statlige Innovasjon Norge m.fl. I tillegg er en rekke andre, private og halvoffentlige investorer med. Nå kan også du få din andel av den videre utviklingen. Vi inviterer til en «folkeemisjon», der alle nordmenn kan kjøpe seg inn i selskapet, med små eller større andeler. Det handler både om å gjøre en investering, og om å bidra til utviklingen av grønn energi for fremtiden. Vil du gripe muligheten?

Les mer om prosjektet, besøk hjemmesiden på www.ocean-energy.no

Motta komplett informasjon ved å sende henvendelse til E-mail: oce@oce.as

Eller kontakt vår telefon for komplett informasjon på: **88 00 30 40**

www.ocean-energy.no



JA, DETTE ER FREMTIDEN OG DET VIL JEG VÆRE MED PÅ, SEND KOMPLETT INFORMASJON TIL:

NAVN:

ADRESSE:

POSTNR./STED:

TLF./MAIL:

Adressate betaler for sending i Norge
Distribueres av Posten Norge

Ocean Energy AS
Svarsending 8636
0097 Oslo

Ninety percent of everything

English journalist Rose George took a voyage through the world of container shipping, the hidden industry without which we'd all be sunk.



Trine Carin Tynes
Adviser NMA

There are 100,000 freighters on the seas. Between them they carry ninety percent – nearly everything – of what we eat, wear and work with, but this is an industry that remains out of view for most people, until a wreck or a spill puts it briefly in the spotlight.

Literature is rich in stories from our glorious maritime history and personal tales from life at sea in a bygone era. Insightful books about life at sea today, however, are quite rare. Who are those who sail today? Acclaimed chronicler Rose George decided to find out. In the company of the merchant seamen who

make their lives on the waves, she travelled with a container ship from Felixstove to Singapore, via the Bay of Biscay, the Suez Canal, the Gulf of Aden and the Malacca Straits, to chart the murky character-rich waters of international shipping. The picture she brought back is compelling.

The book “Ninety percent of everything”, which is the result of George’s journey offers a fascinating look at an anonymous industry affecting our daily lives, and gives a personal face to those working in this global industry. In her unique investigation – packed with telling anecdotes and detailed accounts, some funny, some shocking – she travels the high seas with their powerful naval fleets, pirate gangs, and illegal floating factories, and visits the ports and their land-bound dockworkers, tycoons, missionaries, stevedores, border control guards, and ship-spotters. She meets the beachcombers who track the 10,000 containers that are lost every year, the robots who are gradually replacing human crews, and the environmentalists campaigning against the tide of marine pollution. Intrepid, informed and tenacious, George steers a sure course through the murky, character-rich waters of international shipping.

A WORLD LIKE NO OTHER

Rose George began writing in 1994, as an intern at The Nation in New York City. Later, she became senior editor and writer at COLORS, the bilingual “global magazine about local cultures” published in 80 countries. In 1999, she moved to London and began a freelance career, and has since written for the New York Times, the Guardian, the Independent and many others. She has been war correspondent in Kosovo and explored the daily reality of being a refugee, focusing on the situation of the millions of people displaced by Liberia’s awful wars.



INVESTIGATOR: English journalist Rose George brings a rare insight into an industry that is out of sight and mind for most of us.

We asked her what it was that sparked her interest in shipping and seafarers today.

– When I decided to go freelance, in 1999, I wanted to move. A friend suggested I go on a container ship, so I got a commission from the Daily Telegraph and went to sea for ten days on the “Canmar Pride”, a smallish vessel with an Indian crew. We travelled from the UK to Montreal in mid-winter. It was an unforgettable trip, she says.

– I had grown up in the UK, supposedly a great maritime nation, but the sea had retreated from my daily life, as is now the case for most people. We fly over it or sit on a beach and look at it, but most of the general public will never meet a working seafarer, or give any thought to the men – and a few women – who risk their lives daily on ships at sea to bring them ninety percent of world trade.

– That ten days on “Canmar Pride” stayed with me because although I’ve travelled to many wild and wonderful places, and done so many amazing assignments: that voyage introduced me to a world that was like nothing I’d ever experienced, George says. – I mean both the life on board, and the ocean, which is the wildest place on the planet. So when it came to writing my third book, I knew I needed to write about something that would

captivate me for a few years, and I thought back to that trip. I looked at who was the biggest container vessel operator, then I approached Maersk and asked them to let me go on one of their ships, and eventually, with great kindness and no strings attached, they did. So I travelled for five weeks from the UK to Singapore, through the High Risk Area, at the height of Somali piracy in 2010. And I loved every minute of it.

ISOLATION

It was not the size of the ships the length of football fields and the height of Niagara Falls that surprised Rose George most when she entered behind the ISPS fences. What she learned on her journey that most took her by surprise is the isolation of the modern seafarer.

– Maersk Kendal was a 7000 TEU ship, but there were only 21 of us on board, she explains. – Most people not in shipping have no idea how small modern crews are. I was so lucky in my captain, who made sure I was looked after, and shared his life story with me, as he had spent 42 days at sea. But even he couldn’t enforce group socialising on board, and there was none. People came for their meal, spent six minutes eating it – I timed it – and then disappeared to their cabins to watch DVDs on their laptops.

All Maersk ships are dry, so there is no chance of winding down with a drink at the bar any more, and people have their own laptops.

– A combination of modern life and the peculiarities of life at sea – with no television or internet, you soon get sick of the same conversations with your crew-mates – has made ship-board life far lonelier than it need be, she thinks. – And because of the pace of containerization, there is no longer time for seafarers to get proper relaxation ashore, either. We were never in port for more than 24 hours, and that’s standard. If there is no seafarers’ mission on the docks or nearby, seafarers can easily be exploited by taxi prices and over-priced shops.

Although she says she must emphasise that she loved being on “Maersk Kendal” and didn’t want to disembark, she is reluctant to recommend being at sea as a career, unless welfare conditions improve.

– I was welcomed by the crew and captain and count myself extremely lucky to have



NEVER BEFORE HAS SO MUCH BEEN SHIPPED TO SO MANY BY SO FEW: A Maersk ship loaded with goods from the East passing the Suez Canal. PHOTO: TRINE CARIN TYNES

been on that ship with that crew on that voyage, she says, but certain things must be done. – For a start, more internet, more socialising and a better quality of R&R ashore.

HUMANISE

Based on what you have learned about the daily life on board; what would you say if you were asked to advise ship-owners and authorities regarding working and living conditions for seafarers?

– The industry has a phrase for people who work at sea; “the human element.” I understand how that came about – to distinguish seafarers from the mechanical and other elements of the ship, but I think it dehumanises seafarers, George says.

– The most important thing is to make life at sea more palatable, so that seafarers stop calling it – as they do now – “prison with a salary.” The salaries can be good, but there is no other workplace like a ship. It’s workplace, home, leisure centre, social centre, all at once, and there is no escape from it. I think something that ship-owners and authorities could do, is send their shore staff to sea for at least a week. Then I’d suggest more internet, more time ashore, and – very importantly – better nutrition. If the only coming together of crews is around food, then the food should be good. I was on a good ship, but the food budget meant that we had some seriously questionable nutrition, despite the efforts of Pinky the cook.

– Essentially, we need to humanise life at

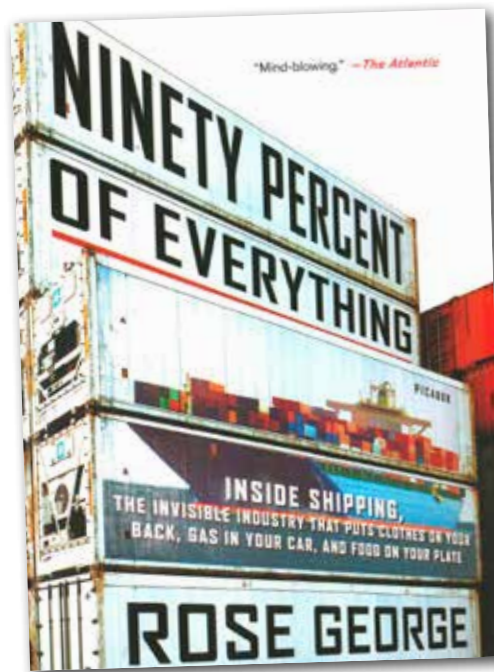
sea, she says. – It shouldn’t be the responsibility of shoreside missions and welfare organizations to improve the life of seafarers. Of course they should be able to come ashore easily and relax and buy what they want without being exploited, but it is as important, if not more so, to improve the conditions on-board, in the deep sea.

SEAFARERS APPROVE

Rose George’s book has received very good reviews. In October 2013, it was awarded the Mountbatten Literature Award by the British Maritime Foundation. The book has been described as ‘a stunningly detailed and absorbing piece of investigative journalism, combined with a gripping and very human account of a long sea journey, with all its loneliness, fears, and moments of magic’.

She says has written the book for anyone, both inside the industry and outside. And she knows that all sorts of people have read it, because they write to her.

– I’ve been really delighted and surprised that the book has been so well received, she says. – It was very difficult to come into such a huge and complex industry as an outsider and try to write a fair and honest portrayal of it. So the fact that I am invited to shipping industry conferences, and to do things for welfare organisations is wonderful, and I am very grateful. I value every e-mail I get, but particularly the ones from working seafarers. If they approve – and most have – then I’m happy. ■



ASKS QUESTIONS: Rose George’s book has been reviewed as ‘A very important book that asks the right questions.’ She has sussed out the “frontier” nature of so much shipping – with dubious operators and the shady system of “flags of convenience”.



FOTO: MONA KRISTENSEN

Bygging og tilsyn av mindre lasteskip:

Ny forskrift fra nyttår

Nytt regelverk gir økt sikkerhet og større forutsigbarhet ved bygging, kjøp og salg.



Mona Kristensen
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

1. januar 2015 trer forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip i kraft. Det er fartøy under 15 meter som utgjør den største gruppen under det nye regelverket, og for disse vil den nye forskriften gi flere positive konsekvenser. Det viktigste er økt sikkerhet for mennesker og materiell, gjennom bygge- og tilsynskrav og krav om større kjennskap til båtenes kapasiteter. Standardisering og formalisering av minstekravene til bygging og utstyr vil, sammen med tilhørende offisiell sertifisering og periodiske besiktelser, også bidra til felles rammevilkår i markedet, og gi større forutsigbarhet ved bygging, kjøp og salg av de aktuelle fartøyene. Aktørene i markedet for mindre fartøy vil være tjent med dette.

Når det gjelder skip med største lengde 15 meter eller mer, men med bruttotonnasje under 50, vil kravet om fartssertifikat ha tilsvarende positive effekter som kravet til fartøyinstruks for skip under 15 meter.

For skip med største lengde på 15 meter eller mer, har den nye forskriften dessuten mer oppdaterte og fleksible byggekrav.

FLEKSIBLE KRAV

Variasjonen i byggematerialer, utstyr og bruk gjør at det ikke er hensiktsmessig å lage ett enhetlig sett med regler som skal dekke alle. Når det gjelder fartøyets grunnleggende konstruksjon er det derfor valgt å vise til regelverk eller standarder utviklet av et av de anerkjente klassifikasjonsselskapene. Man kan også godkjen-

ne andre anerkjente standarder, slik som Nordisk båtstandard for yrkesbåter under 15 meter, eller et samlet regelverk fra en annen EØS-stat. Dette, sammen med adgangen til å få godkjent likeverdige løsninger, vil dekke næringens behov for fleksibilitet, i tillegg til mulighet for å satse på nyvinning. I forbindelse med høringsrundene har det kommet fram at det skjer mye med utviklingen av mindre fartøy for tiden.

På noen områder har man imidlertid valgt å stille krav i forskriften som gjelder uavhengig av den primære byggestandarden. I tillegg til noen bestemmelser i kapittelet om konstruksjon, gjelder dette områdene stabilitet, fribord, maskineri, elektro og brann. Når det gjelder stabilitet, fribord, maskineri og elektro har utgangspunktet vært de kravene som i dag gjelder for skip med største lengde 15 meter eller mer. Den viktigste grunnen til dette er å sikre at disse minimumskravene blir oppfylt. Av erfaring vet man at noen områder heller ikke alltid er regulert i de ulike standardene.

På brannområdet var det behov for en annen tilnæringsmåte enn dagens regulering, som på flere punkter ble ansett som svak og uklar.

SKIP SOM BLIR BERØRT

Det formelle virkeområdet til forskriften er lasteskip med største lengde fra åtte til 24 meter (L). Lasteskip er definert som «skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, lekter, fritidsfartøy eller hjelpefartøy som opererer sammen med sitt moder-skip». Sistnevnte henviser til fartøy som anses for å være en del av et annet skips utrustning.

Antall fartøy i kategorien «lasteskip» som i dag seiler med lengde (L) under 24 meter er usikkert, men flåten antas å være

HVEM OMFATTES AV FORSKRIFTEN?

At forskriften trer i kraft 1. januar 2015, betyr at skip som det inngås byggekontrakt for på denne datoen eller senere, eller skip som blir levert 1. januar 2016 eller senere (ett år etter ikrafttredelse), skal oppfylle forskriften i sin helhet. Skip under 15 meter skal ha fartøyinstruks utstedt av godkjent foretak før skipet settes i drift, mens skip på 15 meter eller mer skal ha fartssertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet.

Skip som det er inngått byggekontrakt om før 1. januar 2015 og som blir levert før 1. januar 2016, skal oppfylle de kravene i den nye forskriften som gjelder for eksisterende skip. Skip under 15 meter skal ha fartøyinstruks senest 1. januar 2017, dersom skipet er kjølsturket 1. januar 1990 eller senere, eller 1. januar 2018, dersom skipet er kjølsturket før 1. januar 1990.

For eksisterende skip med største lengde 15 meter eller mer, men med bruttotonnasje under 50, gjelder de samme innfasingsdatoene for fartssertifikat. Eksisterende skip med bruttotonnasje 50 eller mer har allerede i dag fartssertifikat. Dette skal fortsatt opprettholdes på vanlig måte, men etter de angitte datoene for innfasing vil fornyelse skje på grunnlag av kravene for eksisterende skip i ny forskrift.

Følgende fartøy er unntatt forskriften

Skip som:

- har største lengde under 15 meter som ikke skal slepe, og som
 - maksimalt fører 1000 kg last og
 - utfører løft hvor den kregende moments arm, definert som kregende moment dividert på skipets vektdeplasement (MK/depl.), ikke overstiger 0,100 meter.
- er omfattet av virkeområdet til forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv., og kun driver virksomhet som beskrevet der.
- har bruttotonnasje 500 eller mer.
- i forsknings- eller opplæringsøyemed brukes til å fange fisk, hval, sel eller andre levende ressurser i sjøen. (Slike skip skal oppfylle kravene som gjelder for fiske- og fangstfartøy).
- brukes til opplæring for fritidsskippersertifikat. (Slike skip skal oppfylle kravene som gjelder for fritidsfartøy).

mellom 1000 og 1200 aktive fartøy. En stor andel (omlag 4-500) er knyttet til havbruksnæringen.

Andre fartøy som vil bli berørt er blant annet rednings-skøyter, slepebåter og fartøy drevet av offentlige etater med ulike oppgaver. Mindre brønnfartøy og mindre fraktestfartøy kan også bli omfattet. Imidlertid er over åtti prosent av fartøyene som omfattes mindre enn 15 meter.

SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEM

Konkrete krav til sikkerhetsstyringssystemet om bord er ikke tatt med i denne forskriften, da slike krav skal tas inn i en egen generell forskrift. Det er likevel verdt å minne om at det ikke er tale om å innføre krav til sikkerhetsstyringssystem, da et slikt krav allerede følger av skipssikkerhetsloven § 7. Fremtidige forskriftsbestemmelser vil imidlertid stille mer konkrete krav til innhold, omfang og dokumentasjon og om eventuelle sikkerhetsstyringssertifikater for skip og godkjenningsbevis for sikkerhetsstyring for rederier.

KJENNINGSSIGNAL

Fartøy under 15 meter er i dag ikke registreringspliktige. Fartøyinstruksen er et offentlig sertifikat, og i henhold til forskrift om skips navn, kjenningssignal, merking og hjemsted mv. skal fartøyet derfor tildeles et kjenningssignal. Kjenningssignalet skal merkes utvendig på skroget.

Det antas at en stor andel av fartøygruppen allerede har kjenningssignal, da dette er et krav ved registrering i skipsregisteret, også ved frivillig registrering. Videre vil radiokallsignal tildelt av Telenor fortsatt kunne brukes. Dette må imidlertid meldes til Sjøfartsdirektoratet, avdeling for skipsregistrene. ■

The Norwegian International Ship Register (NIS):

August, September and October 2014

All in all, 14 new ships were registered and 14 ships were deleted from the NIS register during this three-month period. At the end of October, the NIS register counted 519 ships with a total GRT of 13,392,357.



Tone Olsen Risnes
Senior Adviser
Department of Ship
Registration
NMA

Half of the new registrations were newbuildings from Norway, Vietnam, Canada, Japan, Romania and Korea. Four ships were transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR), two from the Panama Maritime Authority and one from the Malta Maritime Authority. All in all, seven of the new additions were offshore support vessels, five of which were newbuildings, and two were transferred from the NOR register.

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN AUGUST 2014

OCEAN ART – LATF7 – IMO 9667253

Newly built platform supply vessel (PSV). The vessel was built by Myklebust Verft AS, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, the ship was registered with the NIS and, immediately thereafter, transferred to the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

FAR SYGNA – LASD7 – IMO 9665798

Newly built platform supply vessel. The vessel was built by Vard Vung Tau Ltd., Vietnam. Upon completion and delivery, the ship was registered with the NIS and, immediately thereafter, transferred to the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

CECON PRIDE – LAKF7 – IMO 9431915

Newly built offshore construction vessel (OCV). The vessel was built by Chantier Davie Canada Inc., Canada. Upon completion and delivery, the ship was transferred from Transport Canada, registered with the NIS and, thereafter, transferred to the Panama Maritime Authority.

PACIFIC LEGACY – LASP7 – IMO 9648374

Newly built platform supply vessel. The vessel was built by Japan Marine United Corp., Japan. Upon completion and delivery, the ship was registered with the NIS and, thereafter, transferred to the Maritime and Port Authority of Singapore.



“FAR SIRIUS”: The vessel was registered in NIS in August this year.

PHOTO: FARSTAD SHIPPING ASA

FAR SIRIUS – LGPJ3 – IMO 9659074

Anchor Handling Tug Supply (AHTS) vessel, transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN SEPTEMBER 2014

ADS ARENDAL – LAU7 – IMO 9304186

Bulk carrier, transferred from the Malta Maritime Authority.

HÖEGH JEDDAH – LASZ7 – IMO 9673381

Newly built car carrier. The vessel was built by Daewoo Mangalia Heavy Industries S.A., Romania. Upon completion and delivery, the vessel was transferred from the Romanian “Register of Ships under Construction” to the NIS.

LUNITA – LATN7 – IMO 9685621

Bulk carrier, transferred from the Panama Maritime Authority.

RONJA HUON – LGRR3 – IMO 9682540

Well boat, transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

CALEDONIA – LHOH3 – IMO 9125188

Well boat, transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

FAR SEEKER – JWOW3 – IMO 9381691

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

PACIFIC LEGEND – LASQ7 – IMO 9648386

Newly built platform supply vessel. The vessel was built by Japan Marine United Corporation, Japan. Upon completion and delivery, the vessel was registered in the NIS.

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN OCTOBER 2014

BOW TRIDENT – LARV7 – IMO 9669897

Newly built chemical carrier. The vessel was built by Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Ulsan, South Korea. Upon completion and delivery, the vessel was registered in the NIS.

STAVANGER EAGLE – LAUQ7 – IMO 9284726

Oil tanker transferred from the Panama Maritime Authority. ■



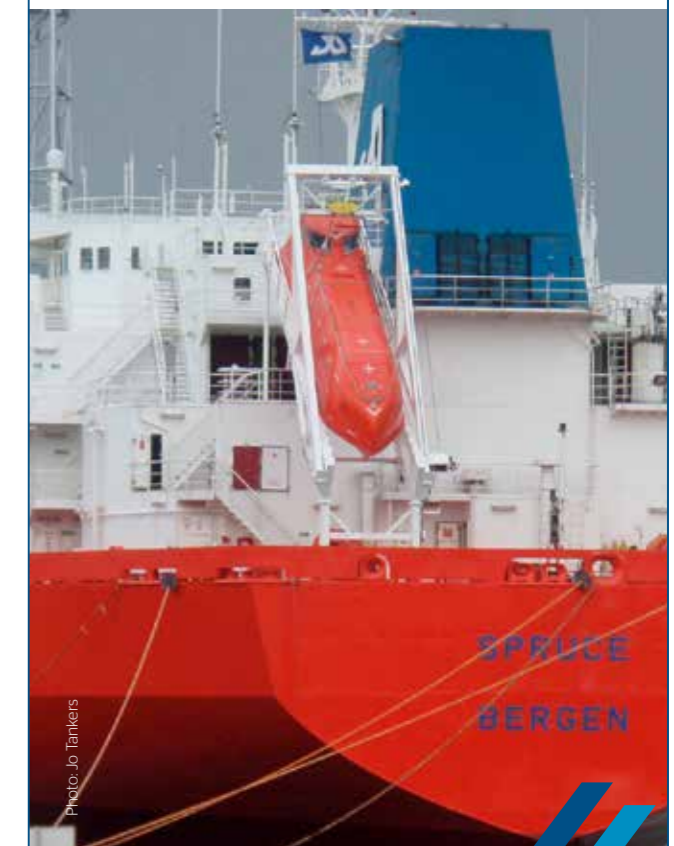
Skipsregistrene NIS/NOR og regionkontor Bergen samlokaliseres til en enda mer helhetlig aktør i det maritime miljøet i Bergen.

Fra 15. desember 2014 ønsker vi våre kunder velkommen til nye lokaler i:

Nygårdsgaten 114
5008 Bergen

NIS NOR
The High Quality Flag

Tlf. 55 54 12 50 • post@nis-nor.no • www.sjofartsdir.no



Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR):

Fortsetter på stø kurs

I juli i år talte NOR-registeret for første gang over 18 000 fartøyer, og tilkomsten har fortsatt gjennom sommeren.



Tone Olsen Risnes
Seniorrådgiver
Skipsregistrene
Sjøfartsdirektoratet

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

STATUS

I løpet av juli måned, ble 71 nye fartøy registrert, fem færre enn i juli i fjor. Antallet slettinger ble samtidig redusert fra 38 til 16.

64 nye fartøy ble registrert inn i august, tolv flere enn samme måned året før. Med kun ni slettinger, 20 i august 2013, ble det en netto økning også denne måneden.

Med 68 nyregistreringer i september og kun 29 slettinger (mot 72 nye og 54 slettinger samme måned i fjor), endte vi opp med totalt 18 172 fartøyer i registeret ved utgangen av september.

Økningen fortsatte i oktober, og per den 30. talte registeret 18 218 fartøy med en bruttotonnasje på 3 356 812.

LOJAL MOT NORSK ARBEIDSKRAFT OG NORSK FLAGG

I september og oktober i år har Taubåtkompaniet AS flagget hjem tre av sine taubåter, «Boa Odin», «Boa Balder» og «Boa Heimdal». «Boa Brage» følger innen kort tid. Hjemflaggingen av de fire fartøyene fra henholdsvis UK og Malta er basert på en lang og

>>>

The Norwegian Ordinary Ship Register (NOR): Still on steady course

Since reaching a new all time high of 18,000 vessels in July this year, the NOR has continued its growth.

All vessel types navigating 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

In July, 71 new vessels entered the NOR register, five less than during the same month last year. At the same time, the number of deletions decreased from 38 to 16.

64 new vessels were registered in August, twelve more than in August 2013. With only nine deletions, as compared to 20 in August last year, there was a net increase in the number of registered vessels also this month.

September yielded 68 new entries into the register and 29 deletions, compared to the 72 new registrations and 54 deletions in September last year. At the end of this month, 18,172 vessels were registered in the NOR register.

The increase continued throughout October and, as of the 30th, the register counted as many as 18,218 vessels with a total gross tonnage of 3,356,812.

LOYAL TO THE NORWEGIAN FLAG AND THEIR CREW

In September and October, the shipowning company Taubåtkompaniet AS reflagged three of its tugs, «Boa Odin», «Boa Balder» and «Boa Heimdal» from UK and Malta to NOR. A fourth tug, «Boa Brage», will follow shortly. The decision to change flag was based on a long and comprehensive assessment. By choosing the Norwegian flag, the shipowner wishes to signal that they are here to stay. The company also appreciates being able to sail with Trondheim as their home port.

THE MERCHANT FLEET

As of July 2012, 893 of the NOR-registered vessels sorted under the merchant fleet. By the end of October 2014, this number had decreased to 879.

The Merchant fleet is comprised by vessels of 100 gross tonnage and upwards, with a few exceptions. Vessels belonging to the Norwegian Maritime Authority's categories for fishing vessels, specialized vessels and others are not included in this fleet.

NEW VESSELS THIS PERIOD, ACCORDING TO TYPE

Pleasure vessels still account for the largest supply of new registrations in the NOR register, followed by smaller workboats, fishing vessels and offshore support vessels.

OWNERS IN BERGEN AND OSLO REMAIN FAITHFUL

The ten most used home ports are still the same as in June this year, also when it comes to internal ranking. With the exception of Ålesund, the same ports have also enjoyed additional registrations this period.

>>>

helhetlig vurdering. Ved å velge NOR-flagg, ønsker rederiet å signalisere til markedet og sitt norske mannskap at de er her for å bli. Rederiet verdsetter også å kunne seile med Trondheim som hjemsted.

HANDELSFLÅTEN

Per juli 2012 utgjorde handelsflåten NOR 893 av fartøyene i NOR-registeret. Ved utgangen av oktober 2014 viste dette tallet 879.

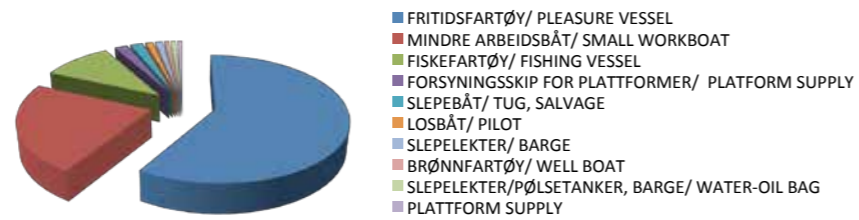
Handelsflåten omfatter skip på 100 bruttotonn og over, med et par unntak. Blant unntakene finner vi fartøy definert i Sjøfartsdirektoratets kategorier for fiskefartøy, spesialskip og diverse.

FARTØYTYPER REGISTRERT I PERIODEN

Fritidsfartøy står fortsatt for den største tilførselen til NOR, etterfulgt av mindre arbeidsbåter, fiskefartøy og forsynings-/hjelpeskip for plattformer.

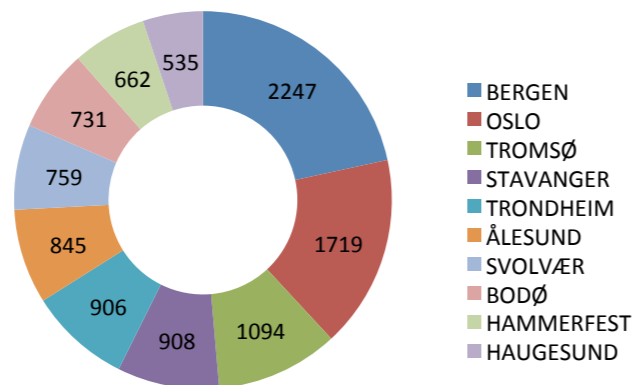
IEIERNE I BERGEN OG OSLO ER FORTSATT MEST TROFASTE

Fra juni i år har de ti mest brukte hjemstedene i NOR forblitt uforandret, og beholdt sin interne rangering. Med unntak av Ålesund, har samtlige også fått tilført nye fartøyer siden sist. ■



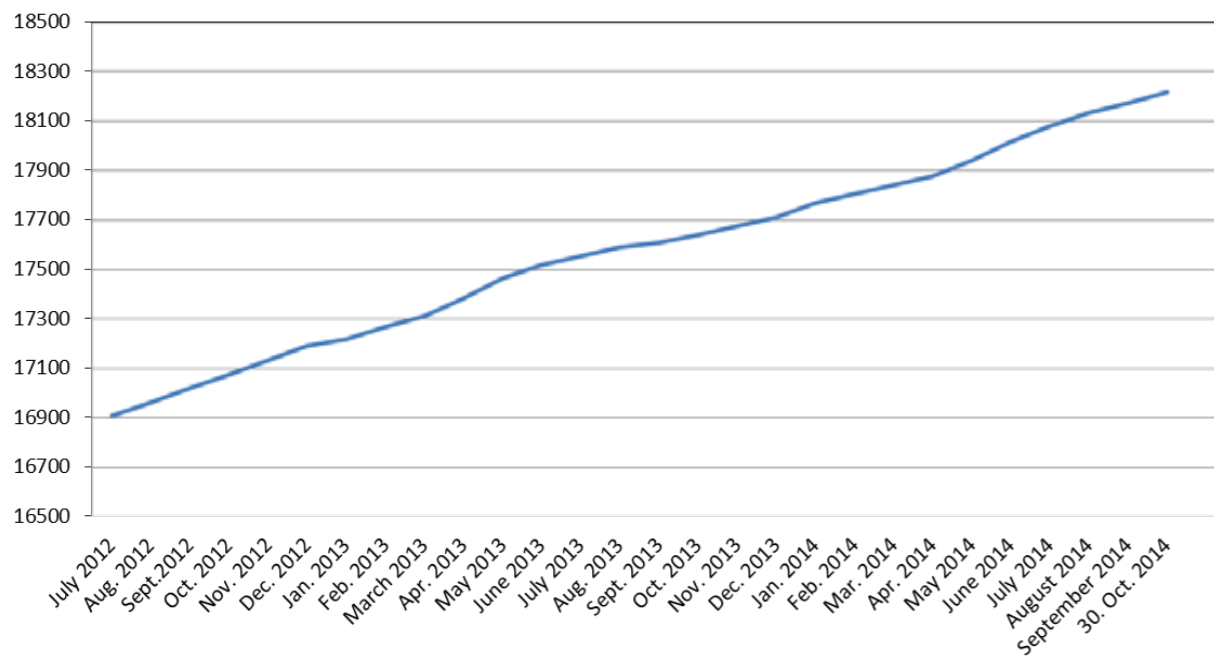
NYREGISTRERINGER NOR juli 2012- 30. oktober 2014, fordelt på de 10 største fartøytypene.

NEW REGISTRATIONS from July 2012 – 30 October 2014, according to the 10 major vessel types.



HJEMSTED: NOR flåten pr. 30. oktober 2014 fordelt på hjemsted.

HOME PORT: NOR fleet per 30 October 2014 according to most used home port.



UTVIKLING NOR-FLÅTEN fra juli 2012 - 30.oktober 2014

NOR FLEET DEVELOPMENT from July 2012 - 30 October 2014



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

EEDI og SEEMP:

Krav om bedre energi effektivitet for skip i innenriksfart

Hensikten med de nye kravene er å forbedre energieffektiviteten til både til nye og eksisterende skip å redusere utslipp av CO2.



Lars Christian Espenes
Sjøfartsdirektoratet



Kjetil B. Sørensen
Sjøfartsdirektoratet

Den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip (MARPOL) har regler om hindring av luftforurensning i vedlegg VI. Her finner vi også regler om energieffektivisering som trådte i kraft 1. januar 2013, men disse gjelder foreløpig kun for skip som går i utenriksfart. Reglene sier at enhver stat bør sikre at slike skip er bygget og drives i samsvar med reglene om energieffektivisering, så langt som det er rimelig og praktisk. På bakgrunn av dette har Klima- og miljøverndepartementet bedt Sjøfartsdirektoratet om å innføre IMOs krav om energieffektivitet også for skip som utelukkende går i innenriksfart.

Reglene tar sikte på å forbedre energieffektiviteten til både nye og eksisterende skip. Dette skal oppnås ved å stille spesifikke effektivitetskrav (EEDI - Energy Efficiency Design Index) for nye skip, samt krav om at alle skip skal ha en energieffektivitetsplan, kalt SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan). Dette vil føre til reduksjoner i alle drivstoffrelaterte

utslipp til luft, som for eksempel CO2, NOx, SOx og partikler.

Gjennom en endring i miljø sikkerhetsforskriften foreslås tilsvarende regler for skip som går i innenriksfart. Forslaget er sendt på høring med høringsfrist den 15. mars 2015. Det tas sikte på at endringene i regelverket trår i kraft den 1. juli 2015.

SEEMP

En SEEMP er en skipsspesifikk plan for hvordan man kan redusere skipets drivstoffbruk, og er ment som et verktøy som skal legge til rette for å gjøre dette på en god og systematisk måte. Mange større rederier har nok allerede miljøstyrings-systemer på plass hvor dette er håndtert, men for mindre rederier vil dette være en mulighet for å få satt arbeidet i system på og dermed oppnå drivstoffreduksjoner på en mer systematisk måte.

Reglene om SEEMP omfatter alle nye og eksisterende skip over 400 bruttotonn, bortsett fra flyttbare innretninger og lektere. Rammeverket for SEEMP er delt opp i forskjellige områder, slik

som skipsspesifikke og rederispesifikke tiltak. Selve planen inneholder de tiltakene som er identifisert for det aktuelle fartøy og rederi. Det er rederiet selv som utvikler og evaluerer planen, og det stilles ingen kvalitative krav til den. Det vil ikke være noe krav om at Sjøfartsdirektoratet eller klassen skal godkjenne planen, men man kan få utstedt et sertifikat som bekrefter at en skipsspesifikk plan er om bord.

Det legges opp til at verifikasjon av at SEEMP er om bord vil skje ved første mellomliggende eller fornyelsesinspeksjon etter MARPOL regel VI/5.1 etter 1. juli 2015.

EEDI

For å kunne stille krav til energieffektivitet for nye skip, har man blitt enig om et uttrykk for energieffektivitet ved å benytte forskjellige egenskaper ved skipet som for eksempel fart, lastekapasitet (dwt) og størrelsen på fremdriftsmaskineriet. Dette blir da skipets utslippsindeks, en såkalt EEDI som gir et uttrykk for hvor store CO2-utslip-

pene er ved frakt av ett tonn last én nautisk mil.

Alle nye skip over 400 bruttotonn må ha beregnet skipets EEDI for å bli sertifisert. Skip som er over en viss størrelse – bulkskip, gasstankskip, tankskip, containerskip, stykkgodsskip, kjøleskip og kombinasjonsskip – må i tillegg dokumentere at de oppfyller spesifikke krav til EEDI, påkrevd EEDI, noe som betyr at de må bygges til en gitt effektivitetsstandard som vil bli gradvis innskjerpet over tid. Det er foreløpig bestemt innskjerpinger fra 1.januar 2020 og fra 1.januar 2025.

Fra 1. september 2015 vil også bilskip, roro-lasteskip, roro-passasjerskip, LNG-skip og cruiseskip i utenriksfart være omfattet av påkrevd EEDI. Også disse endringene vil bli tatt inn i norsk rett gjennom en endring av miljø sikkerhetsforskriften innen de tre år i kraft internasjonalt.

EEDI kravene vil altså være byggekrav – det er verftet som skal stå for grunnlagsmaterieell og utarbeidelsen av EEDI. Kravene vil i utgangspunktet ikke påvirke rederi i særlig grad. ■

SEMP

Arbeidet med en energieffektivitetsplan er tenkt å være en kontinuerlig prosess som er bygget opp gjennom en syklus på fire trinn:

Planlegging

Her estimerer man hvor energieffektivt skipet er i dag, slik at man har et referansepunkt, og man fastsetter et mål for drivstoffbesparelsene. Man må etablere et mål eller uttrykk for arbeidet skipet utfører i forhold til drivstoffbruket, slik at man vet hvor effektivt skipet er i dag, og kan måle effekten av tiltakene som man velger å iverksette. Det finnes en rekke tiltak som vil kunne gi drivstoffbesparelser,

men ikke alle passer for alle skip eller operasjoner, så man må identifisere de som man vurderer som relevante for sin virksomhet.

Implementering

For å kunne gjennomføre de ulike tiltakene bør man definere ulike oppgaver og tilegne dem til ansvarlig personell.

Overvåking

Når et tiltak er iverksatt er det ønskelig å vurdere hvilken effekt det har på drivstoffbruket. Man må derfor samle inn relevante data slik at man kan kvantifisere effekten av tiltaket.

Evaluering og forbedringer

Dette er siste punkt i syklusen, og tanken er at man systematisk skal evaluere effekten av tiltakene som er ble implementert; hvilke tiltak fungerte og hvilke fungerte ikke? Erfaringene man gjør seg må man prøve å dra nytte av ved å forbedre eller endre tiltakene som er implementert og oppfølgingen av disse.

IMO har laget retningslinjer for hvordan SEEMP skal utarbeides, samt et eksempelskjema på hvordan en SEEMP kan se ut. (Resolution MEPC.213(63))

Fornyhet Norsk Maritimt Museum:

Moderne opplevelsessenter på Bygdøy

Norsk Maritimt Museum er hundre år og mer vital enn noensinne. Museet, som har vært gjennom en omfattende moderniseringsprosess, har markert jubileumsåret med trinnvise åpninger av nye utstillingssoner. Sjøfarten og sjøfolks betydning for Norge er levendegjort i siste etappe av fornyelsen - utstillingen «Til sjøs!».



Trine Carin Tynes
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Lite minner om fortidens «bare se, men ikke røre» når man trer inn i det nye interaktive opplevelsessenteret «Norge er havet» på Norsk Maritimt Museum. Utstillingen er lagt opp som en sjøreise med interaktive stasjoner, der de besøkende kan teste sine ferdigheter på en rekke spennende oppgaver. Her får publikum blant annet prøve tilpassede versjoner av simulatorer som brukes av spesialister, og flere av postene er lagt opp som spillbaserte aktiviteter.

– Et hovedmål med utstillingene er å avdekke en «skjult» næring for utenforstående, og fortelle hvor nært knyttet den er

NORSK MARITIMT MUSEUM

Museet, som frem til 2010 het «Norsk Sjøfartsmuseum», ble stiftet i 1914 i forbindelse med Jubileumsutstillingen på Frogner, der museet fikk overta de sjøfartsrelaterede utstillingsobjektene. Norsk Maritimt Museum har som hovedmål å være en landsdekkende institusjon som skal skape kunnskap om norsk sjøfart og virksomhet knyttet til kyst, sjø og vassdrag i historiske og samtidige perspektiver. Det er også et mål å belyse hvordan dette har hatt og har betydning for kulturell, sosial og økonomisk utvikling i Norge. Museet ligger på Bygdøyenes i Oslo, og har Kon Tiki-museet og polarfartøylene «Fram» og «Gjøa» som nærmeste naboer.

opp mot vår kultur, historie og samtid, forteller førstekonservator Elisabeth Solvang Koren.

Samlet omfatter fornyelsen av museet nye utstillinger i tre plan over 2000 kvadratmeter. Det første trinnet, «Skipet» stod ferdig i 2010. Her kan publikum se nærmere på båter eldre enn begynnelsen av vår tidsregning til modeller av miljøvennlige fremtidsskip drevet av sol, vind og bølger.

Etter flere års ambisiøs planlegging og utvikling av nye digitale utstillingskonsep-ter, ble utstillingen «Norge er havet» åpnet i april, i nærvær av H.M. Kong Harald og næringsminister Monica Mæland.

TIL SJØS - FØR OG NÅ

Celebert besøk var det også da utstillingsområdet «Til Sjø!» ble høytidelig åpnet av kulturminister Thorhild Widvey i september. Det markerte samtidig ferdigstillingen av museets fornyelse. På åpningsarrangementet var entusiasmen stor blant museets fagfolk og gjester over at basisutstillingene, som har stått siden 1974, omsider er avløst av nye innholdsrike kapitler i museets historiefortelling.

Vestlendingen Widvey siterte i sin åpningstale Alexander Kiellands beskrivelse av kystfolks forhold til havet: «De lever hele sitt liv med ansiktet vendt mot Søen». Sjøfarten har satt rammer for folks liv, både for de seilende og familiene hjemme – på godt og vondt, sa Widvey.

Utstillingen «Til sjøs!» forteller om livet til norske sjøfarende gjennom tusen år, og byr på møter med tolv forskjellige sjøfolk fra forskjellige epoker av norsk



sjøfartshistorie – helt fra vikingen som ror over Nordsjøen til dagens sjøfolk på norske skip.

De enkelte sjømannsportrettene er fiktive, men bygd på reelt historisk innhold. Her speiles menneskenes hverdagsliv om bord gjennom hørespill, tekster og gjenstander fra museets samlinger. Navigasjonsutstyr og kanonkuler, arbeidsverktøy, klær, bilder og personlige effekter kobles til konteksten de en gang tilhørte.

ser resultatet...
nødvendig for å drive cruiseskipet og...
det riktig å kalle kelnerne sjøfolk? Ikke alle i tradisjonelle maritim...
på dekk og i maskin, syns det.

1977 WAITER

Cruise ships require many hands. The ships resemble hotels, with waiters, bartenders, and musicians. Much work is done behind the scenes, and passengers see only the results of food preparation, cleaning, washing up and laying tables. All these tasks are necessary to operate a cruise ship and satisfy passengers. But is it correct to call waiters seamen? Not all workers in traditional maritime occupations, those on deck and in the engine room, think so.



HISTORIEFORTELLER:
Prosjektansvarlig Elisabeth Solvang Koren har latt mange forskjellige yrkesposisjoner om bord fått komme til syne og orde i utstillingen «Til Sjø!», som for eksempel kelneren på cruiseskip.

FOTO: NORSK MARITIMT MUSEUM

Som for eksempel hvilke arbeidsoppgaver den 15 år gamle kokkegutten som dro til sjøs i 1874 hadde, og hvordan det var å være kvinnelige telegrafister i 1960-årene. Båtsmannen på et krigsskip i 1648 og krigsseileren fra andre verdenskrig forteller også sine historier.

NYE GREP

– Vår visjon er å gi publikum en følelsesmessig opplevelse og komme inn på dra-

matikk og hverdagslivet til dem som har arbeidet til sjøs, forteller Elisabeth Koren, som har vært prosjektleder for «Til sjøs!».

– Som mange europeiske sjøfartsmuseer, har vi opplevd at publikum i synkende grad kjenner og er opptatt av sjøfartshistorien, fortsetter hun. – Stadig færre har selv erfaring fra arbeid til sjøs, og handelsskipene preger ikke lenger havneområdene der folk ferdes. Da må vi gå nye veier for å engasjere publikum og skape

nysgjerrighet og interesse. Men selv om vi har eksperimentert med utstillingsformen, er de historiske tidsbildene bygget rundt samlingene våre og kompetansen og kunnskapen som finnes blant museets faglige stab. Mye informasjon om livet til sjøs før og nå har museet dessuten fått fra de tre sjømannsorganisasjonene.

Når det gjelder dagens sjømannsliv har museet valgt et annet formidlingsgrep. Gjennom en stor videoprojeksjon får

>>>



LIVET TIL SJØS I DAG: Fotomontasjer av sjøfolks egne bilder er med i filmloopen som viser dagens sjømannsliv. Bildene er bidrag fra Sjøfartsdirektoratets fotokonkurranse for sjøfolk.

FOTO: TRINE CARIN TYNES



FØRSTEREISGUTTEN: Helge Jordal tok også en avstikker til åpningen på Bygdøy fra sin riksteaterturné kysten rundt med teaterstykket «Førstereis». Manusforfatter er Morten Lorentzen, som også har skrevet historiene tilknyttet sjøfolkportrettene i utstillingen «Til Sjø!». Gjennom Jordals innlevende utdrag fra den fornøyelig og gripende historien om guttehjemsbarnet Martin som rommer til sjøs, ble vi tatt med til mønstringskontoret, ydmykende legeundersøkelse og rørende julefeiring om bord, sammen med resten av mannskapet på det lille skipet midt på det store, store havet.

FOTO: TRINE CARIN TYNES

publikum se glimt fra arbeidslivet til sjøs i dag. Filmen tematiserer dagens høyteknologiske skipsfart, sjøfolks fravær fra hjem og familie, og den dramatiske nedgangen i antallet norske sjøfolk. Filmsnuttene som går i loop er tatt opp på passasjerfergen «Kongen» i Oslofjorden, supplyskipet «Far Solitaire» i Nordsjøen og godsskipet «Star Java» i Rotterdam og under seilas til Antwerpen.

Stillbildene i filmen er sjøfolks egne, hentet fra Sjøfartsdirektoratets rike fotobeholdning fra Velferds-tjenestens årlige fotokonkurranser.

STØTTE FRA MARITIME AKTØRER

Næringen selv har vært viktige bidragsytere i opprustingen av museet. Norsk Maritimt Museum Partners består av ledende maritime bedrifter langs norskekysten som har bidratt med finansiell støtte for å styrke museets rolle som kunnskapscenter om norske maritime tradisjoner i fortid og nåtid.

– Drømmen var å tiltrekke ungdom, sa leder for NMM partners, Tom Erik Klaveness, under åpningen. – Fra å være nærmere et mausoleum, fremstår museet i sitt hundrede år blant verdens mest moderne maritime museer. Målet er å sette det maritime Norge på kartet, og vise unike utviklings- og karrieremuligheter i den maritime sektor.

Museets partnerprogram ble berømmet av kulturminister Thorhild Widvey. Gjennom en gaveforsterkningsordning ønsker regjeringen nettopp å stimulere til økt privat finansiering av ulike kultur- og forskningsinstitusjoner, og Widvey uttrykte stor tro på effekten av å koble «engasjerte hjerter og kunnskapsrike hjerner».

GJENSPEILER HØY KOMPETANSE

Maritim kompetanse og samtid blir speilet på en helt ny måte gjennom utstillingen «Norge er havet». Utstillingen demonstrerer at dette er en høykompetansenæring. Nysgjerrige får mange muligheter til å prøve ferdighetene sine gjennom interaktive spill, og også innblikk i hvordan simulorteknologi blir brukt i moderne opplæring.

– Vi tror på filosofien om at man tilegner seg mer kunnskap gjennom aktivitet. Ungdom i dag er «digital natives», og tar denne type ting intuitivt, sier nestleder ved museet, Eyvind Bagle.

– Dersom folk etter et besøk her sitter igjen med en forståelse av hvordan handelsflåten har preget livet til de som arbeidet der og familiene deres, og kanskje til og med er interessert i å vite mer om dette, har vi oppnådd vårt mål, sier han.

– Medicinteressens og alle positive tilbakemeldinger fra publikum hittil tyder på at sjøfolks liv og historie er noe som mange er interessert i og vil lære mer om, avslutter Elisabeth Solvang Koren, som ønsker alle velkommen til Bygdøyenes for selv å tre inn i den nye maritime verdenen museet har bygget opp. ■



SJØENS MOTORVEI: I de nye utstillingene utfordres publikum til både å se, høre, røre og gjøre. En av de største og mest avanserte digitale installasjonene kalles «Sjøens motorvei». Her konkurrerer fire spillere om å være den dyktigste skipsrederen, og se hvem som klarer å transportere biler og råvarer over verdenshavene – mest mulig økonomisk og miljøvennlig. Underveis på sjøveien, med bilfrakt fra Yokohama til Drammen, må deltakerne treffe vanskelige beslutninger i møte med pirater, stormer og havnestreiker.

FOTO: NORSK MARITIMT MUSEUM



ÅPNINGSTALE MED GLADNYHET: I sin tale slapp kulturminister Thorhild Widvey nyheten om at Staten ved kulturdepartementet overtar hele ansvaret for den offentlige finansieringen av Norsk Maritimt Museum fra 2015. For museumsdirektør Espen Wæhle (fra venstre) og styreleder Knut Grøholt betyr dette formodentlig etterlenget forutsigbarhet i driften av museet.

FOTO: NORSK MARITIMT MUSEUM



Subscription
You will find complete monthly lists of all the titles that are released in the film service on our web-site. If you want to subscribe the service and receive licensed film entertainment on board, please find more information on www.sdir.no/velferden. The price of subscription is 12 NOK per seafarer per film.



INTERSTELLAR: Matthew McConaughey and his group of explorers make use of a newly discovered wormhole to surpass the limitations on human space travel.
PHOTO: WARNER BROS. PICTURES

INTERSTELLAR

With our time on Earth coming to an end, a team of explorers undertakes the most important mission in human history; traveling beyond this galaxy to discover whether mankind has a future among the stars. Cooper (Matthew McConaughey) and his fellow astronauts Brand (Anne Hathaway) and Doyle (Wes Bentley) must accomplish no less than finding

a new world for humanity to inhabit, since Earth's climate is slowly becoming too harsh for mankind to survive. The matter gets complicated by the fact that crossing such far distances of space affects temporal relativity. What is hours for the space travelers, is actually years of earth time. Even if Cooper and his crew accomplish their mission, will there even be an earth, or loved ones, left to save?

Film Rental Service - Upcoming titles:

Dramatic journeys behind and beyond

"Fury" is an apt nickname for the Sherman tank that takes on a deadly mission behind enemy lines. "Interstellar" takes us beyond this galaxy, as a team of explorers try to discover whether mankind has a future among the stars.



FURY: Brad Pitt as Wardaddy in command of a five-man tank squad as they push deep into Germany in the closing days of the war. They all are as ruined on the inside as the world is around them.
PHOTO: COLUMBIA PICTURES

FURY

April, 1945. As the Allies make their final push in the European Theatre, a battle-hardened army sergeant named Wardaddy (Brad Pitt) commands a Sherman tank and her five-man crew on a deadly mission behind enemy lines. Outnumbered and outgunned, and with a rookie soldier thrust into their platoon, Wardaddy and his men face overwhelming odds in their heroic attempts to strike at the heart of Nazi Germany.



GONE GIRL: Ben Affleck as Nick, a self-absorbed bar owner who is curiously unflustered by his wife's absence, quickly becomes the police's prime suspect.
PHOTO: 20TH CENTURY FOX

GONE GIRL

The story, based on the bestselling Gillian Flynn novel, unearths the secrets at the heart of a modern marriage through layers of illusions. On the occasion of his fifth wedding anniversary, Nick Dunne (Ben Affleck) reports that his smart and beautiful wife, Amy (Rosamund Pike), has dis-

appeared. Under pressure from the police and a growing media frenzy, Nick's portrait of a blissful union begins to crumble. Soon his lies, deceptions and strange behavior have everyone asking the same dark question: Did Nick Dunne kill his wife?

>>>



Trine Carin Tynes
Adviser
Norwegian Maritime Directorate



THE DROP: An abandoned pit bull puppy connects Tom Hardy with Noomi Rapace. PHOTO: FOX SEARCHLIGHT PICTURES

THE DROP

The Drop follows lonely bartender Bob Saginowski (Tom Hardy) through a covert scheme of funneling cash to local gangsters – money drops – in the underworld of Brooklyn bars. Under the heavy hand of his employer and cousin Marv (James Gandolfini), Bob finds himself at the center of a robbery gone awry and entwined in an investigation that digs deep into the neighborhood's past where friends, families and foes all work together to make a living – no matter the cost.



NIGHTCRAWLER: Jake Gyllenhaal has dropped 30 pounds – mostly from his morals – to play an ambulance-chasing hack in this satire set in Los Angeles. PHOTO: OPEN ROAD/ELEVATION PICTURES, BOLD FILMS

NIGHTCRAWLER

Set in the nocturnal underbelly of contemporary Los Angeles, Jake Gyllenhaal stars as Lou Bloom, a driven young man who is desperate for work. He soon discovers the high-speed world of LA crime journalism. Joining a group of freelance camera crews who film crashes, fires, murder and other mayhem, Lou muscles into the cut-throat, dangerous realm of night crawling, where each police siren wail equals a possible windfall and victims are converted into dollars and cents. Armed with a video camera and aided by Nina (Rene Russo), a veteran of the blood-sport that is local TV news, Lou blurs the line between observer and participant to become the star of his own story.



MAKING OPERATIONS MORE EFFICIENT

- Design review
- Risk assessment
- Procedure review
- Training

Kontakt informasjon:
+47 940 05880 | mail@simsea.no
Simsea AS | Karmsundgata 72 | 5529 Haugesund



THE HOBBIT - THE BATTLE OF THE FIVE ARMIES: The Wizard Gandalf (Ian McKellen) gets ready for battle alongside Bard the Bowman (Luke Evans). PHOTO: WARNER BROS. PICTURES, MGM, NEW LINE CINEMA

THE HOBBIT

The Battle of The Five Armies brings to an epic conclusion the adventures of Bilbo Baggins, Thorin Oakenshield and the Company of Dwarves. Having reclaimed their homeland from the Dragon Smaug, the Company has unwittingly unleashed a deadly force into the world. Enraged, Smaug rains his fiery wrath down upon the defenseless men, women and children of Lake-town. But there are even greater dangers ahead. Unseen by any but the Wizard Gandalf, the great enemy Sauron has sent forth legions of Orcs in a stealth attack upon the Lonely Mountain. As darkness converges on their escalating conflict, the races of Dwarves, Elves and Men must decide – unite or be destroyed. ■



Fotokonkurransen for sjøfolk 2014:

Sjøfolks egne blinkskudd på utstilling

Året nærmer seg slutten, og på nytt minner vi alle fotoglade sjøfolk om å sende inn sine ti beste bilder gjennom året. Sjøfolks egne blinkskudd kan nå også betraktes i en ny samtidsutstilling på Norsk Maritimt Museum på Bygdøy.



Trine Carin Tynes
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

I 26 år har sjøfolk delt sine opplevelser til sjøs gjennom de årlige fotokonkurransene. Vi er takknemlig for alle innkomne øyeblikksbilder fra hverdagslivet – i arbeid og fritid om bord, utsyn over aktivitet på havet og i havn og naturscenarier fra alle verdenshav.

PÅ UTSTILLING

Fotografene holder gjennomgående høyt nivå. Norsk Maritimt Museum er også imponert over kvaliteten på bilder og motiv. De har benyttet bidrag fra fotokonkurransen i sin flunkende nye utstilling «Til Sjø!», som du kan lese om i denne utgaven av Navigare.

Bilder fra fotokonkurransen er å se i en stor videoprojeksjon som viser glimt fra arbeidslivet til sjøs i dag. I loop med museets filmproduksjoner fra livet om bord på tre ulike fartøyer, vises montasjer av sjøfolks egne blinkskudd av kolleger i arbeid på blant annet «Bourbon Borgstein», «KL Sandefjord», «Clipper Harald» og «Geo Barents». Alle fotografene er kreditert i utstillingen på museet.

Det er ikke utenkelig at mer av det innholdsrike og varierte bildematerialet fra fotokonkurransen dukker opp i nye sammenhenger på museet. Sjøfartsdirektoratet har selvsagt selv stor glede av inn-



SAMTIDSHISTORIE: Kaptein Bjarne Hovlands fotos av folk i arbeid på KL «Sandefjord» er blant bildene som Norsk Maritimt Museum valgte ut til sin nye store filmprosjeksjon, som forteller om dagens sjømannsliv. FOTO: TRINE CARIN TYNES

komne bilder, og benytter disse i sine egne publikasjoner og den årlige kalenderen.

HVERDAGSBILDER

Vi oppfordrer den fotointeresserte til å skildre hverdagen om bord, ikke vente og jakte på det ene spektakulære øyeblikket for å delta i konkurransen. Det som skjer i den daglige tralten kan gi vel så spennende og levende bilder – og gir dessuten innblikk i en verden som er lite synlig for utenforstående flest.

Bilder av ulike arbeidssituasjoner er ofte egnet som illustrasjonsbilder, og sjansen øker for at fotografen får publisert sine bilder. Vi setter også stor pris på bilder som viser aktivitet i fritiden om bord. For ettertiden er det også verdifullt å bevare bilder som forteller om sjømannslivet anno begynnelsen av det 21. århundre.

PREMIER

Vi håper både tidligere og nye deltakere lar seg inspirere til å sende inn bidrag innen 31. desember 2014. Her er det premier, heder og ære å hente. Alle innsendte bidrag blir bedømt av en uavhengig jury. Fem premierte vinnerbilder, samt ti bilder gitt hederlig omtale av den norske juryen, går videre til en nordisk finale. Der konkurrerer de på like vilkår med de beste bidragene fra Danmark, Finland, Island

og Sverige om gjeve premier. Alle deltakere mottar diplom, og resultatet blir publisert i Navigare og på vår hjemmeside. I år drysser vi også Martha-DVD'er på de femten beste norske bildene.

Alle som er påmønstret et norskregistrert eller norskeiet skip kan delta i konkurransen. Mer informasjon og regler for fotokonkurransen finner du på www.sdir/velferden. Bilder må være på minimum 1MB og sendes som jpg-filer per e-post til: velferden@sdir.no. ■

Sjøfartsdirektoratet
NORWAY Maritime Authority
NIS//NOR 2015

© 2015 NIS. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced without the prior written permission of NIS. This is a trademark of NIS. Photo: Vidar Strømstad

| Februar | | | | | | | Februar | | | | | | | | |
|---------|-----|------|-----|------|-----|-----|---------|-----|-----|------|-----|------|-----|-----|-----|
| Uke | Man | Tirs | Ons | Tors | Fre | Lør | Søn | Uke | Man | Tirs | Ons | Tors | Fre | Lør | Søn |
| 5 | | | | | | | 1 | | | | | | | | |
| 6 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | | | | | | | | |
| 7 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | | | | | | | | |
| 8 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | | | | | | | | |
| 9 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | | | | | | | | | |

KALENDERFOLK: Kaptein Vidar Strømstads blinkskudd fra brannøvelse om bord i «Skandi Commander» sjarmerte juryen frem til førsteplass i fjorårets fotokonkurranse. Nå pryder det glade vinnerbildet, sammen med mange andre flotte bidrag, Sjøfartsdirektoratets kalender for 2015.



GLAD GJENG: Laget fra Celebrity Infinity har det alltid moro når de får spille sin favorittsport. Dommer Andres Diaz Fonseca (nr. 2 fra v) sørget for knirkefri gjennomføring av turneringen.

FOTO: CELEBRITY CRUISES

Bergen Championship fotball 2014:

Ny vinner

Godvær og idretts glede har preget årets fotballturnering i Bergen.



Per Erik Nielsen
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Fotballturneringen for cruiseskip i Bergen har vært arrangert siden begynnelsen av 2000-tallet. I år ble det spilt 71 kamper, og 35 cruiseskip deltok sammen med tre lokale lag.

Fjorårets vinnerskip MS «Delphin» fikk kun ett anløp i Bergen denne sommeren, og selv om de vant klart, kunne de ikke nå opp i år, da de tre første kampene teller. Hyggelig var det derfor at vi fikk et «nytt» skip som tok med seg det største trofeet nemlig MS «Celebrity Infinity».

Premieutdelingen foregikk om bord en lørdag i slutten av august. Det var ekstra hyggelig at idrettssjefen i Bergen kommune, Terje Reistad, ønsket å delta og dele ut

pokalen. Premiene ble delt ut på brua med kaptein og offiserer til stede. Fotballlaget stilte i sine drakter – for øvrig nyinnkjøpt i sommer.

TILBUD TIL SJØFOLK

Selve arrangementet av fotballturneringen har gått helt knirkefritt i år. Mye takket være en ung student fra Spania, Andres Diaz Fonseca, som har dømt de fleste kampene. Han dømmer vinterstid i spansk tredje divisjon, men tilbringer sommeren i Bergen for å spe på økonomien.

Det er flere andre ting som vi har sett annerledes i år. Antall mannskap som er transportert i disse hektiske sommerukene er på nesten 4000 personer. Bussene til Møhlenpris stadion er helt fylt opp av sjøfolk, men kun 15-20 stykker spiller



fotball. De andre er med for å komme seg litt bort fra skipet, for de har nesten ikke muligheter til det ellers. Velferden har ordnet med at de kan besøke Vil Vite-senteret som ligger omtrent 200 meter fra fotballbanen. Her får de gratis wi-fi, slik at de kan komme i kontakt med familie og venner over hele verden. Om bord har de ikke den muligheten.

FLYKTNING

En av årets spillere har en historie som er verd å fortelle, selv om navnet ikke nevnes. Han gjorde seg enormt bemerket med sitt fantastiske spill, og var nesten et helt lag alene. Kapteinen kunne fortelle at spilleren hadde vært om bord på skipet i ett strekk i over fire år. Han hadde skipet som sitt hjem. Bakgrunnen var at han hadde spilt profesjonell fotball i hjemlandet, da han ble spurt om å fikse en kamp. Han nektet, og det fikk store følger. Tre familiemedlemmer ble drept, og han må-

te rømme landet. Etter noen år på flukt, havnet han til slutt om bord på skipet, og har vært der siden.

IDRETTSGLEDE

Det har vært en stor fornøyelse å se idrettsgleden for alle spillerne med supportere. Innsatsen har vært på topp hele tiden, og med det flotte sommer været som Bergen hadde i år, ble det til og med litt i varmeste laget selv for mannskap fra både Asia, Afrika og Sør Amerika. Det er ikke få liter med vann som er blitt konsumert.

En stor takk går til fotballklubben Djerv, som har Møhlenpris som hjemmebane, samt banefolkene som alltid gjør sitt ytterste for å hjelpe. ■

FOTO: CELEBRITY CRUISES

Topp 20 - Bergen Championship for cruiseskip 2014

1. Celebrity Infinity
2. Horizon
3. Aidastella
4. Celebrity Constellation
5. Ryndam
6. Aurora
7. Rotterdam
8. Marco Polo
9. Thomson Spirit
10. Costa Fortuna
11. Nautica
12. Brilliance Of The Seas
13. Costa Mediterranea
14. Artania
15. Delphin
16. Azamara Journey
17. Costa Pacifica
18. Mein Schiff 2
19. Oriana
20. Azura

Norske velferdsstasjoner Norwegian Government Seamen's Service

Branch offices

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

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: port.said@hfv.dk

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, Italieliei 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: københavn@sjomannskirken.no

HOUSTON

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

SINGAPORE

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

MONGSTAD

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

NARVIK

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

ODDA

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

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

Har du ditt på det tørre?

Ta kursene på Sikkerhetscenteret Rørvik AS og oppdater dine sertifikater

Sikkerhetscenteret Rørvik AS (SSRAS) ble etablert i 1994, og har utviklet seg til å bli et senter med høy faglig kompetanse innen utdanning av sjøfolk. Vi har i dag godkjenning på de fleste kurs i hht STCW78 med senere endringer (Manilakonvensjonen), og er ISO9001-godkjent av Det norske Veritas. Vi fokuserer på hvordan vi kan tilrettelegge kursingen til beste for rederiene, med det resultat at vi kan tilby fleksible og skreddersydde løsninger. Vi utvikler også nye kurs etter hvert som behovene dukker opp, og vi tilrettelegger gjerne kurs og opplæring som rederiene kan ha spesielle behov for. Vi holder gjerne kurs der det passer best for rederiene, og vi ser fram til å bli bedre kjent med ditt fartøy eller deres rederi.



Fra høsten 2013 er det to typer sertifikater som gjelder, STCW-95 sertifikater etter gammelt regelverk, og sertifikater etter STCW-78 med senere endringer. STCW-95 sertifikatet gjelder til og med 31.12.2016. Etter 1.1.2017 må man ta oppgraderingskurs. Fristen for å utstede sertifikater etter STCW-95 er utvidet til og med 28.2.2015. Sikkerhetscenteret skal arrangere kurs i opprettholdelse av yrkeskompetanse for deks- og maskinoffiserer samt 66 timers repetisjonskurs for sikkerhetsopplæring innen fristen.

EcoShip

Den maritime næringens miljømålsetting om reduksjon av utslipp av klimagasser og miljøgifter blir stadig mer sentral. Vi har i en årrekke tilbudt miljøbevisste aktører EcoShip – et kurs med spesiell fokus på drivstofføkonomisk og miljøvennlig kjøring av ferjer og hurtigbåter. Gjennom kursing viser simulatoren på en pedagogisk og realistisk måte sammenheng mellom ulike typer fartøyshåndtering og utslipp av emisjoner til luft. Se våre nettsider for mer informasjon om EcoShip.



A sikkerhets tjeneste i 20 år!



Kurs 2015:

• **RETRENING for navigatører / RETRENING for maskinister - som ikke har opprettholdt sin yrkeskompetanse de siste 5 år.**

• Navigatører: Uke 7 • Maskinister: Uke 5

• **66 timers repetisjon av sikkerhetskurs for deks- og maskinoffiserer** • Uke 6

• **AIS/ECDIS – kurs** • Uke 8 og 12

• **BRM – kurs** • Uke 2, 9 og 13

• **ERM – kurs** • ERM: Uke 4 og 11

• **Hurtigbåt - grunnkurs og retrening** • Uke 3 og 10

• **Grunnleggende sikkerhetskurs** • Uke 2 og 9

• **Repetisjonskurs for underordnede og fiskere** • Uke 4

• **Repetisjonskurs for offiserer** • Uke 11

• **For andre kurs - se våre nettsider** • ssras.no



SIKKERHETSSENTERET
RØRVIK AS

Telefon: +47 74 39 22 22
E-post: post@ssras.no
Internett: ssras.no

STCW-78
KONVENSJONEN
med senere endringer

Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet 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

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

Tilsynskontor Rørvik

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

Region 7

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

Tilsynskontor Harstad/Narvik

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

Region 8

Regionkontor Hammerfest/Båtsfjord
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

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:

Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Authority

FORSIDEBILDE: Sjøfartsdirektoratet på inspeksjon.
Foto: Steinar Haugberg

ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF: Dag Inge Aarhus
REDAKTØR/EDITOR: Bente Amandussen
OVERSETTER/TRANSLATOR: Ann-Helén Langaker, Merete Løberg

ANNONSE/ADS: DG Media
Telefon: 21 60 81 90
E-post: epost@dgmmedia.no
Annonse selger Pia Helen Kristensen Moe.
Mobil: +47 91 76 72 61
E-post: pia.kristensen@dgmmedia.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 fiskerfartøy på 10,67 meter og derover, samt utenriksstasjoner og arbeidskontor.

SIRKULASJON OM BORD: Skipsfører, eller andre som mottar bladet, oppfordres til 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: 02.05.2014

ISSN-NR 0804-4589

Beredskapstelefon til Sjøfartsdirektoratet **52 74 50 00** • Vaktstående 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 pantheftelser 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.

JEG VAR DØD!

Rask igangsetting av livreddende førstehjelp og umiddelbar bruk av hjertestarter reddet livet mitt!

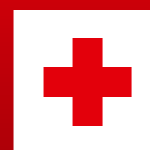
Ingen bedrift er for stor eller for liten til å anskaffe seg hjertestarter. Så mange som 3000 - 5000 personer faller om med uventet hjertestans utenfor sykehus i Norge hvert år. Per i dag er det så mange som 9 av 10 som dør. Liv kan reddes og flere vil overleve hjertestans om det utplasseres flere hjertestartere i samfunnet. Vi oppfordrer alle bedrifter til å trygge sin arbeidsplass og nærmiljø ved å gå til anskaffelse av hjertestarter.

Norges beste tilbud på hjertestarter!

HeartSine Samaritan®
PAD 350 Red Cross edition™:

- En driftssikker livredder som passer for alle typer bedrifter
- Markedets mest robuste. Tåler meget godt fukt og støv (IP 56)
- En av markedslederne i Norge
- Intuitiv og vedlikeholdsfri
- Benytter den fremste teknologi innen defibrillering
- Er fullt ut CE og FDA godkjent for internasjonalt bruk
- Svært brukervennlig med norsk tale
- Markedets beste garanti på hele 10 år
- Leveres med bæreveske

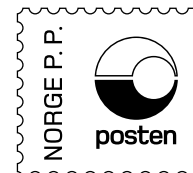
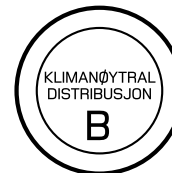
KAMPANJEPRIS!
Ord. pris kr 14.990,- eks mva
NÅ 9.990,-
KUN 100 STK



Røde Kors Førstehjelp

Telefon: **05003** | Internett: **www.rodekorsforstehjelp.no** | E-post: **post@rodekorsforstehjelp.no**





RS Sjøredningsskolen – ditt sikkerhetscenter i Norge



RS Sjøredningsskolen 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.

Skipkurs

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.

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

Gjeldende kurs fra 01.07.2014:

- 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

RS Sjøredningsskolen 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.sjoredningsskolen.no, for mer detaljer.

Flotte opplærings- og øvelsesfasiliteter ved RS Sjøredningsskolen i Vestfold

I vårt helt nye kurs og utdanningscenter 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 helikopterevakuering øvelser gjennomføres i et stort, moderne og oppvarmet basseng med svært realistiske bølge- og vindforhold.

Om oss

RS Sjøredningsskolen 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 (½ 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.