

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Authority

3 / 2014



En tredjedel færre paragrafer

Side 6

The Polar Code reached
a milestone Side 10

Andreclass på White list
Side 16

Fotokonkurransen for
fritidsbåtfolket Side 28

Print on Demand

Trykking av kart etter forespørsel – Print on Demand

Print on Demand-kart (POD-kart):

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

Innhold

- 4** Leiaren: Enklare og bedre
- 5** Editorial: Easier and better
- 6** Enkelt og brukervennlig regelverk: En tredjedel færre paragrafer
- 10** Polarkoden passerte milepæl
- 10** The Polar Code reached a milestone
- 15** Paris MoU: Havnestatsmøte i Vilnius
- 16** Klatrer stadig på hvitelisten til Paris MoU: Norge på andre plass
- 16** Rising steadily on the Paris MoU White list: Norway ranks second
- 19** Fokus på risiko 2015: Risikovurdering som årleg publikasjon
- 20** Felles konsentrert inspeksjonskampanje: Pass på hviletiden!
- 20** Joint Concentrated Inspection Campaign: Keep hours of rest!
- 23** Maritim sikring: Samlet ansvar hos Sjøfartsdirektoratet
- 24** Safe Fishing in Norway: Nettkurs for fisketuristar
- 26** Følger opp ulykkesrapport etter at fisketurist omkom
- 27** Sjøfartsdirektoratet melder firma til politiet: Mista godkjenning - tilbød båtførarprøva likevel
- 28** Fotokonkurranse for fritidsbåtfolket: Barnslig glede og fiskelykke til topps
- 32** Maritime milepæler: Livbåter - Fra halmstrå til høyteknologi
- 36** Nye helsekrav: Hva betyr det for deg?
- 37** New Health Requirements: How will they affect you?
- 39** Rekordsommer: Fleire fritidsbåtulykker?
- 40** The Norwegian Sea Health Conference: Towards international consensus on medical certificates
- 42** Sjøfartsdirektoratet på Posidonia: Promoterte Norge som flaggstat
- 44** NIS: April, May, June and July 2014
- 46** NOR: NOR-registeret har nådd en ny topp
- 47** NOR: Norway's domestic NOR register has reached a new peak
- 48** Elektroniske kart: Vær bevisst på tekniske og menneskelige faktorer!
- 51** Ga hjelp og service under ONS
- 52** Undersøkelse blant seilende: Ønsker bedre brouforming på hurtigbåter
- 54** Nordsjøcupen 2014: Mange støle ben og smilemuskler
- 60** Film Service for Seafarers: Lots to look forward to
- 63** Kinoaktuelle filmer med sikkerhetspåminninger
- 64** Sjømannskirken 150 år: Med vaffelhjartet på rette staden



Kartverket

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør
Director General
of Shipping and
Navigation



Enklare og betre

Eit regelverk som er enklare å finne fram i, samt fleire digitale tenester, er viktige deler av Sjøfartsdirektoratets satsing på auka service til næringa.

Sjøfartsdirektoratet har i ein del år jobba for å betra og forenkla tenestene me leverer. Mykje av dette arbeidet har no byrja å gje resultat. Me har fått kortare sakshandsamingstid og restansane har gått ned. Samtidig håpar eg at næringa har merka at me har stort fokus på betre servicenivå.

For nybygg og større ombyggingar har me etablert betre styring og dialog gjennom prosjektorganisering. Det vert oppretta eit prosjektteam med aktuelle sakshandsamarar. Leiaren for teamet er samtidig direktoratet sin kontaktperson for reiarlag, verft, konsulent og andre involverte. Gjennom tett dialog undervegs, vert ein einige om ein prosjektplan med mellom anna viktige milepælar for prosjektet. Me har fått svært gode tilbake-

meldingar frå næringa etter at me tok i bruk denne metoden ved nybygg.

Me jobbar no med ein ny nettportal for næringa. Reiarlaga vil få tilgang til vårt tilsynssystem og til den informasjonen Sjøfartsdirektoratet har om dei einskilde skipa. Her finn ein til dømes oppdatert info om pålegg og kva tid sertifikata går ut. Denne nettstaden skal brukast aktivt ved nybygg. Gjennom felles tilgang til sidene, vil ein kunna ha svært tett oppfølging av prosjekta.

I fjor lanserte direktoratet nye digitale løysingar, slik at reiarlaga no kan senda inn søknadsskjema for refusjonsordninga for sjøfolk elektronisk. Samtidig vart det også mogleg å søka om personlege sertifikat via nettet. Frå før har det vore mogleg å senda inn teiknin-



Foto: Haakon Nordvik

gar for nybygg elektronisk og be om tilsyn ved fornying av skipssertifikat.

Dei nye digitale tenestene er ei stor forenkling. Talet på skjema som skal fyllest ut er redusert og opplysningane vert lagra, slik at ein slepp å føra dei inn på nytt neste gong ein skal søka. Større grad av digitalisering vil også føra til redusert sakshandsaming. I tillegg er tenestene tilgjengelege heile døgnet, slik at ein kan nytta dei når det måtte passa. Direktoratet skal utvikla nye digitale løysingar ved behov og hovudregelen vil vera digital kommunikasjon med brukarane.

For nokre år sidan sette direktoratet i gang eit prosjekt for å forenkla det ma-

ritime regelverket. Erfaringane var at regelverket var uoversiktleg og vanskeleg å finna fram i. For nokre veker sidan presenterte Sjøfartsdirektoratet resultatet av dette arbeidet – ei heilt ny utgåve av det maritime regelverket. Det materielle innhaldet er i all hovudsak det same, men gjennom ein heilt ny struktur har ein fått ei total omlegging av regelverket. Ein har jobba aktivt med språket, slik at paragrafane vert kortare og meir oversiktelege. Talet på forskrifter vert redusert frå 24 til 14, og talet på paragrafar vert redusert med ein tredjedel. Den nye regelsamlinga vil vera mykje enklare å finna fram i og bruka, både for sakshandsamarane i direktoratet og for andre brukarar.

Alt i alt håpar eg at dei ulike tiltaka me har gjennomført vil gjera det enklare for alle som nyttar seg av Sjøfartsdirektoratet sine tenester, og at desse tiltaka også bidrar til å gjera Noreg til ein meir attraktivt flaggstat. ■

Easier and better

A set of regulations that is easier to navigate, as well as more digital services, are important parts of the Norwegian Maritime Authority's (NMA) increased focus on the services we provide for the industry.

For several years, the NMA has worked to improve and simplify the services we provide. A lot of this work is now starting to pay off. Processing time and arrears have decreased. At the same time, I hope that the industry has noticed that we have a large focus on an enhanced service level.

For newbuildings and major conversions we have established better management and dialogue through project organization. A project team is established with relevant advisers. The head of the team is at the same time the NMA's contact for companies, yards, consultants and other involved parties. Through close dialogue along the way, a project plan, which contains important project milestones, etc., is agreed upon. We have received very positive feedback from the industry after we started using this method for newbuildings.

We are now developing a new web portal for the industry. The companies will get access to our survey system and to the information the NMA has about the different ships. Here you will find e.g. updated info on orders and when certificates expire. This portal will be used actively for newbuildings. Through joint access to the pages, close follow-up of the projects is possible.

Last year the NMA published new digital solutions making it possible for companies to submit application forms for the reimbursement scheme for seafarers electronically. At the same time, it also became possible to apply for personal certificates online. It was already possible to submit drawings for newbuildings electronically and request surveys for the renewal of ship certificates.

The new digital solutions have really simplified our services. The number of forms to complete has been reduced and the information is saved, so that information need not be re-entered for the next application. Further digitalization will also result in decreased processing time. In addition, the services are available around the clock, so that they can be used any time. The NMA will develop new digital solutions when necessary and digital communication with the users will be the basic principle.

A few years ago, the NMA started a project to simplify the set of maritime regulations. Experience showed that the set of regulations was complex and hard to navigate. A few weeks ago, the NMA presented the results of this work – a brand new set of maritime regulations. The material content is mainly the same, but the regulations have been restructured. Language has played a central role, making the sections shorter and clearer. The number of regulations is reduced from 24 to 14 and in total the number of sections is reduced by one third. The new set of regulations will be much easier to navigate and use, both for the NMA employees and other users. All in all, I hope that the various measures we have implemented will make it easier for everyone who uses the services provided by the NMA, and that these measures also contribute in making Norway a more attractive flag State. ■

Enkelt og brukervennlig regelverk:

En tredjedel færre paragrafer

Første del av Sjøfartsdirektoratets forskriftsprosjekt er nå i havn. Gjeldende regler blir samlet på ett sted, og med færre og kortere forskrifter er det mye enklere å finne fram til hvilke krav som gjelder.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Nå har vi gått gjennom regelverket og skrelt vekk alt som er unødvendig, smiler underdirektør Linda Bruås på Sjøfartsdirektoratets underavdeling for regelverk og avtaler. Hun har vært ansvarlig for direktoratets forskriftsprosjekt, som gjennom to år har jobbet med å utforme regelverket slik at det skal bli enklere for brukere og kunder å finne fram til hvilke krav og regler som gjelder til enhver tid.

– Blir regelboka mye tynnere nå da?, spør sjøfartsdirektør Olav Akselsen. – Med 33 prosent færre paragrafer, så må det vel bli mindre volum?

– Både ja og nei, svarer Bruås. – Norsk regelverk er redusert, men de internasjonale reglene er jo de samme. Det er innholdet som er lettere tilgjengelig og framstilt på en enklere måte.

– Poenget her er at brukerne nå bare trenger å forholde seg til én regelverksamling, påpeker Bjørn Pedersen, som er direktør på regelverksavdelingen. – Hittil har det vært slik at man har måttet slå opp i flere bøker for å finne ut av hva som gjelder. Nå har vi inkludert det internasjonale regelverket og samlet alt på ett sted.

– Et enkelt og klart språk har dessuten vært helt essensielt i prosessen, tilføyer han. – Tiltrekkning for økt bru-



kervennlighet har hele veien vært vårt fremste mål.

PÅ NORSK

Forskriftene som er endret gjennomfører sjøsikkerhetskonvensjonen SOLAS, MARPOL-konvensjonen om forhindring av marin forurensning fra skip, STCW-konvensjonen om trening, sertifisering og vaktssystemer samt lastelinjekonvensjonen. Alle konvensjonene er oversatt til norsk.

Forskriftsprosjektet føyer seg inn i Sjøfartsdirektoratets innsats for økt service til næringen. Sjøfartsdirektøren er godt fornøyd med at prosjektet er i havn, og fremhever spesielt at det nå er enklere henvisning til det internasjonale regelverket.

– Ja, man ser tydeligere at det internasjonale ligger i bunn for norsk regelverk, samtykker Pedersen.

Internasjonalt regelverk kan gjennomføres i norsk rett på to måter: Enten

MER BRUKERVENNLIG: Vårt fremste mål har vært å gjøre regelverket lett å finne fram i, sier underdirektør Linda Bruås, sjøfartsdirektør Olav Akselsen og avdelingsdirektør Bjørn Pedersen.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

ved transformasjon, det vil si å omskrive reglene til norsk regelspråk, eller ved inkorporasjon, som betyr å henvisne til det aktuelle regelverket og gi dette virkning som lov eller forskrift.

– I forskriftsprosjektet har vi benyttet inkorporasjon der det har vært hensiktsmessig og mulig, forteller Bruås. – For å

gi kundene våre mulighet til å bruke internasjonale krav i norsk språkdrakt, er konvensjonene oversatt og gjort tilgjengelige sammen med forskriftene.

ENKLERE VEDLIKEHOLD

– Det blir også enklere for Sjøfartsdirektoratet å vedlikeholde regelverket, påpeker Bruås.

FINN FRAM I REGELVERKET!

Alle de nye forskriftene har tilnærmet lik oppbygning, slik at det skal være enkelt å finne det man leter etter.

- Innledende bestemmelser sier hvem forskriften gjelder for og gir eventuelle definisjoner.
- Hoveddel angir de aktuelle internasjonale reglene med eventuelle utfyllende regler.
- Avsluttende bestemmelser forteller om dokumentasjonskrav, dispensasjonsbestemmelser, ikrafttredelse og eventuelle overgangsregler.

Regelverket er samlet etter tema i egne forskrifter så langt det er hensiktsmessig.

De aktuelle konvensjonene som inneholder regler som rederiene skal følge for eksempel ved bygging og utrustning av skip, og ved operasjon av skipene, er oversatt og er gjort tilgjengelige sammen med de enkelte forskriftene. Internasjonale regler som SOLAS og MARPOL endres hyppig. Endringene samles i den oversatte versjonen for å gjøre det enklere for brukerne.

– Særlig med tanke på hyppige endringer og oppdateringer av internasjonale regler.

Når konvensjonene endres, konsolideres endringene i den norske oversettelsen samtidig som endringene gjennomføres i forskriften. På denne måten kan næringen stadig forholde seg til en oversatt versjon.

Bruås mener det er en seiglivet myte i næringen at Norge har mange særkrav i sitt regelverk. – Det vil nå bli enda tydeligere at det er få norske særkrav, sier hun. – Når vi bruker inkorporasjon som gjennomføringsmetode, så blir eventuelle særkrav lett synlige ettersom de framgår i egne paragrafer.

KORT OG KONSIST

Antallet forskrifter og paragrafer er nå vesentlig redusert, og de enkelte para-

>>>

grafene er gjort kortere og mer oversiktlige.

– Forskriftene er blitt strukturert på samme måte som internasjonale konvensjoner, og vi har dermed fått redusert antall forskrifter betraktelig, forteller Bruås. – Akkurat dét har ikke vært et mål i seg selv, sier hun. – Men ved å redusere dobbeltreguleringer og å rydde opp i gjennomføringsmetodene, har vi redusert antall bestemmelser, uten at de har blitt lange og uoversiktlige.

Typiske dobbeltreguleringer var at en og samme forskrift både inkorpo-

verte og transformerte internasjonale regler, eller at samme forhold noen ganger ble regulert av flere forskrifter. Dette er i størst mulig grad fjernet fra regelverket.

Det er kun to forskrifter som har fått flere bestemmelser enn tidligere. – Det skyldes at vi har delt opp lange og uhen-siktsmessige bestemmelser, samt ryddet opp i gjennomføringsmetoden, sier Bruås.

GODE TILBAKEMELDINGER

Regelverket er nå samlet tematisk, og

forskriftene ligner på hverandre i oppbygging. Linda Bruås er ganske sikker på at sjøfartsnæringen i Norge vil hilse det nye regelverket velkommen når det blir implementert i løpet av høsten.

– Jeg opplever at vi har fått støtte for arbeidet underveis, og vi har fått gode tilbakemeldinger på arbeidet i høringsrundene, sier hun.

Snart vil man begynne arbeidet med neste del av forskriftsprosjektet, forteller Bjørn Pedersen. – Nå skal vi ha fokus på nasjonale forskrifter som skal gjennomgå samme prosess, sier han. ■

Nye forskrifter

Regelverket som gjennomfører internasjonale regler for skipsfarten er nå strukturert på samme måte som konvensjonene. 24 forskrifter er redusert til 14, og 449 bestemmelser er redusert til 306. Antall paragrafer er redusert med 33 prosent.

MILJØSIKKERHETSFORSKRIFTEN

Gjennomfører MARPOL og en rekke EØS-rettsakter. Inkorporerer og samler reglene som gjelder skipsforurensing, herunder også fra forurensingsforskriften. Regler om ballastvann står fortsatt for seg. Tidligere var reglene spredt i fem forskrifter med tilsammen 58 paragrafer. Nå er de samlet i én forskrift med 19 paragrafer.

KVALIFIKASJONSFORSKRIFTEN

Gjennomfører STCW, samt EØS-rettsakter om kvalifikasjoner. Det er nå 96 paragrafer mot bare 45 tidligere.

Likevel er dette et lettere regelverk å finne fram i, ettersom alle kravene er å finne i forskriften, ikke i konvensjonen som tidligere. Det er dessuten kortere paragrafer i den nye forskriften.

BYGGEFORSKRIFTEN

Gjennomfører SOLAS kapittel II-1 og lastelinjekonvensjonen. Forskriften fra 1992 inneholdt bestemmelser som var svært lange og som dekket flere forhold i samme bestemmelse. Den nye forskriften er mer hensiktsmessig delt opp, og lettere å finne fram i.

FORSKRIFT OM FRAKT AV FARLIG LAST

Gjennomfører SOLAS kapittel VII.

FORSKRIFT OM RADIOKOMMUNIKASJON

Gjennomfører SOLAS kapittel IV. Den nye forskriften har kun 16 para-

grafer, mot 69 i de tidligere forskriftene.

FORSKRIFT OM REDNINGSMIDLER

Gjennomfører SOLAS kapittel III. Den nye forskriften har kun 15 paragrafer, mot 98 i de tidligere forskriftene.

FORSKRIFT OM BRANNSIKRING

Gjennomfører SOLAS kapittel II-2. Den nye forskriften har 20 paragrafer, mot 22 i de tidligere forskriftene.

FORSKRIFT OM FRAKT AV LAST

Gjennomfører SOLAS kapittel VI. Den nye forskriften har fem paragrafer, mot ti i tidligere forskrift.

FORSKRIFT OM BULKSKIP

Gjennomfører SOLAS kapittel XII. Erstatte regler i byggeforskriftene som oppheves når den nye byggeforskriften trer i kraft.



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

Maritime Simulator Courses

DP Induction – DP Simulator – BRM – ERM – ECDIS – AIS – Anchor Handling – Offshore loading – Coastal Navigation for Pilot Exemption – and more

For more information and booking: www.simsea.no

SIMSEA
REAL OPERATIONS

Polarkoden passerte milepæl

Spontan og samlet applaus markerte godkjenningen av Polarkodens sikkerhetsdel i IMO i mai. Norge har spilt en sentral rolle i utarbeidelsen av koden.



Steinar Haugberg
Steinar Haugberg
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

- Jeg kan ikke huske at noe forslag fra noen arbeidsgruppe er blitt stående udebattert og uendret, og jeg kan heller ikke huske at forsamlingen har applaudert på denne måten, sa den danske komitélederen, Christian Breinholdt, da forslaget fra polarkodens arbeidsgruppe var blitt klappet gjennom i plenums-samlingen i sjø sikkerhetskomiteén (MSC) i FNs sjøfartsorganisasjon IMO.

Smil, latter og tilfredshet preget den norske delegasjonen til IMO etter vedtaket og den spontane og uventede applausen. Norge har hatt en sentral rolle i utarbeidelsen av Polarkoden, og Sjøfartsdirektoratets seniorrådgiver Turid Stemre har ledet arbeidet de siste fem årene. Hun var svært fornøyd etter møtet.

- Det føles veldig deilig å være ferdig,

for det ligger svært mye hardt arbeid bak denne godkjenningen. Etter at Norge, Danmark og USA foreslo en Polarkode i 2009 har vi hatt mange møter både i IMO, mellom de arktiske landene, i korrespondansegrupper og ulike komiteer før vi nå har en ferdig tekst. Det har vært utfordrende til tider, med mange medlemsstater og organisasjoner med ulike syn. Det har krevet en del diplomati og korridorvirksomhet for å finne gode kompromisser, men har gått lettere etter hvert som arbeidet har beveget seg fremover, sier Stemre.

SIKKERHET OG MILJØ

Godkjenningen i komiteén innebærer at Polarkoden – IMOs regelverk for skipsfart i polare strøk – er ett skritt nærmere fullføring. Koden er delt i to, en sikkerhetsdel som gjelder tekniske standarder for skip, kvalifikasjoner for mannskap og operasjoner i polare strøk, og en miljødel med



APPLAUS FOR POLARKODEN: Fra venstre delegasjonsleder Haakon Storhaug (Sjøfartsdirektoratet), Kjersti Høgestøl (Norges rederiforbund), leder for arbeidsgruppa for Polarkoden, Turid Stemre, og teknisk direktør Lasse Karlsen i Sjøfartsdirektoratet.

APPLAUSE FOR THE POLAR CODE: From left Head of Delegation Haakon Storhaug (NMA), Kjersti Høgestøl (Norges Shipowners' Association), chairman of the Polar Code Working Group, Turid Stemre, and Technical Director Lasse Karlsen from the NMA.

PHOTO: STEINAR HAUGBERG

regelverk som skal bidra til å forhindre forurensning. Kravene i koden kommer i tillegg til det allerede eksisterende internasjonale regelverket for skipsfarten.

Polarkoden skal være obligatorisk for skipsfart i de definerte havområder i Arktis og Antarktis. Skip som planlegger å ferdes i disse områdene, må tilfredsstille kravene i Polarkoden og sertifiseres for operasjon i områdene. Koden legger opp til en sertifise-

ring med operasjonelle begrensninger relatert primært til isforhold og temperaturer.

Skipene må også ha en egen operasjonsmanual for polare strøk som spesifiserer

hvordan skipet skal operere i disse områdene. Norskekysten er ikke inkludert i farvann som krever sertifisering etter Polarkoden.

Polarkoden er utarbeidet som en risiko-

basert kode og den tar hensyn til utfordringer som anses som spesielle for Arktis og Antarktis, blant annet røffe, raskt skiftende vær- og isforhold og et sårbart miljø. Miljødelen av koden er fremdeles under utarbeidelse i IMO, og skal etter planen godkjennes av miljøvernkomiteén (MEPC) i løpet av høsten 2014. Norge er også representert i dette arbeidet. Polarkoden ventes å tre i kraft fra 1. januar 2017.

ET PUSLESPILL

Sjøfartsdirektoratet leder den norske delegasjonen til IMO ved dette møtet i sjø sikkerhetskomiteén. Delegasjonen består ellers av representanter fra Nærings- og fiskeridepartementet, Kystverket, Samferdselsdepartementet, Norges Rederiforbund, Wilh. Wilhelmsen og DNV GL. Representasjonen varierer i henhold til fagfelt, men delegasjonene kan telle opp mot tjue personer. For vårens møte i MSC er hovedfokus på Polarkoden, men også saker som gjelder farlig last, piratvirksomhet og passasjerskipssikkerhet skal tas hånd om. Før alle møter i IMO gjennomføres det forberedende delegasjonsmøter for å bestemme Norges posisjon (standpunkt) i de ulike agenda-punktene.

I den store plenumssalen i IMOs hovedkvarter, innen synsvidde for Big Ben i London, er representanter for de 170 medlemslandene benket alfabetisk etter nasjonens navn. Lyset er dempet, og all >>>

The Polar Code reached a milestone

Spontaneous and unanimous applause marked the approval of the Polar Code's safety part at the IMO in May. Norway has played a central role in developing the Code.

- I can not remember any proposal from a working group remaining undebated and unchanged, and I can also not remember that the Plenary has applauded like this, said the Danish chairman of the Committee, Christian Breinholdt, when the proposal from the Polar Code Working Group received unanimous applause in the plenary session of

the Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organization (IMO).

Smiles, laughter and satisfaction characterized the Norwegian IMO delegation after the adoption and the spontaneous and unexpected applause. Norway has played a central role in developing the Polar Code, and Senior Adviser Turid Stemre from the Norwegian Maritime Authority (NMA) has chaired the work the last five years. She was very happy after the meeting.

- It feels really good to be done, because there is a lot of hard work behind this approval. After Norway, Denmark and USA proposed a Polar Code in 2009, we have had many meetings in both the IMO, between the

Arctic countries, in correspondence groups and various committees before we now have a final text. It has been challenging at times, with many member states and organizations with different views. It has required some diplomacy and lobbying to find good compromises, but as the work has moved forward, things have become easier, says Stemre.

SAFETY AND ENVIRONMENT

The approval of the Committee means that the Polar Code – IMO's International Code of safety for ships operating in polar waters – is one step closer to completion. The Code is divided into two parts, one safety part concerning technical standards for ships, qualifications for crew and operation in Polar areas,

and one environment part with regulations for pollution prevention. The requirements of the Code are supplementary to existing international conventions and codes for ships operating in polar waters.

The Polar Code will be mandatory for ships operating in defined waters of the Arctic and Antarctic. Ships intending to operate in these areas must meet the requirements of the Polar Code and be certified for operation in the areas. According to the Code, certification is based on operational limitations related primarily to ice conditions and temperatures.

The ships must also carry a Polar Water Operational Manual with sufficient information regarding the ships' operational capabilities and limitations in these areas. The Norwegian coast is not included in the waters for which certification is required pursuant to the Polar Code.

The Polar Code is developed as a risk-based

code and takes into account the challenges that are considered unique to the Arctic and Antarctic, including harsh, rapidly changing weather and ice conditions and a vulnerable environment. The environment part of the Code is still under development in the IMO, and is scheduled to be approved by the Marine Environment Protection Committee (MEPC) by Fall 2014. Norway is also represented in this work. The Polar Code is expected to enter into force on 1 January 2017.

A PUZZLE

The NMA leads the Norwegian IMO delegation for this meeting in the Maritime Safety Committee. In addition, the delegation consists of representatives from the Ministry of Trade, Industry and Fisheries, the Norwegian Coastal Administration, the Ministry of Transport and Communication, the Nor-

wegian Shipowners' Association, Wilh. Wilhelmsen and DNV GL. The representation varies according to field, but delegations can count up to twenty persons. For the MSC Spring meeting, the main focus will be on the Polar Code, but also matters related to dangerous goods, piracy and passenger ship safety will be dealt with. Prior to all IMO meetings, preparatory delegation meetings are conducted in order to decide Norway's position in the different agenda items.

In the large main hall at the IMO headquarters, within sight of Big Ben in London, representatives from the 170 member countries are seated alphabetically according to their nation's name. The lights are dimmed, and all official communication is done via microphones and headsets so that the translators can perform simultaneous interpreting. Meeting chairs and the Secretariat on the

offisiell kommunikasjon foregår via mikrofoner og hodetelefoner for at simultanoversetterne kan gjøre jobben sin. Møteledelse og sekretariat på podiet fremme i salen inkluderer også IMO's generalsekretær Koji Sekimizu, som har gjort innføringen av Polarkoden til en av sine prioriterte saker, og som følger alle møtedagene.

Forslag, debattinnlegg og komitéleders kommentarer preges av formelle høflighetsfraser med noen forsiktige innslag av tørr diplomatumor. Kun nasjonenes navn brukes, delegatene har ingen interesse som individer. Uten hodetelefoner hører man lav samtale mellom delegatene mens ulike lands forslag og innlegg vurderes i forhold til eget lands standpunkter og allianser. Alle innlegg tas opp, og lydfiler legges fortløpende ut på IMO's nettsider.

– Vedtak fattes mer gjennom diskusjoner og konsensus enn enstemmighet, for det ville neppe vært noen farbar vei om alle vedtak skulle være enstemmige. Et hvert IMO-medlem kan kreve avstemming i saker som gjelder bindende regelverk, men alle strekker seg langt for å unngå det. Dette er kjent som «the famous IMO spirit of compromise», sier delegasjonsleder Haakon Storhaug fra Sjøfartsdirektoratet.

– Møtelederne er dyktige på å se hvilken vei salen går, og sekretariatet sitter og teller innlegg for og imot. Jeg kan bare huske noen få tilfeller av rene avstemninger, og de har hatt en tendens til å skape



MINISTERMØTE: Nærings- og handelsminister Monica Mæland (H) møtte IMO's generalsekretær Koji Sekimizu i mai

MINISTER MEETING: Minister of Trade, Industry and Fisheries, Monica Mæland had a meeting with IMO's Secretary-General Koji Sekimizu in May.

PHOTO: STEINAR HAUGBERG

motsetninger i stedet for enighet, om prosessen i salen, sier han.

Storhaugs jobb er å koordinere forberedende arbeid, bidra til å utarbeide posisjoner og ta ordet i plenum for å fremme Norges synspunkter. Han noterer seg at Norge er enig i de fleste av de ulike vedtakene under MSC's 93. møte, og uenige i et fåtall av dem.

[SQUARE BRACKETS]

Stemningen er noe mer avslappet i arbeidsgruppen for Polarkoden, ledet av

Turid Stemre. De har samlet seg i et av de større komiterommene, men mer intimt enn plenumssalen. Her er snippen løsere og det er rom for litt mer humor.

Men arbeidet er møysommelig. Utkastene til tekst som behandles har fått sin form gjennom mange runder i tidligere møter, i underkomiteér og i e-poster mellom medlemmene i korrespondansegrupper. Den går gjennom linje for linje.

Canada ber om at en definisjon på gammel is blir tatt med i koden. Møte-

Storhaug's job is to coordinate the preparatory work, contribute in preparing positions and to speak in plenary to promote Norway's views. He marks that Norway agrees with most of the decisions made during the 93rd session of the MSC, and disagrees only with a few of them.

[SQUARE BRACKETS]

The atmosphere is somewhat more relaxed in the Polar Code Working Group, chaired by Turid Stemre. They have gathered in one of the larger committee rooms, but the room is more intimate than the main hall. The tone is less formal and there is room for a little more humour.

The work, however, is laborious. The draft text that is being considered has been formed



UFORMELL PRAT: I en pause i arbeidsgruppens tette program blir det også tid for en spøk for Sjøfartsdirektoratets Turid Stemre (i midten).

INFORMAL CHAT: During a break in the Working Group's tight schedule, Turid Stemre (in the middle) from the NMA also finds time for a joke.

PHOTO: STEINAR HAUGBERG

ledelsens sekretær taster mens kanadieren leser. «Is som har tint og frosset igjen i mer enn en vintersesong». Det er litt forvirring om ordet «thawed» (tint) og kanadieren må forklare siden det ikke er noen simultanoversettere i arbeidsgruppene. Mer språkforvirring oppstår senere, da Frankrike uttaler et engelsk ord på sin egen måte. Latter i salen da det blir oppklart hva franskmannen forsøker å si.

All tekst som det er uenighet om eller hvor ordlyden ikke er avklart, skrives inn i «square brackets» - skarpklammer. På skjermen bak podiet ruller teksten i dokumentet opp og ned, og endringer redigeres inn fortløpende. Det skal klart hode og detaljkunnskap om regelverket til for å ha oversikten over teksten, som endrer seg fortløpende gjennom dagen og så renskrives om kveldene. Under møtene er man avhengig av dyktige sekretærer,

som ofte jobber 18-timers dager for å få endringene på plass.

Et avsnitt i teksten er ferdig diskutert, og Turid Stemre foreslår:

– Kan vi stryke dette avsnittet nå? Ja eller nei?

Latter i arbeidsgruppen.

– Det er bare å si ja eller nei, men da må forsamlingen våkne litt!

Mer latter, før Panamas representant gir tegn til innlegg, og svarer høyt og tydelig ja.

>>>

podium in the front in the main hall also includes IMO's Secretary General Koji Sekimizu, who has made the implementation of the Polar Code one of his priority issues, and who follows every day of the meeting.

Proposals, statements, interventions and comments from the chairman of the committee are characterized by formal polite remarks with an element of dry diplomat wit. Only the nations' names are used; the delegates as individuals are of no interest. When not wearing a headset, quiet conversation between the delegates can be heard while proposals and statements and interventions from different countries are assessed in relation to their own countries' positions and alliances. All speeches are recorded and audio files are published regularly on the IMO website.

Decisions are more often made through discussions and consensus rather than unanimity, because it would hardly be a viable alternative if all decisions were to be unanimous. Any IMO member may require voting in matters related to mandatory rules, but everyone goes to great lengths to avoid it. This is known as «the famous IMO spirit of compromise». The chairs are skilled at seeing which way the plenary session is headed, and the Secretariat count interventions for and against.

- I can only remember a few cases where we have used voting, and they have tended to create contradictions rather than consensus, Head of Delegation Haakon Storhaug from the NMA says when describing the process in the plenary sessions.

through several rounds in previous meetings, subcommittees and e-mails between members of correspondence groups. It is reviewed line by line.

Canada requests that a definition of the term «multi-year ice» is included in the Code. The secretary of the meeting types while the Canadian reads. «Ice which has thawed and then frozen more than one Winter». There is some confusion about the word «thawed» and the Canadian must explain since there are no interpreters in the working groups. More confusion arises later, when France pronounces an English word with a French accent. The group laughs when it is explained what the Frenchman is trying to say.

Text subject to disagreement or where the wording is not clarified is typed in square

brackets. On the screen behind the podium, the text of the document is scrolled up and down, and amendments are made continuously. It requires a sharp mind and detailed knowledge of the Code in order to keep track with the text, which is amended continuously and then transcribed in the evenings. The meetings are dependent on skilled secretaries, who often work 18-hour days to edit the texts.

A discussion on a section of the text is finished, and Turid Stemre suggests:

– Can we delete this section now? Yes or no? Laughter in the Working Group.

– You only need to say yes or no, but then the group has to wake up!

More laughter, before Panama's representative wants to make a statement, and says «yes» loud and clear.

– Thank you, Panama, then we delete this section.

And this is how international regulations are developed; word by word, sentence by sentence and section by section.

CERTIFICATES MOST IMPORTANT

As an Arctic state with territorial claims in the Antarctic, Norway has had special interest in the development of the Polar Code. Shipping in waters surrounding Svalbard, Jan Mayen and Bear Island, as well as shipping traffic in the Barents Sea and the North West and North East Passage may be affected by the provisions of the Polar Code. Climate change and ice melting lead to increased opportunities for commercial shipping in these areas, especially the northern sea routes between the Atlantic and the Pacific.

>>>



I PLENARY:
Den norske
delegasjonen på
plass i IMOs
plenumsal i
London.

IN PLENARY:
The Norwegian
Delegation in the
main hall of the
IMO in London.
PHOTO: STEINAR HAUGBERG

– Tusen takk, Panama, da stryker vi avsnittet.

Slik blir internasjonalt maritimt regelverk til; ord for ord, setning for setning og avsnitt for avsnitt.

SERTIFIKATET VIKTIGST

Norge har som arktisk stat med territorialkrav i Antarktis hatt vesentlige interesser i utarbeidelsen av Polarkoden. Skipsfart i farvann omkring Svalbard, Jan Mayen og Bjørnøya, samt skipstrafikk i Barents-havet og Nordvest- og Nordøstpassasjen vil kunne bli berørt av Polarkodens bestemmelser. Klimaendringer og ismelting fører til økte muligheter for kommersiell skipsfart i disse områdene, spesielt de nordlige sjørutene mellom Atlanterhavet og Stillehavet.

– Det aller viktigste ved koden er kravet om et eget sertifikat for ferdsel i polarområdene. Det gir oss mulighet til å vurdere om skip er skikket til å ferdes i Arktis eller ikke. Dette vil få stor betydning for sikkerheten ved skipstrafikk rundt Svalbard og den fremvoksende oljeindustrien i nordområdene, sier Turid Stemre.

Under et besøk i London i mai, mens sjøsikkerhetskomiteén var samlet, møtte nærings- og handelsminister Monica Mæland (H) IMOs generalsekretær Koji Sekimizu, og tok blant annet opp arbeidet med Polarkoden.

– Gjennom utvikling av bindende globale regler for skipsfarten kan vi sikre like konkurranseforhold for næringen.

Det er viktig at vi finner globale løsninger på de utfordringer som internasjonal sjøfart står overfor, enten det er snakk om miljø, piratvirksomhet eller sikkerhet, sier Mæland.

Generalsekretær Sekimizu har vist stort engasjement i dette arbeidet, og har aktivt søkt samarbeid med landene i Arktisk Råd for å legge til rette for en implementering av Polarkoden.

– Selv om Polarkoden blir vedtatt og trer i kraft, gjenstår fortsatt et stort arbeid for å etablere infrastruktur innen sjøkart, redningstjenester og beredskap mot marin forurensning. IMO ønsker å styrke samarbeidet med de arktiske landene innen disse områdene, har Sekimizu uttalt. ■

– The most important part about the Code is the requirement for a certificate for operation in the polar areas. This gives us an opportunity to assess whether ships are can operate in the Arctic or not. This will be very important for the safety of maritime traffic in the waters around Svalbard and the emerging oil industry in the North, Turid Stemre says.

During a visit to London in May, while the Maritime Safety Committee was gathered, the Minister of Trade, Industry and Fisheries, Monica Mæland, had a meeting with IMO's

Secretary-General Koji Sekimizu, and, among other issues, talked about the development of the Polar Code.

– Through development of mandatory global regulations for the maritime industry, we can ensure equal competitive conditions for the industry. It is important that we find global solutions to the challenges facing international shipping, whether we are talking about the environment, piracy or safety, Mæland says.

Secretary-General Sekimizu has shown

great commitment to this work, and has actively sought cooperation between the countries in the Arctic Council in order to facilitate an implementation of the Polar Code.

– Although the Polar Code is adopted and enters into force, a major effort remains to establish infrastructure in navigational charts, rescue services and emergency response to marine pollution. The IMO wants to strengthen the cooperation with the Arctic countries in these areas, Sekimizu has stated. ■



Paris MoU:

GJENVALGT: Brian Hogan (til høyre) fra Irland ble gjenvalgt som styreformann for Paris MoU, og fikk overrakt en gave fra generalsekretær Richard Schiferli.

FOTO: LINDA KORPERSHOEK

Havnestatsmøte i Vilnius

Mer realistiske øvelser på passasjerskip var blant anbefalingene fra et samlet havnestatsmøte.



Thor Clausen
Senioringeniør
Sjøfartsdirektoratet

Omlag seksti deltakere var samlet da Paris MoU avholdt sitt havnestatsmøte nr. 47 i Litauens hovedstad Vilnius, fra 19. til 23. mai i år. Alle medlemsstatene var på plass, og det var også representanter til stede fra EU-kommisjonen og EMSA, og fra Montenegro som snart blir nytt medlem av Paris MoU.

Blant sakene som ble gjennomgått i år var HAVEP (Harmonized Verification Programme), som er en ytterligere kontroll på passasjerskip, på bakgrunn av Costa Concordia-ulykken i januar 2012. Denne ble gjennomført i hele 2013. Resultatet ble gjennomgått, og man konkluderte med at selv om det gjennomgående er god etterlevelse av reglene i SOLAS, så bør skipene utføre mer realistiske øvelser om bord, særlig i forhold til brann og evakuering.

Det ble lagt stor vekt på de årlige konsentrerte inspeksjonskampanjene (CIC) som gjennomføres på alle skip i perioden september til november. Dette er en ekstra inspeksjon som blir utført ved vanlig havnestatskontroll. I år er det hviletid i henhold til STCW-konvensjonen som står på programmet. Kampanjen er et samarbeid med Tokyo MoU.

Ellers ble det bestemt at alle pålegg som blir gitt nå skal hjemles i regelverket. Tidligere var det bare ved tilbakeholdelse at påleggene måtte hjemles.

Det var en rekke observatører som deltok på møtet, blant annet US Coast Guard, Black Sea MoU, Caribbean MoU, Mediterranean MoU, Tokyo MoU og Vina del Mar Agreement. Nytt av året er at Abuja MoU og Indian Ocean MoU også ble godkjente som observatører på Paris MoU sine møter. Dette er meget viktig for at hele verden kan samarbeide om havnestatskontroll og at inspeksjonene blir gjennomført på en mest mulig lik måte. ■

RS(+)
SJØREDNINGSSKOLEN

RS Sjøredningsskolen
– ditt sikkerhetssenter 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

Klatrer stadig på hvitelisten til Paris MoU:

Norge på andre plass

- Med en plassering i teten på Paris MoUs hviteliste har Norge styrket sin posisjon som kvalitetsflagg, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Sikre og miljøvennlige fartøyer er et av de fremste målene for Sjøfartsdirektoratets arbeid. At Norge skal være blant de ti øverste på Paris MoUs hviteliste har vært en viktig del av direktoratets strategiplan, og Norge har de siste årene gjort noen formidable hopp på listen. I 2012 lå det norske flagget på en 15. plass, i fjor ble det en sjuende plass, mens i år ligger Norge altså nær toppen – på andreplass etter Frankrike.

– Dette er resultatet av et målrettet arbeid fra både næringen, classeselskapene og myndighetenes side, sier sjøfartsdirektør



Olav Akselsen, som er strålende fornøyd med tetplasseringen. – Det er veldig hyggelig å se at innsatsen gir resultater, smiler han.

SVART, GRÅ OG HVIT LISTE

Regional havnestatskontroll startet i

1982, da fjorten europeiske land ble enige om å koordinere sin innsats under en frivillig avtale som ble kjent som Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. I dag er det 27 medlemsland i Paris MoU, deriblant Norge.

Norway is at the forefront – in second place, after France.

– This result is due to targeted efforts by the industry, the classification societies and the authorities, says a smiling Director General of Shipping and Navigation, Olav Akselsen, who is very pleased with this year's result. – It is good to see that our efforts have given the desired results.

BLACK, GREY AND WHITE LIST

Regional Port State Control started in 1982 when 14 European countries agreed to coordinate their efforts through a voluntary

FORNØYDE: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen og underdirektør Alf Tore Sørheim gleder seg over norsk tetplassering på Paris MoUs hviteliste.

FOTO: BJARTE AMBLE

Havnestatskontroll er tilsyn på utenlandske skip, og er således havnestatens måte å beskytte seg mot substandard

VERY PLEASED: Director General of Shipping and Navigation Olav Akselsen and Head of Section Alf Tore Sørheim are very pleased about Norway's ranking as number two on the Paris MoU White list.

skipsfart. Tilsynet skal passe på at skipene seiler i samsvar med internasjonale regler om sikkerhet, hindring av forurensning og

sjøfolks arbeids- og levevilkår. Det er et middel for å sikre etterlevelse i tilfeller der rederiet og flaggstaten ikke har fulgt opp sitt ansvar for å implementere eller sikre etterlevelse av regelverket. Havnestatene kan kreve at feil rettes opp, og holde skipet tilbake dersom det er nødvendig.

Paris MoU gir hvert år ut en rangeringsliste, den såkalte «BGW list» (Black, Grey, White list), som er en oversikt over flaggstater som anses som kvalitetsflagg (White list) til flagg som anses som såkalte risikoflagg (Black list).

Flagg på svartelisten har høy prosentandel tilbakeholdelser innen Paris MoU-samarbeidet. Flagg på grålisten har en gjennomsnittlig tilbakeholdelsesprosent, mens flagg som er på hvitelisten har en lav tilbakeholdelsesprosent og karakteriseres som kvalitetsflagg.

HAR PRESTERT GODT

– Rangeringen på listen kan avhenge av flere forhold, forklarer underdirektør Alf Tore Sørheim i Sjøfartsdirektoratets underavdeling for inspeksjon og beredskap. – For det første hvor godt eller dårlig det norske flagget faktisk gjør det, og for det andre hvordan andre land har prestert gjennom det siste året. Når vi studerer tallene ser vi helt klart at det norske flagget har prestert bedre det siste året, for antall tilbakeholdelser har gått ned, sier han fornøyd.

Sjøfartsdirektoratet har hatt stort fokus på nettopp tilbakeholdelser, og analyser av tilbakeholdelsesårsaker innen Paris MoU viser at det er tre områder som særlig skiller seg ut – brann, livredning og skipssertifikater. >>>

Rising steadily on the Paris MoU White list:

Norway ranks second

– By rising to second place on Paris MoU's White list, Norway has strengthened its position as a quality flag, says Director General of Shipping and Navigation, Olav Akselsen.

Safe and environmentally friendly ships are a top priority for the Norwegian Maritime Authority (NMA). Securing a place among the top 10 flag States on the Paris MoU White List has been an important part of the NMA's strategic plan, and over the last couple of years, Norway has leaped ahead on the list. In 2012, the Norwegian flag was placed 15th, last year it was in 7th place, but this year,

State can require deficiencies to be rectified, and detain the ship for this purpose if necessary.

Every year the Paris MoU publishes a performance list, known as the "BGW list" (Black, Grey, White list) which presents the full spectrum, from quality flags ("White" list) to flags with a poor performance ("Black" list) that are considered: medium risk, medium to high risk, high risk and very high risk.

Flags on the Black list are detained more often in port States that are part of the Paris MoU. Flags on the Grey list have an average

rate of detention, while flags on the White list have a low rate of detention and are known as quality flags.

HAS PERFORMED WELL

– A flag State's ranking on the list is due to several different conditions, explains Head of Section for Inspection and Emergency Preparedness Alf Tore Sørheim. – Firstly how well or badly the Norwegian flag actually performs, and secondly how well other flags perform during the past year. A study of the figures clearly reveals that the Norwegian flag has performed better this past year because >>>



ÆRES DEN SOM ÆRES BØR: Norske skip og rederier har gjort en stor innsats for at det norske flagget skal være et solid kvalitetsmerke. Her er Bow Fagus og Bow Fortune ved Vopak-terminalen i Houston.

APPRECIATION: Norwegian ships and ship-owners have worked hard to make the Norwegian flag a high quality flag. Here we see the Bow Fagus and the Bow Fortune at the Vopak terminal in Houston, USA.

PHOTO: RALPH TOLENTINO, ODFJELL

– I 2014 har vi ekstra fokus på brann under tilsynene våre på norske fartøy, forteller Sørheim. – I første omgang jobber vi forebyggende. Det gjennomføres en stor mengde uanmeldte tilsyn på norske skip. De fleste foretas i Norge, men det blir også gjennomført flere kampanjer i utlandet.

– Vi har dessuten hatt flere møter med næringen og de anerkjente classeselskapene der dette har vært et tema, og vi har i tillegg

fokusert på å gi nyttig informasjon om havnestatkontroll ut i blant annet Navigare og på nettsidene våre, sier Sørheim.

– Sjøfartsdirektoratet kan ikke alene bedre kvaliteten på det norske flagget, dette er noe alle involverte parter må jobbe sammen om, understreker han. – Vi er veldig godt fornøyd med den trenden vi nå ser, og næringen må berømmes for det arbeidet de gjør, både fra skipene og rederienes side. ■

the number of detentions has been reduced, he is pleased to say.

The NMA has focussed its attention on the causes of detentions, and analysis of these within the Paris MoU revealed three major reasons for detention: Fire, lifesaving and ships certificates.

– In 2014 we have placed extra emphasis on firefighting when inspecting Norwegian vessels, explains Sørheim. – In the first round,

we take preventative action. We conduct many unannounced inspections of Norwegian ships. Most of these were in Norway, but we also ran several campaigns of inspections abroad.

– This has been the subject of several meetings held with the industry and recognised classification societies. In addition, we have published useful information about Port State

Control in Navigare and on our net site, says Sørheim.

– The NMA alone cannot improve the quality of the Norwegian flag, everyone involved must work together on this, he emphasises. – We are extremely pleased with this trend, and the industry must be commended for their work—the seafarers as well as the shipowners. ■

Inspeksjonsresultater

Paris MoU støttes av en sentral database, THETIS, som drives av den europeiske sjøsikkerhetsorganisasjonen EMSA (European Maritime Safety Agency). Inspeksjonsresultater er tilgjengelige for søk og daglig oppdatering av medlemsstatene.

Results of inspections

The Paris MoU has a central database, THETIS, which is run by the EMSA (European Maritime Safety Agency). The results from ship inspections are updated daily and are available for member States.

Fokus på risiko 2015:

Risikovurdering som årleg publikasjon

Sjøfartsdirektoratet har for første gong valgt å gje ut si årlege risikovurdering som ein trykt publikasjon. Den ferske rapporten vert presentert på Sjøikkerhetskonferansen 24. september, og har tittelen «Fokus på risiko 2015».



Bjarte Amble
Kommunikasjonsrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Årets risikoreport munnar ut i kva område Sjøfartsdirektoratet skal visa særleg merksemd neste år, mellom anna gjennom uanmeldte tilsyn og andre kontrollar.

– Sjelve rapporten tek for seg analyser av fire typer uønska hendingar, vurderer kva årsaker som ligg bak, og kva som må gjerast for å forebygga at hendingane skjer, seier seksjonssjef Håvard Gåseidnes i Sjøfartsdirektoratet.

Han er lei for underavdeling Risiko-styring og HMS.

Hendingane vert gjennomgått som fire scenarier: Fall over bord frå fiskefartøy, klemskadar på fiskefartøy, brann i maskinrom på passasjerskip og grunnstøting for lasteskip i kystseilas.

NYTTE OG INSPIRASJON

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen seier at den årlege risikokartlegginga skal vera styrande for direktoratet sitt arbeid ved gjennomgang av nybygg, ombyggingar, periodiske tilsyn, revisjonar, haldnings-



RISIKOKARTLEGGING: I rapporten Fokus på risiko 2015 vert det presentert risikoanalyser av fire forskjellige scenarier og kva som må gjerast for å unngå at desse uønska hendingane skjer, seier seksjonssjef Håvard Gåseidnes.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

skapande arbeid, kampanjar og utvikling av regelverk.

– Eg håpar at publikasjonen Fokus på risiko 2015 kan vera til inspirasjon og nytte for bransjen, og at funna som kjem fram i rapporten kan nyttast til gjennomgang av eiga drift. Det er bra om våre fokusområde også vært næringa sine fokusområde, seier Akselsen.

Fokus på risiko 2015 vert delt ut til alle som deltek på Sjøikkerhetskonferansen 24.–25. september. Andre kan få rapporten tilsendt ved å kontakta Sjøfartsdirektoratet. ■



Maritime studietilbud

VG2 Maritime fag:
Matros og motormann

Maritim fagskole:
– Dekks- og maskinoffiser

Maritimt kurssenter:
Sikkerhetskurs for offshore og maritim virksomhet
– Hurtigbåt- og fergekurs
– Øvrige kurs

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



Bodin videregående skole og maritime fagskole



Felles konsentrert inspeksjonskampanje:

Pass på hviletiden!

For å sikre at sjøfolk på vakt overholder hviletiden, lanseres det i høst en felles konsentrert inspeksjonskampanje for medlemslandene i Paris og Tokyo MoU. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre 150 havnestatskontroller under kampanjen.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Hviletidsbestemmelsene i STCW-koden ble senest endret ved FN's sjøfartsorganisasjon IMO's Manila-konferanse i 2010. Medlemslandene i Paris og Tokyo Memoranda of Understanding (MoU) om havnestatskontroll lanserer i høst en inspeksjonskampanje for å sikre at kravene om antall timer med hvile faktisk blir overholdt av vaktgående mannskap.

– Inspeksjonskampanjen vil strekke seg over tre måneder – fra 1. september til 30. november 2014, forteller havnestatskoordinator Bjørn Ove Hansen ved Sjøfartsdirektoratets avdeling for kontroll og inspeksjon.

EKSTRA FOKUS

– Ved havnestatskontroller i kampanjeperioden vil hviletiden til vaktgående

mannskap på dekk og maskin bli nøye kontrollert, for å sikre at den samsvarer med bestemmelsene, sier Hansen.

Fartøyene blir utvalgt på vanlig måte etter regionale kriterier innenfor Paris og Tokyo MoU.

– Havnestatsinspektørene vil benytte en liste med ti utvalgte kriterier for å forsikre seg om at vaktgående personell møter kravene om hviletid, forklarer Hansen. – De vil spesielt fokusere på skipets minimumsbemanning (Minimum Safe Manning Document – MSMD) og registrering av hviletiden.

I tillegg vil man innhente informasjon om vaktssystemet; hvorvidt MSMD krever sertifisert maskinist og hvorvidt fartøyet er sertifisert for å seile med periodisk ubemannet maskinrom (UMS). For dette formålet vil inspektørene bruke et spørreskjema med en rekke spørsmål som skal



utredes i løpet av denne inspeksjonskampanjen.

TI TUSEN KONTROLLER

Dersom man avdekker avvik, kan reaksjonene fra havnestaten variere fra å gi pålegg om å rette opp en mangel innen en viss periode, til å tilbakeholde skipet inntil alvorlige feil er ordnet opp. I tilfelle av tilbakeholdelse, vil dette bli bekjent-

gjort i de månedlige tilbakeholdelseslistene på Paris og Tokyo MoUs nettsider. Det er forventet at Paris og Tokyo MoU vil gjennomføre om lag ti tusen

gjort i de månedlige tilbakeholdelseslistene på Paris og Tokyo MoUs nettsider.

Det er forventet at Paris og Tokyo MoU vil gjennomføre om lag ti tusen

VÆR FORBEREDT! – Det lønner seg å være godt forberedt når inspektørene kommer om bord, sier havnestatskoordinator Bjørn Ove Hansen ved Sjøfartsdirektoratets avdeling for kontroll og inspeksjon.

FOTO: BJARTE AMBLE

BE PREPARED! - It pays to be well prepared when the Port State Control Officers come on board, says Port State Coordinator, Bjørn Ove Hansen, at the Norwegian Maritime Authority's Department for control and inspection.

PHOTO: BJARTE AMBLE

havnestatskontroller i løpet av de tre månedene kampanjen varer.

Resultatene av kampanjen vil bli analysert og funnene vil bli presentert for de styrende organer i Paris og Tokyo MoU, før de blir sendt videre til IMO.

VÆR FORBEREDT!

– Norge regner med å gjennomføre rundt 150 havnestatskontroller i perioden, og prioriterte skip vil bli inspisert ved alle våre 17 distrikts- og tilsynskontorer, sier Hansen. – Erfaringsmessig så vil en slik kampanje avdekke en del mangler.

– Jeg vil anbefale alle skip å gå gjennom spørreskjemaet på forhånd, og sørge for at de kan svare «ja» på de ni første spørsmålene, oppfordrer han.

– Å være godt forberedt gjør at inspeksjonen går raskere, og man unngår å få pålegg eller – i verste fall – å bli tilbakeholdt. >>>

Joint Concentrated Inspection Campaign:

Keep hours of rest!

– By rising to second place on Paris MoU's White list, Norway has strengthened its position as a quality flag, says Director General of Shipping and Navigation, Olav Akselsen.

To ensure that watchkeeping personnel are meeting the requirements regarding hours of rest, the Paris and the Tokyo Memoranda of Understanding on Port State Control will launch a joint Concentrated Inspection Campaign (CIC) this fall. The Norwegian Maritime Authority will perform 150 Port State Controls during the course of the campaign.

The latest amendment to the requirements in the STCW Code related to hours of rest was adopted by the International Maritime Organisation's Manila Conference in 2010. The maritime authorities in the Paris and Tokyo Memoranda of Understanding (MoU) on Port State Control will be launching a

joint inspection campaign this fall, with the purpose of ensuring that the requirements for hours of rest are actually being observed by watchkeeping crew.

– The inspection campaign will last for three months, commencing on 1 September 2014 and ending on 30 November 2014, says Port State Coordinator, Bjørn Ove Hansen, at the Norwegian Maritime Authority's Department for control and inspection.

EXTRA FOCUS

– During Port State Control inspections, the hours of rest for the deck and engine room watchkeeping personnel will be verified in more detail to ensure compliance with the provisions, says Hansen.

Ships will be selected according to regular selection criteria within the Paris and Tokyo MoU regions.

– The Port State Control Officers (PSCOs) will use a list of ten selected items to make sure that watchkeeping personnel are meeting the requirements regarding hours of rest, Hansen explains. – They will focus their attention on the Minimum Safe Manning Document (MSMD) and records of rest.

In addition, information will be gathered on the watch system; whether the MSMD requires an engineer officer and whether the ship is certified to operate with Periodically Unattended Machinery Spaces (UMS). For this purpose, PSCOs will apply a questionnaire

listing a number of items to be covered during the CIC.

TEN THOUSAND CONTROLS

Where deficiencies are found, actions by the port State may vary from recording a deficiency and instructing the master to rectify it within a certain period, to detaining the ship until serious deficiencies have been rectified. In the case of detention, publication in the monthly detention lists of the Paris and Tokyo MoU websites will take place.

It is expected that the Paris and Tokyo MoUs will carry out approximately 10,000 Port State Controls during the CIC.

The results of the campaign will be analyzed and findings will be presented to the govern-

ing bodies of the MoUs for submission to the IMO.

BE PREPARED!

– Norway expects to carry out approximately 150 Port State Controls during the campaign. Prioritized vessels will be inspected at all our 17 district and supervisory offices, says Hansen. – Experience has taught us that campaigns like this will inevitably uncover deficiencies.

– I would recommend all ships to go through the questionnaire in advance and make sure they are able to answer "YES" to the first nine questions, he urges.

– Being well prepared makes the inspection quicker and the vessel will avoid being issued orders to rectify or – in the worst case – being detained. >>>



KONTROLL: Sjekking av sertifikater og dokumenter og deres gyldighet er en viktig del av havnstatskontrollen.

CONTROL: Checking certificates and documents and their validity is an important part of a Port State Control.

PHOTO: PARIS MOU SECRETARIAT

Paris Mou
Koningstraat 4
P.O. Box 18191
2000 AD The Hague
The Netherlands
Telephone: +31 70 456 1508
Telefax: +31 70 456 1509
E-mail: secretariat@parismou.org
Internet: www.parismou.org

CIC ON STCW HOURS OF REST
01 SEPTEMBER 2014 - 30 NOVEMBER 2014

Ship's Name: _____
Inspection Authority: _____
Port of Inspection: _____
Date of Inspection: _____
IMO No: _____

Qu No	AREA	YES	NO	N/A
1	Is a watch schedule posted in an easily accessible area? STCW Section A-VIII/1 (5)			
2*	Is the ship manned in accordance with MSCMD or an equivalent document? SOLAS 1999/2000 Amend / Chapter V Reg. 14			
3	Are there records of daily hours of rest for each watchkeeper? STCW Section A-VIII/1 (7)			
4	Have the records in Qu 3 been endorsed by an appropriate person? STCW Section A-VIII/1 (7)			
5	Are records related to hours of rest being recorded correctly? STCW Section A-VIII/1 (7)			
6	Do rest periods for all watchkeeping personnel comply with STCW Section A-VIII/1 (2)			
7**	Will the watchkeepers on the first and subsequent watch after departure have sufficient time to rest? STCW Reg. VIII/1.2			
8	Is there evidence that on-call seafarers receive adequate compensatory rest periods if disturbed by call-outs to work? STCW A-VIII/1.2			
9	Do the records indicate that a bridge lookout is being maintained? STCW Section A-VIII/4.1 (14)			
10	Was the ship detained as a result of this CIC?			
11	These questions for information only:			
12	Is there a two watch system on board including the master?			
13	Does the MSMD require an Engineer Officer?			
14	Is the ship certified as a LMSA vessel?			
15	Is there more than one certificated engineer on board?			

Any question answered with a "NO" MUST be accompanied by a relevant deficiency on the Report of Inspection. Deficiency codes and convention references are given for each question where appropriate.

Questions marked either "*" or "**" answered with a "NO" may give direct grounds for a detention, manning document or the Flag State does not advise that the ship may sail, the ship may be considered for detention.

** If the PSCO determines that a watchkeeper due to take the first or relieving watch at the commencement of a voyage has not had, or will not have, the minimum rest periods required in STCW then the PSCO should consider detention of the vessel until such time as those rest periods have been taken.

QUESTIONNAIRE: There may be grounds for detention if you cannot answer "YES" to some of these questions.

HVILETIDSREGLENE

HOURS OF REST

STCW-konvensjonen (Standards of Training, Certification and Watchkeeping), som er den internasjonale konvensjonen om normer for opplæring, sertifikater og vakt hold for sjøfolk, ble vedtatt i 1978, og trådte i kraft i 1984. Konvensjonen ble vesentlig revidert i 1995, og bestemmelser om hviletid ble tatt inn i STCW-koden. I 2010 ble hviletidsbestemmelsene harmonisert med kravene i MLC (Maritime Labour Convention) fra 2006, med sikte på å redusere problemet med tretthet («fatigue») og å sørge for at vaktgående personell får nok hvile.

Det er krav om minimum ti timers hvile i løpet av en 24-timers periode, og 77 timers hvile i løpet av en uke. Man kan imidlertid unntaksvis redusere den ukentlige hviletiden fra 77 timer til 70 timer. Dette kan skje i inntil to påfølgende uker. Intervallet mellom to slike unntaksperioder må være minst dobbelt så langt som unntaket. Den daglige hviletiden kan ikke unntas, og skal dermed alltid være 10 timer.

Mens hovedregelen er at det skal være to hvileperioder (en på seks og en på fire timer), kan det som et unntak deles inn i tre hvileperioder, hvorav én skal være seks timers sammenhengende og ingen av de andre to periodene kan være mindre enn én time. Intervallet mellom hvileperiodene kan ikke overstige 14 timer.

Tidligere gjaldt reglene kun vaktgående personell, men omfatter nå også personer som har spesielle oppgaver knyttet til sikkerhet, beredskap eller hindring av forurensning. Skipsføreren kan imidlertid pålegge sjøfolk å utføre arbeid som er nødvendig for å ivareta den umiddelbare sikkerheten til skipet og lasten, eller bistå andre skip som er i havsnød.

The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) was adopted in 1978 and entered into force in 1984. The Convention was revised in 1995, when the provisions on hours of rest were included in the STCW Code. In 2010, these were harmonized with the requirements of the Maritime Labour Convention (MLC 2006), with the aim to reduce fatigue and to provide watchkeeping officers aboard ships with sufficient rest periods.

There is a minimum requirement of ten hours of rest in any 24-hour period and 77 hours of rest in any 7-day period. One can, however, as an exception, reduce the weekly rest period of 77 hours to 70 hours. This can be done for no more than two consecutive weeks. The intervals between two such periods of exceptions shall not be less than twice the duration of the exception. The daily rest period may not be exempted and must therefore always be at least 10 hours.

As a general rule, there should be two rest periods (one of which shall be at least 6 hours in length and one of 4 hours). However, it may as an exception be divided into no more than three rest periods, one of which shall be at least 6 hours and none of the other two periods shall be less than one hour in length. The intervals between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

Previously, the rules applied only to watchkeeping personnel, but now also includes crew who have special assignments related to safety, emergency preparedness and prevention of pollution. The master may, however, order the crew to perform work that is necessary to protect the immediate safety of the ship and cargo, or assist other ships in distress.

Maritim sikring:

Samlet ansvar hos Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet er nå nasjonal samordningsmyndighet for sikring av skip og havneanlegg.



Morten Alsaker Lossius
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

I februar i år bestemte Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet at funksjonen som «Competent Authority for Maritime Security» skulle plasseres hos Sjøfartsdirektoratet. Bakgrunnen for avgjørelsen var at det europeiske overvåkingsorganet ESA mente at Norge ikke hadde implementert denne funksjonen i tråd EU-forordning EC 725/2004. Norge hadde hittil delt funksjonen for skip og havneanlegg mellom Sjøfartsdirektora-

ret og Kystverket. Ifølge ESA er det ikke anledning til å gjøre dette, da funksjonen skal plasseres i én organisasjon.

TETT SAMARBEID

Hos Sjøfartsdirektoratet er funksjonen som nasjonal samordningsmyndighet plassert i Revisjonsavdelingen. Det innebærer at Sjøfartsdirektoratet nå har et koordineringsansvar for alle sikringsområder innenfor maritim sektor. Funksjonen krever et tett og nært samarbeid mellom Kystverket og Sjøfartsdirektoratet. Imidlertid er fastsetting av sikringsnivå for havner og havneanlegg fremdeles Kystverkets ansvar, mens Sjøfartsdirektoratet fastsetter sikringsnivå for NIS/NOR skip.

INFORMASJON

I funksjonen påligger det også Sjøfartsdirektoratet å håndtere sikringsinformasjon som formidles fra skip som seiler fra en

annen kyststat og som skal anløpe norske havner. Skip som besitter ISSC eller I-ISSC (International Ship Security Certificate) skal formidle en del sikringsrelatert informasjon i forkant av et anløp, og denne informasjonen skal gjennomgå av sjøfartsdirektoratet som «Competent Authority for Maritime Security». Dette ble tidligere utført av sjøtrafikksentralen i Brevik, men ble formelt overtatt av Sjøfartsdirektoratet 1. mai i år.

BEHOV FOR INNSKJERPING

Erferingen så langt er at det er behov for en innskjerping av rapporteringen fra skipene. Mangelfull rapportering kan i verste fall medføre at skip nektes anløp før rapporteringen er ansett å være tilfredsstillende. Sjøfartsdirektoratet har ved et par anledninger benyttet seg av Kystvaktens bistand til å stoppe skip på vei inn til norsk havn, og Kystvakten har utført en sikringsrelatert kontroll av skipet. ■



NORSAFE ACADEMY

Opening two new training centres

Norsafe Academy is opening two new training centres. One at Norsafe Årsnes close to Bergen in Norway, and one at the port of Lavrion close to Athens in Greece. Equipped with state-of-the-art LSA, Norsafe Academy offers full-scale training in preparation for emergency situations.

Norsafe Academy training:

- Certified lifeboat and rescue boat crew training
- Preventive maintenance and operational training
- Prevent accidents with lifesaving equipment
- Save time and money with correct competence

Norsafe

BETTER BY DESIGN



FARE PÅ FERDE: Enkelte fisketuristar har ikkje god nok kjennskap til kva naturkreftane har å by på i Noreg.

FOTO: REDNINGSSKAPET

Safe Fishing in Norway:

Nettkurs for fisketuristar

Nettbasert opplæring i båtveit skal auka tryggleiken for fisketuristar.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Noreg er eit særst populært feriemål for ivrige sportsfiskarar. Mange kjem hit for å leiga båt og prøve fiskelukka. Diverre er det ikkje alle som har god nok erfaring med båtbruk, eller god nok kjennskap til kva naturkreftane har å by på. Kvart år kan me lese i avisa om utanlandske fisketuristar som mistar livet i drukningsulykker på sjøen.

No kjem eit tilbod som har som mål at turistane ikkje berre skal nyta ferien i Noreg, men også komma seg trygt heim att.

– I dag vert det ikkje stilt nokon krav til erfaring for dei som kjem til Noreg for å leiga båt og fiska. Det vonar me no at me kan gjera noko med, seier Gunnar



TRYGT: Med Skipperkortet kan utleigar føla seg trygg på at turisten har god kunnskap om sikker bruk av båt.

ILLUSTRASJON: TOR JOHANSEN

Ulseth, som saman med Tor Johansen står bak eit opplegg for å auka tryggleiken for fisketuristane.

Dei to har tidlegare gjeve ut lærebøker til båtførerprøva og fritidsbåtskippereksamen.

OMDØMMEARBEID

Det er alle ulykkene og dei mange leiteaksjonane etter utanlandske fisketuristar dei seinare åra som har inspirert Ulseth og Johansen til å lage det dei kallar for «Safe Fishing in Norway» (SFIN). Med seg på laget har dei mellom anna Innovasjon Norge.

– Vi veit at kvar gong ein fisketurist forulykkar på sjøen, så vert det skapt eit dårleg omdømme for marknadsføringa av denne næringa i utlandet, seier Johansen. – Innovasjon Norge forsto at noko måtte gjerast, så då ideen om SFIN vart lansert, støtta dei prosjektet frå første dag, fortel han.

Som ei rettesnor under utviklinga av opplegget, har utviklarane brukt myndighetene sine rapportar om tryggleik ved bruk av fritidsbåt og om turistfiske i sjø.

TREDELT

– SFIN er eit produkt som tilfører våre utanlandske gjester dokumenterbart sjømannskap, seier Ulseth. – For utleigebedriftene vert det dessutan mindre papirarbeid og dei får ein fingerspisskontroll på kor alle utleigebåtar til ei kvar tid er å finna.

SFIN består av tre delar: Skipperkortet, dokumentasjon av informasjonsplikt og sporing.

Førstnemnde vert tilbydd som nettkurs, og er no klar i fire språkversjonar: tysk, tsjekkisk og engelsk, forutan norsk.

– Språket er eit problem for utanlandske turistar. Difor er det avgjerande at me kan tilby dei opplæring på deira eige språk, seier Johansen, som har illustrert kurset. Dei humorfylde teikningane er så talande i seg sjølve at dei neppe treng noko omsetjing.

Kurset er gratis, og alle kan logge seg inn på www.skipperkortet.no der dei kan lese og gjennomføre øvingar før dei tar testen. Ein får først nyttige tips om korleis kurset skal gjennomførast, deretter følgjer opplæringsdelen og testen med ein quiz. Når testen er gjennomført, og det er svara riktig på alle spørsmåla, kan ein bestille Skipperkortet. Kortet er ikkje eit formelt sertifikat, men eit kursbevis.

– Tanken er at fisketuristane gjer nettkurset ferdig i sitt heimland før dei kjem hit, seier Ulseth. – Og visjonen er at utleigebransjen vil krevje Skipperkortet som ein minimumskompetanse for å kunne leiga båt i Noreg.

PORTAL

Del to i opplegget er dokumentasjon av informasjonsplikt i form av ei SMS-basert sjekklister. Det er laga ein eigen portal som



MÅ LESA PÅ FØREHAND: – Safe Fishing In Norway er utvikla slik at fisketuristen tileignar seg gode kunnskapar om sjømannskap og oppførsel i båt, innan han kan leiga båt i Noreg, seier Tor Johansen (til venstre) og Gunnar Ulseth.

FOTO: RUNE LINDKVIST



UT PÅ TUR: I Johansen sin muntre strek kan det gå livleg føre seg når turistar dreg på fisketur i Noreg.

ILLUSTRASJON: TOR JOHANSEN

inneheld eit SMS-opplegg for å gjennomgå den obligatoriske sjekklister som produktlova krev av utleigebedriftene. Dette forenkler papirarbeidet for bedrifta.

Det vert også innarbeida i utleigebe-

driftene sine planar for helse, miljø og tryggleik at fisketuristane har gjennomført SFIN innan dei kan leiga båt.

Portalen vil dessutan innehalda ein database der Skipperkortet, sjekklister og andre

>>>

ting som til dømes fangstrapportar kan leggest inn.

Tredje del i opplegget er sporing av utleiebåtar. SFIN har integrert eit GPS-basert sporingsystem som gjer fortløpande informasjon om kor båtane er til ei kvar tid. Utleigar følgjer båtane sine via PC, nettbrett eller mobil.

KVALITETSSIKRING

«Safe Fishing In Norway» vert no testa av fleire fisketuristbedrifter og av Forsvaret, medan Norsk Test AS, som også er ansvarlege for båtførarprøva, arbeider med å kvalitetssikra drifta av hele systemet rundt Safe Fishing In Norway.

– Produktet vil komma inn som ein ny og viktig del av fisketuristbedriftene sin HMS, og me vonar at SFIN kan verta det verktøyet reiselivsnæringa treng for å gjennomføra konklusjonane i myndighetene sine rapportar, seier Ulseth. ■

Les mer på www.safeboating.no

Følger opp ulykkesrapport etter at fisketurist omkom

Sjøfartsdirektoratet ber brukere av små arbeidsbåtar og fritidsbåtar om å være oppmerksomme på lastekapasitet etter ulykken i juli der en fisketurist omkom.

I den foreløpige rapporten fra Statens havarikommisjon for transport (SHT) kommer det frem at fartøyet «Viking 7» trolig kantret som følge av at det kom vann inn gjennom sjøslagporten bak på båten – og at dette vannet trengte ned i skroget gjennom en luke. Fartøyet er av typen Dolmøy 230 Fisker – en fartøystype som markedsføres som fritidsfartøy. I dette tilfellet var fartøyet registrert som et mindre arbeidsfartøy.

På generelt grunnlag, og uten å

trekke konklusjoner i denne ulykken, så oppfordrer Sjøfartsdirektoratet både fritidsbåtarbrukere og andre om å sette seg inn i de lastebegrensinger som gjelder for det fartøyet man skal bruke. Vær oppmerksom på at maks lastekapasitet for de fleste fritidsfartøy er inkludert både passasjerer, mannskap, motor, drivstoff og annen last. Ved maks last bør man også være oppmerksom, og følge med på at det ikke kommer vann på dekk eller på steder som kan gå ut over fartøyetets stabilitet. ■



Fra problem til løsning:

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

www.bureauveritas.no, tlf: 22 40 24 00

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



Move Forward with Confidence

Sjøfartsdirektoratet melder firma til politiet:

Mista godkjenning - tilbød båtførarprøva likevel

Sjøfartsdirektoratet har meldt eit firma i Bergen til politiet etter at det er blitt avdekket brot på regelverket knytt til båtførarprøva.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Saka gjeld eit firma, som etter det Sjøfartsdirektoratet har fått kjennskap til, har halde fram med å gjennomføra båtførarprøva etter at dei mista godkjenninga til dette. Godkjenning som testsenter for gjennomføring av båtførarprøva vert gjeve av firmaet Norsk Test AS, på vegne av Sjøfartsdirektoratet.

– Firmaet som nå er meldt til politiet ser også ut til å ha utstedt det dei kallar «midlertidig båtførarbevis» – ei ordning som ikkje eksisterer, seier kommunikasjonsdirektør Dag Inge Aarhus i Sjøfartsdirektoratet. – Me har difor valt å melda forholdet til politiet.

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen ser alvorlig på dei opplysningane som er komme fram i saka.

– No får politiet ta ei vurdering av det som er avdekket, seier han. – Me har hatt ein god dialog med Norsk Test AS i denne saka, og håpar at politiet kan få klarlagt kva som har skjedd.

Sjøfartsdirektoratet gjekk i sommar ut med ei oppmoding til folk om å forsikra seg om at dei brukar testsentre som er godkjende av Norsk Test AS når dei skal ta båtførarprøva. Det er berre godkjente testsentre som har lov å gjennomføra båtførarprøva. Eventuelle prøver gjennomført hos andre vil ikkje gje høve til å utsteda eit gyldig båtførarbevis.

– Det er veldig synd at folk er blitt lurt til å ta ei prøve som viser seg å ikkje vera gyldig, seier Dag Inge Aarhus. – Noko som også kan ha medført at dei har ført fritidsbåt utan gyldig bevis. ■



PASS PÅ! Sjekk at testsenteret er godkjend før du tar båtførarprøva, oppmodar kommunikasjonsdirektør Dag Inge Aarhus i Sjøfartsdirektoratet.

FOTO: VAAGE FOTO

FAKTA

Dette kan du sjølv sjekke for å vera sikker på at testsenteret der du skal ta prøva er godkjent:

- Sjekk på nettsidene til Norsk Test AS – www.norsktest.no. Dei har oversikt over godkjende testsentre.
- Får du tilbød om å ta båtførarprøva på papir, så er ikkje det lenger gyldig. (Med unntak av når det er søkt om dispensasjon for personar med behov for tilrettelagt prøve.)
- Det vert ikkje utstedt midlertidige båtførarbevis. Personar under 16 år som tek prøva får derimot ei stadfesting på bestått prøve, men dette er ikkje eit midlertidig bevis.
- Det er berre Norsk Test AS som utstedar båtførarbeviset som plastkort.

EB MARINE
DYKKERFIRMA

VI UTFØRER ALLE TYPER ARBEID UNDER VANN.

EB MARINE HAR LANG OG BRED ERFARING INNEN YRKESDYKKING. VI TAR OPPDRAG I HELE NORGE!
TLF: 51 95 86 86 WWW.EBMARINE.NO

AD MOMENT FOTO: TORE LUN

Fotokonkurranse for fritidsbåtfolket:

Barnslig glede og fiskelykke til topps

Årets fotokonkurranse viser at vest er en naturlig del av båtlivet for både store og små, og for både to- og firbeinte.

Det var nok den utslørte gleden som gjorde at vinnerbildet halte både fisken og seieren i land. Frank Haughom fra Tonstad er fotografen, og kan fortelle at det er sønnen Aleksander som er på fisketur i Sirdalsvannet.

– Fiskegleden er stor selv om fisken nok ikke var av det største slaget, sier han.

Haughom imponerte juryen med enda et foto som havnet blant de ti beste. Denne gang er også broren Simen med på bildet, som er tatt ved et vann i Oftedal på Sirdalsheia. Her er det en skikkelig rugg som gjør et sprell.

– Begge guttene er veldig glade i båt og fiske, og bruker selvsagt alltid redningsvest, forteller far. – Denne gummibåten har Simen kjøpt for egne sparepenger, og den har vært med på tur i mange fjellvann.

BÅTGLADE BARN

Juryen lot seg også sjarmere av smilet til sju år gamle Isabell som elsker å være med morfar på båttur.

– Bildet er tatt i Hjeltefjorden i sommer, da vi var på vei ut for å se på «Queen Elisabeth» komme forbi, forteller morfar Jan Erik Nygaard fra Rong.

Også han klarte trikset å få med to bilder blant de ti beste. Motiv nummer to er av Henrik fra Florø, som også er sju år, og var på besøk hos onkelen sin i Øygarden.

SOMMERIDYLL

Siste pallplass går til Jan Hausken fra Jar som tilbrakte sommeren i sitt barndoms-hjem i Rogaland.

– Nordvestkarmøy er et fantastisk sted for padling med mange holmer og skjær og trange, grunne sund. Bildet er tatt på vestsiden av Torvastad innenfor Hanse-



1. plass. Foto: Frank Haughom

skjæret, sier han og forteller at det er kona som er fotomodell her.

Juryen berømmet bildet for god komposisjon.

– Det er laget ved å gjøre et fargebilde om til svart-hvitt med flest mulige gråtoner, beholde fargebildet som lag under,

for så å synliggjøre deler av det, forteller Hausken.

FIRBEINTE

Temaet for konkurransen i år var «Husk vest i båt!». Som ventet var det mange barn som prydet bildene, men vi er gledelig

overrasket over hvor mange som sendte inn bilder av hundene sine iført flytevest. Det er kjempeflott at folk tar sjøvet på alvor, også når det gjelder de firbeinte.

Ingrid Skeie Rolland fra Stavanger hadde med venninnens hund Tinka på tur i Hellandsfjorden på Fitjar. – Tinka holder godt på fenderne her, eller kanskje



2. plass. Foto: Jan Erik Nygaard



3. plass. Foto: Jan Hausken

hun synes at det går litt fort, smiler Rolland.

VESTEN ER ALLTID PÅ

En annen gledelig ting som bildene viste var at folk er flinke til å bruke vest, ikke bare under fart, men også når båten ligger stille eller til land. Heidi Martinsen fra

Larvik knipset bilde av en glad gjeng på sin årlige jentetur til Lyngør. Alle koser seg med is i junivarmen.

– Men ingen kaster vesten, selv om sola steiker, forteller Martinsen.

Liv-Hanne Thorsen fra Fjell viser at vesten er på plass på fisketuren, selv om båten er i ro og været er godt.

>>>



Foto: Heidi Martinsen



Foto: Frank Haugom

– Selv med finkjole, må redningsvesten på!, sier Morten A. Lilleland fra Sveio. Datteren Amalie fikk stolt forsøke å styre båten helt alene. Bildet er tatt ute på «Slettå», like sør for Ryvarden, på en vindstille dag.

VEST ER KULT

At vest er kult blant de unge viser bildet til John-Atle Rasmussen fra Haugesund.

– Vi bygde flåten på Vibrandsøy en gang i sommer, ved ferieboligen til bestemor og

bestefar, forteller han. – Flåten, som vi kalte «Lady Vibrandsøy», ble bygget i løpet av en kveld og morgningen etterpå. Alle materialer og lignende fant vi rundt omkring på øya. Parkettgulv, seil, ror og vimpel hører selvsagt med på en skikkelig flåte.

Jyruen besto av Bjarte Amble, Bjørg Rossebø, Elisabeth Hynne, Steinar Haugberg og John-Kristian Vatnem.



Foto: Liv-Hanne N. Thorsen

Premier:

1. premie: iPad og en flytevest
2. premie: iPad mini og en flytevest
3. premie: Flytevest og ryggsekk
4. til 10. premie: Gymbag med diverse sjøvettartikler



Foto: Ingrid Skeie



Foto: Jan Erik Nygaard



Foto: John-Atle Rasmussen



Foto: Morten A. Lilleland

The photo contest for seafarers 2014

Seafarers are invited to enter in the 27th annual photo contest

All employees on Norwegian ships can enter up to ten digital photographs. The motifs must be related to maritime life-work or leisure on board or in port.

The photos must be minimum 1 MB, preferably in JPEG format. Submit your entries with name, home address, telephone number, e-mail and name of your ship and your working title. No watermarks or signatures may be added to images. We appreciate if you give each photo a title and also submit information about the motif, where it was taken, the ship you were on, et cetera.

Do not submit photographs taken by someone other than yourself. It is your responsibility to have copyright of the photographs and to make sure the person(s) in the photo has approved the publication. Photographs must have been taken within two years before the date of entry, and must not have been previously published.

All photos submitted by seafarers on board Norwegian ships will be entered in a Norwegian contest. The top 15 will go through to the Nordic contest. All participants will receive a "Photography Diploma", and there will be prizes for the five best photos in each contest.

Submit your entries by 31.12.2014 to: velferden@sdir.no

Last year's winners:

1. prize 2013 Vidar Strønstad
2. prize 2013 Philip Clark
3. prize 2013 Ralph H. Tolentino



We reserve the right to publish any photographs entered in the contest in the publications of the Norwegian Maritime Authority, and in all promotion of the contests in any other maritime publications.

Livbåter:

Fra halmstrå til høyteknologi

All sjøfart innebærer risiko. Går du først om bord, aksepterer du også at det kan oppstå situasjoner som gjør at du hurtig må rømme fartøyet. Selv om oddsen er ulik, godtar du – like fullt som Vasco da Gama eller en passasjer på Titanic – en risiko for forlis.



Eyvind Bagle
Nestleder
Norsk Maritimt
Museum

Vår tids redningstjenester gir vesentlig bedre sjanser for å klare seg i livbåter eller på flåter enn de fleste historiske sjøfarere var forunt. I 1886 hevdet Magnus Andersen, som senere ble Norges første sjøfartsdirektør, at livbå-

ter på norske handelsfartøy stort sett ikke fikk annet ettersyn enn «en Kost Maling». De var derfor «mer sikket til at miste, end til at bjerge Livet i».

I vår tid er livbåter og redningsutstyr teknologiske spissprodukter, resultater av utviklingsløp hvor også norske myndigheter og produsenter har gitt store bidrag. Jo større fartøy og installasjoner som skal betjenes, jo mer omfattende blir kravene til både utstyr, trening og kunnskaper om håndtering.

FRA BÅT TIL LIVBÅT?

I seilskutetiden – i og for seg tilbake til middelalderen – var det vanlig at marineskip og handelsfartøy hadde båter med om bord. Disse ble blant annet brukt til ilandstigning, ankring og vedlikehold. Mange ble låret og heist ved hjelp av daviter – krantypen som også var nesten enerådende for livbåter inntil 1970-tallet og innføringen av fritt-fallende livbåter.

Selv om disse «skipsbåtene» ikke hadde livredning som første funksjon, forekom det dramatiske redningsseilaser. Kaptein Bligh og hans 18 menn fra Mytteriet på Bounty ble henvist til skipets

åpne båt og det som sikkert fortonte seg som en langsom død. De klarte å sette kursen vestover og tilbakelegge en avstand på 5800 km over 41 døgn, med strandhogg og proviantpåfyll, før de kom til Timor. Hadde de ikke klart det, spørs det om mytteriet ville blitt kjent, for det tok over 18 år før mytteristene ble funnet.

Likevel, under store deler av seilskutetiden var forlis og ulykker, eller mytteri for den saks skyld, omtrent ensbetydende med døden. Dette var etableringen av de kystbaserte redningstjenestene fra begynnelsen av 1800-tallet av en reaksjon på. Redningsselskapet i Norge hører til denne bevegelsen. Tjenestene var bemannet med frivillige mannskaper og utstyrt med selvtrettende åpne båter for å berge forliste mannskaper i nærfarvannene. Initiativene sprang ut av nye oppfatninger om menneskelivets verdi fra opplysningstiden på 1700-tallet.

TRENGSEL PÅ DEKK

Det var først med dampskipene og de helt nye dimensjonene på passasjerantallene fra andre halvdel 1800-tallet vi kan snakke om livbåter ombord, altså båter som ikke hadde annen funksjon enn å ta vare på så mange mennesker som mulig – inntil redningen forhåpentligvis kom. Flere faktorer begrenset likevel redningsevnen. Øvelser og vedlikehold var ikke underlagt strenge krav. Man regnet også med at livbåter egentlig bare hadde en nytte i høyt trafikkerte farleder. Selv langt inn på 1900-tallet regnet man overlevelseshansen som vesentlig bedre i Nord-Atlan-



REDDET MOT ALLE ODDS: En av sjøfartshistoriens mest kjente livbåtferder er Kapteins Blighs 5800 kilometer lange ferd over Stillehavet etter mytteriet på HMS Bounty. MALERI AV ROBERT DODD

teren, enn i «det store intet» i Sør-Atlanteren, Det indiske hav eller Stillehavet.

Det skjedde flere ulykker hvor livbåtkapasitet og evakuering ble debattert. En var etter kollisjonen hvor P/S Normandie sank i den engelske kanal i 1870. Da hevdet det britiske Board of Trade at det kunne ikke stilles krav til at passasjerbåter måtte ha tilstrekkelig med livbåter til hver eneste passasjer, fordi dette ville medføre økt trengsel på skipsdekkene og dermed økt fare.

Det er en politisk side ved dette. Det var først med dampskipstrafikken at spørsmålet om livbåter fanget myndighetenes interesse, men dette var i liberalismens første gullalder etter 1850, en tid hvor vilje og evne til å gripe inn overfor

næringsinteresser var begrenset. Dette var også emigrantfartens storhetsperiode, hvor store mengder fattige mennesker på åpne dekk ikke var uvanlig.

ARVEN FRA TITANIC

Som mange vet, manglet Titanic livbåtplasser til alle; det var 1178 plasser til en maksimal kapasitet på 3330 passasjerer. Dette var likevel godt innenfor kravene til datidens sjøfartslovgivning. Titanic hadde livbåtbestemmelser knyttet til tonnasje, og ikke til antall passasjerer og mannskap.

Titanic-katastrofen ga støtet til SOLAS-konvensjonen for sikkerhet til sjøs. Tragedien er altså direkte opphav til et internasjonalt regelverk som i dag ivare-

tas av FN-organisasjonen IMO, og som nasjonale myndigheter, som Sjøfartsdirektoratet, forvalter på sine respektive skip, installasjoner og i sine farvann. Mange bestemmelser er siden kommet inn i regelverket som følge av dyrekjøpte erfaringer fra nye forlis.

Den første SOLAS-konvensjonen ble aldri ble formelt ratifisert, på grunn av første verdenskrig. Likevel startet mange land arbeidet med å etterleve bestemmelsene om at skip ikke på noe tidspunkt på ferden kunne ha om bord et større antall personer enn det var plass til i livbåtene. Nå gikk det likevel en god tid før slike standarder fikk allmenn utbredelse. Rederiene var ikke akkurat pådrivere, eller som

den engelske yachtmannen og forfatteren C.E. Tyrrell Lewis uttalte i 1935: «Dampskipsselskaper bruker sjelden mer enn de må på båter som ikke tjener noe utbytte – båter, hvis selve eksistens bærer bud om muligheten for katastrofe, er det motsatte av en oppmuntring til lettskremte passasjerer.»

Dette var linjetrafikkens glansdager, da giganter som Queen Mary og Normandy var sjosatte bærere av nasjonal prestisje. Lewis gjør et stort poeng av å skille mellom førstnevnte dieseldrevne, overbygde livbåter og det som var vanlig i skipsfarten for øvrig. Han håpet at Queen Marys livbåter ville sette et eksempel. Dette gjaldt imidlertid ikke med hensyn

>>>

til den fastsatte provianten i livbåtene. Han lurte på hvilket menneske som kunne «skylle ned ti kilo kjeks med en drøy liter vann?» For passasjerene på Queen Mary ble dette heldigvis aldri en aktuell problemstilling. Det var det derimot for tusenvis av skipbrudne på havene under første og andre verdenskrig.

LIVBÅTER OG U-BÅTER

Med første verdenskrig kom ubåtkrigen, og under verdenskrigene ble sjøfolk og passasjerer utsatt for nye farer fra dypet, på overflaten og etter hvert fra himmelen. Som tilsvar til de massive tapstallene og lidelsene til sjøs ble det utviklet nye teknikker for livredning, som også fikk innpass i sjøfarten i fredstid.

I den første tyske ubåtoffensiven i 1915, var reglene om varsling av «legitime mål» fortsatt aktuelle. En av de mest berømte tyske ubåtkapteinene, Lothar von Arnauld de la Pierere på U-35, senket således 195 skip «etter først å ha latt mannskapene gå over i livbåter og hjulpet dem i nærmeste havn». Med den uinnskrenkede ubåtkrigen fra 1917, som ble gjentatt med enda større styrke og intensitet i Slaget om Atlanteren under andre verdenskrig, forsvant slike forvarsler. Selv om man kom seg i livbåt, var faren langt fra over. Skip i konvoi hadde begrenset spillerom for å plukke opp skipbrudne kamrater. Reglementer for livbåtenes utstyring med hensyn til proviant, kommunikasjonsutstyr, med mer ble livsviktige, selv om de langt fra avhjalp alle lidelser.

Fra krigen stammer mye moderne redningsutstyr som tidsmessige vester, overlevelsedrakter og overbygde gummi-flåter, som reddet liv når evakuering var uaktuelt. Amerikanerne brukte balsafflåter som fløt på tross av skuddhull. På britisk side noterte man at redningsflåtene som hadde vært standard siden første verdenskrig hadde sviaket. Bare ti prosent hadde kommet på vannet. Komiteen regnet at to tredjedeler av alle dødsfall til sjøs mellom 1939 og 1945 skyldtes drukning eller beskyttelsesløshet mot vær og vind. De nye redningsflåtene som ble utviklet skulle ha en design som beskyttet mot «naturlig og urimelig frykt».

Et annet hovedtrekk var utviklingen av overbygde og sikrede livbåter. Den



FRITT FALL: Moderne livbåter og hyppige øvelser gir sjøfolk i dag en langt større sjanse til å overleve et forlis.

FOTO: LUISITO G. CANTONA, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK

amerikanske marinen regnet at mannskapet i livbåter i Russlands-konvoiene i Nordishavet ikke overlevde hvis de ikke ble reddet innen to timer. De ba flere produsenter om forslag til en løsning. Resultatet var en 24-fots overbygd, selvrettende livbåt med kahytter i hver ende og en del i midten til å ta opp skipbrudne. Denne var klar for tjeneste i begynnelsen av 1944. Selve ideen var langt fra ny, overbygde livbåter ble konstruert og demonstrert med spektakulære seilaser av norske sjøfolk i 1888 (Jacob Jørgensen) og i 1903 (Ole Brude, «Brude-egget»).

SUKSESS

Økonomisk vekst og globalisering har siden bidratt til at det har skjedd voldsom utvikling hva gjelder redningsutstyr og livbåter. Selve redningstjenestene er også blitt enormt utviklet. Dynamikken med at det kom regelendringer som følge av ulykker og katastrofer ble institusjonalisert enda sterkere med opprettelsen av FN-organisasjonen IMO mot slutten av 1950-tallet. Men, det er også eksempler på at suksesser har medført bedre sikkerhet.

I 1966 forliste den norske passasjerfergen MS Skagerrak i et forrykende uvær vest for Nord-Jylland. Alle de 144 om bord ble reddet i en operasjon som varte i over atten timer, og hvor de nylig anskaffede danske redningshelikoptrene viste seg sentrale. Hendelsen medvirket sterkt til at den norske redningshelikoptertjenesten ble etablert på begynnelsen av 1970-tallet.

Frem til 1960-årene var livbåter fort-

satt overveiende åpne trebåter. Etter dette har båter av galvanisert stål, aluminium og glassfiberarmert plast avløst dem, og redningsfartøy med motor og større rekkevidde har kommet til. Produsentene har solide røtter i båtbyggerfaget, slik som norske Harding og Norsafe. Dette er spisskompetansebedrifter med produksjonsfasiliteter i både Amerika, Europa og Asia. De har i høyeste grad fulgt med i utviklingen av nye typer, i de tilfellene de ikke selv har bidratt avgjørende til dem. Harding bidro til innføringen av krav om overbygde livbåter, etter visningen av egenskapene til deres båter under borerigen Deep Sea Drillers forlis ved Fedje i 1976. SOLAS-revisjonen av 1983 hadde bestemmelser om overbygde livbåter, og nå ble det også krevd at de skulle være motoriserte.

FRITT FALL

Fremveksten av spesialiserte skipsfartssegmenter har bidratt til nye bestemmelser, for eksempel krav til livbåter med overrisling innenfor tankfarten. Offshore-næringen har vært en pådriver for det som har vært den viktigste nykommeren innenfor feltet de siste 40 årene, nemlig de fritt-fallende livbåtene. Bakgrunnen var problemene ved den tidkrevende læringen fra daviter, siden livbåten slår mot bølgene og skipssiden. Fritt-fallende livbåter slippes ut fra skipets hekk. Båten er helt overbygd og har små luker. Man går inn i den, løser ut holdemekanismen, og båten glir da ned over en bratt rampe montert akterut i skipets lengderetning

og treffer vannet i et stup med baugen først. Båten er tungt bygd, gjerne 30 tonn, og har skarp baug slik at den ikke stopper for brått, men dukker under og fortsetter vekk fra skipet. Etter hvert har det blitt vanlig å se fritt-falls livbåter både på handelsfartøy, tankskip og ikke minst cruiseferget.

Moderne skipsfart krever ekstremt omfattende og hurtige evakueringsmetoder. I rapporten etter Estonia-forliset i 1994 hevdet synspunktet at det for ro-ro ferger ikke er noen mellomting mellom «överlevnadsbara olyckor och fullstendig katastrof», som følge av den hurtige og omfattende vanninntrengingen gjennom de defekte portene. Sitatet er hentet fra rapportens omtale av Herald of Free Enterprise-ulykken noen år tidligere, og viser til hvor ekstremt hurtig begge ulykkene forløp, noe som gjorde redningsarbeidet om bord svært krevende og i mange tilfelle umulig. I Estonias tilfelle ble mange av livbåtene med fartøyet ned.

SIN EGEN LIVBÅT

På tross av alle katastrofer som jo indirekte har bidratt til utvikling av sikkerheten, så har det siden Titanic forlis blitt overveiende tryggere for de fleste innen maritim transport. Den teoretiske sjansen for ulykker gjelder også for alle andre transportmåter. Statistisk sett er det farligere å sykle enn å reise til sjøs. Riktignok er sjømannsyrket fortsatt et risikoyrke, selv om ulykkestallene varierer stort fra land til land.

Som avslutning kan vi merke oss en bevegelse mot at store passasjerfartøy også skal være «sin egen livbåt». Etter hvert nærmer cruiseindustrien seg så høye passasjerantall, at man på tross av all teknologi og øvelse innskrenker forventningene til at alle skal kunne evakueres over i livbåter. For de største cruise- og passasjerskipene bygget etter juli 2010, stilles krav om at de skal være «sine egne livbåter». De skal kunne komme seg til havn eller kunne ta vare på alle passasjerer til redningstjenestene ankommer.

Det var en myte at Titanic ikke kunne synke. Vi får håpe den ikke blir avløst av nye myter. ■

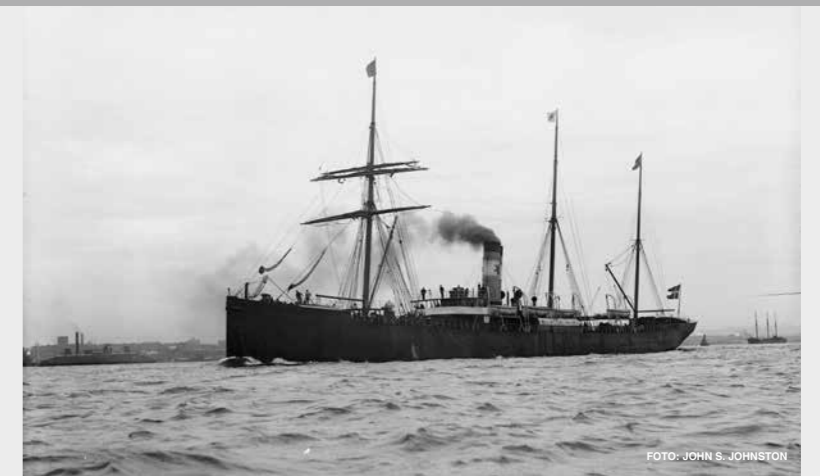


FOTO: JOHN S. JOHNSTON

Tragedien ved Rockall

I juni 1904 støtte det danskeide emigrantskipet D/S Norge på grunn ved Rockall, og sank i løpet av svært kort tid. Av de 727 passasjerene og besetningen på 68 omkom hele 635, – 224 av dem nordmenn. Dermed er dette fortsatt skipskatastrofen med størst antall omkomne fra Norge.

Også på D/S Norge var antallet livbåtplasser i overensstemmelse med reglement, men langt i underkant av totalt antall mennesker om bord (som på grunn av ulike tellemåter for barn også varierte mellom danske og norske oppgaver). Båten hadde over 800 «redningsbelter» og dessuten var løse benker, planker og luker godkjent som livredningsmidler.

Evakueringen var kaotisk og ytterst dramatisk. Dikteren Herman Wildenvey, den gang 19 år og en av de få overlevende, fortalte fra de skjebnesvangre minuttene: «Alle strømmet nå et dekk høyere opp og entret skipets syv eller åtte rednings-båter før de var kommet i davidene. De ble drevet ut av dem igjen med revolvere. Reglene om å redde kvinner og barn først druknet i panikk og skudd, og høye rop hørtes. Jeg var også borte ved dynge av ubrukelige rednings-belter, som folk stod og prøvde og kastet, prøvde igjen og bare spilte tiden med å prøve. Jeg oppgav rednings-beltene og forsøkte å komme i en båt. En av dem var firet ned i høyde med dekket hvor jeg stod, og jeg gjorde et byks opp i den. I det samme så jeg at den fyltes av langt flere folk enn den kunne bære, og jeg visste jeg måtte ut av den og om

bord igjen. Den var alt firt lavere enn dekket, men jeg sprang som en viskelærball opp på båttrippen og gjorde et byks på ny, inn mot dekket. Det var halsløs gjerning å komme opp den runde skips-siden, hvor rekken var tatt vekk. Og hadde jeg ikke blitt grepet av mange hender og revet om bord, hadde jeg glidd stille ned i sjøen og vært skyllet vekk.»

De relativt få som overlevde forliset i de fem livbåtene som kom på vannet, gjennomgikk store lidelser. En av båtene med 28 forhutlede passasjerer ble funnet et døgn etter forliset, for de andre var det fem-syv døgn på havet – tynnkledte, i noen tilfelle uten proviant, og med døde om bord.

Det var stor forbitrelse fra mange hold mot sjøforklaringene og den danske rettsaken, som endte med frifinnelse for rederi og kaptein (som overlevde). Den norske sjøfartsdirektøren Magnus Andersen arbeidet iherdig for at sikkerheten på passasjer- og emigrantskip skulle gjennomgå omfattende forbedringer som resultat av ulykken, men her møtte han mye motstand. Noe gjennomslag for endringer i den skala som Titanic ga støtet til, kom ikke ved denne korsveien. ■

Nye helsekrav:

Hva betyr det for deg?

Den nye forskriften om helseundersøkelser av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger trådte i kraft 1. juli i år. Det betyr endringer for sjømannslegeundersøkelsen.



Alf Magne Horneland
Leder
Sjøfartsdirektoratets fagnemnd for sjøfolk

Den nye helseforskriften baserer seg på internasjonale retningslinjer fra FNs arbeids- og sjøfartsorganisasjoner ILO (International Labour Organization) og IMO (International Maritime Organization). Disse retningslinjene er en kraftig forbedring av de gamle internasjonale retningslinjene fra 1997, og er så gode at Norge har valgt å implementere dem nesten uendret i den nye forskriften. Ettersom de er minimumskrav og bindende for alle ILO- og IMO-medlemmer,

ligger det nå til rette for at omtrent samme helsekrav kan bli etablert i alle medlemsstater.

SJØMANNSLEGEN ER FØRSTEINSTANSEN

Som arbeidstaker har du samme krav på saksbehandling hos sjømannslegen som du har hos Vegkontoret, Skatteetaten og NAV. Sjømannslegen er nemlig underinstans etter forvaltningsloven, og bestemmelsene om informasjon, medvirkning, begrunnelse for vedtak, klagerett og veiledning gjelder like sterkt for sjømannslegen som for andre offentlige instanser. Sjømannslegens vedtak kan sammenlignes med fylkesmannens vedtak i saker som gjelder helseerklæring for petroleumsarbeidere offshore. Dette er ikke nytt, men det er nyttig å vite for deg som er bruker av tjenestene.

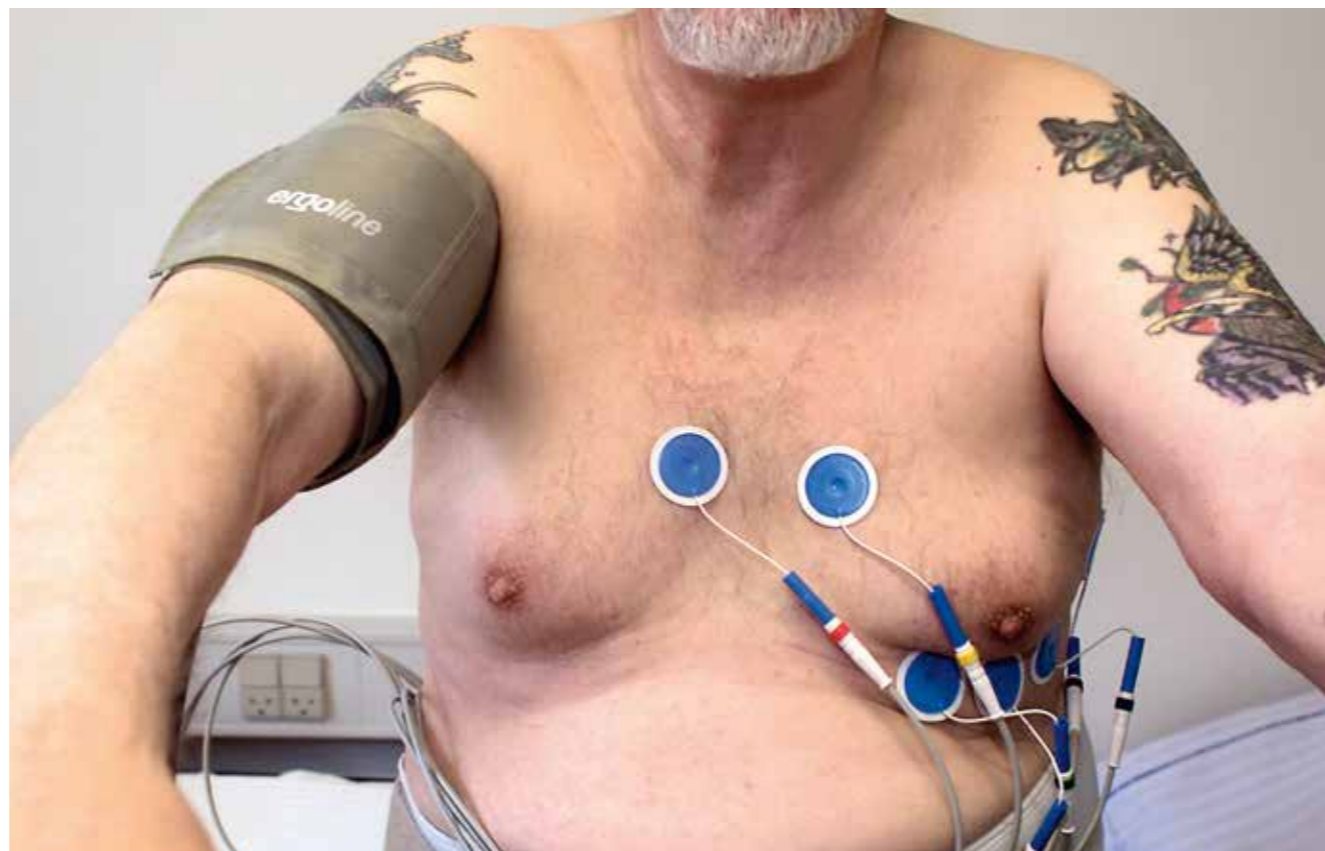
SJØMANNSLEGENS ANSVAR

Sjømannslegene har fått betydelig større ansvar. Absolutte og relative nektingsgrunner er borte. Sjømannslegen har rett og plikt til å fatte avgjørelse som førsteinstans, og det skal være forsvarlige vedtak som fattes. Vedtakene skal begrunnes medisinsk, og vise til hjemmel i forskriften. Skjønnsutøvelsen skal forankres i beste medisinske praksis og i regelverket.

Det vil meget snart bli utgitt en veiledning for å hjelpe sjømannslegene til å komme fram til lik vurdering. Det blir obligatorisk med kurs og med et kvalitetssystem, og Sjøfartsdirektoratet vil starte opp med tilsyn av sjømannslegenes virksomhet. Dette betyr at vi kan forvente større samsvar mellom avgjørelsene, og høyere kvalitet på sjømannslegenes arbeid framover.

KRAVENE TIL SYN OG HØRSEL

Disse kravene blir lempeligere enn de har vært før. Navigatorer vil nå behøve syn som tilsvarer det som kreves for å kjøre person-



bil. Kravene til fargesyn er uendret for navigatorer og er også innført for maskinister. Likevel kan det gjøres unntak for maskinister, dersom samlet syn ellers er normalt.

Når det gjelder hørsel, er det også enklere krav enn før.

MEDIKAMENTER

Det unaturlige skillet mellom A- og B-preparater og andre medisiner er tatt bort. Nå gjelder det at alle medisiner som kan påvirke reaksjonsevnen eller ha uønskede bivirkninger må vurderes av sjømannslegen. Alle som bruker medikamenter fast om bord på skip, må ha erklæring fra sjømannslegen om at det er tillatt å bruke disse medikamentene.

FYSISKE KRAV

Dersom det er grunn til å tro at arbeidstakeren ikke klarer å utføre alle arbeidsoppgaver, er det krav om fysisk testing. Dette kan for eksempel være aktuelt ved overvekt. BMI-grensen er ikke lenger en absolutt nektingsgrunn, men for å sikre at sjøfolk har nødvendig kapasitet, inntreffer det undersøkelses- og dokumentasjonsplikt for sjømannslegen allerede ved en BMI på over 30. Overvekt kan utgjøre et stort problem

HELSEKRAV: Overvekt kan være et problem for utførelse av jobben, og allerede ved en BMI på 30 har sjømannslegen plikt til å undersøke at arbeidstakeren har nødvendig kapasitet.

HEALTH REQUIREMENTS: Obesity could be a problem. If the employee's BMI is 30 or higher, the seafarer's doctor should examine whether this implies a safety risk.

FOTO: SONJA ISKOV, SCANPIX

ved evakuering. Det kan også bli et problem for det øvrige mannskapet om bord dersom svært overvektige personer blir hjelpeløse etter skade eller sykdom, og må forflyttes av andre.

MEDISINSKE TILSTANDER

Listen over medisinske tilstander er blitt mye lengre. Den inkluderer likevel ikke alle mulige kjente medisinske diagnoser. Dersom diagnosen ikke finnes i listen, betyr ikke det nødvendigvis at den er tillatt om bord.

>>>

New Health Requirements:

How will they affect you?

The new Regulations on medical examination of employees on Norwegian ships and mobile offshore units, which entered into force on 1 July this year, will involve changes for the medical examinations of seafarers.

The new Regulations are based on the international guidelines from the UN agencies IMO (International Maritime Organization) and ILO (International Labour Organization). These guidelines represent a substantial improvement on the previous WHO/ILO Guidelines from 1997, and have been implemented into Norwegian legislation practically unchanged. Being minimum requirements and binding for all ILO and IMO members, they will help pave the way for equal health requirements in all member states.

ADMINISTRATIVE AGENCY

It is useful to know that the seafarer's doctor is bound by the same rules of procedure as other public bodies, since the seafarer's doctor is considered a subordinate instance under the Public Administration Act and the doctor's decision is made on behalf of the Norwegian Government. This gives you as an employee the right to receive information and guidance from the doctor regarding the administrative proceeding, e.g. the justification for a decision, as well as the right to appeal.

RESPONSIBILITY OF THE DOCTOR

The seafarer's doctor has now been given more responsibility. Absolute and relative contraindications are now history, and the doctor shall make decisions which are justifiable both medically and legally. Clinical judgements shall be based on best medical practice as well as the Regulations.

Doctors will have to attend a mandatory course and have a quality system in place. The NMA will audit the practice of the seafarer's doctors, both home and abroad, and a guide for the seafarer's doctor will soon be published, which should aid the doctors in reaching similar decisions.

These measures mean that we can

expect more consistent decisions among doctors and increased quality of the doctors' work.

VISION AND HEARING

The requirements for vision will be more lenient than previously. Navigators will now need to have combined distant vision of 0.5 on both eyes, which compares to the requirements for driving a car in Norway. Colour vision requirements remain unchanged for navigators, but new colour vision requirements have been added for engineers. Exceptions for engineers may be made, however, if combined vision otherwise meets the requirements of the STCW Table A-VI/9.

Hearing requirements are also more lenient than before.

MEDICATIONS

The old division between drugs with restricted prescription and drugs with regular prescription has been removed. According to the new Regulations, all medicines which could influence reaction time or have other adverse side effects now need to be assessed by the seafarer's doctor.

All employees using medicines regularly, must carry a declaration from the seafarer's doctor that use of the medication is allowed.

PHYSICAL REQUIREMENTS

Physical testing is required if there is reason to believe that an employee cannot carry out all his or her duties. This may for instance be the case with obesity, which could represent a problem in cases of evacuation, if the seafarer needs assistance due to injury or illness. BMI alone, however, is no longer reason enough to declare an employee unfit. Instead, the doctor has a duty to examine and record the physical ability of all employees whose BMI is over 30, or on suspicion of reduced physical ability.

>>>

Sjømannslegen skal i slike tilfeller foreta en vurdering, der man sammenligner med andre tilstander, og gjøre en risikovurdering av situasjonen.

NYE ERKLÆRINGSTYPER

Helseerklæringer kan gis begrensning i tid, stilling, fartsområde eller lignende, og det kan settes spesielle vilkår.

Sjømannslegen kan utstede midlertidig udyktighetserklæring dersom han mottar opplysninger som gir grunn til å tro at en arbeidstaker om bord på et skip ikke fyller helsekravene. Dette vil da gjelde til vedkommende kan bli undersøkt av en sjømannslege.

Dersom udyktigheten antas å vare mindre enn to år, utstedes foreløpig udyktighetserklæring. Dersom den forventes å vare mer enn to år, utstedes permanent udyktighetserklæring.

KLAGE OG SØKNAD OM FRAVIK

Dette er som før. Vi forventer en økning i antall klagesaker og en nedgang i søknader om fravik, ettersom sjømannslegen nå har større ansvar og selv kan fatte avgjørelse i saker som tidligere kom til fagnemnda. Fagnemnda har allerede lagt seg på minimumskravene fastsatt i STCW-konvensjonen og kan ikke gå under dem. ■

MEDICAL CONDITIONS

The new list of medical conditions is much longer than the previous one. However, it still does not include all known medical diagnoses. In cases where the diagnosis is not found in the list, the doctor needs to carry out a risk assessment for that individual case by comparing it to other conditions and considering it with due regard to the overall objective – the safety of seafarers, crew and ship.

NEW FORMS

Medical certificates may be limited in time, restricted to trade area, capacities on board, etc., or specific terms may be given.

A provisional declaration of unfitness may be issued if the doctor receives information indicating that the employee no longer satisfies the health requirements. Such a declaration will be valid until the employee can be examined by a seafarer's doctor.

A temporary declaration of unfitness may be issued if the unfitness is likely to last for less than two years. Otherwise, a permanent declaration of unfitness will be issued.

APPEAL AND APPLICATION FOR EXEMPTIONS

These rules have not changed. However, due to the change in the Regulations, the Appellate body expects a reduction in applications for exemptions, and an increase in appeal cases. ■

Rekordsommar:

Fleire fritidsbåtulykker?

Talet på personar som har omkomme ved bruk av fritidsbåt i første halvår er omlag som i fjor. Men den rekordvarme sommaren i år kan gje ein auke når tala for heile året er klare.



Dag Inge Aarhus
Kommunikasjons-
direktør
Sjøfartsdirektoratet

I løpet av dei første seks månadane omkom ti personar i samband med bruk av fritidsbåt i Noreg. Alle dei omkomne var menn, og gjennomsnittsalderen var 50 år. Berre to av dei omkomne er stadfesta til å ha brukt flyte-

vest.

– Dette er med på å forsterka kor viktig budskapet er, som vi har kome med fleire år no, at alle bør bruka flytevest når dei er ute i opne fritidsbåtar, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Han peikar òg på at målgruppa for denne budskapet tydeleg viser igjen i statistikken over dei som misser livet i fritidsbåtulykker. Sjølv om tala på årsbasis

har vore stabile dei siste åra, fryktar sjøfartsdirektøren at rekordvarmen i sommar vil gje ein auke i ulykkesstatistikken for fritidsbåtar.

– Vi ser at det har vore mange drukningsulykker i juli, mykje grunna det gode sommarveret i år, og eg er bekymra for om dette òg vil gje utslag i fritidsbåtstatistikken, seier Akselsen.

Likevel håpar sjøfartsdirektøren at folk har kosa seg på sjøen i sommarmånadane, og at budskapet om å bruka vest og å vise aktsemd har bidrege til færre ulykker.

– Det skal vera fint å vera på sjøen, og folk skal kunna slappa av og kosa seg. Tek ein nokre enkle forholdsreglar, så kunne nok mange ulykker vore unngått – og i alle fall ikkje fått tragisk utfall, seier han.



BRUK VEST! Fleire kunne redda livet dersom dei hadde brukt flytevest, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.
FOTO: STEINAR HAUGBERG

UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

BESØK VÅR
WEB-SIDE



Markom

Besøk vår nettside eller ring oss:
www.markom.no

Post- og besøksadresse: Markom Uniformer AS, Akershusstranda 23, N-0150 Oslo
Tlf: 915 13 079 • 21 92 10 92 • Fax: 94 77 24 31 • post@markom.no • Org. 992 755 482

Se detaljer og komplett utvalg på www.markom.no

BRM og ERM kurs i Tromsø

Arcos er nå i gang med Bridge Resource Management (BRM) og Engine Resource Management (ERM) kurs godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

Uke 44: 29. – 31. oktober
Uke 49: 3. – 5. desember
Uke 50: 10. – 12. desember
Uke 51: 17. – 19. desember

Kurspris: Kr. 21 000

Arcos har konkurransedyktig hotellavtale som kursdeltakere kan benytte seg av.

For nærmere info og påmelding kontakt Arcos Senior rådgiver 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 sikkerhetssenter.

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.

For ytterligere informasjon se www.arcos.no

ARCOS

The Norwegian Sea Health Conference:

Towards international consensus on medical certificates

The new ILO/IMO Guidelines on medical examinations of seafarers will probably lead to more comparable standards for the seafarers' medical certificates.



Alf Magne Horneland
Director
Norwegian Centre for Maritime Medicine

An international consensus on medical certificates may be well within reach in a few years' time, according to the 90 participants from all over the world who gathered for the Norwegian Sea Health Conference, which took place in Bergen this August.

EXPECTATION

Various possibilities and challenges were discussed from different points of view at the conference. Milhar Fuazudeen from the International Maritime Organization (IMO) expressed optimistic views on the possibilities. The "should" in the STCW B-code could be converted to "shall" in the future, and recommendations in the B-code could be converted to obligations in the A-code.

Professor Tim Carter from the Norwegian Centre for Maritime Medicine (NCMM) followed up, saying that we should convert the medical guidelines to medical standards. The view was supported from Brandt Wagner of the International Labour Organization (ILO), who also said that the guidelines was an interpretation of the health requirements of the Maritime Labour Convention, and that this is more than a recommendation—indeed, it is more like an expectation from the ILO that the guidelines should be adhered to.

COOPERATION

In contrast to these optimistic views, stands the fact that despite ratifications and the fact that the Guidelines have been publicly available for several years, only a few nations have implemented them. In addition, central officials from various seafaring countries do not really know them well.

At present, there is however, a promising cooperation between Norway, Denmark, the Netherlands and the UK, where the maritime administrations intend to reach mutual approval of certificates, mutual recognition of doctors, and a common approach towards competence, training and quality assessment of the doctors. This may lead the way for other countries. Belgium and Finland have already expressed their interest and others may follow.

All stakeholders would benefit from this development. Common medical standards, common competence and training requirements and comparable QA systems, would be a necessity, should a common approval of doctors become a reality.

Looking towards the future, it is realistic to reach the high

goals of the conference in a stepwise way, starting with the co-operation between the countries around the North Sea.

DOCTORS' MEETING

This year, the conference was preceded, for the first time, by the NMA/NCMM Approved Doctors' Meeting. The meeting between the Norwegian Maritime Authority (NMA) and the approved doctors is planned to be a yearly event, open to all approved doctors within and outside Norway.

According to Torbjørn Husby of the NMA, the meeting was a great success. The new Norwegian regulations, which entered into force 1 July this year, will give the approved doctors more freedom to decide—and consequently a greater responsibility as well.

— Meetings like this, will be a necessity in the future, Husby said. ■



OPTIMIST: Milhar Fuazudeen from the International Maritime Organization (IMO) was optimistic regarding the possibility of reaching a consensus on medical certificates.

FOTO: ARNE ULVEN



DOCTORS' MEETING: Ilona Denisenko, Norwegian seafarer's doctor in Moscow with Torbjørn Husby of the Norwegian Maritime Authority (right) and Alf Magne Horneland of the NCMM.

FOTO: ARNE ULVEN



Maritime kurs i Vestfold

Høgskolen i Buskerud og Vestfold er sentralt plassert på Østlandet og har den største og mest komplette maritime utdanningen i Norge.

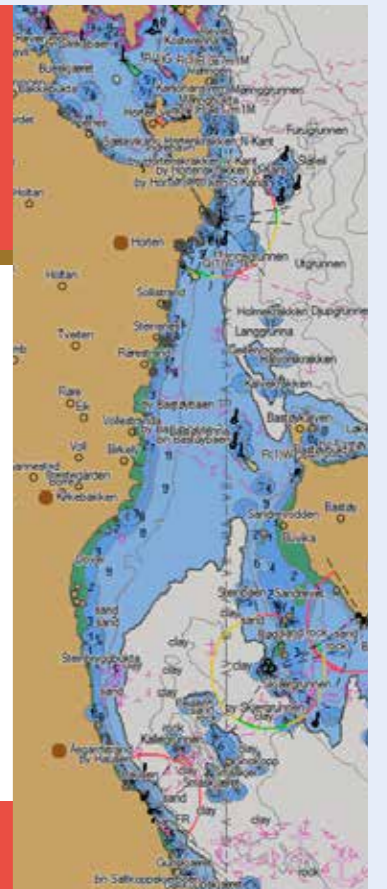
Vi tilbyr høyt kvalifiserte instruktører og en topp moderne simulatorpark.

Vi arrangerer:

- BRM og ERM kurs
- ECDIS produktspesifikke kurs for TECDIS, MARIS og Transas
- IMO ECDIS kurs ihht. STCW2010
- GMDSS kurs
- Rederispesifikke RAS kurs inkl. BRM/ERM for seismikk
- Skreddersydde kurs og simulatortrening for ethvert behov

www.hbv.no/training

training@hbv.no



Sjøfartsdirektoratet på Posidonia:

Promoterte Norge som flaggstat

En av verdens største maritime messer, Posidonia i Athen, gikk av stabelen 2-6 juni i år. Det var stor pågang med besøkende til Sjøfartsdirektoratet, som var på plass med egen stand og delegasjon.



Anders Norheim
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

– Jeg har deltatt på mange shippingmesser, også to ganger tidligere her på Posidonia, men aldri har jeg opplevd en så stor tilstrømning til vår stand, forteller en begeistret seksjonssjef Ole Kamlund i Skipsregistrene.

Tusenvis av norske flagg i form av bærenett bidro sterkt til at messeområdet i år ble farget rødt, hvitt og blått, og gjorde sitt til at de norske fargene ble svært synlige.

MANGE BESØKENDE

Å ha en norsk delegasjon på Posidonia er et ledd i arbeidet med å promotere Norge som flaggstat, og det er i første rekke det åpne registeret, NIS, som presenteres.

– Det anses som viktig å være til stede på messer som Posidonia, både for å tiltrekke ny tonnasje til registeret, og for å vise redere som allerede bruker norsk flagg at vi er aktivt med i viktige fora for næringen, sier Kamlund. – Konkrete henvendelser fra potensielle kunder så vel som eksisterende, viser at vår tilstedeværelse i Hellas er berettiget, mener han.

Rederier, driftsselskaper, agenter, leverandører, finansinstitusjoner og verft fra hele verden er representert på Posidonia, deriblant mange norske aktører. Sjøfartsdirektoratet hadde stand på den norske paviljongen, koordinert av «Norske maritime eksportører».



PROMOTERER NORSK FLAGG: Daværende kommunikasjonsdirektør Eilif Fjon (fra venstre), senioringeniør Torstein Dale Selsås, kommunikasjonsrådgiver Hedda Grip Vikse, rådgiver Anders Norheim, senioringeniør Veronica Haugan og seksjonssjef Ole Kamlund.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

– Vi har valgt å være på denne paviljongen fordi vi tror at vi vises bedre under en felles paviljong, sier Kamlund.

Totalt var det over 1850 utstillere fra 93 land til stede, og over 19 000 besøkende var innom messeområdet. Blant alle besøkende var det en god del representanter fra norske og utenlandske rederier og managementselskaper.

STOR KONKURANSE

Det var totalt 28 ulike skipsregistre representert på Posidonia, og konkurran-

sen om å sikre seg internasjonal tonnasje er hard.

– Som et internasjonalt åpent register, er det ingen grunn til at NIS ikke skal kunne tiltrekke seg mer internasjonal tonnasje. Registeret har per i dag hovedtyngden blant norske redere, men konkurransedyktige vilkår, kvalitetssterke tjenester og oppdaterte regelverk, tilsier at NIS absolutt burde kunne tiltrekke seg flere internasjonale rederier – også greske, mener Ole Kamlund.

Hellas har varslet en stor satsing på

nybygging av skip de kommende årene. I en vanskelig økonomisk tid, satses det hardt på den maritime næringen. Det er ventet levering av 370 skip til greske eiere innen 2016, og det er naturligvis stor interesse blant verdens skipsregistre for å få denne tonnasjen.

– Hellas er fra før en av verdens største skipseiende nasjoner, og det sier seg selv at svært mye av det som skjer i næringen, skjer herfra, sier Kamlund, som syntes det var spesielt hyggelig å få hilse på representanter fra det greske rederiet TMS Ltd, som i 2013 valgte NIS-flagg på sine nye offshore skip. Det var totalt seks skip, og de vurderer nå å øke denne flåten.

ALLE VIL HA: Posene med det norske flagget på var svært populære. Veronica Haugan fra Sjøfartsdirektoratet (til venstre) var med på å dele ut flere tusen av dem.

FOTO: HEDDA GRIP VIKSE

Det har tradisjonelt sett vært få greske redere i NIS, men disse skipene viser at det finnes muligheter for et nytt segment i den norske flåten I dette tilfellet var det blant annet den norske ekspertisen innen offshore, som var avgjørende for rederiets valg av flagg.

– De greske rederne uttrykte stor tilfredshet med flaggstaten så langt, og i lys av dette, er vår tilstedeværelse i Hellas svært relevant, mener Kamlund.

MILJØHENSYN

Internasjonalt er interessen for Norge stor, noe også pågangen under utstillingen viste.

– Ikke bare er aktørene interesserte i å lære mer om den norske sjøfartsadministrasjonen, men vi merket også stor interesse fra aktører som ønsker tilgang til det norske markedet, sier Kamlund. – Som myndighet formidler ikke Sjøfartsdirektoratet direkte kontakt med private aktører, men vi kan for eksempel fortelle om de norske klyngene, og veilede videre for å komme i kontakt med disse.

LNG er et tema som ofte blir nevnt i diskusjoner om det norske markedet, og som legges merke til internasjonalt. Grønn og energieffektiv drift av skip var et av de store temaene under messen, og bruk av naturgass som drivstoff blir ofte trukket frem. Sjøfartsdirektoratet har høy internasjonal ekspertise på dette området, og dette blir lagt merke til.

SAMARBEID MED UTENRIKSTJENESTEN

Den norske ambassadøren til Hellas, Sjur Larsen, var flere ganger innom den norske standen. Flere internasjonale registre har valgt å åpne lokale kontorer rundt om i verden, men i den norske modellen bruker man de ambasadene og konsulatene som Norge har etablert.

– Et godt samarbeid med disse er derfor svært viktig for at sjøfartsadministrasjonen skal fungere, poengterer Kamlund. – Den greske ambassaden og konsulatene i landet er gode eksempler på et vellykket samarbeid, sier han.



Selv om det ikke var noe offisielt arrangement mellom ambassaden og direktoratet under messen, er det flere fora der samarbeid er aktuelt. Blant annet skal ambassaden utover høsten presentere norske aktører for den greske næringen, og da kan det blant annet være aktuelt for Sjøfartsdirektoratet å bidra.

FØLGER OPP

Dette er fjerde gang Sjøfartsdirektoratet er representert på Posidonia.

– I år gikk vi helt tom for alt informasjonsmateriell å dele ut, forteller Kamlund. – Heldigvis besto delegasjonen av dyktige folk som kunne svare på de mange ulike spørsmålene om ting som regelverk, påtegning av sertifikater og godkjenning av classeselskaper.

Målet er å kunne besvare så mange typer henvendelser som mulig, forteller han, og eventuelt følge opp per e-post eller telefon dersom henvendelsen gjelder et område som delegatene ikke har kompetanse på.

– I ettertid vil Sjøfartsdirektoratet avholde kontaktmøter med noen av rederiene vi møtte, sier han. – Mange spurte om innflagging til NIS, og vi har hatt flere rederier som sier de ønsker besøk av oss for å diskutere overgang til norsk flagg. ■

The Norwegian International Ship Register (NIS):

April, May, June and July 2014

This four month period yielded a total of 25 new registrations in the Norwegian International Ship Register (NIS). With as many as 32 deletions during the same period, the NIS register ended up with a total of 519 ships with a GRT of 13,363,602 at the beginning of August 2014.



HÖEGH JACKSONVILLE: The vessel was registered in NIS in April this year.

PHOTO: HÖEGH AUTOLINERS.



Tone Olsen Risnes
Senior Adviser
Department of Ship
Registration
NMA

17 of the 25 new registrations were newbuildings, eleven of which were built in Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. The remaining newbuildings were built in Japan, Romania and the Republic of Korea. Once again, supply ships for platforms constituted the greatest number of new registrations.

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN APRIL 2014

FAR SIRIUS – LAPG7 – IMO 9659074
Newly built supply ship for platforms. The vessel was built by Vard Group AS, Tomrefjord, 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).

SIEM MOXIE – LARE7 – IMO 9676216
Newly built supply ship for platforms. The vessel was built by Fjellstrand AS,

Omastrand, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, the ship was registered with the NIS.

BOW TRAJECTORY – LARX7 – IMO 9669873

Newly built chemical/ oil tanker. The vessel was built by Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., South Korea, and registered with the NIS upon completion and delivery.

FAR STAR – LJPR3 – IMO 9194103
Supply/ tender ship for platforms, transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

OLYMPIC BOA – LFIP3 – IMO 9682148
Newly built supply/ tender ship for platforms. The vessel was built by Kleven Verft AS, Ulsteinvik, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, the ship was registered with the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR) and, immediately thereafter, transferred to the NIS.

ISLAND PRIDE – LARK7 – IMO 9630547
Newly built crane vessel/ floating crane.

The vessel was built by Vard Group, Brevik, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, the ship was registered with the NIS and, thereafter, transferred to the Bahamas.

STAR LYSEFJORD – LAQQ7 – IMO 9616840

Newly built container ship. The vessel was built by Hyundai Mipo Dockyard Co.Ltd., Ulsan, South Korea. Upon completion and delivery, the ship was registered with the NIS.

PACIFIC LEADER – LASO7 – IMO 9648362

Newly built supply/ tender ship for platforms. The vessel was built by Japan Marine United Corp., Maixuru, Japan. Upon completion and delivery, the ship was registered with the NIS and, shortly thereafter, transferred to Singapore.

HÖEGH JACKSONVILLE – LATA7 – IMO 9673379

Newly built vehicle carrier. The vessel was built by Daewoo Mangalia Heavy Industries, Mangalia, Romania and registered in the Romanian Shipbuilding Register during the construction period. Upon

completion and delivery, the ship was transferred to the NIS.

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN MAY 2014

BILLEFJORD – LJSC3 – IMO 8415500

Passenger ship transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR), and back again, shortly afterwards.

SIEM SPEARFISH – LARS7 – IMO 9676280

Newly built crane vessel. The vessel was built by Vard Group AS, Brattvåg, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, the vessel was registered with the NIS.

OCEAN STAR – LASN7 – IMO 9667241

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

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN JUNE 2014

BOW HARMONY – LAUC7 – IMO 9379909

Chemical tanker, transferred from the Panama Ship Registry.

BOW TRIBUTE – LARU7 – IMO 9669885

Newly built chemical tanker. The vessel was built by Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., South Korea, and registered with the NIS upon completion and delivery.

ISLAND DRAGON – LARD7 – IMO 9645968

Newly built supply ship for platforms. The vessel was built by Vard Group AS, Brevik, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, the vessel was registered with the NIS and, thereafter, transferred to the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

NORMAND REACH – LASF7 – IMO 9687241

Newly built supply ship for platforms. The vessel was built by Vard Group AS, Aukra, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, the vessel was registered with the NIS and, immediately thereafter, transferred to the Isle of Man Ship Registry.

NORMAND TITAN – LDEL3 – IMO 9371385

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

STOVE CALEDONIA – LAUH7 – IMO 9425954

Cargo ship, transferred from the Panama Ship Registry.

STRIL SERVER – LARP7 – IMO 9665047

Newly built supply ship for platforms. The vessel was built by Simek AS, Flekke-

fjord, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, the vessel was registered with the NIS.

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN JULY 2014

FAR SUN – LASE7 – IMO 9665786

Newly built supply/tender ship for platforms. The vessel was built by Vard Group AS, Tomrefjord, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, the vessel was registered with the NIS and, immediately thereafter, transferred to the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

HUSVIK HUGIN – LAUF7 – IMO 4544119

Tug/salvage ship, previously owned by the Finnish Boarder Guard. Accordingly, she was not registered with the Finnish Register of Ships prior to entry into the NIS.

HUSVIK MUNIN – LAUG7 – IMO 4544092

Tug/salvage ship, previously owned by the Finnish Boarder Guard. Accordingly, she was not registered with the Finnish Register of Ships prior to entry into the NIS.

ISLAND PERFORMER – LARQ7 – IMO 9682045

Newly built supply ship for platforms. The vessel was built by Ulstein Verft AS, Ulsteinvik, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, the vessel was registered with the NIS.

SIEM STINGRAY – LARR7 – IMO 9676292

Newly built crane vessel. The vessel was built by Vard Group AS, Brattvåg, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, the vessel was registered with the NIS. ■

NOR-registeret har nådd en ny topp

Det ordinære registeret har hatt en positiv utvikling over mange år. Den 27. juni i år telte registeret, for aller første gang, over 18 000 fartøy.



Tone Olsen Risnes
Seniorrådgiver
Skipsregistrene
Sjøfartsdirektoratet

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

STATUS

I april ble det registrert 59 nye fartøy, 26 færre enn samme måned året før. Det ble samtidig slettet 25 fartøy, mot 14 i april 2013.

Antallet nyregistreringer tok seg litt opp i mai og endte på 83, mot 103 i mai i fjor. Samme måned ble det slettet 20 fartøy, fire færre enn i mai 2013.

Et høyt antall nyregistreringer preget også juni, og den 29. viste tallet 97 nye fartøy, mot 105 i samme måned i 2013. Slettelser avtok sterkt og endte, per samme dato, på 18, mot 49 i juni 2013.

18 000 REGISTRERTE FARTØY

Til tross for kontinuerlige oppdateringer av registeret overgår antallet nyregistreringer slettelserne. Som et resultat får vi et stadig mer oppdatert og à jour register med flere og flere fartøy.

I april 2012 telte NOR-registeret 16 643 fartøy. Den 27. juni i år var dette tallet kommet opp i hele 18 018.

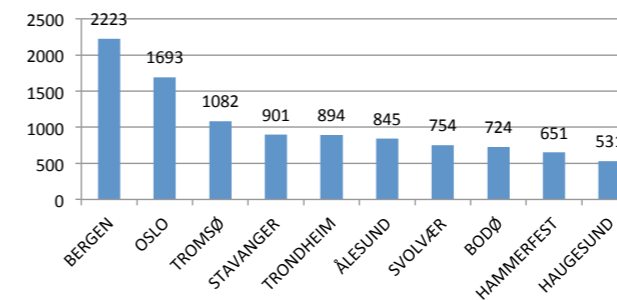
Per april 2012 utgjorde handelsflåten NOR 891 av fartøyene i NOR flåten. Ved utgangen av juni 2014 er dette tallet redusert med 7 til 884.

Handelsflåten omfatter skip på 100 bruttotonn og over, med et par unntak.

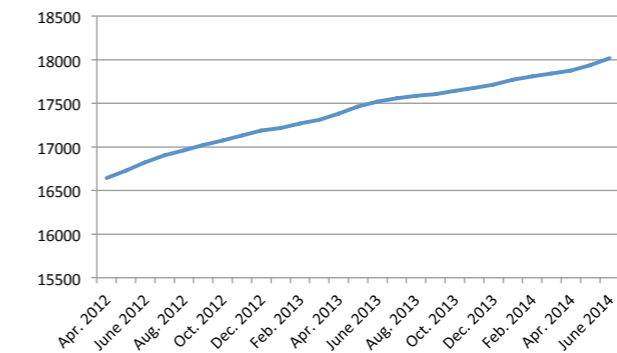


NYREGISTRERT: Denne flotte båten ble registrert i NOR den 24. juni i år. En uke senere fikk den ny eier og nytt navn – «Northern Light».

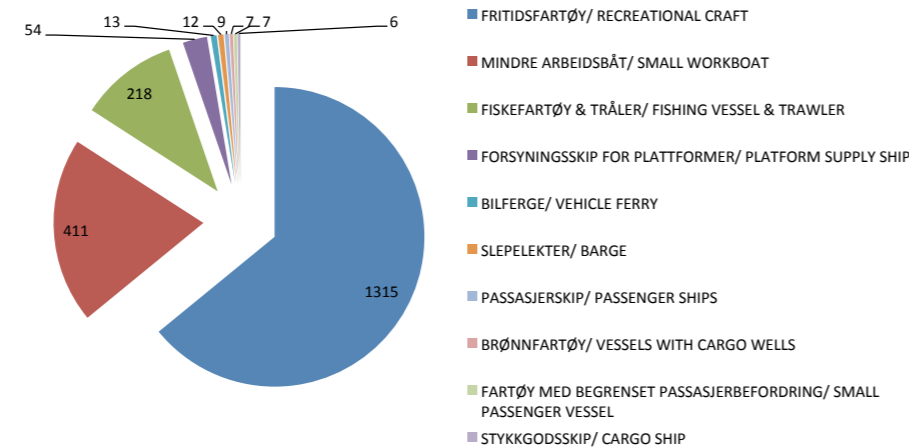
NEWLY REGISTERED: This pleasure craft was registered in NOR on 24 June. One week later, it got a new owner and a new name – «Northern Light». FOTO: HANABRYGGENE BÅTSERVICE AS



NOR flåten pr. juni 2014 fordelt på hjemsted.
NOR fleet per June 2014 according to most used home port.



UTVIKLING: NOR-flåten fra april 2012 til 29. juni 2014.
DEVELOPMENT: NOR fleet from April 2012 to 29. June 2014.



NYREGISTRERINGER: NOR april 2012 – juni 2014, fordelt på de største fartøytypene.
NEW REGISTRATIONS: April 2012 – June 2014 by major vessel types.

Blant unntakene finner vi fartøy definert i Sjøfartsdirektoratets kategorier for fiskefartøy, spesialskip og diverse.

Fritidsfartøy utgjør fortsatt hovedvekten av nyregistreringene, etterfulgt av mindre arbeidsbåter, fiskefartøy og deretter

for forsyningsskip for plattformer.

OSLO OG BERGEN ØKER MEST

Siden januar i år har de to mest brukte hjemstedene i

Norge økt med til sammen 70 fartøy. Oslo har fått tilført 40 nye fartøy, mens Bergen har fått 30. Listen over de ti mest brukte hjemstedene er fortsatt uendret, og har beholdt sin interne rangering. ■

Norway's domestic NOR register has reached a new peak

The register has experienced a positive development over the course of many years now and reached a new all time high on 27 June: For the first time ever the register counts more than 18,000 vessels.

All vessel types navigating along the Norwegian coastline are represented in our domestic register. Vessels of 15 meters and upwards are subject to mandatory registration, whereas vessels of less than 15 meters are entered into the register on a voluntary basis.

STATUS

In April 2014 59 new vessels were entered into the NOR register, 26 fewer than during the same period the previous year. At the same time 25 vessels were deleted, compared to 14 in April 2013.

The number of new registrations increased in May and ended at 83, against 103 in May last year. 20 vessels were deleted this month, four less than in May 2013.

June was also characterized by a high number of new registrations, 97 as per the 29th, compared to the 105 in June 2013. The number of deleted vessels decreased from 49 in June 2013 to 18 in June 2014.

18,000 REGISTERED VESSELS

Despite continuous updates to the register, the number of new registrations exceeds the number of deletions. As a result, we have an even more current and up-to-date registry with more and more vessels.

In April 2012 the NOR register counted a total of 16,643 vessels. On 27 June this year this total had increased to as many as 18,018 vessels.

Per April 2012 891 of the NOR-registered vessels sorted under the merchant fleet. By June 2014 this number has been reduced by 7 to 884. 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 for example not included in this fleet.

THE GREATEST GROWTH

Since January this year the two most used home ports in Norway; Oslo and Bergen, have enjoyed a total of 70 new registrations. 40 new vessels have been registered in Oslo and 30 in Bergen. The ten most commonly used home ports have remained unchanged since June 2013 and the list has also retained its internal ranking. ■

Elektroniske kart:

Vær bevisst på tekniske og menneskelige faktorer!

Det er mange faktorer som påvirker en seilas – både menneskelige og navigasjonstekniske. Navigatøren må være klar over dem alle.



Odd Sveinung Hareide
Fagleder, elektronisk navigasjon
Sjøforsvarets Navigasjonskompetansesenter

Målsettingen med papirløs navigasjon er å trygge seilasen samt å lette arbeidsmengden. Elektroniske kartsystemer (ECDIS) er i så måte uvurderlige hjelpemidler for navigatøren.

Overgangen fra papirkart til elektroniske kart og kartsystemer har vært en revolusjon i den maritime verden. Dette stiller imidlertid også nye krav, for elektroniske kartsystemer er komplekse og krever større systemforståelse fra navigatøren enn hva bruken av papirkart gjorde. Dersom elektroniske kartsystemer blir brukt riktig, er de til god hjelp, men ved feil bruk vil det kunne oppstå farlige situasjoner.

Det er en rekke faktorer som påvirker seilasen, og disse må navigatøren være klar over. Det dreier seg, foruten menneskelige faktorer, om fire navigasjonstekniske pilare.

KARTGRUNNLAG

Det er viktig at navigatøren har kjennskap til kartgrunnlaget som benyttes. Relevante spørsmål kan være:

- Er databasen min oppdatert?
- Seiler jeg på ENC («Electronic Navigational Chart» – vektorkart) eller RNC («Raster Navigational Chart» – skannede kart)? Hvilken innvirkning har dette når jeg bruker ECDIS i navigasjonen?



MENNESKELIG FAKTOR: Navigatøren er ikke alene på broen, og god kommunikasjon er nøkkelen til et godt bromiljø. FOTO: FORSVARET

- Viser kartet i nominell skala, eller er det over-/underskalert?
- Hvilken CATZOC («Category of Zone of Confidence» – angivelse av datakvalitet i ENC) gjelder der jeg er nå? Hva med der jeg skal? Hva betyr dette for meg?
- Er P/T-rettelser (Preliminary/Temporary) gjort? Var dette automatisk eller manuelt?

- Er oppsettet tilpasset situasjonen? Forskjellige situasjoner under seilas fordrer forskjellige oppsett. Andre i broteamet kan se på ECDIS av mange forskjellige grunner, og navigatøren må være bevisst at oppsettet derfor bør være deretter.

SENSOR/SYSTEM

Med dagens integrerte brosystemer er sensor- og systemintegrasjon vanlig, og

mange integrerte brosystemer på markedet er svært komplekse. Det er viktig at navigatøren har en forståelse for hvordan systemet er bygget opp, og hvilke sensorer det elektroniske kartsystemet benytter seg av.

Det er også viktig å ha et forhold til muligheter og begrensninger med de ulike sensorene, samt å vite hvilken redundans og integritet de ulike systemene har. Spesielt posisjonssensor, headingssensor og fartssensor er essensielle

Navigasjonstekniske faktorer				Menneskelige faktorer
Kartgrunnlag	Sensor/System	Type automasjon	Kontrollmode	Bromiljø
Sist oppdatert? ENC or RNC? Målestokk? CATZOC? T/P-rettelser? Tilpasse oppsett under seilas	Sensor: Posisjonssensorer Headingssensorer Fartssensorer Dybdesensor Andre sensorer System: Signaldistribusjon Konsollkonfigurasjon Redundans Integrasjon mot andre system ECDIS HW/SW	Autopilot: Bærestyring Waypoint-styring Heading-styring Course-styring Curved EBL Manuell Norman: Rorordre	Følgemodus? Trafikk? Lyst/Mørke? Sikt? Se ut i 3-modus: Optisk Radar Kombinasjon optisk/radar	Rolleavklaring Kommunikasjon Situasjonsbevissthet Søvn Aktivhetsnivå Forberedelse Forventninger Hunns/Veremåte Alder/Grad Arbeid i team Støtte hverandre i teamet Fokus på nåværende rolle

FAKTORER SOM PÅVIRKER. Navigatøren må kjenne både muligheter og begrensninger for sitt eget fartøy, for kompleksitet og tekniske løsninger kan variere sterkt.

sensorer som navigatøren må vite hvordan fungerer.

Hvis for eksempel GPS benyttes som primær posisjonssensor, så er det viktig å være bevisst systemets muligheter og begrensninger – om det er differensielt, hva nøyaktigheten er og så videre.

TYPE AUTOMASJON

Navigatøren må ha et forhold til grad av automasjon som benyttes under seilas. Avhengig av automasjonstype vil fartøyet ha ulik oppførsel for eksempel ved avvik fra planlagt rute. I bærestyring søker fartøyet å følge den planlagte ruten, mens waypoint-styring kun søker til valgte waypoint uavhengig av hvor ruten går.

Navigatøren må vite hvordan de ulike automasjonstypene fungerer, samt være bevisst begrensningene i systemet. Det kan for eksempel være minimum-tørnradius som ligger i autopiloten. Det er også viktig at navigatøren vet stoppedistansen, slik at man alltid kan gripe inn for å stoppe fartøyet, uavhengig av automasjonstype.

KONTROLLMODE

Det må være tydelig for navigatøren og for navigasjonsteamet hvilke kontrollmode

det seiles i. Det er viktig at navigatøren behersker seilas både ved hjelp av optiske prinsipper og med radarprinsipper, og at de ulike navigasjonsprinsippene benyttes på hver vakt. Man kan også seile i en kombinert optisk-/radar-mode, der man benytter seg av både optiske og radarprinsipper for å gjennomføre en effektiv og sikker seilas på et elektronisk kartsystem.

På grunn av sensorenes mulighet for degradering og feil, er det viktig at de kontrolleres av navigatøren ved hjelp av optiske og konvensjonelle kontrollmetoder for å hindre farlige situasjoner.

BROMILJØ

Bevissthet om disse fire navigasjonstekniske pilarene bidrar sterkt til situasjonsbevissthet i forhold til den kompleksiteten vi finner på moderne broer i dag. I broteamet finnes flere mennesker enn bare navigatøren selv, og bevisstheten må sitte likt hos alle i teamet for maksimal prestasjon.

Hovedmålsettingen til pilaren bromiljø er at besetningen lærer å kommunisere riktig for å redusere risiko og unngå ulykker. Det er avgjørende at mellommenneskelige barrierer ikke stopper for eksempel en underordnet fra å henvende seg til en overordnet for å gi viktige be-

>>>

skjeder. Flere uhell og nestenuhell er forårsaket av at rangordninger og gradssystemer har skapt barrierer.

Betydningen av å være uthvilt, fokusert, og «å være tilstede» i rollen som navigatør, har også vist seg å være kritisk. Den primære hensikt med fokuset på menneskelige faktorer er å unngå misforståelser og å forstå viktigheten av god rolleavklaring for å unngå at uhell inntreffer.

SIKKER OG EFFEKTIV SEILAS

Et bevist forhold til de fire pilarene innen navigasjonstekniske faktorer, samt den menneskelige faktoren, vil bidra til sikker og effektiv seilas.

Navigatøren må forstå systemene som benyttes, vite hvilke muligheter og begrensninger som ligger i disse, samt kontrollere systemer som er i bruk, for raskt å oppdage eventuelle degraderinger eller feil i systemene. I tillegg må man være bevisst den menneskelige faktoren som ligger til grunn, for å unngå at misforståelser og farlige situasjoner oppstår. ■

Denne artikkelen er en oppfølger til artikler i Navigare nr. 1 2014 og nr. 2 2014 om kontroll og planlegging av seilas med elektroniske kart. De to foregående artiklene omhandlet hvorfor man må utføre kontroll og kjenne muligheter og begrensninger i det elektroniske kartsystemet, samt hvorfor grundig planlegging er en viktig forutsetning for trygg seilas.

 Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority



Ledig stilling ved underavdeling passasjerskip
Overingeniør/senioringeniør
(maskin)



For fullstendig utlysning og søknad
scan kode eller se:
www.sdir.no/jobb



PÅ STAND FOR Å HJELPE NÆRINGEN: Fra venstre seniorrådgiver Geir Ståle Nordstrøm, rådgiver Anders Norheim og senioringeniør Veronica Andersen Haugan.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

Ga hjelp og service under ONS

Sjøfartsdirektoratets stand på oljemessa
ONS bidro med både informasjon og løsning
av konkrete hastesaker for næringen.



Steinar Haugberg
Steinar Haugberg
Senior Adviser, NMA

Henvendelsen fra et rederi om regelverk for støygrenser om bord på lasteskip kom spontant til direktoratets ingeniører og nautikere på standen. En strid om tolkningen av regelverket gjorde at skipet stod i fare for å bli liggende til kai, og saken måtte løses raskt. Etter å ha drøftet det internt kunne direktoratet bidra til at konflikten ble løst, og skipet kunne seile.

– I tillegg til tekniske spørsmål, var besøkende på standen opptatt av ulike regelverk, de kom med synspunkter og innspill på forskrifter, og stilte spørsmål om bemanning, sertifikater og kvalifikasjoner. Mange var også opptatt av grensesnittet mellom Sjøfartsdirektoratets ansvarsområder og Petroleumstilsynet, forteller rådgiver Anders Norheim, som stod på stand de fire dagene verdens største olje- og offshoremesse ble arrangert i Stavanger.

Messa samlet i år 1380 utstillere fra hele verden, og besøkstallet på 80 000 slo alle tidligere rekorder. ONS satte sitt preg på både messeområdet på Tjensvoll og Stavanger sentrum, der gratis publikumsarrangementer trakk store tilskuermengder. ■

DOWN TO BUSINESS AT THE TOP OF THE WORLD



ARCTIC BUSINESS
2014 BODØ, NORWAY
8-10 OCTOBER

Introducing the first Arctic event for business, by business.

Business leaders from the oil and gas, minerals, seafood and maritime sectors will address cross-industry challenges and share best practices and ideas.

To learn more and to register go to www.arctic-business.com



Vi er Nord-Norges største leverandør av sikkerhets- og beredskapsopplæring

TSS leverer kurs i sikkerhetsopplæring til:

- Skipstater
- Offshoreindustrien
- Forsvaret
- Landbasert industri
- Bedrifter/foretak (hoteller, skoler, helseinstitusjoner, etc.)

Innholdet omhandler opplæring innen:

- HMS
- Beredskapsledelse
- Brann
- Kjemikaliedyking
- Sjødning
- Overlevelse i Arktiske områder
- Helikopterakkusering
- Faresystemer
- Medisinsk behandling
- DIEL
- BRN og ERM

TSS har et sterkt kvalitetsfokus og er sertifisert av DNV iht til ISO 9001-2008 standarden. DNV sin standard på Maritime Training Providers 3.403, samt offshore-industriens felles kvalifikasjonsordning Achilles. Vi er godkjent som kursholder på vegne av Sjøfartsdirektoratet, Norsk Olje og Gass og NSO.

TSS
TROMSØ SIKKERHETSSENTER
Gateway to the arctic
Safety at sea

Sertifisering:
DNV MTP 3.403
DNV ISO 9001-2008

Godkjent av: Sjøfartsdirektoratet, Norsk Olje & Gass, Achilles, NSO

Medlem av: IASST, NSSF, EKN, DNV, NORSK AKKREDITERING NSVS 002

Tromsø Sikkerhetscenter
Telefon: 77 79 32 00 E-post: tss.kurs@tromsfylke.no www.tos-mar.vgs.no

Besøksadresse: Skattoravn, 43 9018 Tromsø

Undersøkelse blant seilende:

Ønsker bedre broutforming på hurtigbåter

Broutforming, og hvordan utstyret på broa fungerer, har stor betydning for sikkerheten til passasjerer og mannskap. En nylig gjennomført spørreundersøkelse viser at det er et vesentlig rom for forbedringer.



Bente Amandussen
Editor Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Unødvendig utstyr som tar oppmerksomheten bort fra navigasjon er et problem, fastslår prosjektleder Trond Kongsvik ved NTNU Samfunnsforskning, som nylig har utført en kartlegging av problemer med utforming og funksjonalitet av teknisk utstyr på hurtigbåtbro.

– Belysning og nattlysfunksjoner framheves som et forbedringsområde, forteller han. – Alarmer som skaper forvirring om hva de gjelder er et annet problemområde.

ØNSKER BRANSJESTANDARD

Resultatene framkom av en spørreundersøkelse som ble besvart av 163 seilende på



PROBLEM: Ulike hjemmesnekrede løsninger blir ofte tatt i bruk for å dempe sjenerende lys fra utstyr på broa.

FOTO: HELENE KATRINE MOE

hurtigbåter. Rapporten, som vil bli lagt fram på Sjøsikkerhetskonferansen i september, viser at svært mange ønsker at det utvikles en bransjestandard for broutforming.



ROM FOR FORBEDRING: En spørreundersøkelse som er gjennomført blant seilende på hurtigbåter viser at et mange ønsker bedre utforming og funksjonalitet.

FOTO: HELENE KATRINE MOE

Sjøfartsdirektoratet er en av initiativtakere til undersøkelsen, og finansierte prosjektet sammen med hurtigbåtrederiene Torghatten-Nord, Rødne, FosenNamsos Sjø AS, Boreal og Norled. Det er NTNU Samfunnsforskning AS, Studio Apertura og SINTEF Fiskeri og havbruk som har gjennomført undersøkelsen på vegne av de samarbeidende partene.

– Et slikt samarbeid er unikt i seg selv, og kan også være en modell for å få belyst andre temaer som er viktige for næringen som helhet, mener Kongsvik.

UNØDVENDIG UTSTYR

Førti prosent av de spurte mente at det finnes utstyr som er unødvendig på broen.

– Særlig Navtex og ekkolodd ble trukket fram som unødvendig og sjelden brukt, forteller Kongsvik. – Mange mener at dette er forstyrrende for navigeringen, eller at det ikke hører hjemme i den type fart som hurtigbåtene har.

En av tre oppga at det ofte gikk alarmer som skapte forvirring om hva de gjaldt, mens en av fire fortalte at det ofte gikk alarmer som det var vanskelig å lokalisere for å kvittere ut. Mange mente dessuten at lydintensiteten på alarmer er et problem.

VANSKELIG I MØRKET

På mørke dager og om natten kan det være vanskelig å se alt på broa. I undersøkelsen var det svært mange som påpekte dårlig belysning av knapper og brytere.

– Det at mye utstyr er likt utformet eller plassert ved siden av hverandre, kan gjøre det vanskelig å finne riktig utstyr i mørket, sier Kongsvik. – Flere etterlyser også mer effektiv dimming, og påpeker at fargen bør være rød på nattlysfunksjonen.

Av utstyr som har dårlig eller ingen

nattlysfunksjon, er det overvåkning av maskin og GPS-panel som utpeker seg.

KREVER SAMARBEID

Kongsvik mener at undersøkelsen underbygger at det er behov for en standardisering av broutforming.

– Et flertall på 65 prosent av dem som deltok i undersøkelsen oppgir at viktig utstyr er plassert forskjellig på båtene man kjører, og hele 93 prosent så på standardisering som nyttig eller svært nyttig sier han. – Resultatene vil være et startpunkt for å undersøke hvordan denne standardiseringen kan gjennomføres og hva den bør omfatte.

Å få til en bedre broutforming krever arbeid over tid og samarbeid mellom mange aktører.

– Som en start på dette er det i august i år gjennomført et arbeidsmøte, hvor det var deltakere fra hurtigbåtneringen, leverandørindustrien og Sjøfartsdirektoratet, forteller Kongsvik.

– På møtet kom det fram mange konkrete tiltaksforslag til hvordan dette kan tas videre. Disse handlet blant annet om regelverk, samarbeid og erfaringsutveksling mellom rederiene, og hvordan man kan gjøre seg bedre nytte av brukererfaringer, sier han. ■



FORSKER: Undersøkelsen viser at broutforming vil ha stor betydning for sikkerheten, sier prosjektleder Trond Kongsvik ved NTNU Samfunnsforskning.

FOTO: HELENE KATRINE MOE



Hammerfest - nasjonalt knutepunkt for petroleums- og internasjonal næringsaktivitet i Barentshavet

Komplett servicehavn for petroleumsindustri og fiskeri



Statoil LNG-fabrikk på Melkøya - Goliat og nye funn, Skrugard og Havis - Polarbase - forsyningsbase - Transport, handel og service
Maritim service og industri - Logistikk - Fiskeri - Cruisehavn

post@hammerfest.havn.no · Postboks 123, 9615 Hammerfest · Tlf 78 40 74 00

www.hammerfesthavn.no



Nordsjøcupen 2014:

Mange støle ben og smilemuskler

BESTE SPILLER: Bjørn Christer Lemcke fra «Hurtigruten» i svart drakt.

FOTO: MAGNUS J. FJELL

En tett og spennende turnering ble til slutt vunnet av et førstereislag.



Sverre Flatebø
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

«Fjorden Cowboys» stakk av med heder og ære da Velferden i Sjøfartsdirektoratet arrangerte Nordsjøcupen for 18. gang, 28-30. april i år. Fjordcowboyene som besto av folk rundt fiskebåten «Ringaskjær» klarte det imponerende kunststykket å vinne turneringen, samtidig som de holdt utdrikningslag for en av spillerne sine.

MANGE KAMPER

Turen til Danmark gikk med Fjordlines

båt «Stavangerfjord» fra Bergen via Stavanger til Hirtshals. Værgudene var nok en gang på vår side, og spillerne ble møtt med sol og tørt gress nede på idrettsanlegget. Det er mange fordeler med tørt gress, skulle det vise seg: Det er fint å spille på, men mange satt minst like stor pris på at man mellom kampene kunne slenge seg litt nedpå for å samle krefter til ny dyst.

Det ble spilt over 30 kamper, og for å få avgjort alle plasseringene mellom lagene ble det også holdt flere rene straffesparkkonkurranser. Rent sportslig er det nok best å spille en hel fotballkamp for å avklare alle plasseringer, men etter 4-5 kamper på en dag var det nok mange slitne lår og lunger som var glade for å avgjøre på straffer.

NYTT SYSTEM

Administreringen av resultater var nytt av

året. Et helt nytt system gjorde at alle resultater og oppsett for videre kamper fremkom på en egen nettside. Dermed kunne deltagerne selv følge med på resultater i de ulike puljene; se hvem de skulle spille mot i neste kamp og på hvilken bane.

For sekretariatet var dette en kjempestor forbedring som gjorde jobben enklere med tanke på logistikk, og til neste år er det meningen at hvert enkelt lag skal melde seg på turneringen direkte inn i dette systemet.

FRIIDRETT

I tillegg til fotball, deltok også de fleste i vår friidrettskonkurranse. Det ble konkurrert i både 60-meter løping, kulestøt og stille lengde. Det var herre- og kvinneklasser, og det ble delt ut premier til de tre beste i hver klasse.

Resultatene fra friidretten blir også sendt inn til en Nordisk konkurranse. Velferdstjenestene for sjøfolk i både Sverige, Danmark, Finland og Norge rapporterer inn, og så settes det opp en Nordisk resultatliste etter året er over.

Deltakerne på Nordsjøcupen ser ut til å synes det er kjekt å ha et avbrekk fra fotballen, og trives visst godt med å bli med på en slik uhøytidelig friidrettskonkurranse også.

MANGE PRISER

Tradisjonen tro var det mange priser som ble delt ut under turneringen. Norsk Sjømannsforbunds Pokal ble i år gitt til et lag som har vært med i flere år. Den ble dermed gitt for lang og tro tjeneste til en deltaker med stort pågangsmot som alltid er leverandør av god stemning – nemlig «Norled». >>>



VINNERLAGET: «Fjorden Cowboys» gjorde en flott innsats i årets turnering.

FOTO: MAGNUS J. FJELL

Premieutdeling

Det var flere forskjellige premier på Nordsjøcupen. Bortsett fra premiepokalene til alle lagene fra første til fjortende plass, så ble det delt ut en pris til beste spiller, beste keeper og toppscorer. Det ble også satt opp et «all star team» bestående av de sju beste spillerne.

Turneringens beste spiller:	Bjørn Christer Lemcke	Hurtigruten 1
Toppscorer:	Kim Rudi Brudeset	Deep Sea Atlantic
Beste keeper:	Svein Erik Enge	Sjøfartsdirektoratet
All Star Team:	Bjørn Christer Lemcke Kim Rudi Brudeset Tomas Hausøen Eirik Elnes Thor Magne Gangsø Hans Martin Heier Ivar Bøthun	Hurtigruten 1 Deep Sea Atlantic COSL Innovator Fjord 1 United Fjord 1 United Bastø Fosen Fjorden Cowboys



PALLPlasseringene for 60 meter kvinner. Fra venstre: Guri Bratland (COSL Innovator og 3. plass), Anne-Linn Johannessen (Dream Team Atlantic/Songa Delta og 2. plass), og Dagrun K. Mæhle (Hurtigruten, og 1. plass).

FOTO: MAGNUS J. FJELL



I år viste de i tillegg en ekstraordinær innsats, ved på selvstendig initiativ å samle inn penger til Barneavdelingen på Sunnaas sykehus, og gi Nordsjøcupen en sjekk på kr 7 500,- som uavkortet skal gå til denne saken.

GOD SPORTSÅND

Tidligere olympisk gullmedaljevinner Hjalmar «Hjallis» Andersen, som døde i fjor, jobbet i mange år for idrettstjenesten i Velferden. Han reiste rundt til sjøfolk, var et muntrasjonsråd og holdt en hel mengde med idrettsuker i hele verden. For

mange år siden gav han navnet sitt til en pris som deles ut under Nordsjøcupen: «Hjallis' Sportmanship Trophy». Prisen går til et lag som har utmerket seg innen god sportsånd og fairplay i turneringen.

Juryen, som består av mange eksterne funksjonærer som har vært med i mange år, avgjorde i år at denne høythengende prisen skulle gå til bedriftsidrettslaget Maritrim fra Sjøfartsdirektoratet.

LODDSA LG

Også i år hadde Nordsjøcupen fått inn flere signerte fotballtrøyer fra eliteserielag i fotball, som var premier til loddsalget underveis på turen. I tillegg til trøyer fra norske lag, kunne man dessuten friste loddkjøperne med to signerte trøyer fra FC København, som er blant de aller beste lagene i Norden. Disse rosinene i pølsa var det trener Ståle Solbakken som hadde sendt inn.

Pengene fra loddsalget gikk uavkortet til barneavdelingen ved Sunnaas Sykehus. I tillegg kom sjekken fra «Norled», og til sammen ble det samlet inn ganske nøyaktig kr 35 000,-. ■

VANT SUPPORTERPRIS: Det var flere gode supportere, men et flertall av juryen mente at gjengen fra «Fjord 1 United», som hadde kledd seg ut som indianere, skulle vinne denne prisen. FOTO: MAGNUS J. FJELL

Resultater fri-idrett

Kvinner 60 meter

1	Dagrun K Mæhle	9,72	Hurtigruten
2	Ann-Lin	10,12	Team Delta
3	Guri Bratland	10,26	COSL Innovator

Kulestøt 4 kg

1	Agathe Finck	8,2	COSL Innovator
2	Cecilie Tobiasen	7,01	Hurtigruten
3	Dagrun K Mæhle	6,32	Hurtigruten

Stille lengde

1	Cecilie Tobiasen	2,06	Hurtigruten
2	Dagrun K Mæhle	2,05	Hurtigruten
3	Guri Bratland	2	COSL Innovator

Herrer 60 meter

1	John S Battøy	7,63	Farstad
2	Fabian Fosse	7,75	COSL Innovator
3	Bjørn C Lemcke	7,79	Hurtigruten

Kulestøt 5 kg

1	Fabian Fosse	12,63	COSL Innovator
2	Jon Ivar Langøy	11,09	COSL Innovator
3	Sven Aven	11,03	COSL Innovator

Stille lengde

1	Fabian Fosse	2,86	COSL Innovator
2	Thomas Austevoll	2,65	Fjordn Cowboys
3	Sindre Wilhelmsen	2,64	Farstad

Resultater fotball

- 1 Fjorden Cowboys (lag med personer rundt fiskebåten Ringaskjær)
- 2 Fjord 1 United, lag 1
- 3 COSL Innovator
- 4 Sjøfartsdirektoratet
- 5 Norled
- 6 Farstad
- 7 Bergen Maritime Skole, lærerlag
- 8 Hurtigruten, lag 1
- 9 Deepsea Atlantic
- 10 Bastø Fosen
- 11 The Vikings (Eidesvik)
- 12 Dream Team Atlantic/Delta (blandingslag mellom Deepsea Atlantic og riggen Songa Delta)
- 13 Fjord 1 United, lag 2
- 14 Hurtigruten, lag 2



SKIPSARBEIDSLOVEN - med kommentarer

Terje Hernes Pettersen,
Roald M. Engeness,
Hans Jacob Bull
og Marianne Jennum Hotvedt

ISBN: 978-82-450-1539-3
Kr 989,-

Boken inneholder kommentarer til skipsarbeidsloven av 2013 med tilhørende endringer i skipssikkerhetsloven. Sammen fastsetter de det arbeidsrettslige vernet til sjøs. Viktige elementer fra sjømannsloven er videreført, samtidig som løsningene langt på vei er de samme som i arbeidsmiljøloven. Boken bygger på forarbeidene, på relevant rettspraksis fra sjømannsloven og arbeidsmiljøloven og på det internasjonale regelverket i Maritime Labour Convention (MLC).



SKIPSSIKKERHETSLOVEN - med kommentarer

Terje Hernes Pettersen
og Hans Jacob Bull

ISBN: 978-82-450-0583-7
Kr 1369,-

Boken inneholder grundige kommentarer til skipssikkerhetsloven av 2007 med senere endringer, først og fremst bygget på forarbeidene og praksis. Loven fremstår på mange måter som en rammelov, og boken har derfor også en gjennomgang av det omfattende og komplekse forskriftsverket som er hjemlet i loven. Siden loven har sin bakgrunn i et bredt internasjonalt regelverk, fastsatt av IMO, ILO og EU, redegjør boken dessuten detaljert for dette.

Oppdaterte regelverk fra Sjøfartsdirektoratet kjøper du hos Fagbokforlaget!

- Regler for passasjer og lasteskip m.v. 2014
ISBN: 978-82-450-1589-8, kr 516,80 eks. mva.
- Excerpts from the Norwegian Passenger and Cargo Ship Legislation etc. 2014
ISBN: 978-82-450-1592-8, kr 515,20 eks. mva.
- Regler for flyttbare innretninger 2013
ISBN: 978-82-450-0984-2, kr 788,- eks. mva.

Bøkene er også tilgjengelige som CD-rom. Disse kan kjøpes separat eller sammen med boka.



FAGBOKFORLAGET

www.fagbokforlaget.no
tlf.: 55 38 88 00 | ordre@fagbokforlaget.no



TRAILERS WITH SAFETY TRAINING SCENARIOS

Each month a short film clip that focuses on personal safety on board are copied in as a trailer on DVD's in the welfare film service. The "Think! FIRST" films from Walport training link are a series of short training scenarios designed to encourage crew to think about their own safety and that of their colleagues while they're going about their work. Each scenario looks at a specific task or risk area such as mooring deck safety, hot work, weights in the monkey fist, confined spaces, hearing protection, fatigue & tiredness onboard, 3 points of contact, slips, trips and falls. A trainer goes through the basic precautions necessary to help prevent an accident or injury. The clips are intended to apply to a wide range of seafarers across the maritime industry, on board a variety of different vessel types.



The films are kept deliberately brief (approx 1.5 min) as an aid to memorising three key safety points. The films can be used as standalone training aids or as a discussion starter for a training session with the Safety Officer, where the subject can be covered in more detail. Subscribers to the film service get free access to training guide posters for the "Think! First" films by contacting the Norwegian Government Seamen's Service at velferden@sdir.no.

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.

Film Rental Service - Upcoming titles

Lots to look forward to

A promising and diverse film season is underway, with a huge range of titles to enjoy on board. "Hercules" boasts real Norwegian Vikings, while follow-up films "Dawn of the planet of the Apes" and "22 Jump Street" join the exclusive list of sequels that out-gun their originals.

HERCULES

Dwayne Johnson stars as Hercules, who was born with the strength of a god yet feels the suffering of a human. Notorious for his larger-than-life exploits, he has become a wandering mercenary, cashing in on his legend with a brash group of loyal followers, among them Atalanta (Ingrid Bolsø Berdal) and Tydeus (Aksel Hennie). As Hercules undertakes a bold campaign to defeat a tyrannical warlord in the land of Thrace, he will be pushed to his own incredible limits. Unimaginable villains will test his mythical powers and a world thirsty for justice will test his humanity.



Trine Carin Tynes
Adviser
Norwegian Maritime Directorate



DAWN OF THE PLANET OF THE APES

A growing nation of genetically evolved apes led by Caesar is threatened by a band of human survivors of the devastating man-made virus unleashed a decade earlier. Caesar and his advanced tribe live harmoniously in the forest, but they are wary, knowing that mankind makes a wasteland of everything. They reach a fragile peace, but it proves to be short-lived as both sides are brought to the brink of war that will determine who will emerge as earth's dominant species.



DAWN OF THE PLANET OF THE APES: Representatives from two rival civilizations try to make peace with each other

PHOTO: 20TH CENTURY FOX





22 JUMP STREET: It's a genuine pleasure to hang with Jonah Hill and Channing Tatum as buddy cops Smith and Jenko again. PHOTO: SONY PICTURES

22 JUMP STREET

After making their way through high school (twice), big changes are in store for officers Schmidt (Jonah Hill) and Jenko (Channing Tatum) when they go deep undercover at a local college. But when Jenko meets a kindred spirit on the football team, and Schmidt infiltrates the bohemian art major scene, they begin to question their partnership. Now they don't have to just crack the case – they have to figure out if they can have a mature relationship, and college might be the best thing that ever happened to them.



EDGE OF TOMORROW: Maybe he is lucky after all - spending the same day with Emily Blunt about a hundred times. PHOTO: WARNER BROS. PICTURES

EDGE OF TOMORROW

The epic action unfolds in a near future in which an alien race has hit the Earth in an unrelenting assault, unbeatable by any military unit in the world. Major William Cage (Tom Cruise) is an officer who has never seen a day of combat when he is unceremoniously dropped into what

amounts to a suicide mission. Killed within minutes, Cage now finds himself inexplicably thrown into a time loop forcing him to repeat the same brutal combat - fighting and dying again...and again. But with each battle, Cage becomes able to engage the adversaries with increasing skill, alongside Special Forces warrior Rita Vrataski (Emily Blunt).



GUARDIANS OF THE GALAXY: Surrender, earthlings! It's the Guardians' world and you will be happy to get on board. PHOTO: MARVEL STUDIOS

GUARDIANS OF THE GALAXY

From Marvel studio that brought us Iron Man, Thor and The Avengers, arrives a new team in an action-packed, epic space adventure. Now the heroes expand the Marvel Universe into the cosmos, where brash adventurer Peter Quill finds himself the object of an unrelenting bounty hunt after stealing a mysterious orb coveted by Ronan, a powerful villain with ambitions that threaten the entire universe. To evade the ever-persistent Ronan, Quill is forced into an uneasy truce with a quartet of disparate misfits. But when Quill discovers the true power of the orb and the menace it poses to the cosmos, he must do his best to rally his ragtag rivals for a last, desperate stand - with the galaxy's fate in the balance.

A MOST WANTED MAN

When a brutally tortured immigrant turns up in Hamburg's Islamic community, desperate for help and laying claim to his father's ill-gotten fortune, both German and US security agencies take a close interest. Is he a victim or a thief or, worse still, an extremist intent on destruction? Drawn into this web of intrigue are a banker (Willem Dafoe) and a young female lawyer



A MOST WANTED MAN articulates how obsolete traditional ideas about good guys and bad guys are in the age of global terrorism. PHOTO: ROADSIDE ATTRACTIONS

(Amy McAdams) who is determined to defend the defenseless. All the while, they are being watched by the brilliant, roguish chief of a covert German spy unit (Philip Seymour Hoffman), who fights to put the pieces together as the clock ticks down and the stakes rise.



CHEF: In a food truck - far from hell's kitchen - the chef rediscovers his gastronomic passion, and zest for love and life. PHOTO: ALDAMISA ENTERTAINMENT

CHEF

Iron Man director Jon Favreau writes, directs and plays the lead in Chef, which opens as a tragicomic life crisis story. But when a repressed culinary passion is awakened, the film turns into a heart-warming road movie about rebuilding a defective father-son relationship. Carl Casper loses his job at a prominent Los Angeles restaurant after refusing to compromise his creative integrity for its controlling owner. Carl's ex-wife Inez (Sofia Vergara) offers an unorthodox solution in Miami: refit an old food truck to offer quality cooking on his own terms. Now with Inez, his young son and old colleague helping, Carl takes a working trip across America. ■

Kinoaktuelle filmer med sikkerhetspåminninger

Med dagens digitale utvikling knyttes det forventninger til at «klikkefilm»-tjenester etter hvert også skal bli tilgjengelig til havs. Men enn så lenge er det DVD-er medbragt om bord som sikrer sjøfolk rundt om i verden filmopplevelser på frivakta. Sjøfartsdirektoratets filmtjeneste gir samtidig en unik mulighet til å formidle filmsnutter om grep for å ivareta personlig sikkerhet om bord.



GLEDESSPREDER MED HERLIGE INGREDIENSER: Sjøfolk får tidlig glede av filmen «Chef» som fikk gledessprederprisen 2014 på årets filmfestival i Haugesund. Filmen er regissert og spilt av Jon Favreau, mannen bak Ironman-filmene. Juryen beskriver «Chef» som en ytterst medmenneskelig og hjertevarm film som fortjener å nå ut til et stort publikum. – Vi var aldri i tvil om at denne filmen var en selvskreven prisvinner. Den gir oss troen på at humør, pågangsmot og en stor porsjon selvironi gjør livet langt bedre å leve. Skuespillerne spiller godt opp mot hverandre, og historien skildrer utfordringer i nære relasjoner, i en ramme mettet av de lekreste retter og den gladeste musikken. FOTO: ALDAMISA ENTERTAINMENT

Abonnenter i filmordningen mottar hver måned filmpakker med seks kvalitetsfilmer med vekt på bredde i sjangere: komedie, action, drama, thriller, fantasi med mer. Utvalget består av nye kinoaktuelle filmer. Noen er så nye at de faktisk har norgespremiere i handelsflåten.

Sjøfolk har ikke samme mulighet til å benytte kulturtilbud på land som andre yrkesgrupper. Velferdstjenestens fritidstilbud er derfor samfunnets kulturelle tråd ut til sjøens folk. Som på kinoene er de fleste titlene amerikanske, men vi sender også ut filmer med bred appell fra andre land. Film er et globalt underholdningstilbud. Med unntak av lokale filmer, er kinotoppen på Filippinene til forveksling lik lista over de mest sette filmene i Norge. Når de fleste skipsbesetningene har innslag fra ulike nasjonaliteter, og disse tilbringer uker og måneder sammen både i arbeid og fritid, kan velferdsfilmene om bord forhåpentligvis bidra til å danne felles referanser og opplevelser. En filmregissør har uttalt: «Sittende i en kinosal er vi overlatt til oss selv, og det er kanskje det eneste stedet der vi er til de grader forent

og atskilt fra hverandre. Det er filmens mirakel.» Hovedfilmene som sendes ut suppleres med en trailer som fokuserer på personlig sikkerhet om bord. For tiden benyttes sekvenser fra serien «Think! First», der både tekst og tale er på engelsk. Sikkerhetsforfilmene har opp gjennom årene vært et viktig element i direktoratets holdningsskapende arbeid. De består av korte scenarier som oppfordrer til å ivareta personlig sikkerhet, samt gripe inn dersom andre involverte ikke har ivaretatt sikkerhetsaspektet. Hvert scenario tar for seg en bestemt oppgave eller risikoområde og skisserer hvilke grunnleggende forholdsregler som må tas for å forhindre personulyk-

ker eller skader. Hver kortfilm oppsummerer de tre viktigste forholdsreglene på hvert område, utformet som enkle påminninger. Klippene fokuserer på elementære arbeidsoperasjoner gyldig for et bredt spekter av sjøfolk på ulike fartøystyper. Med abonnement i filmtjenesten vil fartøyet til enhver tid ha tilgjengelig en solid filmbeholdning til glede på frivakta om bord, med et nyttig tilsnitt. Smakebiter fra høstens filmprogram omtales på engelsk her i Navigare. Tjenesten tegnes som et abonnement, og leien utgjør kr 12 pr. besetningsmedlem pr. film (eks. mva). Mer informasjon om filmordningen, månedsprogrammet og innmeldingsskjema finnes på www.sdir.no/velferden. ■

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.



Vi flyttet inn i nye, moderne lokaler i oktober i fjor. Samtidig ble det installert en topp moderne simulator med 240° visuelt område og to store skjermer som danner utsyn akterover. I tillegg har vi syv andre fullverdige simulatorer av mindre størrelse. I løpet av høsten vil vi installere ny maskinromsimulator. Det er installert egen ECDIS-lab med i alt 8 stasjoner for totalt 16 personer. Vi er godkjent av Transas for å arrangere Transas-spesifikke ECDIS-kurs i tillegg til ordinære ECDIS-kurs.

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.

Kurs 2014:

RETRENING for navigatører som ikke har opprettholdt sin yrkeskompetanse de siste 5 år.
66 timers repetisjon av sikkerhetskurs i forkant av kursene.

- Tidspunkt: 27. oktober og 8. desember.

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

Ta kontakt med Sikkerhetscenteret Rørvik for mer informasjon.

AIS/ECDIS – kurs

- Tidspunkt: Uke 40 og 48.

BRM – kurs / ERM – kurs

- Tidspunkt BRM: Uke 42, 45 og 49 / ERM: Ta kontakt for tidspunkt.

Hurtigbåtkurs og retrening for hurtigbåt

- Tidspunkt: Uke 47

Grunnleggende sikkerhetskurs, medisinsk behandling, repetisjon for deks- og maskinoffiserer, repetisjon for underordnede og fiskere, krise og passasjerhåndtering og ROC-kurs

- Tidspunkt: Se fullstendig kursoversikt på 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

Sjømannskirken 150 år:

Med vaffelhjartet på rette staden

Med lange tradisjoner som ballast er Sjømannskirken i dag en framtidsrettet organisasjon for alle nordmenn i utlandet – men sjøfolka er fortsatt viktige.



Torbjørn Husby
Underdirektør
Sjøfartsdirektoratet

Sjømannskirken er dypt forankret i det norske samfunnet, og da spesielt langs vår langstrakte kyst. Det er utallige raggsocker som er strikket og kaker som er bakt for sjømannsbasarer. I årenes løp har det vært et dypt engasjement fra dem som satt hjemme, og kirkene i utlandet har vært kontaktleddet med dem som seilte.

Likeså har «kjærka» med sine vafler og aviser representert et lite stykke Norge for sjøfolk langt hjemmefra. Der kunne man alltid treffe landsmenn og høre nytt fra gamlelandet.

BETJENER MANGE

Den første sjømannskirken ble etablert i Leith, havnebyen til Edinburgh, for 150 år siden. Den gang var målsettingen «evangeliets forkynnelse» for sjøfolk. Det har skjedd mye siden den gang. I dag betjener nok Sjømannskirken flere ikke-seilende. Nye etableringer skjer på plasser hvor det er få eller ingen sjøfolk. Au-pair, turister, trailersjåfører og næringslivsfolk utgjør nå hovedmassen av besøkende til kirkene i utlandet. Men utgangspunktet er ikke glemt. Fortsatt er sjøfolk og offshore arbeidere er viktig gruppe for Sjømannskirken. Fortsatt er det kirker der norske skip anløper, og Sjømannskirken har prester som jobber ambulerende på norske offshore installasjoner i Nordsjøen.

HJERTEVARME

Vafler er kanskje Sjømannskirkens fremste merkevarer. De sier selv at vaffelhjertene skal minne dem om at de ønsker å møte mennesker med hjertevarme.

Men også navnet er en merkevarer i seg selv. På 70-80-tallet forsøkte kirken å endre navnet til «Den norske kirke i utlandet» i tråd med utviklingen, nyetableringer og hvem som brukte kirkene. Da ble det protester fra basardamene langs kysten. Det skulle hete «Sjømannskirken» – dermed basta. For dette var mer enn en kirke – dette var sjøfolks hjem borte fra hjemmet. Noen år senere fikk man et kompromiss med undertekst «Sjømannskirken – norsk kirke i utlandet».

SAMARBEID MED DIREKTORATET

Sjøfartsdirektoratet har i mange år samarbeidet med Sjømanns-



kirken, både med hovedkontoret i Bergen og ved utvalgte kirker i utlandet, der hvor norske skip anløper, slik som i Houston og Singapore.

I Rotterdam har kirken og Sjøfartsdirektoratet daglig kontakt, hvor de fordeler oppgaver og skipsbesøk. Om nødvendig så vikarierer man for hverandre også.

I Aberdeen overtok Sjømannskirken direktoratets velferdsstasjon i desember 2012, og velferdsarbeidet drives videre, men nå også med vafler som del av tilbudet. Kontrakten innebærer økonomisk støtte fra direktoratet for at kirken skal videreføre avistjeneste og baktjeneste, være medarrangør på idrettsuken og kjøre utflukter med sjøfolk. Selvfølgelig skal de også besøke sjøfolk om bord. I tillegg til Aberdeen, betjener de Montrose og Peterhead.

AKTIV

– Sjømannskirken har et sterkt ønske om å videreføre det gode velferdsarbeidet som blant andre Sjøfartsdirektoratets Erna Christie har gjort overfor norske sjøfolk i mange år, sier Terje Stenholt, som er daglig leder på Sjømannskirken i Aberdeen. – Erna er for øvrig frivillig medarbeider ved Sjømannskirken nå, og besøker skip to ganger i uken. Det setter vi stor pris på, sier han.

Totalt besøkte kirken 1485 skip i 2013.

– Dette er det største tallet, hva gjelder skipsbesøk for Sjømannskirken i hele verden forteller Stenholt stolt.

Aberdeen ble vedtatt som fast etablering på Sjømannskirkens generalforsamlingen i august i år. Det ble et enstemmig JA for ny etablering av Sjømannskirke i Skottland, der den første norske Sjømannskirken ble etablert for 150 år siden.

GODT SAMARBEID: Det arbeidet som sjømannskirkene gjør for sjøfolk på norske skip er viktig, og er et godt supplement til Sjøfartsdirektoratets arbeid for sjøfolks arbeids- og levevilkår. Her besøker Terje Stenholt fra Sjømannskirken i Aberdeen mannskap på «Normand Draupne».

FOTO: SJØMANNSKIRKEN



Verdens beste vafler

Vaflene på Sjømannskirken i Miami har blitt kåret til verdens beste.

Her er oppskriften:

- 6 egg
- 4 dl sukker
- 1,9 l melk
- 1,4-1,8 l mel
- 2 ts bakepulver
- 3 ts vaniljesukker
- 250 g margarin

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

NARVIK

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

ODDA

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

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

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 55 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: Linda Bruås, Olav Akselsen og Bjørn Pedersen.
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
Annonseleder 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

REACHING FURTHER



CORE SERVICE SECTORS:

- Integrated Vessel & Subsea Services
- Subsea Engineering
- Mobile ROV Systems
- Seabed Excavator & Dredging Services
- Deepwater Cargo Recovery

Swire Seabed is a growing specialist subsea company with an established reputation for delivering adaptable project solutions worldwide.

Headquartered in Bergen, Norway, Swire Seabed also has an outpost office in Baku, Azerbaijan, to support our operations in the Caspian Sea. Swire Seabed operates three multi-purpose subsea vessels, manned by in-house marine and ROV crews whom perform fully integrated subsea projects.

Our company also offers light engineering services as well as inspection, maintenance and repair (IMR) work scopes and other subsea intervention services. Swire Seabed owns and operates unique subsea equipment packages including specialist deepwater Work ROVs with capacity to work to 6000m water depth, Observation ROVs and a state of the art Subsea Excavator.

Recent projects have included the record breaking recovery of over 110 tonnes of silver from an Atlantic shipwreck at 4700m depth, and the retrieval of parts of the Apollo 11 spacecraft engine that first put man on the moon from 4200m depth.

Swire Seabed is a daughter company of Swire Pacific Offshore (SPO), and works closely with SPO's network of offices covering six continents providing a genuinely worldwide operating platform.

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

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

Fra 15.09 til 15.05: 08.00 til 15.45.
Fra 15.05 til 15.09: 08.00 til 15.00

Skipsregistrenes vaktordning

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

Emergency telephone

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

15 September to 15 May: 08.00 hrs. to 15.45 hrs.
15 May to 15 September: 08.00 hrs. to 15.00 hrs.

Department of Ship Registration's Officer on Duty

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



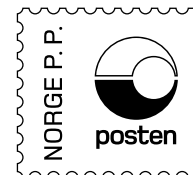
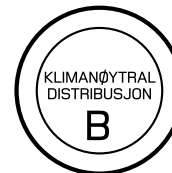
Subscribe to our bi-monthly newsletter with this code



Follow us on LinkedIn

Swire Seabed AS - Nedre Åstveit 12 - 5106 Øvre Ervik - Bergen - Norway

Tel: +47 5518 1830 - post@swireseabed.com - www.swireseabed.com



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.