

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Authority

1 / 2016



Dette tidsaktuelle bildet
sikret suksess i fotokonkurransen:

Gull i Norge, sølv i Norden

Side 57

Ferje-Noreg kan gå
nye tider i møte

Side 12

Redda over
3700 båtflyktingar

Page 25

Militær navigasjon
- en krevende oppgave

Side 32

Tikk takk.....

Er du klar for 2017?



Innhold

- 4** Leiar: Forny sertifikatet i god tid
- 6** Mange omkom i fritidsbåtulykker
- 8** Trapper opp svovelkampen
- 10** Stor auke i talet på sertifikatsøknader
- 12** Politisk press for grønare ferjer
- 14** Trur på hydrogen som framtidig drivstoff
- 16** Færre avvik på revisjon
- 18** Sjekklistene for 2016 er klare
- 20** Billigere årsavgift for offshorefartøy i opplag
- 22** Haugesundkonferansen: Innovasjon og vegen ut av krise
- 26** Kartverket åpner for dugnad om sjømåling
- 28** Gjør seg klare for Fritidsbåtkonferansen
- 29** Ventar stor vekst i norskregistrerte skip
- 31** US Coast Guard ville lære av norske inspektører
- 32** Militær navigasjon: En krevende oppgave
- 38** New registrations in the NIS
- 40** Nye i NOR
- 42** SHT-rapport: Nora Victoria braste mot land mens føreren sov
- 46** Færre omkom i arbeidsulykker på skip i fjor
- 48** Helsen din, en privatsak?
- 53** Spørreundersøkelse om arbeidsmiljøet om bord
- 54** Sjømannsidretten lanserer treningsfilmer
- 55** Utvider kvoten i e-biblioteket
- 57** Her er vinnerne av fotokonkurransen 2015

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør
Director General
of Shipping and
Navigation



Forny sertifikatet i god tid

Endringar i ein internasjonal konvensjon gjer at alle personsertifikat må vera oppdaterte etter nye krav innan 1. januar 2017. For å unngå kø er det lurt å vera tidleg ute. Sjøfartsdirektoratet har nemleg ikkje høve til å gje dispensasjonar frå kravet.

The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW-konvensjonen) frå 1978 er ein internasjonal konvensjon, som skal sørge for at skipsførarar, offiserar og anna vaktgåande personell på fartøy er godt kvalifiserte for jobben. Innhaldet i norsk maritim utdanning skal til ei kvar tid spegla minimumskrava i STCW-konvensjonen. Dette er politisk bestemt.

Bakgrunnen er eit ønske om å unngå særnorske krav, som kan svekka konkurransevna til reiarlag som nyttar norske sjøfolk. Medan mange av våre naboland har utvikla og modernisert utdanninga si over tid, må Noreg ta heile moderniseringa

i eitt jafs når dei internasjonale krava til utdanning blir endra. Det skjedde i 2010, då STCW-konvensjonen blei revidert med dei såkalla Manila-endringane, som byr på nye kompetansekrav til sjøfolka. Det er desse endringane som trer i kraft frå komande årsskifte.

For å få fornya sertifikatet for maskinoffiser eller dekksoffiser, må ein dokumentera at ein fyller desse nye krava. For mange vil dette medføre nye kurs, eventuelt at ein får kompetansen dokumentert av ein sensor før søknaden om fornying kan sendast oss i Sjøfartsdirektoratet. Konvensjonsendringane medfører også at matrosar, motormenn, skipslektrikarar og skipslektrikaroffiserar må løysa sertifikat.

Normalt får Sjøfartsdirektoratet inn mellom 3000 og 5000 søknader for sertifikatfornyning i løpet av eit kvartal. For å få oversikt over kor mange sjøfolk som vil søkja sertifikat i 2016, sendte direktoratet ut ei spørjeundersøking til eit representativt utval sjøfolk i januar i år. Nesten 90 prosent av dei som svara, sa at dei kom til å søkja om sertifikat i løpet av året. Der som desse spådomane slår til, risikerer me å få inn mellom 20.000 og 30.000 søknader i løpet av siste kvartal i år. Det blir i så fall svært krevjande for direktoratet å behandla alle søknadene innan utgangen av året.

I Sjøfartsdirektoratet gjer me alt me kan for å førebu oss på søknadsrushet, og



har mellom anna auka talet på sakshandsamarar. Dersom mange ventar til hausten med å senda inn sertifikatsøknaden, kan me likevel ikkje garantera at me får gått gjennom alle søknadene innan fristen. Det er også verd å notera seg at mange av opplæringssetera som tilbyr dei ulike STCW-kursa, har varsla om stor pågang, og fare for kø.

Når det gjeld dei nye krava har ikkje Sjøfartsdirektoratet høve til å gje dispensasjonar. Sjøfolk som ikkje har fornya sertifikat sine innan fristen, vil ikkje ha gyldige sertifikat etter 1.1.2017. Ei opphoping av søknader kan med andre ord bli eit stort problem.

Heldigvis har mange fått med seg dei nye krava. Frå 1. januar til 8. februar i år, auka talet på sertifikatsøknader med 62 prosent i forhold til same periode i fjor. Når det gjeld påteikningssøknader er auken på 49 prosent i same tidsrommet.

Likevel seier altså 90 prosent av sjøfolka som svara på spørjeundersøkinga vår at dei ikkje har sendt inn sine søknader enno. Kjem alle desse på slutten av året, kan det bli vanskeleg å lova at alle blir ferdigbehandla innan fristen går ut ved nyttår.

Oppmodinga er difor klar; sjekk kva du treng for å fornya sertifikatet ditt. Ta dei nødvendige kursa, og få søknaden av garde før det igjen går mot ein ny haust. Det vil løna seg. ■

Renew your certificate early

The result of amendments to an international convention is that all personnel certificates must be updated according to the new requirements within 1 January 2017. In order to avoid queue, it is wise to renew as early as possible. The Norwegian Maritime Authority will not be able to grant exemptions.

The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW Convention) from 1978 is an international convention meant to ensure that shipmasters, officers and other on-watch personnel onboard a vessel are well qualified for their job. The content of Norwegian maritime training must always reflect the minimum requirements of the STCW Convention. This is a political decision.

The reason for this update is a wish to avoid special requirements in Norway, which may impair the competitiveness of shipowners who employ Norwegian seafarers. Whereas many of our neighbouring countries have developed and modernized their training over time, Norway will have to carry out the entire modernization in one turn when the international requirements regarding education are changed. The same happened in 2010, when the STCW Convention was revised through the so-called Manila amendments, which introduced new qualification requirements for seafarers. It is these changes that enter into force from the upcoming new year.

In order to get a renewal of a certificate for machine or deck officers, the new requirements must be documented. For many, this requires new courses or that qualifications are documented by an external examiner before sending the renewal application to us in the Norwegian Maritime Authority. As a result of the amendments of the Convention, also personnel on deck, engineer officers, electrical engineers and electrical officers must now hold a certificate.

Normally, the Norwegian Maritime Authority quarterly receives between 3000 and 5000 applications for renewal of certificates. In order to get an estimate of the number of seafarers who will apply for a certificate in 2016, the NMA sent out a survey to a representative sample of seafarers in January this year. Close to 90 percent of those who replied said that

they will be submitting a certificate application in the course of this year. If these predictions kick in, we risk receiving between 20.000 and 30.000 applications during this year's last quarter. If so, it will prove to be very demanding on the NMA to be able to consider all the applications before the end of the year.

At the Norwegian Maritime Authority, we are doing all we can to prepare for a rush of applications, and we have for instance, increased the number of executive officers. However, if many wait until the autumn before sending in their applications for certificates, we can still not guarantee that we are able to process all the applications within deadline. It is also worth noting that many of the training centres offering the various STCW-courses, have informed of a high demand for courses and risk of queue.

The Norwegian Maritime Authority will not be able to grant exemptions from the new requirements. Seafarers who have not renewed their certificates within deadline, will not have valid certificates after 1.1.2017. An accumulation of applications may in other words, become a huge problem.

Fortunately, many have taken notice of the new requirements. From 1 January to 8 February this year, the number of certificate applications increased by 62 percent compared to the same period last year. When it comes to applications for endorsement there is a 49 percent increase in the same period.

Nevertheless, almost 90 percent of the seafarers who answered our survey say that they will not yet submit their applications. If all these applications come at the end of the year, it may be difficult to promise that all applications will be ready within deadline, which is at New Year.

Our request is therefore clear; find out what you will need in order to renew your certificate, take the necessary courses, and get your application on its way to us before autumn is upon us again. It will pay off. ■

Ulykkestatistikken 2015:

Flere omkom i fritidsbåtulykker i fjor

Sjøfartsdirektoratet har registrert det høyeste nivået av dødsulykker på fritidsfartøy siden 2008. Foreløpige tall viser at i alt 37 mennesker omkom i fjor, sammenlignet med 28 i 2014.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet



Vegar Berntsen
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Den store økningen sammenlignet med 2014 skjedde hovedsakelig i sommerhalvåret, der man gikk fra 17 dødsfall i 2014, til 31 dødsfall i 2015.

– Jeg hadde håpet at den positive utviklingen fra 2014 hadde fortsatt også i 2015, men dette viser at det fortsatt er viktig å ha fokus på forebyggende arbeid rettet inn mot fritidsbåtbrukere. Men statistikken peker

også tydelig på en gruppe som ikke er flinke nok til å tenke på egen sikkerhet – og det er voksne menn, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Det kan være flere grunner til økningen i fritidsbåtulykker mellom 2014 og 2015. En faktor som ofte blir trukket frem, er vær og vindforhold. Sommeren 2014 var usedvanlig varm flere steder i landet, og med høyere vanntemperatur er det lettere å overleve om man havner i vannet. Hvor ofte man bruker båt, om man bruker flyteutstyr, og hvorvidt man holder seg borte fra rusmidler på turen, er andre faktorer som kan påvirke statistikken. I tillegg vil det alltid være en viss grad av tilfeldig variasjon fra år til år.

MENN DOMINERER STATISTIKKEN

Svært få kvinner omkommer i fritidsbåtulykker i Norge. Tall hentet fra de ti siste årene viser at omlag 93 prosent av alle omkomne var menn. Selv om dette delvis kan ha sammenheng med bruksmønstre,

er fortsatt andelen av omkomne som er menn svært høy. Kun to av de i alt 37 omkomne i 2015 var kvinner. Begge de to kvinnene omkom nær land, uten at fartøyet var i fart.

Snittalderen på de omkomne i 2015 var 54 år, noe som er i tråd med tidligere år. Det er heldigvis relativt sjelden at barn omkommer som følge av fritidsbåtulykker. De siste tre årene har vi ingen registrerte tilfeller av omkomne under 22 år. Dette kan være fordi man er mer oppsatt av å sikre barn i fritidsbåter, men det kan også være fordi barn utgjør en mindre andel av befolkningen og benytter fritidsbåter i mindre grad enn voksne. I motsetning til barn er eldre overrepresentert i statistikken, og i overkant av 23 prosent av de omkomne de tre siste årene har vært 70 år eller eldre.

HANDLER OM HOLDNINGER

– Det er positivt at ingen barn omkom som følge av bruk av fritidsbåt i 2015. Samtidig viser tallene at vi må få budskapet om å bruke vest frem til voksne menn. Dette handler i første rekke om holdninger, og de må vi snu hos menn over 40, sier Olav Akselsen. Sjøfartsdirektoratet jobber aktivt for å spre kunnskap og informasjon om godt båtvet, og deltok blant annet med stand på tre båtmesser i fjor. Det ble også delt ut nærmere én million kroner til sjøvettprosjekt for barn og unge, som frivillige organisasjoner rundt om i landet arrangerte.

TURISTER BLANT DE OMKOMNE

Selv om det hovedsakelig er nordmenn som omkommer, ser vi også flere døds-



VIKTIG: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen tror mange av dødsulykkene kunne vært forhindret dersom det hadde vært benyttet flytevest.

FOTO: STEINAR HAUGBERG SJØFARTSDIREKTORATET.

ulykker med utenlandske statsborgere. Mange av disse kommer fra Sentral- eller Øst-Europa, og er i Norge som turister. I 2015 har vi registrert fem omkomne med utenlandsk nasjonalitet, tre av dem var fisketurister fra Tyskland. Tyskerne hadde leid en fritidsbåt, og havnet i vannet da den kantret. Alle tre brukte flyteplagg, men ble liggende for lenge i det kalde vannet før de ble funnet.

I 2015 så vi flere tilfeller av dødelige kullstoffgiftninger på fritidsbåter. Dette er en sjelden ulykkestype som vi ikke har sett hverken i 2013 eller 2014. I 2015 har Sjøfartsdirektoratet registrert tre dødsfall, og to kritiske skader som følge av kullstoffgiftning, fordelt på to uavhengige hendelser. I begge tilfellene lå fartøyet til kai da ulykken skjedde. Du kan lese mer om dette i artikkelen på neste side. ■

Læring av hendelse:

Gasslekkasjer førte til dødsulykker

Sjøfartsdirektoratet ser med bekymring på flere ulykker i alvorlige ulykker i sommer, trolig forårsaket av utslipp av karbonmonoksid (kullos).



Lars Inge Særsten
Senioringeniør
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratets avdeling for Risikostyring og HMS publiserer fra tid til annen små rapporter, kalt «læring av hendelse». Der ser de på problemstillinger som går igjen, og hvordan man kan unngå å havne i samme situasjon igjen. Følgende rapport ble publisert som følge av en rekke ulykker knyttet til eksosgass sommeren 2015.

HVA HAR SKJEDD?

Tidlig i juni blir fire personer som oppholdt seg om bord i en eldre cabin cruiser syke. Cabin cruiseren ligger fortøyd til en brygge i Roabukta i Asnes i Sandefjord. De fire fraktes til sykehus med helikopter for videre undersøkelser, da de har symptomer på kullosforgiftning, ifølge helsepersonell og politi som kom til stedet.

I begynnelsen av august omkom to personer om bord i et fritidsfartøy som lå til kai i Årnes. De to omkom trolig på grunn av eksosforgiftning. De oppholdt seg om bord i et fritidsfartøy om natten, som gikk på tomgang, trolig for at de skulle få varme.

To uker senere blir tre personer funnet bevisstløse om bord i en båt i Bergen. Redningsmannskapet som får de tre ut av fartøyet må tilføre frisk luft for å kunne ta hånd om de alvorlig skadde, fordi konsentrasjonen av CO-gass er høy nede i fartøyet. Trolig var et aggregat som avgav kullos årsak til ulykken.

ÅRSAK?

Det er ikke bekreftet at CO-gass er årsaken i de to overnevnte hendelsene, men



Faksimile fra NTB.no

det er sannsynlig at gassen har forårsaket ulykkene. Karbonmonoksid eller kullos, er uten farge- og luktløs gass som er svært giftig. Karbonmonoksid er giftig fordi den fortrenger oksygenet fra hemoglobinet i de røde blodcellene og danner karboksyhemoglobin (COHb), som reduserer oksygentilførselen til vevene og hemmer åndedrettet.

HVA BØR EN GJØRE?

En bør først og fremst forsikre seg om at utstyr om bord som kan avgi gasser er montert forsvarlig, og at det ikke er lekkasjer inn i fartøyets innredning. Det finnes gassalarmer som kan monteres om bord, og disse er en billig forsikring for å gjøre fartøyet tryggere å oppholde seg i. Vedlikehold av maskineri, ettersyn av alarmer og annet utstyr er viktig.

ERFARING FRA ANDRE UNDERSØKELSER

Ulykker i andre land kan også gi læring. Den engelske havarikommisjonen laget en rapport etter en alvorlig fritidsfartøy ulykke i april 2013. De konkluderer med følgende:

- Installasjonen av bensindrevet generator i maskin var ikke i henhold til leverandørs råd.
- Eksossystemet som var montert var ikke tilpasset formålet.
- Alt sikkerhetskritisk arbeid om bord i fartøy bør gjøres av, eller kontrolleres av kompetent personell som bruker rette materialer.
- Personene som var om bord ble ikke advart om CO-gassen, fordi alarmer som var montert om bord ikke virket. ■

Trapper opp miljøtiltak:

Nye våpen i svovelkampen

Siden 1. januar i fjor har Sjøfartsdirektoratets inspektører sendt overtredelsesgebyr til fire rederi for bruk av for høyt svovelinnhold. Nå skal nyinnkjøpt utstyr forenkle jakten på svovelsyndere.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Siden regelverksendringen som sier at man ikke kan ha drivstoff med mer enn 0,10 prosent i Sulphur Emission Control Areas, har Sjøfartsdirektoratet sendt ut fire gebyr for svovelovertredelser i norsk farvann. I tillegg er to overtredelsessaker under behandling. To av gebyrene lød på 200.000, ett på 100.000, og det siste på 250.000 norske kroner. Med nytt utstyr vil Sjøfartsdirektoratets kamp mot svovelsyndere forenkles.

– Med dette utstyret kan vi ta hurtiganalyser av prøvene vi tar ombord på båtene, forklarer Svein Erik Enge, mens han demonstrerer bruken av et bærbart måleapparat av typen S Titan 600, for Sjøfartsdirektoratets inspektører. De var i februar samlet til to dagers opplæringskurs i bruken av det nye utstyret. Foreløpig har direktoratet gått til innkjøp av et instrument av denne typen, men det kommer trolig flere dersom erfaringene svarer til forventningene.

Apparatet er svært nøyaktig og måler ved hjelp av røntgenstråler helt ned til atomnivået for å fastslå hvor mye svovel drivstoffet inneholder. Selve målingen tar bare 30 til 60 sekunder. Rigging av utstyret tar i underkant av ti minutter, og apparatet er helt trygt å bruke når en følger de fastsatte sikkerhetsprosedyrer. For fartøy som blir kontrollert kan Sjøfartsdirektoratet kreve bankgaranti før en får forlate havnen hvis apparatet viser at svovelinnholdet er over de fastsatte grensene.

HALVERTE UTSLIPP I DANMARK

I vårt naboland i sør har de nye svovelkravene ført til en kraftig reduksjon av ut-



NYTT: Ragnar Lind fra Sjøfartsdirektoratets regionkontor i Stavanger er fornøyd med det nyinnkjøpte utstyret.

FOTO: TORBEIN KVIL GAMST, SJØFARTSDIREKTORATET

slipp. I oktober meldte det danske Miljø- og Fødevareministeriet om at svovelinnholdet i luften samlet sett var redusert med opp mot 60 prosent fra det nye regelverket ble gjeldende ved årsskiftet i fjor.

– Svovel og partikler er skadelige for mennesker, så det er en god nyhet at de nye svovelkravene har en effekt, sier den danske miljø- og fødevareministeren i en pressemelding.

Danskene har satset tungt på ny teknologi som skal avsløre svovelsynderne, og har investert 6,3 millioner danske kroner på ny snifferteknologi. Den kunstige nesen er plassert på Storebæltsbroen, og skal oppfatte om skipene som passerer under broen bruker drivstoff med for høyt svovelinnhold. De har også installert en sniffer på mindre droner som kontrollerer skip som seiler på trafikkerte ruter i dansk farvann.

VURDERER SNIFFERE

Også i Norge vurderer man å kjøpe inn ytterligere nytt utstyr for å fange opp miljøsynderne mer effektivt.

– Vi vurderer å gå til innkjøp av et targetting system, eventuelt sniffere, men de er sårbare for vindretning, så det krever en del planlegging å finne en gunstig plassering for et slikt apparat, sier Enge, som er senioringeniør ved Sjøfartsdirektoratets avdeling for Kontroll og Inspeksjon.

I fjor doblet Sjøfartsdirektoratet antallet svovelkontroller som følge av lovendringen, og hadde mål om å ta 200 svovelkontroller. Ved utgangen av året endte totalen på 204 svovelkontroller. Den intensive kontrollvirksomheten blir opprettholdt også i 2016. Prøvene avdekket i fjor totalt 11 brudd.

– Rundt fem prosent av skipene vi kontrollerte i fjor hadde for høyt svovelinnhold. Det stemmer godt overens med erfaringene de har gjort i Tyskland, sier Enge. Mens overtredelser i noen land fører til tidkrevende politisaker, er systemet i Norge enkelt og effektivt.

– Blir du tatt i Norge, er prosessen rundt overtredelsesgebyr grei, sier Enge. ■

FAKTA

- Siden 1. januar 2015, har det vært forbudt å benytte drivstoff som inneholder mer enn 0,10 prosent svovel innenfor farvann i kategorien Sulphur Emission Control Area (SECA). Lavutslippsområdet i Nordsjøen dekker hele det norske farvannet sør for 62. breddegrad.
- Nord for 62. breddegrad kan man fortsatt benytte drivstoff med maksimalt 3,50 prosent svovel. Når fartøy er ved kai, gjelder EU-reglene om 0,10 prosent uansett om fartøyet befinner seg innenfor eller utenfor lavutslippsområdet.
- EU-reglene pålegger også fartøy i rutegående trafikk å benytte et drivstoff med maksimalt 1,00 prosent svovel.
- I tillegg er Østersjøen et eget lavutslippsområde, samt et område i Nord-Amerika som dekker det meste av kystlinjen til USA og Canada.
- De nye kravene til svovelinnholdet i drivstoffet har ført til økte kostnader for rederiene. Det er en betydelig prisforskjell mellom høysvovel-drivstoff og lavsvoveldrivstoff, slik at en effektiv håndheving av reglene er viktig for å sikre like konkurransevilkår for næringen.
- Skipssikkerhetsloven gir Sjøfartsdirektoratet hjemmel til å ilegge rederier som bryter regelverket om svovelinnholdet i drivstoff, et overtredelsesgebyr for forholdet. Dette gjelder både norskflaggede fartøy og andre fartøy som blir tatt for dette i norsk farvann.
- Ved vurderingen av om et overtredelsesgebyr skal gis, og ved utmålingen av et eventuelt gebyr, er det flere momenter som skal vektlegges, blant annet alvorsgrad, tidsperspektiv og hvilken fordel rederiet har hatt av overtredelsen vurderes. Det innebærer blant annet at man må se på hvilket svovelinnhold det var i drivstoffet som ble brukt, hvor lenge ulovlige drivstoff ble brukt, og hvordan overtredelsen ble avdekket.
- Ved utmålingen av overtredelsesgebyret skal det tas hensyn til rederiets økonomiske evne, slik at det ilagte overtredelsesgebyr blir følbart for rederiet samtidig som det ikke er urimelig tyngende eller uforholdsmessig i forhold til den overtredelse rederiet har begått.



OPPLÆRING: Elisabeth Werner Jørgensen fra Heco laboratoriestyr demonstrerte prøvetaking med det nye instrumentet for Sjøfartsdirektoratets inspektører.

FOTO: TORBEIN KVIL GAMST, SJØFARTSDIREKTORATET



PRØVER: Med det nye utstyret kan inspektørene måle svovelinnholdet effektivt.

FOTO: TORBEIN KVIL GAMST, SJØFARTSDIREKTORATET



TEST: Inspektørene som fikk opplæring i å bruke instrumentet fikk selv teste det i praksis.

FOTO: TORBEIN KVIL GAMST, SJØFARTSDIREKTORATET

Personellsertifikat:

Talet på sertifikatsøknader går kraftig opp

I årets første måned auka talet på sertifikatsøknader med over 60 prosent samanlikna med same periode i fjor. Faren for sertifikatkø er likvel ikkje avblåst.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Den siste tida har Sjøfartsdirektoratet hatt mykje fokus på meldinga om at alle personsertifikat må vera oppdaterte til den nye STCW-standard (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers), innan utgangen av året. Sjøfolk som ikkje har fått fornya sertifikat sine innan fristen, står utan gyldig sertifikat frå 1.1.2017. Den siste tida har Sjøfartsdirektoratet opplevd ein kraftig auke i talet på sertifikatsøknader.

– Frå 1. Januar i fjor til 8. februar i år auka talet på søknader med 62 prosent, samanlikna med same periode i fjor. Når det gjeld søknader om påteikning, er

auken 49 prosent for denne perioden, opplyser Yngve Folven Bergesen. Han er leiari for underavdeling for utdanning, sertifisering og bemanning i direktoratet.

OPPHOPING AV SØKNADER

Sjøfartsdirektoratet har tidlegare åtvara om at det kan bli ei opphoping av søknader mot slutten av året. Faren er ikkje avblåst. For å få oversikt over kor mange sjøfolk som vil søkja sertifikat i 2016, sendte direktoratet ut ei spørjeundersøking til 8500 sjøfolk i januar i år.

Nesten 90 prosent av dei som svara, sa at dei kom til å søkja om sertifikat i løpet av året. Dersom desse spådomane slår til, risikerer direktoratet å få inn mellom 20.000 og 30.000 søknader i løpet av siste kvartal i år.

– Me oppmodar alle om å vera tidleg ute. Opphoping av søknader kan bli eit stort problem, åtvarar Folven Bergesen. Også fleire kurscenter åtvarar om at det kan bli stor pågang på kurs retta mot STCW-endingane dette året.

KOMPETANSEKRAV

For å få fornya sertifikatet for maskinoffiser eller dekksoffiser, må ein dokumentera at ein fyller dei nye kompetansekrava i STCW-konvensjonen. For mange vil dette medføra nye kurs, eventuelt at ein får kompetansen dokumentert av ein sensor før søknaden om fornying kan sendast oss i Sjøfartsdirektoratet. Konvensjonsendingane medfører også at matrosar, motormenn, skipselektrikarar og skips-elektrikaroffiserar må løysa sertifikat. ■

FAKTA

STCW-78-dekksoffiser

For å ha gyldig dekksoffisersertifikat etter 01.01.2017 kreves følgende kurs/oppdateringer i henhold til STCW-78-konvensjonen:

- Godkjent BRM-kurs som henviser til STCW-78-konvensjonen, med endringer (Manila 2010), eller BRM-erfaring dokumentert ved en bedømmelse fra assessor (assessor må ha kvalifikasjonsbevis utstedt av Sjøfartsdirektoratet), eller hurtigbåtkurs gjennomført etter 1. januar 2005.
- Tidligere gjennomførte BRM-kurs er ikke godkjente ved søknad om sertifikat, da det ikke har vært utarbeidet IMO-modellkurs for disse. IMO-modellkurs for MCRM (Marine Crew Risk Management), vil heller ikke være gyldige.
- Godkjent ECDIS-kurs som henviser til STCW-78-konvensjonen, med endringer (Manila 2010) eller tidligere gjennomført generelt ECDIS-kurs fra godkjent skole/kurscenter pluss fartstid som bekrefter at du har operert ECDIS om bord etter gjennomført kurs. Hvis du ikke ønsker å gjennomføre ECDIS-kurset, må du opplyse om dette i søknaden, og du vil få ECDIS-begrensning i kompetansesertifikatet ditt.
- Minimum ROC-sertifikat
- Oppdatering av sikkerhetsopplæring som henviser til STCW-78-konvensjonen, med endringer (Manila 2010)

- Oppdatering av medisinsk behandling som henviser til STCW-78-konvensjonen, med endringer (Manila 2010)

STCW-78-maskinoffiser:

For å ha gyldig sertifikat etter 01.01.2017 kreves følgende kurs/oppdateringer i henhold til STCW-78-konvensjonen:

- Godkjent ERM (Engine Room Resource Management)-kurs (20 timer) som henviser til STCW-78-konvensjonen, med endringer (2010 Manila) eller bedømmelse fra assessor godkjent av Sjøfartsdirektoratet
- Godkjent oppgraderingskurs i høyspent (Totalt 70 timer - 20 av 70 timer er teoretisk forarbeid sendt inn av deg før du kan starte 50 timers praktisk kurs)
- Oppdatering av sikkerhetsopplæring som henviser til STCW-78-konvensjonen, med endringer (2010 Manila)

Du kan dokumentere ERM-erfaring istedenfor ERM-kurs via en godkjent assessor.

Maskinoffiserer som har høyspentkurs fra tidligere, vil få dette godkjent, og kan da med fullført ERM-kurs og oppgradering videregående sikkerhetskurs, søke maskinoffisersertifikat etter STCW-78-konvensjonen, med endringer (2010 Manila).



© Gettyimages

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



Stortinget vil ha strengare utsleppskrav i anbudsrunder:

Ferje-Noreg går nye tider i møte

I desember samla Stortinget seg om strengare krav til låg- eller nullutsleppsteknologi ved nye anbod på ferje- og snøggbåtruter i offentlig regi. Det byr på både utfordringar og store mulegheiter i ei tid som elles er prega av pessimisme.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Hos næringsklynga NCE Maritime CleanTech har nullutsleppsfartøy lenge vore ein del av arbeidskvardagen. No opplever dei at trykket for å få på plass meir miljøvennlige løysingar for den maritime bransjen har auka kraftig, både frå politisk hald og frå næringa sjølv.

– No begynnar det brått å ta av. Det er kjemp flott at eit samla Storting går inn for strengare utsleppskrav for ferjer og snøggbåtar. Verft og utstyrsløysingane

på Vestlandet sit allereie og jobbar med anbodssøknader tilpassa nye tider, seier Hege Økland, som er leiar for Maritime CleanTech.

Næringsklynga som strekkjer seg over industrikommunane mellom Stavanger og Bergen har lenge jobba aktivt opp mot fylkeskommunar og politikarar for å auka miljøkrava i anbudsrunder rundt sjøtransport. Det arbeidet lever vidare, sjølv med klare signal frå Stortinget.

MANGE UTFORDRINGAR

– Det er mange utfordringar knytt til dette. Finansiering for fylkeskommuna-



FRAMTIDSRETTA: Harald Thomassen i NHO Sjøfart meiner Staten bør utnytta innkjøpsmakta si til auka satsing på miljøvennlige ferjer.

FOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET



GRØNT FOKUS: Gjengen i NCE Maritime Clean Tech har lenge hatt nullutslepps fartøy på agendaen. F.v.: Marte Jensen, Hege Økland, Nils Aadland og Ivan Østvik.

FOTO: KARI STAUTLAND/SJØFARTSDIREKTORATET.

ne ser ut til å vera ei utfordring som me håpar snarleg vert løyst, både med tanke på utforming av anbudskrava i forhold til statlege støtteordningar, og med tanke på finansiering av bygging av landanlegg for straum og infrastruktur knytt til desse, seier Økland. Ho håpar at det i tillegg til krav om alternative drivstoff, blir vektlagt å få sett andre miljøkrav i offentlege anbudsrundar.

– I anbudsrundar bør ein bli premiært dersom ein leverer betre enn minstekravet, og eg meiner ein bør sjå på det totale fotavtrykket til det enkelte skipet, seier Økland. Ho meiner det er naturleg å tenkja batteridrift når det gjeld både ferjer og passasjerbåtar.

NATURLEG Å TENKJA BATTERI

– All kystnær båttransport kan i full eller stor grad elektrifiserast. No byrjar det å komma for fullt på ferjer og passasjerbåtar, og me ser at det blir meir og meir aktuelt

med hybridsystem på til dømes offshorefartøy med tanke på å redusera drivstoff-forbruket, seier Økland. Vegen er fortsatt eit stykke fram for hydrogendrift, men hybridsystem med LNG og biobrensel vil bli meir brukt i tida framover, trur ho.

– Me kjem til å fleire kombinasjonar som er spesialtilpassa bruksområdet til det enkelte fartøyet, meiner Økland.

HEITT SAMTALEEMNE

Alternative drivstoff og regjerings mål om nullutsleppsferjer var også eit heitt samtaleemne då næringa var samla under årets Haugesundkonferanse i februar.

«Et samlet Storting ber regjeringen iverksette tiltak som sikrer at alle fylkeskommunale og kommunale ferjer og hurtigbåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi ved nye anbud og på ruter i egen regi»

Med «Korleis få fleire klimavennlege ferjer» som tema, peika direktør i NHO Sjøfart, Harald Thomassen på at det er stor risiko knytt til investeringar i ny teknologi frå reiarlaga si side.

Han oppmoda Staten om å utnytte innkjøpsmakta si til å auka satsinga på miljøvennlege ferjer, og viste også til at omlegginga frå 2010, der 78 ferjesamband blei overført frå Staten til fylkeskommunane, ikkje gjer det enklare å nå målet om klimavennlege ferjer.

– Problemet her er at Stortinget har gjeve frå seg ansvaret for styringa av dette til fylkeskommunane. Fylkeskommunane kan ha like store ambisjonar som Stortinget om dette, men me manglar ei samlande kraft, sa Thomassen.

TRE NØKKELFAKTORAR

Han meiner tre faktorar er nødvendige for å få til ein overgang til klimavennlege ferjer; føreseielegheit, gradvis innfasing og økonomi.

– Dette er ein bransje med låg lønsemd. Mange av ferjeselskapa har tapt mykje på kontraktane dei har inngått i seinare år. Dei har teke store kostnader

med omstilling og innovasjon, og no seier mange at dei ikkje kan ta fleire nye løft, utan å få inn meir kapital, sa direktøren i NHO Sjøfart. Han påpeika det er enno meir risiko knytt til investeringar i ny teknologi, og viste til viktige støtteordningar frå Enova, og NOX-fondet.

- LNG ER IKKJE UTDATERT

Thomassen nytta også høvet til å kritisera ei mykje omdiskutert formulering i vedtaket, som har fått folk til å stilla spørsmål på om Stortinget ser på LNG som utdatert.

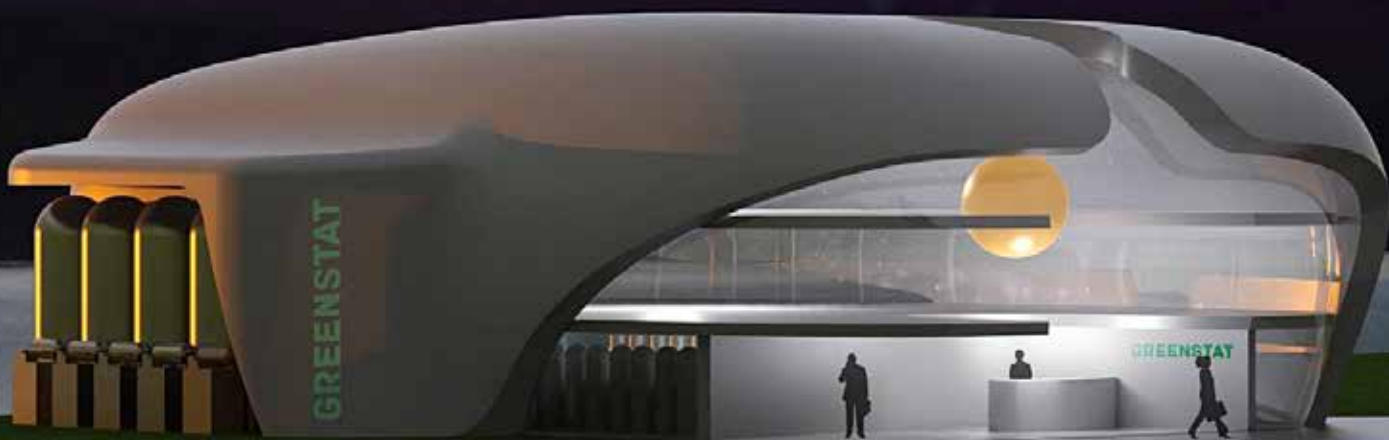
– I haust klarte Stortinget å definera bort LNG fra lågutsleppsferjene, sjølv om

dei har medvirka til å redusera utsleppa kraftig her til lands. Det er uheldig. Om ein ikkje gjer noko med dette, slik at nye ferjer kan brukast i framtidige anbuds-konkurransar, vil me enda opp med ein kyrkjegard av nye ferjer, og ein bransje som er redd for å satsa på ny teknologi, sa Thomassen. Han fekk brei støtte frå salen på Haugesundkonferansen, ikkje minst frå sjøfartsdirektøren, som valde klar tale:

– Ein køddar ikkje med LNG. Det er vår desidert mest miljøvennlege energikjelde, sa Akselsen frå talarstolen på konferansen. ■

FAKTA

- Vi har 200 bilferjer i Norge
- Snittalder: 30 år
- Snittalder stor ferje: 8 år
- Lita ferje: 33,5 år
- 130 ferjesamband
- 113 fylkeskommunale,
- 17 riksvegsamband
- 21 mill. kjøretøy årleg
- Årleg omsetning 5 mrd.



MÅLET: Konseptskisse av Greenstat sin planlagde hydrogenfabrikk som med storskalaproduksjon skal få ned prisen på hydrogen.

ILLUSTRASJON: GREENSTAT / INVENTAS

Leiar i fornybarselskap ser stort potensiale:

Har trua på hydrogen i skipsfarten

Vegard Frihammer i Greenstat meiner ein bør leggja gamle fordommar til side og ta hydrogen med i vurderinga når morgondagens ferjer skal teiknast.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Med det ganske ambisiøse stortingsvedtaket om nullutsleppsferjer, trur eg at hydrogen som drivstoff vil tvinga seg fram, seier Vegard Frihammer. Han er leiar av fornybarselskapet Greenstat, eit selskap med utspring frå Christian Michelsen Research (CMR). Det nye energiselskapet fokuserer på det grønne skiftet, og har hydrogen som eit av satsingsområda.

Dei jobbar mellom anna med å få på plass ein hydrogenstasjon for bilar i Bergen, men meiner potensialet er vel så stort innan maritim sektor.

– Mange ferjestrekningar er så lange at dei pushar rekkeviddegrensene for batteridrift. På desse strekningane vil hydrogen vera eit svært godt alternativ. Det same gjeld

resten av nærskipfarten, seier Frihammer, som har bakgrunn som bransjeansvarleg innan fornybar energi ved CMR.

STORT POTENSIALE

Han viser til at hydrogen er ein energiberar med høg energitettleik, som bidrar til redusert vekt. Raskare fylletid kan drifta tyngre skip i forhold til det som er muleg ved batteridrift. Men det er også utfordringar, som tilfang, kostnader og regelverk. Tilkomst ynskjer Greenstat sjølv å leggja til rette for, og i fjor signerte dei ein intensjonsavtale med Tizir Titanium i Tyssedal og Sunnhordland Kraftlag om det som etter planen skal bli hydrogenproduksjon i stor skala.

– Når det gjeld pris er det hakket dyrare å kjøpa inn eit hydrogenanlegg enn eit ladeanlegg for batteri, men ein kan fint produsera hydrogen til ein pris som er lågare enn

dieselprisen. Dei første åra vil driftskostnaden vera litt høgare enn fossile alternativ grunna høg pris på brenselcellesystemet om bord i fartøya. Men på sikt er hydrogen ei god løysing også økonomisk, meiner Frihammer. Det finst og gode støtteordningar for å kompensera for høgare pris i startfasen.

PILOTPROSJEKT PÅ MF OLE BULL

Han trur at den største utfordringa er å bryta ned gamle fordommar knytt til tryggleik og regelverk.

– Mange tenkjer automatisk på eksplosjonsfare når det er snakk om hydrogen, men det er ikkje farlegare enn andre drivstoff dersom det er handtert på rett måte. Det kjører fem bussar rundt i Oslo på hydrogen. Det er ingenting i vegen for å bruka denne teknologien i skipsfarten, meiner Frihammer.

Han fortel at Greenstat i desse dagar jobbar med eit forprosjekt som dei håpar



PILOT: MF Ole Bull som opererer sambandet Breistein-Valestrand skal etter planen bli eit testlaboratorium for utesting av hydrogen som drivstoff til sjøs.

FOTO: OSTERØY FERJESLSKAP



HYDROGENFRELST: Vegard Frihammer er eldsjela bak fornybarselskapet Greenstat.

FOTO: GREENSTAT

skal resultera i eit prøveprosjekt der hydrogen blir testa ut som drivstoff på Osterøyferja «Ole Bull».

– Det er viktig for oss at regelverkssida ikkje blir ein bremsekloss. Me ber om

å bli møtt med rasjonell skepsis, seier Frihammer. Leiv Magne Skaar er dagleg leiar i Osterøy Ferjeselskap, som driftar MF Ole Bull. Han stiller gjerne ferja til disposisjon.

– Me synest dette er spennande, og tenkjer at ferja byr på ein ypparleg mulegheit til å sjå korleis hydrogendrift kan fungera i praksis. Vegen blir til undervegs, seier Skaar. ■

Maritime studietilbud ved Maritim Campus Nord

HANDELSHØGSKOLEN, NORD UNIVERSITET:

Årsstudium maritim økonomi og ledelse
Bachelor i nautikk, maritim økonomi og ledelse

BODIN MARITIME FAGSKOLE (BMF):

Teknisk fagskole maritime fag med fordypningsområdene Dekksoffiser og Maskinoffiser

BMF KURS OG SIKKERHETSSENTER:

En rekke maritime kurs og sikkerhetskurs

BODIN VGS:

Vg2 maritime fag

LOFOTEN MARITIME FAGSKOLE:

Skipsoffiserutdanning med nautisk fordypning.

VEST-LOFOTEN VGS:

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

OPUS LOFOTEN:

En rekke maritime kurs og sikkerhetskurs.



www.nord.no



Bodin videregående skole og maritime fagskole

www.bodin.no/maritim-fagskole



Vest-Lofoten videregående skole Lofoten maritime fagskole

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

Langt færre avvik på revisjoner i fjor

I løpet av fjoråret utførte Sjøfartsdirektoratet 292 revisjoner på passasjer- og lastefartøy. Det resulterte i 739 registrerte avvik.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Dette er en klar reduksjon i det totale antall avvik i forhold til 2014, sier Einar Aase, som leder Sjøfartsdirektoratets avdeling revisjon. Ved sju av revisjonene ble det avdekket forhold som medførte alvorlige avvik. Dette resulterte i to tilleggsrevisjoner på godkjenningsbevis for sikkerhetsstyring (DOC) og fem på sikkerhetsstyringssertifikat (SMC).

– I 2015 ble revisjon på fiskefartøy med bruttotonnasje 500 og over påbegynt. Vi minner om at 01.07.2016 er satt som endelig dato for å ha sertifiseringen på DOC og SMC på plass, og at det er viktig å sende oss begjæring om revisjon snarest, sier Aase. Skjemaet som skal benyttes, heter KS-0834, og ligger på Sjøfartsdirektoratets skjemaportal på nettet.



FORNØYD: Einar Aase, som leder revisjonsavdelingen, ser en positiv utvikling.

FOTO: BJARTE AMBLE/SJØFARTSDIREKTORATET

Far fewer nonconformities found in audits last year

During the previous year, the Norwegian Maritime Authority carried out 292 audits of passenger and cargo ships. This resulted in 739 registered nonconformities.

– This is a clear reduction in the total number of nonconformities compared to 2014, says Einar Aase, Head of Section for Auditing at the Norwegian Maritime Authority (NMA). In seven of the audits, major nonconformities were found. This resulted in two additional audits related to Document of Compliance (DOC) for safety

management and five audits related to Safety Management Certificate (SMC).

– Audits of fishing vessels of 500 gross tonnage and upwards started up in 2015. Please bear in mind that 1 July 2016 has been set as a final date for having the DOC and SMC certification in place, and that it is important to send us a request

for audit as soon as possible, says Aase. The form to be used is called KS-0834, and can be found in the NMA's Forms Services on our website.

WANTS FEEDBACK

The evaluation form for ISM audits is used to give feedback on our completed audits. Last



REVISJONSAVDELINGEN: Denne gjengen jobber med revisjon i direktoratet: Fra venstre: Geir Håvard Larsen, John Furuboth, Einar Aase, Lars-Erik Labori og Hans Erik Lofthus. FOTO: BJARTE AMBLE/SJØFARTSDIREKTORATET

ØNSKER TILBAKEMELDINGER

Evaluerings skjema etter ISM-revisjoner brukes for å gi tilbakemelding på våre utførte revisjoner. I fjor fikk revisjonsenheten tilbakemelding på rundt 30 prosent av revisjonene.

– Vi anmoder alle som revideres om å gi tilbakemelding, og har nå laget en questback for IMS-revisjon. Tilbakemeldinger er et viktig verktøy for oss når det gjelder å se hva som kan gjøres annerledes, sier Aase.

EKSTRA FOKUS PÅ FEM OMRÅDER

I 2016 har som kjent Sjøfartsdirektoratet hviletid og bemanning som fokusområde, med egne sjekklister. I tillegg vil det ved ISM-revisjoner i 2016 bli ført nøyere kontroll med fem områder, som er valgt ut på bakgrunn av revisjonsfunnene fra i fjor:

- Evaluering av tilstrekkelig operasjonell bemanning for å til enhver tid ivareta

alle operasjonelle funksjoner og sikkerhetsfunksjoner (ISM-koden 6.2.2)

- Hvordan selskapet følger opp at delegerede ISM-oppgaver ivaretas mot selskapets og kodens krav, for de selskaper dette gjelder (ISM-koden 12.2.)
- Identifiserte systemer og utstyr som ved plutselig svikt kan forårsake farlige situasjoner. Samt identifiserte reserve-systemer/ systemer som ikke er i kontinuerlig bruk, inklusive deres vedlikeholdsrutiner, øvelser og tester. (ISM-koden 10.3.)
- Prosedyrer. Passasjerregistrering (ISM-koden 7)
- Brannbekjempelse (branndører, brannvarslingssystemer, isolering av varmeoverflater i maskinrom, brannutstyr etc.). Rutiner for vedlikehold/tester (ISM-kodens 8/7) ■

year the Section for Auditing received feedback from around 30% of the audits.

– We encourage everyone being audited to give us feedback, and have now created a questback for ISM audits. Feedback is an important tool for us when it comes to finding out what we can do differently, says Aase.

EXTRA FOCUS ON FIVE AREAS

The NMA's focus area for 2016 is rest periods and manning, with separate check lists. For the ISM audits in 2016, we will moreover focus on five additional areas that have been chosen based on the audit results from last year:

- Evaluation of sufficient operational manning in order to at all times encompass all aspects of maintaining safe operations on board (ISM Code 6.2.2)

- How the company follows up delegated ISM tasks and that they are being performed in conformity with the company's responsibilities under the Code, where applicable (ISM Code 12.2)
- Identified systems and equipment which may result in hazardous situations in the event of a sudden operational failure. As well as identified back-up systems/systems that are not in continuous use, including their maintenance routines, drills and tests. (ISM Code 10.3)
- Procedures. Passenger registration (ISM Code 7)
- Fire fighting (fire doors, fire alarm systems, isolation of hot surfaces in machinery spaces, fire-fighting equipment). Routines for maintenance/tests (ISM Code 7/8)

FAKTA/FACTS

Den nye forskriften bestemmer at fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer skal ha et sertifisert sikkerhetsstyringssystem. Innføring av ISM for fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer innebærer at disse fartøyene må utvikle og dokumentere et sikkerhetsstyringssystem. Videre skal systemet sertifiseres, herunder revideres av Sjøfartsdirektoratet eller av andre på vegne av direktoratet. Rederiet får plikt til å kreve sertifisering og revisjoner. Endringene trådte i kraft 1. januar 2015. Fiskefartøy skal følge forskriften fra og med 1. juli 2016.

Du finner mer informasjon på Sjøfartsdirektoratets nettsider: <https://www.sjofartsdir.no/fartoy/fartoystyper/fiskefartoy1/informasjon-om-ism-for-fiskefartoy/> Det er viktig at begjæring om revisjon sendes inn snarest. Skjemat KS-0834 skal benyttes. Det finner du på Sjøfartsdirektoratets nettsider: <https://portal.sjofartsdir.no/FormsList.aspx>

The new Regulations stipulate that fishing vessels of 500 gross tonnage and upwards shall have a certified safety management system. The introduction of ISM for fishing vessels of 500 gross tonnage and upwards means that these vessels have to develop and document a safety management system. The system shall furthermore be certified, which includes being audited by the NMA or someone acting on behalf of the NMA. The company is obliged to request certification and audits. The regulatory amendments entered into force on 1 January 2015. Fishing vessels shall comply with the Regulations from 1 July 2016.

You can find more information on our website (in Norwegian only): <https://www.sjofartsdir.no/fartoy/fartoystyper/fiskefartoy1/informasjon-om-ism-for-fiskefartoy/> It is important that the request for audit is submitted as soon as possible. The form KS-0834 should be used. This can be found on our website: <https://portal.sjofartsdir.no/FormsList.aspx>

Utvidet tilsyn med hviletid og bemanning:

Sjekklistene for fokusområdet 2016 er klare

Listene vil bli brukt i forbindelse med uanmeldte tilsyn, men også i forbindelse med ISM-revisjoner og sertifikatinspeksjoner der reders egenkontroll kreves. Derfor er det lurt om rederiene bruker listene til internrevisjon.



Hilde Stange
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet vil i 2016 ha et spesielt fokus på tilsyn med næringens etterlevelse av regelverket for hviletid og vakthold. Det vil også fokuseres på at skip bemannes med kvalifisert og tilstrekkelig mannskap for å kunne utføre arbeidsoppgavene om bord på en forsvarlig måte.

FORSKNING LIGGER BAK

Forskning viser at faktorer som stor arbeidsbyrde, negativt stress, utilstrekkelig hvile og dårlig søvnkvalitet virker negativt inn på den enkeltes evne til konsentrasjon og årvåkenhet. Det øker også sannsynligheten for at en ulykke skal inntreffe. Dette er også faktorer som går igjen som bakenforliggende årsaker i de årlige risikoanalysene av fare- og ulykkeshendelser som Sjøfartsdirektoratet gjennomfører.

En god prosess som inkluderer risikovurdering av bemanningsbehovet, er derfor nødvendig for å oppnå en bemanningsfastsettelse som gjør skipet til en sikker og effektiv arbeidsplass. Å legge forholdene til rette for at mannskapet får mulighet for sammenhengende søvn og god kvalitet på hviletiden vil etter all sannsynlighet også gi positiv uttelling for sikkerheten og arbeidsmiljøet om bord. ■

SJEKKLISTER HVILETID OG BEMANNING

Bemanning og bemannings sertifikat:

- Er bemanningsoppgave om bord?
- Er bemanningen i henhold til bemannings sertifikatet?

Kvalifikasjoner:

- Har sertifikatpliktig personell gyldige sertifikater?
- Har mannskapet godkjente kvalifikasjoner?

Vakthold:

- Er det dokumentert at utkikk er satt iht. krav i regelverket?

Hviletid:

- Har alle om bord et skjema for registrering av hviletid og dette på daglig basis? Fiskefartøy har ikke krav til føring av hviletidsskjema.
- Kontrolleres og registreres hviletiden av skipsfører eller den han bemyndiger i enhver periode på 24 timer og 7 dager?
- Føres hviletiden i forhold til faktisk arbeid om bord?
- Er minimum hviletidsperiode på 6 timer i døgnet overholdt?
- Er de av mannskapet som skal tiltre første vakt etter avgang, tilstrekkelig uthvilt?

Tilleggsbemanning:

- Dersom det foreligger brudd på hviletid- eller vaktholdsforskrift, har skipsfører meldt fra til rederiet om behov for tilleggsbemanning?
- Dersom det foreligger brudd på hviletid- eller vaktholdsforskrift, og skipsfører har meldt inn behov for tilleggsbemanning, har rederiet gjennomført korrigerende tiltak?



Expanded supervision of rest periods and manning:

The check lists for the 2016 focus area are ready

The check lists will be used in connection with unscheduled supervision, but also in connection with ISM audits and certificate inspections where controls carried out by the company (company's control) are required. It is therefore recommended that the companies use the lists during internal audits.

In 2016, the Norwegian Maritime Authority (NMA) will have a particular focus on the industry's compliance with the regulations on rest periods and watchkeeping. We will also focus on ships being manned with qualified and sufficient crew members to carry out the tasks on board in a safe and proper manner.

BASED ON RESEARCH

Research shows that factors such as a heavy workload, negative stress, insufficient rest and poor quality of sleep negatively affect alertness and ability to concentrate, and increase the

likelihood of accidents. These are also recurring underlying factors in the annual risk analyses of hazardous and accidental incidents carried out by the NMA.

A proper process that includes risk assessment of the manning needs is therefore necessary in order to achieve a specification of manning that makes the ship a safe and effective workplace. Taking steps to ensure that the crew is able to get uninterrupted sleep and rest periods of good quality, will most likely also positively affect the safety and working environment on board.

TILSYN: Sjøfartsdirektoratets inspektører kommer til å ha med ekstra sjekklister for hviletid og bemanning i år.

ILLUSTRASJONSFOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET



CHECK LISTS REST PERIODS AND MANNING

Manning and safe manning document:

- Is there a safe manning document on board?
- Is the manning in accordance with the safe manning document?

Qualifications:

- Do crew members required to hold a certificate have valid certificates?
- Does the crew have approved qualifications?

Watchkeeping:

- Is there documentation confirming that lookout has been posted in accordance with the regulations?

Hours of rest:

- Does everyone on board have a registration form for rest periods, and is this filled out on a daily basis? Fishing vessels are not required to keep registration forms.
- Are the rest periods being checked and registered by the master or the person authorised by him in every period of 24 hours and 7 days?
- Do the rest periods reflect the actual work on board?
- Is the minimum rest period of 6 hours per 24 hours being complied with?
- Are the crew members who form part of the first watch after departure sufficiently rested?

Additional manning:

- If there is a breach of the provisions of the regulations on hours of rest and watchkeeping, has the master notified the company of the need for additional manning?
- If there is a breach of the provisions of the regulations on hours of rest and watchkeeping, and the master has notified the company of the need for additional manning, has the company carried out corrective measures?

Vil hjelpe offshoreflåten i opplag

Sjøfartsdirektoratet åpner for at det kan innvilges redusert årsgebyr for offshorefartøy som må legges i opplag i forbindelse med krisen i næringen.



Steinar Haugberg
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

– Det er bra at Sjøfartsdirektoratet har lyttet til næringen og tatt initiativ til dette. I en tid med krevende omstillinger og mange utfordringer, ønsker vi å være løsningsorienterte og frempå, sier næringsminister Monica Mæland.

Bakgrunnen for endringene som nå blir kunngjort gjennom et rundskriv, er de spesielle omstendighetene som oljebransjen nå er i, som rammer offshoreskipene hardt.

– Vi ser at det er krevende tider for denne typen fartøy nå, og mange skip

legges i opplag. Dette medfører store konsekvenser, og da ønsker vi i direktoratet å være løsningsorienterte, og bidra med mulighet for redusert årsgebyr for offshorefartøy i opplag, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen (bildet).

NÆRINGENS BEHOV I FOKUS

Med bakgrunn i de spesielle omstendighetene i oljebransjen hvor norske skip legges i opplag, vil Sjøfartsdirektoratet kunne innvilge fritak fra årsgebyret, både for skip i registrert i NOR og NIS i henhold til Sjøfartsdirektoratets gebyrfor-skrift § 8 - fraviksparagrafen. Dette vil

gjelde selv om skipets sertifikater er gyldige og ikke levert inn til Sjøfartsdirektoratet.

– Vi håper dette vil bidra positivt i en krevende situasjon. Samtidig håper vi rederiene ser på dette som et signal på at vi har fokus på kundene og følger med på den situasjonen som næringen til enhver tid befinner seg i, sier Akselsen.

For å kunne få innvilget årsgebyrfritak for skip i opplag må det sendes inn en skriftlig søknad til Sjøfartsdirektoratet, hvor det er krav til noe dokumentasjon. Mer informasjon om krav og endringene finnes i rundskrivet. ■



TØFFE TIDER: Sjøfartsdirektoratet håper reduserte årsgebyr kan være et positivt bidrag i de krevende tidene offshorerederiene opplever.

ILLUSTRASJONSFOTO: MAGNUS JONAS FJELL, SJØFARTSDIREKTORATET



BIs ÅLESUNDKONFERANSE

[www.bi.no/
alesundkonferansen](http://www.bi.no/alesundkonferansen)

Maritim næring står foran store krav til omstilling. Utgangspunktet for industriell vekst og suksess er forskning og kunnskap.

Velkommen til BIs Ålesundkonferanse, bli med i diskusjonene om maritime utfordringer og nye muligheter 12. og 13. april på Scandic Parken i Ålesund

Utarbeidet i tett samarbeid med:



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association



HANDELSHØYSKOLEN

Haugesundkonferansen:

- Det verste er framleis i vente

Presidenten i Norges Rederiforbund, Lars Peder Solstad teikna eit svært dystert bilde av situasjonen i næringa under sitt innlegg på Haugesundkonferansen. Tema i år var omstilling, innovasjon og vegen ut av krisa.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Kvart år samlar Haugesundkonferansen aktørar frå den maritime næringa til inspirasjon og debatt. I år møtte i underkant av 200 politikarar, reiarlag, arbeidstakarorganisasjonar og andre for å diskutera krisa næringa er inne

i, og vegar ut av krisa.

– Frå regjeringas side følger me situasjonen nøye, og har sett i verk ei rekkje tiltak for å betra dei økonomiske rammetilhøva. Eg har lyst til å framheva det gode

samarbeidet med næringa. Dei har komme med viktige innspel, både i rundebordsmøter landet rundt, og i fartsområdeutvalet der endringar i NIS-regelverket no bidreg til ein auke i norskflagga skip, sa næringsminister Monica Mæland i sitt opningsforedrag. Som eit heilt nytt bidrag framheva ho Sjøfartsdirektoratet sitt initiativ om at offshorefartøy i opplag kan søkja direktoratet om gebyrfritak. Ho nytta høvet til å oppmoda næringa om å tenkja utslepp og miljø i tida framover.

– Me har ambisjonar om å styrka klimaforliket, og bli eit lågutsleppland

innan 2050. Eg vil difor oppmoda næringa til å satsa på lågutsleppsdrivstoff. Det er viktig og rett å satsa på grøn skipsfart, og eg trur også det vil vera god butikk for dei som vel å satsa på det, sa Mæland.

- EI REELL KRISE

President i Norges Rederiforbund, Lars Peder Solstad, er også ein viktig aktør i næringa gjennom reiarlaget Solstad Offshore ASA. Han teikna eit svært dystert bilde av situasjonen.

– For eitt år sidan på denne konferansen, diskuterte me kva som ville skje i



DYSTERT: Overskrifta på plansjen Lars Peder Solstad presenterer her, seier det meste om stoda for offshorereiarlaga.

FOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET



VANSKELEG: Anne Jorunn Møkster fortalte at reiarlaget fekk prisen Årets Lærebedrift, samstundes som dei var midt oppe i ein vanskeleg kuttprosess.

FOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET

offshoremeknadene. Diverre viste det seg at dei som var mest negative hadde rett. Krevjande farvatn er ikkje dekkande nok. Dette er ein av dei tyngste stormane som har vore, og diverre ser det ut til at det verste framleis er i vente, sa Solstad. Han er ikkje i tvil om at den er grunnlag for å bruka ordet «krise».

– Nokre diskuterer om me er oppe i ein krisesituasjon. Det har kun akademiske interesser. For oss som står oppi dette er det ikkje tvil om at dette er krise. I fjor gjekk me frå 0 – 100 båtar i opplag her til lands, og det kjem diverre til å bli endå verre, sa reieren. Han kom med ei klar oppmoding til regjeringa om å endra bedriftsskattelegginga for å komma reiarlaga i møte.

ARBEIDSTAKARANE – EIN RESSURS

Som representant for arbeidstakarorganisasjonane hadde også Jørn Eggum, leiar i Fellesforbundet, nokre oppmodingar til regjeringa, mellom anna å utvida permitteringsordninga til 52 veker. Eggum var

også oppteken av å framheva fagforeiningane som ein bidragsytar til omstillingsprosessane, ikkje ein bremsekloss.

– Den kompetansen arbeidstakarane sit med vil vera avgjerande for at tiltaka lukkast, meinte han. Også Anne Jorunn Møkster, som er administrerande direktør i offshorereiarlaget Simon Møkster Shipping, var oppteken av å finna måtar å behalda kompetanse i vanskelege tider.

– Vår viktigaste ressurs er menneska om bord. Det er dei som gjer at båtane våre er eit godt produkt, sa Møkster innleiingsvis.

OPPLEVDE EIT PARADOKS

Ho fortalte om det vanskelege paradokset dei opplevde i fjor, då dei fekk prisen Årets lærebedrift 2014, samstundes som reiarlaget såg seg nøydde til å kutta i talet på tilsette.

– Det var ein ny situasjon for oss alle. Det var noko me berre måtte stå i. Utover sommaren såg me at det kunne bli enno meir opplag. I staden valte me sysselset-

tingskontraktar. Det er eit veldig spinkelt grunnlag, men me TRUR det er betre enn opplag, fortalte Møkster.

Ho serverte ei rekkje konkrete forslag til tiltak som kan hjelpe næringa med å ta vare på kompetansen i vanskelege tider; nettolønnsordning på linje med nabolanda, krav til opplæringsstillingar i alle offentlege anbod og å sikra kadettane fartstid i løpet av utdanninga. Møkster peika også på at ein må gjera alt ein kan for å oppretthalda skuleskipa Gann og Sjøkurs. Leiteaktiviteten på norsk sokkel må opp, og tildelingane må skje raskt.

– Dessutan bør Sjøfartsdirektoratet vera positive til at reiarlaga kan få større ansvar for opplæring om bord der det er muleg. Me opplever at regelverket blir tolka litt strengt, sa Møkster. Ho avslutta foredraget sitt med ein leveregel ho meiner kan vera viktig for å behalda kompetansen i nedgangstider:

– Ein må ha is i magen, halda hovudet kaldt og hjartet varmt. ■

To megatrender for framtida

Ny teknologi og strengare miljøkrav vil prega den maritime bransjen framover. Det sa sjøfartsdirektøren på Haugesundkonferansens andre dag.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen meiner to megatrender vil skilja seg ut i den maritime framtida; ny teknologi og strengare miljøkrav.

– Det vil komma stadig fleire internasjonale krav til reduksjon av utslipp frå skipsfarten. Det trur eg faktisk vil vera til fordel for den norske bransjen, som allereie er langt framme i denne utviklinga, sa Akselsen. Han viste til at Noreg lenge har vore leiande innan LNG og bruk av andre alternative drivstoff.

– Når det går mot sommar skal fire nye biometanol skip vera klare for sjøseting. Dei skal segla under det norske flagget, og det er me veldig stolte av. Årsaka til at reiarane vel norsk flagg for desse er at dei opplevde Sjøfartsdirektoratet som positive og løysningsorienterte då dei la fram planane, fortalte Akselsen.

VIKTIG Å VERA TIDLEG UTE

Han peika på at Sjøfartsdirektoratet har som mål å spela på lag med næringa, og oppmoda om at dei som sit med idear og planar for ny skipsteknologi tek kontakt med Sjøfartsdirektoratet på eit tidleg tidspunkt.

– Me opplever dessverre ofte at det nesten er klart for skipsdåp når ein tar kontakt med oss, og då kan me bli oppfatta som unødvendig skeptiske når me stiller kontrollspørsmål. Tidlegare har det vore kultur for at ein ikkje skal ta kontakt med Sjøfartsdirektoratet for tidlig i prosessane, men det ønskjer me å endra. Det vil forenkla prosessane veldig dersom me er med frå tidleg av, sa sjøfartsdirektøren.

FOKUS PÅ GRØN SHIPPING

Konserndirektør i DNV GL, Tor Svensen brukte sitt innlegg under årets konferanse



MILJØFOKUS: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen trur miljøaspektet vil prega den utviklinga framover.

FOTO: KARI STAUTLAND/SJØFARTSDIREKTORATET

til å snakka om kor potensialet for satsing ligg for den norske maritime næringa framover. Han oppmoda mellom anna bransjen til å bruka tida fram mot 2020 på å realisera ideane frå «Grønt kystfartsprogram», som har som målsetjing at Noreg skal utvikla verdas mest miljøvennlige kystfartsflåte, drifta av fartøy med miljøvennleg drivstoff.

– Det vil bli mykje fokus på grøn shipping. Her har Noreg vore absolutt leiande, men her må me satsa vidare. Me må over på LNG, men også på andre ting. Eg trur miksen vil bli mykje breiare enn det me ser no, sa Svensen. Han var også oppteken av at Noreg må behalda skipsbyggingskompetansen vidare, og ikkje bli ein nasjon som berre lever av tenester.

– Det finst også mange mulegheiter når det gjeld digitalisering og ubemanna



VIKTIG: Anita Krohn Traaseth har tru på utvikling i den maritime bransjen.

FOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET

skip. Eg trur me må jobba mykje med cyber security framover, sa Svensen. Også Innovasjon Norge-direktør Anita Krohn Traaseth har tru på ny vekst i maritim sektor i framtida.

– Den maritime næringa er definitivt eit av dei viktigaste beina me skal stå på når det norske næringslivet skal inn i ei ny særstilling, sa ho. ■

Redda over 3700 båtflyktningar:

- Vanskeleg å erkjenna at me ikkje kan redda alle

Med sine sterke forteljingar frå flyktningarbeidet i Middelhavet, sette skipsføraren på Peter Henry von Koss oljekrisa i eit litt anna perspektiv.

- I Redningsselskapet har me eit ordtak som seier at ingen skal drukna.

Det var det ikkje mulig å leva opp til der nede, sa Lars G. Solvik.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Ei historie brann seg fast i minnet. Om de ser på bildet ser de at det ligg folk over alt, seier Lars G. Solvik. Den røynde skipsføraren fortel med stødig røyst om synet som møtte han og resten av mannskapet på seks om bord på redningsskøyta Peter Henry von Koss den 28.oktober 2015. Skøyta hadde vore på mange redningsoppdrag utanfor Lesbos tidlegare, faktisk var dette det femte oppdraget denne dagen. Men ikkje av same omfang.

TETT I TETT MED KROPPAR

– Den dagen låg det over 300 personar i vatnet. Ingenting var organisert, det var eit helvete for oss. Det var folk overalt, det var skriking, og eg tenkte at dette kjem eg aldri til å komma over, fortel Solvik. Peter Henry von Koss var første båt til ulykkestaden. Dei fekk veta at det var ein trebåt som hadde velta. Synet som møtte mann-



REDDA: Flyktningar i gummibåt, som har fått hjelp av mannskapet om bord på Peter Henry von Koss.

FOTO: REDNINGSSELSESKAPET



STERKT: Lars G. Solvik sine sterke historier frå redningsoppdraga i Middelhavet gjorde inntrykk på salen.

FOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET

skapet var tett i tett med kroppar som flaut i sjøen.

– Det var jobbing. Det var knallhard jobbing. Me måtte ta vanskelege val undervegs. Når du skal plukka opp menneske, tar det like lang tid å posisjonera båten enten du skal redda ein person eller ei gruppe på ti. Då måtte me prioritera gruppene, fortalte Solvik. Ikkje enkelt når leveregelen om at ingen skal drukna, sit i ryggmargen.

KJEMPA FOR LIVET

– Det er fryktelig vondt å sjå ei jente på tjuе drukna rett føre augo dine, utan at du kan gjera noko. Men slik er det berre. Me

har snakka om dette, me har trena på det, og tre av oss har sjøredning som fag. På to og ein halv time hadde me plukka opp 120 menneske. Det gjekk unna i enorm fart. Ein kan seia kva ein vil om flyktningar, men der ute kjempa alle for livet, fortalte Solvik. Etterpå sa han til kollegane at dette hadde vore ein bra dag. Han blei møtt med rare blikk.

– Men me redda jo faktisk 120 menneske. Det er ein av dei tinga som hjelper oss å komma over dette. Det at me veit me har gjort ein viktig innsats, sa båtføraren, som gjorde stort inntrykk på tilhøyrarane under Haugesund-konferansen. ■



SJØMÅLER: Kartverkets sjømålingsfartøy samler inn dybde data hver dag hele året. Nå foreligger endelig en standard for sjøkartlegging, som potensielt vil gjøre bransjen mer robust og kvalitetsbevisst.

ILLUSTRASJON: KARTVERKET

Vil ha flere målinger:

Nå kan alle sjømåle for Kartverket

Alle som ønsker kan nå søke om godkjenning til å levere sjømålingsdata til Kartverket. Derfor har Kartverket også etablert en nye etterspurt standard for sjømåling.



Ina Selmer-Anderssen
Kommunikasjons-
rådgiver
Kartverket sjødivisjonen

– Hovedgevinsten ligger på brukere rundt omkring i landet, de som etterspør sjømålingsdata. Det er oppdragsgivere, som for eksempel kommuner, som har behov for å vite hvordan havbunnen ser ut, blant annet til kystsoneplanlegging. De får nå mulighet til å gjøre sjømålingsjobben kjappere.

Det sier Arne Ofstad, leder i sjømålingsavdelingen i Kartverkets sjødivisjon. Han og Trond Lamark, kvalitetssjefen i sjødivisjonen, er blant dem som i lang tid

har jobbet med å få etablert en sjømålingsstandard og en frivillig godkjenningsordning for aktører innen sjømåling og behandling av hydrografiske data.

ØKT INFORMASJON OM HAVBUNNEN

Nå er nødvendige krav og vilkår for godkjenningsordningen ferdigstilt. Fra 1. januar 2016 har Kartverket derfor begynt arbeidet med å behandle søknader og foreta bedømming av virksomheter.

– Det er noe vi har sett behov for i lang tid. Vi klarer ikke å tilfredsstille alle målebehov som finnes rundt omkring, så det er flott for oss å ha flere å spille på, sier Ofstad.

En frivillig godkjenningsordning for sjømåling og behandling av hydrografiske data, og ikke minst det å få etablert en sjømålingsstandard, innebærer å danne en akseptert metode for sjømåling, slik at vi får bedre tilgang til kvalitetssikret informasjon om havbunnen.

ETTERSPURT ORDNING

Dermed kan de som ønsker det levere søknad om godkjenning til å sjømåle og levere kvalifiserte data til Kartverket, noe interessenter har etterspurt lenge.

– Det finnes aktører som har vært veldig interesserte i dette. De innser nok

at de, ved å oppfylle Kartverkets krav til blant annet nøyaktighet og pålitelighet, kan få et konkurransemessig fortrinn angående sjømåling, sier Lamark.

Kvalitetssjefen forteller at standarden og godkjenningsordningen på sikt potensielt kan skape mer aktivitet innen sjømåling.

– En hyggelig bieffekt er at bransjen blir mer kvalitetsbevisst og robust, så at sektoren kan oppleve blomstring og vekst er ikke utenkelig, sier han.

VISER STOR INTERESSE

Gjertrud Røyland i Kartverkets formidlingstjeneste forteller at mottakelsen av nyheten har vært god.

– Folk har hørt om dette, og de viser stor interesse og entusiasme. Vi har opplevd at det er et engasjement for å bidra med innsamling av dybde data, sier Røyland.

Hennes inntrykk er at folk er interesserte i å være bidragsytere, noe som vel er litt i tiden, mener Røyland. På stadig flere arenaer i samfunnet går folk sammen for å oppnå noe – de ønsker å bidra. Det å skape merverdi for fellesskapet ved å ta i bruk smarte løsninger er ofte fellesnevneren for moderne suksesshistorier.



POPULÆRT: Gjertrud Røyland fra formidlingstjenesten i Kartverket opplever at nyheten om godkjenningsordningen for sjømåling vekker stor interesse og entusiasme blant bedrifter i bransjen.

FOTO: KARTVERKET

Sjømålingsordningen er et skritt i den retningen. For hvis et sjømålingsfirma først er godkjent som leverandør av hydrografiske data til Kartverket, kan data de samler inn, uansett til hvilket formål innsamlingen skjer, brukes av Kartverket

som grunnlag for offisielle sjøkart og navigasjonsprodukter. Det betyr at den samme jobben gir større gevinst totalt for samfunnet – rett og slett en vinn-vinn-situasjon.

MÅ OPPFYLLE VILKÅR

– Det er viktig at virksomhetene setter seg godt inn i vilkårene og kravene før de beslutter å starte prosessen med å søke om godkjenning, sier Lamark. Det å bli godkjent skjer ikke av seg selv.

Lamark utdyper at søkerne må sette seg inn i Kartverkets krav til ansvar, styring, kompetanse, metoder og utstyr for sjømåling og behandling av hydrografiske data. All nødvendig informasjon om dette finnes på kartverket.no under «Standard og godkjenningsordning for sjøkartlegging».

Godkjenningsordningen er aktuell for virksomheter som ønsker å skaffe seg kompetanse og evne til å sjømåle, behandle og levere hydrografiske data til Kartverkets database for kvalifiserte dybde data. ■



NYTTIG: Arne Ofstad, leder i sjømålingsavdelingen, og Trond Lamark, kvalitetssjef i Kartverket, mener at det å få etablert en standard og godkjenningsordning for sjømåling vil gagne både dem som bruker dybde data, dem som samler det inn, og ikke minst Kartverket. En vinn-vinn-situasjon!

FOTO: KARTVERKET

Går av stabelen 14. april:

Fritidsbåtkonferansen får nytt format

Årets konferanse kommer i en ny, og mer kompakt innpakning. – Vi er opptatt av å ha foredrag av høy kvalitet om dagsaktuelle emner, og tror dette kan være hensiktsmessig, sier Lorna M. Dyrkolbotn i arrangementskomiteen.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Det er ikke bare konferanseprogrammet som har fått en oppdatert vri i 2016. Med et kortere konferanse-

program, har man denne gangen lagt opp til en sosial sammenkomst hos Sjøfartsdirektoratet om kvelden 13. april, der deltakere og foredragsholdere kan møte direktoratets saksbehandlere som jobber med fritidsbåtfeltet, til uformell drøs.

Det blir også lagt opp til at de av deltakerne som ønsker å holde møter for sin egen organisasjon, kan låne møterom i Sjøfartsdirektoratets lokaler denne dagen.

– Vi håper at folk kommer kvelden før, og legger opp til en tidlig start på selve konferansen torsdag 14. april, sier Sjøfartsdirektoratets Lorna M. Dyrkolbotn, som er primus motor for arrangementet.

TRYGT I HAVN ER TEMAET

Hun forteller om et spennende program, der sikkerhet i havn er den røde tråden. Blant annet kommer havnepolitisjefen i Oslo, Roar Isaksen, for å



MØTEPLASS: Fritidsbåtkonferansen skal være et møtested for bransjen. Dette bildet ble tatt under konferansen i 2014.

FOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET

snakke om sikkerhet i båthavn og uthavn. Det kommer også foredrag om redningsdykking og kullforgiftning, i tillegg til innlegg om ulykkesstatistikk og holdningsskapende arbeid.

– Tidligere år har programkomiteen bestått av folk i direktoratet, men i år har vi i tillegg invitert Norboat og Kongelig Norsk Båtforbund

inn i komiteen. Det håper vi har ført til et bredt og godt program, sier Dyrkolbotn. Dette er tredje året Sjøfartsdirektoratet arrangerer Fritidsbåtkonferansen, som skal være en møteplass for politikere, offentlige aktører, kompetansmiljøer, frivillige organisasjoner og næringen. Tidligere år har man hatt rundt 100 deltagere på konferansen.

– Hensikten med arrangementet er å skape en møteplass for fritidsbåtbransjen, der økt sikkerhet står i fokus, sier Dyrkolbotn. ■

Ventar stor vekst i norskregistrerte skip:

Utvidinga av fartsområde gjev resultat

Ferske tal viser at 21 skip er på veg inn i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS), som følgje av nye reglar for fartsområde.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Dei siste åra har både Sjøfartsdirektoratet og regjeringa jobba målretta for å auka talet på skip i NIS. I regjeringas maritime strategi som blei lagt fram våren 2015, blei det varsla ei oppmjuking av reglane for NIS-skip i kystfart,

offshore konstruksjonsskip og utanriksferjer, pluss ei utviding av tilskotsordninga for sjøfolk. Resultata let ikkje venta på seg.

– Me har fått signal om at over 30 skip ser på innflagging til NIS, som ein direkte følgje av dei reviderte reglane for fartsområde, og talet vil truleg auka ytterlegare, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen. Totalt meiner Akselsen det er realistisk å håpa på 50 nye skip til NIS dette halvåret.

– Dette er eit konkret eksempel på at vår maritime politikk fungerer. Det er bra og viktig at enda fleire no vil ha norsk flagg i hekken. Det betyr mykje for norske arbeidsplassar og framtida for norsk maritim næring. Eg håpar fleire vil følgja etter, seier næringsminister Monica Mæland (H).

VENTAR YTTERLEGARE VEKST

President i Norges Rederiforbund, Lars Peder Solstad har tru på at talet på norskregistrerte fartøy vil auka ytterlegare.

– Det nye regelverket er mykje meir tilpassa realitetane i den norske flåten, og den fulle effekten vil me først sjå når endringane i tilskotsendringa for sjøfolk i NIS trer i kraft, seier Solstad.

Endringane i tilskotsordninga må godkjennast av EFTAs overvaksingsorgan (ESA). Prosessen er godt i gang, og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) følgjer saka aktivt. Oppmjukinga i fartsområ-

de for utanriksferjer og konstruksjonsskip på norsk sokkel vil truleg skje innan 1. mars 2016, eller så snart ESA har konkludert.

– Me kan diverre ikkje gje nokon garanti for dette, utover at både Sjøfartsdirektoratet og NFD gjer kva me kan for å få dette på plass innan 1. mars 2016, seier avdelingsdirektør i Avdeling Skipsregistrene, Anita Malmedal.

SNUR TRENDEN

Etter mange år med nedgang for NIS, ser det endeleg ut til at trenden har snudd.

– Utviklinga viser at Noreg er ein attraktiv flaggstat, og med fleire norskregistrerte skip får sjøfartsnasjonen Noreg større pondus internasjonalt, seier Akselsen. Han viser til at storleiken på den nasjonale flåten har innverknad på påverknadsmakta landet får i internasjonale forum, som til dømes FN's sjøfartsorganisasjon IMO. Dei aktuelle fartøya kan delast inn i to kategoriar, konstruksjonsskip, som no kan vera registrerte i NIS og operera på norsk sokkel, pluss lasteskip som no får lov å føra last mellom norske hamner når det er del av ei regulær rute mellom norsk og utanlandsk hamn. ■



POSITIV TREND: Avdelingsdirektør for skipsregistrene, Anita Malmedal er fornøyd med utviklingen.

FOTO: STEINAR HAUGBERG, SJØFARTSDIREKTORATET

FAKTA OPPMJUKING FARTSOMRÅDER NIS

For skip i kystfart trådte endringane i kraft 1. januar. For offshore-, konstruksjonsskip og utanriksferjer vil nye reglar komma på plass til våren.

Kort oppsummert er endringane slik:

Lasteskip kan no frakta last mellom hamner på Svalbard og mellom Svalbard og fastlandet.

Lasteskip der ein vesentleg del av skipets aktivitet skjer utanfor norske farvatn, får løyve til å føra last mellom norske hamner som del av ei regulær rute mellom norsk og utanlandsk hamn; eller som frakt av petroleum i bulk frå innretning på norsk kontinental-sokkel; eller leileghetsvis i inntil 3 månader. Sjøfartsdirektoratet fører kontroll med at vilkåra blir følgte.

Utviding av fartsområdet for spesielle lasteskip: Utover utvidinga av fartsområde som er skildra over, kan lasteskip som er bygde eller utrusta for å transportera spesielle typer last, føra slik last mellom norske hamner, når skipet er på veg til eller frå utanlandsk hamn og frakta ikkje er ledd i eit fast ruteopplegg. Skipsførar må vera norsk statsborgar eller statsborgar frå land som er omfatta av EØS-avtalen. Det er eit vilkår at slik transport fører til ei rasjonell utnytting av tonnasje som er tilgjengeleg, og ikkje medfører uønska konsekvensar for skip registrert i det ordinære skipsregisteret.

Endringane i fartsområder for NIS-skip er kopla saman med ei styrking av dagens tilskotsordning for sysselsetting av sjøfolk både for skip i NIS og NOR, ved at det etter ulike modellar blir gjeve tilskot av reiarlagets innbetaling av norsk forskotstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgjevaravgift.

Stor interesse for kjemikaliefrakt offshore

Både rederi, skipsdesigner, operatører og kjemikalieprodusenter møtte opp til dialogmøte om frakt av kjemikalier offshore.

I påvente av et nytt internasjonalt regelverk for frakt av kjemikalier i bulk på støttefartøy, har Sjøfartsdirektoratet gitt dispensasjoner i norsk farvann for frakt av kjemikalier som har større farer enn det som er tillatt å frakte på et støttefartøy i dag.

Det blir nå jobbet med rundskriv som skal veilede næringen om hvilke tekniske og operasjonelle retningslinjer som vil gjelde ved behandling av dispensasjonssøknader for frakt i norske farvann fremover, samt håndtering av dispensasjoner som allerede er gitt. Målet er å øke sikkerhetsmarginen i forhold til disse dispensasjonene.

DIALOGMØTE

Fordi rundskrivene er omfattende og til dels teknisk krevende, inviterte Sjøfartsdirektoratet næringen til et dialogmøte fredag

4. desember. Der stilte rundt 40 personer, som blant annet inkluderte skipsdesigner, operatører og representanter fra rederi og kjemikalieprodusenter.

– Jeg er veldig glad for at deltakerne representerte et bredt spekter av bransjen. Rundskrivene er svært omfattende og involverer mange, sier Karolina Lundgren, som er senioringeniør i Sjøfartsdirektoratets avdeling for lasteskip. Hun forteller at møtet førte til en del diskusjoner.

– Jeg tror vi vil få flere innspill etterhvert som næringen får fordøyd informasjonen, sier Lundgren. En av dem som ønsker å tygge litt på det som ble servert, er Svein Erik Isaksen i Solstad Offshore.

– For min del har det vært mye bra informasjon. Det er en del elementer vi må kikke nærmere på for å finne ut hvordan de vil påvirke oss og vår flåte, sier Isaksen. ■

NORSKPRODUSERTE ARBEIDSBÅTER, TILPASSET DE FLESTE BRANSJER

Stor lastekapasitet · God stabilitet · Rimelig i drift · Stab. beregnet · Gode referanser



Lextor Marin AS, P.B. 133, 6099 Fosnavåg · Telefon 47-70087431 · +47-95131132 · Mail: aatorvik@online.no · www.lextor.no

US Coast Guard:

- Mye å lære av Sjøfartsdirektoratet

Et tilsyn sammen med norske inspektører var et av høydepunktene for amerikanerne som tilbragte en uke hos Sjøfartsdirektoratet i desember.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

US Coast Guard er en gigantisk organisasjon sammenlignet med Sjøfartsdirektoratet. De ser likevel nytten av å dele erfaringer med lillebror i Norge.

– Selv om vi ligger langt fra hverandre geografisk, deler vi mange av de samme utfordringene knyttet til offshorenæringen, sier Lieutenant Joe Hart, som sammen med Senior Marine Inspector Gene Sykes dro til Norge for å lære mer om hvordan Sjøfartsdirektoratet jobber opp mot offshorebransjen.

PRAKTISK TILNÆRMING

I løpet av den andre uken i desember besøkte de blant annet Odfjell-riggen Deepsea Atlantic, der inspektører fra Sjøfarts-



TILSYN: Lieutenant Joe Hart (f.v.), inspektør Leif Terje Årvik, Senior Marine Inspector Gene Sykes og inspektør Roger Karlsen sjekker Normand Skipper i fellesskap.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



RIGG: Amerikanerne fikk også være med på riggen Deepsea Atlantic.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

direktoratet fikk vise hva det fokuseres på både på tilsyn og i regelverk. På Solstadskipet Normand Skipper, som for tiden ligger i opplag, ble det arrangert en demonstrasjon av en havnestatskontroll. Der fikk amerikanerne anledning til å se hvordan inspektører fra tilsynskontoret i Haugesund jobber rent praktisk.

– Norgesbesøket har vært svært nyttig og lærerikt. Hovedfokuset vårt er å øke sikkerheten til de som jobber offshore, og vi har notert oss flere konkrete tiltak som vi med enkle grep kan implementere i USA, sier Hart. Sjøfartsdirektoratets avdeling for flyttbare innretninger var vertskap for besøket.

– Det har vært en veldig interessant uke, der vi har lært mye om hvordan US Coast Guard gjør ting opp mot offshorenæringen, sier Åse Waage som leder avdelingen. ■

Sjøkrigsskolen i Bergen utdanner militære navigatører, og Sjøforsvarets Navigasjonskompetansesenter står for denne utdanningen. Navigatørutdanningen går over to år, og oppfyller STCW-krav til dekksoffiser klasse 1. Denne artikkelen søker å besvare hva militær navigasjon er, og hvorfor dette skiller seg fra øvrig navigasjon.

Sjøforsvarets navigatører:

I beredskap døgnet rundt

En eventuell trussel mot Norge vil ikke ta hensyn til vær, vind og bølgehøyde. Sjøforsvarets navigatører skal kunne navigere over alt på en taktisk og effektiv måte. Det er utfordrende i et havområde som er kjent for vanskelige værforhold.



KK Steinar Nyhamn
Avdelingsleder
Sjøforsvarets
Navigasjonskompe-
tansesenter

Odd Sveinung Hareide
Fagleder Elektronisk
Navigasjon
Sjøforsvarets
Navigasjonskompe-
tansesenter

Norge har en langstrakt kystlinje og et enormt havområde, som det skal utøve myndighetsutøvelse og suverenitetshevdelse over. Området er cirka sju ganger så stort som det norske fastlandet. Den norske kystlinjen karakteriseres av sine langstrakte fjorder, holmer og skjær. Havområdet er kjent som et av verdens mest utfordrende med tanke på vær og vind.

UTFORDRENDE

Store deler av året er denne kystlinjen mørklagt, mens det deler av sommeren er lyst døgnet rundt. Nordområdene er spesielt utfordrende, med lave temperaturer, sterk vind og åpne havstrek som gir null beskyttelse fra havets og værets vrede. Dette gjør norsk navigasjon spesiell og utfordrende. Ikke minst gjelder dette militær kystnær navigasjon.

Det har vært lang tradisjon for at utenlandske styrker kommer til Norge for å øve; skal en bli best, må en trene i de områdene som er mest utfordrende. Dette området må norske navigatører beherske 24 timer i døgnet, 365 dager i året. Når andre fartøy går til kai, må marinen være beredt.



VELUTSTYRT: Det norske sjøforsvaret har moderne fartøy som er godt utstyrt med hensyn til broutrustning.

FOTO: SJØFORSVARET



PRESISJON: Det stilles høye krav til presisjon i Sjøforsvaret. Navigatørene skal kunne navigere over alt, på en taktisk og effektiv måte.

FOTO: SJØFORSVARET



Offiserer har inngått en samfunnskontrakt. Offiseren skal beskytte og verne det norske folk fra en eventuell trussel uten- og innenfra.

AVANSERTE FARTØY

Det norske sjøforsvaret har moderne fartøy. Fregattene er 134 meter lange, 17 meter brede, og forventes å operere i den norske skjærgård i hastigheter over 26 knop. Kystkorvettene er designet for hastigheter over 60 knop. Ubåtene skal holde seg «on scene, unseen», med andre ord neddykket i alle norske farvann, i lange perioder. Minefartøyene skal klarere krevende farvann for eksplosiver med centimeter-navigasjon. Stridsbåtene (SB-90) skal sette i land patruljer hvor som helst i Norge med ekstremt kort reaksjonstid, i hastigheter opp mot 50 knop. Samtlige av Sjøforsvarets fartøy benytter seg av elektroniske kartsystemer (ECDIS/ECS), og har ulik grad av integrerte navigasjonssystemer (INS) som presenterer og forenkler navigasjonen for navigatøren.

Det finnes ingen kommersielle fartøyer som har krav som kan sammenlignes med de kravene som stilles til de militære fartøyene. Det å komme seg fra A til B for å gjennomføre et oppdrag er den største selvfølge, og den virkelige oppgaven starter først i punkt B. De fleste kommersielle fartøy som opererer

i disse hastighetene har klare begrensninger på fartsområde, og begrensninger i forhold til bølgehøyder. En eventuell trussel mot Kongeriket Norge vil ikke ta hensyn til vær, vind og bølgehøyde. Sjøforsvarets navigatører skal kunne navigere over alt på en taktisk og effektiv måte.

MANGE UTFORDRINGER

Det norske sjøforsvaret har moderne fartøy som er godt utstyrt med hensyn til broutrustning. Sensorene som gir kurs, fart og posisjon er moderne og har god ytelsesevne. Alle fartøy er utstyrt med radar som gjør det mulig å se i mørke og dårlig sikt, samt elektrooptiske sensorer med nattoptikk. Man skulle kanskje tro at alle disse hjelpemidlene gjør navigasjon til en lek, men i et scenario med konflikt, krise eller krig er det ikke så enkelt.

Posisjon: Globale navigasjonssystem (GNSS), som for eksempel GPS, er brukt av både militære og sivile fartøyer for å få nærmest et sanntidsbilde av fartøyets posisjon. Utfordringen med GNSS er at det er et sårbart system. Det vil si at det kan lett «forstyrres» slik at det ikke virker (interferens/jamming). Dette er lett tilgjengelig teknologi, og kan kjøpes av alle gjennom ulike nettbutikker. Det er ikke lov til å bruke denne typen utstyr, men det er heller ikke ulovlig å kjøpe det.

Radar: Radar er et fantastisk hjelpe-



AVANSERTE FARTØY: Stridsbåtene (SB-90) skal sette i land patruljer hvor som helst i Norge, og har ekstremt kort reaksjonstid.

FOTO: Sjøforsvaret

middel for navigatøren når det er nedsatt sikt, enten på grunn av mørke eller værforhold. Utfordringen med radar er at den har stor utsendelseeffekt. Mange militære

operasjoner går ut på at en ønsker å holde egne styrker skjult, og i enkelte operasjoner kan man ikke benytte radar, på grunn av faren for å bli oppdaget.

Elektrooptiske (EO) sensorer: Elektrooptiske sensorer med nattoptikk blir benyttet for å kunne «se» i mørket. Dette er også et fantastisk hjelpemiddel for navigatøren, men navigatøren er ikke den eneste som ønsker å benytte dette. Operasjonsrom benytter denne sensoren aktivt for å få situasjonsforståelse over det som skjer rundt fartøyet. Samtidig er EO-sensorer veldig påvirket av været, det vil i praksis si at den er ubrukelig så snart det regner. Alle som har seilt langs den norske kyst, vet at ikke alle dager er solskinnsdager.

EFFEKTIV ELEKTRONISK NAVIGASJON

Militær navigasjon betegnes av «effektiv elektronisk navigasjon». Det innebærer å føre fartøyet raskt og sikkert fra A til B. Hvis fartøyet har et fartspotensielle på 60

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 Headingsensorer Fartssensorer Dybdesensor Andre sensorer System: Signalistribusjon Konsollkonfigurasjon Redundans Integrasjon mot andre system ECDIS HW/SW	Autopilot: Banestyring Waypoint-styring Heading-styring Course-styring Curved EBL Manuell Normann: Rorordre	Farvann? Trafikk? Lyst/Mørke? Sikt? Se ut i 3 moder: Optisk Radar Kombinasjon optisk/radar	+ Rolleavklaring Kommunikasjon Situasjonsbevissthet Søvn Aktsomhetsnivå Forberedelser Forventninger Humør/Væremåte Alder/Grad Arbeid i team Støtte hverandre i teamet Fokus på nåværende rolle

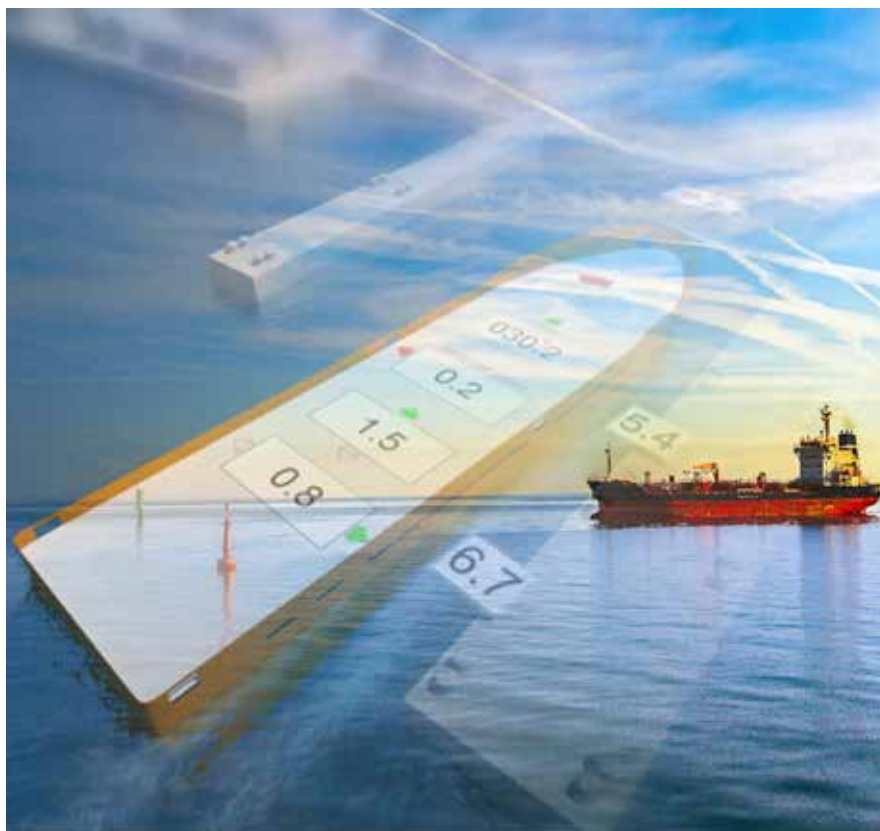
TABELL: Figur 1: Faktorer som påvirker navigatøren



knop, så skal en beherske denne hastigheten i alle områder det er forventet at en skal operere.

Navigatøren må ha inngående kjennskap til navigasjonstekniske og menneskelige faktorer. Når det gjelder de navigasjonstekniske faktorene, deles de inn i fire grunnpilarer (kartgrunnlag, sensor/system, automasjon og kontrollmode), og hver enkelt pilar krever stor forståelse for hvordan enkeltsystemer fungerer samt er koblet sammen i et integrert navigasjonssystem. I tillegg kreves det en kontinuerlig kontroll i form av ulike kontrollmoder, der den viktigste kontrollmoden er optisk kontroll som kjennetegnes ved det tradisjonelle navigasjonshåndverket.

På tross av at en har fått tilført mange ulike sensorer til hjelp i navigasjon, er det udiskutabelt at den tradisjonelle optiske posisjoneringen er ryggraden i trygg og effektiv elektronisk navigasjon. Bakgrunnen for dette er at alle sensorer har sine muligheter og begrensninger, og disse kan kontrolleres enkelt ved hjelp av optiske kontrollmetoder (for eksempel bruk av stevn, tørnindikatorer,



ONBOARD DECISION SUPPORT

ALL IN VIEW GNSS
SAFE AND EFFICIENT BERTHING
NAVIGATION INTEGRITY
ENERGY EFFICIENCY

MARINESTAR™
ONBOARD DECISION SUPPORT

FUGRO SATELLITE POSITIONING AS
+47 21 50 14 00
marinestar@fugro.no
www.marinestar.no



krysspeilinger og så videre). I tillegg har det ved integrasjon blitt enklere for navigatøren å kontrollere seilasen ved hjelp av sammenligning og bruk av andre sensorer, som vi betegner ved konvensjonelle kontrollmetoder (for eksempel kart underlegg i radar).

Det er mange likhetstrekk mellom sivil og militær navigasjon, men i militær navigasjon spiller også taktikk en viktig rolle. I mange scenarioer må navigatøren

FREGATT: KNM Fridtjof Nansen er 134 meter lang og 17 meter bred, og forventes å operere i den norske skjærgården i hastigheter over 26 knop.

FOTO Sjøforsvaret

The Royal Norwegian Naval Academy educates military navigators, and the Royal Norwegian Navigation center provides this education. It is a two year education, which complies with the STCW requirements for deck officer, class 1. This article attempts to answer what military navigation entails, and how it differs from other navigation.

Navigators in the naval defense: 24/7 readiness

A possible threat to Norway will not pay attention to weather, wind nor wave height. The navigators of the Norwegian naval forces will be able to navigate everywhere in a tactical and effective way. This is challenging in a maritime area characterized by difficult weather conditions.

Norway has an elongated coastline with an enormous maritime area upon which she must exercise authority and sovereignty. The area is approximately seven times larger than the Norwegian mainland. Extended fjords, islets, and skerries characterize the Norwegian coastline. Regarding weather and wind conditions, it is one of the most defiant coastlines in the world.

The coastline is enclosed in darkness during many months of the year whereas summers are bright, day and night. With low temperatures, the northern areas are particularly challenging when strong winds and open ocean stretches offer zero protection against the wrath of weather and ocean. This is what makes Norwegian navigation special and challenging. This is particularly true for military navigation.

It has been a long tradition that allied forces arrive in Norway for training; if you want to be the best, you have to practice in the most challenging areas. Norwegian

navigators have to master this area 24/7, 365 days of the year. When other vessels are in harbor, the Navy has to be ready.

ADVANCED VESSELS

Officers have made a contract with society. The officer is to protect and shield the Norwegian people from possible internal or external threats.

The Norwegian naval forces have modern vessels: the frigates which have a length of 134m and a width of 17m are expected to operate in the Norwegian archipelago at a velocity of 26knots. The coastal corvettes are designed for speed above 60knots. The submarines are supposed to remain «on scene, unseen,» in other words, submerged in all Norwegian waters for long periods at a time. The mine vessels are supposed to clear challenging waters for explosives with navigational centimeter precision. At a speed up until 50 knots, Combat boat 90 may land patrols with an extreme short reaction time

anywhere in Norway. Every naval defense vessel utilizes electronic chart systems (ECDIS/ECS), having various types of integrated navigation systems (INS), which represent and simplify navigation for the navigator.

There are no commercial vessels with similar requirements that can be compared to those of the military vessels. Advancing from A to B in order to carry out a task is taken for granted, and the real task only starts at point B. Most of the commercial vessels, which operate at this speed, have clear constraints regarding area of operation and wave height. A possible threat against Norway will not pay attention to weather, wind and wave height. The navigators in the Norwegian naval forces have to be able to navigate everywhere in a tactical and effective way.

CHALLENGES AHEAD

The Norwegian Naval Defense possesses modern vessels that are well equipped as far as bridge equipment is concerned. Sensors

utnytte potensialet i fartøyet for å skaffe seg en fordel i forhold til motparten, denne kan for eksempel være i form av navigasjon nærme land eller skjult navigasjon (ikke bruke radar eller annet utstyr som en kan detekteres av).

KREVER MYE

Militær navigasjon stiller høye krav til navigatøren. Holdninger, ferdigheter og kunnskapsnivået til navigatøren må være høyt, og dette skapes gjennom en grundig utdanning med en kombinasjon av teori, simulator og praksis. Sjøkrigsskolen er den eneste nautiske høyskolen med faget

«Praktisk Navigasjon». Dette er helt nødvendig for at navigatørene skal få trene realistisk og nå et tilfredsstillende nivå før de starter på sin sjøtjeneste. Det er også nødvendig med kontinuerlig faglig påfyll og nivåkontroller for å sørge for at nivået holder seg på et tilfredsstillende nivå etter utdanningen er ferdig.

Dagens militære fartøyer er avanserte skrog som betegnes av høy fart, mye teknologi og et krevende operasjonsområde. Denne kombinasjonen krever mye av den militære navigatøren, og dette grunnlaget legges gjennom den fagutdanningen som de tilføres på Sjøkrigsskolen.

Kombinasjonen mellom en omfattende sertifiserende fagutdanning (bachelor) og praktisk navigasjon er helt nødvendig for at fremtidens militære navigatører skal få tilført kompetansen de trenger. Gjennom Sjøforsvarets Navigasjonskompetansesenter blir morgendagens navigatører rustet til å møte de utfordringene de treffer om bord på Sjøforsvarets fartøyer. ■

indicating course, speed and position are state of the art. Every vessel is equipped with radar which enables detection in the dark and in poor visibility, including electro optical sensors with night vision capability. One could be lead to believe that all this aid makes navigation a simple task.

Position: Global Navigational Satellite System (GNSS), like for example GPS is used by both military and civilian vessels to achieve a near real time position of a vessel. The challenge with GNSS is the vulnerability of the system, implying that it is easily «disturbed» in a way that makes it useless (interference/jamming). The equipment made for this is cheap and easily available on the market. Even if it is not legal to use it, it is still is legal to purchase it.

Radar: Radar is a fantastic aid for the navigator in reduced visibility, either because of darkness or weather condition. The challenge when using radar has to do with its large emission effect. Many military operations originate from the intention to keep own forces concealed; under certain conditions, however, it is not possible to use radar from fear of detection.

Electro optical (EO) sensors: Electro optical sensors with night optics are utilised to be able to «see» in the dark, and it is also a remarkable aid for the navigator. However, the navigator is not the only one to use the sensor. It is also used by the operations room when the sensor actively gains situation awareness (SA) in the vicinity of the vessel. The EO sensors are simultaneously very easily affected by the weather, i.e. in a practical term it is useless under rainy and snowy conditions. Well, everybody who has sailed along the

Norwegian coast full well knows that not all days are sunny.

EFFECTIVE ELECTRONIC NAVIGATION

Military navigation is characterised as «effective electronic navigation.» This implies sailing the vessel safely from A to B. In addition, if the vessel has a potential for 60 knots, one is to be able to conduct this speed in all areas where the operation demands the vessel to do so.

The navigator needs to have detailed knowledge about technicalities as well as human factors. Regarding the technical factors of navigation, they are divided into four pillars (chart, sensor/system, automation and control mode). - Every singular pillar requires great understanding for how the singular systems function as well as how they are hooked up in an integrated navigation system. In addition, continuous control is required from various control modes (figure 1). Here the most important control mode is optical control, which is characterized by the traditional craftsmanship of navigation.

In spite of the fact that an array of sensors has been added as navigational tools, it is not up for debate that the traditional optical positioning remains the backbone of safe and effective navigation. The rationale for this being all possibilities and constraints of all sensors; these may easily be easily controlled by the use of optical methods (e.g. heading an object, wheel over point by using physical indicators, cross bearings and so on). In addition, as a result of integrated bridges, it has become easier to compare the different sensors (e.g. chart overlay on radar).

There are many similarities between civilian and military navigation. However, in

military navigation tactics plays an important role. In many scenarios the navigator has to utilise the vessel's potential in order to get ahead of the counterpart. This potential may for example be materialised as navigation close to shore or concealed navigation, not compatible with the use of radar or sensors that can be detected).

HIGH DEMANDS

Military navigation makes high demands on the navigator's attitude, skills and general knowledge. This is founded in the comprehensive professional education, combining theory, simulator and practical navigation. The Royal Norwegian Naval Academy is the only nautical university college in Norway that includes the practical navigation element. The practical navigation is vital to be able to start operational duty onboard the naval ships. During their service it is also important with regular professional updates and tests to make sure that the skills are sufficient.

Today's military ships are platforms that are characterised by high speed, packed with technology and demanding operational tasks in exigent areas of operation. This combination is arduous on the navigator and therefore it is important that the groundwork is paved through the Naval Academy program where the navigators receive competence by combining certified professional education (bachelor) and practical navigation.

Through the Navy's navigational center the navigators of tomorrow are equipped to meet all challenges to be encountered on board the vessels of the Norwegian Naval Defense.



BRAND NEW: The newly built pipe layer SKANDI ACU - LAUP7 – IMO 9706449, delivered and registered with the NIS on 8 January 2016.

PHOTO: THOMAS FJORDBAK JENSEN/DOF

The Norwegian International Ship Register (NIS):

Last year ended with increase

2015 was a good year for the NIS. It went from 522 to 535 ships from January to the end of December, and by New Year's Eve, the total GRT measured 13,964,873.



Tone Olsen Risnes
Senior Adviser
Department of Ship
Registration
Norwegian Maritime
Authority

With an equal amount of new registrations and deletions in January 2016, the NIS now consist of 535 ships and a GRT of 13,984,919.

Change of flag from foreign registries characterizes this period. As many as seven of the new entries were transferred from various registers abroad. An additional three of the new registrations in the NIS were new-buildings, while the last four transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

REGISTERED IN NOVEMBER 2015:

SIEM PRIDE – LATY7 – IMO 9703679
Newly built supply ship for platforms by Remontowa Shipbuilding S.A., Poland. Upon completion and delivery, she was registered with the NIS and thereafter transferred to the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

CLIPPER ODIN – LAWQ7 – IMO 9292101
LPG tanker transferred from the Maritime and Port Authority of Singapore (MPA).

ADS KRISTIANSAND – LAWX7 – IMO 9464417
Bulk carrier transferred from the Panama Maritime Authority.

HÖEGH TRIGGER – LAUK7 – IMO 9684988

Newly built car carrier by Xiamen Shipbuilding Industry Co. Ltd., China. Upon completion and delivery, she was registered with the NIS.

REGISTERED IN DECEMBER 2015:

HEINA – LAWY7 – IMO 9310410
Bulk carrier transferred from the Hong Kong Register of Ships.

MIGDALE – LLAT3 – IMO 9220689
Well boat transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

FAR SENATOR – LFSD3 – IMO 9631747
Supply ship for platforms transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

GUNNAR TORDARSON BILDUDALUR
– *LKYK3* – *IMO 8101379*
Well boat transferred from the Norwegian
Ordinary Ship Register (NOR).

REGISTERED IN JANUARY 2016:

BIMI – *LAXO7* – *IMO 8914295*
Bulk carrier transferred from the Bahamas
Maritime Authority.

HAGLAND BORG – *LAXW7* – *IMO*
9173563
General dry cargo ship transferred from
the Malta Maritime Authority.

INDIAN LIGHT – *LAVK7* – *IMO*
9744075
Newly built bulk carrier by Jiangsu
Hantong Ship Heavy Industry Co. Ltd.,
China. Upon completion and delivery,
she was registered with the NIS.

NORFRAKT – *LAXZ7* – *IMO 8713811*
General dry cargo ship transferred from
St. Vincent and the Grenadines.

NORHOLM – *LAXP7* – *IMO 9107136*
General dry cargo ship transferred from
the Gibraltar Ship Registry.

SCANDIA ACU – *LAUP7* – *IMO 9706449*
Newly built pipe layer by Vard Group AS,
Norway. Upon completion and delivery,
she was registered with the NIS.

**THE NIS IS OPEN TO OWNERS OF
ALL NATIONALITIES**

Owner must satisfy one of the following
conditions ref. the NIS Act/ Norwegian
Maritime Code:

1) Norwegian/ EU subject registered in
Norway which hold at least six tenths of
the capital and voting rights.

2A) A limited company or a limited part-
nership with its head office in Norway
which does not hold at least six tenths of
the capital and voting rights.

2B) A shipowning partnership which does
not hold at least six tenths of the capital
and voting rights.

3) Foreign owner, which does not satisfy,
items 1 or 2 and has appointed a represen-
tative who is authorized to accept writs on
behalf of the owner.

Ships registered in accordance with items
2 or 3 shall be operate commercially or
technically by a Norwegian shipping
company with its head office in Norway.

Ships in the NIS per 31 January 2015
according to nationality conditions. ■

UNIFORMER FOR SJØ OG LAND



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 • post@markom.no • Org. 992 755 482

Se detaljer og komplett utvalg på www.markom.no

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR):

Større register fører til flere eierskifter

Som en naturlig konsekvens av den stadige tilførselen av nye fartøy til NOR øker også mengden eierskifter som meldes. I 2014 skiftet totalt 1 873 fartøy eier. I fjor økte tallet til hele 2 042 tinglyste eierskifter.



Tone Olsen Risnes
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

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

STATUS

I løpet av november og desember 2015 ble det registrert inn 141 nye fartøy, fem flere enn de to siste månedene i 2014. Antall slettelser endte i fjor på 91, mens tallet var 40 året før.

Ved utgangen av november 2015 telte registeret totalt 18,784 fartøy med en bruttotonnasje på 3.586.289. Vi gikk i pluss til tross for et høyt antall slettelser

som følge av avdelingens kontinuerlige oppdatering av registeret, og ved utgangen av 2015 utgjorde registeret totalt 18 818 fartøy med en bruttotonnasje på 3.616.605.

2016 startet bra med tilførselen av 42 nye fartøy, 14 færre enn i januar 2015. Oppryddingen fortsatte, og i årets første måned ble det slettet 39 fartøy mot 22 i samme måned året før.

More changes of ownership as a result of a larger register

An upsurge in the number of notifications for changes of ownership to the NOR is a natural consequence of the continuing supply of new vessels to the register. In 2014 a total of 1 873 vessels changed owners. In 2015, this number increased to 2 042.

All vessel types navigating along the Norwegian coastline are represented in our domestic register.

Vessels of 15 meters and more are subject to mandatory registration, whereas vessels less than 15 meters are voluntarily entered into the register.

STATUS

IN November and December 2015, 141 new vessels entered the register, 5 more than in the equivalent months of 2015. The number of deletions ended at 91, as compared to 40 in November and December 2014.

By the end of November 2015, the NOR register counted as many as 18 784 vessels with a total GT of 3.586.289. Despite the

high number of deletions due to the continuous updating of the register, the NOR register grew. By the end of 2015, it was made up of 18 818 vessels with a total GT of 3.616.605.

The year 2016 got off to a good start with 42 new entries, 14 less than in January 2015. 39 vessels were deleted, as compared to the 22 deletions in the same month the previous year. The rise in this number is due to the continued updating of the register. January ended with a total of 18 821 vessels with a GT of 3.608.505.

Registrar and Head of Department, Mrs. Anita Malmedal is pleased to note that the register continues to grow even with the many initiatives to keep it updated. She adds that such work is vital to maintain the quality of the register.

PLEASURE VESSELS ARE STILL RESPONSIBLE FOR THE GREATEST ADDITIONS

Approximately half of the 182 new registrations this three month period were pleasure

vessels (91). Small workboats and fishing vessels are the second and third largest contributors with 44 and 30 new entries respectively. The remaining new registrations were distributed among other vessel type.

THE MERCHANT FLEET

This part of the fleet has remained stable over a long period. The last three months it has, however decreased with 5 vessels and is now counting 871 with a total GT of 1.995.751.780, -

The ten most used home ports also remain constant, with only small variations since the last issue of Navigare. Hammerfest and Haugesund remain entirely unchanged with their 670 and 561 registered vessels respectively. ■

Januar endte med totalt 18 821 i NOR med en samlet bruttotonnasje på 3.608.505.

– Det er gledelig at antall registrerte fartøy øker, selv ved pågående opprydding i registre, sier registerfører og avdelingsdirektør, Anita Malmedal. Hun legger til at å jour-føring er viktig for å sikre kvaliteten på registeret.

FRITIDSFARTØY ØKER FORTSATT MEST

Rundt halvparten av de totalt 182 nye fartøyene denne tremånedersperioden er fritidsfartøy (91). Som tidligere er det mindre arbeidsbåter (44) og fiskefartøy (30) som følger etter mens de resterende nyregistreringene er godt fordelt på andre fartøytyper.

Denne delen av flåten har holdt seg relativt stabil over lang tid. De siste tre månedene har handelsflåten NOR gått ned med fem fartøy og teller nå 871. Total bruttotonnasje er på 1.995.751.780.

De ti mest brukte hjemstedene forblir stabil, med kun små variasjoner siden sist. ■

Flyttbare i luftige svev!

Sjøfartsdirektoratets underavdeling Flyttbare innretninger ble invitert om bord på nyeste rigg til norsk sokkel, Songa Equinox, da den lå til testing og mobilisering i Fensfjorden i november. Dette er den første av fire Cat-D rigger til norsk flagg. Songa Equinox gikk fra Sør-Korea.

– Siden riggen ikke lenger var i transit-kondisjon var det ikke tilgang til ledere på utsiden av riggen, slik at dvi måtte ut på en liten «fly-tur». En ny opplevelse for enkelte, men det er absolutt noe som kan gjentas med flott utsikt i nydelig vær, forteller underavdelingsdirektør, Åse Waage.

Songa Equinox er den første riggen med en helt ny DP-konfigurasjon som ligger noen hakk foran internasjonale anbefalinger. Det ble derfor lagt opp til et foredrag om bord om forarbeid til den valgte løsningen og de fordeler løsningen vil gi, både sikkerhetsmessig og miljømessig. Riggdesignet har også stort fokus på logistikk og værbeskyttelse om bord. Her er 13 heiser, utallige løfte- og skidde-systemer, og enorme hydrauliske værvegger.

Samtidig ble Songa Trym lagt i opplag ved en kai like bortenfor, som den første av de norske i denne omgang – generasjonsskiftet ble da svært tydelig!



STCW HØYSPENNINGSKURS

for maskinister og skipselektrikere

Oppgraderingskurs for maskinister og skipselektrikere i henhold til krav fra Sjøfartsdirektoratet. Kurset baserer seg på emnene i STCW-konvensjonen.

31

HUSK OPPGRADERING AV
SERTIFIKAT FØR 31.12.2016

Kurs i Tønsberg og Trondheim

Se trainor.no for kursdatoer og meld deg på.

TRAINOR



trainor.no

Dette er et sammendrag fra rapporten Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) utarbeidet i etterkant av forliset av arbeidsbåten Nora Victoria ved Finnøy 30.juni 2014.

Dundret mot land mens føreren sov

Føreren var ikke ved bevissthet da arbeidsbåten Nora Victoria gikk på land, men våknet i sammenstøtet. Han fikk dratt båten ned fra land, men skadene førte til at fartøyet forliste etter kort tid.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) konkluderer med at kataranen grunnstøtte som følge av at båtføreren sovnet, og derfor ikke foretok en tiltenkt kursendring i tide. Undersøkelsene som ligger til grunn

for ulykkesrapporten har avdekket at båtføreren hadde opparbeidet seg et betydelig søvnunderskudd før ulykken. Nora Victoria totalforliste som følge av at fartøyet ble trukket av grunn med punkterte skrog, og åpne dører mellom maskinrommet og det forre rommet i skrogene.

KOBLET PÅ AUTOPILOTEN

Arbeidsbåten Nora Victoria la fra kai på Knarholmen i Vestre Bokn i 21-tiden mandag 30. juni 2014. Fartøyet var lastet med betonglodd, en borerigg og noen paller, og skulle på et rutineoppdrag til Tau, der lasten skulle leveres neste mor-

gen. Båtføreren plan var å ta båten til Halsnøy samme kveld, og overnatte der, for så å gå til Tau på morgenen.

Kort tid etter avgang satte båtføreren kursen mot Høna fyrlykt på nordspissen av Finnøy. For ikke å komme i konflikt med eventuelle motgående fartøy, la han bevisst kursen litt sør for sundet han skulle gjennom. Båtføreren koblet på autopiloten og satte farten til sju knop, og tok plass i styrestolen, der han mest sannsynlig sovnet. Båtføreren har opplyst at han ikke var ved bevissthet under den siste delen av seilasen. Da han våknet i 22.30-tiden, var Nora Victoria på vei opp et svaberg cirka 320 meter sydvest for Høna fyrlykt.

BLE FILMET AV VITNER

Hele grunnstøtingen ble bevitnet av en vennegjeng på fire som skulle fiske fra en odde like ved. Da de oppdaget båten som holdt stø kurs mot land, fant de fram fotoapparater og mobiltelefoner, og dokumenterte ulykken med både film og bilder.

Fartsreduksjonen fra sju knop til full stopp tok omkring fire sekunder. Båtføreren opplevde at fartøyet hadde en rolig nedbremsing, og antok derfor at skadene var små. Han satte umiddelbart båten i revers for å komme av land, men båten rikket seg ikke. Båtføreren gikk ut og kikket litt på hvordan båten lå i fjæra. Da vitnene tilbydde å hjelpe signaliserte han til dem at alt var i orden. Han returnerte til styrhuset, og forsøkte nok en gang å bakke båten av grunn, uten å lykkes.

SÅ INGEN SKADER

Båtføreren gikk da ned i babord maskinrom for å undersøke om det var synlige lekkasjer. Han klatret ned lederen og kikket gjennom en åpen dør i skottet mellom maskinrommet og forrommet uten å se tegn til skader eller vanninntrenging. Han gikk deretter til styrbord maskinrom, kikket ned, og slo seg til ro med at båten var brukende. Han tok så i bruk styrbord kran, som han dyttet ned i

SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2015/077

Nora Victoria grunnstøtte om kvelden 30. juni 2014 som en følge av at båtføreren sovnet. For lasteskip med bruttotonnasje under 150 finnes det ingen krav om at det skal etableres barriere mot ulykker som følge av båtførers søvnighet. For større lasteskip stiller både nasjonalt og internasjonalt regelverk krav til brovaktalarm. SHT mener at en tilsvarende barriere vil kunne bidra til å forhindre ulykker som følge av båtførers søvnighet også for mindre lasteskip.

Statens havarikommisjon for transport tilrår Sjøfartsdirektoratet å definere og implementere krav om barriere mot ulykker med lasteskip med bruttotonnasje under 150 som følge av båtførers søvnighet.

FAKTA

- Nora Victoria, katamaran ProCat 1505
- Levert av Promek A/S i 2009.
- Lengde: 14,90 meter
- Bredde: 10,55 meter.



STØ KURS: Øyevitner på land oppdaget at fartøyet hadde stø kurs mot land, og dokumenterte ulykken i bildeform.

FOTO: GEIR LANDA

fjæra for å hjelpe båten løs. Cirka fem minutter etter grunnstøtingen hadde han klart å komme seg løs, og fikk bakket ut fra land, og satte kursen videre.

Båtføreren gikk nok en gang til styrbord maskinrom, men denne gangen så han at det fosset vann inn i fartøyet. Han hastet tilbake til styrhuset for å prøve å sette båten tilbake på land. I det samme stanset babord hovedmotor, med den konsekvens at fartøyet trakk mot babord igjen, altså bort fra land. Båten krenget nå betraktelig.

SANK RASKT

I et siste forsøk på å få vridd fartøyet inn mot land, satte båtføreren styrbord hovedmotor i revers. Dette hadde liten effekt og fartøyet krenget nå så mye at han bestem-

te seg for å evakuere. Han gikk da ned i lett båten på dekk. Fartøyet hadde nå lagt seg så mye over at det var fare for at lasten skulle forskyve seg, og det var ikke tid til å sjøsette lett båten med kranen.

Som følge av slagsiden fikk lett båten propellen i vann, og ved andre forsøk lyktes båtføreren i å starte motoren og komme seg unna. Like etter observerte han at lasten raste, og Nora Victoria reiste seg, og var i ferd med å synke med hekken først. Båtføreren forlot havaristen omtrent klokken 22.45. To minutter senere var Nora Victoria sunket. Båtføreren dro først med lett båten til Halsnøy og deretter tilbake til forlisstedet for å se om fartøyet virkelig hadde sunket. Etter å ha konstatert at forliset var et faktum, kjørte han tilbake til

Bokn, og la seg til å sove uten å varsle politiet eller andre myndigheter om ulykken.

SØVNMANGEL

Båtføreren opplyste at han ikke var ved bevissthet da grunnstøtingen inntraff, og mente selv at dette kanskje kunne skyldes eksoslekkasje. Dette ble avvist etter en medisinsk vurdering gjort av Yrkesmedisinsk avdeling ved Haukeland Universitetssjukehus, og SHT har i sin analyse kommet fram til at føreren sovnet under ferden. De har blant annet sett på 43-åringens døgnrytme i tiden forut for ulykken, og mener at både søvnunderskudd, døgnrytmepåvirkning og lavt aktiveringsnivå kan ha vært medvirkende årsaker til at mannen sovnet.

De siste to nettene før grunnstøtingen sov føreren maksimalt 11,5 timer til sammen, og da ulykken inntraff var det om lag 18,5 timer siden båtføreren sto opp for dagen. Han hadde vært på arbeidsplassen det meste av denne tiden, men mye tid hadde gått med til venting. Forskning på betydningen av lange våkenhetsperioder tilsier at dette sannsynligvis også har bidratt til trøtthet hos båtføreren.

BARRIERER MOT ULYKKER

Fordi grunnstøtingen skjedde som en direkte konsekvens av at føreren sovnet, har SHT også sett på eksisterende og mulige barrierer mot ulykker som følge av båtførerenes søvnighet. De viser til at bilindustrien ligger langt fremme når det gjelder innretninger som effektivt overvåker førerens funksjonsevne, og som varsler dersom funksjonsevnen synker. SHT kjenner ikke til at det finnes lignende teknologi spesielt utviklet for skip, og mener det kan ha stort potensiale når det gjelder forebygging av ulykker.

SHT trekker fram brovaktalarmen som en lett tilgjengelig og forholdsvis lite kostbar barriere mot at båtfører sovner. Til tross for svakheter som at brovaktalarmen normalt aktiveres etter at førerens funksjonsevne har vært betydelig svekket over



SOVNET: Båtføreren sovnet, og våknet ikke før Nora Victoria braste mot land.

FOTO: GEIR LANDA

tid, og at noen systemer enkelt kan saboteres av brukeren, mener Havarikommisjonen at brovaktalarmen er en nyttig barriere.

UTILSTREKkelig SKADESJEKK

Havarikommisjonen konkluderer med at en utilstrekkelig skadesjekk etter grunnstøtingen, samt åpne dører i forromskottene medvirket til at Nora Victoria

totalforliste kort tid etter møtet med land. Havarikommisjonene kan ikke med sikkerhet slå fast at fartøyet ikke hadde forlist dersom dørene i forromskottene hadde vært lukket, men mener det er grunn til å tro at dette kunne begrenset vanninntrengingen nok til at føreren hadde rukket å strandsette Nora Victoria før det var fare for forlis. ■



KANTRET: Her forliser Nora Victoria etter at båten først var dratt av land.

FOTO: GEIR LANDA

Nora Victoria:

- En ulykke med flere funn

I rapporten etter Nora Victoria-ulykken fremkommer det flere momenter som Sjøfartsdirektoratet mener næringen bør ta tak i.



Lars Inge Særsten
Senioringeniør
Sjøfartsdirektoratet

Sikkerhetstilrådingen gitt til direktoratet er rettet mot båtførerens søvnighet og tiltak for å unngå dette. Rapporten omtaler forøvrig manglende sikkerhetsstyringssystem, forhold rundt arbeids- og hviletid, åpne dører/luker mellom skrog, og førers kompetanse.

BROVAKTALARM

Sikkerhetstilrådingen retter seg mot barrierer mot båtførers søvnighet, og SHT vektlegger brovaktalarm som et tiltak. Direktoratet vil gjennomføre en behovsanalyse før en eventuell endring i krav til brovaktalarm.

Behovsanalysen vil kartlegge effekten og kostnaden en eventuell endring vil ha for næringen. Fartøy som i dag ikke har krav om brovaktalarmsystem vil ikke få et slikt krav før behovsanalyse er gjennomført.

SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEM

Skipssikkerhetslovens §7 stiller krav til at det skal etableres, gjennomføres og videreutvikles et sikkerhetsstyringssystem for alle næringsfartøy. Nora Victoria og tilsvarende fartøy er omfattet av dette kravet.

Direktoratet jobber med en ny forskrift der innholdet vil beskrive mer i detalj hva en forventer av et sikkerhetsstyringssystem. Selv for fartøy som ikke er omfattet av ISM krav har en forventning om at sikkerhetsstyringssystem i en eller annen form skal være etablert, og at dette kan dokumenteres ved tilsyn.

ARBEIDS- OG HVILETID

I skipssikkerhetslovens § 23 og 24 stilles det krav til arbeids- og hviletid, og det er også egne forskrifter for dette. Rederi, fører og øvrig mannskap skal forholde seg til gjeldende regler.

Ved arbeid om bord mens fartøyet seiler eller ligger til kai, påhviler det et ansvar for den enkelte å se til at en ikke bryter med arbeids og hviletiden. Det er den totale arbeidstiden og kvaliteten på hviletiden som er interessant. En vil i 2016 ha et spesielt fokus overholdelse av hviletid ved tilsyn.

ÅPNE LUKER OG DØRER

Nora Victoria var bygget etter Norsk båtstandard og inndelt i tre ulike skrog avdelinger. Mellom de ulike avdelingene var det en dør, som det i rapporten oppgis var åpen under fart. Dører ble ikke lukket etter at fartøyet hadde grunnstøtt. Vi vil sterkt opp-

fordre til at alle dører og åpninger mellom ulike skrogavdelinger holdes lukket når fartøyet er under seilas.

KOMPETANSEKRAV/BEMANNING

Det jobbes med en fagplan for opplæring, og det kommer et nytt sertifikat for førere av arbeids/lastebåter mindre enn 15 meter. Når det gjelder navigasjon, vakthold, maskiner og kraner, er det alltid viktig at det er mannskap med tilstrekkelig opplæring og kompetanse om bord.

Selv om det på noen fartøy ikke er krav til egen bemanningsoppgave, skal et fartøy alltid være tilstrekkelig bemannet. Skipssikkerhetslovens §15 sier: *Et skip skal være bemannet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Vaktholdet om bord skal være tilstrekkelig til å opprettholde sikker navigering og andre sikkerhets- og driftsfunksjoner.* ■



OPPDATERE STCW-KOMPETANSE?

Siste frist for oppdatering 31.12.16

Alle sjøfolk må innen denne fristen ha oppdatert sin kompetanse i henhold til ny STCW-konvensjon. Det må også påregnes saksbehandlingstid i Sjøfartsdirektoratet for utstedelse av sertifikater, så det er viktig å være ute i god tid med å bestille kurs for å være sikker på å få nytt sertifikat i tide.

Les mer og bestill kurs på vår hjemmeside:

www.sjoredningsskolen.no



SJØREDNINGSSKOLEN

Raveien 205 • 3184 Borre
Tlf: 33 07 12 20 • epost: srs@rs.no
www.sjoredningsskolen.no



PÅ LAND: Grunnstøtinger står for størstedelen av ulykkene i årets statistikk.

ILLUSTRASJONSFOTO: ARVE SVENNING/SJØFARTSDIREKTORATET.

Færre omkom i arbeidsulykker på skip i 2015

Ulykkestallene for 2015 viser en moderat økning i antall registrerte ulykker med næringsfartøy, samtidig som det er en nedgang i antall omkomne.



Dag Inge Aarhus
Kommunikasjons-
direktør
Sjøfartsdirektoratet

– 2014 var et år med mange ulykkesdødsfall på næringsfartøy. Derfor er det positivt å se at tallene har gått kraftig ned igjen i 2015. Men fortsatt er tallet på omkomne i næringsflåten høyt sammenlignet med andre næringer i Norge, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Seks av dødsulykkene i 2015 skjedde på norskregistrerte fartøy, mens de to øvrige skjedde på utenlandsk skip i norsk farvann. Tre av ulykkene skyldes fall til sjø. Totalt har tallet på personulykker økt fra 216 i 2014, til 235 i 2015. Samtidig ser vi at antall personskader har sunket fra 258 i 2014, til 246 i 2015. Denne nedgangen kommer av langt færre personskader i forbindelse med skipsulykker.

FLEST GRUNNSTØTINGER

I 2015 ble det registrert 263 skipsulykker. To ulykkestyper står for hoveddelen av ulykkene. Grunnstøtinger utgjør 36 prosent, og kontaktskader 21 prosent.

– Det kan virke som at antall skipsulykker har stabilisert seg, selv om vi har hatt en liten økning fra 2014 til 2015. Vi har inntrykk av at næringen tar dette på alvor og jobber målbevisst med ulykkesforebygging og sikkerhet, sier Akselsen.

UTVIDET DATAGRUNNLAG

Sjøfartsdirektoratets tall baserer seg på innrapportering av ulykker – noe som også er et krav i regelverket. Men for å sikre at statistikken gir et så korrekt bilde som mulig, har vi i 2015 også innhentet data fra Hovedredningsentralen for å

forsøke å avdekke hendelser som ikke er rapportert til direktoratet.

For å få en enda bedre forståelse av tallene i statistikken har direktoratet inngått et samarbeid med Kystverket, NTNU og Safetec Nordic AS om arbeidet for å få trafikk tall inn i statistikken – da med indikatorer som seilt distanse, operasjonstid og antall anløp.

– Dette er et viktig prosjekt for å få enda bedre forståelse for ulykkestallene, og hvor en skal sette inn tiltak. På den måten vil vi også kunne tilby næringen et bedre grunnlagsmateriale for å analysere ulykkesrisiko og tiltak, sier Håvard Gåseidnes, som leder Sjøfartsdirektoratets underavdeling for Riskostyring og HMS. De har blant annet ansvar for registrering av ulykker og bearbeiding av informasjonen knyttet til ulykkene. ■



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Nordsjøcupen 2016

11-13 mai.



Velferdens idrettstjeneste inviterer til Nordsjøcupen for 20. gang!

Igjen blir det felles reise over Nordsjøen til Danmark og Hirtshals hvor kampene spilles, og vi reiser med en av de fine båtene til Fjordline.

Avreise Bergen er kl 1330, Stavanger kl. 2000. Ankomst Hirtshals kl 0800. Det blir servert frokost, lunch og bankett med middag og premieutdeling på idrettsanlegget før båten går tilbake kl 2000. Ankomst Stavanger kl. 0630, Bergen kl.1230.

Det er en grense på 24 lag i turneringen. Antall spillere og supportere er valgfritt. Vi har kapasitet til ca 600 reisende. Vær oppmerksom på at vi er nødt til å tilpasse oss skipets lugarkapasitet. En del må bli plassert i 4-manns lugar. Påmelding foregår etter "først til mølla"-prinsippet. Når plassene er fylt opp kan vi sette lag på venteliste i tilfelle noen lag på trekke seg mot slutten.



Lagbilde COSL, 2015

Påmeldingsfrist for lag er **10. april.**

Frist for rapportering av nøyaktig antall detagere er **26. april.** (for matbestilling)

Vår kontaktperson i Fjordline er Morten Steine - tlf 815 56 951. Bestilling av lugarer gjøres hit .

Andre aktiviteter:

Det vil fortløpende bli avholdt konkurranser i kule, stille lengde og 60 meter, samt spill av volleyball.

Ta med supportere!

Gir god stemning, og vi deler ut egen supporterpris!

Bindende påmelding innen 10. april 2016 til:

Sverre Flatebø: 52 74 53 63

E-post : idrett@sdir.no

Påmeldings/turneringsavgift:

Kr 2950,- pr. lag.

Kontaktperson/ rederi som skal ha fakturaen må tydelig fremkomme ved påmelding.

For mer informasjon om Nordsjøcupen eller for å opprette egen profil, gå inn på idrett.sdir.no.

Portalen er laget for hver enkelt der en primært registrerer inn egne aktiviteter i en treningsdagbok.

Helse - en privat-sak eller tema for småprat?

På et skip blir man ofte godt kjent med resten av mannskapet, på godt og på vondt. Det kan derfor være smart å tenke gjennom hva du forteller om din egen eller andres helse.



Agnar Tveten,
Leder Radio Medico
Noway,
Norsk senter for
Maritim Medisin

Alle som har vært på sjøen en stund, vet at du ofte blir godt kjent med resten av mannskapet. Det er sikkert ikke slik på alle fartøy, men på noen ender du opp med å vite mer om kollegaer enn det ektefellene hjemme gjør. Det kan også bety at du får kjennskap til andres helseplager, og at mange om bord får vite hva som feiler deg når du blir syk.

På land er det også slik at vi deler det vi opplever med dem rundt oss. Med familie

og venner deler vi kanskje noe vi har opplevd den dagen, hva som skjer på jobben, eller våre tanker om fremtiden. På jobb kan det være vi deler hva vi har gjort i helgen, hva vi har kjøpt, eller hva naboen har gjort.

DELER MEST HJEMME

Når det kommer til vår egen helse, er det litt annerledes. Der deler vi som oftest mer hjemme enn på arbeid. På jobb deler vi kanskje en sykemelding uten å si hvorfor vi er sykemeldt, eller vi tar ut sykedager uten noen forklaring. Hjemme deler vi mer, men det er ikke sikkert at

Health - a private matter or a topic for small talk?

On board ships, you often get to know the rest of the crew pretty well, for better or worse. It may therefore be wise to think about what you share about your own or someone else's health.

Anyone who has been at sea for a while knows that you often get to know the rest of the crew quite well. This is probably not the case on every vessel, but on some vessels you end up knowing more about colleagues than their spouses at home do. This may also mean that you become privy to other people's health issues, and that many on board find out what is wrong with you when you are ill.

People working onshore also share their experiences with the people around them. With family and friends, we may share something we experienced that day, what happens at work or our thoughts about the future. At work, we may share what we have done during the weekend, what we have purchased or what the neighbour has done.





SJANSESPILL: Radio Medico ser mange eksempler på at sjøfolk går om bord selv om de er syke. Resultatet blir ofte at resten av mannskapet blir smittet.

ILLUSTRASJONSFOTO: SAMFOTO/NTB SCANPIX.

det er alt vi vil at familie og venner skal vite heller.

Den eneste som får vite alt, er legen eller annet helsepersonell, som trenger å vite hva som feiler oss for å kunne hjelpe. På land er vi i vår fulle rett til å sette begrensninger for hvem som får vite, og det er strenge regler som sikrer at ingen får vite mer enn vi ønsker å dele. Dette forholdet vi oss også til i det daglige, og kanskje uten å tenke over det, sorterer vi hvem som får vite hva om helsen vår.

REGLENE OM BORD

Men er det annerledes om bord? Er reglene de samme? Og hvis det er slik at vi deler mer om bord, hvorfor gjør vi det? For å kunne svare, må spørsmålet deles opp. Et faktum er at mannskapet om bord lever tettere på hverandre, men de har også forskjellige roller. Det er forskjell på det vi deler som en del av et sosialt fellesskap, og det vi deler i en arbeids- eller behandlingssituasjon.

Kanskje blir det annerledes på sjøen fordi kollegaer der delvis tar over rollen som familie og venner har hjemme, og derfor får vite mer om hverandre. Hva vi

velger å dele med folk i denne rollen, er en privatsak. Det kan også være lurt å tenke på om den du deler informasjonen med, ønsker å vite. Ikke alle ønsker å vite alt om andres helse. Tenk gjerne gjennom dette, før du forteller.

Tilsvarende bør vi tenke oss godt om før vi snakker om andres helse. Både på land og om bord er det en god leveregel å ikke snakke om andres helse, uten at de selv har sagt klart fra om at dette er noe de vil at folk skal vite om. Særlig viktig blir det om bord der mannskapet lever tettere på hverandre enn det som er vanlig på mange andre arbeidsplasser.

Å BO MED SJEFEN

En særlig utfordring om bord, er at du også bor sammen med arbeidsgiveren din. Dette er en annen rolle enn å være en venn eller kollega, og derfor må spillereglene være litt annerledes. Blir du sykemeldt mens du er på land og forblir i land, er det enkelt. Da har arbeidsgiver krav på å vite at du er sykemeldt, og reglene er de samme som for alle andre arbeidsgivere.

Det er annerledes om det feiler deg noe når du er på land og skal om bord. Da

SHARE MORE AT HOME

When it comes to our own health, it is slightly different: We share more at home than we do at work. At work, we may share that we are on sick leave without stating why we are on sick leave, or we may take days off sick without explaining. At home we share more, but we may not want family and friends to know everything either.

The only person who gets to know everything is the doctor or other health personnel, who need to know what is wrong with us in order to be able to help. Ashore, we have every right to decide who we want to share this information with, and there are strict rules to ensure that no one gets to know more than what we want to share. This is also true for everyday life, and perhaps even without thinking about it, we decide who gets to know what about our health.

THE RULES ON BOARD

But is it different on board? Are the rules the same? And if we really share more on board, why do we do it? In order to answer this, the question must be split up. It is a fact that the crew on board work and live closely together, but they also have different roles. What we share as part of a social community and what we share in a working or treatment situation are two separate things.

Perhaps it is different at sea, because the colleagues there partly take over the role that family and friends have at home, and therefore get to know more about each other. What we choose to share with people having this role is a private matter. It may also be wise to think about whether the person you share the information with actually wants to know. Not everyone wants to know everything about other people's health. Give this some serious thought before you share.



kommer sikkerhetsaspektet inn i tillegg. Som arbeidsgiver har skipsføreren og rederiet et ansvar for sikkerheten til alle på et fartøy. Dette innebærer at de må få vite om ting ved din helse som kan bety noe for din egen, andres eller fartøyets sikkerhet. Rent formelt foregår det ved at du skal informere sjømannslegen din, som skal vurdere hvor skikket du er. Det er altså ikke nok å forholde seg til sin vanlige lege.

I tillegg er det en del som reiser ut uten å ha vært til legen, selv om de er syke. Det er forståelig at man forsøker å være med når båten går, selv om en er litt småpjusk.

SJANSEPILL

I Radio Medico ser vi for ofte eksempler på begge deler. Det er ikke uvanlig at sjøfolk som går på medisiner eller har vært til sykehusbehandling, går om bord igjen uten at sjømannslegen har tatt del i vurderingen. I slike situasjoner blir ofte

resultatet at vedkommende må sendes til land igjen. Vi ser også mange eksempler på at folk går om bord selv om de er syke, med det resultatet at halve mannskapet blir smittet og syke.

I disse tilfellene er ikke helsen din en privatsak. Du påfører arbeidsgiver og samfunnet kostnader, og i verste fall setter du andre i fare. Bruk heller fastlegen eller sjømannslegen én gang for mye enn én gang for lite. De fleste av dem syntes også det er greit med en telefon og et spørsmål hvis du er i tvil.

VURDER ROLLEN DIN

Blir du syk eller skadet mens du er om bord, dukker en tredje rolle opp. Kapteinen er ikke bare ansvarlig for alles sikkerhet, men også for at de som er om bord, får den helsehjelpen de trenger. For at han skal kunne gi den hjelpen, trenger han å vite hva som feiler deg. Mange småting ordnes om bord av kapteinen selv, eller

han kontakter Radio Medico eller en tilsvarende tjeneste.

Utfordringen med å hjelpe deg når du er på sjøen, er at de fleste sykdommer og skader kan bli både bedre og verre. For å kunne hjelpe deg best mulig, og for å unngå at det som kan håndteres om bord utvikler seg til en evakuering, er det en fordel for Radio Medico å komme tidlig inn i loopen. For at det skal være mulig, bør terskelen for å søke hjelp hos skipsføreren eller behandleren om bord, være så lav som mulig.

Enten du jobber om bord og blir syk, er kaptein, behandler eller bare kollega, har du én eller flere roller. Tenk på forhånd gjennom hvilken hatt du har på, hva du bør vite og hva du bør dele og med hvem. Det er for sent når skuta må snu. ■



Similarly, we should think long and hard before we talk about other people's health. A good rule to live by both ashore and on board is to not talk about other people's health, unless they have made it clear that this is something they want people to know about. This is particularly important on board, where the crew has less privacy than in other workplaces.

LIVING WITH THE BOSS

A particular challenge on board, is that you also live with your employer. This is a different role than being a friend or a colleague, and the rules must therefore be slightly different. If you are granted sick leave while you are ashore and stay ashore, it is simple. Then your employer has the right to know that you have been granted sick leave, and the rules are the same as for all other employers.

It is a different matter if something is wrong with you when you are about to go on board. Then the safety aspect is an additional factor. As an employer, the master and the company are responsible for the safety of everyone on board a vessel. This means that they need to know about aspects of your health that may be of significance for the safety of yourself, others or the vessel. Formally, this is done by you informing your seafarer's

doctor, who will assess whether you are medically fit. That is to say, it is not sufficient to be in contact with your regular general practitioner.

There are also those who go on board without having seen a doctor, even if they are ill. It is understandable that people try to get on the ship when it leaves, even if they are feeling a bit under the weather.

RISKY BUSINESS

In Radio Medico, we often see examples of both. It is not unusual that seafarers on medication or seafarers who have been treated at the hospital rejoin the crew without being assessed by a seafarer's doctor. In such situations, the result is often that the person concerned must be sent home. We also see many examples of people going on board even though they are ill, resulting in half the crew becoming infected and ill.

In such cases, your health is not a private matter, as it leads to increased costs for your employer and the society, and may ultimately put others at risk. Use your regular general practitioner or seafarer's doctor once too often rather than once too little. Most of them also do not mind a phone call and a question if you are in doubt.

CONSIDER YOUR ROLE

If you become ill or injured while you are on board, a third role emerges. The captain is not only responsible for everyone's safety, but also for ensuring that those on board receive the medical help they need. In order for him to be able to provide that help, he needs to know what is wrong with you. Minor issues can be fixed on board by the captain, or by him contacting Radio Medico or a similar service.

However, the challenge when it comes to helping you while you are at sea, is that most illnesses and injuries may become both better and worse. In order to give you the best help possible, and to avoid that matters that can be handled on board, escalate into an evacuation, Radio Medico should be in the loop from an early stage. For that to be possible, the threshold for seeking help from the master or person treating people on board should be as low as possible.

Whether you work on board and fall ill, are a captain, a person treating people or just a colleague, you have one or more roles. Think about which hat you are wearing, what you should know, what you should share and with whom. It is too late when the ship is forced to turn around. ■

MENTO

Your Local Oilfield Supplier

Bulk Loading Hose Solutions



Drilling Hoses



Subsea Hose Solutions



HOUGHTON™

Houghton Offshore Technology proudly announces
Our New Family Of Next-Generation Fluids
The Evolution Series

- Stack-Magic™ Eco ULTRA®
- Houghto-Safe™ NL1
- Stack-Magic™ Eco CLDS • Houghto-Safe™ WL1



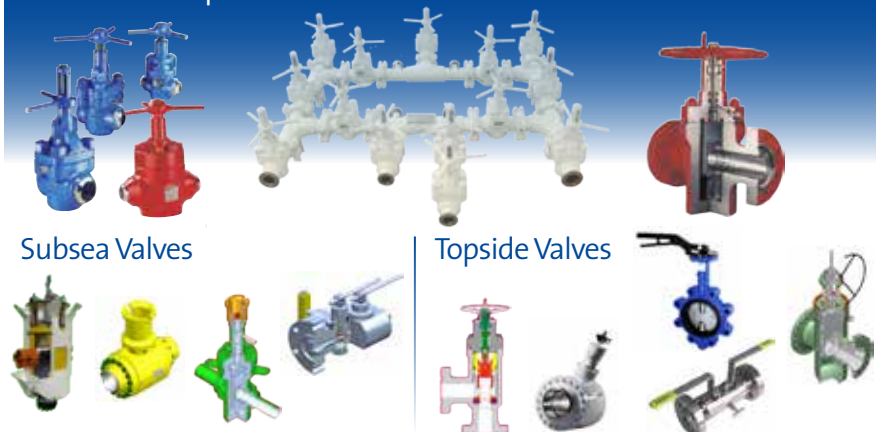
Oilfield Supply



JET-LUBE



Your trusted partner in Valves Solutions



Subsea Valves

Topside Valves

Filters – Total Supplier



Mechanical Solutions



Oilfield Supply
Your Partner in Oilfield Supply Solutions

Hoses/Flowline
Your Partner in Hose/Flowline Solutions

Valves
Your Partner in Valve Solutions

Filtration
Your Partner in Filtration Solutions

Mechanical Solutions
Engineering • Machining • Fabrication • Service

STAVANGER Phone +47 51 64 86 00 • 24h +47 90 19 51 55 • E-mail: post@mento.no • www.mento.no

Forenklet krav for å dokumentere eierforhold

Fra 1. februar bortfaller kravet om annonsering i riksdekkende avis ved manglende dokumentasjon av eierforhold ved registrering av fartøy under 15 meter.

For at fartøy under 15 meter* skal kunne registreres i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR), må det dokumenteres en ubrutt eierrekkefølge tilbake til byggeverftet, eller til sist registrerte eier i annet lands skipsregister. Hvis dette ikke lar seg gjøre, eller det er uforholdsmessig vanskelig å fremskaffe nødvendig dokumentasjon, er det likevel mulig for eier å få fartøyet registrert i NOR ved at eierskapet erverves etter kunngjøring (jf. sjøloven § 36).

Kravet er da at eierrekkefølgen kan sannsynliggjøres minst ti år tilbake i tid.

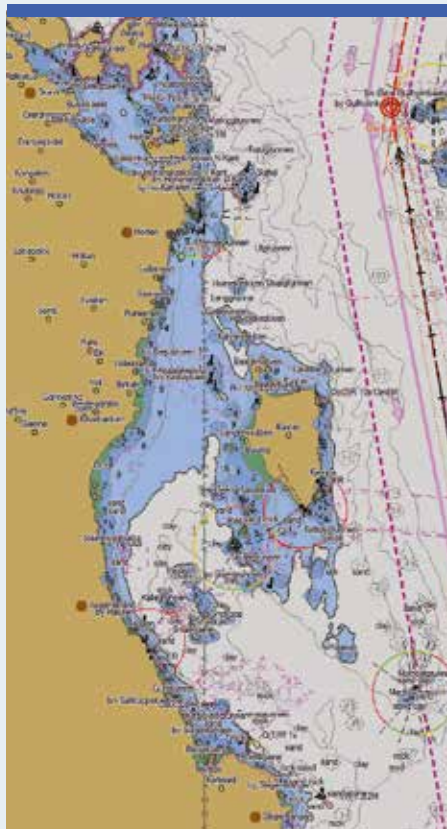
Dersom registerfører ser at alle vilkår er til stede, vil det bli kunngjort en oppfordring til mulige eiere om å melde seg innen én måned. Melder ingen seg, blir fartøyet registrert i skipsregisteret med eieren som hjemmelshaver. Det er i dag krav til at kunngjøringen skal rykkes inn i én riksdekkende avis og på <http://norsk.lysningsblad.no/>. Kunngjøringen publiseres også på direktoratets nettside. Det er på dette punktet det nå blir endringer.

ENDRING

Fra 1. februar 2016 opphører praksisen med å annonsere i riksdekkende avis ved manglende dokumentasjon av eierforhold. Annonsen vil fortsatt bli publisert både i lysningsbladet og på våre nettsider.

I og med at det er eier selv som har måttet betale avisens annonsekostnader, vil denne endringen innebære en stor besparelse for våre kunder.

*Fartøy mellom 7 og 15 meter kan frivillig registreres i NOR.■



Maritime kurs i Vestfold

Høgskolen i Sørøst-Norge har den største og mest komplette maritime utdanningen i Norge.

Vi tilbyr høyt kvalifiserte instruktører og en topp moderne simulatorpark.

Vi arrangerer:

- ECDIS produktspesifikke kurs for TECDIS, MARIS og Transas
- GMDSS kurs
- Rederispesifikke RAS kurs inkl. BRM/ERM for seismikk
- Skreddersydde kurs og simulortrening for ethvert behov
- BRM og ERM skreddersydde kurs

usn.no/training
training@hbv.no

HSN Høgskolen
i Sørøst-Norge

Spørreundersøkelse:

Skal kartlegge arbeidsmiljøet om bord

Sjøfartsdirektoratet sender i disse dager ut en spørreundersøkelse til rederier og sjøfolk. Temaet er sikkerhet og arbeidsmiljø, og målet er å få vite mer om hvordan den enkelte arbeidstaker på norske skip opplever sikkerhetsnivået og sikkerhetskulturen om bord.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Selv om vi vet at lite bevisste holdninger og mangel på en systematisk tilnærming til helse, miljø og sikkerhet har en betydning for ulykkesrisikoen, er det vanskelig å si hva som er god eller dårlig sikkerhetskultur, eller hva som oppleves som godt nok. Denne spørreundersøkelsen er et forsøk på å innhente mer kunnskap om dette temaet.

– Sjøfolk fortjener en sikker og god arbeidsplass. Vi ønsker å vite mer om hvordan norske sjøfolk har det om bord, slik at vi kan

rette sikkerhetsarbeidet vårt mot områdene som trenger det mest, sier seksjonssjef for Risikostyring og HMS, Håvard Gåseidnes.

VIKTIG VERKTØY

For å kunne drive et målrettet og effektivt arbeid som resulterer i stadig forbedring av sikkerhetsnivået i den norske skipsflåten, må innsatsen rettes mot områder som gir størst gevinst for sikkerheten. Da må vi vite mer om de utfordringer som eksisterer, slik at vi kan fungere som en pådriver for et tryggere arbeidsmiljø for sjøfolk.

– Vi håper sjøfolkene tar seg de ti minuttene det tar å svare på undersøkelsen.

Resultatet av undersøkelsen vil være viktig både for oss og for rederiene i arbeidet med å forbedre arbeidsmiljøet og sikkerheten for arbeidstakere til sjøs, sier Gåseidnes.

ANONYMITET

Alle som deltar i undersøkelsen kan velge å besvare anonymt. Rederi som ber om det, vil få tilgang til resultater for sitt rederi, men ikke detaljer som kan brukes for å identifisere enkeltpersoner.

Undersøkelsen finner du her: www.sdir.no/sms

Delta i undersøkelsen på www.sdir.no/sms ■



Kvalifiser deg for de betydningsfulle jobbene i nord - og i hele verden?

Ta maritim fagskole, Dekksoffiser utdanning i Nordkapp

Vi har offentlig godkjent tilbud til deg med fagbrev og/eller relevant praksis fra sjøen. Passer like godt for kvinner som for menn. Deler av undervisningen vil foregå på skolens brosimulator.

- 1-årig nautisk linje som fører til dekksoffiser sertifikat kl. D4
- 2-årig nautisk linje som fører til sjøkaptein sertifikat kl. D1

I løpet av studietiden får våre studenter DP basic kurs, og de vil også få tilbud om å ta andre maritime kurs til meget gunstige priser.

Søknadsfrist: 15. april 2016

Les mer og søk om opptak på våre nettsider.

Nordkapp maritime fagskole
Davvinjårgga maritiibma fágaskuvla



FINNMARK FYLKESKOMMUNE
FINNMÁRKKU FYLKKAGIELDA

www.nordkapp.vgs.no

Mer informasjon kontakt avelingsleder for maritim utdanning Sturla Nilsen, tlf. 416 59 592.

Søknaden kan sendes inn på: www.vigo.no

Nordkapp maritime fagskole tilbyr en rekke sikkerhetskurs for sjøfolk:

- Grunnleggende sikkerhetskurs (IMO 60)
- Videregående sikkerhetskurs (IMO 80)
- BRM
- Hurtigbåt
- ECDIS
- GMDSS/ROC/GOC
- VHF

For mer informasjon www.nordkapp.vgs.no – Simulator/kurs

FRANTZ.NO





Treningsfilmer spesialtilpasset sjøfolk

I beit for treningsmotivasjon? Da kan det være lurt å sjekke Sjømannsidrettens nyproduserte treningsfilmer. Filmene ble spilt inn om bord på et fartøy, og sjakler, trosser, lastestroppe og euro-paller er blant utstyret som brukes.



Sverre Flatebø
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Som mange vet, har Sjøfartsdirektoratet og Sjømannsidretten en egen web-portal for treningsregistrering. Den finner du på idrett.sdir.no. Her registrerer en det som er gjort av fysisk aktivitet, og får selv en god oversikt. I tillegg er en hele tiden med i fortløpende kampanjer og konkurranser med premiering. I treningsportalen ligger også mange artikler med informasjon og motivasjon til aktivitet, samt invitasjoner og lignende til det som skjer rundt Sjømannsidretten.

SPILT INN OM BORD

I tillegg har Sjømannsidretten nå fått produsert flere treningsfilmer for både læring og motivasjon. Disse er helt unike ved at de fysisk er spilt inn i et maritimt miljø, nemlig om bord i fartøy. Det blir presentert flere ulike programmer med forskjellig tilnærming. Det er programmer for hverdagsaktiviteter, som for eksempel gjøres på broen, i vanlige klær. Videre er det hele programmer som kan gjøres uten, eller med enkle hjelpemidler. Andre filmer legger opp til harde program med funksjonell trening.

Det spesielle er at utstyret som brukes finnes om bord i de aller fleste fartøy. Selve treningen er også lagt til steder som ofte er tilgjengelige. Det trenes blant annet med sjakler, lastestroppe, euro-paller og trosser. Ved å se gjennom filmene vil en få mange praktiske tips, og ikke minst kreative innspill til hvordan en kan gjøre gode og interessante treningssett.

Filmene ligger tilgjengelige både for streaming og nedlasting. Du finner link på idrett.sdir.no. Noe avhengig av båndbredde, anbefales det for alle å laste ned filmene hjemme eller ved havn, og ha de om bord enten på DVD, minnepenn eller på en harddisk.

VIKTIG HMS-TILTAK

Sjømannsidretten har lange tradisjoner. Helt fra 1949 har idretts-tjenesten motivert til, og tilrettelagt for fysisk aktivitet gjennom både idrettsuker, fotballturneringer og mer. Den gang var dette en viktig adspredelse for sjøfolkene. Fortsatt er trening og fysisk aktivitet viktig for de som jobber til sjøs. Det skaper større trivsel og bedre humør, for ikke snakke om bedre helse.

De siste årene har Sjøfartsdirektoratet økt fokuset på viktigheten av fysisk aktivitet og et godt kosthold som HMS-tiltak. Både den enkelte og rederiet kan gjøre mye for å gjøre arbeidstakeren bedre rustet til jobben vedkommende skal gjøre.



Ved økt energinivå og årvåkenhet, reduseres feilvurderinger. Det kan være alt fra det å sovne på vakt, til at en har overskudd til å følge fastsatte prosedyrer, og er oppmerksom på aktuelle farer om bord. En går i trapper og holder seg fast i rekkverket, en bruker verneutstyr og en kan i større grad forutse potensielle farer før de inntreffer. Er en mer sliten og uopplagt vil mest sannsynlig flere uønskede hendelser inntreffe. Fysisk aktivitet kan dermed sies å være et veldig viktig HMS-tiltak.

SNART TID FOR FOTBALLCUP

Vi minner også om vår årlige fotballturnering, Nordsjøcupen. Det er 20-års jubileum i 2016. Vi reiser på cruise med Fjordline fra Bergen og Stavanger til Hirtshals i Danmark. På idrettsanlegget i Hirtshals blir vi servert både frokost, lunsj og bankettmiddag. Parallelt er det både fotball- og friidrettsaktiviteter, pluss at det legges opp til volleyball midt mellom fotballbanene og friidretten.

Ut over idretten har disse turene erfaringsmessig vært en stor og viktig arena for det sosiale. En bygger opp kameratskap innad i laget, og en får også mange nye bekjenskap på tvers av lag og rederier.

Turen går onsdag 11. mai, og en er hjemme igjen fredag formiddag den 13. mai. Påmeldingsfrist er 10. april 2016. Mer informasjon finnes på web-siden til Sjømannsidretten, idrett.sdir.no, eller du kan be om mer informasjon på e-post til idrett@sdir.no

Sjømannsidretten ønsker med disse nyhetene både nye og gamle deltagere fra den maritime næringen hjertelig velkomne til å delta med aktivitet og trening. Flere treningsfilmer kan bli gjort tilgjengelig etter hvert. Gi gjerne tilbakemeldinger om det er spesielle behov eller ønsker. Henvendelser kan rettes til idrett@sdir.no. ■

Kvoten øker fra fem til åtte:

Nå får du utvidet kvote i e-biblioteket

Nesten tusen titler er allerede tilgjengelig i Sjøfartsdirektoratets døgnåpne e-bibliotek for sjøfolk. Og nå øker vi kvoten for hvor mange som kan lånes på en gang! Her er noen av titlene du kan laste ned fra «E-lån for sjøfolk».



Trine Carin Tynes
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Den nye portalen «E-lån for sjøfolk» ble lansert desember 2015. Hyggelige tilbakemeldinger bekrefter at leselysten er stor hos mange sjøfolk. Kvoten som først var på fem e-bøker holder rett og

slett ikke til hele seilassen. Vi håper derfor hurtigleserne gleder seg over at vi har økt antall e-bøker som kan lånes av gangen til åtte. Det regner vi med er godt nytt når forlagene slipper nye bøker som perler på en snor fremover. Her er noen av de nyeste.

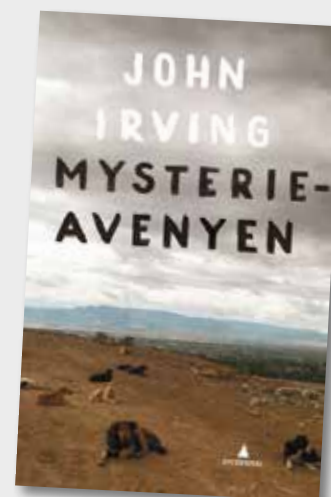
«IRENE», PIERRE LEMAITRE (ASCHEHOUG)

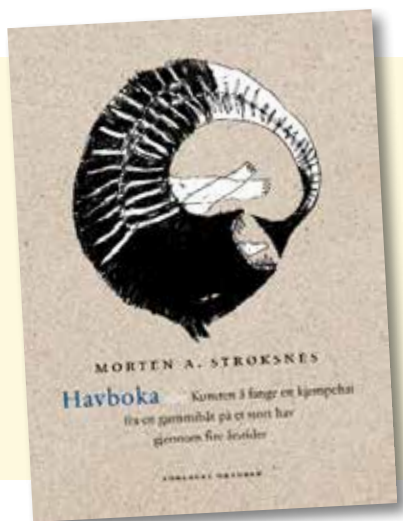


Livet smiler til overbetjent Camille Verhoeven. Han er lykkelig gift med den vakre Irène, og de venter sitt første barn. Men hans lykkeboble sprekker da en ny drapssak lander på pulten hans. Et drap så grufullt at selv de mest hardbarkede kollegaene blir forferdet. Når han oppdager at morderen har begått flere drap - mord som viser seg å være en hyllest til en klassisk krimroman - er pressen raskt ute med å gi seriemorderen kallenavnet Forfatteren. Det blir en personlig duell mellom Verhoeven og «Forfatteren», en kamp som bare kan vinnes av den som har minst å tape. «Irene» er historien før «Alex», som kom ut i 2015. Du finner begge bøkene i «E-lån for sjøfolk».

«MYSTERIEAVENYEN», JOHN IRVING (GYLDENDAL)

Endelig er mesterforfatteren John Irving ute med ny bok. Denne gang tar han leseren med på en fargerik og sprudlende fortelling gjennom et halvt århundre, på tvers av kontinenter. Juan Diego vokser opp i slummen i Mexico, og etter en turbulent barndom blir han bortadoptert til USA. Der utdanner han seg til lærer og blir etter hvert en suksessrik forfatter. I boken møter vi en aldrende Juan Diego på reise ut i verden. Med seg i bagasjen er drømmene og minnene hans; om de fattige foreldrene og søsteren Lupe.





«HAVBOKA», MORTEN ANDREAS STRØKSNES (OKTOBER)

Boka med den underfundige undertittelen «kunsten å fange en kjempehai fra en gammibåt på et stort hav» er fortellingen om to menn i en liten båt som vil fange ei håkjerring. De vil lokke dette sta rovdyret, som kan bli åtte meter lang og veie over tonnet, opp til overflaten. Med jaktprosjektet som ramme, utforsker forfatteren havets dyp - fra mytologi til marinbiologi og miljøpoesi. Boka er rik på fortellinger og anekdoter om det det yrende livet i havdypet, om litteraturens og virkelighetens sjøhyrer og havskapninger, om truende endringer og mye mer. «Havboka» ble belønnet med Brageprisen 2015 i kategorien sakprosa.

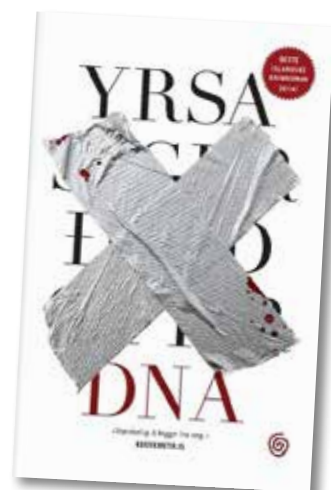
FAKTA

Bibliotekstjenesten ble lagt om fra papirbøker til e-bøker i 2015. Lenke til «E-lån for sjøfolk» finner du på www.sdir.no. E-bokportalen er et døgnåpent tilbud der sjøfolk på norske skip kan opprette sin egen brukerprofil, laste ned gratis leseprogram/apper og deretter få tilgang til stadig nye bøker. Følgende enheter kan benyttes: PC, MAC, android-telefon/nettbrett eller iPhone/iPad. Man trenger kun internettforbindelse når e-bøkene lastes ned. Deretter kan de leses "offline". E-boka leverer inn seg selv ved forfallsdato og kan aldri bli borte. Du kan låne inntil 8 bøker om gangen i 5 uker, samt reservere 5 bøker i tillegg.

Ta gjerne kontakt hvis du har kommentarer eller bokønsker. Send e-post til velferden@sdir.no eller ring 42 74 53 66.

«DNA», YRSA SIGURDARDÓTTIR (KAGGE)

Islands krimdronning er ute med første bok i en ny serie om psykologen Frøya og politimannen Huldar. En ung kvinne blir brutalt myrdet i sitt hjem i Reykjavik. Hennes sju år gamle datter er det eneste vitnet. Kort tid etter blir enda en kvinne drept, og politiet står uten spor. Politimannen Huldar blir nødt til å samarbeide med Frøya, som bistår det sju år gamle vitnet. Men samarbeidet får ikke den beste starten. Ganske nylig tilbrakte de nemlig en natt sammen der Huldar utga seg for snekker utenbys fra.



«SVIN», CARL-JOHAN VALLGREN (GYLDENDAL)

Boka er en frittstående oppfølger til «Skyggegutten» i serien om Danny Katz. Jorma Hedlund har egentlig trukket seg tilbake fra det kriminelle livet. Men tipset om en verditransport frister for mye. Men ranet går fryktelig galt, og Jorma blir en jaget mann. Imens forsøker dopsugne Danny Katz å finne ut hva som skjedde med hans tidligere narkolanger Ramón og hans kjæreste Jenny. Sporet fører ham først til Stockholms pornobransje og deretter i en retning Katz aldri ville ha forestilt seg. Bare én ting er sikkert: noen ønsker å hindre ham i å finne sannheten.



Fotokonkurransen for sjøfolk 2015:

Fotojournalistikk til topps



Trine Carin Tynes
Rådgiver, Sjøfartsdirektoratet

Hele 342 bilder ble sendt inn fra sjøfolk på norske båter i nære og fjerne farvann da Sjøfartsdirektoratets fotokonkurranse ble arrangert for 28. gang. Blant årets premievinnere finner vi både nykommere og kjente navn fra tidligere år.

I januar og februar gikk finalene i den norske og nordiske fotokonkurransen av stabelen. Den norske delfinalen ble arrangert på DuVerden Sjøfartsmuseum og Vitensenter i Porsgrunn. I juryen satt museets utviklingsleder, Bente Amandussen, pressefotograf Tore Øyvind Moen fra Varden og Cecilie Authen Borgestad, fotoarkivar ved Telemark Museum. De ble imponert over nivået og motivmangfoldet som møtte dem.

Juryens pressefotograf kom til å tenke på avisredaktøren som begrunnet kutt i fotografstillinger med at «det er alltid en rørligger med kamera i nærheten når store ting skjer».

– Når en ser den høye kvaliteten på sjøfolks bilder burde redaktøren i stedet håpe på en sjøfarer med kamera i nærheten når avisenes fotodokumentasjon overlates til forbipasserende, mente Moen.

DOBBEL PALLPLASS

Årets vinnerbilde traff blink hos juryen for symbiosen av innhold og komposisjon.

– Dette er god fotojournalistikk og skildrer den dramatiske siden ved sjømannslivet i fremmed farvann, sier Moen. Juryen la også vekt på bildets estetiske elementer.

– Her er mange lag, fra piggråden i forgrunnen via rekken med lokalbefolke-



FØRSTEPLASS: Kaptein Geir Magne Skjølvik på LNG Ondo stakk av med seieren med dette dramatiske motivet.



ANDREPLASS: Håkon Kjølmoen har mange gode plasseringer bak seg fra tidligere år. Med dette bildet sikret han seg årets andreplass.

de småbåter til lasteskipet i horisonten. Linjene og kurvene i bildet danner et fint grafisk uttrykk, kommenterte Borgestad. Som tidligere Navigareredaktør har Bente Amandussen bedømt tusenvis av bidrag

RESULTATLISTE

Første plass: Kaptein Geir Magne Skjølsvik,
- LNG Ondo

Premie: Fotoutstyr verdi kr 3.000,-

Andre plass: Helikopterkontrolløffiser/
navigator Håkon Kjølmoen - KV Svalbard

Premie: Fotoutstyr verdi kr 2.000,-

Tredje plass: Kaptein Geir Magne Skjølsvik,
- LNG Ondo

Premie: Fotoutstyr verdi kr 1.000

Fjerde plass: Skipsfører Øystein Sandberg
- RS Bergen Kreds

Premie: Fotobok

Femte plass: Matros Andreas Wolden - KL
Sandefjord

Premie: Fotobok

Hederlig omtale

Matros Andreas Wolden - KL Sandefjord
1. styrmann Arild Lillebø - Siem Amethyst
Maskiniststudent Berit Bye - Christian
Radich

Kaptein Bjarne Hovland - KL Sandefjord
Helikopterkontrolløffiser Håkon Kjølmoen
- KV Svalbard (2 bidrag)

1. styrmann Håkon Seim - Rem Etive
Overstyrmann Knut Revne - Susana S
Captain Luisito Garcia Cantona - Bow Saga

gjennom årene. Hun likte godt at vinnermotivet skilte seg ut fra tidligere premier-te bilder. Det viste seg at samme fotograf også stod bak tredjeplassen. Her falt juryen for det eksotiske motivet, samt perspektivet, de klare fargene og detaljrikdommen i bildet.

– Takker for fantastiske nyheter! Virkelig morsomt! Det var den umiddelbare reaksjonen til kaptein Geir Magne Skjølsvik da han fikk meldingen om suksessen i Fotokonkurransen.

EKSOTISK FARVANN

– Begge bildene er tatt utenfor Visakhatnam i India, da jeg lå der med gass-tankeren BW Liberty og ventet på last, sier Skjølsvik. Han forteller at piggråden er satt opp for å holde røvere i området unna. Omkring på reia ferdes også mange fiskere som selger eller bytter litt av fangsten.

– Å seile «world wide» byr på utfordringer både med hensyn til flerkulturelle besetninger og å forholde seg til andre lands myndigheter og prosedyrer som kan være ganske så forskjellige fra våre, sier kapteinen som har seilt siden 1979. Han fikk interessen for fotografering i ung-



TREDJEPASS: Ikke bare fikk han første plassen i år, Geir Magne Skjølsvik tok oss tredjeplassen med dette blinkskuddet.

domsårene, og har med kameraet både på broen og i lugaren.

– Jeg tar ofte flere bilder av samme motiv og plukker ut det beste. Ha kameraet lett tilgjengelig er mitt beste råd til andre. Du kan aldri forutsi når «once in a lifetime»-motivet dukker opp.

SJØSPRØYT I POLARE FARVANN

Et fartsfylt bilde stakk av med andreplassen.

– Det er et skikkelig actionfylt bilde, og så teknisk godt at du kan skjelve vann-dråpene i sjøsprøyten. Uttrykket til personen fremst sier alt om hvordan den kald-dusjen oppleves, mente juryen.

– Wow det var flott, gøy å vinne! Jeg er med i mange fotokonkurranser, men denne er en av de beste, sa Håkon Kjølmoen etter andreplassen. Som helikopterkontrollør/Navigatør i Kystvakten får han være med på mye spennende. Bildet på andreplass viser en ny vernepliktig under opplæring på en MOB-båt. Været kan være røft og her får han en skikkelig «rasmus» over seg, fortsetter Kjølmoen. Han fikk også hederlig omtale for ytterligere to bilder. Det ene viser et Sea King redningshelikopter som får fylt drivstoff mens det er i lufta.



FEMTEPLASS: Matros Andreas Wolden er ingen nykommer i konkurransen, og fikk i år femteplassen med dette flotte sjomannsportrettet.

– Dette er noe vi trener på jevnlig for å hjelpe helikoptrene med lengre rekkevidde i søk- og redningsoperasjoner. Det andre bildet viser en vernepliktig kvinne som får være med på fiskeri-inspeksjonen, noe vi utfører daglig i vårt område.

HEKTA PÅ FOTO

– Jeg ble hekta da jeg fikk mitt første speilreflekskamera i 2004. Interessen får jeg dyrket om bord på isbryteren KV Svalbard. Vi er i mange spennende områ-

FAKTA

Bidrag til Fotokonkurransen må være på minimum 1 MB pr. bildefil. Bilde sendes pr. epost til velferden@sdir.no innen 31.12.2016. Mer informasjon på www.sjofartsdir.no



FJERDEPLASS: Maskinsjef Regin Didriksen ser ikke på seg selv som spesielt fotokyndig, men traff altså blink hos juryen med dette motivet.

der i Barentshavet som gir unike motivmuligheter, sier Kjøllmoen.

– De som vil utvikle sine fotoferdigheter bør ta masse bilder og slette alle de dårlige. Les manualen og unngå å bruke grønn automodus. Det man bruker tid på blir man god i, er rådet fra Kjøllmoen. Han ble litt overveldet av å høre at han med totalt seks pallplasser er på listen over mestvinnende deltakere gjennom tidene.

– Det er jo fantastisk! Jeg synes det er kjempemoro at bildene mine blir sett og

likt. I tillegg har jeg en skjult agenda med å vise hva kystvakten holder på med, sier Kjøllmoen. Interesse og velvilje fra kolleger er heller ingen ulempe.

– Jeg husker spesielt da et gigantisk isfjell plutselig dukket opp mellom Svalbard og Grønland. Jeg så alle de unike bildemulighetene, men hadde vakt. Heldigvis foreslo skipssjefen å gjøre en fotosafari med MOB-båten. Bildene jeg tok er siden brukt i mange sammenhenger. Mine kolleger har lært å varsle



HEDERLIG OMTALE: 1. styrmann Arild Lillebø - Siem Amethyst

meg uansett tid på døgnet hvis noe spennende skjer, sier Kjøllmoen. Premiepengene donerer han denne gang til Redd Barna.

REDNINGSAKSJON I OPPRØRT HAV

Juryens hovedbegrunnelse for valg av fjerdeplassen, var dramatikken. Igjen ser vi at sjøfolk leverer god fotojournalistikk, fremhever jurymedlem Moen. Her kommer vi tett på redningsaksjonen i det opprørte havet. Skipsfører Øystein Sandberg på Redningsskøyta Bergen Kreds sendte inn bildet, men det var maskinsjef Regin E. Didriksen

som trykket på utløserknappen. Didriksen som har jobbet i redningsselskapet i 2,5 år ble både forbauset og glad over nyheten om plasseringen. – Overraskende, men «sjovt» å være blant vinnerne, sier han selv.

Bildet ble tatt med skipskameraet da en norsk seilbåt underveis fra Shetland til Norge fikk problemer i Nordsjøen. Det var meldt storm utover dagen og natta. I forgrunnen ser vi skipsfører Øystein Sandberg og maskinassistent Rolf Ernst Jensen på redningsskøyta, som ble kontaktet for å bistå seilbåten til havn.



HEDERLIG OMTALE: Helikopterkontrolløffiser Håkon Kjølmoen - KV Svalbard (to bidrag)



HEDERLIG OMTALE: Maskiniststudent Berit Bye - Christian Radich

– Vi fikk satt sleper på seilbåten i sterk kuling og seks meter sjø, men slet pullertene av dekket på seilbåten to ganger før vi var i havn. Været var da kommet opp i storm og ti meter signifikant sjø. Alle ombord i havaristen var takknemlige for å komme til land etter lang seilas i temmelig friskt vær, sier Didriksen.

SKITT OG LEIRE

Andreas Wolden med tredjeplass fra før, fikk igjen plassering samt hederlig omtale. Juryen likte sjømannsportrettet med glimt av opprørt hav i bakgrunnen. Bildet skildrer slitet på havet der jobben må gjøres, uansett vær og vind, og ble tatt da de holdt på med å koble fra en riggekjetting. Bildet med hederlig omtale viser spyling av båten etter at ankerbehandling er slutført. Da blir det mye leire og skitt overalt, forklarer fotografen.

– Jeg har bestandig vært fotointeressert, men ble ekstra bitt av basillen på KL Sandefjord, siden både kapteinen og overstyrmannen har samme interessen. Da blir det fort mye fotopratt, sier Wolden. Kapteinen er ingen ringere enn Bjarne Hovland, fjorårets gullvinner.

HEDERLIG OMTALE

Juryens valg av ytterligere ti nominerte bilder til den nordiske finalen gjenspeiler bredden i motivkretsen. Noen bilder sjarmerte seg frem, som Paul Smiths fargerike bilde av honningeterne som raster



HEDERLIG OMTALE: Matros Andreas Wolden - KL Sandefjord.



HEDERLIG OMTALE: Captain Luisito Garcia Cantona – Bow Saga



HEDERLIG OMTALE: Overstyrmann Knut Revne – Susana S



HEDERLIG OMTALE: Kaptein Bjarne Hovland - KL Sandefjord

på Far Seeker. Luisito Garcia Cantona har tidligere fått heder for bilder fra sikkerhetsøvelser. Denne gang skildret han kameratskapet på Bow Saga, og juryen falt for den muntre gjengen som feirer ekvatorkryssingen med linjedåpsmoro.

Arild Lillebø har hele syv pallplasser på cv-en og fikk i år hederlig omtale for et velkomponerte bilde av en rigg i det fjerne, mens fjorårets vinner Bjarne Hovland fikk med et teknisk godt bilde av sveisearbeid. Knut Revne som har to sølvplasser fra før utmerket seg med vakkert bilde av Susana

S som stevner frem i nattemørket. Håkon Seims dunkle bilde med utsyn fra brua over Singapores skyline appellerte også til juryen, samt Berit Byes maleriske seilskutebilde fra Tall Ship Race.

Sjøfartsdirektoratet håper at også 2016 blir et år med flittig kamerabruk, særlig i forbindelse med dagligdagse gjøremål. Gjennom årene har vi fått inn hundrevis av solnedganger, men gode bilder som viser situasjoner i sjøfolks liv og laden er det som vekker størst begeistring hos juryene. ■



HEDERLIG OMTALE: 1. styrmann Håkon Seim - Rem Etive



Nordisk finale i fotokonkurransen for sjøfolk 2015:

Svensk seier - norsk sølvplass

Vi gratulerer søta bror, men jubler mest for at Geir Magne Skjølsviks vinnerbilde fra den norske finalen tok en flott andreplass i konkurransen i konkurranse med de 75 beste bidragene fra de nordiske landene.



Trine Carin Tynes
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Tema og komposisjon ble vektlagt i begrunnelsen for å gi andreplassen til Geir Magne Skjølsviks bilde.

– Dette er et tema vi ikke kunne neglisjere. Her møter den moderne sjøfarten og vår tids sjøfolk en realitet, som ellers i manges

bevissthet er noe som tilhørte guttebøkene og Hollywood. Det er tre elementer som gjør bildet interessant. Umiddelbart er det kun natotråden i forgrunnen som peker i retning av pirater. Men hvem er menneskene i båtene i midten av bildet? Man forstår at skipet befinner seg i sørlige farvann, men er det piratbåter eller fiskebåter vi ser? Hva det hele handler om er symbolisert i handelsskipet i bakgrunnen, kommenterte juryen.

SVERIGE ØVERST

Flere norske finalebidrag tiltrakk seg oppmerksomhet underveis fra den danske juryen for godt fototeknisk håndverk. Sjøfolk på

danske og svenske fartøy dominerte ellers konkurransen. Sverige toppet for andre år på rad den nordiske finalen, denne gangen med en nykommer. Juryen ble besnæret av maskinist Rikard Lvaitiskijs fotografi, både for fortellingen og komposisjonen.

– De fleste sjøfolk vil raskt kjenne igjen og forstå settingen, men andre betraktere vil nok undre seg over posisjonen til fotografen, sier juryen om bildet som er tatt fra et skip ved en terminal, et sted hvor de færreste har adgang.

– Dette er et velkomponert bilde med mange detaljer å utforske – og som setter i gang mange tanker hos beskueren. Hvor er bildet tatt? Hvem er menneskene på kaien? Er det flyktninger, er det terminalarbeidere et sted i den tredje verden – eller er det besetningen som tar siesta, kommenterte juryen.

DANSK TREDJEPLASS

Fotografiet på tredje plass utmerker seg ikke først og fremst for det tekniske, men bildet gjør stort inntrykk fordi det er

grensesprengende i tema og i nærhet til situasjonen, begrunner juryen. Her kommer maskinmesteren, navigatøren, matrosen, eller hvem det nå er som står bak kameraet, helt tett på menneskene i bildet.

– Han eller hun overskrider helt sikkert en personlig grense for å ta det uhyre aktuelle vitnesbyrde fra en virkelighet som det profesjonelle livet til sjøs i dag også byr på, sier juryen med stor respekt for sjøfareren bak blinksuddet. Fotografen, Finn Hansen på Robert Mærsk, ble for øvrig også belønnet med samme plassering i den danske delfinalen.

FJERDEPLASSEN

Også fjerdeplassen gikk til en danske. Patrick Sommer på Esvagt Froude har knipset fra toppen av en turbin ved Baltic II vindmøllepark og kalt bildet «En kikk ned på fremtidens vidunderer». - Et nytt spennende og velkomponert grafisk foto i fugleperspektiv, som beskriver en svært moderne utvikling innen nordisk maritim virksomhet, sier juryen.

RESULTATLISTE

Første plass: Maskinist Rikard Lavitskij, Sverige - Star Cruises
Premie: Fotoutstyr verdi 5.000 DKR gitt av Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart

Andre plass: Kaptein Geir Magne Skjølsvik, Norge - LNG Ondo
Premie: Fotoutstyr verdi 5.000 NOK gitt av Sjøfartsdirektoratet

Tredje plass: Finn Hansen, Danmark - Finn Mærsk
Premie: Fotoutstyr verdi 5.000 SKR gitt av Sjøfartstidningen

Fjerde plass: Patrick Sommer, Danmark - Esvagt Froude
Premie: Fotoutstyr verdi 450 EUR gitt av HB GRANDI

Femte plass: Kokkestuert Jörgen Språng, Sverige - Bit Okland
Premie: Fotoutstyr verdi 300 EUR gitt av Finnlines

Hederlig omtale nordisk finale:
Overstyrmann Remigiusz Piotrowski, Danmark - Tasing Swan
Kokkestuert Jörgen Språng, Sverige - Bit Okland
Kaptein Tim Ruttledge, Sverige - Fure West



FØRSTE PLASS: Svenske Reikard Lavitskij stakk av med førsteplassen for dette velkomponerte fotografiet.



ANDREPLASS: Norske Geir Magne Skjølsvik nøyde seg ikke med seier i den norske finalen, han hentet også fram en andreplass i den nordiske konkurransen.



TREDJEPLASS: Finn Hansen fra Danmark ytmerker seg ikke teknisk sett, men motivet fenget juryen.



FEMTEPLASS: Kokkestuert Jörgen Språng fra Sverige gikk tett på motivet, og fikk uttelling for det.



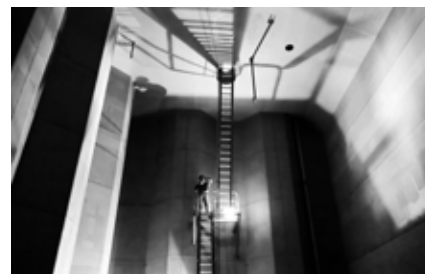
HEDERLIG OMTALE: Overstyrmann Remigiusz Piotrowski fra Danmark fikk hederlig omtale for dette humoristiske bildet.



FJERDEPLASS: Danske Patrick Sommer fikk skryt for dette bildet tatt fra toppen av en vindmøleturbin.



HEDERLIG OMTALE: Jörgen Språng fra Sverige imponerte juryen med dette motivet som viser dagliglivet om bord.



HEDERLIG OMTALE: Svenske Tim Ruttledge fikk ros for denne spennende komposisjonen.

Den siste premieplasseringen tok Jörgen Språng, kokkestuert på Bit Okland for sitt bilde «Lennart». Han finner stor glede i å fotografere kollegaene i ulike situasjoner om bord.

– Her kommer vi helt tett på, ja faktisk så nært at fotografen nærmest står over det som mannen i bildet arbeider med. De fleste zoomer inn fra avstand, men det er en viktig egenskap som fotograf å våge å gå tett inn på, mente juryen.

HEDERLIG OMTALE

Juryen valgte å gi hederlig omtale til ytterligere tre bilder. Også her havnet et bilde av Språng. Hans bilde «Charlie» ble trukket frem som eksempel på et godt reportasjebilde fra dagliglivet om bord, fanget av de menneskene som faktisk er der ute.

Svenske Kaptein Tim Ruttledge på Fure West fikk heder for sitt sort-hvitt-

bilde fra lasterommet. Heller ikke Ruttledge er ukjent i fotokonkurransesammenheng. Juryen mener hans foto var spennende, og måtte spørre seg:

– Hvordan skal bildet vendes, er det arkitektur, eller er det en katedral? For mange landkrabber, som aldri har vært i et lasterom, setter det virkelig tankene i sving, sa juryen.

Det siste bildet som fikk hederlig omtale mente viser at humoren er til stede i dagliglivet til sjøs. I hvert fall hos fotografen, og kanskje også hos losen?

SAMSTEMT JURY

Handelsflådens Velfærdsråd var vertskap for den nordiske fotokonkurransen 2015 som ble arrangert på Museet for Søfart i

Helsingør i Danmark 12. februar. Velfærdsrepresentantene hadde hver med seg de femten topp-plasserte fotografiene fra respektive nasjonale konkurranser. Alle bidragene var anonymiserte og ble vurdert på helt like vilkår i den nordiske finalen.

Juryen bestående av journalist og fotograf Søren Lund Hviid fra avisen Søfart og fotojournalist Anders Skjoldjensen fra Politiken fikk oppdraget med å kåre vinnerbildene. En «supersjov» oppgave ifølge dommerne, som var svært tilfredse med utvalget de skulle bedømme. De poengterte det høye nivået og variasjonen – og at de var fullstendig samstemte i beslutningen om vinnerbildene. Likeså at resultatet nok ville være uventet og ukonvensjonelt. ■

Søk i tide – unngå sertifikatkø

- Alle sjøfolk må oppgradere sertifikatene innen 1. januar 2017
- Vi oppfordrer alle til å søke i god tid før fristen
- Det kan oppstå kø ved kurssentrene om mange utsetter oppgraderingen
- Bruk elektronisk søknad – det gir kortere behandlingstid

Opphopning av søknader i siste halvdel av 2016 kan føre til at Sjøfartsdirektoratet ikke kan utstede sertifikater i tide. Vi oppfordrer derfor også rederiene til å bidra til å spre søknadene over hele året.

Se egen sak om sertifikater i dette nummeret av Navigare og på www.sdir.no.



Foto: Bjarne Hovland, Fotokonkurransen for sjøfolk 2014.





LongOrv Design, Foto: Karl Otto Kristiansen

Ser du de enorme mulighetene i dette bildet?

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

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

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

Slik fungerer det:

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

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

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

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

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

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

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

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

www.ocean-energy.no



Den unike overflateenheten «The Storm Buoy»



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

NAVN:

ADRESSE:

POSTNR./STED:

TLF./MAIL:

Navigare

Adressate betaler for sending i Norge

Distribueres av Posten Norge

Ocean Energy AS
Svarsending 8636
0097 Oslo

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 73, Nygårdstangen,
5838 Bergen
Besøk: Nygårdsgaten 114, 5008 Bergen
Tlf: 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
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 73 Nygårdstangen,
5838 Bergen
Besøk: Nygårdsgaten 114, 5008 Bergen
Tlf: 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
Torolv Kveldulvsønsgt. 7,
8800 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

Tilsynskontor Hammerfest

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

Tilsynskontor Tromsø

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

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:
Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Authority

FORSIDEBILDE: Vinnerbildet i Fotokonkurransen for sjøfolk 2015.
Fotograf: Geir Magne Skjølsvik

ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF: Dag Inge Aarhus
REDAKTØR/EDITOR: Kari Stautland
OVERSETTERE/TRANSLATORS: Merete Løberg, Ann-Helén Langaker
og Bjørg Rossebø.

ANNONSE/ADS: DG Media
Telefon: 21 60 81 90
E-post: epost@dgmedia.no
Annonse selger Pia Helen Kristensen Moe.
Mobil: +47 91 76 72 61
E-post: pia.kristensen@dgmedia.no

GRAFISK FORMGIVNING/DESIGN AND LAYOUT:
Hilde Brindis, Merkur Grafisk AS, www.merkurgrafisk.no

TRYKK/PRINT: Merkur Grafisk AS, Oslo

OPPLAG/CIRCULATION: ca. 14 000
DISTRIBUSJON: Alle rederier med norskregistrerte fartøy på 50 brt. og over tildeles ett eksemplar per fartøy, i tillegg til ett eksemplar til rederiet. Ett eksemplar tildeles alle fartøy større enn 15 meter, men under 50 brt. Ett eksemplar tildeles kontrollpliktige passasjerfartøy og fiskefartøy på 10,67 meter og derover, samt utenriksstasjoner og arbeidskontor.

SIRKULASJON OM BORD: Skipsførere, 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: 16.02.2016

ISSN-NR 0804-4589

Vakttelefon til Sjøfartsdirektoratet 52 74 50 00 – gjelder også Skipsregistrene

Sjøfartsdirektoratets vakttelefon er døgnbemannet alle dager hele året for rapportering av ulykker, hendelser til sjøs, saker som ikke kan løses i ordinær kontortid og saker knyttet til registrering av skip.

Saker som ikke kan løses ved henvendelse til vakttelefonen vil bli fulgt opp av aktuell fagavdeling første arbeidsdag etter henvendelsen til vakttelefonen.

Vakttelefon kommer en i kontakt med ved å ringe vårt sentralbordnummer 52 74 50 00. Du vil da kunne bli satt over til vakttelefon utenom vår ordinære åpningstid.

Sjøfartsdirektoratets ordinære kontortid er:

Fra 15.09 til 15.05: 08.00 til 15.45

Fra 15.05 til 15.09: 08.00 til 15.00

The Maritime Authority's duty phone is staffed all day, all year for reporting accidents, incidents at sea, matters relating to the registration of ships and matters that cannot be resolved within ordinary office hours.

Cases that cannot be resolved by contacting the duty phone will be followed up by the relevant department the first working day after the inquiry was made.

You can get transferred to the duty phone by calling our switchboard number 52 74 50 00, outside of 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.

Vi endrer navn til Telenor Kystradio

Telenor Maritim Radio endrer navn til Telenor Kystradio. Selskapets hovedmål er fortsatt å tilby tjenester som bidrar til best mulig trygghet til sjøs, både for fritidsbåter og yrkesfartøy.

Gjennom navneendringen ønsker Telenor å befeste Kystradio som en av de viktigste aktørene for trygghet til sjøs. Selskapet fornyer nå også hele sin tekniske plattform og infrastruktur. Dette vil gjøre Kystradio mer robust og fremtidsrettet, samtidig som gode løsninger både for privat- og bedriftsmarkedet er etablert.

Radioinspeksjonen

Radioinspeksjonen i Telenor Kystradio kjennetegnes av høy integritet, lokal tilgjengelighet og solid kompetanse innen GMDSS og maritim kommunikasjon.

Kundeundersøkelser viser at våre inspektører leverer tjenester av høyeste kvalitet, og vår gode service gir svært fornøyde kunder. Våre 8 distriktskontorer dekker hele kysten, til en rimelig

Vi er godkjent av alle anerkjente klasseselskap, og selvsagt av Sjøfartsdirektoratet.

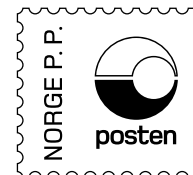
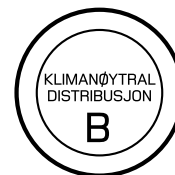
BESTILL

Radioinspeksjon hos din lokale Radioinspektør, eller fra Telenor Kystradio på tlf. **959 04 560**

Du kan også bestille på vår hjemmeside

kystradio.no





OPPDATERING AV MARITIM OPPLÆRING OG SERTIFIKATER

Alle sjøfolk, både offiserer og underordnet mannskap, må innen fristen **01.01.2017** ha gjennomført oppdatering av sin sikkerhetsopplæring for å kunne fortsette å seile. I fremtiden må oppdatering skje hvert 5. år.

RS Sjøredningsskolen i Horten tilbyr alle relevante kurs som kreves i henhold til Kvalifikasjonsforskriften og emneplaner fra Sjøfartsdirektoratet, både for underordnet mannskap og offiserer.

Blant kursene vi kan tilby finnes blant annet:

- Grunnleggende og videregående sikkerhetsopplæring
- Oppdateringskurs (sikkerhet) for mannskap og offiserer
- Oppgraderingskurs for offiserer uten seilingstid
- Hurtigbåtkurs, grunnkurs og retrening
- ECDIS og AIS
- Bridge og Engine-room Resource Management
- Høyspentkurs for maskinist og elektrikere

For full kursoversikt se:
www.sjoredningsskolen.no

RS 
SJØREDNINGSSKOLEN

Raveien 205 • 3184 Borre
Tlf: 33 07 12 20 • epost: srs@rs.no
www.sjoredningsskolen.no