

# NAVIGARE


XXXXXX

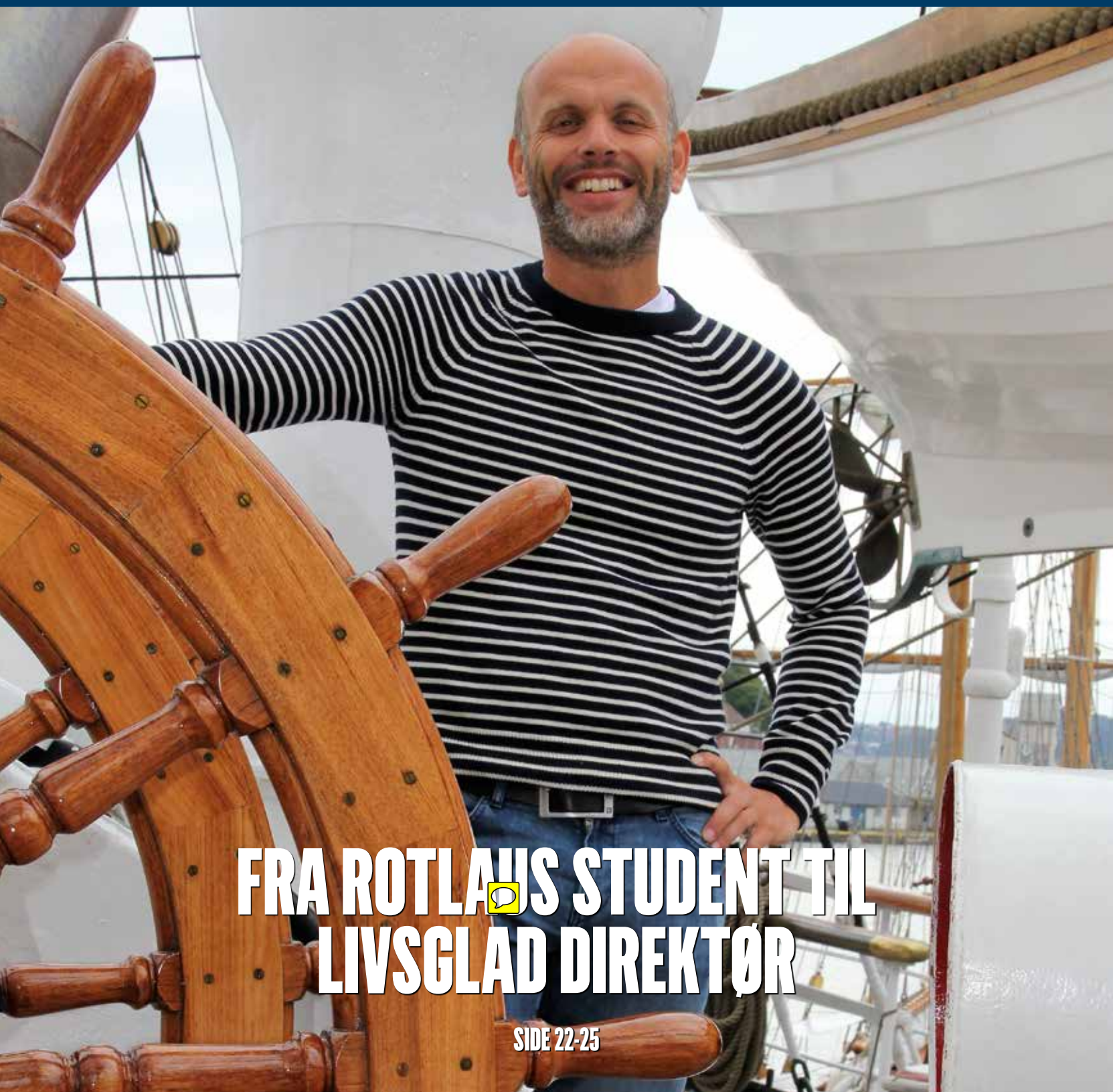
side x 

XXXXXXXX

side 

XXXXXXXXXX

side xxx 



FRA ROTLAUS STUDENT TIL  
LIVSGLAD DIREKTØR 

SIDE 22-25

# Utfordrende arbeidsforhold?



Foto: Selifa

## Prisvinnende Norsk stabilisatorsystem

Den revolusjonerende nye designen på Sleipners **Vector fins™** har resultert i markedets klart mest effektive system for finnebasert stabilisering, faktisk inntil 50% mer energieffektive enn tradisjonelle, flate finner.



For yrkesbåter som opererer under krevende forhold, vil man kunne få flere driftstimer på sjøen med lavere risiko for menneskap og utstyr, når man har en stabilisert arbeidsplattform under føttene.

Med et meget kompakt innvendig aktuatorssystem, krever systemet minimalt med plass i båten og egner seg dermed også godt for etterinstallasjon. Tilgjengelig for fartøy fra 50 fot.

(US Patent US9527556 - Patent pending: PCT/NO2013/050067)

- En sikrere arbeidsplass • Økt arbeidseffektivitet • Flere driftstimer på sjøen



Robust **Servostyring** for yrkesbåter



**PRO serien** med hastighets-regulerte thrustere



**Hydrauliske & AC** thrustere



Konstruert og produsert i Fredrikstad av Sleipner Motor AS

[www.sleipner.no](http://www.sleipner.no)

Confidence by Control  
**SIDE-POWER**

Thrusters • Stabilizers • Steering systems

# INNHOOLD

## SIDE 6

Da hun fikk beskjed om at hun måtte ned i vekt for å beholde helseattesten, fikk tobarnsmor og maskinsjef Julie Synnøve Bøe (44) bakoversveis. En kjapp slankekur sørget for at hun kom gjennom nåløyet, men siden har kiloene sneket seg på igjen. Nå har hun bestemt seg for å gjøre noe med det.

## SIDE 16

Fra 1. juni 2017 vil vi gjennomføre en endring i måten vi utfører tilsyn på – vi jobber da fullt ut risikobasert.

## SIDE 52

Nordsjøcupen  
2017

## SIDE 14

Min arbeidsplass

## SIDE 32

Nye i NIS

## ARTIKLER/REPORTASJER

- 6** Maskinsjef med hårete mål
- 10** Næringa klare for hydrogenferje
- 12** Klare med andregenerasjon  
innovasjonsfartøy
- 16** Sjøfartsdirektoratet starter  
risikobaserte tilsyn
- 20** Lanserer ny veiledning for  
skipsbelysning
- 22** Fartøy blir sertifiserte på feil grunnlag
- 24** Tryggleik for aleinefiskaren
- 28** Effektive svovelkontroller
- 30** Nye svovelregler vil redde liv
- 38** Flyttbarekonferansen 2017
- 40** Nye regler for fiskere
- 42** Merk fritidsbåten med tusj
- 45** Miljøtiltak for verdensarvfjorder
- 48** Krav om fartøysinstruks for lasteskip
- 50** Gir 1 million til sjøvettarbeid
- 52** Nordsjøcupen 2017
- 56** Ny test av redningsutstyr på Svalbard

## FASTE SPALTER:

- 4** Leiar
- 14** Min arbeidsplass
- 18** Helsepalte
- 26** Smånytt
- 32** Nye i NIS
- 34** Nye i NOR
- 36** Boktips
- 46** Sjøfartsdirektoratet svarer

**59 - 65**  
ENGLISH TRANSLATIONS





Olav Akselsen  
Sjøfartsdirektør

« Det er fortsatt for mange ulykker. For mange blir skada eller, i verste fall, mister livet

## Innsats og fokus nyttar

Sjøfartsdirektoratet fører statistikk over ulykker til sjøs. Ulykkene blir registrert som skipsulykker eller som arbeidsulykker om bord i skip. Ulykkestala varierer noko frå år til år. Sidan 2006 har me sett ein auke i registrerte skipsulykker, men talet har heldigvis gått ned det siste året. Den lang-siktige trenden er klar: Det skjer færre alvorlege ulykker, og talet på omkomne er redusert. Det er med andre ord blitt tryggare å jobba på norske skip. Innsatsen mot ulykker har gjeve resultat.

For nokre år sidan opplevde me ein markert oppgang i såkalla kontaktskadar. Ulykker der båtar kolliderer med bruer eller kaiar. Særleg ille var resultatata for ferjer. Passasjerskadar, skade på bilar, øydelagde ferjer, knuste ferjekaiar og kanselleringar var resultatet. No har trenden snudd og talet på slike hendingar er sterkt redusert.

Det er ikkje tilfeldig. Ferjereiarlaga, kvar for seg og i samarbeid, har gjennom målretta fokus og innsats greidd å snu trenden. Resultatet er ikkje berre færre ulykker, men også ferjer som held rutene sine. Det fører til betre omdømme og betre økonomi for reiarlaga.

Den generelle utviklinga og dømet med ferjene, viser at det er mogleg å redusera talet på ulykker og uønska hendingar. Det er viktig at me lærer både når noko går gale, men og når positive ting skjer. Fokus nyttar.

Sjølv om det går rett veg, er det enno eit stykke å gå før det blir like trygt jobba på sjøen som på land. Det er fortsatt for mange ulykker. For mange blir skada eller, i verste fall, mister livet. Difor må arbeidet for å redusera talet på ulykker ytterlegare, halda fram.

Bakgrunnen for opprettinga av Sjøfartsdirektoratet i 1903 og hovudgrunnen til at Sjøfartsdirektoratet framleis eksisterer i dag, er i det store og heile den same. Vår oppgåve er å jobba for å få ned ulykkene og å betra tryggleiken til sjøs.

Me jobbar på mange ulike frontar for å få dette til. Sjøfartsdirektoratet gjennomfører mellom anna dokumentgjennomgang ved nybygg og ombyggingar, periodiske tilsyn, sertifisering, revisjonar, haldningsskapande arbeid og regelutvikling.

Sjøfartsdirektoratet sitt arbeid er viktig for sjøtryggleiken, men næringa sjølv er likevel den viktigaste aktøren for å få ned tala på ulykker ytterlegare.

Våre undersøkingar viser at ulykker ofte skuldast manglande tryggleiksstyring i reiarlaga. Sjøfartsdirektoratet meiner difor det er viktig å minna om at reiarlaga har eit sjølvstendig ansvar for å driva systematisk med tiltak for å hindra at ulykker skjer.

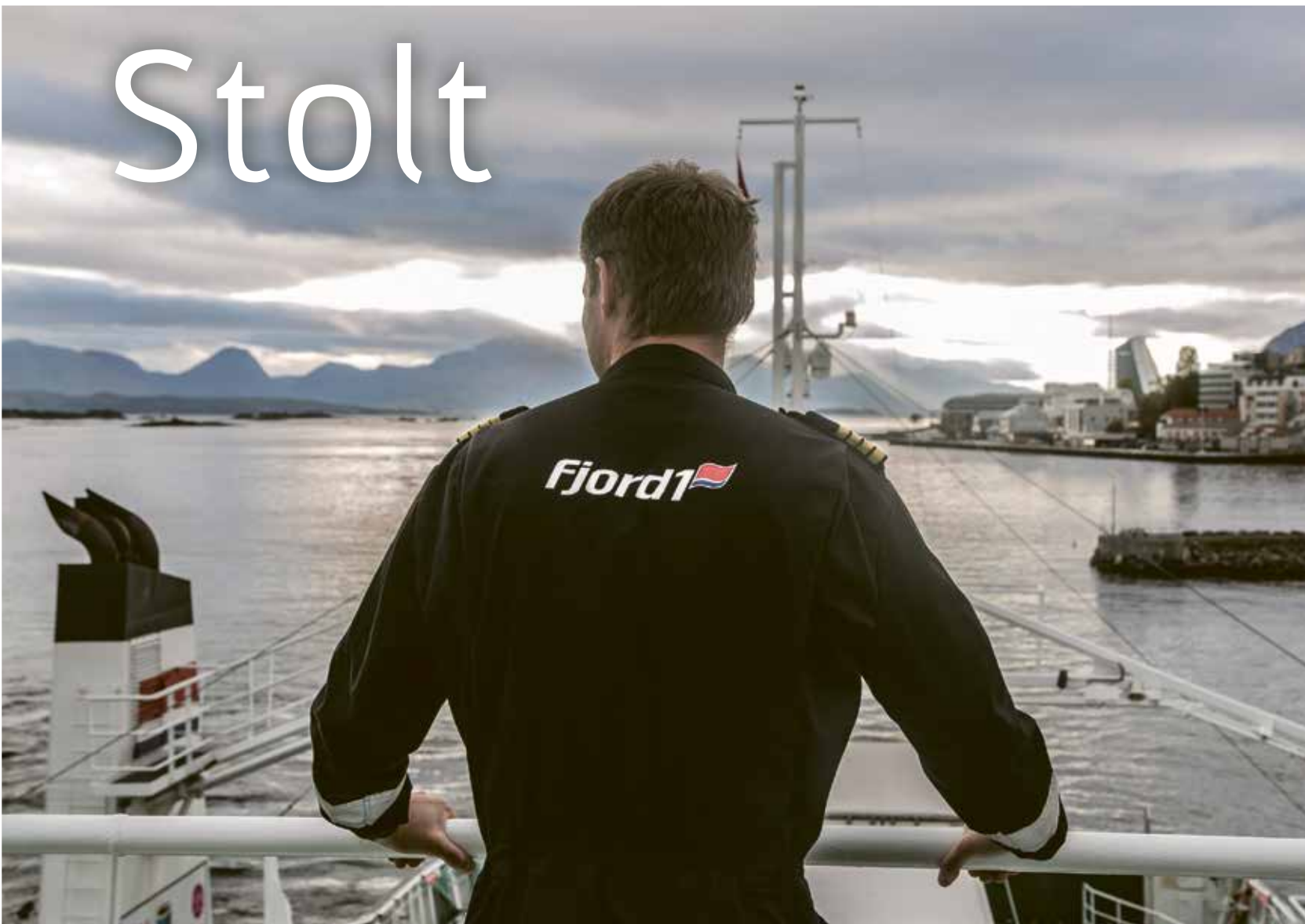
International Safety Management Code (ISM) er eit godt hjelpemiddel for å få det til. Koden bidreg til at ein må tenka heilskapleg på alle sider ved drifta, både om bord på skipa og i landorganisasjonen, og at ein får til eit samspel mellom folk, teknikk og organisasjon.

Frå 1. januar 2017 trådde ei ny forskrift for tryggleiksstyring på mindre fartøy i kraft. Forskrift nr. 1770 om «Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv, er utarbeida i tett samarbeid med næringa.

Sjøfartsdirektoratet ønskjer at alle reiarlag skal lukkast i arbeidet med å få på plass slike system, og at systemet vert etterlevd. Difor har me utarbeida rettleingsmateriell med gode døme på korleis dette kan gjerast. Sjøfartsdirektoratet tilbyr også rådgjeving, støtte og risikovurderingsverktøy til dei som ønskjer det.

For å halda oppe trykket på trygg og sikker drift har me og valt å ha tryggleiksstyring med særleg vekt på dei minste fartøya som fokusområde for 2018.

# Stolt



Våre verdier | Godt humør | Open og ærleg | Påliteleg og held lovnadar | lønnsam | samhandling og teamånd | stolt



- Norges største ferjeselskap
- Leiande i næringa innanfor «det grønne miljøskiftet»
- Norges største opplæringsreiarlag
- Samfunnsengasjert
- Kompetansesarbeidsplassar

Mistenkt for ulovlig eksport av avfall:

# TIDE CARRIER - STRANDET I NORGE PÅ UBESTEMT TID

Tide Carrier var sannsynligvis på vei til opphogging på en strand i Pakistan. Men etter et havari på Jæren og flere politianmeldelser ligger skipet som nå heter Harrier, fortsatt i en avsides fjord på Sørlandet. For første gang er regelverket for eksport av avfall blitt anvendt på et fartøy.

TEKST: **STEINAR HAUGBERG**  
Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

Miljødirektoratet anmeldte i april både selger og kjøper av skipet til politiet for brudd på regelverket om eksport av avfall. For å kunne eksportere avfall ut av Norge må man ha samtykke både fra eksport- og importlandet, noe som gis i svært få tilfeller.

– Vi mistenker at både nåværende og tidligere eier har hatt til hensikt å hogge opp skipet i Pakistan. Det har de ikke tillatelse til. Vi ville stanse dette skipet og unngå eksport av farlig avfall som kan føre til miljøskade i andre land. Ikke minst av allmennpreventive grunner er det viktig å straffeforfølge denne saken, sa Ellen Hambro, direktør for Miljødirektoratet, da

anmeldelsen ble levert til politiet. Fra 1. januar 2015 ble strafferammen økt for ulovlig grensekryssende transport av avfall. Der ulovlig avfallseksport tidligere kun medførte bøter, ble strafferammen økt til fengsel i opptil to år i tillegg til bøter.

– Endringen innebærer også at forsøk på å ta med seg avfall over grensene uten tillatelse, er straffbart. Uten denne lovendringen hadde det vært vanskelig å straffeforfølge denne saken i dag, sa Hambro.

Politietterforskningen av eierselskapet Julia Shipping Inc. og selgerselskapet Eide Marine Eiendom AS pågår fortsatt. Inntil skipets status er avgjort, blir fartøyet liggende i Spindfjorden mellom Farsund og



**HAVARETE:** Tide Carrier endte nesten i fjæresteinene utenfor Sele på Jæren den 22. februar i vinter. Dykkerundersøkelser viste at skipet hadde slått ned på sandbunnen med slik kraft at det var flere lange sprekker i skroget.

FOTO: CARINA JOHANSEN NTB/SCANPIX



**KAOTISK:** Grov sjo og slag mot havbunnen gjorde at skipets interior framstod som et kaos da Sjøfartsdirektoratets inspektører gikk om bord etter havariet.

FOTO: RAGNAR LIND/SJOFARTSDIREKTORATET

Lyngdal. Mannskapet har vært om bord siden tidlig i januar 2017, og da Navigare gikk i trykken, var status «varmt opplag» med hjelpemotorer i gang og et mannskap på ca. 15 personer om bord. I Spindfjorden ruver det 262 meter lange skipet over fritidsbåter og sørlandshus mens mannskapet venter på en avgjørelse.

## VARSLER IKKE REDNINGSTJENESTEN

Da den indiske kapteinen Farmanali N. Modak beordret fart på propellene på det tilårskomne lasteskipet Tide Carrier den 21. februar i år, var målet etter alt å dømme opphoggingsstranden Gadani Beach i Pakistan. Etter nesten ti år i opplag gled





skipet ut fra Høylandsbygd i Kvinnherad, la kursen gjennom Bømlafjorden og passerte utenfor Karmøy. Om kvelden ankret de opp utenfor Feistein fyr på Jæren for å utføre planlagt vedlikehold.

Et mer uheldig tidspunkt kunne neppe vært valgt. Etter en periode med fint vær var det varslet sterk kuling, økende til liten storm utsatte steder på Sør-Vestlandet. Bare noen timer etter oppankringen blåste det opp, og ankrene begynte å dregge. Forsøkene på å få i gang hovedmotoren lyktes, men motoren stoppet igjen. Sjøfartsdirektoratets havnestatskontroll etter havariet konstaterte at årsaken trolig var gammel smøreolje og tette oljefiltre i hovedmotoren.

Utover natten og morgenen den 22. februar gjorde mannskapet gjentatte desperate forsøk på å få hovedmotoren i gang igjen, uten hell. Været drev skipet nærmere og nærmere land. Bare noen hundre meter

fra fjæresteinene lyktes det å stanse driften med ankrene. Skipets mannskap varslet ikke om nødsituasjonen. Men sjøtraffikksentralen Kvitøy VTS observerte på radaren at skipet var i drift, og varslet Hovedredningsentralen Sør-Norge.

I den statlige redningsaksjonen som Kystverket iverksatte, ble slepebåter sendt ut for å sikre skipet med slepere i tillegg til ankrene. Ett medlem av mannskapet hadde bruddskader og ble evakuert fra skipet med helikopter. Skipet hadde over 660 kubikkmeter tungolje og diesel om bord, og Kystverket iverksatte derfor også beredskapsiltak i tilfelle oljelekkasjer. Oljesøl på de sårbare jærstrendene med rikt fugleliv er et fryktet scenario, men ingen lekkasjer ble observert.

Ankrene til Tide Carrier holdt skipet i posisjon over natten, bare drøyt 100 meter fra land. Onsdag 22. februar ble skipet slept

## Roller og oppgaver

**Politiet:** Etterforsker brudd på norsk lovverk, enten på eget initiativ eller etter anmeldelse.

**Kystverket:** Har ansvar for beredskap mot forurensning langs kysten og koordinering av tiltak som for eksempel redningsaksjoner for å forhindre dette.

**Miljødirektoratet:** Forvalter norsk miljøregelverk og påser at regelverket blir fulgt.

**Sjøfartsdirektoratet:** Tilsynsmyndighet for skip under norsk flagg samt utenlandske skip i norske farvann. Gjennomfører havnestatskontroller av utenlandske skip og samarbeider med en rekke andre stater om oppfølging av skipinspeksjoner i samarbeidet Paris MoU.

til ledig kaiplass i Gismarvik i Tysvær. Der ble det liggende i fem måneder, mens norsk politi og tilsynsmyndigheter jobbet for å avdekke hva som var om bord i skipet, og hva som hadde vært hensikten med den skjebnesvangre reisen.

### fakta:

#### Tide Carrier/Harrier

**Vekt:** 40.796 tonn dødvekt  
**Lengde:** 262 meter  
**Bredde:** 32 meter  
**Byggeår:** 1989  
**Flagg:** Palau  
**Fartøystype:** Lasteskip  
**Tidligere navn:** Ernesto Che Guevara (1989-1996)  
 Gaysin (1996-1998)  
 Hickory (1998-2007)  
 Eide Carrier (Opplag 2007-2017)  
**(Kilder: Marine Traffic.com og Wikipedia)**

## FORSIKRET FOR ENVEIS REISE

Et skip som havarerer eller er involvert i en alvorlig hendelse i norske farvann, vil få besøk av Sjøfartsdirektoratets inspektører. For Tide Carrier, som seilte under flagget til øystaten Komorene, betydde det at direktoratet gjennomførte en havnestatskontroll (PSC = Port State Control). Da Sjøfartsdirektoratets inspektører gikk om bord den 23. februar, var det imidlertid umulig å fullføre en inspeksjon. Det harde været hadde forårsaket mye rot og skader på innredningen. Først etter flere dagers opprydning var det mulig å komme fram til det som skulle inspiseres.

Kontrollen avdekket en rekke tekniske mangler og forhold som det ble gitt pålegg om utbedring av. Men mer alvorlig var likevel funnet av dokumenter om bord som avdekket at skipet hadde fått utstedt en forsikringspolise som gjaldt for en enveis reise definert som «breakup voyage». Bestemmelsesstedet i polisen var opphoggingsstranden Gadani. I tillegg viste det seg at flaggstaten Komorene ikke kunne bekrefte at Tide Carrier var registrert i deres skipsregister. Da kunne Sjøfartsdirektoratet heller ikke akseptere skipets sertifikater, utstedt av klasseselskapet Union Marine Classification Society på vegne av Komorene. Direktoratet varslet

## Opphogging av skip i Asia

Vrakingen av utrangerte skip på strender i India, Pakistan og Bangladesh – såkalt «beaching» – har en lang historie. Skip kjøpes opp av «cash buyers» og gjør sin siste reis rett opp på en strand. Der venter lavtlønnede arbeidere uten verneutstyr med skjærebrennere, og skipet plukkes fra hverandre manuelt bit for bit. Skader og dødsfall forekommer ofte, og det er stor risiko for forgiftning av miljøet og alvorlige helse-skader for de som arbeider med opphoggingen. Ifølge en rapport fra interesseorganisasjonen NGO Shipbreaking Platform gikk 668 av totalt 862 opphoggede skip i 2016 til beaching.

For de store oppkjøperne av skip til opphogging har fremgangsmåten ifølge NGO Shipbreaking Platform vært enkel: Et eierselskap opprettes som et postbokselskap et skatteparadis med lite regulering og svake tilsynsmyndigheter. Kjøpsprisen – som ofte harmonerer med stålverdien av skipet – overføres fra eierselskapet til selgeren. Eierselskapet hyrer så et driftsselskap som blir ISM-ansvarlig og i lovens forstand skipets reder. Skipet flagges inn under et bekvemmelighetsflagg. Driftsselskapet benytter mannskap(er) fra lavkostland til å klargjøre og seile skipet på dets siste reis.

I tilfellet Tide Carrier har det fremkommet dokumentasjon på at mannskapet hadde erfaring med denne typen seilaser. Det er også dokumentasjon som antyder at Julia Shipping Inc. har bånd til Wirana Shipping, som spesialiserer seg på kontantkjøp av utrangerte skip for vraking.

For å hindre at avfall kommer på avveier er det utviklet et omfattende internasjonalt regelverk basert på Baselkonvensjonen om farlig avfall, blant annet for å unngå at avfall dumpes i utviklingsland. I Tide Carrier / Harrier sitt tilfelle er både skipet og innholdet på sju drivstofftanker med uidentifisert innhold definert som farlig avfall, slik at det omfattes av konvensjonen. Dersom skipet skulle vært lovlig eksportert som avfall, måtte eieren ha søkt om eksporttillatelse fra Norge og om importtillatelse fra Pakistan. Ifølge Miljødirektoratet ville en slik tillatelse ikke blitt gitt verken av Norge eller Pakistan.



**GADANI BEACH:** Satellittfoto viser vrakede skip langs stranden i Gadani Beach, Pakistan.

SATELITTFOTO: GOOGLE MAPS

både politiets maritime etterforskningsenhet og Miljødirektoratet om funnene.

I Gismarvik jobbet skipets driftsselskap, Nabeel Ship Management i de Forente Arabiske Emirater, iherdig for å reparere skadene på skipet. Eierselskapet Julia Shipping Inc., et postbokselskap på den karibiske øya St. Kitts and Nevis, omregistrerte Tide Carrier fra Komorene til Palau. Samtidig forsøkte de å overbevise norske myndigheter om at de ikke hadde til hensikt å vrake skipet, men å seile/gå til tørrdokk i Oman for vedlikehold og videre drift på certeparti i Nigeria. Med ny flaggstat fulgte nytt navn, og skipet ble nå hetende Harrier.

Miljødirektoratet kom til Gismarvik 30. mars for å utføre en inspeksjon sammen med Sjøfartsdirektoratet. Inspeksjonen endte i et forbud mot å eksportere innholdet i sju drivstofftanker som inneholdt uidentifisert, flytende avfall, samt et forbud mot å eksportere skipet som avfall. Noen uker senere klaget Julia Shipping Inc. inn vedtaket til Klima- og miljødepartementet via sin norske advokat. Klagen ble avslått av departementet i begynnelsen av juli. Begrunnelsen var at det foreligger en rekke



dokumenter beslaglagt av politiet som viser at skipet var på vei til opphogging.

I juni ble eierselskapet, driftsselskapet og skipets kaptein i tillegg anmeldt til politiet av Kystverket. Kystverket mener at fartøyet eiere og mannskap ikke gjorde nok for å forhindre forurensning fra skipet før og under seilasen, og derfor har brutt forurensningsloven.

## MÅ HOGGES OPP I ET OECD-LAND

Resultatet av politiets etterforskning av anmeldelsen vil avgjøre om det tas ut siktelse mot skipets nåværende og tidligere eiere, og en eventuell tiltale for behandling av domstolene ligger et stykke fram i tid.

Regelverket som regulerer transport av avfall over landegrensene, åpner imidlertid for opphogging av skip på godkjente resirkuleringsanlegg innenfor OECD-området. Det innebærer at Harrier kan hogges opp i Europa og industrialiserte land i både Asia og Nord-Amerika. Dersom det skal skje, må eierne av Harrier søke om eksporttillatelse til et godkjent resirkuleringsanlegg.



**KART:** I Spindfjorden, mellom Farsund og Lyngdal, ligger Tide Carrier/Harrier i påvente av en avgjørelse fra norske myndigheter.

Eierselskap og driftsselskap skylder også betydelige beløp i Norge. Den statlige redningsaksjonen er forsiktig anslått til å ha kostet 2 millioner kroner, mens privat kaileie og oppbevaring av båten til Gismarvik og videre til Lyngdal også kostet mellom 2 og 3 millioner kroner. Hvorvidt selskapene også skylder andre beløp i Norge, er vanskelig å få oversikt over.

Sjøfartsdirektoratet vil følge opp punkter i rapporten som ikke inkluderes i en eventuell siktelse fra politiet. Disse vil da kunne vurderes for overtredelsesgebyr som er hjemlet i skipssikkerhetsloven. Men det kan ta lang tid før Tide Carrier / Harrier er ute av verden for norske myndigheter.

**batforerproven.com**

# Ta Båtførerprøven og VHF Nettkurs

- enkelt og lettfattelig

Båtførerprøven  
Nettkurs  
**990,-\***

Begge kursene  
pakkepris  
**1580,-\***

VHF Nettkurs  
**990,-\***

Materiellpakke  
**410,-**  
Inkl. frakt

**VG** «En av de bedre visuelle nettkursene i båtførerprøven vi har testet. Enkelt og lettfattelig er vår dom.»

**BÅTENS VERDEN** «Genialt med animasjonene.»

**KLIKK.no** «Pedagogisk moderne.»

Påmelding på [www.batforerproven.com](http://www.batforerproven.com)

\*Ytterligere rabatt ved flere deltagere påmeldt samtidig. Eksamensgebyr kommer i tillegg, kr 704,- for Båtførerprøven og kr 793,- for VHF eksamen.

Fokusområde 2018:

# SIKKERHETSSTYRING PÅ MINDRE FARTØY

Manglende prosedyrer for arbeidsoperasjoner og svakheter ved organisering, ledelse og kommunikasjon er årsaksfaktorer vi stadig ser i rapporter etter skips- og personulykker. I 2018 skal derfor Sjøfartsdirektoratets inspektører ha ekstra fokus på sikkerhetsstyring på mindre fartøy, med spesielt fokus på operasjonelle forhold.

TEKST: KRISTIAN BREIDFJORD  
Underavd. Risikostyring og HMS, Sjøfartsdirektoratet

S statens Havarikommisjon for Transport har i flere av sine granskningsrapporter pekt på behovet for utfyllende regler om sikkerhetsstyringssystem på fartøy. Sjøfartsdirektoratet mener systematisk sikkerhetsstyring er et viktig virkemiddel for å forebygge ulykker. For å understreke viktigheten av dette har vi valgt sikkerhetsstyring med spesielt fokus på operasjonelle forhold som neste års fokusområde.

Med operasjonell sikkerhet menes sikkerhet knyttet til fartøyoperasjoner som vurderes som spesielt risikoutsatt.

Økt fokus på sikkerhetskultur og sikkerhetsstyringssystem og mindre detaljkontroll i tilsynsarbeidet er også i tråd med utviklingen internasjonalt.

## HVORFOR OPERASJONELL SIKKERHET?

Kantring og mann over bord er viktige risikobidrag på mindre fartøy. Hendelsene skjer typisk i tilknytning til fartøyoperasjoner der en beveger seg ut mot fartøyet begrensninger. Eksempelvis under tauing, ankerhåndtering, lasting og lossing med kran, fiske med trål og lignende.

Ny forskrift om sikkerhetsstyring på mindre skip stiller krav til generelle beredskapsplaner og risikovurderinger.

Sjøfartsdirektoratet vil i løpet av 2018 gjennomføre tilsyn for å kontrollere om hendelser som erfaringsmessig er viktige

risikobidrag er risikovurdert og tatt inn i sikkerhetsstyringssystemet ombord

## SYSTEMATISK ARBEID

Sikkerhetsstyring handler om å opprette system for å oppnå og opprettholde et høyt sikkerhetsnivå, slik at man lettere kan kontrollere risikoen. Enkelt forklart handler det om at sluttresultatet blir bedre dersom en gjør godt forarbeid. Ved å etablere en organisasjonsstruktur der ledelse, planlegging, ansvarsfordeling, rutiner, prosedyrer og ressurser er beskrevet, kan driften bli sikrere og mer effektiv. Når man arbeider systematisk med dette og lærer av egne og andres erfaringer, vil man med tiden bygge en god sikkerhetskultur om bord. For å oppnå kontinuerlig forbedring av sikkerhetsstyringen er det nødvendig å rapportere uønskede hendelser og følge opp disse systematisk, samt å evaluere selve systemet jevnlig.

## HVORDAN LYKES MED ETBLEREN AV ET SIKKERHETS- STYRINGSSYSTEM?

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset virksomheten og den aktiviteten som drives. Det kan derfor være lurt å starte med en konkret beskrivelse av virksomhetens hovedaktiviteter, herunder antall ansatte, arbeidsoppgaver, utstyr og materiell. Det er viktig at de som er om bord, får

*VIKTIG: Systematisk sikkerhetsstyring er et viktig virkemiddel for å forebygge ulykker. Derfor er sikkerhetsstyring med spesielt fokus på operasjonelle forhold valgt til neste års fokusområde.*

FOTO: STEINAR HAUGBERG/

SJØFARTSDIREKTORATET

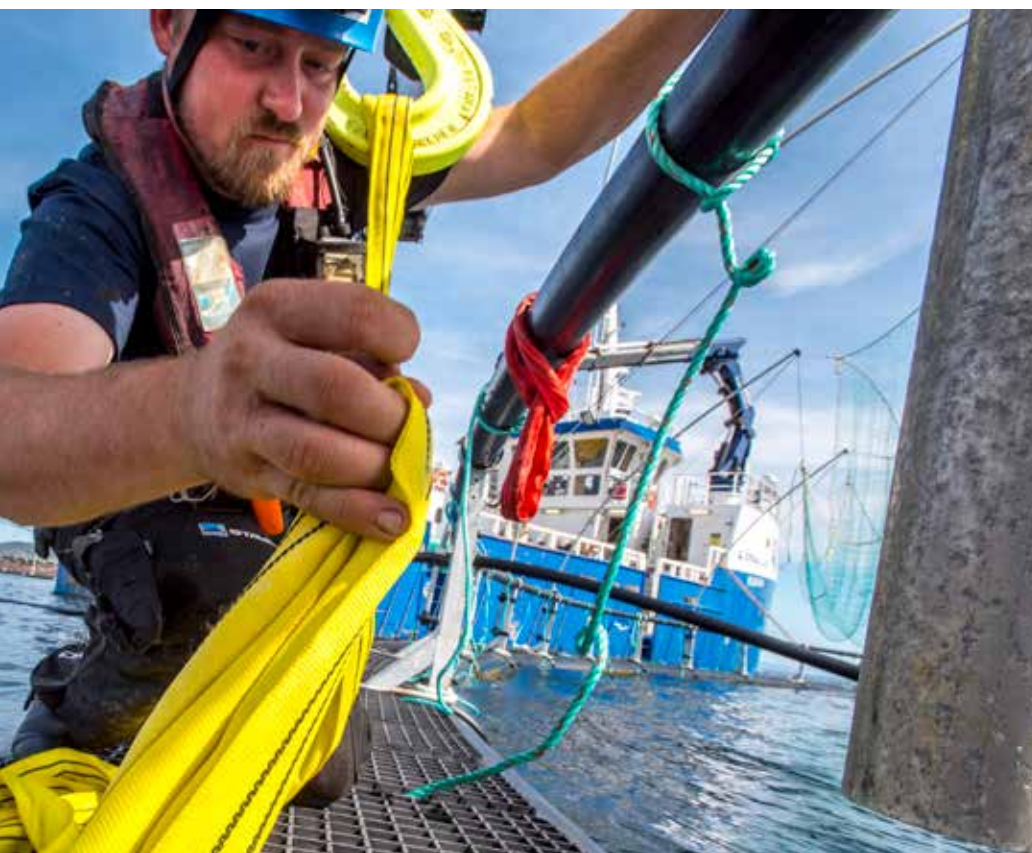
eierskap til systemet. De enkelte prosedyrene kan med fordel skrives av personellet som utfører den spesifikke arbeidsoppgaven i den daglige driften. Det er de som kjenner arbeidet best. Deretter må det kontrolleres at prosedyrene dekker eksisterende forskriftskrav, og at de ikke er i konflikt med andre bestemmelser i systemet.

Sjøfartsdirektoratet har merket seg at det i deler av næringen har festet seg forestillinger om at sikkerhetsstyringssystem er ensbetydende med omfattende og tungroddede systemer. Dette er ikke tilfellet. Utfordringen ligger ofte i å gjøre systemet så enkelt og oversiktlig som mulig. Det vil si at det skal jobbes målrettet mot å forebygge skader på personer, materiell, anlegg og miljø. Systemet bør være enkelt å holde ved like og praktisk å bruke i det daglige arbeidet. Dersom systemene er for omfattende, særlig i operasjonelle arbeidsbeskrivelser, kan de virke mot sin hensikt.

Styringssystemets hoveddeler bør beskrive hovedaktiviteter som ofte omfatter:

- operative oppgaver
- vedlikehold





- intern og ekstern kommunikasjon
- risikovurdering
- beredskap
- ressurser og kompetanse
- avviksbehandling
- dokumentkontroll
- kvalitetskontroll  
(evaluering og internkontroll)

Innenfor hvert tema må det vurderes om det allerede eksisterer en dekkende beskrivelse av hvordan aktiviteten skal utføres, styres og kontrolleres. Til slutt bør en sjekke om relevante forskriftskrav er dekket i prosedyrene, slik at sikkerhetssystemet tilfredsstillende minimumskravene i regelverket.

## REGELVERK

Sikkerhetsstyring er på ingen måte nytt for næringen. I maritim sammenheng forbinder en gjerne ordet med ISM-koden (International Safety Management Code), som har overordnede regler for sikker drift av skip. Alle fartøy som er omfattet av forskriften om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger, må følge ISM-koden

og ha et gyldig sikkerhetsstyringssertifikat. I tillegg krever skipssikkerhetsloven at alle rederier skal etablere et sikkerhetsstyringssystem i rederiets organisasjon og om bord på det enkelte skip. Dette for å kartlegge og kontrollere risiko og sikre at lovverket og interne sikkerhetskrav blir fulgt. Fartøy som er underlagt krav om ISM-system, er også omfattet av et eget revisjonsregime. I dag har også øvrige fartøy krav om å gjennomføre sikkerhetsstyring i rederiet, selv om de ikke er omfattet av ISM-kravet.

## FORSKRIFT GJELDENE FRA 1. 1.17

Det er utarbeidet en egen forskrift om sikkerhetsstyringssystem for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy. Dette er fartøy som ikke har krav til et sikkerhetsstyringssystem etter ISM-normen. Forskriften trådte i kraft 1. januar 2017.

Det stilles ikke krav om sertifisering eller eksterne revisjoner, men rederiet må foreta en årlig evaluering av systemet. Direktoratet vil kunne føre uanmeldt tilsyn med sikkerhetsstyringssystem for å kontrollere om kravene etterlevs.

Vi ser på dette som et felles prosjekt der næringen og direktoratet ønsker å dele erfaringer og spille hverandre gode. Målet er bedre sikkerhetsstyring og en bedre sikkerhetskultur om bord. Sjøfartsdirektoratet håper at kravene om sikkerhetsstyringssystem på sikt vil føre til færre ulykker og uønskede hendelser. En økt overordnet kontroll, gjennom bedre sikkerhetsstyring, forventes også å føre til økt driftssikkerhet, effektivitet og lønnsomhet.

## FORANKRING I LEDELSEN

Det finnes noen kritiske suksessfaktorer for å lykkes med etableringen av et sikkerhetsstyringssystem. Alle nivå i organisasjonene bør få anledning til å bidra i utviklingen av systemet, og rederiet må forplikte seg til å følge føringene som er lagt for sikkerhetsarbeidet gjennom skriftlig beskrevne rutiner, ansvar og rapportering. Det er likevel i rederiets ledelse arbeidet må begynne:

- Ledelsen må utvikle en bevisst strategi for å implementere systemet i organisasjonen og skape engasjement rundt temaet.
- De skal sette mål og ambisjoner for sikkerheten, og sørge for at nødvendige ressurser blir satt inn for å nå målene.
- Ledelsen må også se til at de ansatte får tilstrekkelig kunnskap om sikkerhetsarbeidet i organisasjonen, og at de blir gjort kjent med dokumentasjonen som beskriver ansvar og rutiner.
- De må motivere ansatte til å være tilstrekkelig sikkerhetsbevisste i hverdagen samt legge til rette for kontinuerlig forbedring og læring.
- Ledelsen skal bidra til å skape et miljø der ansatte har lav terskel for å rapportere om uønskede hendelser.

God sikkerhet i rederiet starter hos ledelsen.

« I 2018 skal Sjøfartsdirektoratet ha spesielt fokus på operasjonelle forhold.



## Laga tryggleiksstyringssystem: **SAMLA MANNSKAPET TIL SKRIVESTOVE**

Nordic Wild Fish skjøna fort at ein måtte ha alle med på laget for å få laga eit godt system for tryggleiksstyring. Det medførte mellom anna at mannskapet blei inviterte til skrivestover i friperiodane.  
- Det nye systemet fungerer veldig bra, seier styrmann Lars Hessen.

TEKST: **KARI STAUTLAND**  
Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

For ganske nøyaktig to år sidan begynte Nordic Wild Fish, tidlegare kjent som Roaldnes, arbeidet med å få på plass eit tryggleiksstyringssystem i tråd med krava i International Safety Management-koden (ISM). Selskapet, som er eit av landets største trålreiarlag, held til på Valderøya utanfor Ålesund, og har i dag fire fiskefartøy, «Roaldnes», «Langenes» og «Molnes». Dei bestemte seg for å laga eit eige system, i staden for å kjøpa eit ferdig system.

### NYTT, DIGITALT VERKTØY

Tidlegare har dei hatt rutine skriva ned i ein HMS-perm, men no ville dei starta på nytt, med digitale verktøy.

– Me begynte med å samla skipperar og styrmenn til skrivestover i friperiodane deira, slik at me kunne gjera risikovurderingar for kvar einskild operasjon og for kvart fartøy. Eg var nok ikkje administrasjonens mest populære mann då, men det var veldig viktig at alle var med på dette frå starten av. Det er jo styrmennene og skipperane som kjenner operasjonane best, seier Anders Bjørnerem, som har ansvar for kvalitetssikring i bedrifta. Han trur at involvering av dei tilsette frå eit tidleg tidspunkt er ein av årsakene til at systemet har blitt ein suksess.

– Haldningane til dei som skal bruka det har veldig mykje å seie. Han at dei er med på laget nyttar det ikkje til å innføra noko nytt,

seier Bjørnerem. Resultatet av arbeidet er eit dataprogram som gir mannskapet automatiske påminningar om oppgåver som må følgjast opp, enten det gjeld helseattestar, sertifisering av utstyr eller tryggleikskurs for mannskapet.

– Den funka med HMS-permen vi hadde før og, den største forskjellen er nok at det no kjem rett på dataen. Det er veldig greit med automatiske varslingar, seier skipsfører Kjell Ove Solheim. Det er Bjørnerem samd i.

– Mannsapa våre har lang røynsle, og hadde veldig mykje kompetanse, men det var veldig nyttig å få samla denne kompetansen, seier han.

### NØGDE MED RESULTATET

Sjølv om det gjerne krevjer litt ekstra innsats i utgangspunktet, er dei glade for at dei valgte å laga sitt eige opplegg.

– Me har eit lite system i forhold til andre selskap, men me var opptekne av å halda det enkelt.

Det er mange rederi som har kjøpt ferdige system. Då risikerer ein at det blir mykje papirarbeid.

Fordi me har utarbeida systemet vårt sjølv, har me klart å halda oss til eit handterleg format, seier Bjørnerem. Han er ikkje i tvil om at gode tryggleikssystem har ein nytteverdi.

– For oss har tryggleik alltid hatt første-prioritet, men det er kjekt å sjå at ting går

framover også på dette feltet, seier Bjørnerem. Ryggmargsrefleksen til ein reiar er nok at dette kostar pengar, men på sikt så sparar ein jo pengar på å ha gode rutinar, legg han til.

### MYKJE Å VINNA PÅ GODE SYSTEM

I juni var Sjøfartsdirektoratets inspektør ved tilsynskontoret i Ålesund, Anne-Marie Myklebus, på plass for å føreta den første ISM-revisjonen på Roaldnes etter at den blei underlagt kravet om tryggleiksstyringssystem i tråd med ISM-koden.

– Eg trur at dei som har lagt inn litt innsats i å få på plass gode tryggleiksstyringssystem allereie no ser gevinsten, både økonomisk og i form av gode rutinar, seier Myklebus.

Ho viser til at ein får oversikt over ein rekke ting gjennom eitt verktøy. Det er på tide å fornye sertifikatene sine, kva farar som finst om bord og kva som er gjort for å redusera desse. I tillegg får ein informasjon om vedlikehald av utstyr og tekniske systemer, og når ein bør øva på naudsituasjonar.

– Om fem år er det tid for fornying av tryggleiksstyringssystemet. Då vil me nok sjå klare skilnader på dei nye fungerande system og dei som har gamle seg eit fordi det er eit myndigheitskrav, seier Myklebus. Ho trur at eit godt tryggleiksstyringssystem vil bidra til å gje mange i fiskeflåten ein tryggare arbeidsplass.



*PÅ HAVET: Roaldnes er eitt av dei tre fiskefartøya i flåten til Nordic Wild Fish.*

FOTO: NORDIC WILD FISH



*INSPEKSJON: Sjøfartsdirektoratets Anne-Marie Myklebust utførte den første ISM-revisjonen på Roaldnes i juni.*

FOTO: NORDIC WILD FISH



*MANNSKAPET: Stig Inge Bergene (styrmann), Helge Karsten Risøy (chief), Kjell Ove Solheim (Skipper) og Lars Nikolai Hessen (styrmann) er mannskap på Roaldnes.*

FOTO: NORDIC WILD FISH

## Sigurd Gude er gått bort



Sigurd Gude har hatt flere roller i direktoratet siden han begynte som overingeniør i 2001, og var blant annet fungerende sjøfartsdirektør fra 2008 – 2010. I august kom den triste beskjeden om hans bortgang.

- Dette kom uventet på oss og var en trist beskjed å få. Våre kondolanser og medfølelse går til familien, samtidig som vi er takknemlige for det sterke og solide engasjementet som Sigurd hadde for sjøsikkerheten de årene han jobbet i direktoratet – enten det var gjennom faglige innspill eller hans arbeid i det internasjonale regelverksarbeidet, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Sigurd Gude var født i 1944 og jobbet i Sjøfartsdirektoratet fra 2001 til 2010. Han startet som overingeniør på passasjerskipsavdelingen og ble avdelingsdirektør i samme avdeling i 2002.

I september i 2003 fikk han jobben som assisterende sjøfartsdirektør. Etter at daværende sjøfartsdirektør Rune Teisrud sluttet i jobben i 2008 fungerte Sigurd Gude også som sjøfartsdirektør inntil Olav Akselsen tiltrådte i januar 2010.

## Norge i front med å legge til rette for ny teknologi

Etter initiativ fra blant annet Sjøfartsdirektoratet, setter FNs sjøfartsorganisasjon IMO spørsmålet om autonome skip på dagsorden. Dette ble klart etter at MSC 98 (Maritime Safety Committee) i IMO behandlet et initiativ fra Norge, Danmark, Estland, Finland, Japan, Nederland, Sør-Korea, England og USA.

- Dette viser at Norge er i front med å legge til rette for ny teknologi. Selv om det er for tidlig å si hva IMO vil konkludere med, er det viktig at vi er på banen. Det vil også kunne ha stor betydning for norsk innovasjon på området. Sjøfartsdirektoratet sin rolle er først og fremst knyttet til utvikling av regelverket. Derfor er det positivt at vi nå får IMO til å sette dette på dagsorden, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Forslaget om å sette autonomi (selvkjørende, automatiserte fartøy) på dagsorden møtte ingen motstand, noe som også var overraskende for mange.

- Det var overraskende stor støtte for å starte arbeid med regulering av autonome skip, selv fra land som vi i utgangspunktet forventet skulle være negative siden de er storleverandører av sjøfolk, sier teknisk direktør i Sjøfartsdirektoratet, Lasse Karlsen. Han har vært en pådriverne for å sette saken på dagsorden.

Etter planen skal saken da opp på neste møte i sikkerhetskomiteen (MSC 99), og deretter vil det legges en plan for videre behandling av spørsmålet.

I Norge er en allerede kommet i gang med de første forsøkene med autonome skip, blant annet gjennom at det godkjent et testområde i Trondheimsfjorden samt gjennom etableringen av Norsk forum for autonome skip (NFAS). Leder for arbeidet med ny teknologi knyttet til autonomi i Sjøfartsdirektoratet er Svein David Medhaug.



# Markerte FN sin internasjonale dag for sjøfolk

Vannrett regnvær la ikke noe demper på feiring av FN sin internasjonale dag for sjøfolk ved velferdssenteret i Bergen havn 25.juni.

TEKST: DAG INGE AARHUS

Kommunikasjonsdirektør, Sjøfartsdirektoratet.

– Det var veldig kjekt å få til en slik markering ved velferdssenteret for sjøfolk her i Bergen, sier Per Erik Nielsen, som jobber som rådgiver i Sjøfartsdirektoratet i Bergen. Rundt 130 sjøfolk, i all hovedsak utenlandske, var innom senteret denne dagen. Dette var sjøfolk som var i Bergen i forbindelse med ulike skipsanløp. Det ble servert iskake, brus og kaffe til alle som ønsket det.

Målet med FN's internasjonale dag for sjøfolk er å rette søkelyset mot sjøfolks vilkår verden over. Sjøfolk er også en viktig del av varehandelen på verdensbasis. Mellom 80 og 90 prosent av verdens gods fraktes med skip. Forbundsleder i Det norske maskinistforbund Helge Andersen og generalsekretær Ørnulf Steen i Sjømannskirken hadde hver sin hilsen til sjøfolkene som hadde møtte opp i Bergen.

– Jeg hadde gleden av å være med på markeringen av sjøfolkets dag på velferdssenteret som Sjøfartsdirektoratet



**FEIRET:** Mange utenlandske sjøfolk møtte opp på tilstehning på Velferdssenteret for sjøfolk i Bergen 25. JUNI.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

driver sammen med Bergen havn på festningskaia i Bergen. Som en sjøfartsnasjon med stolte tradisjoner er det både riktig og viktig at vi har et slikt tilbud til sjøfolk som kommer til fremmed havn i Norge, sier Steen.

Velferdssenteret i Bergen ble åpnet 24. mai i 2016 og har allerede hatt over 6.000 besøkende innom dørene. Tiltaket er et samarbeid mellom Sjøfartsdirektoratet og Bergen Havn. I tillegg har European Cruise Service bidratt med inventar og møbler til senteret.

## BIDRA I LESERUNDERSØKELSEN VÅR

Hjelp oss å bli bedre

Navigare er en av Sjøfartsdirektoratets viktigste kanaler for å nå ut med informasjon til næringen. Vi ønsker å vite hva du som leser synes om innholdet i magasinet, og hva vi kan gjøre annerledes. I oktober kommer vi derfor til å sende ut en leserundersøkelse på e-post. Dersom du ikke mottar e-posten ser vi stor pris på om du kan hjelpe oss videre ved å fylle ut undersøkelsen på [www.sdir.no](http://www.sdir.no).



# Kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 6 og 7

STCW-konvensjonen har ingen nedre grense for sertifikat- og kvalifikasjonskrav knyttet til fartøyets lengde. Kompetansesertifikatene dekksoffiser klasse 6 og 7 bygger i likhet med gjeldende klasse 5 på regel II/3 med tilhørende tabell A-II/3 i STCW-konvensjonen. Det er foreslått to nye tabeller til de nye sertifikatene som vedlegg til forskriften. Kompetanseskravet til klasse 6 og 7 vil være mindre omfattende enn innholdet i klasse 5. Klasse 6 har imidlertid tilleggskrav til kunnskap om løft, stabilitet og faremomenter ved slep.



## EM MÅ HA DE NYE SERTIFIKATENE

Kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 6 vil bli minimum sertifikatkrav for ansvarshavende vaktsoffiser og fører på skip med lengde (L) under 24 meter i fartsområde liten kystfart og som faller inn under virkeområdet til forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip i § 1. Det vil si fartøy som skal slepe, føre mer enn 1000 kg last og som utfører løft hvor det kreggende moments arm overstiger 0, 100 meter.

For ansvarshavende vaktsoffiser og fører på skip med største lengde 15 meter i farts-

område liten kystfart, og som faller utenfor virkeområdet til forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip, vil sertifikatkravet være minimum kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 7.

## HVA KREVES FOR Å FÅ UTSTEDT DE NYE SERTIFIKATENE

Søker må ha bestått godkjent utdanning. Endelige emneplaner for de nye sertifikatene vil bli utarbeidet når forskriftsendringen er fastsatt. Med utgangspunkt i arbeidsgruppens forslag anslås det at

# NYE SERTIFIKATKRAV TIL FØRER PÅ MINDRE FARTØY

Per i dag stilles det ikke sertifikatkrav til førere på lasteskip under 15 meter. Sjøfartsdirektoratet har lenge varslet at det vil komme nye krav om kompetansesertifikater for denne gruppen, og forslaget om nye sertifikatkrav i kvalifikasjonsforskriften er nå sendt på høring.

TEKST: **INGER STAVELAND**

Arbeidsgruppe, Sjøfartsdirektoratet



Målet er at de nye bestemmelsene skal tre i kraft 1. januar 2018 og at sertifikatkravene blir gjeldende fra 1. januar 2021.

De siste årene har det skjedd mange alvorlige hendelser på fartøy under 15 meter. Etter en slik ulykke fremmet Statens Havarikommisjon for Transport i 2014 en sikkerhetstilråding tilråding rettet mot Sjøfartsdirektoratet. Den sa at direktoratet burde sette i verk tiltak for å sikre at besetningen på mindre arbeidsbåter har kompetansen som er nødvendig for å utføre operasjonene om bord. Sjøfartsdirektoratet satte samme år ned en arbeidsgruppe med aktører fra næringen, som skulle utarbeide sertifikatkrav for førere av mindre lasteskip.

Forslaget til innholdet i de to nye kompetansesertifikatene for dekksoffiserer bygger på forslaget fra arbeidsgruppen.

- De nye sertifikatkravene er en naturlig følge av utviklingen med økt fokus på sikkerhet og kompetanse for mindre fartøy. Sjøfartsdirektoratet mener at endringen med krav om formell kompetanse er nødvendig, sier Yngve Folven Bergesen, som leder Sjøfartsdirektoratets underavdeling Sjøfolk. Endringen er også etterspurt fra flere aktører i næringen som selv har avdekket et behov for at det etableres dekksoffisersertifikater og klarere kvalifikasjonskrav for mannskap på disse fartøyene.

Sjøfartsdirektoratet har allerede innført skjerpede krav til mindre fartøy i øvrig



**ETTERSURT:**

Flere aktører i næringen har etterspurt klarere kvalifikasjonskrav for mannskap på mindre lasteskip, opplyser Yngve Folven Bergesen.

FOTO: SJØFARTS-DIREKTORATET

regelverk. Det ble i 2014 innført nye regler for lasteskip med lengde åtte meter eller mer i forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip. Tidligere i år kom også forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv.

utdanningen for kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 6 vil være på i overkant av 200 timer. For kompetansesertifikatet dekksoffiser klasse 7 er det foreslått at utdanningen vil ha et timeantall på i overkant av 100 timer. Det vil også være mulig å gjennomføre eksamen som privatist.

For å løse sertifikatene kreves det for klasse 6 i tillegg til utdanning minst 24 måneders fartstid eller minst åtte måneder i godkjent opplæringsprogram på skip med største lengde åtte meter eller mer. Øvrige krav for utstedelse av kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 6 vil være grunnleggende sikkerhetskurs, helseerklæring for sjøfolk og radiosertifikat ROC eller høyere.

For kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 7 kreves det i tillegg til utdanning minst 18 måneders fartstid eller minst seks måneder i godkjent opplæringsprogram på skip med største lengde åtte meter eller mer. I tillegg kreves grunnleggende sikkerhetskurs, helseerklæring for sjøfolk og radiosertifikat SRC eller høyere.

For personer som i dag jobber på fartøy med lengde 8 meter eller mer vil det være mulig å få godskrevet slik erfaring som relevant fartstid.

**Frist for høringsinnspill er 21. november 2017.**

### SPØRSMÅL OM HØRINGEN OG DE NYE SERTIFIKATKRAVENE KAN RETTES TIL FØLGENDE KONTAKTPERSONER:

Jack-Arild Andersen,  
Jack-Arild.Andersen@sjofartsdir.no,  
telefon: 52745238,

Yngve Folven Bergesen,  
Yngve.Folven.Bergesen@sjofartsdir.no,  
telefon: 52745355

Inger Staveland,  
Inger.Staveland@sjofartsdir.no,  
telefon 52745241.



## Din pålitelig maritim samarbeidspartner

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

*Bureau Veritas, 1400 kontorer i 140 land. Lokal tilgjengelighet i et globalt nettverk*

Visit us at: [www.veristar.com](http://www.veristar.com)  
[www.bureauveritas.com](http://www.bureauveritas.com)

**Move Forward with Confidence**



**BUREAU  
VERITAS**



Pokaloverrekkelse til vinneren av Nordic Open i fotball 2016

# GJORDE STAS PÅ VINNERNE AV NORDISK CRUISECUP

Innen sluttresultatet fra fotballturneringene for sjøfolk i Norden 2016 var avklart i høst, hadde vinnerkipet Mein Schiff 1 forlatt kaien for siste gang den sesongen.

Til gjengjeld var kapteinen og hans besetning på skipet begeistret over at årets cruisesesong i Bergen ble innledet med pokaloverrekkelse for fjorårets topp-plassering.

## TRINE CARIN TYNES

Avd. Sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet



Hvert år arrangerer Sjøfartsdirektoratet fotballturneringen Bergen Championship der besetningene på cruiseskip inviteres til å stille lag. Resultatene herfra rapporteres inn til et felles nordisk rangerings-system der alle fartøyskamper i regi av de nordiske velferdstjenestene registreres. Kåring av vinneren baseres på et visst antall kamper og poeng for seier. Slik var det at sølvvinneren Mein Schiff, som ble slått av Mein Schiff 5 i Bergen Championship 2016, klatret forbi søsterskipet i nordisk sammenheng samme år.

## HEDER OG ÆRE

Da Mein Schiff 1 igjen klappet til kai i Bergen i slutten av mai, inviterte kaptein Rolf Noack og HR-sjef Rebecca Kruetzen til mottakelse om bord i forbindelse med overrekkelse av Nordic Open trofeet. Ekstra stas var det at lagkaptein Vedad Pekic samt Alen Polic og Moh Rojul som bidro til skipslagets seier, var påmønstret. Dermed kunne spillerne selv ta imot seierstrofeet som Martina Peltonen fra Finlands velferdstjeneste hadde krysset Skandinavia med fly for å overrekke.

Laglederen kunne i tillegg supplere premieskapet med sølvpokalen i Bergen Championship som ble overrakt av Odd Bertin Eide fra Sjøfartsdirektoratets regionkontor. Til den høytidelige seiersseremonien stilte skipets offiserskorps sammen med inviterte gjester fra Bergen Cruise Line, Bergen Havn, Norled og Sjøfartsdirektoratet.



*Premiedryss: Lagkaptein Vedad Pekic, Alen Polic og Moh Rojul med premiedryss til Mein Schiff 1. Lagkameratene krot av Rojul som med sin enorme løpskapasitet er en av nøkkelspillerne på laget som kan bidra til ny suksess i fotballturneringen.*

Foto: Sjøfartsdirektoratet

## STOLTE OG GLADE

Skipets kaptein var svært stolt over skipslagets prestasjoner og berømmet spillerne for innsatsen. Like varmt takket han også Sjøfartsdirektoratets velferdsrepresentant Per Erik Nielsen i Bergen for arbeidet med å organisere cupen som tilbyr sjøfolk etterlengtet adspredelse fra hektiske dager om bord. - Slike tiltak betyr også mye for samholdet om bord, sa han.

- Vi kan merke at spillerne fra Mein Schiff 1 kommer fra et «Happy ship», gratulerte Per Erik Nielsen og ønsket lykke til i årets fotballturnering. Han hilste selvfølgelig også alle sjøfolkene om bord velkommen til det nye

internasjonale velferdssenteret på Festningskaia som Nielsen er driftsansvarlig for.

Deretter fikk gjestene en guidet omvisning på det imponerende cruiseskipet. Spesielt den flotte art deco inspirerte restauranten som går over to av skipets bakke dekk og kan servere over 1000 spise-gjester samtidig, kunne ta pusten av en. Gjennom enorme vinduer i akterspeilet kan passasjerene beundre norske fjell og fjorder til måltidene på cruiseferden. Samtidig står besetningen på i bakgrunnen for å gjøre deres reise behagelig, og ser muligens frem til egen landlov og nye gyldne øyeblikk på grasmatta.

## Bergen Cruise Championship: STORSTILT FEIRING AV ÅRETS VINNERE

Etter 51 fotballkamper i Bergen Cruise Championship ble Aidaluna feiret som vinner på fredag den 25. august om bord på eget skip. Aidaluna vant sine 3 tellende kamper med den imponerende målforskjellen 24 – 4. Bergen Cruise Championship er den største fotballturneringen i Europa for sjøfolk.



### TORBjørn HUSBY

Avd. Sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet



I en årrekke har Sjøfartsdirektoratet arrangert fotballturnering i Bergen for cruiseskip som ankommer byen. Fra den spede begynnelse med 10-12 kamper i cruisesesongen, til årets 51 kamper. De siste årene har direktoratet hatt en egen velferds-koordinator stasjonert i Bergen, og tallet på kamper har økt betraktelig, i takt med økningen i cruiseanløp.

Bergen er den travleste anløpshavnen for cruiseskip i Skandinavia. For mange passasjerer er det å besøke byen et høydepunkt. Men for mannskaper på disse båtene er anløp i havn ofte en travel tid. Det å få delta på en fotballkamp og besøke Velferdssenteret er for de fleste sjøfolk et kjærkomment avbrekk. Sjøfartsdirektoratets Per Erik Nielsen og kona Wenche har, sammen med



*Stolte: Kaptein Thomas Mey på Aidaluna sammen med primus motor i Sjøfartsdirektoratet, Per Erik Nielsen.*

*Foto: Sjøfartsdirektoratet*



*Fornøyde: En glad gjeng fra Aidaluna mottar fortjent applaus fra kolleger og gjester.*

*Foto: Sjøfartsdirektoratet*

mange frivillige, et stort engasjement for sjøfolks velferd. Bergen er blitt en populær anløpshavn for sjøfolk på cruiseskip – det hører vi fra mange hold. Uttrykk som «home away from home» blir hyppig benyttet i gjesteboken på Velferdssenteret.

Årets premieutdeling ble avviklet om bord på Aidaluna, der også turneringens sølvmedaljevinnere, Viking Star, var inviterte. Viking Star fikk full pott i sine tre gjeldende kamper men de hadde en målforskjell på 7 – 4, og havnet derfor bak Aidaluna.

Bergens ordfører, Marte Mjøs Persen stod for medaljeoverrekkelsen sammen med frivillige fra Velferdssenteret. Det er lett å lese av ansiktsuttrykkene på scenen at dette er noe som betyr noe for sjøfolkene.





*MILJØTILTAK: Geirangerfjorden er blant de norske verdensarvfjordene som er hyppig besøkt av cruiseskip. Nå vil man ha på plass et nytt regelverk for å redusere miljøutslippene her.*

FOTO: GONZALES PHOTO/NTB SCANPIX

# SKAL UTFORME REGELVERK FOR MILJØUTSLIPP I VERDENSARVFJORDENE

Klima- og miljødepartementet har bedt Sjøfartsdirektoratet om å lage et regelverk å få redusere utslippene i norske verdensarvsfjorder.

TEKST: **KARI STAUTLAND**  
Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet fikk i 2016 i oppdrag av Klima- og miljødepartementet å kartlegge miljøutslipp i tre av verdensarvfjordene. Cruisetrafikken gir i perioder helse- og miljøskadelige utslipp i Nærøyfjorden, Aurlandsfjorden, Geirangerfjorden, Synnulfsvfjorden og innerste del av Tafjorden. Disse fjordene står på UNESCOs liste over verdensarvområder, og skal beskyttes særskilt ifølge kravene i den internasjonale verdensarvkonvensjonen.

Nå har Klima- og miljødepartementet bedt Sjøfartsdirektoratet om å lage et regelverk, ut fra følgende tiltak foreslått i Sjøfartsdirektoratets rapport:

- Krav om at skip skal ha rensesystemer som reduserer utslipp av NOx
- Kun tillate bruk av drivstoff med lavt svovelinnhold
- Synlig utslipp av røyk fra skip skal oppfylle krav til gjennomsiktighet

- Rapporteringskrav innføres for alle skip som går inn i verdensarvfjordene
- Redusere antall skipsanløp totalt eller per dag/uke
- Fastsette maksimal hastighet i definerte soner for å redusere drivstofforbruk og utslipp
- Forbud mot utslipp av scrubbervann
- Forbud mot utslipp av gråvann
- Forbud mot utslipp av kloakk, urensset og rensset

– Å satse på nyere miljøteknologi, er å satse for fremtiden. Det er ikke mer enn rimelig at de rederiene som investerer i miljøvennlig teknologi prioriteres fremfor de som ikke gjør det når det er snakk om å besøke verdensarvområdene, sier avdelingsdirektør for Regelverk og Internasjonalt arbeid i Sjøfartsdirektoratet, Bjørn Pedersen.

Sjøfartsdirektoratet skal også vurdere fartsbegrensning i fjordene i samarbeid med Kystverket. Direktoratet skal arbeide med sikte på å stille flere krav til skipene, som grenser for utslipp av nitrogenoksider (NOx) til luft, og svovelinnhold i drivstoffet, samt et forbud mot utslipp av blant annet kloakk i fjordene innen utgangen av 2018. Arbeidet skal gjennomføres i tett kontakt med berørte interesser.

– Med disse tiltakene på plass blir utslippene fra skip i verdensarvfjordene betydelig redusert. Det er bra for miljøet lokalt og viser at vi tar ansvaret vårt for forvaltning av verdensarvområdene på alvor. Det vil også kunne gi enda bedre opplevelser for turister og andre som besøker områdene og styrke markedsføringen, sier klima- og miljøminister Vidar Helgesen.



IMOs miljøkomite MEPC vedtok forslag initiert av Norge:

# HAR FASTSATT FRISTER FOR INNFASINGEN AV BALLASTVANNKONVENSJONEN

IMOs miljøkomite, Marine Environment Protection Committee (MEPC) vedtok i juni et kompromissforslag fremmet av Norge, i samarbeid med Brasil, Cook Island, India, Liberia og Storbritannia. Dermed ble det fastsatt endelige frister for innfasingen av reglene om ballastvannbehandling for skip.

Ballastvannkonvensjonen trådte i kraft internasjonalt 8. september 2017. Da ble også den nye forskriften om håndtering av ballastvann gjeldende i norsk rett. Etter flere runder med forhandlinger ble implementeringen av renskravene endelig fastsatt av IMOs miljøkomite 7.juni.

Skip bygget etter 8. september 2017 må følge renskravene etter konvensjonens regel D-2 fra konvensjonen trer i kraft, mens innfasingsfristene for eksisterende skip i større grad bli differensiert. Dette sikrer full global implementering av ballastvannrensesystem innen 8. september 2024.

For eksisterende skip skal renskravene innfris ved første fornyelse av IOPP- serti-

fikatet (sertifikat for hindring av oljeforurensning) et september 2017.

## SLIK BLIR INNFASINGEN AV RENSEKRAVENE

- Innfasingen av renskravene i regel D-2 knyttes til den individuelle datoen da skip må ha installert ballastvannrensesystem.
- Skip som bygges 8. september 2017 eller senere skal oppfylle renskravene fra konvensjonen trer i kraft. På dette punktet er det ikke gjort endringer.
- Eksisterende skip som har fornyet IOPP-sertifikatet i perioden 8. september 2014 – 7. september 2017, skal følge renskravene senest fem år etter denne fornyelsen. Skip

som fornyer IOPP-sertifikatet i tidsrommet 2014-2017, kan ikke ved å fornye IOPP-sertifikatet før 8. september 2019 utsette tidspunktet for når skipet skal følge renskravene.

- Skip som fornyer IOPP-sertifikatet 8. september 2019 eller senere, skal oppfylle renskravene fra denne dato for fornyelsen.
- Skip som skal fornye IOPP-sertifikatet i perioden 8. september 2017 – 7. september 2019 skal følge renskravene i regel D-2 ved den neste fornyelsen av IOPP.
- Innen 2024 skal alle skip oppfylle renskravene i regel D-2.
- Skip som ikke har krav om IOPP- sertifikat må oppfylle renskravene i D-2 innen 8. september 2024.



**VIKTIG:** Ballastvannkonvensjonen trådte i kraft internasjonalt 8. september 2017. Da ble også den nye forskriften om håndtering av ballastvann gjeldende i norsk rett.

Illustrasjonsfoto: NTB/SCANPIX

Vi har intervjuet:



**Haakon Vatle**  
Sjøfartsjefektøren

– Det høyrest ut som ein dårleg klisje, men Statsraad Lehmkuhl har eigentleg skapt meg. Haakon Vatle. Som rotlaus student enda han opp om bord på det staselege seglskipet nærast ved slump. Sidan har seglskipet vore ein raud tråd i livet til 42-åringen, som blei tilsett som direktør i Stiftelsen Seilskipet Statsraad Lehmkuhl i 2016.

TEKST:  
**Kari Stautland**  
redaktør Navigare,  
Sjøfartsdirektoratet

Direktøren i Stiftelsen  
seilskipet Statsraad Lehmkuhl:

# Tilbake der livseventyret starta

Haakon Vatle fekk frysningar då han gjekk om bord på Lehmkuhl for første gong. Kalenderen viste 1996. Den unge, rastause studenten hadde ingen klare planar for kva han ville vidare, og hadde høyrst at ein kunne ta siviltenesta om bord.

– Det var veldig overveldande å gå om bord for første gong. Så mektig. Det er alltid artig å sjå på dei nykomne. Alle har den same, store opplevinga, seier Vatle. For han blei møtet med Lehmkuhl eit vendepunkt i livet som resulterte i årlege turar med seglskuta dei neste ni sesongane. Der kombinerte han seglinga med lærarstudiar og mastergrad i musikk. Det var også om bord på Lehmkuhl at Vatle blei introdusert for det som skulle bli hans store interesse og andre levebrød: sjantimusikken.

## FANGA AV GAMLE SJANTIV

Første året om bord fekk han høyra kaptein Marcus Seidl syngja sjantiviser av full hals, og blei umiddelbart interessert.

– Eg studerte musikk på den tida og tenkte at sidan Noreg har vore ein av dei største sjøfartsnasjonane opp gjennom tidene, ville eg sikkert få læra mykje om sjantiar på grunnfaget i musikk.

Men den gong ei. Det fyrte meg litt opp. Me hadde ei 500 sider lang blekke om norsk og samisk folkemusikk, men det var berre nokre avsnitt om sjantivisene, seier Vatle. Han valde like godt å skriva masteroppgåve om emnet, og i 2000 danna han Storm Weather Shanty Choir saman med fem musikarar frå heimstaden Stord. Sidan har rockekoret hatt stor suksess med turnear både i USA og Japan.

– Tenk, me har halde på i 17 år. Me pleidde å omtala oss som Noregs yngste og råaste boyband, men det må me gjerne endra på. Kanskje me får seia «tidlegare kjende som Noregs yngste og råaste boyband»? Haakon Vatle ler godt og snakkar engasjert om kor viktig sjantiane var for drifta av seglskuter. Jo mindre mannskap dei hadde om bord, jo viktigare var sjantisonane. Gjennom den råde, kraftige songen fekk ein sameigna og effektivisert styrkane.

– Dei brukte sjantiane til å jobba rytmisk og effektivt. Det skapte òg trivsel og glede. A singing ship is a happy ship, seier Vatle, som skildrar sjantisonen som eit trivselsbarometer.

– Slik er det på alle arbeidsplassar den dag i dag. Høyrer ein plystring og nynning i korri-



STOLT: Haakon Vatle ser på det som ei ære å få jobba med ei staseleg dame som Statsraad Lehmkuhl.

FOTO: KARI STAUTLAND/  
SJØFARTSDIREKTORATET





◀◀ Me pleide å omtala oss som Noregs yngste og råaste boyband, men det må me gjerne endra på.



OPNA BAR: Nytt av året er baren ved Lehmkuhl sin faste kai plass, ytterst ved Bryggen i Bergen. Interiøret er henta frå skuta sjølv, og inntektene går direkte til drifta av Lehmkuhl.

FOTO: KARI STAUTLAND



dorane, er det eit veldig godt teikn, seier han.

### TILBAKE DER DET STARTA

Etter ni sesongar om bord lokka nye utfordringar, alle med ein maritim fellesnemnar. Mellom anna leia han Tåll Ships' Races-arrangementet i Bergen i 2014 og etablerte den maritime musikkfestivalen Stordfest, før han fekk ansvaret for Hansadagane i Bergen. 20 år seinare er han tilbake der eventyret starta. No som direktør med ansvar for å følgja opp skipet sitt samfunnsoppdrag og oppnå ei bærekraftig drift og finansiering.

– Ein fantastisk spennande og krevjande jobb med bratt læringskurve, slår han fast. Med

ein hjarteleg latter legg han til at direktørjobben han har hatt i halvtanna år, er hans første faste stilling. Den engasjerte 42-åringen er ikkje ein augneblink i tvil om at den 103 år gamle stål-barkaren spelar ei viktig rolle for norsk sjøfart også i 2017.

### FREMJAR FRAMTIDAS LEIARAR

– Mitt mantra er at Statsraad Lehmkühl er meir relevant no enn kva ho var då ho blei bygd som skuleskip i 1914, i forhold til det å skapa leiurar og danna folk. Me har altså Sjøkrigsskulen som har brukt skipet i 17 år. Dei brukar ho tre-fire månader i året og kryssar Atlanteren med kadettar om bord. Når ein av

verdas beste sjøkrigsskular vel å bruka eit seglskip i utdanninga, så er ikkje det for gøy. Dei har ein knallhard økonomi å retta seg etter. Dei gjer det for å fremja leiarskap, teambuilding og sjømannsskap, seier Vatle engasjert. Han viser til at nesten alle dei store sjøfartsnasjonane har statseigde skuleskip som dei nyttar i opplæring for marinen, og fortel at det faktisk er fleire nasjonar som no byggjer nye seglskip til slik bruk.

– Peru har bygd eit firemasta seglskip no for å driva med opplæring i marinen, og Tyskland skal byggja eit seglskip som blir verdas dyreste. Det er ikkje for moro skuld, seier Vatle. Han er tydeleg på kva som vert hovudutfordringa

framover. Avtalen med Sjøkrigsskulen har sikra heilårsdrift av skipet. No kan ei omlegging av utdanninga frå Forsvarets høgskule endra på dette.

– Hausten og vinteren er ei vanskeleg tid å driva kommersielle tokter nå, og ei dame som Lehmkühl forvitrar fort om ho må liggja i opplag fleire månader i året, seier Vatle, som viser til at fleire dyre vedlikehaldsjobbar står for døra for det tyskbygde skuleskipet.

– Så er det jo òg miljøaspektet som blir stadig meir aktuelt. Seglskip er miljøvennlege i utgangspunktet, men me ønsker å bli best i klassen. No vurderer me å gå inn for ei hybridløyning, i tillegg til at me ser på muleghei-



*PREMIERTE: Bergenserane er stolte over skuleskipet som har heimhamn i byen. I 2013 var det mange som møtte opp for å hylla skipet etter sigeren i Tåll Ships Races.*

FOTO: HELGE SUNDE, SAMFOTO/NTB-SCANPIX

tene for å kunna produsera straum med propellen vår medan me seglar, fortel han. Å driva eit gammalt seglskip i samsvar med moderne regelverk og krav er heller ikkje uproblematisk.

– Det er veldig, veldig krevjande. Heldigvis har me eit godt samarbeid med både Sjøfartsdirektoratet og DNV GL når me jobbar med restaureringsprosjekt. Eg er heldig og har veldig dyktige folk rundt meg, både på land og om bord, seier Vatle.

#### JAKTAR NYE GENERASJONAR

I tillegg til avtalen med Sjøkrigsskulen står vidareutvikling av programmet øvst på prioriteringslista for skutedirektøren.

Etter at han tok over roret, har dei arrangert fleire nye tematurar, som «Ski & Sail» og segltur til Trænafestivalen.

– Eg er veldig oppteken av at me må vera relevante, nå ut til nye målgrupper og nye generasjonar. Lehmkuhl skal vera for alle. På tur i vår var yngstemann 12 og eldstemann 79. Alder er inga hindring, seier Vatle. For han er det å klatra 48 meter opp i ei mast og kjenna på vinden den ultimate kjensla av fridom. Like mektig kvar gong, sjølv etter utallege turar med Lehmkuhl.

– Eg kjenner framleis på gåsehuda kvar gong skipet kjem inn Vågen i Bergen med kadettar i mastene som syng skipet til kai, slår skutedirektøren fast.

«Hausten og vinteren er ei vanskeleg tid å driva kommersielle tokter på, og ei dame som Lehmkuhl forvitrar fort om ho må liggja i opplag fleire månader av året,



## Norsk Sjømannsforbund

*Til støtte for sjøfolk i over hundre år*

Rosenkrantz gate 15-17

Boks 2000 Vika, 0125 Oslo

Tlf: **22 82 58 00**

Fax: **22 33 66 18**

[www.sjomannsforbundet.no](http://www.sjomannsforbundet.no)



## BOKANMELDELSER



## Lesetips fra bokhavet i «E-lån for sjøfolk»

Nye spennende litterære reiser i fritida om bord

I Sjøfartsdirektoratets døgnåpne boktjeneste for sjøfolk finner du bøker som byr på forskjellige type underholdning. Gjennom bokene får vi oppleve en annen verden, til å le eller gråte av, som samtidig forteller noe om verden rundt oss - slik den er, eller var. I «Den underjordiske jernbanen» tar Colson Whitehead oss med på en tidsreise, og nervepirrende togreise, til et av de mørkeste kapitlene i amerikansk historie.

**Trine Carin Tynes**  
Underavd. Sjøfolk,  
Sjøfartsdirektoratet

### «DEN UNDERJORDISKE TUNNELEN»

Colson Whitehead  
(Kagge Forlag)

Tittelen på boken henspiller på nettverket av hemmelige fluktruter og trygge hus vekk fra slaveriet i sørstatene på 1800-tallet. I Whiteheads Pulitzer Prize-vinnende roman følger vi tenåringsjenta Cora som er tredjegerasjonsslave på en stor bomullsplantasje i Georgia i USA. Hverdagen hennes er preget av hardt arbeid, fornedrelser og angst for fysiske avstraffelser. Hun lever også med myten om moren Mabel, som klarte å flykte fra plantasjonen. Cora og vennen Caesar beslutter å prøve det samme, og legger ut på en livsfarlig reise. De følger den myteomspunne underjordiske jernbanen nordover, fra stat til stat, mot nye verdener og nytt håp. Men den brutale slavefangeren Ridgeway puster dem i nakken, og drømmen om frihet møter mange hindringer på veien.

### «MYRKONGENS DATTER»

Karen Dionne  
(Juritzen Forlag)

En datters forhold til sin farlige far gjør denne thrilleren til et fengslende og skremmende dypdykk i menneskesinnet. Da mannen som går under navnet Myrkongen rømmer fra fengsel, blir Helena umiddelbart redd for sin egen og døtrenes sikkerhet. Ingen, ikke engang hennes egen mann, kjenner Helenas fortid. Ektemannen vet ikke at hun er resultat av en voldtekt, født og oppvokst i fangenskap sammen med sin mor hos faren, Myrkongen, langt ute i villmarken. Fordi hun kjenner faren ut og inn, aner Helena hvor han har tatt veien. Hun vet at han kan jakte og overleve i villmarken bedre enn de fleste. Men det er også Helena opplært til. Dermed blir det opp til henne å stoppe den farlige faren, før han finner dem.

### «AVGRUNNSBLIKK»

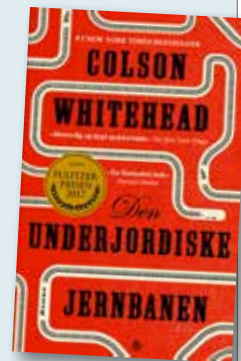
Jørgen Brekke  
(Juritzen Forlag)

«Avgrunnsblikk» er den femte boken i serien om politimannen Odd Singsaker. Denne gang knyttes historiske detaljer og myter fra hekseforfølgelser i Trondheim til å uforståelige drap. Singsaker og Felicia Stones hyttetur blir avbrutt da de finner liket av en kvinne, hengende fra taket i stua. Den døde var gift med en rik professor som ble funnet knivdrept i sin leilighet i Trondheim syv år tidligere. Professoren hadde studert en heksemenighet i byen og på åstedet fant politiet blant annet et pentagram. Singsaker rakk aldri å følge saken helt til slutten fordi han ble rammet av en hjernesvulst. Det nye dødsfallet gjør at Singsaker spør seg om den virkelige morderen ble dømt for professordrapet. Noen spor peker også mot en sak fra 1997 der en elleve år gammel jente forgiftet sin egen far med sovepiller. Hva binder disse tre sakene

### «JOMSVIKING»

Bjørn Andreas Bull-Hansen  
(Nidhogg Forlag)

I denne bredt anlagte historiske romanen veves handlingen sammen med historiske hendelser på slutten av tusentallet. Her følger vi Torstein Tormodson, som bare 12 år gammel blir tatt som trel av Olav Tryggvasons menn, men som senere blir trent som kriger hos de beryktede jomsvikingene. Som jomsviking involveres Torstein i maktkampen mellom de nordiske kongene, en maktkamp som leder til et voldsomt sjøslag ved Svolder. Dette er en bok for alle fans av tv-serien «Vikings» og alle som er fascinert av vikingtiden.





## «KVINNE MED RØDT HÅR»

Orhan Pamuk  
(Gyldendal)

Orhan Pamuk fekk Nobel-prisen i litteratur i 2006, som den første tyrkiske forfatter noensinne. «Kvinnen med rødt hår» er en fengslende beretning om mord og mysterier, men handler også om det litterære fundamentet sivilisasjonen vår er bygd på. I en liten by utenfor Istanbul graver en brønnmester og hans læregutt etter vann. Om kvelden forteller de hverandre historier. Etter som brønnen blir dypere, kommer også brønnmesteren Mahmut og lærlingen Cem nærmere hverandre. Men en mystisk, vakker kvinne med rødt hår vekker lidenskapen i Cem, og plutselig tar historien en skjebnesvanger vending. År senere vender Cem tilbake til brønnen han gravde med mester Mahmut. Cem har blitt en suksessrik forretningsmann, men hendelsene fra den sommeren har forfulgt ham hele livet. Snart oppdager han at virkeligheten er en ganske annen enn han hadde trodd.

Du finner flere av Pamuks bøker i bokportalen, blant andre «Mitt navn er Karmosin», en spennende historisk kriminalroman som foregår i 1592, men rommer så uendelig mer enn bare en kringgåte.



## «ATTEN GRADER MINUS»

Stefan Ahnhem  
(Aschehoug forlag)

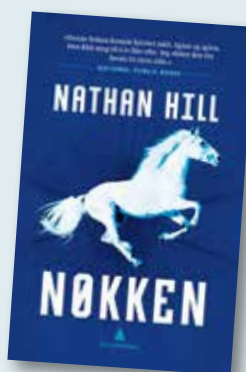
Den bestselgende svenske krimforfatteren Stefan Ahnems er tilbake med etterforskeren Fabian Risker, i en intens jakt på en iskald drapsmann. En bil kjører over kaikanten i Helsingborgs havn etter en voldsom biljakt. Alt tyder på at det var en ulykke, men når føreren, en it-entreprenør som har blitt steinrik på mobilspill, obduseres, viser det seg at han alt har vært død i to måneder, i nedfrost tilstand. Risk og teamet hans kjemper mot klokken i en etterforskning der ingenting viser seg å være slik det skal. Han begynner å tvile på sine egne vurderinger, og finner de ikke løsningene kommer snart neste offer til å havne i fryseren.



## «NØKKEN»

Nathan Hill  
(Gyldendal)

Hills episk beretning om USA i endringens tidsalder ble kåret til en av de mest leseverdige bøkene i USA i 2016. Nøkken er et rørende episk storverk som samtidig er en skarp og øm skildring av vennskap og morssavn; tilhørighet og altoppslukende kjærlighet; om det å drømme om noe stort, og stadig se det du elsker forsvinne. Samuel Andresen-Anderson er 11 år gammel da moren Faye plutselig reiser fra ham og faren. Det skal gå tyve år før han ser henne igjen. Når hun kaster en stein etter en republikansk presidentkandidat, dukker navnet hennes opp på alles lepper. Mediene beskriver Faye som en radikal hippie med en broket politisk fortid, men så vidt Samuel vet, var moren hans en helt alminnelig pike fra Iowa som giftet seg med ungdomskjæresten. Men når Samuel begynner å grave i familiens historie, en reise som tar ham fra den amerikanske landsbygda på 50-tallet, via ungdomsopprøret i Chicago i 1968 og helt til det kalde Nord-Norge der bestefaren hans kom fra, finner han hemmeligheter som tvinger ham til å se sin mor - og seg selv - i nytt lys.



## «SKINNET BEDRAR»

Agnes Louise Matre  
(Gyldendal)

Den Haugesundsbaserte læreren og forfatteren gir oss et idyllisk Hardanger, men med mørke hemmeligheter. Det er varm sommer ved den blikkstilte Hardangerfjorden. Folgefonna lyser hvit i det fjerne, morellene er i ferd med å modnes. En tidlig søndag formiddag blir seksårige Anders observert gående i pysjbukse langs hovedveien. Det er det siste noen ser av ham. Likevel meldes ikke Anders savnet før dagen etter, og da er det store søsteren, 12-årige Ina, som ringer lensmannskontoret. Den forsvunne lille gutten setter hele Hardanger-bygda Øystese på hodet, og lensmann Bengt Alvsaker må utsette sin egen ferie ... den ferieuken han skulle bruke på å møte sin egen sønn for første gang. I den gigantiske leteaksjonen og etterforskningen som følger, avdekkes bygdas skyggesider og hemmeligheter. Hemmeligheter som altfor mange har grunn til å holde skjult.



## E-bokportalen

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 internettilforbindelse for å laste ned e-bøkene. Deretter kan de leses "offline" og du kan låne inntil 10 e-bøker om gangen i 5 uker, samt reservere 5 titler i tillegg. E-boka leverer inn seg selv når lånetida er over, og kan aldri bli borte.

Lenke til «E-lån for sjøfolk» finner du på [www.sdir.no](http://www.sdir.no). Ta gjerne kontakt hvis du har spørsmål til brukerregistreringer, kommentarer eller bokønsker. Send e-post til [vilferden@sdir.no](mailto:vilferden@sdir.no) eller ring 42 74 53 66.

# Hydrogen

## – fremtidens brennstoff?

Verdens CO<sub>2</sub> utslipp må ned. Paris-avtalen ble signert i 2015 gjennom denne har Norge forpliktet seg til å redusere sitt utslipp betraktelig. For å nå klimamålene kan bruk av miljøvennlig hydrogen som energibærer være en del av løsningen. Dette forutsette at hydrogenet er produsert på en klimanøytral måte

Det jobbes for tiden med flere innovative prosjekter i Norge, der målet er å bygge skip med hydrogen som drivstoff. De mest omtalte er Fiskarstrand sitt fergeprosjekt, Hydrogen Viking AS sin Sunseeker og Statens Vegvesen sin utviklingskontrakt på ferge i Rogaland. I tillegg er det flere andre prosjekter som kan realiseres de neste årene.

Hydrogen fremstilles i dag hovedsakelig fra naturgass (metan) gjennom en «steam reformer prosess». Hydrogenet vi får da er ikke fornybart, men det jobbes med flere prosjekter rundt om i verden, som ser på muligheten til å sende CO<sub>2</sub>-en som blir igjen etter en slik prosess, tilbake i berggrunnen. Man kan også utvinne hydrogen gjennom elektrolyse av vann. Dette er ganske energikrevende, men om det blir produsert der strømprisen er lav, kan dette være lønnsomt.

### HVORDAN BENYTT HYDROGEN TIL FREMDRIFT?

Hydrogen kan forbrennes i en forbrenningsmotor på lik linje med en gassmotorer som får gassen fra LNG. Dette er gjort før og kan gjøres igjen, men er nok lite hensiktsmessig da det finnes bedre løsninger. Med å gå bort fra forbrenningsmotoren og over på brenselcelleteknologi, er det en betydelig høyere virkningsgrad, og dermed mindre forbruk av drivstoff.

Det finnes flere typer brenselceller, men de første årene tror vi at PEM-fuelceller er det mest aktuelle. Fordelen med disse er at de er masseprodusert for bil og jernbane og de er lette og effektive. En liten ulempe med disse er at de er dyre og krever veldig ren hydrogen. Sett i forhold til en moderne, medium speed diesel-motor vil fuelceller ikke kreve mer plass. En brenselcelle krever lite

vedlikehold, men har behov for ren luft og rent hydrogen for å kunne fungere lenge.

### TANKER OG BUNKRING

Hva med brennstofftanker og bunkring? Det er i hovedsak to måter å lagre hydrogen på, enten komprimert eller i flytende form. Begge disse har sine fordeler og ulemper. For Deep Sea-shipping er det vanskelig å se andre løsninger enn flytende hydrogen, men på mindre fartøyer er muligens komprimert det mest hensiktsmessig. Selv om drivstoffet har høyere energitetthet enn konvensjonelle drivstoff, er det fremdeles svært plasskrevende på grunn av lav densitet. Om hydrogen komprimeres til 700 bar vil vi kunne oppbevare 40 Kg/m<sup>3</sup>, og i flytende form 70kg/m<sup>2</sup>.

### HVA MED SIKKERHETEN?

Hydrogen er en utfordrende gass å ha i et skip, men ikke helt ulik LNG. Det utredes i disse dager konsepter for å kunne ha trygg bruk av hydrogen på norske skip, og målet er at det skal være minst like sikkert som et konvensjonelt skip drevet på olje.

Da det ikke er utviklet regler spesielt med tanke på hydrogen, vil vi måtte benytte såkalte «alternative design-prosesser» for å få sertifisert et slik fartøy. «Forskrift om skip som bruker drivstoff med

flammepunkt under 60 °C» viser til IGF-koden/SOLAS, som gir åpning for å benytte alternativ design på et hydrogenfartøy.

### HURTIG UTVIKLING

Norge er ett av landene med mye aktivitet på hydrogenfronten, men vi er ikke alene om å se på mulighetene. Land som Finland, Scotland, Japan, Tyskland og USA har alle prosjekter der hydrogen på skip er under utvikling. Dette vil være med på å drive den teknologiske utviklingen videre.

Det er umulig å spå fremtiden, men om utviklingen fortsetter og det politiske presset ikke endrer seg, kan vi forvente å se flere hydrogendrevne fartøyer i Norge i løpet av de neste årene.

Hvorfor benytte hydrogen nå som vi har svært effektive batterier? Batterier har fremdeles begrensninger selv om de er blitt mye bedre siste årene. Skip som skal kunne krysse Atlanteren med batterier alene, er ikke mulig i uoverskuelig fremtid. Hurtigbåter langs kysten og på de lengste fergestrekningene i Norge er også utfordrende å få til med batteridrift. Her kan muligens hydrogen være en del av løsningen.

En ting er sikkert: hydrogen kommer. Om det blir det nye foretrukne drivstoffet, er vanskeligere å spå.



TEKST:  
**Jarle Jacobsen**  
Sjøfartsdirektoratet

#### fakta:

### Hydrogen:

- Usynlig brennbar gass
- Oppdaget på 1500 tallet og navngitt i 1783
- Blir flytende på 20K (-252C)
- Brenner med en blå nesten usynlig flamme
- Brennverdi 122000KJ/KG, dette er ca 3 ganger mer en diesel/bensin
- Den letteste gassen vi kjenner
- En privatbil kan kjøre ca 500km på 7 kg hydrogen
- 5 hydrogenbusser har kjørt i rute i Oslo fra 2012 og kjører fremdeles
- Verdens første forbrenningsmotor hadde hydrogen som drivstoff (1804).
- 85% av verdens hydrogen produksjon kommer fra Naturgass
- Norge har lang erfaring med produksjon av Hydrogen med elektrolyse og det ble produsert hydrogen på Rjukan (1928-1971) og i Glomfjord (1948-1993).

# JUSTERER ORGANISERINGA I SJØFARTSDIREKTORATET

For å sikre ein betre og meir og effektiv organisasjon har Sjøfartsdirektoratet vore gjennom ei mindre omorganisering det siste halve året. Målet er å yte betre service og styrkje det faglege arbeidet.

TEKST: **DAG INGE AARHUS**  
Kommunikasjonsdirektør, Sjøfartsdirektoratet

For dei utanfor direktoratet vil omorganiseringa bli synleg ved at to fagavdelingar, Arbeids- og levevilkår og Utdanning, sertifisering og bemanning, er slegne saman til ei ny fagavdeling, som har fått namnet Sjøfolk. I tillegg er det blitt oppretta ei avdeling for fritidsfartøy.

– Prosjektet med å endra på organisasjonen har gått veldig bra, mykje takka væra eit godt samspel og dialog mellom arbeidsforholdene, dei tilsette og deira organisasjonar. No er alle endringane på plass, og me ser at dette vil gje betre tenester og styrkje det faglege arbeidet, seier avdelingsdirektør Lars Alvestad i Fartøy og Sjøfolk i Sjøfartsdirektoratet.

## AVDELING SJØFOLK

Endringane som førte til opprettinga av ei ny avdeling for Sjøfolk, heng mellom anna saman med at mykje av arbeidet dei to tidlegare underavdelingane gjorde, var samanfallande. Sjølv om underavdelingane hadde eit godt samarbeid, vil det no vere enklare å styra ressursane etter behov når dette ligg i ei samla eining.

Sjøfolk vil frå no av ha ansvar for personsertifikat, revisjon av skular og utdanningsinstitusjonar, arbeid med regelverk knytt til arbeids- og levevilkår og MLC (Maritime Labour Convention), i tillegg til helsesaker og godkjenning av sjømannslegar, førebyggjande arbeid og idrettstetteste, og velferd for sjøfolk og bemanning.

– Ei slik samanslåing vil gje ei klar eining som følgjer opp saker relatert til sjøfolk, noko eg trur vil vere avklarande både internt, men ikkje minst ut mot

kundane våre, seier Yngve Folven Berge- sen, som skal leie den nye eininga.

## EIGA FRITIDSBÅT-EINING

Ei anna endring er at ein no får ei eining som skal arbeida med fritidsfartøy. Dette fagområde har dei siste åra vore spreidd på ulike fagområdar i direktoratet. Ei evaluering av denne organiseringa er bakgrunn for at ein igjen får ei eiga fritidsbåteining. Dette skal både styrkja det haldningsskapande arbeidet, men og gjere det mogeleg å få ei sterkare rolle innan regelverksarbeid – til dømes standardisering og CE-merking av fritidsfartøy.

– Det har vore gjort mykje bra innan førebyggjande arbeid, sjølv om me ikkje har hatt ei dedikert eining til dette arbeidet dei siste åra. Samstundes har det vore andre fagområde innan fritidsbåt som har vore vanskelege å driva på ein effektiv måte når ansvaret har vore plassert i ulike einingar. No håpar eg at me skal få ei enda meir tydeleg rolle innan arbeidet med fritidsbåt. Når ein ser at om lag 30 personar døyr kvart år som fylgje av ulykker med fritidsfartøy, er det ikkje tvil om at dette er eit område som også vert prioritert av direktoratet, seier Sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

bildetekst





## SJØFARTSDIREKTORATET SVARER



Vi i Sjøfartsdirektoratet blir ofte kontaktet av kundene våre, som har ting de lurer på. Mange av svarene vi sender ut via e-post, telefon og Facebook kan være av interesse for flere, og vi har derfor opprettet denne spalten.

Dersom du har spørsmål du ønsker svar på, kan du sende dem til Hedda Grip Vikse: hkg@sdir.no, eller til Sjøfartsdirektoratets side på Facebook.

### HEI. HVORDAN KAN JEG SE OM SØKNADEN MIN OM PERSONLIG SERTIFIKAT ER BETALT ELLER BEHANDLET?

Mvh, Kjell

Hei. Gå inn på [www.sdir.no](http://www.sdir.no) og trykk på skjemalinken øverst til høyre på nettsiden. Klikk deg videre på knappen søknads- og betalingsoversikt til venstre på nettsiden. Logg deg på via Altinn, da får du oversikt over nye og tidligere søknader, og om de er betalt eller ikke.

- Sjøfartsdirektoratet

### HALLO. JEG HAR KJØPT MEG NY SEILBÅT. HVORDAN KAN JEG SE OM DEN ER REGISTRERT I NOR?

Hilsen Tor-Gunnar

Dersom fritidsbåten din er mellom 7 og 15 meter kan den være frivillig registrert i NOR. Er den over 15 meter og norsk eiet, er den registreringspliktig i NOR. Den unike identifikasjonen vil være kjenningssignalet, eller radiokallesignalet som består av to bokstaver + fire tall, for pliktige fartøy av 4 bokstaver.

Kjenningssignalet skal være varig merket om bord og merkingen malt med en kontrastfarge. Er båten under 15 meter og registrert etter 1. januar 2010 har vi også sendt ut klistremerker til utvendig merking, på begge sider av båten.

Har du kjenningssignalet kan du enkelt sjekke om båten er registrert via vårt gratis «skipssøk». Søket finner du på direktoratet sine nettsider [www.sjofartsdir.no/skipssok/](http://www.sjofartsdir.no/skipssok/) og er også tilgjengelig i en egen App kalt «Skipssøk».

Det vil alltid være en tidsforskyvning mellom offisielle journalføringer og søke-databasen. Dersom du har behov for enda mer oppdaterte opplysninger, er usikker eller trenger en offisiell utskrift, ta kontakt med

Avdeling Skipsregistrene på telefon 55 54 12 50 eller e-post [post@nis-nor.no](mailto:post@nis-nor.no).

- Sjøfartsdirektoratet

### HEI. HVEM KAN SØKE PÅ TILSKUDDSDORDNINGEN FOR SJØVETTAKTIVITETER OG NÅR ER SØKNADSRISTEN?

Hilsen Hege

Tilskuddsordningen er åpen for frivillige organisasjoner som ønsker å gjennomføre sjøvettaktiviteter for barn og unge.

Hvert år gis det tilskudd til aktiviteter som har som mål å forebygge ulykker i forbindelse med bruk av fritidsbåt, øke miljøbevissthet blant fritidsbåtbrukere og øke trivselen for fritidsbåtbrukere gjennom sikker og hensynsfull adferd.

Søknadskjema for midler for aktivitet i 2018 blir lagt ut på Sjøfartsdirektoratets nettsider innen 15. september, og søknadsfristen blir 1. november 2017.

For å lese fullstendig beskrivelse av hva som skal til for å søke kan du lese på våre nettsider: [www.sdir.no](http://www.sdir.no) tilskuddsordningen

Sjøfartsdirektoratet

### HEI. JEG LURER PÅ HVORDAN KAN JEG SE OM DET ER REGISTRERT I BÅTEN MIN?

Hilsen fritidsbåteier

Du kan enkelt sjekke via vårt gratis skipssøk, [www.sjofartsdir.no/skipssok/](http://www.sjofartsdir.no/skipssok/), og via vår App kalt «Skipssøk».

App'en er tilgjengelig både for Android og iPhone og er selvsagt gratis, den også. Bruk helst kjenningssignalet som søkekriterie. Dersom fartøyet er registrert i Skipsregisteret NOR vil eventuelt pant vise nederst i søkeresultatet.

Vit at det er en tidsforskyvning mellom offisielle journalføringer og søke-databasen. Dersom du har behov for enda mer oppdaterte opplysninger, er usikker eller trenger en offisiell utskrift, ta kontakt med Avdeling Skipsregistrene på telefon 55 54 12 50 eller e-post [post@nis-nor.no](mailto:post@nis-nor.no).

- Sjøfartsdirektoratet

## HEI. HVA ER FORDELENE VED Å REGISTRERE FRITIDSBÅTEN MIN I NOR?

Hilsen Jan

Hei, Jan.

Det er mange fordeler og muligheter med å registrere fritidsbåten din i NOR.

Du får bedre sikkerhet ved kjøp og salg. NOR er et rettsvernsregister på lik linje med tinglysingen av fast eiendom. Det vil si at en registrering sikrer godkjent eierskap. Rettsvernet man får bidrar til å sikre at det kun er registrer eier som kan selge fartøyet.

Registrering i NOR kan også gjøre finansieringen lettere, da det kan tas frivillig pant i fartøyet. Frivillig pant kan bare få rettsvern ved registrering i Skipsregisteret. Ved et eventuelt salg kan muligheten for finansiering føre til at fartøyet selges raskere.

Ved å registrere fritidsbåten i NOR, kan du også få utstedt et nasjonalitetsbevis gratis. Beviset bekrefter at båten er norsk og hvem som er eier. Det er et nyttig og viktig dokument på utenlandsturer. Innsjekk på havne- toll og immigrasjonskontorer har vist seg å gå mye smidigere for båteiere som har Nasjonalitetsbevis om bord.

Det følger også noen krav og plikter men innregistrering i NOR. Ved nyregistrering må tidligere eierforhold dokumenteres tilbake til produsenten, og det må dokumenteres at fartøy innført fra utlandet ikke har vært registrert i annet lands skipsregister. Videre plikter eier å melde alle endringer i registrerte forhold til Skipsregisteret.

- Sjøfartsdirektoratet



# Lurer du på noe?

Spør Hedda Grip Vikse:  
hkg@sdir.no,  
Sjøfartsdirektoratets side  
på Facebook.

# annonse Nordkapp

## Vi har snakket med:

**Ashlyn Michael Misquitta**  
Sjøkaptein, M.V.Tamesis  
ofWilhelmsen




Navn:  
**Ashlyn Michael Misquitta**

Jobb:  
**Sjøkaptein, M.V. Tamesis  
of Wilhelmsen**

Alder: **42**

Bor: **Pune, India**

Fritidsinteresser:  
**Lesing (spesielt historie),  
sport (el  fotball og er  
også veldig glad i squash  
og tennis), matlaging (er som  
terapi for meg) og lytting til  
musikk (noe jeg gjør hver dag).**

AV:  
**Kari  utland**  
Redaktør, Navigare,  
Sjøfartsdirektoratet



### **- HVA JOBBER DU MED?**

Min jobb er på vegne av rederiet å sørge for at skipet føres på en effektiv måte, slik at lasten vi har ansvar for, kommer trygt fram til rett tid.



### **- HVORDAN SER EN TYPISK ARBEIDSDAG UT?**

Livet på havna kan være svært hektisk på grunn av kravet om korte havneopphold.

Til sjøs kan det derimot være både fredelig og flott – så lenge været er bra. En typisk dag innebærer arbeid, inspeksjoner, dialog med rederi, befraktere, agenter osv. samt informasjon fra avdelingssjefer om fremdriften til skipet på ulike arenaer. Så langt det lar seg gjøre, legger jeg inn en treningsøkt hver dag. Om kvelden slapper jeg stort sett av, er sammen med de andre offiserene om bord eller ser en film på dagrommet.



### **- HVA ER DET ALLER BESTE MED JOBBEN DIN?**

At dagene er så varierte og alltid byr på nye utfordringer. En annen stor fordel er den korte veien til jobb. Det at jeg slipper å bekymre meg for trafikken når jeg skal til og fra jobb, er toppen av kransekaka.



### **- OG HVA ER MINUSET?**

Å være borte fra familien er den største ulempen for min del. Et annet minus er å måtte seile i grov sjø når uværet setter inn mens vi befinner oss på et av verdenshavene, så langt fra land som det er mulig å komme. Det kan noen ganger være nokså skummelt.



### **- HVIS DU SKULLE SKIFTE YRKE, HVA VILLE DU BYTTET TIL?**

Skriving og journalistikk har alltid fristet meg. Hvis jeg noen gang kommer over en tidsmaskin, kan det hende jeg en dag sitter på kontoret ditt og stiller disse spørsmålene til en annen person.

**Har du lyst til å fortelle om deg og din arbeidsplass i neste Navigare? Send en melding til [kast@sdir.no](mailto:kast@sdir.no)**





# FOKUS UNDER HAVNESTATS- KONTROLLER I 2017 – NAVIGASJON

Samtidig som Sjøfartsdirektoratet gjennomfører sitt årlige fokusområde i flaggstatsammenheng, vil Paris MoU gjennom sine havnestatskontroller gjennomføre en egen kampanje, en såkalt Concentrated Inspection Campaign (CIC). I 2017 vil det være fokus på sikker navigering, inkludert ECDIS. Kampanjen avholdes i samarbeid med Tokyo MoU.

TEKST: **ALF TORE SØRHEIM**,  
Underavdeling Kontroll og inspeksjon, Sjøfartsdirektoratet

Temane for de årlige Paris MoU kampanjene baserer seg enten på at man ut fra statistikker ser et høyt antall pålegg innen et område man mener bør få ekstra fokus, eller at man har et nytt konvensjonskrav som forholdsvis nylig har trådt i kraft.

Årets kampanje går fra 1 september til og med 30 november. Dersom fartøyet får en havnestatskontroll i denne perioden, skal sjekklisten gjennomgås av inspektøren. Paris MoU publiserer sjekklisten slik at næringen skal ha mulighet til å forberede seg.

Sjøfartsdirektoratet anbefaler alle norsk-flaggede skip som trafikkerer utenlandske havner, om å forberede seg på årets kampanje ved å gå gjennom sjekklisten på neste side.

## FORNØYDE MED RESULTATET FRA 2016

Havnestatskontrollører innenfor Paris MoU-området utførte i perioden fra 1. september til 30. november 2016 en konsentrert inspeksjonskampanje (CIC) rettet mot konvensjonen for sjøfolks arbeids- og levevilkår (MLC). Hensikten med kampanjen var å verifisere at arbeids-

og levevilkårene om bord samsvarer med konvensjonen, og på den måten skape økt bevissthet rundt dette.

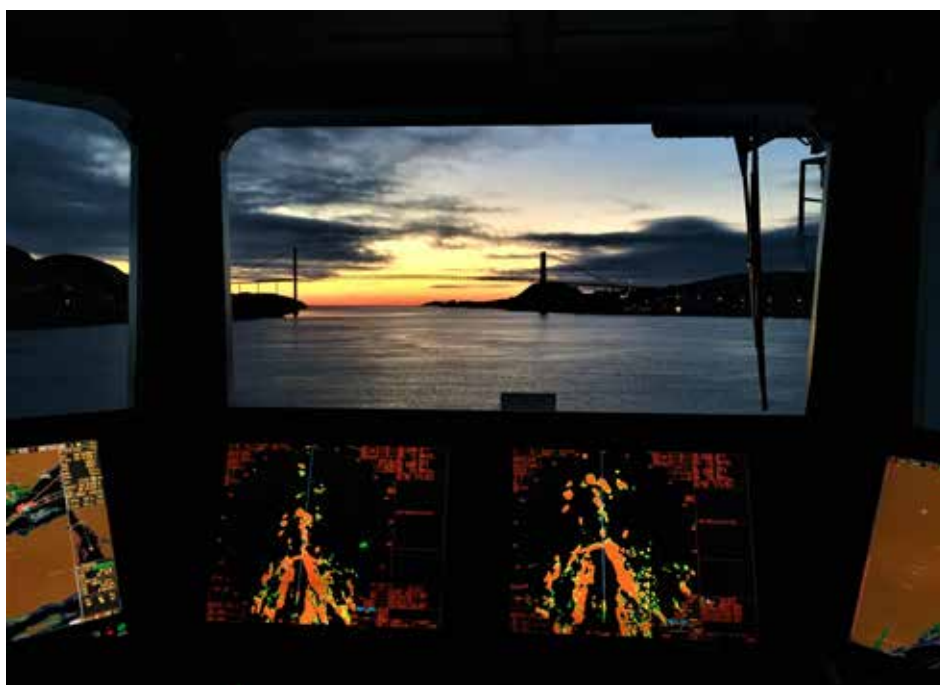
– Gode arbeids- og levevilkår om bord vil ha positiv innvirkning på besetningens holdning til sikkerhet. Derfor vil MLC alltid være et viktig fokusområde. Paris MoU er alt i alt fornøyd med resultatet, sier generalsekretær Richard Schiferli i en pressemelding.

Det ble fylt ut totalt 3674 spørreskjemaer for CIC under vanlige havnestatskontroller. Kampanjen resulterte i 42 tilbakeholdelser (1,1 %) direkte knyttet til kravene i MLC. Resultatene er positive når det gjelder sertifikater som bekrefter helsemessig skikkethet for tjeneste (98,2 %), verifisering av rapporter fra innredningsinspeksjoner (98 %), kost og forpleining (97,4 %) og etablering av verneutvalg (99,1 %).

## MANGLET GODKJENTE ARBEIDSAVtaler

Mindre positive er resultatene for om arbeidsavtaler for sjøfolk samsvarer med minimumskravene (6,5 %), og for tilgjengelighet av klageprosedyrer om bord (5 %).

Et flertall av de 3674 skipene som ble kontrollert under CIC, var lasteskip/flerbruksskip med 1062 inspeksjoner (28,9 %) og bulkskip med 789 inspeksjoner (21,5 %). Flaggnasjonene som dominerte blant de 3674 CIC-inspeksjonene, var Panama med 433 inspeksjoner (11,8 %), Malta med 328 inspeksjoner (8,9 %) og Liberia med 314 inspeksjoner (8,5 %).



TEMA: Sikker navigering blir fokus under Paris MoU sin inspeksjonskampanje høsten 2017.

FOTO: Martha Eidsnes/Fotokonkurransen for Sjøfolk

# NYE I NIS

Norsk Internasjonalt  
Skipsregister (NIS):  
**23 nye skip inn  
i NIS**

Fra midten av april til midten av august har tjuetre nye skip med en total bruttotonnasje på 325 015 blitt noterte inn i registeret. Tre av skipene var nybygg, tolv ble overført fra utenlandske flaggstater, mens resten var omflagginger fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

**TONE OLSEN RISNES,**

Avdeling Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet

## SKIP REGISTRERT SISTE HALVDEL AV APRIL

### *LATU3 - NORDSTJERNEN.*

2 191 bruttotonn passasjer-/  
stykkgodsskip overført fra  
NOR.

### *LCBN3 - SIEM GARNET.*

7 473 bruttotonn forsynings-  
skip overført fra NOR.

## SKIP REGISTRERT I MAI

### *LAVT7 - BOW ARCHITECT.*

18 405 bruttotonn kjemikalie-  
tanker overført fra Panama.

### *LAZL7 CLIPPER FREEPORT.*

46 120 bruttotonn LPG-tank-  
skip. Nybygg, ikke tidligere  
registrert.

### *LALM3 - NORMAND SIRA.*

3 131 bruttotonn forsynings-  
skip overført fra NOR.

### *LEIF3 - SPITSBERGEN.*

7 344 bruttotonn passasjerskip  
overført fra NOR.

### *LACM8 - VESTLAND ARTEMIS.*

4 344 bruttotonn offshoreskip  
overført fra NOR.

### *LJMX3 - VIKING SAGA.*

498 bruttotonn brønnfartøy  
overført fra NOR.

## SKIP REGISTRERT I JUNI

### *LACQ8 - BOW COMPASS.*

19 440 bruttotonn kjemikalie-  
tanker overført fra Panama.

### *LACU8 - EDDA FJORD.*

6 643 bruttotonn konstruksjons-  
skip overført fra Marshalløyene.

### *LACT8 - HAGLAND CHIEF.*

2 984 bruttotonn stykkgodsskip  
overført fra Nederland.



### *LACL8 - IMPERATOR.*

2 446 bruttotonn bulkskip  
overført fra Bahamas.

### *LNJM3 - ISLAND CONDOR.*

5 068 bruttotonn konstruk-  
sjonsskip overført fra NOR.

### *LAZD7 - LENA KNUITSEN.*

90 031 bruttotonn oljetanker.  
Nybygg, ikke tidligere regis-  
trert.

### *LAW07 - SULA.*

2 449 bruttotonn bulkskip  
overført fra Bahamas.

## SKIP REGISTRERT I JULI

### *LACB8 - BELITA.*

34 164 bruttotonn stykkgods-  
skip overført fra Panama.

### *LADE8 - BOW NEON.*

17 139  
bruttotonn kjemikalietanker.  
Nybygg, ikke tidligere registrert.

Kjemikalietankeren «Bow Neon». Nybygg innført i NIS i juli.

Credit: Ian Shaw / Odfjell



**LADA8 - GLORY ATLANTIC.**

12 047 bruttotonn bulkskip,  
sement overført fra Singapore.

**LADB8 - GLORY OCEAN.**

10 337 bruttotonn bulkskip,  
sement overført fra Singapore.

**LADC8 - GLORY PACIFIC.**

10 508 bruttotonn bulkskip,  
sement overført fra Singapore.

**LADD8 - GLORY RIVER.**

12 047 bruttotonn bulkskip,  
sement overført fra Singapore.

**LAC08 - ISLAND CROWN.**

5 840 bruttotonn konstruksjonsskip overført fra Bahamas.

**LALC3 - TROMS CASTOR.**

4 366 bruttotonn offshoreskip overført fra NOR.

# Årets julegave



## Velferden

Historien om Statens Velferdskontor for Handelsflåten



Av Terje J. Eriksen – Roald Evensen – Bjørn Lødoen

**Her er årets julegave for alle maritimt interesserte og ikke minst for de som seilte i skipsfartens gullalder.**

Boka Velferden, som legges ut for salg i oktober, er en hyllest til Velferden og den innsats de gjorde for sjøfolk gjennom 70 år.

Boka er en historisk miks av sjøfolks egne fortellinger og en oversikt over det mangfoldet Velferden representerte.

Boka inneholder mange gamle historiske bilder fra skipsfarten i etterkrigstida.

**Pris kr. 380,- eller kr. 450,- fritt tilsendt i Norge.**

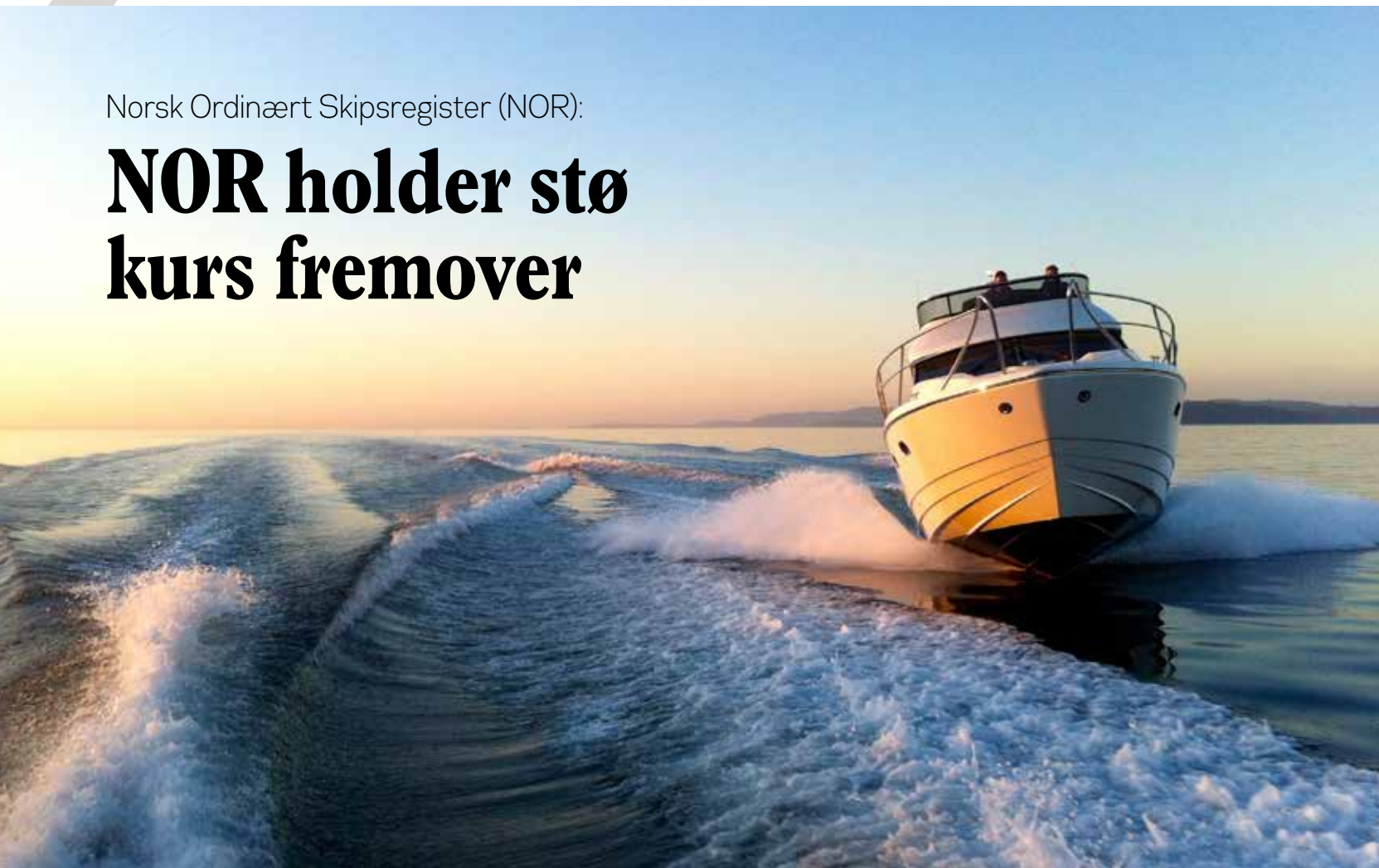
**Bestilling:** Velferd70@gmail.com eller  
Roald Evensen mobil 951 80 937



# NYE I NOR

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR):

## NOR holder stø kurs fremover



**ØKER:** Stadig flere ser verdien av å registrere fritidsbåtene i NOR.

ILLUSTRASJONSFOTO: TOMMY HÅVARDSTUN.

**Verken vår- eller sommermånedene har satt en stopper for utviklingen, og særlig er fritidsbåtene som sørger for vekst i registeret. Det registreres jevnlig nye fartøy som igjen er med å holde antall eierskifter og registrering av pant på et tilsvarende, høyt nivå.**

**STONE OLSEN RISNES**  
Avd. Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet



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

### STATUS

366 fartøy ble registrert inn i NOR fra midten av april til midten av august i år, en oppsving på 41 i forhold til samme periode i fjor. Oppryddingen og kvalitetssikringen fortsatte og arbeidet bidro til et fortsatt unormalt høyt antall slettede fartøy i disse månedene. Totalt ble 166 fartøy slettet, mot 118 i samme tidsperiode i 2016.

Til tross for alle slettelser opplevde NOR en netto økning på 200 og telte, i

midten av august så mange som 19 649 fartøy med en bruttotonnasje på 3 625 608.

Handelsflåten har lenge vært stabil. Heller ikke i denne perioden har det vært endringer, og flåten teller nå 882 fartøy med en total bruttotonnasje på 1 984 244, 180.

### FARTØYTYPEN

I løpet av vår- og sommermånedene fikk registeret tilført 215 nye fritidsfartøy, 81 mindre arbeidsbåter og 38 fiskefartøy. De øvrige 70 nyregistreringene besto blant annet av slepebåter, forsyningskip, stykkgodsskip, passasjerfartøy, brønnfartøy, lektere og flyttbare innretninger.

# ARCOS – SIKKERHETSKURS OG FARTØYSKONTROLLER

Arcos, Tromsø – er landsdelens største leverandør innen sikkerhet og beredskap.

Bedriften er godkjent kontrollforetak på vegne av Sjøfartsdirektoratet for båter mellom 8 og 15 meter. Fartøyskontrollene inkluderer krengeprøve og oppmåling når behov for det.

For maritime kunder leveres de fleste kurs for offiserer og mannskap i henhold til STCW konvensjonen – siste oppdatering.

Vi tilbyr således kurs til fiskeri og havbruksnæringen, offshorebasert maritim virksomhet, kystflåten, passasjer/cruiserederi og Sjøforsvaret.

For kunder fra offshoreindustrien/ petroleumsbransjen leveres praktiske kurs og lederkurs innen sikkerhet og beredskap – alle godkjent av Norsk Olje & Gass.

I tillegg leverer Arcos kurs for landbasert virksomhet – industrivern, brannvern, førstehjelp, kjemikaliedykking, røykdykking, varmt arbeider etc. Arcos har konkurransedyktig hotellavtale i Tromsø sentrum som kursdeltakere kan benytte seg av.

Hotellavtalen inkluderer daglig transport T/R Arcos Sikkerhetscenter.

Arcos leverer kurs og rådgivning for petroleumsbransjen, maritim virksomhet og landmarkedet. Bedriften er godkjent av Sjøfartsdirektoratet og Norsk Olje & Gass som opplæringsinstitusjon og Sikkerhetscenter.

Vi tilbyr helikopterevakueringstrening (HUET) i nye og moderne fasiliteter.

Arcos er sertifisert av DNV GL i hht. ISO 9001 : 2015.

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

Arcos er også godkjent leverandør av ROC kurs.

[www.arcos.no](http://www.arcos.no)

## Spørsmål og bestilling av kurs:

Gå inn på [www.arcos.no/Booking](http://www.arcos.no/Booking) eller kontakt oss på tlf. 459 58 880

## Sp.mål/bestilling av fartøysinspeksjoner:

Fartøysinspektør direkte, tlf. 417 97 100



**ARCOS**





xxxxxxxx  
xxx  xxxxxxxx



**HELSEN I FOKUS:** Sjøfolk må jevnlig gjennomføre helseundersøkelser for å kunne arbeide til sjøs.

ILLUSTRASJONSFOTO. SCIENCE  
PHOTO LIBRARY/NTB SCANPIX

# Livsstil – et privat anliggende?

*Dersom du blir syk eller skadet, er det forståelig at det kan angå legen og sjømannslegen din. Men hva med livsstilen din, angår den sjømannslegen?*

**H**vordan du som arbeidstaker velger å leve på fritiden, vil nok av mange oppleves som en privatsak som ikke angår arbeidsgiveren eller legen, med mindre du selv opplever at du har problemer du ønsker å få hjelp til. Som kjent stilles det krav til helsen din for at du skal få arbeide til sjøs. Dette for å ivareta deg, de andre om bord samt sikker drift av fartøyet.

Forskriften om helseundersøkelse for arbeidstakere på skip stiller også krav til hørsel, fysisk funksjonsevne og kroppsvekt.

Det er også krav som gjelder misbruk av alkohol og narkotiske stoffer. Dette er forhold som sjømannslegen skal spørre om, og som arbeidsgiver kan være oppmerksom på. Din livsstil er opp til deg, og valgene du tar, kan påvirke om helsekrav for arbeidstakere til sjøs er oppfylt. Det er sjømannslegen som skal vurdere om helsekrav og funksjonskrav er innfridd. Arbeidsgiver har ansvar for å se til at du har nødvendige sertifikater. I regelverket står det at «rederiet eller skipsføreren skal kreve ny helseerklæring hvis det er sannsynlig at





arbeidstakeren ikke lenger oppfyller forskriftskravene om helse».

## STØYEKSPONERING

Støy kan gi skader i det indre øret, og det kan medføre hørselstap. Vi har ulik sårbarhet for å pådra oss støyskade og nedsatt hørsel. Regelverket stiller krav til hørselen, og støyskade kan føre til at helsekrav ikke blir innfridd. Eksempler på typiske omgivelser der det kan være hørselsskadelig støy, er konserter, arbeid med støyende verktøy, treningssentre, støyende hobbyer, som for eksempel spilling i band eller orkester. Mange blir eksponert for støy også på arbeidsplassen.

Det er viktig å være påpasselig med å beskytte hørselen når du eksponeres for støyende omgivelser. Det finnes ulike typer hørselsvern som er egnet til ulike formål. Norsk helseinformatikk har en nyttig nettside om forebygging av støyskade.

## FYSISK AKTIVITET OG OVERVEKT

Å holde seg i god form ved regelmessig fysisk aktivitet er en god investering for de aller fleste. Forskriften om helseundersøkelser stiller krav om tilstrekkelig fysisk funksjonsevne. Det er krav til tilfredsstillende bevegelighet, styrke og utholdenhet til å kunne gjennomføre arbeidsoppgavene både ved ordinær drift og ved en eventuell nødsituasjon. Det kreves også at du har fysisk kapasitet til å redde deg selv i en eventuell nødsituasjon.

Overvekt kan medføre at helsekrav ikke er oppfylt. Dersom du veier for mye, kan det være nærmest umulig for andre å flytte deg dersom du blir syk eller skadet på en måte som gjør at du blir hjelpeløs. Hjelperne kan risikere å bli påført skade på grunn av den høye vekten. Overvekt kan også gi utfordringer ved bruk av rømningsveier.

For de fleste vil overvekt over tid gi økt sannsynlighet for følgesykdommer, som for eksempel sukkersyke, høyt blodtrykk, hjerte- og karsykdommer og belastningslidelser i muskelskjelettsystemet. Dette er

tilstander som i seg selv kan medføre at helsekrav ikke er innfridd.

## RØYKING OG ALKOHOL

Røyking er i utgangspunktet en privatsak, så fremt du ellers er frisk. Røyking alene påvirker ikke om helsekrav er oppfylt. Det er likevel slik at røyking øker sannsynligheten for sykdom som kan medføre at helsekrav ikke er oppfylt.

Bruk av alkohol i friperioder er selvsagt tillatt. Misbruk av alkohol, selv om det bare forekommer i friperioder, er ikke forenlig med arbeid til sjøs i henhold til helsekravforskriften. Det er en glidende overgang mellom bruk av alkohol og misbruk av alkohol, og det kan være vanskelig å oppdage selv om ditt inntak av alkohol er kommet på et nivå som kan karakteriseres som misbruk. Å sammenlikne egen bruk med andres er ikke alltid en god pekepinn på om ditt inntak av alkohol er innenfor det som regnes som akseptabel bruk.

Det er ikke lett å vurdere selv om en er alkoholmisbruker, og ofte er det venner, familie, kolleger eller andre rundt en som først blir oppmerksomme på et potensielt misbruk. Dersom bruk av alkohol har påvirket omgivelsene dine på en negativ måte, er det grunn til å mistenke alkoholmisbruk.

## ANDRE RUSMIDLER

I Norge anses all bruk av illegale rusmidler som misbruk. Slik bruk medfører at man ikke oppfyller helsekravene. Dette gjelder også dersom bruken skjer i fritiden og i friperioder. Sjømannslegen kan ta laboratorieanalyser for å sjekke om det har vært inntak av rusmidler, dersom han finner at det er grunn til å ta slike prøver. Det kan ta lang tid etter inntak av rusmidler før prøvene er negative.

Hasj nevnes spesielt, siden det er utbredt bruk av dette stoffet. Bruk av hasj er ikke forenlig med arbeid til sjøs, selv om det bare inntas sporadisk i friperiodene. Dersom du vil arbeide til sjøs, må du slutte med all bruk av illegale rusmidler og eventuelt søke hjelp til å slutte dersom det er vanskelig å klare det på egen hånd.

## GJØR KLOKE VALG

Hvordan du velger å leve ditt liv, er i utgangspunktet opp til deg selv. Samtidig er det slik at det er en forutsetning for å kunne arbeide til sjøs at helsekravene er oppfylt. Det betyr at det i noen tilfeller har avgjørende betydning hvordan du velger å leve. Det er klokt og nødvendig å være bevisst på valgene du gjør i livet, dersom du ønsker en lang yrkeskarriere til sjøs.



## THE WORLDS LARGEST WELLBOAT COMPANY

*Solvtrans er verdens største brønnbåt selskap for transport av levende laks og ørret.*

*Selskapet ligger i forkant når det gjelder «Lukket system» teknologi og ferskvannsbehandling.*

*Lukket ventilteknologi er et miljøvennlig konsept som begrenser infeksjonsfaren, har en positiv effekt på dyrevelferd og gir en kostnadseffektiv transport og håndtering av fisken.*

*Solvtrans ble stiftet i 1986, og har hovedkontor i Ålesund, Norway.*

*Flåten består av 22 moderne brønnbåter, hovedsakelig basert på langsiktige kontrakter med ledende fiskeoppdrett selskaper i Norge, Skottland, Canada, Chile og Australia.*

*Passion for live fish handling*



**SOLVTRANS**  
www.solvtrans.no



# batterisak

# Halvårsstatistikk: 242 ulykker med næringsfartøy første halvår

**Første halvår 2017 har Sjøfartsdirektoratet registrert 242 ulykker, mot 239 i samme periode i fjor. Av disse er 115 registrert som personulykker, mens 127 er registrert som skipsulykker.**

TEKST: **HEDDA GRIP VIKSE**, Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet registrerer ulykker på norskregistrerte skip og utenlandske skip i norsk farvann. Blant de 127 skipsulykkene første halvår 2017 er det i alt 133 involverte fartøy. Av disse gjaldt 59 av ulykkene lasteskip, 42 passasjerskip, 29 fiskefartøy og 3 gjaldt flyttbare innretninger.

Sammenlignet med første halvår i fjor, ser vi en økning i antallet hendelser på lasteskip, og en nedgang i antall hendelser på passasjerskip. Antall hendelser på fiskefartøy øker også noe.

– Selv om det bare er en liten økning, liker vi ikke at antall ulykker har gått opp så langt i år. Trenden over de siste årene er nedadgående, men det bekymrer oss at vi ikke klarer å få en mer tydelig nedadgående trend. Vi har nå et tydelig fokus på sikkerhetsstyringssystemer, og forventer at rederier og mannskap har et klart fokus på å unngå ulykker. Det er mye tilfeldigheter og uhell som fører til ulykkene, og det er kun fokus og gode rutiner som kan klare å redusere antall ulykker, sier avdelingsdirektør Lars Alvestad.

– Vår oppfordring nå er at rutiner gjennomgås og sikkerhetsstyringssystemer oppdateres, slik at en i mest mulig grad klarer å forutse farer og sikkerhetsutfordringer som kan komme. Sjøfartsdirektoratet vil fremover rette søkelyset mot der en ser det er utfordringer, noe som betyr at vi konsentrerer oss om områder med potensiale for ulykker og dårlig drift, og vil bruke mindre tid på de som får til sikker drift, sier Alvestad.



## SKIPSULYKKER

Antall kontaktskader – sammenstøt med kaier, broer og annet – ligger omtrent likt som i fjor (22 første halvår 2016, og 23 første halvår 2017). Her har hendelsene hatt en markant nedgang de siste to årene, i 2015 var tallet oppe i 33.

Det er i all hovedsak fartøygruppen ferjer som er registrert med hendelser i kategorien kontaktskader. Ferjene har mange anløp til og fra kai, med tilhørende risiko. Sjøfartsdirektoratet har jobbet aktivt mot næringen i flere år for å redusere ulykkestallene på dette området, og næringen har selv gjort en stor innsats for å få ned ulykkestallet. I likhet med tidligere år er grunnstøting den mest hyppige hendelstypen. Første halvår 2017 registrerte Sjøfartsdirektoratet 52 grunnstøtinger, mot 47 samme periode i fjor.

## PERSONSKADER

Sjøfartsdirektoratet har registrert 129 personskader første halvår 2017, der 14 personulykker er som følge av skipsulykke, og de 115 resterende er personulykker.

Av personulykkene som er registrert så langt i år, ser vi at støt- og klemskader (47 %), samt fall om bord (27 %) fortsatt fremstår som de vanligste skadeårsakene.

Det er fortsatt norske statsborgere som er den største gruppen skadde arbeidstakere, og filippinere er den største enkeltgruppen utenlandske arbeidstakere.

Fire personer mistet livet i dødsulykker på næringsfartøy i første halvår 2017, og dette er det samme antallet som i første halvår 2016.

I februar var det en eksplosjon på et offshorefartøy utenfor Brasil der en person omkom. I april falt en matros ned på kaien, og han døde dagen etter som følge av skadene. Disse to ulykkene undersøkes av Statens havarikommisjon for ulykker (SHT).

I mai falt en fisker på frivakt i sjøen, og ble senere erklært omkommet. I juni ble en filippinsk 3. styrmann påkjørt av en trailer under lastning i Sør-Korea, og han døde som følge av påkjørselen. De to siste ulykkene er ikke definert som sjøulykker, og undersøkes ikke av SHT.



**VANLIGST:** Grunnstøting er den hyppigste hendelstypen i ulykkesstatistikken. Her hjelpes et skip av grunn.

ILLUSTRASJON: TONJE F. OVE HANSEN/NTB SCANPIX





# 2017: 16 OMKOM I FRITIDSBÅTULYKKER FØRSTE HALVÅR

Totalt 16 personer omkom i ulykker knyttet til bruk av fritidsbåt i Norge i løpet av årets seks første måneder. Dette er seks flere enn i samme periode i fjor.

**TEKST: STEINAR HAUGBERG**

Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet.

– Dette er 16 personer for mye. Dessverre ser vi så langt en økning i omkomne sammenlignet med fjorårstallene, men dette kan utjevne seg i løpet av året, sier kommunikasjonsdirektør Dag Inge Aarhus i Sjøfartsdirektoratet.

## HVEM OMKOMMER

I likhet med tidligere år er det stort sett nordmenn som omkommer. 14 av de totalt 16 omkomne i årets første halvår var nordmenn, mens de to siste var tyskere. Bare én av de 16 omkomne var en kvinne.

Heldigvis er det forholdsvis sjeldent at barn omkommer i forbindelse med bruk av fritidsbåt. Fra 2013 og frem til i dag har vi ikke registrert omkomne under 20 år. Den gjennomsnittlige alderen til de som omkom første halvår 2017 var 58,8 år, og 80 prosent av de omkomne var 50 år eller eldre.

– Tallene viser tydelig at de eldste båtførerne i større grad må ta ansvar for egen sikkerhet. At de over 50 bruker fritidsbåt hyppigere kan være en medvirkende årsak, men det er ingen tvil om at aldersgruppen er overrepresentert, sier Aarhus. At de over 50 bruker fritidsbåt hyppigere kan være en medvirkende årsak, men det er ingen tvil om at aldersgruppen er overrepresentert, påpeker han.

## HVOR OG HVORDAN SKJER ULYKKENE

Åpne motorbåter er fartøytypen som er involvert i flest dødsfall, både det siste halve året, og de siste ti årene sett under ett. Første halvår 2017 skjedde ni av de i alt 16

dødsulykkene om bord i åpne motorbåter. Fire av de forulykkede omkom i Møre og Romsdal, to i Oslo, to i Nord-Trøndelag i tillegg til én i hver av fylkene Vestfold, Sogn og Fjordane, Rogaland, Oppland, Nordland, Hordaland, Finnmark og Akershus.

## BRUK AV FLYTEVEST

Sjøfartsdirektoratet venter fortsatt på avklaring fra flere politidistrikt på om flytevest er blitt benyttet i 8 av sakene fra 2017. I syv av årets dødsulykker er det dokumentert at flytevest ikke ble benyttet, mens det ble bekreftet bruk av flytevest i én av ulykkene.

– Flytevest er et av de enkleste sikkerhetstiltakene en kan gjøre når en skal ut i fritidsbåt. Nå er det også påbudt for båter under 8 meter i fart, så det burde også vise igjen på statistikken. Men dessverre dropper fortsatt for mange vesten. Nå blir det spennende å se det endelige resultatet, men jeg blir dessverre ikke overrasket om tilbakemeldingene fra politiet viser at flere enn 7 av de omkomne ikke brukte vest, sier Aarhus.

\*Tallene for bruk av vest er oppdatert pr. 13.07.17 og vi venter på flere tilbakemeldinger fra politidistriktene knyttet til vestbruk.



**HUSKVEST:** Flytevesten kan redde livet ditt om ulykken skulle skje. Dessverre ser en at mange av de som omkommer på sjøen har droppet nettopp flytevesten.

ILLUSTRASJONSFOTO: HUSK VEST I BÅT

## Sjøfartsdirektoratet presenterte nullutslippsprosjekter i USA



**GRØNT FOKUS:** Klima- og miljøminister Vidar Helgesen og teknisk direktør i Sjøfartsdirektoratet Lasse Karlsen.

FOTO: Tesla

I august var klima- og miljøminister Vidar Helgesen på offisielt besøk i California, der han signerte en samarbeidsavtale om miljø. Helgesen sier han er imponert over det han har sett og opplevd på miljøfronten i USAs mest folkerike stat, og sier at Californias betydning for klimapolitikken knapt kan overvurderes.


Teknisk direktør i Sjøfartsdirektoratet, Lasse Karlsen, var med i den norske delegasjonen, og torsdag 3. august holdt han et innlegg om grønn skipsfart på et seminar arrangert av havnemyndighetene i San Fransisco. Karlsen presenterte Sjøfartsdirektoratets arbeid med ulike nullutslippsprosjekter, som batteriferga Ampere og verdens første elektriske sjark. Han snakket også om hvordan Sjøfartsdirektoratet nå jobber med flere prosjekter med hydrogendrevne fartøy.

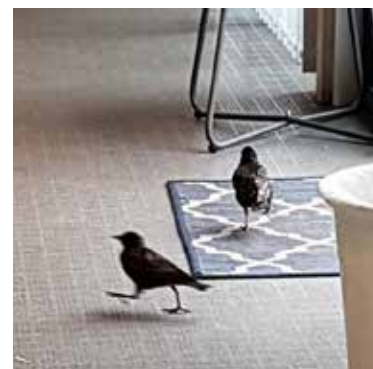
Også Vidar Helgesen fremhevet Norges posisjon innen batteridrift og autonome skip, og den norske delegasjon fikk stor oppmerksomhet.

– Avtalen med California gir muligheter for Norge. Vi har mye å bidra med når det gjelder for eksempel grønn skipsfart, grønne datasentre og klimavennlig produksjon. Norges mål om grønn konkurransekraft og utvikling av ny, miljøvennlig teknologi krever samtidig internasjonalt samarbeid. Norge kan ikke alene finne alle løsningene. Vi har ambisiøse klimamål for 2030 og 2050, inkludert nullutslipp i transportsektoren. Et tettere samarbeid med California vil bidra til at vi når målene, sier Helgesen.

## Gjorde sitt fornødne på velferds-senteret



Ryktet om de gode fasilitetene på Velferdssenteret for Sjøfolk i Bergen, ser ut til å ha nådd byens fugler. Lørdag 24. juni var nemlig disse to trostene de første som gjestet senteret. De gjorde fra seg – forlot stedet – og forsvant.  Da vi skulle stenge på ettermiddag kom de igjen. Disse ble ikke telt som besøkende, men det burde de kanskje blitt, sier Per Erik Nielsen ved senteret.



# Lager bok om velferdstjenesten for sjøfolk

**– Velferden var sjøfolkas kultur, både for kropp og sjel, sier Terje J. Eriksen. Sammen med Bjørn Løvdøen og Roald Evensen lager han bok om Velferdens 70 år lange historie.**

**KARI STAUTLAND,**  
Redaktør Navigare., Sjøfartsdirektoratet

**S**tatens velferdskontor for handelsflåten ble etablert som egen enhet under det som het Departementet for utenrikske saker, handel, sjøfart og industri mars 1947. I oktober kommer boken som skal presentere sjøfolkenes egne minner fra Velferdens rikholdige historie.

– At boken kommer i jubileumsåret er egentlig tilfeldig, men det passer veldig fint. Det å lage bok om Velferden er noe Roald Evensen og jeg har snakket om lenge. Det viste seg at Bjørn Løvdøen gikk med de samme tankene, og i februar i år hadde vi tre oppstartsmøte, forteller Eriksen. Løvdøen og Eriksen har begge arbeidet i Velferden, mens Evensen er pensjonert sjømann og frilansjournalist.

## VIKTIG SJØFARTSHISTORIE

Trekløveret jobber nå på spreng for å samle inn materiale til boken, som blant annet skal inneholde sjøfolkenes egne fortellinger.

– Se på dette bildet fra «Vi går om bord» med Erik Bye fra 1962! Vinnerne av «Neptunia-den», som var sjøfolkenes idrettskonkurranse er invitert som gjester. Kjempeartig, sier Eriksen. Han har tilbragt flere arbeidsdager ved Sjøfartsdirektoratets hovedkontor, der han tråler arkivet i jakten på historiske blinkskudd. Bildene som finner veien fra arkivet til scanneren viser litt av den omfattende aktiviteten Velferden bedrev i glansårene.

– Dette er en svært viktig del av Norges sjøfartshistorie. Etter krigen var skipsfarten et av de viktigste bena Norge hadde å stå på, og sjøfolkenes velferd og helse var veldig høyt prioritert politisk, sier Eriksen ivrig.



**SPENNENDE:** Terje J. Eriksen har tilbragt mye tid på å gå gjennom Sjøfartsdirektoratets rikholdige bildearkiv. – Her ligger det mye gull, sier han.

FOTO: TORBEIN K. GAMST/SJØFARTSDIREKTORATET

## AKTIVITETER VERDEN OVER

I storhetstiden ble det etablert norske velferdsklubber, sjømannshoteller og idretts-senter verden over. Sjøfolkenes helse skulle tas vare på, og kontakten med et norsk miljø skulle dempe hjemlengselen.

– På det meste var det vel rundt 35 norske velferdsstasjoner rundt om i verden, som for eksempel i Yokohama, Abadan, Cape Town, San Francisco og Vancouver. En del steder hadde man idrettsanlegg med både svømmehall, bowling og skytebaner, forteller Eriksen. I tillegg til idretten var distribusjon av

aviser, bøker og film en svært viktig del av aktiviteten til Velferden.

– Å få ut avisene har vært svært viktig. I tillegg lagde vi egne radioprogrammer for sjøfolk sammen med NRK, og vi hadde også Velferdens/NTBs faksavis, forteller Eriksen. Stortinget vedtok å avvike Velferdstjenesten for handelsflåten fra 1990. Samtidig ble det vedtatt å opprette fem stillinger i Sjøfartsdirektoratet slik at en omlagt velferdstjeneste for sjøfolk kunne videreføres og administreres av Sjøfartsdirektoratet, slik ordningen også er i dag.





# MODERN CLASS FOR SMARTER OPERATIONS

Today's market needs smarter solutions - and a smarter classification partner. Find out how our modern classification solutions can turn possibilities into opportunities - and make your operations safer, smarter and greener.

Learn more at [dnvgl.com/maritime](https://dnvgl.com/maritime)

# VIL REGISTRERE FEIL I NORSKE ELEKTRONISKE SJØKART (ENC)

Kartverkets web-tjeneste ENC Improver gjør at brukere av offisielle norske elektroniske sjøkart (ENC) enkelt kan gi tilbakemelding om feil og mangler i navigasjonskartene.

**TEKST: SISSEL KANSTAD**  
Kommunikasjonsrådgiver Kartverket

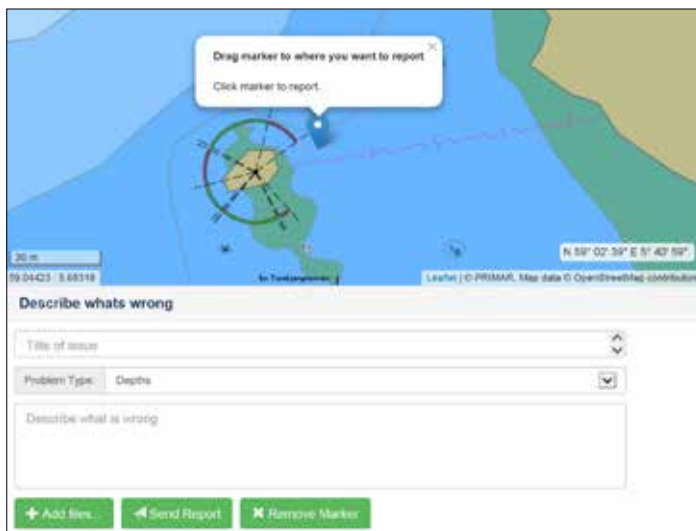
– Vi håper at verktøyet blir flittig brukt, og ser fram til å ta imot mange nyttig innspill, sier Gjermund H. Bakken, sjef for kartseksjonen i Kartverkets sjødivisjon.

## KLAR, FERDIG, SEND

Når ENC Improver er installert på datamaskin kan navigatøren enkelt sende inn sin tilbakemelding:

Navigatøren klikker rett i kartbildet i ENC Improver der problemet eller ønsket om endring ligger. Et enkelt tilbakemeldingsskjema fylles ut. Last opp eventuelle vedlegg. Send inn.

For å sende inn tilbakemeldingen er en avhengig av tilgang til internett.



**WEB-TJENESTE:** ENC Improver er tilgjengelig for alle som abonnerer på norske elektroniske navigasjonskart (ENC).

Foto: Kartverket



Alle brukere som abonnerer på de norske ENC-ene (som har en ENC-lisens) kan ta i bruk ENC Improver. Ta kontakt med din leverandør som vil sørge for å gi deg brukertilgang til ENC Improver.

## FUNKSJONER

I ENC Improver kan du peke i kart og beskrive avvik, angi posisjon, koordinater og beskrive avvik. Du kan også gi en generell tilbakemelding på norske ENC-er. Etter å ha sendt inn tilbakemelding kan du følge status for saken i web-tjenesten.

Los Svein Henning Waagene i Kystverket har sendt inn flere tilbakemeldinger til Kartverket via tjenesten ENC Improver.

– Tjenesten er enkel å bruke. ENC Improver har gjort det lettere og raskere å melde inn feil og mangler i sjøkartene, sier Waagene. Samtidig skulle han ønske mer utfyllende svar og status på tilbakemeldingene han sender inn. I dag får brukerne beskjed om at saken er registrert og tatt med videre, og etter hvert lukkes saken.

– Vi høster erfaringer og vil vurdere våre rutiner ved oppfølging av tilbakemeldingene i tjenesten, sier Bakken i Kartverkets sjødivisjon.



### BIDRA TIL BEDRE SJØSIKKERHET

Tidligere har de som seilte på ENC-er vært nødt til å sende inn tilbakemeldinger manuelt, forklare avviket eller feilen og deretter ta direkte kontakt med Kartverket via telefon, e-post eller fax.

– Det er nok ikke feil å anta at en så omfattende prosess kan ha ført til at flere har kviet seg for å melde inn feil og avvik i ENC-er fra Kartverket. Vi håper at ENC Improver gjør at alle som har mulighet til det, sender inn tilbakemelding via tjenesten, sier Bakken.

Han anbefaler alle ENC-brukere, registreringspliktige skip (regulert av SOLAS) og andre fartøy som har ECDIS om bord, om å benytte seg av muligheten til å melde inn feil, mangler og ønsker om forbedringer.

– Tilbakemeldinger fra brukerne er til hjelp i arbeidet med å holde ENC-ene mest mulig oppdatert, og er dermed et viktig bidrag for sjø sikkerheten til sjøs ivaretas, sier han.



### RASKERE OPPDATERTE KART

I tillegg til at det nå er enklere for brukerne å sende inn tilbakemeldinger, så er saksbehandlingen lettere og mer effektiv. Det fører igjen til at rettelser og endringene vil kunne komme mye raskere på plass i de elektroniske sjøkartene (ENC) enn før.



**SIKKER SEILAS:** –Tilbakemeldinger fra brukerne er med på å holde ENC-ene oppdatert, og er dermed viktige bidrag til sjø sikkerheten, sier Gjermund H. Bakken, leder for kartseksjonen i Kartverkets sjødivisjon. Foto: Kartverket

« Tilbakemeldinger fra brukerne er til hjelp i arbeidet med å holde ENC-ene mest mulig oppdatert, og er dermed et viktig bidrag for at sikkerheten til sjøs ivaretas



RS Sjøredningsskolen  
inviterer ledere og beslutningstakere innen  
offshore- og maritim virksomhet til seminar

## "I storm og stille"

- maritimt fokus på sikkerhet, beredskap og ansvar

istormogstille.no

**RS**   
SJØREDNINGSSKOLEN





# nordsjølekene

# nordsjølekene



nordsjølekene

eller ledig



## Effort and focus bring results

The Norwegian Maritime Authority keeps statistics on marine accidents. The accidents are registered as shipping accidents or work incidents on board ships. The number of accidents varies somewhat from year to year. Since 2006 we have seen a general increase in registered shipping accidents, but the number has decreased substantially this past year. The long-term trend is clear: The accidents are less serious and the number of fatalities is reduced. In other words, it has become safer to work onboard Norwegian ships. Efforts to prevent accidents have given results.

A few years ago, we experienced a considerable increase in so-called contact damages. Accidents involving ships running into bridges or quays. The results for ferries were especially bad; passenger injuries, damage to cars, damage to ferries, smashed up ferry quays and cancellations. Now the trend has turned and the number of such incidents has been substantially reduced. This is not coincidental. The ferry shipowners, both individually and in cooperation, have through goal-oriented focus and effort, managed to turn the trend. The result being not only fewer accidents, but also that the ferries manage to keep to their schedules – giving the shipowners a better reputation and economy.

The general development and the ferry-example show that it is possible to reduce the number of accidents and unwanted incidents. It is important that we learn both when something goes wrong, but also when positive things happen. Focus brings results.

Even though we are heading in the right direction, we still have a ways to go before it is just as safe to work at sea as it is to work on land. The number of accidents are still too high. Too many people get hurt or at worst, lose their lives. The work to reduce the number of accidents even further must therefore continue.



*Olav Akselsen*

*Director General of Shipping and Navigation*

The reason for establishing the Norwegian Maritime Authority in 1903, and the main reason for its existence today, is mainly the same. Our job is to reduce the number of shipping accidents and improve safety at sea. We are at work on different fronts to achieve this. For instance, the Norwegian Maritime Authority carries out inspections of records on newbuildings and reconstructions, do periodic inspections, certifications and audits, develop rules and regulations and work to change attitudes.

The work of the Norwegian Maritime Authority is important for the safety at sea, but the industry itself is nevertheless the most important participant in the work to further decrease the number of accidents.

Our investigations show that accidents are often caused by the shipowner's lack of safety management. The Norwegian Maritime

Authority therefore finds it important to remind the shipowners of their own responsibility to carry out systematic work to prevent accidents from happening.

The International Safety Management Code (ISM) is a good tool to achieve this. The code encourages you to think about all aspects of the operation, both onboard the ships and in the organisation on shore, and to have a management system for health, environment and safety.

From 1 January 2017 a new regulation on safety management onboard smaller vessels entered into force. "Regulation No. 1770 on safety management for small cargo ships, passenger ships and fishing vessels, etc." has been prepared in close cooperation with the industry.

The Norwegian Maritime Authority would like all shipowners to succeed in their work to get such a system into place, as well as compliance with the system. Therefore, we have prepared guidance material with good examples of how this can be done. The Norwegian Maritime Authority also offers counselling, support and risk assessment tools for those who are interested.

In order to keep up the pressure on safety and safe operation, we have decided to keep safety management as our focus area also in 2018, with a special focus on the smallest vessels.

ENGLISH TRANSLATION FROM PAGE 6-9

# Suspected of illegal export of waste: Tide Carrier – stranded in Norway indefinitely

The Tide Carrier was probably headed for scrapping on a beach in Pakistan. Due to an engine breakdown off Jæren and several reports to the police, however, the ship – now named Harrier – is still anchored in a remote fjord on the south coast of Norway. For the first time, the legislation on export of waste has been applied to a vessel.

BY: STEINAR HAUGBERG, Communications adviser, NMA



In April, the Norwegian Environment Agency reported both seller and buyer of the ship to the police for violation of the legislation on export of waste. The export of waste from Norway requires consent from both export and import countries, which is seldom granted.

“We suspect that it has been the intention of both former and present owners to scrap this ship in Pakistan. They do not have permission to do that. We wanted to stop the ship in order to prevent the export of hazardous waste that could cause environmental damage to other countries. It is important, not least for the sake of general prevention, to prosecute this case,” said Ellen Hambro, Director General at the Norwegian Environment Agency, as the case was reported to the police.

On 1 January 2015, the maximum sentence for illegal transboundary movement of waste was increased. Whereas illegal export of waste was previously liable to fines only, the maximum sentence is now a maximum imprisonment of two years in addition to fines.



Due to rough seas and impacts against the seabed, the ship's interior appeared chaotic when the NMA's surveyors boarded the ship after the breakdown.

Photo: Ragnar Lind / NMA

“This amendment also implies that attempts to move waste across borders without permission are subject to penalty. Without this amendment, it would have been difficult to prosecute this case today,” Hambro said.

The police investigation of the registered owner Julia Shipping Inc. and the former owner Eide Marine Eiendom AS is ongoing. Until the ship's status is settled, the vessel will be anchored in the Spindfjord between Farsund and Lyngdal. The crew has been on board since early January 2017, and at the time Navigare went to print, the vessel was in “hot lay-up” with auxiliary engines running and a crew of about 10 persons on board. In the Spindfjord, the 262-metre-long ship towers above recreational craft and private homes while the crew awaits a decision.

## The rescue service was not notified

On 21 February this year, as the Indian captain Farmanali N. Modak ordered the ageing cargo ship Tide Carrier to set sail, the intention was most likely to head to the ship-breaking yard on Gadani Beach in Pakistan. After having been laid up for almost 10 years, the ship departed from Høylandsbygd in Kvinnherad, headed through the Bømlafjord and passed off the coast of Karmøy. In the evening, they anchored outside Feistein Lighthouse at Jæren to carry out scheduled maintenance.

The timing could not have been worse. After a period of fair weather, the weather forecast warned of strong to near gale force winds in the southwest of Norway. Just a few hours after anchoring, the wind picked up and the anchors started to drag. The crew managed



On 22 February this year, the Tide Carrier almost ended up on the shore off Sele at Jæren. Diving examinations revealed that the ship had stranded with such an impact on the sandy bottom that there were large rifts in the hull.

Photo: NTB/Scanpix

to start the main engine, but it stopped again. The Norwegian Maritime Authority's port State control after the breakdown found that the incident was probably caused by old lubricating oil and clogged oil filters in the main engine.

During the night and morning of 22 February, the crew repeatedly made desperate attempts to get the main engine started again, but to no avail. The weather caused the ship to drift closer and closer to land. Just a few hundred metres from the foreshore, the crew succeeded in stopping the ship by means of the anchors. The ship's crew did not report the emergency. However, the radar of Kvitøy Vessel Traffic Services Centre (Kvitøy VTS) indicated that the ship was adrift, which was reported to the Joint Rescue Coordination Centre of Southern Norway.

In the rescue operation initiated by the Norwegian Coastal Administration, tugs were dispatched to secure the ship with tows in addition to the anchors. One member of the crew had sustained a fracture and was evacuated from the ship by helicopter. The ship had more than 660 cubic metres of heavy fuel oil and diesel on board, and for that reason, the Norwegian Coastal Administration also implemented emergency measures in the event of oil



leaks. Oil spills on the vulnerable beaches of Jæren with their rich bird life is a dreaded scenario, but no leakages were observed.

The anchors of the Tide Carrier kept the ship in position overnight, barely 100 metres from land. On Wednesday 22 February, the ship was towed to a vacant berth in Gismarvik in Tysvær. There, it stayed for five months while Norwegian police and supervisory authorities tried to reveal what the ship contained, and what the purpose of the ill-fated voyage had been.

### One-way voyage insurance

A ship that breaks down or is involved in a serious incident in Norwegian waters, will be visited by surveyors from the NMA. For the Tide Carrier, flying the flag of the Comoros, this implied that the NMA carried out a port State control (PSC). However, when the NMA's surveyors boarded the ship on 23 February, it was impossible to complete the inspection. The rough weather had caused disorder and damage to the interior. Only after several days of clean-up, it was possible to reach the area that was to be inspected.

The inspection revealed a number of technical deficiencies and nonconformities that resulted in orders to rectify. More severe, nevertheless, was the discovery of documents on board revealing that the ship had been issued an insurance policy for a one-way voyage defined as a "breakup voyage". The destination stated in the policy was the

ship-breaking yard on Gadani Beach. Moreover, the flag state the Comoros could not confirm that the Tide Carrier was registered in the Comorian ship register. This meant that the NMA could not accept the ship's certificates issued by the classification society Union Marine Classification Society on behalf of the Comoros. The NMA reported the findings to both the marine police investigation unit and the Norwegian Environment Agency.

In Gismarvik, the ship operating company, Nabeel Ship Management in the United Arab Emirates, worked hard to repair the damage to the ship. The registered owner Julia Shipping Inc., a mailbox company on the Caribbean island of St. Kitts and Nevis, re-registered the Tide Carrier from Comoros to Palau. At the same time, they tried to convince Norwegian authorities that they did not intend to scrap the ship. They claimed that the ship was headed into dry-dock in Oman for maintenance and further operation under a charter-party in Nigeria. The ship was also re-named to Harrier.

On 30 March, the Norwegian Environment Agency arrived in Gismarvik to carry out an inspection together with the NMA. This inspection resulted in a prohibition against exporting the contents of the seven fuel tanks containing unidentified liquid waste, as well as a prohibition against exporting the ship as waste. A few weeks later, Julia Shipping Inc. lodged an appeal against the decision with the Ministry of Climate and Environment through

their Norwegian lawyer. At the beginning of July, the appeal was rejected by the Ministry. The reason for this was that a number of documents confiscated by the police showed that the ship was on its way to be scrapped.

Furthermore, in June, the registered owner, the operating company and the captain of the ship were reported to the police by the Norwegian Coastal Administration. It is the opinion of the Norwegian Coastal Administration that the owners and crew did not do enough to prevent pollution from the ship before and during the voyage, which is in violation of the Pollution Control Act.

Must be scrapped in an OECD country

The outcome of the police investigation of the report will determine whether charges will be pressed against the current and former

## Roles and tasks

The police: Conducts investigations into violations of Norwegian legislation, either on own initiative or following a complaint.

The Norwegian Coastal Administration: Responsible for preparedness against coastal pollution and the coordination of measures such as rescue operations to prevent such pollution.

The Norwegian Environment Agency: Manages Norwegian environmental legislation and sees to the compliance with the legislation.

The Norwegian Maritime Authority: Supervisory authority for ships flying the Norwegian flag as well as foreign ships operating in Norwegian waters. Carries out port State controls of foreign ships and cooperates with a number of other member States of the Paris MoU on the follow-up of ship inspections.

### fakta:

### Tide Carrier/Harrier

**Deadweight tonnes: 40,796**  
**Length: 262 metres**  
**Width: 32 metres**  
**Year of construction: 1989**  
**Flag: Palau**  
**Type of vessel: Cargo ship**  
**Former names: Ernesto Che Guevara (1989-1996)**  
**Gaysin (1996-1998)**  
**Hickory (1998-2007)**  
**Eide Carrier (lay-up 2007-2017)**

(Sources: MarineTraffic.com and Wikipedia)



ENGLISH TRANSLATION FROM PAGE 6-9

owners of the ship, and a possible charge will not be brought before the court in the near future.

However, the legislation regulating the transport of waste across national borders allows for ship-breaking at approved recycling facilities within the OECD area. That implies that the Harrier could be scrapped in Europe or in industrialised countries in both Asia and North America. In order to do that, the owners of the Harrier must apply for permission to export the ship to an approved recycling facility.

The registered owner and the operating company owe significant amounts of money in Norway. The costs of the government-financed rescue operation have been cautiously estimated at NOK 2 to 3 million, and the private berth rental and towing of the ship to Gismarvik and further on to Lyngdal also cost between NOK 2 and 3 million. It is difficult to get an accurate picture of whether the companies also owe money to others in Norway.

The Norwegian Maritime Authority will follow up findings from inspections on board that are not included in a possible charge from the police. These will be considered for issuance of a violation fine under the Ship Safety and Security Act. It could, however, be a long time before the Tide Carrier/Harrier is a closed chapter for Norwegian authorities.



**GADANI BEACH:** Satelittfoto viser vrakede skip langs stranden i Gadani Beach, Pakistan.

SATELITTFOTO: GOOGLE MAPS



**KART:** I Spindfjorden, mellom Farsund og Lyngdal, ligger Tide Carrier/Harrier i påvente av en avgjørelse fra norske myndigheter.

## Breaking up ships in Asia

The demolition of discarded ships on beaches of India, Pakistan and Bangladesh – so-called “beaching” – has a long history. Ships are purchased by cash buyers before they make their last voyage right onto a beach, where low-paid workers await without protective equipment, their cutting torches at the ready, in order to dismantle the ships by hand, bit by bit. Injuries and fatalities often occur, and there is a high risk of environmental poisoning and health impacts to the workers involved in the ship-breaking activities. According to a report from the NGO Shipbreaking Platform, a global coalition of organisations, 668 of a total of 862 vessels scrapped in 2016 ended up on the beaches of South Asia.

According to the NGO Shipbreaking Platform, the usual practice of the largest buyers of ships headed for dismantling has been simple: A controlling company is established as a mailbox company in a tax haven with less restrictive regulations and weak supervisory authorities. The purchase price – often corresponding to the steel value of the ship – is transferred from the controlling company to the seller. The controlling company then hires an operating company that has ISM responsibility and, in the sense of the law, is the owner of the ship. The ship is registered under a flag of convenience. The operating company hires crew from low-cost countries to prepare and sail the ship on its last journey.

In the case of the Tide Carrier, there is evidence that the crew had experience with this kind of voyage. Documentation also indicates that Julia Shipping Inc. is connected with Wirana Shipping, which specialises in cash purchases of discarded vessels for dismantling.

In order to prevent waste from falling into the wrong hands, comprehensive international legislation has been developed based on the Basel Convention on hazardous wastes, among other things to prevent waste dumping in developing countries. In the case of the Tide Carrier/Harrier, both the ship and the contents of seven fuel tanks with unidentified content are defined as hazardous waste and are thus subject to the Convention. If the ship were to be legally exported as waste, the owner would have had to apply for an export permission from Norway and an import permission from Pakistan. According to the Norwegian Environment Agency, such licences would not have been granted, neither by Norway nor Pakistan.

Focus area 2018:

# Safety management on smaller vessels

**A lack of operational work procedures and weaknesses in organisation, management and communication are often cited as causal factors in reports following marine casualties. In 2018, the Norwegian Maritime Authority' surveyors will therefore put special focus on safety management on smaller vessels, with the emphasis on operational conditions.**

In several of its investigation reports, the Accident Investigation Board Norway has noted the need for supplementary rules regarding safety management systems on vessels. The Norwegian Maritime Authority (NMA) believes that systematic safety management is a crucial instrument for preventing accidents. To highlight the importance of this, the NMA has chosen safety management with an emphasis on operational conditions as the focus area for 2018.

The term 'operational safety' is understood to mean safety related to vessel operations that are regarded as high risk.

Greater focus on safety culture and safety management systems and less detailed controls in our supervisory work are also in keeping with international developments.

## Why operational safety?

Capsizing and falls overboard are important risk factors on smaller vessels. These incidents typically occur in connection with vessel operations in which a worker moves towards the outer edge of the vessel – for example, during towing, anchoring, loading and unloading with a crane, fishing with trawl nets, etc.

The new Regulations on safety management for small ships require general emergency preparedness plans to be in place and risk assessments to be conducted.

During 2018, the NMA will conduct inspections to check whether incidents that are historically important risk factors have undergone a risk assessment and have been included in the safety management system on board the vessels.

## Systematic efforts

Safety management entails establishing a system to achieve and maintain a high level



**IMPORTANT:** Systematic safety management is a crucial instrument for preventing accidents. To highlight this, the NMA has chosen safety management with an emphasis on operational conditions as the focus area for 2018.

PHOTO: NAR HAUGBERG/NMA



of safety so that risk can be more easily controlled. Simply put, it is about improving the end result by laying the proper groundwork. Operations can be made safer and more effective by developing an organisational structure where management, planning, allocation of responsibility, routines, procedures and resources are described. Working systematically with this and learning from one's own and others' experiences will in time create a good safety culture on board. To continually improve safety management, unwanted incidents must be reported and followed up systematically, and the system itself must be evaluated on a regular basis.

### How to successfully establish a safety management system

The safety management system must be adapted to the company and its activities. This is why it can be wise to begin with a specific description of the company's main activities, including the number of employees, work duties, equipment and materials. It is critical that workers on board vessels are given ownership of the system. It can be beneficial for the individual procedures to be written by the personnel who perform the specific work duty as part of the day-to-day operations; they are the ones who are most familiar with the work. Then there must be a check to ensure that the procedures meet existing regulatory requirements and that they do not conflict with other rules within the system.

The NMA has observed that there is an entrenched belief in some parts of the industry that a safety management system must, by definition, be an extensive, cumbersome system. This is not the case. The challenge often lies in making the system as simple and easy-to-understand as possible. In other words, the system must be directly aimed at preventing injury to people and damage to materials, facilities and the environment. The system should be easy to maintain and practical to use in day-to-day operations. If systems are too extensive, especially with regard to operational work descriptions, they can have the opposite of the intended effect.

The main parts of the management system should describe the principal activities, which often include:

- operational tasks
- maintenance

- internal and external communication
- risk assessment
- emergency preparedness
- resources and expertise
- non-conformance management
- document control
- quality control  
(evaluation and internal control)

Within each thematic area, there must be an assessment of whether an adequate description of how the activity is to be carried out, managed and controlled already exists. The final step is to check whether relevant regulatory requirements are covered in the procedures to ensure that the safety management system satisfies the minimum requirements of the regulatory framework.

### Regulatory framework

Safety management is by no means new to the industry. In a maritime context, the term is often associated with the International Safety Management (ISM) Code, which lays down overarching rules for the safe operation of ships. All vessels covered by the Regulations on safety management systems for Norwegian ships and mobile offshore units must comply with the ISM Code and carry a valid Safety Management Certificate. In addition, the Ship Safety and Security Act requires all shipping companies to establish a safety management system in the company's organisation and on board each ship, in order to identify and control risks and ensure compliance with the legislation and internal safety requirements. Vessels required to have an ISM system are also covered by a separate audit regime. At present, other vessels are also required to implement safety management in the company, even though they are not subject to the ISM requirement.

### Regulations as from 1 January 2017

A new set of regulations on safety management systems for small cargo ships, passenger ships and fishing vessels has been drawn up. These vessels are not required to have a safety management system in accordance with the ISM Code. The Regulations entered into force on 1 January 2017.

There are no requirements for certification or external audits, but shipping companies must conduct an annual evaluation of the

system. The NMA may conduct an unscheduled inspection of the safety management system to verify compliance with the requirements.

We view this as a joint project in which the industry and the NMA wish to share their experiences and play off of each other's strengths. The goal is to improve safety management and enhance the safety culture on board vessels. The NMA hopes that the requirements for a safety management system will result in fewer accidents and unwanted incidents. Greater overall control through improved safety management is also expected to enhance operational safety, efficiency and profitability.

Rooted in the company's management

There are some critical factors in the successful establishment of a safety management system. All levels of the organisation must be given the opportunity to contribute to the development of the system, and the company must commit to following the provisions laid down for the safety activities through a written description of procedures, responsibilities and reporting. Nonetheless, these efforts must begin with the company's management:

The management must develop a conscious strategy for implementing the system in the organisation and stimulate involvement in the issue.

They must set goals and ambitions for safety, and ensure that the necessary resources are allocated in order to achieve the goals.

The management must also ensure that the employees acquire sufficient knowledge about the safety efforts in the organisation and that they are familiar with the documentation describing responsibilities and procedures.

They must motivate employees to be sufficiently safety-conscious in their everyday activities, and facilitate continuous improvement and learning.

The management must help to create an environment in which employees can easily report unwanted incidents.

A high level of safety in the company begins with the management.



# Gathering the crew round the writing table to develop a new safety management system

Nordic Wild Fish quickly realised that creating a good safety management system would require everyone to be part of the team. The crew were therefore invited to gather round the writing table when they had some spare time. 'The new system works very well', mate Lars Hessen notes.



Almost exactly two years ago, Nordic Wild Fish, formerly known as Roaldnes, started working on a safety management system in line with the requirements of the International Safety Management (ISM) Code. The company is based on the island of Valderøya outside Ålesund, and with three fishing vessels – 'Roaldnes', 'Langenes' and 'Molnes' – has one of the country's largest trawler crews. The company decided to create its own safety management system instead of buying a ready-made version.

## New digital tool

The company's procedures were previously kept in an HSE folder, but now they want to start afresh, with digital tools.

'We started the process by gathering skippers and mates round the writing table during their spare time so we could do a risk assessment for every operation and every vessel. I was probably not very popular with the administration people at that time, but it was vital that everyone was involved in this from the start. After all, the skippers and mates are the ones who are most familiar with the operations', asserts Anders Bjørnerem, who is responsible for quality assurance in the company. He believes that involving the employees at an early stage is one of the reasons behind the success of the system.



'The attitudes of those who are going to use the system are very important. Without them on the team there would be no point in introducing something new', notes Bjørnerem. The result of the work is a computer program that generates automatic reminders for the crew of tasks that need to be followed up, such as health certificates, equipment certification or safety courses for the crew.

'The reminder system using the HSE folder worked fine too – the biggest difference is that now everything comes directly from the computer. Automatic alerts make things very easy', adds Captain Kjell Ove Solheim. Bjørnerem agrees.

'Our crew have extensive experience and are well qualified, but it was very useful to collate their qualifications and keep a record of them', he affirms.

## Pleased with the result

Even though a little extra effort was needed initially, they are glad they chose to create their own system.

'We have a small system compared to other companies, but we wanted to keep it simple.'

There are many shipping companies that have bought ready-made systems, but this can entail mounds of paperwork. Because we developed our system ourselves, we have managed to stick to a manageable format', asserts Bjørnerem. He is in no doubt that a good safety management system is a useful asset.

'For us, safety has always been the top priority, but it is nice to see things progress



in this area too', says Bjørnerem. 'The spinal reflex of a shipowner is probably that it costs money, but in the long term we will save money by having effective procedures', he adds.

## Much to gain from a good system

In June, the Norwegian Maritime Authority's inspector at the regulator's office in Ålesund, Anne-Marie Myklebust, conducted the first ISM audit at Roaldnes after it was subject to the requirement for a safety management system in line with the ISM Code.

'I believe that those who have put some effort into establishing an effective safety management system are already seeing the benefits, both financially and in terms of good routines', says Myklebust.

She points out that users can get an overview of a number of things from a single tool: when it is time to renew certificates, what dangers there are on board and what has been done to reduce them. Information is also given about the maintenance of equipment and technical systems, and when to carry out drills for emergency situations.

'In five years, it will be time to renew the safety management certificate – then we will see clear differences between those with an effective system and those who bought a system purely because it is a statutory requirement', claims Myklebust. She believes that a good safety management system will provide a safer working environment for many of those in the fishing fleet.

## MEPC adopted proposal initiated by Norway: **Deadlines adopted for the phase-in of the Ballast Water Management Convention**

In June, the IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC) adopted a compromise proposal submitted by Norway in cooperation with Brazil, Cook Island, India, Liberia and the United Kingdom. With that, final deadlines were laid down for the phase-in of the rules on ballast water management for ships.

The International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM Convention) entered into force internationally on 8 September 2017. At the same time, the new Norwegian Regulations on ballast water management became applicable. After several rounds of negotiations, the implementation schedule for the ballast water management requirements was finally laid down by the MEPC on 7 June.

Ships constructed on or after 8 September 2017 must comply with the requirements of the D-2 standard as of the date of entry into force of the Convention, whereas the phase-in schedule for existing ships will to a larger degree be differentiated. This ensures full global implementation of ballast water management systems by 8 September 2024.

For existing ships, the ballast water management requirements must be met by the first renewal survey of the IOPP certificate (International Oil Pollution Prevention Certificate) after 8 September 2017.

### The phase-in of the ballast water management requirements

- The phase-in of the requirements of the D-2 Standard is connected with the individual date on which ships must have ballast water management systems installed.
- Ships constructed on or after 8 September 2017 must comply with the requirement as of the entry into force of the Convention. This requirement has not been changed.
- Existing ships that have renewed their IOPP Certificate in the period between 8 September 2014 and 7 September 2017 must

comply with the requirements at the latest within five years after this renewal. Ships renewing their IOPP Certificate in the period 2014-2017 may not postpone the compliance date by renewing the IOPP Certificate before 8 September 2019.

- Ships renewing their IOPP Certificate on or after 8 September 2019 must comply with the requirement from this renewal date.
- Ships renewing their IOPP Certificate in the period from 8 September 2017 and 7 September 2019 must comply with the D-2 Standard by the next IOPP renewal.
- All ships must comply with the ballast water management requirements of the D-2 Standard by 2024.
- Ships not required to hold an IOPP Certificate must comply with the D-2 requirements by 8 September 2024.



**VIKTIG:** Ballastvannkonvensjonen trådte i kraft internasjonalt 8. september 2017. Da ble også den nye forskriften om håndtering av ballastvann gjeldende i norsk rett.

Illustrasjonsfoto: NTB/SCANPIX



## The executive director of the Statsraad Lehmkuhl Foundation: **Back where the adventure of a lifetime started**

**“It sounds like a bad cliché, but the Statsraad Lehmkuhl has in fact made me,” says Haakon Vatle. As a rootless student, he ended up on board the magnificent tall ship almost by chance. Since then, the sailing ship has been a recurring theme in the life of the 42-year-old, who was appointed executive director of the Statsraad Lehmkuhl Foundation in 2016.**

TEXT: **KARI STAUTLAND, EDITOR NAVIGARE**  
the Norwegian Maritime Authority

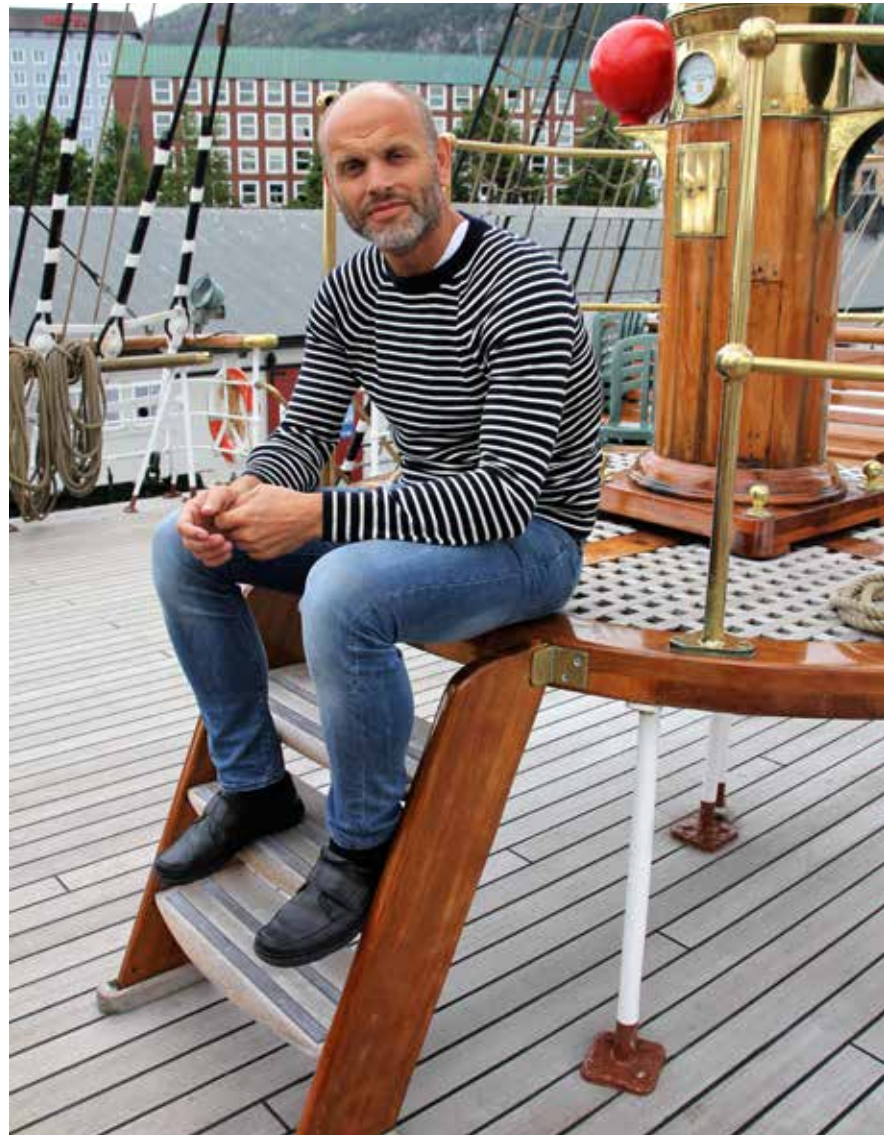
Haakon Vatle got goosebumps when he first embarked the Lehmkuhl. The year was 1996. The young, restless student had no clear plans for the future, and had heard that it was possible to serve the compulsory civilian national service on board.

“It was very overwhelming to go on board for the first time. So powerful. It is always fun to watch the new arrivals. Everyone has the same unforgettable experience,” says Vatle. For him, the meeting with the Lehmkuhl became a turning point in his life, which resulted in annual trips with the sailing ship the next nine seasons, where he combined sailing with teaching studies and a master’s degree in music. This was also the place where Vatle was introduced to what would become his number-one interest and second livelihood: the shanty music.

### **Enthralled by old shanty songs**

During his first year on board, he heard Captain Marcus Seidl sing shanties at the top of his lungs, and became instantly enthralled.

“I was studying music at the time, and figured that since Norway has been one of the largest seafaring nations throughout the ages, I would probably get to learn a lot about shanties in the primary music course. But alas. That got me a bit fired up. We had a 500 pages long rag about Norwegian and Sami folk music, but only a few paragraphs were dedicated to the shanties,” says Vatle. He therefore chose to write his master’s thesis on the subject, and in 2000, he founded the Storm Weather Shanty Choir together with five musicians from his birthplace Stord. Since then, the rock choir has enjoyed great success with tours in both the US and Japan.





ENGLISH TRANSLATION FROM PAGE 22-25

“We’ve been at it for 17 years, can you believe it? We used to refer to ourselves as Norway’s youngest and most badass boyband, but it might be time to change that. Perhaps we can say ‘previously known as Norway’s youngest and most badass boyband?’” Haakon Vatle laughs deeply, and talks enthusiastically about how important the shanties were for the operation of sailing ships. The smaller the crew on board, the more important the shanties were. The raw and powerful singing helped synchronise and economise efforts.

“They used the shanties to work rhythmically and efficiently. The singing also made the work more enjoyable and cheerful. A singing ship is a happy ship,” says Vatle, who describes the shanty singing as a barometer of satisfaction.

“It is still the same in all workplaces. If you hear whistling and humming in the corridors, it is a very good sign,” he says.

### Back where it all started

After nine seasons on board, he was drawn to new challenges, all with a common maritime denominator. Among other things, he was project manager for the Tall Ships’ Races arrangement in Bergen in 2014, and established the maritime music festival Stordfest, before he was put in charge of the Hanseatic Days in Bergen. Twenty years later, he is back where the adventure started, now as executive director with responsibility for following up the ship’s social mission and for achieving sustainable operation and financing.

“This is an immensely exciting and demanding job with a steep learning curve,” he ascertains, adding with a hearty laugh that the managing job he has now had for a year and half, is his first permanent position. The passionate 42-year-old does not doubt for a second that the 103-year-old steel barque still plays an important role in Norwegian shipping.

### Shaping the leaders of the future

“My mantra is that the Staatsraad Lehmkuhl is more relevant now than when she was constructed as a training vessel in 1914, with regard to creating leaders and shaping people. The Royal Norwegian Naval Academy has now used the ship for 17 years. They use it for three to four months of the year, and cross the Atlantic with cadets on board. When one of the world’s best naval academies chooses to use a sailing ship in their training, it is not for fun, they have a strict



budget to adhere to. They do it in order to promote leadership, teambuilding and seamanship,” says Vatle ardently. He refers to the fact that almost all the great seafaring nations have state-owned training ships that they use to train their navy, and adds that several nations are actually now constructing new sailing ships for such use.

“Peru has constructed a four-masted sailing ship for naval training purposes, and Germany is currently constructing a sailing ship that will be the most expensive in the world. This is not for fun,” says Vatle. He is clear as to what will be the main challenge in the years to come. The contract with the Royal Norwegian Naval Academy has ensured year-round operation of the ship. This is now threatened by a change in the education offered by the Norwegian Defence University College.

“It is difficult to arrange commercial cruises in the autumn and winter, and a lady like the Lehmkuhl will quickly wither away if she is laid up for several months of the year,” says Vatle, noting that several costly maintenance jobs are due for the German-built training ship.

“There’s also the environmental aspect, which is becoming increasingly relevant. Of course, sailing ships are environment-friendly from the outset, but we want to be top of the class. We are now considering opting for a hybrid solution, and we are also looking at the possibility of generating power with our propeller while we sail,” he explains.

“What is it like to operate a ship like this with regard to modern legislation and requirements?”

“It is very, very demanding. Fortunately, we benefit from close cooperation with both the Norwegian Maritime Authority and DNV GL when we work on restoration projects. I am lucky to have very competent people around me, both on land and on board,” says Vatle.

### Chasing new generations

In addition to the agreement with the Royal Norwegian Naval Academy, further development of the programme is on top of the priority list for the ship director. After taking over the helm, they have arranged several new theme cruises, such as Ski & Sail and sailing trips to the Træna festival.

“It is very important to me that we stay relevant, and reach new target groups and new generations. The Lehmkuhl is meant for everyone. On a voyage this spring, the youngest participant was 12 and the oldest 79. Age is not a hindrance,” says Vatle. For him, climbing 48 metres up a mast and feeling the wind blow is the ultimate sense of freedom. Just as awe-inspiring every time, even after countless trips with the Lehmkuhl.

“And I still get goosebumps every time the ship enters the Bergen harbour with cadets standing in the masts singing the ship to berth,” the ship director concludes.

**Ashlyn Michael Misquitta**  
*Sjøkaptein, M.V. Tamesis  
 of Wilhelmsen*



Name:

**Ashlyn Michael Misquitta**

Occupation:

**Master Mariner, M.V. Tamesis of  
 Wilhelmsen**

Age: **42 years ... young?**

Residence: **Pune, India**

Interests:

**Reading (especially history, sports  
 (with a fanatical love for football;  
 squash and tennis are other  
 passions), cooking (which I find  
 very therapeutic) and listening to  
 music (a hobby that I enjoy on a  
 daily basis).**

BY:

**Kari Stautland**  
*Editor Navigare,  
 Norwegian Maritime Authority*



### **- WHAT DOES YOUR JOB INVOLVE?**

Effectively running the ship on behalf of the owners, in a safe and efficient manner to ensure the cargo entrusted into our care arrives in good condition and on time.



### **- DESCRIBE A TYPICAL DAY AT WORK.**

In port, life can be terribly hectic due to the short turnaround times for vessels these days.

Life at sea, however, can be peaceful and beautiful ... weather permitting. A typical day involves work, inspections, liaising with owners, charterers, agents, etc., and getting inputs from Heads of Depts on the daily progress of the ship. I incorporate a daily exercise regime religiously, when possible. Evenings are generally relaxing, getting together with the officers or watching a movie in the day room.



### **- WHAT IS THE BEST THING ABOUT YOUR JOB?**

The constant change in scenario from day to day, which always throws up some challenges. There is also the fact that the work place is just a few minutes away. Not having to worry about traffic on the way to work every day is the cherry on the icing on the cake.



### **- AND WHAT ARE THE DOWNSIDES?**

Being away from my family is pretty much the biggest downside for me. Another downside is having to ride through rough seas when the weather gets really bad on transoceanic voyages, when we are as far away from Terra Firma as we can get. At times, that can be pretty scary.



### **- IF YOU HAD TO CHANGE CAREER, WHAT WOULD YOU CHOOSE TO WORK WITH?**

Well, writing and journalism has always been very tempting. So maybe, if I stumble upon a time machine, one day I might be sitting in your office asking someone else these questions.

# Focus area for port state controls in 2017 – Navigation

While the Norwegian Maritime Authority (NMA) conducts its annual focus area activities related to flag state controls, the Paris MoU authorities are conducting a separate campaign, known as the Concentrated Inspection Campaign (CIC). In 2017, the focus will be on safe navigation, including ECDIS. The campaign will be held in cooperation with the Tokyo MoU.

TEXT: ALFTORE SØRHEIM, NMA

The topics of the annual Paris MoU campaigns are based either on statistics that show a large number of deficiencies in an area that should be given additional focus or on new convention requirements that have entered into force relatively recently.

This year's campaign will be held from 1 September to 30 November. If the vessel undergoes a port state control during this period, the checklist will be reviewed by the inspector. The Paris MoU authorities publish the checklist in advance to give the industry time to prepare.

The NMA advises all Norwegian-registered ships calling at foreign ports to prepare for this year's campaign by reviewing the checklist on the following page.

## Satisfied with the outcome from 2016

In the period from 1 September to 30 November 2016, port state inspectors within the Paris MoU area carried out a CIC relating to the Maritime Labour Convention (MLC). The purpose of the campaign was to verify that the working and living conditions on board vessels

comply with the convention, and in so doing raise awareness of this issue.

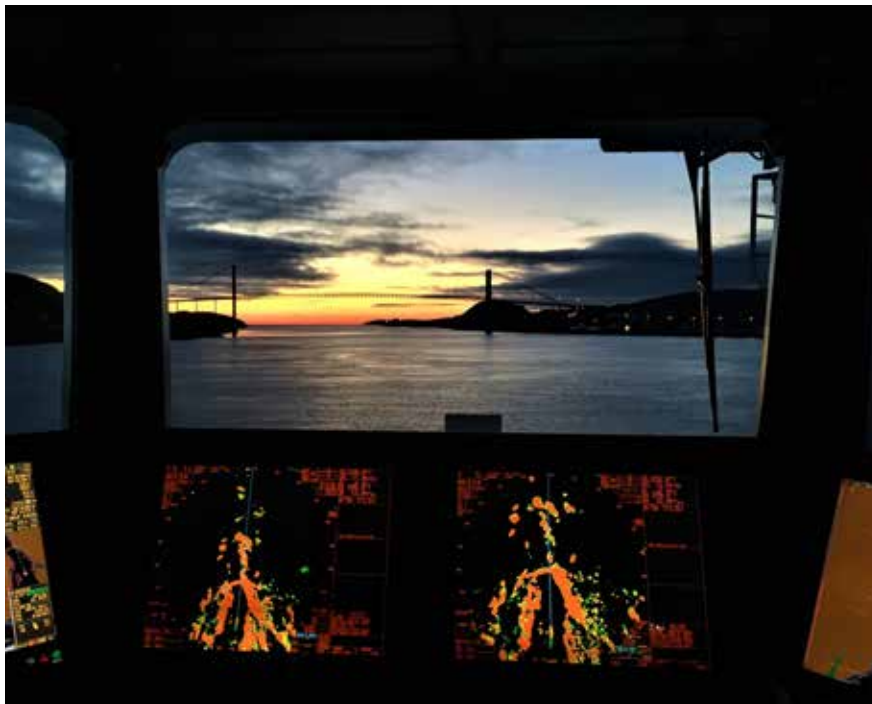
'Good working and living conditions on board vessels have a positive impact on the crew's attitude towards safety. This is why the MLC will always be an important focus area. All in all, the Paris MoU authorities are satisfied with the outcome,' says Secretary General Richard Schiferli in a press release.

A total of 3,674 surveys were completed for the CIC during normal port state inspections. The campaign resulted in 42 detentions (1.1%) related directly to requirements under the MLC. The results are positive with regard to certificates that confirm health-related suitability for service (98.2%), verification of reports from vessel interior inspections (98%), food and provisions (97.4%) and establishment of safety committees (99.1%).

## Lacked approved employment contracts

Less positive are the results for whether seamen's employment contracts satisfied the minimum requirements (6.5%) and for availability of complaint procedures on board vessels (5%).

A majority of the 3,674 vessels inspected under the CIC were cargo ships/multi-use ships with 1,062 inspections (28.9%) and bulk carriers with 789 inspections (21.5%). The flag nations that dominated among the 3,674 CIC inspections were Panama with 433 inspections (11.8%), Malta with 328 inspections (8.9%) and Liberia with 314 inspections (8.5%).



**NAVIGATION:** Paris MoU have chosen "safe navigation" as the focus area for this autumn's inspection campaign.

Photo: Martha Eidsnes



## The Norwegian International Ship Register (NIS): **23 new registrations**

From the middle of April to the middle of August, twenty-three new vessels with a total gross tons of 325 015 entered the NIS. Three of the vessels were newbuildings, twelve second-hand vessels changed flag from foreign registers and the rest were transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

### **TONE OLSEN RISNES**

department of Ship Registration, NMA

#### **VESSELS REGISTERED IN THE LAST HALF OF APRIL**

**LATU3 - NORDSTJERNEN.** 2 191 GT passenger-/ cargo vessel transferred from the NOR.

**LCBN3 - SIEM GARNET.** 7 473 GT supply vessel transferred from the NOR.

#### **VESSELS REGISTERED IN MAY**

**LAVT7 - BOW ARCHITECT.** 18 405 GT chemical tanker transferred from Panama.

**LAZL7 - CLIPPER FREEPORT.** 46 120 GT LPG tanker. Newbuilding not registered before.

**LALM3 - NORMAND SIRA.** 3 131 GT supply vessel transferred from NOR.

**LEIF3 - SPITSBERGEN.** 7 344 GT passenger vessel transferred from NOR.

**LACM8 - VESTLAND ARTEMIS.** 4 344 GT offshore vessel transferred from NOR.

**LJMX3 - VIKING SAGA.** 498 GT well boat transferred from NOR.

#### **VESSELS REGISTERED IN JUNE**

**LACQ8 - BOW COMPASS.** 19 440 GT chemical tanker transferred from Panama.

**LACU8 - EDDA FJORD.** 6 643 GT construction vessel transferred from the Marshall Islands.

**LACT8 - HAGLAND CHIEF.** 2 984 GT cargo vessel transferred from the Netherlands.

**LACL8 - IMPERATOR.** 2 446 GT bulk carrier transferred from the Bahamas.

**LNJM3 - ISLAND CONDOR.** 5 068 GT construction vessel transferred from the NOR.

**LAZD7 - LENA KNUTSEN.** 90 031 GT oil tanker. Newbuilding not registered before.

**LAWO7 - SULA.** 2 449 GT bulk carrier transferred from the Bahamas.

#### **VESSELS REGISTERED IN JULY**

**LACB8 - BELITA.** 34 164 GT cargo vessel transferred from Panama.

**LADE8 - BOW NEON.** 17 139 GT chemical tanker. Newbuilding not registered before.

**LADA8 - GLORY ATLANTIC.** 12 047 BT bulk vessel, cement transferred from Singapore.

**LADB8 - GLORY OCEAN.** 10 337 GT bulk vessel, cement transferred from Singapore.

**LADC8 - GLORY PACIFIC.** 10 508 GT bulk vessel, cement transferred from Singapore.

**LADD8 - GLORY RIVER.** 12 047 GT bulk vessel, cement transferred from Singapore.

**LAC08 - ISLAND CROWN.** 5 840 GT construction vessel transferred from the Bahamas.

**LALC3 - TROMS CASTOR.** 4 366 GT offshore vessel transferred from the NOR.



The chemical tanker «Bow Neon». Newbuilding registered in July.

Credit: Ian Shaw / Odjell

ENGLISH TRANSLATION FROM PAGE 36

## The Norwegian Ordinary Ship Register (NOR): On steady course forward

Neither spring nor summer slowed down growth in the register. The continuous registration of new vessels resulted in an equivalent high number of changes of ownership and mortgaging.

### STONE OLSEN RISNES

Senior Adviser, The Norwegian Maritime Authority



All Norwegian owned vessels 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

336 new vessels were registered from mid-April until mid-August this year, 41 more than during the same period last year. Due to continued quality assurance and

updating of the register, the number of deleted vessels is still unusually high with 166, as compared to 188 during the same months in 2016.

Despite the high number of deletions, the NOR experienced a net increase of 200 and counted as many as 19 649 vessels with a total gross tonnage of 3 625 608 by the middle of August.

The merchant fleet remains stable and is currently made up of 882 vessels with a total gross tons of 1 984 244, 180.

### VESSEL TYPES

During the course of the spring- and summer months, 215 new pleasure crafts, 81 smaller workboats and 38 fishing vessels entered the NOR. The remaining 70 new registrations consisted of, among others, tugs, supply- and cargo ships, passenger vessels, well boats, barges and mobile units.



# Lifestyle – a private matter?

If you become ill or injured, it is understandable that this may be of concern to your doctor and seafarer's doctor. Should your lifestyle also be a matter of concern to the seafarer's doctor?



Many people probably consider it a private matter how you as an employee choose to spend your free time, and therefore think that your lifestyle should not be of any concern to your employer or doctor unless you feel you have a problem and want to seek help. It is well known that there are certain health requirements that must be met before you may work at sea. The purpose is to protect you and others on board, and to ensure safe operation of the vessel.

The Regulations on medical examination include requirements related to hearing, physical functional ability and body weight. There are also requirements regarding alcohol and drug abuse. These are topics to be brought up by the seafarer's doctor, and it may be of interest to the employer. Your lifestyle is up to you, and your choices can affect whether the health requirements for persons working at sea are fulfilled. It is up to the seafarer's doctor to assess whether the health and functional requirements have been met. The employer is responsible of ensuring that you hold the required certificates. Section 6 of the Regulations on medical examination sets out that "the company or the master shall demand a new medical certificate if it is likely that the employee no longer satisfies the regulatory health requirements".

## Noise exposure

Noise may cause hearing loss due to damage of the inner ear. The degree of vulnerability to noise damage and hearing loss varies from person to person. The Regulations on medical examination lay down hearing requirements, and noise damage may lead to non-compliance with health requirements. Examples of typical environments with hazardous noise levels are concerts, work with noisy equipment, fitness centres and noisy hobbies, such as playing in a band or an orchestra. Many people are also exposed to noise at the workplace.

It is important for you to take precautions in order to protect your hearing when exposed to noisy environments. There are different

types of hearing protection suitable for various tasks. Norwegian Health Informatics has a useful website on preventing noise damage.

## Physical activity, obesity and overweight

For most people, keeping fit by regular exercise is a valuable investment. The Regulations on medical examination lay down requirements related to adequate physical functional ability. There are requirements for satisfactory mobility, stamina and perseverance in order for you to be able to carry out your tasks both during ordinary operation and in case of emergency. You are also required to be physically capable of saving yourself in the event of an emergency.

Obesity and overweight could result in health requirements not being met. If you are overweight, it might be close to impossible for others to move you if you become ill or injured in a way that makes you helpless. The helpers may suffer injury due to your excess weight. Excess weight may also cause challenges connected to the use of means of escape.

Excess weight over time is associated with a higher risk of developing obesity-related conditions such as diabetes, hypertension, cardiovascular diseases and musculoskeletal disorders. These are all conditions that may lead to non-compliance with health requirements.

## Smoking and alcohol

Smoking is in principle a personal choice, as long as your health is otherwise good. Smoking alone does not affect compliance with health requirements. Nevertheless, smoking increases the likelihood of illnesses that may lead to health requirements not being met.

Use of alcohol is, of course, allowed during your free time. Abuse of alcohol, however, even if this occurs during off-duty periods only, is not compatible with work at sea pursuant to the Regulations on medical examination. There is a blurry line between use and abuse of alcohol, and it may be difficult for you to assess whether your alco-



hol consumption has reached a level where it could be characterised as abuse. Comparing your consumption with the consumption of other people is not always a good indicator for determining whether your use of alcohol is within an acceptable level.

It is not easy to determine for yourself whether you have an alcohol abuse problem. Friends, family, colleagues or other people in your life are likely to be the first to notice signs of potential abuse. If your use of alcohol has had negative effects on your environment, there is reason to suspect abuse.

## Other drugs

In Norway, all use of illegal drugs is defined as abuse, and any such abuse is considered non-compliant with the health requirements. This also applies if the use takes place during your free time and off-duty periods. If the seafarer's doctor finds cause for it, he or she may carry out lab tests to determine whether drugs have been taken. After taking drugs, it may take a long time before the tests are negative.

Cannabis is mentioned specifically since its use is widespread. The use of cannabis is incompatible with work at sea, even if you use it only occasionally during off-duty periods. If you want to work at sea, you must stop using illegal drugs and, if necessary, seek help to end the abuse if you find it difficult to do it on your own.

## Make clever choices

It is mostly a personal decision how you choose to live your life. Still, compliance with the health requirements is a condition for working at sea. How you choose to live your life can therefore be crucial. It is wise and necessary to make conscious choices in life if you want a long career at sea.



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 Kveldulvsonsgt. 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, 9150 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: Steinar Haugberg, Sjøfartsdirektoratet

ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF: Dag Inge Aarhus  
REDAKTØR/EDITOR: Kari Stautland  
OVERSETTERE/TRANSLATORS: Eva Thomsen, Merete Løberg,  
Bjørn Rossebø og Rolf O. Hoderham.

ANNONSE/ADS: HS Media  
Telefon: 62 94 10 39  
E-post: hsmedia@hsmedia.no  
Annonse selger: Tor Gunnar Schøyen Aasnes  
Mobil: +47 95 24 08 15  
E-post: taa@hsmedia.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: Skipsfører, eller andre som mottar bladet, oppfordres til å la det sirkulere blant besetningsmedlemmene.

SJØFARTSDIREKTORATET:  
Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A  
Postadresse/Postal address:  
Postboks 2222, N-5509 Haugesund  
Telefon: 52 74 50 00 Telefaks: 52 74 50 01  
E-post: postmottak@sjofartsdir.no  
Internett: www.sjofartsdir.no  
Bestilling av bladet rettes til postmottak@sjofartsdir.no i Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 11.05.2017

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.

# MINIMIZE WEIGHT



INSULATION INVENTED  
FOR MARINE/OFFSHORE



Metro Branding

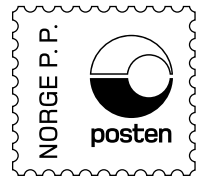
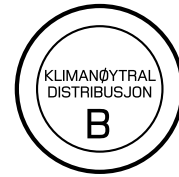


## GLAVA® LØSNINGER FOR MARINE/OFFSHORE

Det handler ikke bare om isolasjon mot temperatur, lyd og brann i et av verdens barskeste miljøer. Det handler også om å velge løsninger som holder vekten på et minimum – verdifull vektbesparelse som gir fordeler både i konstruksjons- og driftsfase. Det handler om GLAVA® Lightweight Insulation.



For norske forhold



## MARITIME KURS FOR JOBB OG FRITID

RS Sjøredningsskolen har en komplett kursportefølje rettet mot både seilende sjøfolk, rederi og landorganisasjon og andre aktører innenfor den maritime næringen.

I tillegg til de yrkesrettede kursene har vi det senere året også satset mot fritidsmarkedet, og har som ambisjon å kunne tilby kurs i dette segmentet over hele landet.

Som totalleverandør tilbyr vi gjerne vår fagkunnskap i forbindelse med rådgivning og konsulenttjenester, og våre dyktige medarbeidere er også eksperter på skreddersøm og pakkeløsninger.

RS Sjøredningsskolen er sertifisert av Bureau Veritas Certification og godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Alle kurs leveres i henhold til STCW 2010 utgaven og godkjente nasjonale emneplaner.

For yrkesmarkedet tilbyr vi blant annet:

- Grunnleggende og videregående sikkerhetsopplæring
- Oppdateringskurs for mannskap og offiserer
- Oppgraderingskurs for offiserer uten seilingstid
- Sertifikatprøve for offiserer som ønsker å få tilbake sine sertifikater (med forkurs)
- Hurtigbåtkurs (grunnkurs/oppdatering)
- ECDIS og AIS
- Bridge og Engine-room Resource Management
- Høyspentkurs for maskinister og elektrikere

For fritidsmarkedet tilbyr vi blant annet:

- Maritim VHF-kurs (SRC)
- Båtførerprøven
- Praktisk utsjekk ICC
- Fritidsskipperopplæring (D5L)
- Nattnavigasjon

**For full kursoversikt se våre hjemmesider:  
[www.sjoredningsskolen.no](http://www.sjoredningsskolen.no)**

