

NAVIGARE

Byr på nye digitale tjenester

side 10

**Møt den nye lederen i
rederiforbundet**

side 36

Articles in English

pages 54-65



BLI MED VERA PÅ TILSYN

SIDE 24-27



MED BAUGEN MOT FRAMTIDA

Vi i Fjord1 er teknologioptimistar, og vi jobbar dagleg med nybygg i verdensklasse. Fjord1 har gjennom nye anbudskontrakter ein leiande posisjon innanfor det grønne skiftet i ferjenæringa.

I løpet av dei neste åra skal vi bygge minst 20 nybygg basert på lav- og nullutsleppsteknologi. Vi i Fjord1 tek samfunnsansvaret på alvor, og vi er stolte av å vere den største og leiande leverandøren av ferjetenester i Norge, med hovudtyngde på Vestlandet.

Med fokus på sikkerhet, gir vi vore reisande ei trygg, miljøvennleg og forutsigbar reise. Fjord1 er ein kompetansesarbeidsplass, og vi har stadig behov for ny kompetanse til spennande stillingar til sjøs, og ved kontora i Florø, Bergen og Molde.

VÅRE VERDIAR:

STOLTE • OPNE OG ÆRLEGE • PÅLITELEGE
GODT HUMØR • TEAMÅND • LØNSAME

INNHOOLD



SIDE
24

At Vera Dahl skulle til sjøs, har ho visst sidan barneskulen. Kanskje ikkje så rart, sidan ho var med på utanriksfart allereie i mammas mage. No ventar eit nytt liv på land for Sjøfartsdirektoratet sin nytilsette inspektør.



SIDE
22

Vil bygge cruiseskip med hydrogendrift



SIDE
39

Rederi med aktivitetsfokus



SIDE
36

Portrettintervju

SIDE
14

Min arbeids-
plass



ARTIKLER/REPORTASJER

- 6** Aktuelt fra Sjøsikkerhetskonferansen
- 8** Slik gikk det med Julie Synnøves slankekur
- 10** Nye, digitale satsinger
- 15** Gjorde tilsyn i statene
- 16** Krav om fartøysinstruksjer
- 20** Gjenvinning av skip
- 22** Vil bygge cruiseskip med hydrogendrift
- 24** Fra overstyrmann til inspektør
- 36** Møt den nye topplederen i Rederiforbundet
- 39** Rederi med aktivitetsfokus
- 42** Tre rederier vil bygge hydrogenferge
- 45** Autonome skip – Hva skjer videre?
- 48** Slik ble årets sommerkampanje
- 52** Trente på nødlossing

FASTE SPALTER

- 4** Leiar
- 14** Min arbeidsplass
- 18** Sjøfartsdirektoratet svarer
- 28** Nye i NIS
- 30** Nye i NOR
- 32** Smånytt
- 34** Bokanmeldelser
- 40** Treningsspalte
- 46** Helsespalte
- 50** Smånytt

PAGES IN ENGLISH

54 - 65



Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør

« Noreg ligg an til å få verdas første kommersielle autonome skip i operasjon.

Skipsfarten – ein bransje i endring

Det vert ofte hevda at skipsfartsnæringa er ei konservativ næring, som helst vil gjera ting på gamlemåten. Om dette er tilfelle, stemmer det i alle fall ikkje for heile næringa. Me står no midt oppe i ei formidabel utvikling i bruk av ny teknologi. På mange måtar ser me to megatrender som smeltar saman til ein. Omsynet til miljøet og tilgang til ny teknologi fører til store endringar i næringa.

Gjennom vedtak i IMO, EU og andre regionale og nasjonale organ har me fått stadig strengare miljøkrav. IMO har dei seinare åra vedteke ny konvensjon om ballastvatn, reglar for skipsopphogging, krav til energieffektivitet og nye reglar for svovelutslepp. I tillegg har me fått eigne lågutsleppsområder (ECA) med ekstra strenge reglar for utslepp av svovel og NOx. Målet er at skipsfarten skal forureina minst mogleg.

I tillegg til nye krav og reguleringar, ser me også at næringa sjølv tek tak. I Noreg har me mellom anna sett at Norges Rederiforbund har vedteke svært strenge ambisjonar på vegne av sine eigne medlemmar. Det forpliktar, og mi klare oppfatning er at norske reiarlag følgjer opp. Planane er mange og konkrete. I tillegg ser me at også dei som får varene sine frakta, i stadig større grad set miljøkrav når dei inngår nye kontraktar. Truleg vil forbrukarane i framtida velja varer med lågast mogleg negativ miljøpåverknad.

I tillegg til reiarlaga har me i Noreg ein svært aktiv utstyrsindustri, me har verft, klasseselskap, designarar og forskings og utviklingsmiljø. Mitt inntrykk er at miljø og bruk av ny teknologi er på toppen av agendaen i alle desse miljøa.

I Noreg har også politiske styresmakter hatt store miljøambisjonar for skipsfartsnæringa. Det ser ein mellom anna i krava ved anbod i ferjesektoren. Utan dei ville Noreg neppe vore verdsleiande på bruk av LNG som drivstoff i maritim næring. Det var også politiske initiativ som gav oss verdas første batteridrivne ferje. I desse dagar er det lyst ut anbod for bruk av hydrogen på ei ferjestrekning.

Viljen til å ta i bruk ny teknologi er stor i norsk maritim næring. Særleg når det gjeld nye typar drivstoff. Noreg var først til å ta i bruk LNG og

metanol som marint drivstoff, og har no fått fiskebåtar og oppdrettsbåtar med batteridrift. Det jobbast no med konkrete prosjekt der hydrogen skal testast ut som drivstoff. I tillegg ser me utvikling og bruk av stadig ny og energieffektiv design og bruk av nye materialtypar som til dømes karbonfiber.

Skipsfarten vert påverka og utfordra av den digitale tidsalder. Store endringar er i ferd med å skje. Teknisk utstyr som sensorar, sonarar, GPS'ar og satellitt-navigasjonssystem vert stadig betre og billigare, og med større kapasitet til å samhandla. I tillegg vert overføringskapasitet av store datamengder betre og betre. Opplysningar som berre fanst om bord i båtane før, kan ein no få på land i sann tid. Dette opnar opp for heilt nye måtar å styra skipsfarten på. Digitalisering og automatisering vil bli ein del av kvardagen for alle som jobbar i den maritime næringa.

Også når det gjeld å ta i bruk ny teknologi, ligg norske reiarlag i tet. Det er oppretta eit norsk forum for autonome skip. To testområde er vedtekte og fleire norske aktørar jobbar med konkrete prosjekt med ulike innslag av automatisering, fjernstyring og autonomi. På ferjestrekninga mellom Anda og Lote vil det bli tatt i bruk eit automatisk fjordkryssingssystem, der automatikken og ikkje mannskapet står for navigeringa. I tillegg har me ulike autodokkingssystem som tek båtane trygt i hamn.

Noreg ligg an til å få verdas første kommersielle autonome skip i operasjon. Yara Birkeland skal etter planen vera i operativ drift, utan mannskap, alt i 2020.

Opp i all denne spanande utviklinga, spelar Sjøfartsdirektoratet ei viktig rolle. Det er me som i stor grad skal godta dei nye løysingane. Vår oppgåve er først og fremst å ta vare på sjøtryggleiken. Difor må me stilla dei vanskelege spørsmåla og få fram garantiar for at dei nye løysingane er minst likke trygge som dei tradisjonelle. Samtidig ønskjer me å støtta og leggja til rette for norsk innovasjon og utvikling. Dette kan bli ein ny æra for næringa som me ønskjer å heia fram. Difor må me både vera «bremsekloss» og «heiajeng» i den perioden me no er inne i.



Lifeboatbuilder since 1903

Norsafe develops advanced technology marine lifesaving systems for all types of ships and offshore installations, and specialised boats for military and professional use.

Experts in the business of safety at sea, Norsafe offers the widest range of conventional and freefall lifeboats, fast rescue boats and davits in the market today, in compliance with SOLAS and industry regulations.



Safe and protected

Norsafe's Military & Professional range of boats are ideal for patrol, assistance and specialist use, including operations in hostile areas. Our multi-purpose boats are reliable and easily manoeuvrable with excellent seakeeping abilities.

Worldwide service network

Norsafe provides 24/7 service from over 300 ports worldwide. We serve our clients throughout the lifetime of the equipment, ensuring operational safety and readiness at all times, and compliance with the latest industry regulations.

Expert training for your crew

Norsafe's Academies provide offshore, maritime and fisheries courses in accordance with STCW and NOROG standards for the safe operation and maintenance of LSA. This gives your crew the confidence to carry out procedures that can save lives in an emergency situation.

- NORGE MÅ GÅ FORAN I NYE HAVBASERTE NÆRINGER

Sturla Henriksen i Norges rederiforbund var første mann ut da sjøsikkerhetskonferansen 2017 gikk av stabelen 27. -28. september. Han la vekt på at Sjøfartsdirektoratet må gå foran med regelverksutvikling for den maritime næringens deltakelse i nye, havbaserte næringer.

TEKST: **STEINAR HAUGBERG**

Kommunikasjonsavdelingen, Sjøfartsdirektoratet.

Henriksen trakk fram tre temaer som han mener vil påvirke arbeidet med skips- og sjøsikkerhet i framtiden: Den teknologiske utviklingen og digitaliseringen i skipsfarten, behovet for internasjonal regelverksutvikling for nye, havbaserte næringer og økt innsats i nordområdene.

– Vi ser en veldig rask utvikling på automatisering og digitalisering i skipsfarten, blant annet i autonome fartøy. Det skaper en del utfordringer i et sikkerhetsmessig perspektiv. Systemenes integritet er en utfordring, der enten systemsvikt eller inntrengning i systemene kan være mulige scenarier. Teknologi kan også medføre at selve rederiene vil kunne forandre seg og måten de arbeider på, noe som også kan gi oss sikkerhetsutfordringer. Vi kan for eksempel tenke oss rederier ala Uber, som kjøper tjenester av mange individuelle levarandører. Og hvordan ivaretas da skipssikkerhet? spurte Henriksen.

Han var også opptatt av hvordan man utvikler regelverk internasjonalt, spesielt når maritim næring blir engasjert i nye havromsnæringer som havbasert oppdrett, energiproduksjon til havs i vindmøller eller andre typer kraftverk, mineralutvinning på havbunnen med mer.



RASK UTVIKLING: Avtroppende direktør i rederiforbundet, Sturla Henriksen var opptatt av at regelverket ikke må bli en bremsekloss for utviklingen.

FOTO: Torbein Kvil Gamst/Sjøfartsdirektoratet

IKKE NOK PERSPEKTIV

– Det har en klar sikkerhetsmessig side når vi går inn i nye havromsnæringer. Hvem skal så regulere dette? IMO har ikke brede nok perspektiver på disse innovative næringene, etter min oppfatning. Derfor tror jeg Norge med sitt unike maritime cluster og gode samspill i næringen kan gå foran i IMO i dette arbeidet, mente Henriksen.

Han trakk også fram at det er viktig å utvikle infrastrukturen og sikkerhetsreglementet for Nordområdene, der den maritime aktiviteten øker kraftig. Han fremhevet Polarkoden som et godt eksempel på hvordan regelverk kan utvikles.

Henriksen ga også uttrykk for sine medlemmers syn på endringen i Sjøfartsdirektorat de senere årene.

– Vi ser at Sjøfartsdirektoratet nå viser stor handlekraft, er løsningsorientert, og har forståelse for de kommersielle vilkår som våre medlemmer lever med. Vi har et godt og nært samarbeid med direktoratet på alle nivåer, og jeg har lyst til å gi en veldig tydelig anerkjennelse for jobben de gjør, sa han.

Sjøsikkerhetskonferansen 2017:

GAV TIPS OG RÅD OM SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEM

Sikkerhetsstyringssystem var et sentralt tema under Sjøsikkerhetskonferansen 2017, og beskjeden fra de som har lyktes var klar – Gjør det forståelig og enkelt.

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

Bruk enkle ord som folk forstår, og unngå spaghetistruktur, oppfordret Terje Løvøy da han inntok podiet på konferansens første dag. Den tidligere flykapteinen er direktør i selskapet Løvøy AS, som blant annet bistår rederier med forenkling av prosedyrer. Han fortalte at det første han lærte i luftfarten, var at de måtte velge mellom å bruke lange og kompliserte prosedyrer og sunn fornuft. Da det oppsto brann i et Swiss Air-fly på vei fra New York til Geneve i 1998, prøvde kapteinen om bord å følge nødprosedyren, som inneholdt mer enn 200 trinn. Alle om bord omkom. Etter det ble det jobbet iherdig med å utarbeide gode sjekklister i luftfartsbransjen.

– Løsningen var å forenkle sjekklistene. Bruk enkle ord som folk forstår, ikke prøv å imponere noen, sa Løvøy. Han tok med seg erfaringene fra luftfarten inn i Løvøy AS, og har siden besøkt mange rederier.

– Vanskelig språk var ikke det verste vi fant på rederibesøkene, vi fant noe mye verre – det jeg kaller spaghetistruktur. Det vil si prosedyrer som ikke har et logisk oppsett. Det du trenger

mest, står til sist. Vi så også at det ofte er dårlig sammenheng mellom sjekklistene og prosedyrer, fortalte Løvøy.

FIKK MANNSKAPET MED

Anders Bjørnerem fra Nordic Wild Fish, som var omtalt i Navigare 3, fikk stor oppmerksomhet da han fortalte om hvordan fiskebåtrederiet inviterte mannskapet til skrivestue for å få på plass et godt sikkerhetsstyringssystem.

Han poengterte at det var svært viktig å involvere mannskapet for å få på plass et nyttig system som faktisk blir brukt, og fikk støtte fra sosialantropolog Bjarne Vandeskog.

Som en del av et forskningsprosjekt, tilbragte han mye tid om bord på norsk offshoreskip. Der snakket Vandeskog, som er førsteamenuensis ved Høgskolen på Vestlandet, med 100 norske sjøfolk. Kun en av dem snakket positivt om sikkerhetsstyringssystem.

– Det sjøfolk sier, er at systemene er u håndterlige og ineffektive. De øker risikoen og undergraver folks mulighet til å lære, og de er laget av folk som vil se ut som om de gjør jobben sin, sa Vandeskog.



DEBATTERTE: Anders Bjørnerem, Geirmund Eikje og Terje Løvøy hadde mye å diskutere under debatten på sjøsikkerhetskonferansen.

FOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET

VEKKER IKKE TILLIT

Han mener forklaringen på at sjøfolk har så liten tillit til sikkerhetsstyringssystemene, skyldes at de ikke oppfyller sosiologen Max Webers fire nødvendige kilder for å skape legitimitet.

– Å overbevise, det virker. Man må ta sjøfolkene på alvor. Vi må forstå dem på deres egne premisser, og vi må være villig til å forandre de delene av sms'ene som ikke fungerer. Sjøfolkene må tas med på råd, sa Vandeskog. Han påpekte samtidig at strategien har utfordringer.

– Den er dyr og utfordrer andre aktører på feltet. Den krever ydmykhet og åpenhet hos ledelsen, men vil gi resultat, mente forskeren. Terje Løvøy oppsummerte med samme konklusjonen med denne formuleringen:

– Bruk egne ressurser, og sett en verdi på arbeidet. Det er garantert billigere enn det en større ulykke vil være.



PÅ JOBB: Julie Synnøve er maskinsjef på Bastø III, og fortel at det fort kan bli mykje stillesitting på jobb. Då er det ekstra viktig med aktivitet på fritida.

FOTO: TORBEIN K. GAMST, SJØFARTSDIREKTORATET

SET NYE SLANKEMÅL FOR 2018

Maskinsjef Julie Synnøve Bøe hadde som mål å få BMI'en under 30 før helseattesten skulle fornyast i oktober. Undersøkinga hos sjømannslegen resulterte i fornying av helseattesten for eitt år framover, sjølv om målsetjinga blei for tøff.

TEKST: **KARI STAUTLAND**
REDAKTØR NAVIGARE, SJØFARTSDIREKTORATET

– Alle testane legen tok viste at eg hadde ein sunn og sprek kropp, sjølv om BMI'en er over 30. Fordi vekta er høg, fekk eg berre vidareført helseattesten for eitt år, så då blir det berre å vidareføra prosjektet med reviderte mål, seier Julie Synnøve Bøe om dommen frå sjømannslegen. Du hugsar kanskje den tøffe maskinsjefen på Bastø III

frå Navigare 2, der ho ope fortalte om planen om å gå ned 30 kilo på 30 veker for å sikra vidareføring av helseattesten.

FRAMGANGEN STAGNERTE

Sidan mars i år har følgjarane hennar på Instagram jamnleg fått sjå bilder av Julie Synnøve på treningscenteret, på tur i sko-

gen eller på badevekta. Den første månaden rann kiloane av, men etter ei stund stagnerte vektmedgangen heilt.

– Det var ein tung periode. Same kor mykje eg trente, eller kva eg åt, heldt vekta seg lik, og eg visste at eg var langt frå å nå BMI-målet på under 30, seier Julie Synnøve. Ho var spent og nervøs for

timen hos sjømannslegen i oktober, men kom tilbake med ny giv.

– Sjølv om eg ramlar ut av det frå tid til annan er det heilt klart blitt meir trening på meg no enn for eitt år sidan. Eg har dessutan lært meg meir om korleis eg skal ete sunt. Det går på å ete passeleg masse, ofte nok. Eg var ikkje god til det før. Det gir meir stabilt humør, noko både eg og dei rundt meg sikkert nyt godt av, seier Julie Synnøve.

MERKAR HELSEGEVINSTEN

Sjølv om ikkje vekta har innfridd heilt enno, er det ingen tvil om at prosjektet ber frukter.

– Det skal eg lova deg. Eg har nesten ikkje vondt etter trening lenger, for kunne eg kjenne det i knær og ledd med ein gong. Og no kan eg gå opp trappene etter trening, det var ikkje aktuelt til å begynna med, seier maskinsjefen, som fortel at besøket hos sjømannslegen gav henne ny giv til å halda fram med å dela reisa mot ein sunnare kropp med instagramfølgjarane.

MØTTE STØTTE PÅ NETTET

– Det er veldig inspirerende når folk der ute heiar på deg. Etter at eg var i Navigare blei eg kontakta av ei vilt framand dame, som syntest det eg heldt på med var så bra, seier Julie Synnøve. Det einaste ho angrar på, er at ho ikkje var meir aktiv på Instagram i perioden då vekt nedgangen stagnerte.

– Eg trur eg ville fått god støtte frå følgjarane mine, og det ville gjerne gjort det lettare å halda inspirasjonen oppe, seier ho. No er målet om å få BMI'en ned til under 30 før neste helsesjekk hos sjømannslegen i oktober 2017 for tobarnsmora.

– Eitt kilo i veka var eit hårete mål, no har eg litt betre tid på meg, seier den blide maskinsjefen.

Du kan følgja Julie Synnøve sin veg mot målet på Instagram: Julie.synnove

TRENINGSGLEDE: Julie Synnøve trenar Cross Fit og går turar for å nå målet. Ho seier helsegevinsten er tydeleg, sjølv om ikkje vekt målet er nådd.

FOTO: TORBEIN K. GAMST, SJØFARTSDIREKTORATET



UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

GOD JUL OG
GODT NYTT ÅR!



Markom

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

Post- og besøksadresse: Markom Uniformer AS, Akershusstranda 23, N-0150 Oslo
tlf.915 13 079 - 46 90 63 48 post@markom.no org.992 755 482

Se detaljer og komplett utvalg på www.markom.no

MIN SIDE FOR SJØFOLK KOMMER 11. DESEMBER

I løpet av kort tid vil Sjøfartsdirektoratet presentere flere nye digitale satsninger. Selvbetjeningsløsningen for sjøfolk, Min side, lanseres 11. desember. Da kan norske sjøfolk enkelt sjekke status på egne sertifikatsøknader og andre opplysninger vi har registrert på dem.

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



Åpningsskjermen på Min side for sjøfolk gir et raskt overblikk over hvilken informasjon du finner, med varslere på de seksjonene som inneholder nye opplysninger.

Min side for sjøfolk blir tilgjengelig via direktoratets nettside, <http://www.sdir.no/min-side>. Når sjøfolk logger seg på løsningen via ID-porten, vil de kunne se status for sine sertifikater, kvalifikasjoner, elektronisk innrapportert fartstid og helseerklæringer. Sjøfolk vil også kunne søke nye sertifikater og betale gebyr for disse på nett.

– Vi gjør det nå betydelig enklere for norske sjøfolk å selv kunne sjekke status på

sine sertifikatsøknader og andre opplysninger vi har registrert på dem. Løsningen er åpen døgnet rundt hele året, og det øker vår servicegrad overfor næringen betraktelig, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen. Sjøfartsdirektoratet har som mål å være en kundeorientert og effektiv organisasjon, og gode digitale løsninger er et viktig virkemiddel for å øke servicenivået. Flere digitale selvbetjeningsløsninger er derfor under planlegging og vil bli realisert de nærmeste årene.



ETTERSPURT AV NÆRINGEN

Selvbetjeningsløsninger hos offentlige etater blir mer og mer vanlig. Både selvangivelsen på Altinn og ulike nettbanker er eksempler på tjenester de fleste har et forhold til. En selvbetjeningsløsning er et system hvor kunden selv logger seg på og kan administrere sitt kundeforhold og utføre oppgaver hos etaten. Hvilke oppgaver som kan administreres og utføres, vil øke i tråd med utviklingen av Sjøfarts-



Sjøfartsdirektoratets prosjektleder Steinar Haugberg har ledet arbeidet med Min side for sjøfolk sammen med nettutvikler Torbein Kvil Gamst.

Foto: Helga Maria Sulen Sund/Sjøfartsdirektoratet

direktoratets IT-systemer og digitalisering av deres tjenester.

For sjøfolk som ønsker det, vil systemet også kunne varsle om sertifikater som er i ferd med å utløpe. Du vil da motta et varsel når det gjenstår seks måneder av gyldighetsperioden. Så lenge du ikke har reservert deg mot digital kommunikasjon i det statlige Kontakt- og reservasjonsregisteret, vil du kunne motta varslings både på e-post og SMS.

– Dette er en funksjonalitet som både rederier og sjøfolk har etterspurt. Sjøfolk som har bidratt med testing av løsningen under utviklingsperioden, har vært spesielt begeistret for denne muligheten, sier prosjektleder for Min side, Steinar Haugberg.

EFFEKTIVISERER SAKSBEHANDLING

Sjøfartsdirektoratet mottar hver dag mange telefoner fra sjøfolk som har enkle spørsmål om status på søknader, saksbehandlingstid

og andre rutinemessige opplysninger. En av prosjektets målsettinger er å redusere antall henvendelser av denne typen. Det vil frigjøre tid og kunne bidra til å gjøre saksbehandlingstiden for sertifikatsøknader enda kortere.

Dokumentasjon av fartstid er viktig for mange sjøfolk og kreves ved behandling av sertifikatsøknader. På Min side vises inntil videre kun fartstid for sjøfolk der arbeidsgivere bruker direktoratets løsning for å

melde inn fartstid elektronisk. Det vil gjøre at mange sjøfolk ikke får listet ut fartstiden sin, fordi denne innrapporteres på papir eller i annet format. Sjøfartsdirektoratet arbeider med løsninger der mest mulig fartstid innrapporteres elektronisk direkte fra arbeidsgiver. Det vil kunne gi grunnlag for enda bedre digitale sertifikatløsninger i fremtiden.

LEVERT PÅ TID

Min side for sjøfolk er utviklet for Sjøfartsdirektoratet av Capgemini og har hatt en kostnadsramme på tre millioner kroner. Prosjektet er levert til avtalt pris og tid med den ønskede kvaliteten.

– Vi har sammen med Capgemini hatt en god utviklingsperiode der det har vært få utfordringer på levering og tekniske forhold underveis. Endringer er blitt håndtert fortløpende og har ikke resultert i overskridelser i forhold til estimert kostnad på prosjektet, sier Haugberg.

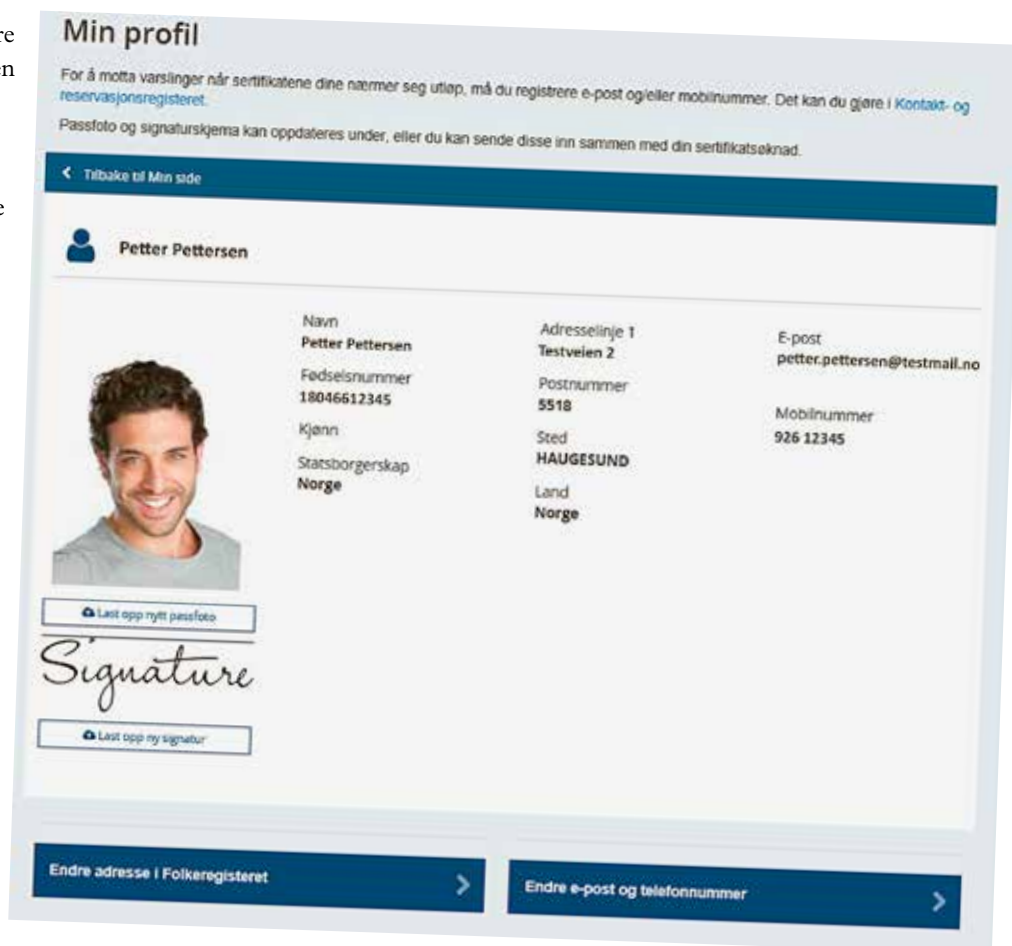
«NYE» NÆRINGSPORTALEN

Næringsportalen, som er en tjeneste rettet mot rederi og verft, har vært gjennom en omfattende oppgradering i høst, både grafisk og funksjonsmessig. Bruker-grensesnittet har blitt modernisert, og nye funksjoner er lagt til basert på tilbakemeldinger fra brukere av Næringsportalen. Den nye versjonen av nettsiden skal være på plass i løpet av desember 2017.

Nytt av året er blant annet en varslings-tjeneste for forfall av fartøyssertifikater, pålegg og dokumenter for innsending.

Nybygg og ombygginger som håndteres gjennom Næringsportalen, vil får en dedikert prosjektleder i Sjøfartsdirektoratet som har ansvar for oppfølgingen internt. Dette bidrar til at redere vil få ett enkelt kontaktpunkt inn i Sjøfartsdirektoratet for forhold som gjelder deres prosjekt.

Målet er at redere, konsulenter og verft på en enkel måte skal kunne sjekke fremdriften i sertifiseringsprosessen på nybygg eller ombygginger. Når et fartøy er sertifisert, vil Næringsportalen fungere som et oppslagsverk for redere. De kan



Profilsiden lar deg laste opp nytt passbilde og signatur til bruk på sertifikater.

her se hvilken informasjon Sjøfartsdirektoratet sitter med, for eksempel sertifiseringer, sertifikatforfall, påleggsstatus og generell historikk om fartøy.

SKAL UTVIKLES VIDERE

– Næringsportalen og Sjøfartsdirektoratets interne prosjektstyringsverktøy vil bidra til raskere og mer korrekt saksbehandling ved at saksbehandlerne får en mer forutsigbar arbeidshverdag. I tillegg vil redere få nye og forbedrede samhandlingsmuligheter med Sjøfartsdirektoratet, som forhåpentligvis vil bidra til en enklere hverdag i alle ledd, sier Kristian Breidfjord, som leder prosjektet.

På sikt skal Næringsportalen oppgraderes til en Min side-løsning for redere og verft, som gir tilgang til alle relevante fartøy. Bedre oversikt over skipssertifika-

ter, tilgang til fremtidige digitale skipssertifikater og økte muligheter for selvbetjening vil være en del av tjenesten. Min side for redere og verft kan bli tilgjengelig allerede sent i 2018. Direktoratet jobber også med prosjekter innen utvikling og forbedring av elektroniske skjemaer, blant annet elektronisk tinglysning av dokumenter knyttet til skipsregistre.

– Digitalisering av tjenester er en forutsetning for at NIS/NOR skal være et foretrukket flagg. Sjøfartsdirektoratets kunder opererer i et internasjonalt marked med konkurranse fra andre internasjonale aktører. Dersom norske næringsinteresser skal ha et konkurransefortrinn, må blant annet Sjøfartsdirektoratet tilby gode og kundevennlige digitale løsninger, sier avdelingsdirektør for administrasjon, John Malvin Økland.

KUTTER I SKJEMABYRDEN

I ett og et halvt år har Sjøfartsdirektoratet jobbet med utvikling av en ny fagapplikasjon for registreringer i Skipsregisteret NIS/NOR. Dagens løsning har sin opprinnelse fra midten av nittitallet og er moden for å bli lagt over på en ny teknisk plattform.

STONE OLSEN RISNES

Avd. Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet

Allerede våren 2018 vil vi ta i bruk den nye applikasjonen som er tilrettelagt for elektronisk tinglysning. For våre kunder vil det mest merkbare i denne fasen være innsending av meldingsskjema og erklæringer om nasjonalitet via Altinn. Gjenbruk og innhenting av informasjon fra registrerte fartøy vil gjøre det enklere og mer intuitivt å fylle ut skjema. Mange av skjemaene er også slått sammen og vil redusere skjemabyrden.

Prosjektet er nå kommet så langt at skjemaene kan testes på kundene. Målet er å få dette gjennomført før jul, slik at vi klarer å følge oppsatt fremdriftsplan. Overgang til elektronisk saksbehandling vil i denne fasen gjøre saksbehandlingen mer effektiv, og målet er at retur av ferdig registrerte dokumenter reduseres.

– Vi er sikre på at det vil oppleves som en positiv forenkling, sier prosjekteier ved avdeling Skipsregistrene, Ole Kamlund. Planen er at dette prosjektet skal videreføres og munne ut i elektronisk tinglysning



Ole J. Kamlund, fungerende registerfører og prosjekteier ved avdeling Skipsregistrene.

av skjøter og pantedokumenter. Full effekt av digitaliseringen vil først skje når dette er på plass.



VHF kurs tar du nå på nett

- enkelt og lettfattelig

Ta kontakt med oss for å få tilbud på kurs til grupper/bedrifter.

VHF Nettkurs
990,-*

« Enkelt og motiverende!
Jeg bestod med 100 % rett på eksamen.
Takk for et glimrende kurs!
– Hans Jørgen Tuft, 43 år

BÅTENS
VERDEN

«På denne måten benytter kursaktøren interaktivitet med den hensikt at det skal være enklere å forstå pensum, og etter vår bedømming har de lykket godt. Spesielt når de har laget en rekke illustrerende videoer som viser teorien i praksis.»

« På tre små ettermiddager/
kvelder var både kurs og eksamen
bestått. Terningkast 6!
– Ola Viig Østensen, 54 år

Les mer og meld deg på her: VHFkurs.no

*Ytterligere rabatt ved flere deltagere påmeldt samtidig, eller ved kortere tilgang. Eksamensgebyr kommer i tillegg, kr 793,- for VHF eksamen.

VHFkurs.no er levert av: båtførerproven.com

Vi har snakket med:

Navn:
Kenneth Haugland

Jobb:
Nautikk Student / Deck cadet

Alder: **42**

Bor: **I seilbåt i Haugesund**

Fritidsinteresser:
Seiling, kajakk og fjellturer

**HVA JOBBER DU MED?**

Jeg går siste året på Bachelor Nautikk på Høgskolen på Vestlandet, og har vært Deck Cadet hos Østensjø, om bord på Edda Flora, Edda Fauna og nå nylig på Edda Frende.

I tillegg kjører jeg litt lastebil.

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

Arbeidstiden har vært 08.00 til 20.00 med variert arbeid på både dekk og på bro. På bro er det rapporter og PTW som skal fylles ut, planlegging av seilas, navigasjon og DP-kjøring, samt rutinearbeid som for eksempel sjekk av alt nødutstyr om bord, radiosjekk, føring av dekkdagbok, lasteplan, avfallslogg og lignende.

På dekk er det fortøyningsarbeid, kontainerarbeid, stå slangevakt ved tank-operasjoner, pikke rust, male, vaske og ellers annet vedlikehold.

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

Kontorutsikten og all humoren blant mannskapet.

**- OG HVA ER MINUSET?**

Det må vel være å være borte fra familie og venner. Særlig ved spesielle anledninger som skjer på hjemmefronten.

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

Holder på å bytte yrke fra media og reklame til dette yrket, så kan ikke holde på å skifte hele tiden.

**Har du lyst til å fortelle om deg og din arbeidsplass i neste Navigare?
Send en epost til redaktør Kari Stautland: kast@sdir.no**

PÅ TILSYN I USA

Sjøfartsdirektoratet gjennomfører uanmeldt tilsyn på norskregistrerte fartøy, som er delegert til klasseselskap og arrangerer årlig to til tre kampanjer i utlandet. I 2017 har det blitt gjennomført to kampanjer som dette, der totalt 22 skip har blitt inspisert. Inspeksjonen skal avdekke om fartøyene blir fulgt opp av klassen i tråd med klasseavtalen og myndighetenes intensjoner.

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

Fra 18. september til 6. oktober var Kjell Jakobsen og Kurt Karlsen ved regionskontorene i Svolvær og Ålesund på NIS/NOR tilsyn i Houston, Texas. Da var skipstrafikken i ferd med å normalisere seg etter uværet Harvey, som herjet området noen uker i forveien.

– Vår erfaring var at det er en generell god standard på fartøyene som ble inspisert. Mange tilbakemeldinger fra fartøyene var at de aldri hadde hatt inspeksjon fra flaggstaten, og at de syntes dette var veldig bra. Som regel er det klassen de ser og ikke oss fra Sjøfartsdirektoratet.

– Jeg tror det er veldig viktig for oss som myndighet at vi er synlig på NIS/

NOR med inspeksjoner rundt omkring i verden, sier Jakobsen. De to inspektørene gjorde tilsyn på 11 fartøy mens de var i Houston.

KREVENDE Å NÅ FARTØYENE

– Det er tidkrevende å få tilgang og å skaffe eskorte fra gate til fartøy, så vi er fornøyde med antallet inspeksjoner vi rakk over, sier inspektøren. Han forteller at de var i møte med US Coast Gard første arbeidsdagen der nede, for å få til et samarbeid slik at det kunne bli enklere å få tilgang til fartøyene som anløper området.

– Det var ikke mulig å få tilgang til seilingslister og lignende, men vi fikk et kon-



PAPIRARBEID: Kurt Karlsen i dyp konsentrasjon.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

taktnummer som vi kunne ringe for å få vite hvem som var agent for aktuelle skip. Vi måtte beregne 24 timer fra vi fikk kontakt med agent til vi kunne gå om bord. Agenten måtte føre oss på en liste i aktuell gate, og vi måtte ha en godkjent eskorte fra gate til skipene. Dette var veldig tidkrevende, spesielt i begynnelsen men gikk bedre etter hvert som vi ble kjent med systemet der borte, sier Jakobsen.



PÅ TILSYN: Kjell Jakobsen i samtale med maskinsjefen.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



STORE DIMENSJONER: Fremover dekket på NORDIC LYNX.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

Mindre lasteskip mellom 8-15 meter bygget før 1990: **MÅ HA FARTØYSINSTRUKS PÅ PLASS INNEN NYTTÅR**

Som et ledd i innfasingen av nytt regelverk for mindre lasteskip mellom 8- 15 meter, vil Sjøfartsdirektoratet benytte anledningen til å minne om at disse fartøyene skal fremstilles for kontroll hos Godkjent foretak, siste frist for å få utstedt fartøyinstruks er 01.01.2018. Foreløpige beregninger viser at det dreier seg om ca. 200 - 300 fartøy.

TEKST: **RAYMOND LONE**

Underavdeling lasteskip, Sjøfartsdirektoratet

Ettersom fristen er nært forestående, forventer Sjøfartsdirektoratet at de aller fleste har gjennomført kontroll, og er i prosess med å få på plass fartøyinstruksen. Tilbakemeldinger fra flere av våre godkjente foretak, tyder på at mange er godt i gang med kontrollen av fartøyene sine. Men erfaringer fra innfasingen av fartøy mellom 8- 15 meter bygget mellom 1990 og frem til fristen som var satt til 01.01.2017, var at altfor mange ble sittende på gjerdet. Dette førte til en opphopning, slik at utstysleverandører og Godkjente foretak ikke hadde stor nok kapasitet.

Kontroll og sertifisering av fartøy er en krevende prosess, som tar tid og krever

nøye planlegging. Særlig ettersom mange må ta fartøyene sine ut av den daglige driften, slik at de kan gjennomføre krengeprøver, bunnbesiktigelser og andre tilpasninger for å imøtekomme nye krav. Dette ansvaret ligger på rederiet.

KLARE TIL Å TA IMOT FARTØY

Sjøfartsdirektoratet har daglige henvendelser vedrørende kontrollordningen, og vårt inntrykk er at kontrollordningen for mindre lasteskip etter hvert er blitt godt kjent for næringen. De som ennå ikke er i gang med kontroll av fartøyene sine, vil vi oppfordre de til å kontakte et av våre godkjente fore-

tak. De er etablert langs norskekysten og er klare til å ta imot fartøy for kontroll.

En oversikt over godkjente foretak finner man på sjofartsdir.no. www.sjofartsdir.no/sjofart/fartoy/tilsyn/kontroll-av-fartoy-under-15-meter/her-finner-du-de-godkjente-foretakene/

Etter at den nye forskriften trådte i kraft ble det lagt opp til en overgangsordning, der det ble gitt en frist på tre år for å få fartøyinstruksen på plass. Sjøfartsdirektoratet legger ikke opp til noen form for utsettelse av fristen som er satt til 01.01.2018, og vil understreke viktigheten av at denne blir fulgt.



SISTE FRIST: For arbeidsbåter og andre mindre lasteskip bygget før 1990, er nyttår siste frist for å få fartøyinstruksen på plass.

ILLUSTRASJONSFOTO: AFP PHOTO, PIERRE-HENRY DESHAYES

fakta:

- Lasteskip med minste lengde 8 meter og største lengde 15 meter, som er kjølstreket før 1990 har frist til 1. januar 2018 til å få utstedt fartøyinstruks.
- Fartøyinstruksen skal være oppslått på et lett synlig sted ombord. Fartøyinstruksen skal deretter fornyes hver 30 måned, ved at skipet fremstilles for periodisk forenklet kontroll hos godkjent foretak, dette må da utføres før frist utgår. Frister vil fremgå av fartøyinstruksen.
- Sjøfartsdirektoratet har tilsynskontor langs hele norskekysten, disse utfører både planlagte kontroller og uanmeldte tilsyn. Dersom det under et uanmeldt tilsyn skulle vise seg at ikke kan fremvise gyldig fartøyinstruks, vil dette kunne få konsekvenser i form av administrative sanksjoner, med andre ord overtredelsesgebyr. I tillegg vil fartøyet bli tilbakeholdt, inntil fartøyinstruks foreligger.

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

Spørsmål og bestilling av kurs:

Gå inn på www.arcos.no/Booking eller kontakt oss på tlf. 459 58 880

Sp.mål/bestilling av fartøysinspeksjoner:

Kontakt fartøysinspektør direkte på telefon 417 97 100



ARCOS



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 interessante for flere, og vi har derfor opprettet denne spalten, der vi deler vanlige spørsmål og svar.

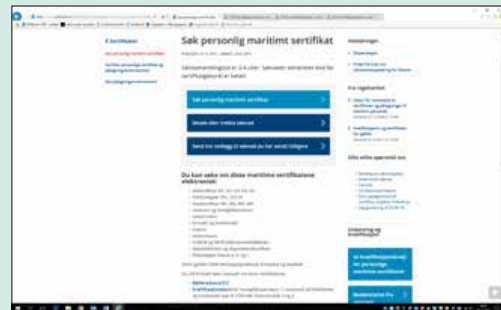
Sjøfartsdirektoratets kan nås på post@sdir.no og telefon 52 74 00 00.

HEI. JEG LURER PÅ HVOR KAN JEG FINNE KVALIFIKASJONSKRAVENE FOR Å LØSE UT SERTIFIKAT?

Mvh, Hans - Christian

Hei, Hans Christian.

Du kan enten skrive inn www.sdir.no/kvalifikasjonskrav, eller gå inn på sdir.no og klikk deg videre på boksen sertifikater, da kommer du til nettsiden søk personlig maritimt sertifikat. I høyre kolonne finner du en blå boks litt lenger nede på nettsiden hvor det står: Se kvalifikasjonskrav for personlige sertifikater, klikk deg inn på den. Da kommer du til en ny nettside hvor du velger sertifikatgruppe, sertifikattype og søknadstype. Klikk deretter på View report helt til høyre øverst på siden, og du vil få opp kvalifikasjonskravene som gjelder på det valgte sertifikatet.



- Sjøfartsdirektoratet.

HEI. JEG JOBBER TIL SJØS, OG HAR ET SPØRSMÅL OM DEN NYE FARTSTIDSBEREGNINGEN. HVORDAN KAN JEG REGNE UT MIN EGEN FARTSTID?

Hilsen Turid

Hei, Turid.

Rederiet kan dokumentere fartstiden din ved å beskrive antall dager du har opptjent om bord og normalarbeidstid om bord per dag i fartstidsbekreftelsen.

Fartstiden regnes etter følgende formel:

$$D = \frac{x}{1867} \cdot 365$$

D= fartstidsdager, x= antall timer arbeidet, 1867= antall timer i basisårsværk basert på 5 timers dag.

Den nye måten å beregne fartstid på var gjeldende fra 1. juli 2016, og har tilbakevirkende kraft. Det vil si at rederiet kan dokumentere fartstid som beskrevet opptjent før 1. juli 2016. Etter den nye beregningen av fartstid kan du opptjene din fartstid raskere.

Håper dette hjelper deg videre.

- Sjøfartsdirektoratet!

HVA ER ET FARTSOMRÅDE OG HVILKE REGLER ER DET SOM GJELDER I DE ULIKE FARTSOMRÅDENE?

Et fartsområde er et nærmere definert området, der et fartøy eller en person er sertifisert for å kunne seile. De ulike fartsområdene er definert i en egen forskrift om fartsområder som finnes på www.lovdatab.no.

I denne forskriften vil en finne bestemmelsene i forhold til ulike fartsområdene.

- Sjøfartsdirektoratet

HEI. JEG HAR EN DEL SPØRSMÅL KNYTTET TIL FISKESKIPPERSERTIFIKAT KLASSE C. - HVORDAN SØKER JEG OM NYTT FISKESKIPPERSERTIFIKAT KLASSE C NÅR JEG ER INNEHAVER AV BLÅTT PAPIRSERTIFIKAT I DAG, OG HVA SKAL VEDLEGGES I SØKNADEN?

Hilsen Frank

Hei, Frank.

Vi anbefaler deg å søke elektronisk. Velg søknadstype «førstegang» og søk på grunnlag av alternativ. Dette alternativet passer til deg som er innehaver av sertifikatet fra før. Ved elektronisk søknad må du også betale gebyr for søknad elektronisk. Her er det du trenger av vedlegg:

- Gyldig helseerklæring: Bekreftes av lege eller sjømannslege. Helseerklæringen skal inneholde informasjon om tilfredsstillende syn, fargesans og hørsel etter § 30 i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk.

- Gyldig sikkerhetsopplæring: Det godkjennes grunnleggende sikkerhetskurs for sjøfolk/fiskere og videregående sikkerhetskurs.
- Gyldig radiosertifikat: Det godkjennes VHF, SRC, ROC og GOC.
- Utdannelse: Bestått fritidsskippereksamen eller vitnemål som minimum dekker kravet til regel II/3 i STCW konvensjonen. Vitnemål etter gammel læreplan eller STCW konvensjonen må være under fem år gammel ved søknad om sertifikatet.

- Fartstid: Det må dokumenteres minimum 12 måneders fartstid med dekkstjeneste på fiskefartøy med største lengde 10,67 meter eller mer.

- Sjøfartsdirektoratet

HALLO! JEG SITTE RÅ OG SKAL SENDE INN EN SØKNAD OM DEKKSOFFISERSERTIFIKAT D1. HVORDAN FÅR JEG LAGT TIL VEDLEGG PÅ SØKNADEN MIN OM PERSONLIGE SERTIFIKAT?

Mvh, Tore

Hei, Tore

Ved førstegangssøknad kan en legge inn nødvendig dokumentasjon (f.eks. vitnemål, kursbevis, fartstid ol.) som vedlegg til søknaden. Dersom en ikke har vedleggene tilgjengelige når en søker, kan en legge inn vedleggene i etterkant av søknaden.

Gå inn på Sdir.no og trykk på boksen sertifikater, da kommer du inn på siden søk personlig maritimt sertifikat.

Her kan du klikke på boksen send inn vedlegg til søknad du har sendt tidligere.

- Sjøfartsdirektoratet

HEI. ET KORT SPØRSMÅL, HVA SKAL EN FARTSTIDSBEKREFTELSE INNEHOLDE OG HVEM KAN SKRIVE DEN?

Mvh Camilla

Hei, Camilla.

En fartstidsbekreftelse kan skrives av eier, regnskapsfører eller revisor i tilknytning til fartøyet. Du kan ikke skrive din egen fartstidsbekreftelse.

En fartstidsbekreftelse skal inneholde følgende informasjon:

- Ditt navn
- Hvilken stilling du har hatt om bord. Du må være fører eller navigatør for å fornye sertifikatet. Ved førstegangssøknad må du inneha stilling med dekkstjeneste (fisker, matros, lettmatros etc.)
- Hvor mange dager fartstid du har opptjent (faktiske dager om bord) og i hvilken tidsperiode
- Navn, kallesignal og største lengde på fartøyet
- Navn, tittel og signatur til personen som har skrevet bekreftelsen
- For å beregne fartstiden etter fartstidformelen må det også bekreftes hvor mange timer du arbeider om bord hver dag (kan IKKE overstige 14 timer i døgnet).

- Sjøfartsdirektoratet



SJØREDNINGSSKOLEN

Opplæring og rådgivning innen

sikkerhet og beredskap

RS Sjøredningsskolen tilbyr en komplett portefølje av kurs, opplæring og rådgivningstjenester rettet mot maritim og offshore.

Les mer og se hele vår kursportefølje på:

www.sjoredningsskolen.no

RS Sjøredningsskolen AS 

SIKKER OG MILJØ- MESSIG FORSVARLIG GJENVINNING AV SKIP

Å sørge for at skip blir gjenvunnet på en sikker og miljøvennlig måte har lenge hatt fokus i internasjonale fora, og det jobbes med flere internasjonale regelverk som vil regulere gjenvinningsprosessene.

TEKST: **WERNER DAGSLAND, BJØRN REPPE OG LARS CHRISTIAN ESPENES**

Avd. Regelverk og Internasjonalt arbeids, Sjøfartsdirektoratet.

Det eksisterer over 50.000 handelsskip i verden. Hvert år utranteres 700 - 900 av disse, samtidig som stadig nye skip kommer til. Gjenvinning av skip er arbeidskrevende og derfor gjøres dette vanligvis i land hvor arbeidskraften er billig. Kina, India, Bangladesh, Pakistan og Tyrkia står til sammen for gjenvinning av opp imot 99% av alle utrangerte skip i verden målt i tonnasje.

Dessverre preges bransjen av dårlige arbeidsforhold med mange ulykker, liten kontroll med helseskadelige stoffer, og forurenning på arbeidsplassene. Skip blir vanligvis gjenvunnet direkte på strender, noe som gjør det krevende å håndtere miljø og helseskadelige stoffer på en forsvarlig måte.

Det er positivt at gjenvinning av skip kan gi arbeid også til folk der hvor det ellers er vanskelig å finne noe å leve av, og denne industrien er viktig i disse landene. Gjenvinning av materialer og stoffer i skip er også viktig for å skape en bærekraftig utvikling. Utfordringen er imidlertid å sikre at arbeidet blir gjort uten at det går utover helse og miljø, samtidig som arbeiderne blir gitt en anstendig godtgjørelse for sin innsats.

HONG KONG-KONVENSJONEN

Hong Kong-konvensjonen er utviklet for å sikre miljøvennlig opphugging av skip og at opphuggingen gjennomføres på en helsemessig forsvarlig måte for de som arbeider med dette. Foreløpig er det kun seks land

som har tiltrådt konvensjonen, deriblant Norge, som tiltrådte konvensjonen som første land i juni 2013. Ingen av de store gjenvinningslandene har tiltrådt ennå, men både India og Tyrkia har signalisert at de vurderer å tiltrå konvensjonen.

Hong Kong-konvensjonen er omfattende og stiller krav til både skip, gjenvinningsland og gjenvinningsanlegg.

Når det gjelder skip stiller konvensjonen krav som gjelder for hele livssyklusen til skipet, samt krav til skip som skal klargjøres til gjenvinning. Det skal blant annet føres en fullstendig inventarliste over farlige stoffer og materialer som finnes på skipet, hvor disse befinner seg og i hvilke mengder. IMO har utviklet retningslinjer som omhandler detaljer knyttet til skips inventarlistene og hvilke stoffer som er definert som farlige i konvensjonen. I tillegg skal et skip ha sertifikater som viser at det oppfylder kravene i konvensjonen, både når det er i drift og når det skal hugges opp.

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

Før skip sendes til gjenvinning skal det utarbeides en skipsgjenvinningsplan. Den skal utarbeides av gjenvinningsanlegget, men konvensjonen krever at det fra skipets side sørges for at anlegget får all nødvendig informasjon til hjelp i dette arbeidet.



Gjenvinningsanleggene skal være godkjente til formålet av sine myndigheter, og det kreves blant annet at det også skal utarbeides planer for å ivareta miljø og sikkerhet for de ansatte.

EU-FORORDNING

Også i EU er det regler om gjenvinning av skip gjennom skipsgjenvinningsforordningen som bygger på Hong Kong-konvensjonen. Forordningen gjelder for skip som er flagget i EU land, men stiller også krav til skip flagget utenfor EU når disse anløper EU-havner. Regelverket krever blant annet at skip har ombord en inventarliste over farlige stoffer og samsvarserklæring fra flaggstaten. Her har EU definert noen flere farlige stoffer enn det konvensjonen gjør.

Forordningen trer fullt ut i kraft for nye skip fra 31. desember 2018. Full ikrafttredelse kan skje tidligere dersom det oppnås tilstrekkelig gjenvinningskapasitet på godkjente anlegg før den datoen, men per i dag virker det lite trolig. For eksisterende skip, og for skip flagget utenfor EU som anløper EU-havner, trer de relevante bestemmelsene i forordningen i kraft fra 31. desember 2020.



NORSK STANDARD: Frakteskipet Ulriken under opphugging hos Fosen Gjenvinning AS, Kirkholmen industriområde ved Stokksundet i Sør-Trøndelag

Foto: Helge Sunde / Samfoto

I tillegg til å regulere skip som skal til gjenvinning stilles det detaljerte krav til gjenvinningsanlegg, og det er kun godkjente anlegg som kan benyttes til gjenvinning av EU-flaggede skip. For anlegg som er lokalisert i EUs medlemsstater, er det medlemsstatene selv som står for godkjenningen. For anlegg utenfor EU, er det EU-Kommisjonen som godkjenner. Blant annet må gjenvinning skje fra «byggningsstrukturer» og behandling av farlige stoffer må utelukkende skje på 'ugjennomtrengelige gulv med et effektivt avløpssystem'. Dette blir oppfattet som et de facto forbud mot såkalt 'beaching', som er å gjenvinne skipet mens det ligger på stranden, noe som ikke er forbudt i Hong Kong-konvensjonen.

Foreløpig er dette regelverket ikke tatt inn i EØS-avtalen, men det er grunn til å forvente at forordningen også vil bli innlemmet i EØS-avtalen innen en viss tid. Sjøfartsdirektoratet anbefaler derfor at man vurderer utarbeiding av inventarlistere for skip, spesielt i forbindelse med nybygg.

SLIK FUNGERER DET I NORGE

I Norge blir utrangerte skip og farlig avfall per i dag omfattet av avfallstransportforordningen hvor skip som skal gjenvinnes regnes som avfall. Forordningen samordner EU-regelverket med OECD-beslutninger og Basel-konvensjonen om grensekryssende transport av farlig avfall. Eksport av avfall ut av Norge krever tillatelse fra myndighetene i både eksport- og importlandet, og det er krav om at avfallet skal behandles på en miljømessig god måte. Et formål med dette regelverket er å hindre at farlig avfall, som det er kostbart å behandle forsvarlig, sendes ut av OECD for behandling i stater med svakere regulering.

I praksis betyr dette at skip som opererer innenfor OECD, ikke kan eksporteres for gjenvinning til noen av de store gjenvinningslandene, bortsett fra Tyrkia som er OECD medlem. En effekt av dette regelverket er skipet Harrier som nå er pålagt av Miljødirektoratet å forbli i Norge til man er sikker på at skipet ikke går til ulovlig gjenvinning. I følge Miljødirektoratet er det overveiende sannsynlig at Harrier var på

fakta:

Hong Kong-konvensjonen

Konvensjonen trer i kraft 24 måneder etter at minst 15 medlemsland som innehar minst 40 % av IMO's medlemstønning, har tiltrådt konvensjonen. I tillegg har konvensjonen et krav som skal sikre tilstrekkelig opphuggingskapasitet for partene til konvensjonen når den trer i kraft.

Foreløpig er det kun seks land som har tiltrådt konvensjonen, deriblant Norge tiltrådte konvensjonen som første land i juni 2013. Ingen av de store gjenvinningslandene har tiltrådt enda, men både India og Tyrkia har signalisert at de vurderer å tiltrå konvensjonen. Konvensjonen vil få virkning for alle skip over 500 bruttotonn registrert i flaggstater som har tiltrådt konvensjonen og alle opphuggingsverft i stater som har tiltrådt konvensjonen.

I og med at ingen av de store gjenvinningslandene har tiltrådt Konvensjonen enda, kan man anta at det er krevende for disse landene å tilfredsstille kravene i Konvensjonen.

Skipsgjenvinningforordningen:

Forordningen trer fullt ut i kraft for nye skip fra 31. desember 2018. Full ikrafttredelse kan skje tidligere dersom det oppnås tilstrekkelig gjenvinningskapasitet på godkjente anlegg før den datoen, men per i dag virker det lite trolig. For eksisterende skip, og for skip flagget utenfor EU som anløper EU-havner, trer de relevante bestemmelsene i forordningen i kraft fra 31. desember 2020.

vei til ulovlig opphugging i Pakistan, og skipet ligger derfor oppankret i Farsund på ubestemt tid. Hadde Hong Kong-konvensjonen vært i kraft, ville situasjonen stilt seg noe annerledes.

I EU er forholdet mellom forordningene for transportavfall og skipsgjenvinning tatt høyde for, ved at EU-flaggede skip som faller inn under regelverket for skipsgjenvinning eksplisitt unntas fra regelverket knyttet til transport av farlig avfall. På den måten er det ikke dobbeltregulering for EU-skip. Samtidig vil det eksisterende regelverket knyttet til eksport av avfall kunne fange opp skip som flagges ut mot slutten av sin levetid med den hensikt å omgå regelverket knyttet til skipsgjenvinning.

KAN FÅ VERDAS FØRSTE HYDROGENDRIVNE CRUISESKIP

Viking Cruises jobbar med planane for det som kan bli verdas første cruiseskip med nullutsleppsteknologi. Skipet skal nytta flytande hydrogen som drivstoff, kom det fram under Sjøsikkerhetskonferansen i september.

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

Går alt som Viking Cruises ønsker, kan dei i framtida kunne lansera eit fullskala cruiseskip driven av flytande hydrogen. Det opplyste Serge Fossati, som er prosjektleiar i reiarlaget, under Sjøsikkerhetskonferansen i Hauge-sund. Skipet skal vera om lag 230 meter langt, ta over 900 passasjerar og eit mannskap på 500.

- Dette er ein verdsnyheit. Veldig spennande. Får dei dette til, kan ein få utvikla eit distribusjonsnettverk som gjer at også andre kan nytta hydrogen som drivstoff. Det kan bidra til ein utsleppsfri skipsfart i framtida, seier Sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

I DIALOG MED SJØFARTSDIREKTORATET

Viking Cruises, som dei siste åra har registrert fleire nye cruiseskip inn i Norsk Internasjonalt Skipsregister, ser for seg å bygga eit skip etter tilsvarande design som deira havgåande cruiseskip, som til dømes Viking Sun. Reiarlaget er tydelege på at dei ønsker at også hydrogenskipet skal inn i NIS om det blir realisert, og er allereie i dialog med Sjøfartsdirektoratet.

- I Viking har me alltid vore opptekne av å sjå framover og å liggja i forkant miljømessig. Som nordmann og med norske skip ønsker vi å leda vegen til nullutsleppsskip gjennom brenselcelleteknologi. Vegen dit er framleis lang, men her ønsker vi i Viking å liggja i forkant, seier styreleiar i Viking Cruises, Torstein Hagen.

SIKKERHET I FOKUS

Flytande hydrogen som drivstoff har ikkje blitt nytta i skip så langt. Dei tekniske utfor-

dringane består mellom anna i å halda drivstoffet på minus 253 grader for at det ikkje skal fordampa. Ei brenselcelle vil konvertera hydrogenet saman med vanleg luft til elektrisitet for framdrift og elektrisk strøm om bord. Hydrogen er og ein særskild eksplosiv gass, og vern mot gasslekkasjar er ein viktig del av tryggleikskravene til drivstoffet.

- Skipet skal ha norsk flagg, og det betyr at me må gå god for at tryggleiken er like god som på konvensjonelle skip. Dei utfordringane trur me det skal vera

muleg å løysa. Det er nok ein lang veg igjen før alt det tekniske er på plass, men dette er eit veldig konkret prosjekt som har prioritet hos Viking Cruises, seier Akselsen.

Per i dag blir det ikkje produsert flytande hydrogen i stor skala i Europa, men Fossati opplyste at Viking Cruises er i dialog med Statoil for å få til ei løysing basert på eit norsk raffineri. Det kom også fram at reiarlaget i så stor grad som muleg ønsker å nytta norske leverandørar i prosjektet. Fleire tenderskip som skal frakta drivstoffet til cruiseskipet, er også ein del av prosjektet.





KOM MED NYHET: Prosjektleder Serge Fossati i Viking Cruises offentliggjorde hydrogenprosjektet på Sjøsikkerhetskonferansen 2017.

FOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET

NYBYGG: Viking Sun, Viking Cruises fjerde cruiseskip som nylig ble registrert i NIS.

FOTO: Viking Cruises



Produkter som kan være til fare for forbruker

Sjøfartsdirektoratet er tilsynsmyndighet for fritidsfartøy, og skal følge opp meldinger om farlige produkter og sørge for at det blir gjort tiltak. Produsenter, importører og forhandlere har plikt til å melde fra til myndighetene hvis de oppdager at produkter de omsetter er eller kan være farlige for forbrukerne.

TEKST: **RANDI LINLØKKEN**
Seksjon for fritidsfartøy, Sjøfartsdirektoratet

Farlige produkter som kommer inn under Sjøfartsdirektoratets ansvarsområde blir publisert på hjemmesiden til Sjøfartsdirektoratet. Meldingene som Sjøfartsdirektoratet publiserer, sier noe om hvilke produkter det gjelder, og om disse skal tas av markedet eller tilbakekalles, slik at produsenten kan rette opp i feilen. Produktene kan være båter, utenbordsmotorer, brannslukningsutstyr og andre komponenter som blir montert i en fritidsbåter, og som har kommet ut på markedet i Norge, enten via import eller at produktet er laget i Norge. Her legges også produkter som kan være i salg i Norge som Sjøfartsdirektoratet har fått melding om fra andre land i Europa.

RAPEX - RAPID ALERT SYSTEM

De fleste meldingene om dette mottar Sjøfartsdirektoratet, fra EUs informasjons-system om farlige produkter – RAPEX, via DSB (Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap). RAPEX er et system for rask informasjonsutveksling om farlige produkter, mellom 31 myndigheter i EØS. Produkter som blir testet og funnet farlig via stikkprøver, inspeksjon eller kontroll, blir rapportert inn i systemet av myndighetene med ansvar for markeds kontroll i ulike land. Informasjonen blir distribuert via systemet til de andre landene og systemet gir da de ulike landene en muligheten til å reagere raskt og fjerne disse fra markedet.

MELDEPLIKT

I henhold til produktkontrollloven har produsenter, importører og distributører en plikt til å melde fra til myndighetene dersom de oppdager at et produkt de selger er eller kan være farlig for forbruker, og hvilke tiltak de setter i verk for å hindre personskade. Dette kalles en Business Application.

Dersom du som forbruker har kjøpt en ting som viser seg å være farlig, er det i Norge DSB som skal ha melding om dette. Melding om farlige produkter sendes til DSB via skjema på deres hjemmeside, «Melding etter meldeplikten - farlige produkter».

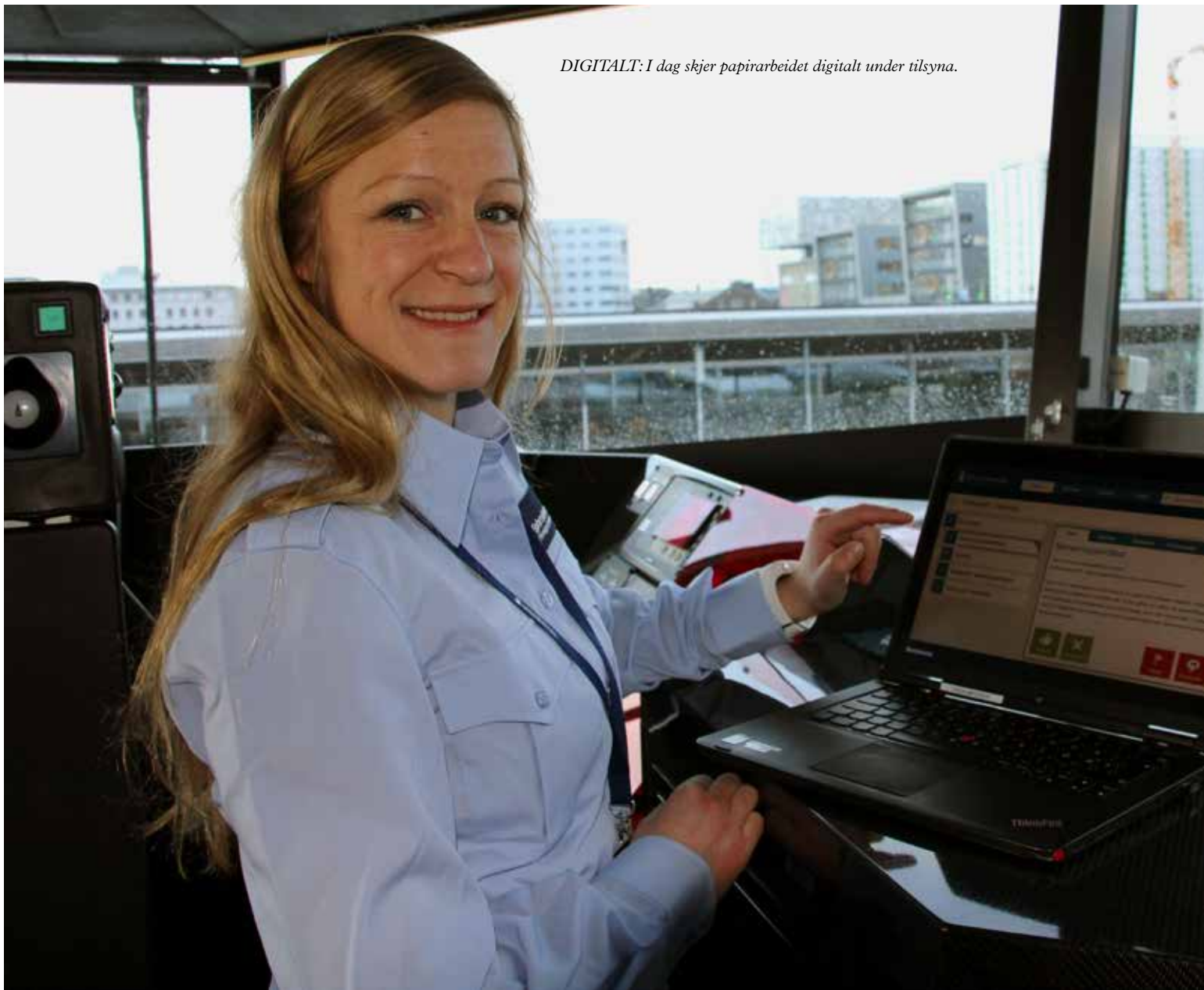
Informasjon om meldeplikt for farlige produkter finnes på nettsiden til Sjøfartsdirektoratet. DSB er i gang med å lage en felles løsning for å publisere farlige produkter i Norge slik at forbruker bare behøver å forholde seg til ett sted.



SER FRAM TIL NYE UTFORDRINGAR PÅ LAND

At Vera Dahl skulle til sjøs, har ho visst sidan barneskulen. Kanskje ikkje så rart, sidan ho var med på utanriksfart allereie i mammas mage. No ventar eit nytt liv på land for Sjøfartsdirektoratet sin nytilsette inspektør.

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



DIGITALT: I dag skjer papirarbeidet digitalt under tilsyna.

– Det er fint å komma heim kvar ettermiddag. Og litt rart å tenkja på at eg skal vera heime både til jul, påske og på maidagen, seier Vera Dahl (33). Ho har jobba heile sitt vaksne liv på sjøen, først på ein fabrikk-trålar, og seinare i femvekes turnus på ankerhandteringsfartøy. Første måndagen i oktober gjekk ho inn dørene til sin nye arbeidsplass ved Sjøfartsdirektoratet sitt tilsynskontor i Trondheim.

– Eg hadde begynt å tenkja på at det kunne vera kjekt med ein jobb på land då eg såg denne stillinga utlyst. Eg og sambuaren har nett kjøpt oss hus, og då er det kjekt

å ha meir tid heime. Her får eg dessutan brukt bakgrunnen min frå sjøen, seier Vera, som har vore overstyrmann for Olympic Shipping dei siste sju åra. Halvannen månad inn i den nye jobben er ho godt nøgd med sin nye arbeidskvardag.

– Det er veldig kjekt og interessant. Eg synest det er spesielt kjekt å komma om bord på andre fartøystypar enn dei eg har vore på sjølv. No i starten er det mykje som skal lærast, og det har gått ein del tid til kursing, men eg har òg vore med på ein del ulike tilsyn og sett litt av spekeret, seier den ferske inspektøren.

FRÅ HITRA TIL RØRVIK

På tilsynskontoret i Trondheim er dei tre inspektørar. Dei dekkjer eit stort geografisk område, frå Hitra og Frøya og heilt opp til Rørvik i nord.

– Det blir ein del lange arbeidsdagar. Det tar fort nokre timar å komma seg ut til Frøya, og då er det greitt å komma i veg

tidleg så ein slepp å bli ståande fast i morgonrushet i Trondheim. Skal me til Rørvik, blir det med fly, forklarar Andreas Hemmingsen, som er sjefingeniør ved kontoret. Også han set pris på dei varierte arbeidsoppgåvene som følgjer med inspektørjobben.

– Dagane er aldri like. Me kan leggja ein plan for veka, men det dukkar stadig opp ting som gjer at planen må endrast. I tillegg til tilsyna er me òg mykje ute og gir presentasjonar og informasjon til næringa, seier han.

PÅ ANDRE SIDA AV BORDET

Vera fortel at ho har vore på tilsyn tre av fem arbeidsdagar dei vekene ho har vore på kontoret sidan ho begynte.

– Det er interessant å sitja «på andre sida av bordet» i tilsynssituasjonar. Eg var jo med på ein del tilsyn då eg jobba på sjøen òg, og det er nok nyttige erfaringar å ta med seg. Eg har forståing for situasjonen til

◀◀ **Sjøfartsdirektoratet har 87 inspektørar, inkludert sju regionsjefar. Seks av Sjøfartsdirektoratets inspektørar er kvinner.**



NOYEN: Inspektørane har sjekklistar med seg som viser kva som skal undersøkast.



SPENNANDE:
Vera Dahl finn det spennande å besøka andre fartøystypar enn dei ho sjølv har jobba på.

◀◀ **Dei fleste av Sjøfartsdirektoratets inspektørar har nautisk bakgrunn, anten som sjøkaptein eller maskinsjef. Det siste året har det òg blitt tilsett ein inspektør med elektro- og automasjonsbakgrunn.**



dei som er om bord, seier 33-åringen. Ho er oppteken av at tryggleiken skal tas hand om på ein enkel og god måte.

– På havet har eg sett ein del ting som gjerne burde blitt gjort annleis. Det at ein kan auka tryggleiken med mindre papirarbeid er noko eg er oppteken av. På off-shorebåtar er det eit enormt papirvelde med krav til dokumentasjon av det meste ein føretekk seg. Det kan stela mykje tid og ofte fokus frå det ein faktisk skal utføra, seier ho. Så langt har tilsyna ho har medverka til som inspektør, vore ei positiv oppleving.

– Som regel er folk veldig greie. Tilsyna tek stort sett berre eit par timar, og dei fleste har tinga nokolunde i orden. Eg hadde trudd det skulle vera meir å setja fingeren på, seier den blide inspektøren.

DRAGNING MOT HAVET

Med foreldre som begge jobba på sjøen, blei det tidleg klart for trondheimsjenta at ho sjølv ville ta sjøvegen som vaksen. Med familierøter frå Frøya og ein draging mot havet, blei Fiske og fangst-linja på øya eit



VELKOMEN OM BORD: Kaptein Roe Martin Lervik og resten av mannskapet på MS Terningen tok vel imot Vera og Navigares utsendte, som ville bruke båten som fotokulisse.

◀ Inspektørane jobbar frå 16 ulike kontorstader langs norskekysten, frå Kristiansand i sør til Hammerfest i nord.

naturleg val då ho skulle søkja om plass på vidaregåande som 16-åring. Etterpå venta nokre år på trålar.

– Eg likte meg veldig godt på trål, spesielt dekkarbeidet var veldig kjekt. Det var ein fabrikktrålar der, og arbeidet på dekk var veldig allsidig. Det blei ein del spleising av vaier og bøting av splittar og slikt, fortel Vera. Etterpå begynte ho på styrmannsskolen, før det blei arbeid på supplybåtar og ankerhandteringsfartøy.

– Me opererte på spotmarknaden i Nord-sjøen, men hadde òg oppdrag i Middelhavet, i Russland og Trinidad. Trinidad var herleg, der kunne me hoppa rett i det varme havet på frivaktene når me låg til anker, seier ho.

AKTIV FRITID

Så langt har ikkje Vera sakna livet på sjøen, men ho ser ikkje vekk frå at det kan koma med tida.

– No set eg pris på det å kunna planlegga fritida utan å ha ein turnus å ta omsyn til. Det er fem år sidan eg hadde fri i påsken sist, og bestevenninna mi planlagte



GRUNDIG: På eit tilsyn er det mykje som skal undersøkast.

bryllaupet sitt ut frå turnusen min, slik at eg kunne vera trulovar. Det blir litt enklare med jobb på land, konkluderer 33-åringen. Med eit vidt spekter av hobbyar er det lite truleg at ho kjem til å få fritidsproblem med det første.



– Eg har ei rorbu ute på Halten som eg har arva etter mor. I vinterhalvåret køyrer eg slalåm så mykje eg kan. I tillegg driv sambuaren min med bilcross, så då hender det at eg hjelper litt til med pussing og lakkering.

NYE I NIS

Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS): **16 nye skip på tre måneder**

Siden midten av august har seksten nye skip med en bruttotonnasje på 203 491 blitt innført i registeret. Seks av disse var fryse- og kjøleskip, overført fra Antigua and Barbuda. Tre av de nye tilførselene var nybygg.

STONE OLSEN RISNES Avdeling Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet

REGISTRERINGER FRA 16. APRIL - 14. NOVEMBER

LADK8 - ATLAS. 2 561 GT vanlig stykk-godsskip overført fra Nederland.

LADL8 - BONAS. 29 841 GT vanlig bulk-skip overført fra Singapore.

LADF8 - BOW PALLADIUM. 17 139 GT nybygd kjemikalietanker, ikke tidligere registrert.

LAZK7 - CLIPPER VANGUARD. 46 120 GT nybygd LPG-tanker, ikke tidligere registrert.

LAXB7 - DINA POLARIS. 6 986 GT forsyningsskip overført fra Tyrkia.

LADM8 - FALKSEA. 2 999 GT vanlig stykkgodsskip overført fra Nederland.



FLYTTET: Fryse- og kjøleskipet Svartfoss ble overført fra Antigua and Barbuda til NOR. Her er skipet på veg til kai i Satmsund.

FOTO: EIMSKIP



LADN8 - HOLMFOSS. 3 538 GT fryse- og kjøleskip overført fra Antigua and Barbuda.

LAD08 - LANGFOSS. 3 625 GT fryse- og kjøleskip overført fra Antigua and Barbuda.

LEF03 - MIDNATSOL. 16 151 GT passasjerskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).



INN I NOR: Langfoss er et annet Eimskip-fartøy som har blitt overført til NOR denne perioden.

FOTYO: EIMSKIP

LADQ8 - POLFOSS. 3 538 GT fryse- og kjøleskip overført fra Antigua and Barbuda.

LADS8 - STIGFOSS. 3 625 GT fryse- og kjøleskip overført fra Antigua and Barbuda.

LADR8 - SVARTFOSS. 2 990 GT fryse- og kjøleskip overført fra Antigua and Barbuda.

LADP8 - VIDFOSS. 3 625 GT fryse- og kjøleskip overført fra Antigua and Barbuda.

LADJ8 - VIKING PRINCESS. 5 381 GT forsyningskip overført fra Bahamas.

LAYT7 - VIKING SUN. 47 842 GT nybygd passasjerskip fra Italia.

LACZ8 - VOLANTIS. 7 530 GT konstruksjonsskip overført fra Panama.

NYE I NOR

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR): Går mot ny rekord

Den stabile utviklingen av NOR-registeret fortsatte utover høsten og alle indikasjoner viser at antall registrerte fartøy vil tangere 20 000 i første halvdel av 2018.

TEKST: **TONE OLSEN RISNES** Avdeling 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

De siste tre månedene er 238 fartøy blitt innført i NOR, 24 flere enn tilsvarende periode i 2016. Antall slettelser har også økt litt, fra 56 til 67. I midten av november i år målte NOR-registeret så mange som 19 822 fartøy, 490 flere enn i november 2016. Alt tilsier en fortsatt stabil tilkomst til registeret, og allerede tidlig i 2018 ser det ut som om vi vil nå en ny rekord med over 20 000 registrerte fartøy.

Av de 238 nyregistreringene, utgjorde 128 fritidsfartøy nesten halvparten av tilførselen. Det ble samtidig registrert 60 mindre



POPULÆRT: Stadig flere velger å registrere fritidsbåtene sine i NOR-registeret.

FOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET



THE WORLDS LARGEST WELLBOAT COMPANY

Sølvtrans 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.

Sølvtrans 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


SÖLVTRANS
www.solvtrans.no

arbeidsbåter, 35 fiskefartøy, 5 stykkgodsskip og 3 tankskip. De øvrige fartøyene var fordelt på følgende typer: Brønnfartøy, forsyningskip, lektere og ett passasjerskip.

FLERE MELDER EIERSKIFTE

Er man først registrert som eier av et NOR-fartøy, må man også opprettholde registreringsplikten. Både selger og kjøper har ansvar for å melde fra om eierskifter.

- Vi ser at stadig flere ikke bare velger å registrere fartøyet inn i registeret, men at de også er flinke til å melde eierskifter, sier fungerende registerfører Ole Kamlund. Sammenligner vi måned for måned med i fjor, var gjennomsnittlig antall registrerte eierskifter høyere i år. Det stemmer godt med den stadig økende flåten.

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

Mulige brudd på svovelregelverket

Under en havnestatskontroll av et Bahamas-registrert fartøy på Kårstø mandag 2. oktober ble det avdekket for høyt svovelinnhold i drivstoffet. Saken blir nå vurdert for overtredelsesgebyr. 9. November, altså en drøy måned senere ble det nok en gang mistenkt høyt svovelinnhold under en kontroll på Kårstø, denne gangen på et britiskregistrert fartøy.

-Svovelinnhold i drivstoff er noe direktoratet har stort fokus på. Dette både av hensyn til de miljøutfordringene som svovel innebærer, men også for å sikre at ikke noen fartøy skaffer seg en fordel ved å bruke rimeligere svovelholdig drivstoff, sier Alf Tore Sørheim som leder underavdeling inspeksjon og beredskap.

For å sikre at resultatet er korrekt før en tar en endelig vurdering av overtredelsesgebyr så er det også tatt prøver av drivstoffet som blir sendt inn for grundig analyse.

BAKGRUNN FOR REGELVERKET

Bakgrunnen for de nye reglene om svovel var et ønske om å få ned utslippene av svoveloksid i noen av de mest trafikkerte områdene i Europa. Det er antatt at reduksjonen fra 1,00 prosent til 0,10 prosent vil stanse veksten en har sett tilknyttet utslipp i disse områdene, hvor utslippene av svoveloksid fra internasjonal skipsfart har fordoblet seg fra 1990 til 2010.

De nye kravene til svovelinnholdet i drivstoffet har ført til økte kostnader for rederiene. Det er en betydelig prisforskjell mellom høysvoveldrivstoff (HSFO) og lavsvoveldrivstoff (LSFO), slik at en effektiv håndheving av reglene er viktig for å sikre like konkurransevilkår for næringen.

I gang med planlegging av ny fritidsbåtkonferanse

Er du opptatt av fritidsbåt, sikkerhet og miljø? Den 19. april 2018 blir det igjen arrangert Fritidsbåtkonferanse på Scandic Maritim hotell i Haugesund. Konferansen er en møteplass for kompetansemiljøer, frivillige organisasjoner, offentlige aktører, politikere og næringen. Vårt felles mål er å bedre sikkerheten for fritidsbåtk brukere.

Programmet er for tiden under utvikling, med programkomitemedlemmer fra Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Kongelig Norsk båtforbund, Norboat, Kartverket og Politidirektoratet. Vi tar imot tips til interessante og relevante tema eller foredragsholdere. Ta gjerne kontakt med oss på hmsu@sdir.no Se www.sdir.no/fritidsbatkonferansen for mer info eller for å melde din interesse.

Nytt testområde for autonomi etablert

Storfjorden på Sunnmøre blir testområde for fjernstyrte og autonome skip etter at Sjøfartsdirektoratet, Kystverket og GCE Blue Maritime på Møre signerte avtale om etablering av et slikt område.

- For Sjøfartsdirektoratet er det viktig å være en samarbeidspartner i utvikling av ny maritim teknologi. Vi ser at utviklingen går raskere og dermed er det også viktig at vi som myndigheter er med i dette arbeidet både for å lære men også bidra med den kompetansen som vi sitter på i direktoratet, sier avdelingsdirektør i Sjøfartsdirektoratet Lars Alvestad.

Alvestad signerte kontrakten på vegne av Sjøfartsdirektoratet. Dette er det andre området i Norge som er godkjent som testområde for fjernstyring og autonomi – først ut var Trondheimsfjorden i 2016. Målet nå er å legge til rette for testing av nye konsepter og fullskala programmer relatert til autonome fartøy i Storfjorden på Sunnmøre og tilstøtende fjordområder i Møre og Romsdal. - Storfjorden brukes allerede i dag som arena for sjøprøver for nybygde og ombygde skip, og har nærhet til flere av Norges største skipsverft, påpeker Alvestad i forhold til hvorfor akkurat dette området nå velges ut.

I tillegg har Storfjorden flere relevante fergestrekninger som kan være godt egnet til å teste og utvikle sensorteknologi og styringssystemer som er nødvendig for å utvikle større grad av autonomi i skip. I området finner vi også flere oppdrettsanlegg, og den tilhørende sjøtransporten som denne virksomheten krever. Like viktig er også nærhet til forsknings- og utdanningsinstitusjoner som NTNU og Sintef.

Ett steg nærmere et autonomt, hel-elektrisk containerskip

Med 133 millioner kroner i støtte fra Enova, tar Yara og Kongsberg Gruppen teten i konkurransen om å utvikle verdens første førerløse og hel-elektriske containerskip. Går alt etter planen skal skipet, som skal seile under norsk flagg, sjøsettes rundt årsskiftet 2018/2019. Skipet, som får navnet Yara Birkeland, skal erstatte vogntogene som frakter gjødsel mellom Yara sin gjødselabrikk på Herøya ved Porsgrunn og containerterminalene i Brevik og Larvik. Enova har nå gitt tilsagn om 133,6 millioner kroner i støtte til prosjektet, noe som bidrar til å senke den økonomiske risikoen ved realiseringen av skipet. Det autonome skipet utfordrer også regelverket, eller rettere sagt mangelen på regelverk, og Sjøfartsdirektoratet er derfor en viktig brikke i arbeidet.

- Vi har et godt samarbeid med næringen og tror at det skal være mulig å finne gode løsninger her. For oss som nå opparbeider oss kompetanse innen ny teknologi, er det både viktig og spennende å få være med på disse prosjektene. Arbeidet med Yara Birkeland vil gi oss nyttige erfaringer å bygge videre på, sier Sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Det finnes i dag ingen helautonome fartøy i verden og det er få hel-elektriske båter. Samtidig er det bred interesse for et slikt konsept, og spredningspotensialet er derfor stort. Yara Birkeland, har en kapasitet på 105 TEU (tyvefots containere) og vil erstatte ca. 40 000 årlige lastebilturner med en kjørt distanse på rundt en million kilometer. Løsningene på sjø og land kutter til sammen 750 tonn CO₂ i året og reduserer energibruken betraktelig. Det er Kongsberg Gruppen som utvikler og leverer det autonome utstyret. Skipet sjøsettes etter planen rundt årsskiftet 2018/2019, og vil i starten være bemannet.

- Dersom de lykkes, betyr dette ei ny tid for godstransport til sjøs, sier administrerende direktør i Enova, Nils Kristian Nakstad.



Maritime kurs i Vestfold

Høgskolen i Sørøst- Norge har den største og mest komplette maritime utdanningen i Norge, og avholder maritime kurs i henhold til STCW. Vi tilbyr høyt kvalifiserte instruktører og en topp moderne simulatorpark.

Vi arrangerer:

- GOC grunnkurs i uke 11, 12, 24 og 25
- GOC fornyingskurs i uke 12, 25 og 32
- ROC grunnkurs i uke 10, 15, 22, 23 og 31
- ROC fornyingskurs etter avtale
- ECDIS produktspesifikke kurs for TECDIS, MARIS og TRANSAS
- Rederispesifikke Replenishment at Sea - RAS kurs med BRM og ERM for seismikk
- Skreddersydde BRM og ERM kurs
- Skreddersydde kurs og simulatortrening for ethvert behov

Det tas forbehold om nok påmeldte for å sette opp kurs

Meld deg på hos din lokale kurstilbyder i Sørøst Norge!
 Bookinger gjøres direkte på e-post til training@usn.no

usn.no/training

HSN Høgskolen
i Sørøst-Norge

BOKANMELDELSER



Lesetips fra bokhavet i «E-lån for sjøfolk»

Nye spennende litterære reiser i fritida om bord.

Joda, krimbøkene topper som alltid, og dominerer utvalget også i E-lån for sjøfolk. Men også Roy Jacobsen har fanget leserne med fortellingen om Ingrid Barrøy, som tar for seg Norge i kjølvannet av andre verdenskrig, fortalt fra perspektivet til en uvanlig kvinne.

Dessuten byr vi på nye spennende biografier om Erik Bye og Jens Evensen som begge gikk bort i 2004. De var ruvende og betydningsfulle skikkelser som preget norsk samfunnsliv på hver sin måte.

*Trine Carin Tynes
Underavdeling Sjøfolk,
Sjøfartsdirektoratet*

«RIGELS ØYNE»

Roy Jacobsen
(Cappelen Damm)

De usynlige, fortellingen om Ingrid Barrøy, som fortsatte med Hvitt hav, har fanget lesere over hele verden. Rigels øyne er tredje bok i serien. Med den har vi fått en enestående trilogi for alle som vil forstå mer av landet vi lever i. Ingrids datter har blitt ti måneder gammel, og nå vil Ingrid finne barnefaren og legger ut på vandring gjennom Norge. I støvler og kjole, med barnet på magen, beveger hun seg sakte men sikkert sørover. På alle stedene hun ber om husly, legger Ingrid frem sitt ærend: Er det noen som husker en russer som flyktet over fjellet den siste krigsvinteren? Underveis får Ingrid snudd opp ned på sitt verdensbilde. Krigen har gjort noe med menneskene hun møter. Det samme har freden.



«DØDSRYTTEREN»

Øystein Wiik
(Aschehoug Forlag)

En sen høstkveld i 2016 befinner Tom Hartmann seg i operaen i Linz i Østerrike. Han er på sitt siste oppdrag for etterretningstjenesten. På scenen spilles et gjestespill fra Nord-Korea, ment for å myke opp Vestens inntrykk av den nord-koreanske regjeringen. På samme rad sitter en repre sentant for regjeringen, samt han som blir kalt «Generalen». Tom venter bare på et signal. Omtrent samtidig svever den store, nakne kroppen til forretningsmannen Wilfred Standlie ned fra balkongen på Grand Hotell i Oslo. Politiet konkluderer raskt med selvmord, men Cathrine Price er ikke enig. Samtidig venter en nord-koreaner på containerskipet som skal komme med utstyr til Nord-Koreas første fiskemottak på Svalbard. Han er nervøs, han vet at sjefen hans har helt andre planer enn et skarve fiskemottak. Wiiks plot har i høst blitt skremmende aktuelt...



«BERGE»

Jan Kjærstad
(Aschehoug Forlag)

En sensommerdag i 2008 blir AP-nestor Arve Storefjeld og fire av hans familiemedlemmer funnet drept i hytta ved Blankvann i Nordmarka. De har fått strupene skåret over. Alle antar at det er en terrorhandling. Journalisten Ine Wang har følt seg akterutseilt lenge. Men Storefjeld-drapene endrer alt. Tingrettsdommer Peter Malm lever et rolig og tilbaketrukket liv. Han ønsker bare å sysle med sine små personlige prosjekter, det siste han vil er å få oppmerksomhet på grunn av drapssaken. Nicolai Berge var kjæreste med Gry, Arve Storefjelds datter, i mange fine år. Så gjorde hun det slutt, og nå er hun død. «Berge» er en roman om en grufull hendelse, fortalt i tre deler, fra tre forskjellige synsvinkler.



«PASIENTEN»

Trude Teige
(Aschehoug Forlag)

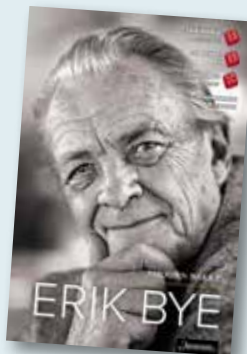
Krøsus var psykiatrisk pasient på Dikemark i over femti år. «De dreper pasienter her», hvisker han til Lille Julia før han dør. I 2002 er Julia blitt atten år gammel. En dag forsvinner hun sporløst fra en liten bygd på Sunnmøre. Flere år senere kaster et nytt drap lys over Julias forsvinning, og det som foregikk på nervesanatoriet der hun bodde. Kajsa Coren får en forespørsel om å finne ut hva som egentlig skjedde med Julia den gangen, og dette bringer henne rett inn i en draps-etterforskning som inkluderer et ukjent Munch-maleri.



«ERIK BYE»

Asbjørn Bakke
(Aschehoug Forlag)

Etter syv år i ymse arkiver, har journalist Asbjørn Bakke sluppet sin store biografi om Erik Bye (1926-2004), en fortelling om giganten fra vogge til grav. Ingen med noen tiår på baken kan ha unngått å ha et eller annet forhold til journalisten, programlederen, vise-sangeren, forfatteren og kulturpersonligheten Erik Bye. I NRK-monopolets tidsalder ble han folkeei og vant et stort publikum med sine underholdningsprogrammer og reportasjer fra inn- og utland. Sjømannslivet og det norske Amerika stod sentralt blant temaene for hans programvirksomhet. Gjennom hele seksti-tallet samlet familiene seg rundt fjernsynsprogrammet «Vi går om bord» på selveste julaften. Programmet var alltid i sjøens tegn, og skulle være et bindeledd mellom sjøfolkene ute i verden og oss her hjemme. Det norske Sjømannskor sang, og fortsatt sendes ønskerpriser av sjømannsfrue Espegren som ble så rørende overrasket av julenissen som bak masken var ektemannen hentet hjem fra Hong Kong til familien på julaften. Ingen har som Erik Bye minnet på og oppfrisket den kollektive bevisstheten når det gjelder sjøfolkernes innsats for vår alles velferd, også i fredstid.

**«ULVEFELLEN»**

Aslak Nore
(Aschehoug Forlag)

Sommer 1942. Henry Storm er nettopp kommet tilbake fra Østfronten. Med seg har han Jernkorset, og vissheten om at han kjempet på feil side. Da en høytstående tysk offiser foreslår at han gjenopptar studiene i Tyskland, ser han en mulighet til å tjene motstandsbevegelsens sak. I Berlin er SS-offiser Werner Sorge på jakt etter en tysk spion kalt «Griffen». Nå skjønner han at nordmannen kan lede han til Griffen, og han legger ut en ulvefelle: en vakker, polsk kvinnelig dobbelt-agent. Dersom Henry lykkes kan han forandre krigens gang, men vil han klare det?

**«HEKSEN»**

Camilla Läckberg
(Gyldendal Forlag)

Läckbergs siste bok er muligens den tykkeste – og beste av hennes mange krimfortellinger, igjen med Erika Falck i hovedrollen og Fjällbacka som åsted. Når fire år gamle Linnea forsvinner fra en gård rett utenfor Fjällbacka, vekkes onde minner til live. For tretti år siden forsvant en liten jente fra samme gård. Når liket av Linnea blir funnet på akkurat samme sted, må politiet spørre seg om det kan være en sammenheng mellom de to drapene. Da Stella forsvant den gangen ble to tretten år gamle jenter funnet skyldige, men slapp fengsel på grunn av alderen. Den ene av dem har bodd hele sitt liv i Fjällbacka, den andre, som nå er en berømt skuespiller, er nå tilbake for første gang. Patrick Hedström blir satt på saken, og søker råd hos Erica Falck som allerede er i gang med å skrive en bok om den første saken. «Heksen» viser at Läckberg vil mer enn å underholde, den er hennes mest politiske. Rasisme, flyktninger, mobbing og unges deling av bilder i sosiale medier er blant de høyaktuelle temaene hun skriver engasjert og innsiktsfullt om.

**«JENS EVENSEN: MANNEN SOM GJORDE NORGE STØRRE»**

Berit Ruud Retzer
(Gyldendal Forlag)

Jens Evensen (1917-2004) var blant de mest sentrale norske politikere i det 20. århundre. Hans liv var begivenhetsrikt: fra oppveksten i farens slakterbutikk i Oslo, via en risikofyllt ungdomstid i motstandsbevegelsen under krigen til den politiske kampen om Norges grenser og nasjonale eierskap i havet. Men Evensen gikk fra en fremgangsrik karriere i politikken til å bli overvåket og forfulgt av politiet: Hans nærmeste medarbeider viste seg å være en av Sovjetunionens spioner i Norge. Treholt-saken forble et åpent sår så lenge Jens Evensen levde. Denne boken er den første som bringer Evensens egne refleksjoner omkring sitt eget liv, med hovedvekt på kampen om havgrensene og oljen og Treholt-saken.

**E-bokportalen**

E-bokportalen er et døgnåpent tilbud der sjøfolk på norske skip kan opprette sin egen brukerprofil, laste ned gratis leseprogram/apper og få tilgang til stadig nye bøker. Følgende enheter kan benyttes: PC, MAC, android-telefon/nettbrett eller iPhone/iPad. Man trenger kun internettforbindelse 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.

Lenke til «E-lån for sjøfolk» finner du på www.sdir.no. Ta gjerne kontakt hvis du har spørsmål til brukerregistreringen, kommentarer eller bokønsker. Send e-post til velferden@sdir.no eller ring 42 74 53 66.

Vi har intervjuet:



Harald Solberg

Ved nyttår gir Sturla Henriksen (61) stafettspinnen videre til Harald Solberg (41). Han kommer fra stillingen som leder av Det kongelige sekretariat, der han har vært siden juli 2016. Da kom han fra stillingen som viseadministrerende direktør i Norges Rederiforbund. Han har også arbeidet som adm. dir. i Dagsavisen, statssekretær i Finansdepartementet, politisk rådgiver ved Statsministerens kontor og vært vara-representant for KrF på Stortinget.

TEKST:

Kari Stautland
redaktør Navigare,
Sjefartsdirektoratet

Tar over roret i rederiforbundet ved nyttår

- Jeg gleder meg til å ta fatt på spennende utfordringer i Norges Rederiforbund, sier Harald Solberg (41), ny administrerende direktør i Norges Rederiforbund fra 1. januar 2018.

- Fra nyttår av er du tilbake i rederiforbundet, denne gang som adm. dir. Hvordan føles det?

Rederiforbundet har gjennom de siste årene vært en svært viktig bidragsyter til å sikre næringen viktig gjennomslag både nasjonalt og internasjonalt. Det er derfor med stor ydmykhet jeg overtar stafettspinnen over nyttår.

- Hvilke visjoner tar du med deg inn i jobben?

Det blir viktig for meg å jobbe sammen med våre medlemmer og alle andre aktører i den maritime klyngen for å sikre at den maritime næringen i Norge kommer gjennom krevende tider. Norske rederi og maritim næring er en del av løsningen på de mulighetene og utfordringer som ligger foran oss. Skipsfarten representerer en svært viktig del av norsk næringsliv som hver dag skaper viktige arbeidsplasser og store verdier langs hele kysten.

- Hvordan tror du norsk skipsfart vil utvikle seg de neste ti årene?

Norsk skipsfart kjennetegnes av innovasjon, opp og ned-turer og omstilling. Og nytenkende og risikovillige eiere.

Det vil vi også se i de neste årene. Verden er i endring, man får nye markeder og nye teknologier og klimakrav. Men ressursene i havet vil være helt sentrale bidrag for å løse noen av de store utfordringene i verden knyttet til energi, mat og transport av varer på en miljøvennlig måte.

- Hva er den viktigste oppgaven som venter deg?

Rammebetingelsene til næringen vil være avgjørende for å sikre god og sunn konkurransekraft. I krevende perioder er det viktig at vi har stabile rammevilkår her hjemme og globale regler som sikrer vekst, omstilling og nye muligheter. Det blir også viktig å fortsette arbeidet med å styrke det norske flagget og norsk maritim kompetanse.

- Du kommer nå fra stillingen som leder ved Det kongelige sekretariat ved Slottet. Hvordan har det vært?

Jeg har hatt en veldig spennende og interessant jobb ved Hoffet. Det har vært et stort privilegium å jobbe for en engasjert og inspirerende Kongefamilie i en svært profesjonell organisasjon.

- Du har bakgrunn fra både mediebransjen og politikken.

Hvordan kommer dette til nytte i din nye jobb?

Man skal lete litt for å finne en «rød tråd» i min bakgrunn. Men erfaringen fra både politikk, media og organisasjonsliv gir en god bredde og mange nyttige perspektiver på jobben som nå ligger foran i Rederiforbundet.

- Sånn på det personlige planet, hvordan er ditt forhold til havet?

Jeg er veldig glad i havet og sjøen. For min del har mange båtferier langs kysten betydd mye. Det er ingen steder jeg kobler bedre av enn ute i båt. For tiden har jeg ikke båt selv, men det kan nok hende det blir en endring på det.

- Hva sysler du med ellers?

Utenom jobben går mye av tiden til å følge opp barna og deres aktiviteter. Jeg liker også godt å løpe turer i skog og mark når hunden trenger en luftetur. Det er min viktigste daglige avkobling.

« Jeg liker godt å løpe turer i skog og mark når hunden trenger en luftetur. Det er min viktigste daglige avkobling.

Harald Solberg (41) tror den maritime næringen vil spille en viktig rolle i det grønne skiftet. FOTO: NORGES REDERIFORBUND

KONVENSJON OM BEDRE ARBEIDSVILKÅR I FISKERISEKTOREN

Konvensjonen om arbeids- og levevilkår for fiskere ble innført i Norge 16. november. Konvensjonen gjelder alle fiske- og fangstfartøyer uansett størrelse og vil bli kontrollert ved tilsyn.

Formålet med denne konvensjon er å sørge for at fiskere har anstendige arbeidsforhold på fiskefartøyer med tanke på minstekrav til arbeid om bord, tjenestevilkår, innredning og kost, vern om sikkerhet og helse på arbeidsplassen, helsetjeneste og tryggedekning.

De fleste av bestemmelsene i konvensjonen er allerede ivarettatt i norsk regelverk, men noen endringer er nå tatt inn i norske

forskrifter. Disse har vært ute på høring i næringen.

Parallelt med gjennomføringen av ILO 188 i norsk rett, endres varigheten av Fartssertifikatet for fiske- og fangstfartøyer fra 4 til 5 år.

De viktigste endringene i regelverket er:

- Det blir krav om sertifikat for arbeids- og levevilkår for fiskefartøyer med:
 - største lengde 15 meter eller mer og er sertifisert for Havfiske I eller større fartsområder.
 - lengde (L) 24 meter eller mer og er sertifisert for Bankfiske I eller større fartsområder.
- Krav om gyldig helseerklæring

- Det blir krav om mannskapsliste for alle fiskefartøyer
 - Fiskefartøyer med lengde 24 meter eller mer, blir det krav om bemanningsoppgave som viser fartøyets sikkerhetsbemanning fra 1 juli 2018.
 - Nye krav knyttet til arbeid og utplassering av ungdom på norske fiskefartøyer
 - Arbeidsavtaler og dokumentasjon på arbeids- og hviletid skal være tilgjengelig om bord.
- For de som arbeider ombord på fiskefartøyer skal heller ikke den alminnelige arbeidstiden overstige 48 timer i uken, beregnet som et gjennomsnitt i en periode som ikke skal overstige 12 måneder.

MMC Ballast Water Management System

The Perfect Solution for Tugs and OSV's

- Flexible solutions, tailor-made skids, vertical/horizontal arrangement or separate components
- Latest UV Technology
- User-/and maintenance-friendly
- Low power consumption and operating cost
- Automatic flushing with fresh water after operation for extended lifetime
- Can be integrated in ships existing automation system (IAS)
- State of the art control system with possibility for remote access



The new ultra-compact MMC BWMS 50m³h system



As of September 2017: 100 systems installed

Follow us on Facebook



MMC Green Technology AC

Børge Gjelseth
Sales & Marketing Director

e: bgj@mmc.no
m: +47 90 06 11 97

www.mmcgt.no



SET AKTIVITET I FOKUS

Fjord1 har kjørt sporadiske kampanjar for å få dei tilsette til å komma i gang med fysisk aktivitet i seinare år. No jobbar dei for å få på plass eit varig livsstilsprogram.

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

2017 beslutta reiarlaget å slutta med trimkampanjar i same format som dei har nytta tidlegare. - Erfaringane våre viser at tidlegare kampanjar premierer dei som allereie er aktive og likar å trenar. No ønskjer me å få på plass eit livsstilsendringsprogram som også motiverer dei som ikkje trenar til vanleg. Hovedmålgruppa er dei som er aktive mindre enn 30 minutter kvar dag, seier Janne Steinhovden. Ho har stillingstittelen HR rådgjevar / Nærvarsarbeid i ferjeselskapet, og fortel at dei no skal få på plass ei toårig tiltaksplan for prosjektet som får namnet aktiv i Fjord1. Der skal dei ha fokus på både kosthald og mosjon.

– Målet hos oss er å få ned sjukefråveret. I 2015 var det oppe i nesten 10 prosent, men me har sett ei positiv utvikling sidan i fjor sommar, og i juli i år var me nede i 5,7 prosent. Me har likevel ein lang veg å gå for å nå målet, seier Steinhovden. Ho fortel at dei no vil jobba aktivt for å førebyggja sjukefråver i reiarlaget som har 1200 tilsette.

NOKRE SKADAR GÅR IGJEN

– Aktivitet er ein av nøklane, sidan dette er eit yrke der ein har helsekrav. Muskel- og skjelettplagar er noko som går igjen hos oss, noko som kan ha samanheng med arbeidsdagar som for mange medfører mykje gåing og ståing på harde betongolv. For å unngå slike skadar er det ekstra viktig å trenar opp muskulaturen, påpeiker ho.



TRENINGSKLARE: Kristin Øverås, Bjørn Arild Sekkenes, Karstein Holm, Anne Lie Myklebostad, Per Magne Lindseth og Kjell Terje Aspvik gjer yoga på kontoret.

FOTO: Fjord1



INSPIERTE: Hilde Anita Røyrvik, Janne Steinhovden, Cicilie Færestrand og Frode Klokkernes under lanseringa av eit aktivitetshjul.

FOTO: FJORD1

Saman med verneomboda i selskapet har ho no sett på ulike forslag å jobba vidare med. Eit av forslaga er at verneomboda på kvart fartøy skal ha eit særskilt ansvar for å motivera tilsette til aktivitet ved å arrangera turar, setja saman grupper for ulike aktivitetar, kartlegge behov for kosthaldskurs eller røykesluttkurs og dra med seg andre på ulike treningsformer.

– Utfordringa er rett og slett å finna gode måtar å motivera folk på. Det er og ein del tilsette som meiner at me ikkje har noko med kva folk gjer på fritida, men helsesertifikat-kravet ligg jo i botn, seier Steinhovden.

Sverre Flatebø



Sverre Flatebø har jobbet med Sjømannsidretten siden 2011, og er glødende opptatt av å fremme trivsel og god folkehelse. Selv er Sverre over snittet treningsglad, og ønsker å smitte denne gleden over til flest mulig.

– Kom i gang med treningen!

De fleste av oss vet om helsegevinstene og bedret livskvalitet, men likevel følger omtrent bare 1 av 5 voksne i Norge anbefalingen om 30 minutter fysisk aktivitet til dagen. For sjøfolk, som er avhengige av å opprettholde helseattestene sine, er det ekstra viktig å holde kroppen sunn og frisk. Vi har derfor utviklet et treningsprogram som kan hjelpe deg i gang.

S tillesitting er en risikofaktor for dårlig helse. Økt regelmessig mosjon reduserer sykdomsrisikoen og øker overskuddet ditt. Om en er nybegynner, vil en raskt oppleve fremgang om en kommer i gang med regelmessig trening, men effekten avhenger av treningsmetode og hvor hardt du tar i.

– Uansett, det viktigste er å gjøre noe! Vi vil anbefale å bare begynne i dag. Ikke vent på en merkedato. En endret og mer aktiv livsstil starter når du har bestemt deg for at den starter. Og det kan like gjerne være NÅ. La treningen bli en vane, og finn gjerne faste dager og tidspunkt for treningen. Om du i tillegg klarer å få med en partner, så er det enda vanskeligere å droppe en økt.

Kostholdsbiten er både enkel og vanskelig på en gang. Det viktigste er at vi spiser variert, og med en god del frukt og grønnsaker. Om vi i tillegg er måteholdne med mengden, og ikke spiser mer enn til vi er forsynt, er mye gjort. Vi kan mer eller mindre love at du opplever økt overskudd. Når du kombinerer dette med tre-

ningen vil du oppleve en stor fremgang i form og i helse.

AKTIV I HVERDAGEN

Ved å følge vedlagte program, vil formen og kroppen utvikles mot det bedre. Du bør gjennomføre omtrent alle fire øktene i programmet, som er en variasjon av styrke og utholdenhet, hver uke. Det er ikke så mye som det høres ut til. Finn tidspunktene du kan gjøre det, og la det bli en vane. Styrkeøkene er lagt opp slik at en ikke trenger utstyr og dermed kan gjøres hjemme.

Det dreier seg rett og slett om at en gjør et par bevisste, aktive valg i hverdagen slik som å gå til butikken/arbeidet eller barna til skolen, bruke trapper (uansett), klippe plen, leke aktivt på lekeplass med mye mer. Slik aktivitet i hverdagen bør utgjøre omtrent 2 timer i uken.

STYRKE

Det er veldig viktig å trene styrke, spesielt når e passerer 40 år og det naturlige muskelsvinnseter inn. I tillegg til å redusere sjansen for skader og «vondter» som ledd- og muskelsmerter ved å ha en sterkere

kropp, vil andre effekter også være redusert risiko for sykdom samt økt energibruk i hvile. Styrke er dermed effektivt for å redusere utviklingen av overvekt. Tren styrke 1-2 ganger i uken, alt etter hva du får tid til.

En kan variere antall repetisjoner og sett på sikt, men et veldig godt utgangspunkt er 3 x 10-12 repetisjoner (en gjør 3 sett à 10-12 repetisjoner i hvert sett). En skal ta i såpass at en ikke klarer stort mer enn dette antallet. Bli en etter hvert så sterk at dette blir lett, kan en øke antallet noe eller legge på belastning.

UTHOLDENHET

Andre fysiologiske prosesser påvirkes i kroppen ved utholdenhetstrening enn ved styrketrening. Her er det primært hjerte- og karsystemet som blir påvirket, men selvfølgelig brukes mye annet også. En klarer ikke hverken å løpe eller å sykle uten å bruke benmuskulene.

Utholdenhetstrening kan være alt som øker pulsen og varer i noe tid. En utrent person kan dermed få mye respons ved å gå en rask tur, gjerne i motbakker, mens



bedre trente må ha stadig mer intensitet eller varighet.

LANGKJØRING

Langkjøring gjør at kroppen forbereder seg på, og tåler belastning over tid. Legg gjerne denne til en helgedag, eller heng deg med på noe annet som du synes er gøy. Det skal være en time kondisjon med valgfri aktivitet, alt fra sykling/spinning til løp eller ski, ballspill eller dans osv. Intensiteten skal være slik at en får en del puls og blir svett. En skal klare å snakke med en treningskamerat, men kanskje slik at en må ta en pause fra snakkingen for å puste litt ekstra innimellom.

INTERVALLER

Intervalltrening er den mest effektive treningsformen for å få hjertet til å pumpe mer oksygenrikt blod rundt i kroppen, og er defor treningsformen som gir deg best «kondis». Men ikke la deg lure, en bør ikke kun kjøre intervaller. Det blir for tungt både fysisk og psykisk.

Det er viktig med både oppvarming og nedvarming, spesielt ved intervalltrening. Du bør jogge rolig eller gå raskt ca. 15 minutt både i forkant og etterkant av intervalltreningen.

Så kan en finne en motbakke eller lange trapper. Spring eller gå fort en distanse som gir aktivitet i rundt 30 sekund. Gå rolig tilbake og bruk returen slik at det blir en pause på omtrent 1 minutt. Øk gjerne mot 1 minutt innsats etter hvert.

– Lykke til!

Svenne Tatebø

ENDELIG I GANG!

(Sett kryss når den ukentlige økten er over. Vurder etter hvert 2 kryss på styrke)

	Styrke:	Kondisjon:		Aktiv 2 t:
		Langkjøring	Intervall	
Uke _____				
Uke _____				
Uke _____				
Uke _____				
Uke _____				

STYRKE

3 x 10-12 reps. Ta i slik at du kjenner det, og øk eventuelt belastning eller antall.

LANGKJØRING

En time kondisjon med valgfri aktivitet, fra sykling/spinning til løp eller ski, ballspill eller dans osv. Intensiteten skal være slik at en får en del puls og blir svett.

INTERVALL

F.eks. spring eller gå fort en distanse som gir aktivitet i rundt 30 sekund. Gå rolig tilbake og bruk returen slik at det blir en pause på omtrent 1 minutt. OBS oppvarming.

AKTIV

Gjør aktive valg i hverdagen, som å gå til butikken/arbeidet eller barna til skolen, bruke trapper (uansett), klippe plen, leke aktivt på lekeplass med mye mer.

1

Armhevinger



2

Planken kne til albue



3

Utfall - stol eller vanlig



4

Ryggstrekk



5

Dips



6

Rotasjon med vekt





Tre redierier er kvalifisert av Statens vegvesen til å være med videre i konkurransen om å utvikle og drifte verdens første hydrogen-elektriske ferje.

(Illustrasjon: Statens vegvesen/Jon Opseth)

JOBBER VIDERE MED TRE REDERIER

Rederiene Norled, Fjord 1 og Boreal er kvalifisert av Statens vegvesen til å være med videre i konkurransen om å utvikle og drifte verdens første hydrogen-elektriske ferje.

Med utviklingskontrakten sørger Statens vegvesen for et nytt stort skritt i det grønne skiftet i maritim sektor, skriver vegvesenet i en pressemelding.

- Vi er i gang med dialogfasen i henhold til planlagt fremdriftsplan. Det vil si at vi planlegger dialog med tilbyderne frem til april. Endelig konkurransegrunnlag skal være klart i løpet av mai, med tilbudsfrist i august og tildeling i 3. kvartal 2018, opplyser prosjektleder i vegvesenet, Camilla Röhme.

TRE SOLIDE AKTØRER

- Vi ønsker å ha dialog med Norled, Fjord 1 og Boreal i det videre arbeidet med utviklingen. Alle tre er solide aktører når det gjelder utviklingsløpet og driften av ferjesambandet framover, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Utviklingsferjen skal i 10 år inngå i driften av sambandet Hjelmeland-Nesvik-Skipavik på rv. 13 i Rogaland med hydrogen-elektrisk drift. Kravene i kontrakten vil redusere CO₂-utslippene fra sambandet med over 4.000 tonn/år i forhold til i dag.

FØRST UT

I dag er det ingen sammenlignbare hydrogendrevne fartøy i drift. Det er et krav at den hydrogendrevne ferjen også skal kunne drives helelektrisk med lading fra kai, slik at rutetilbudet opprettholdes om det oppstår problem med hydrogendriften.

- Ambisjonen for prosjektet er å skyve nullutslippsteknologi et langt skritt videre. Det vil kreve et stort utviklingsarbeid for å bunkre og drifte et fartøy med hydrogen. Overføringsverdi til andre deler av sjøfarten er stor, sier Gustavsen.

I VERDENSTOPPEN

Ved bruk av hydrogen blir utslippet fra ferjen bare vann (H₂O) – og man unngår CO₂-utslipp og lokal forurensning som diesel-motorer står for. Målet med prosjektet er å inngå kontrakt med et rederi som sammen med leverandørindustrien vil utvikle maritim hydrogenbasert nullutslippsteknologi.

- Prosjektet gir Norge og Sør-Vestlandet unike muligheter. Vi er allerede verdens ledende på miljøvennlig maritim industri. Aktørene i dette prosjektet bør ha et godt utgangspunkt når de neste hydrogenprosjektene blir lansert rundt om i verden. Det er stor internasjonal interesse for prosjektet som vil knytte sammen mye av det siste innen innovativ klimavennlig fremtidsrettet teknologi, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Hedret med æresmedlemsskap

Sjøfartsdirektorats Torbjørn Husby har blitt utnevnt til æresmedlem i Norsk Forening for Maritim Medisin. Han er den syvende personen som får utnevnelsen, og fikk overlevert foreningens crest under et av deres arrangementer fredag 20. oktober.

– Torbjørn har i sine mange år i Sjøfartsdirektoratet gjort en stor innsats for sjøfolks helse og velferd. Han har også vært en meget god og dyktig samarbeidspartner mellom foreningen og direktoratet, og overfor alle våre sjømannsleger, sier foreningens president, Jan Sommerfelt-Pettersen. Han forteller at Husby har lagt til rette for en god dialog mellom foreningen og direktoratet.

– Tillitsforholdet mellom Sdir og NFMM har blitt mye bedre etter at direktoratet flyttet fra Oslo, mye takket være Torbjørn personlig. Han er en dyktig fagmann, som hører på innspill fra fagfolkene. I tillegg er han en veldig hyggelig og positiv person, sier Sommerfelt-Pettersen. NFMM ble etablert i 1969 og jobber for å fremme norsk sjøfartsmedisin. Sjøfartsdirektør Olav Akselsen gratulerer Torbjørn Husby med det han sier er en velfortjent utmerkelse.

– Det er alltid hyggelig når medarbeidere fra direktoratet blir satt pris på. Gjennom sitt arbeid har Torbjørn bidratt til direktoratet sitt omdømme, satt sjøfolks helse på dagsorden, og bedret kvaliteten på sjømannslegeordningen, sier Akselsen.



Husby sier selv at han setter stor pris på utmerkelsen. Han har jobbet med sjøfolks helse og velferd i Sjøfartsdirektoratet siden 2004, og har deltatt i fora for maritime helsespørsmål både nasjonalt og internasjonalt.

Vi leverer Maritim Trening i verdensklasse

- Re-trening for navigatør som mangler fartstid
- Drift av LNG skip, Basic & Advanced
- Safe Cargo Transport & Handling - SCTH
- Driftoptimalisering, fartøy og installasjoner
- Kystnavigasjon
- Dynamisk Posisjonering - Basic - Simulator - Revalidation - Refresher
- Polarkoden

Vi holder nå til i Norsk Maritimt Kompetansesenter - nybygget og har tatt i bruk topp moderne lokaler og simulatorer



NTNU Ocean Training AS Borgundvegen 340, 6009 Ålesund
maritime@ocean-training.no <https://ocean-training.no> tel: 70111500

 **NTNU**
Ocean Training AS

Husk å sende inn dine beste bilder:

FOTOKONKURRANSEN FEIRER 30 ÅR

Året nærmer seg slutten, og tradisjonen tro inviterer vi alle fotoglade sjøfolk til å sende inn sine ti beste kameraforevigelser gjennom året. Her er det premier, heder og ære å vinne. I år er det trettiende gang fotokonkurransen arrangeres, og i jubileumsåret vil alle som mottar premie eller hederlig omtale, også få tilsendt boken «Velferden».

TEKST: TRINE CARIN TYNES

Underavd. Sjøfolk, Sjøfartsdirktoratet.

I år er det trettiende gang sjøfolk inviteres til å dele sine opplevelser til sjøs gjennom de årlige fotokonkurransene. Vi er takknemlig for alle innkomne bilder fra hverdagslivet i arbeid og fritid om bord, utsyn over aktivitet på havet og i havn og naturscenarier fra alle verdenshav.

GIR INNBLIKK

Interessen for sjøfolks egne bilder fra livet om bord er stor. Sjøfartsdirektoratet håper igjen dere aktive seilende vil sende inn bilder og samtidig bidra til innblikk i moderne sjømannsliv. Vi oppfordrer dere spesielt til å skildre hverdagen om bord. Flotte solnedganger er ofte inspirerende i nuet, men gir ikke samme opplevelsen på bilde. For betrakteren er det

Alle påmønstret et norsk/norskeiet skip kan delta. Innsendte bilder må være på minst 1MB (1.000kb) og sendes som jpg-filer pr. e-post til: velferden@sdir.no.

Bidrag til Fotokonkurransen sendes pr. e-post til velferden@sdir.no innen 31.12.2017.

Mer informasjon om fotokonkurransen finner du på www.sjofartsdir.no.



VANT I NORDEN: I fjor gikk kaptein Vidar Strønstad til topps i den nordiske finalen med sitt estetiske og gåtefulle bilde av en skarv i flukt.

EKSTRA-

PREMIE: Alle som mottar premie eller hederlig omtale, også få tilsendt boken «Velferden». Den forteller i ord og bilder om velferdsinnsatsen for sjøfolk gjennom 70 år. Fotokonkurransen har selv sagt fått sitt eget kapittel.

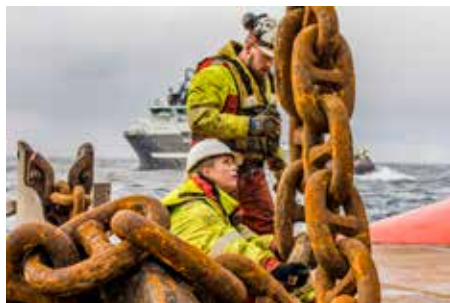
vel så spennende å få innblikk i hvordan livet arter seg for menneskene om bord.

Motiver av ulike arbeidssituasjoner er dessuten ofte egnet som illustrasjonsbilder, og sjansen øker for at fotografen får publisert sine bilder. Bilder som viser aktivitet i fritida om bord gir også interessant innblikk i sjøfolks liv. For ettertiden er det verdifullt å bevare et bredt spekter av bilder som forteller om sjømannslivet anno vår tid.

NORDISK SAMARBEID

Vi håper både tidligere og nye deltakere passer på å sende inn bidrag innen 31. desember 2017. Alle innsendte bidrag blir bedømt av en fotofaglig kompetent jury. Fem premierevinnerbilder, samt ti bilder gitt hederlig omtale, går videre til en nordisk finale.

Der venter en ny uavhengig jury som vurderer de beste bidragene fra Norge, Danmark, Finland, Island og Sverige. Det kåres fem vinnerbilder som mottar gjeve premier. Alle deltakere mottar diplom, og resultatet blir publisert i Navigare og på vår hjemmeside.



STORESLEM: Kaptein Bjarne Hovland på KL Sandefjord fikk hele tre bilder på pallen i den norske fotokonkurransen og tok førstepremien med dette godt komponert bildet, som er gjengitt i jubileumsboken «Velferden».

Autonome skip - hva skjer videre?

Det skjer mye på området med mer automatiserte skip og i retning av autonome fartøy for tiden. Sjøfartsdirektoratet på sin side har også autonomi som et av sine fokusområder, og har de siste årene gått ut og sagt at vi ønsker å delta i utviklingen.



TEKST:

Nils Haktor Bua

*Prosjektgruppen for autonomi,
Sjøfartsdirektoratet*

Høsten 2016 ble det satt sammen en prosjektgruppe i Sjøfartsdirektoratet, for å følge med på utviklingen og følge opp prosjektene som skjer på området. Arbeidet og interessen som Sjøfartsdirektoratet har vist utad, har ikke bare fått oppmerksomhet i Norge, men er også noe som andre land har vist interesse for å lære av.

Dette var en av årsakene til at det 6. og 7. november ble arrangert et seminar hos Sintef Ocean i Trondheim. Her var representanter fra myndigheter og industri i Nederland, Belgia og USA (representanter fra

området rundt Great Lakes). Fra Sjøfartsdirektoratet deltok undertegnede.

SAMARBEID OVER LANDEGRENSENE

Gjennom de to dagene ble det utvekslet erfaringer og holdt presentasjoner fra hvert av landene om hvordan de arbeidet opp mot økende utvikling av autonome systemer. De pågående prosjektene i Norge ble presentert, og det ble gitt omvisning i laboratoriene til Sintef Ocean på marinteknisk senter på Tyholt. NTNU, representert av Egil Eide, viste frem modellen (1:2) av den kommende autonome

sykkelfergen i kanalen i Trondheim, som i disse dager sjøsettes for testing.

Seminalet legger til rette for et godt samarbeid over landegrensene når det gjelder sikkerhet knyttet til autonome eller ubemannede fartøy. Gjennom flere statlige visjonsplaner er fokuset på digitalisering og autonomisering lagt vekt på, og sett på som et svært viktig område å henge med på fremover.

MANGE AKTØRER

Gjennom opprettelsen av prosjektgruppen for autonomi, viser Sjøfartsdirektoratet at vi ikke ønsker å være den parten som kommer inn helt i slutfasen av et prosjekt, og dermed kunne virke som en brems for utviklingen. De ulike aktørene rundt i Norge, som selv har sett viktigheten av være med i løpet mot autonome fartøy, viser stor glede over at Sjøfartsdirektoratet har tatt den rollen vi har.

Og aktørene er etter hvert mange. Ikke bare er de store representert, men også de litt mindre. Vi ser både verft, rederi, rederi, systemutviklere, classeselskap, forsikring, designere og havner som selv deltar aktivt inn i prosjekter.

VIKTIGE TESTOMRÅDER

Prosjektgruppen følger prosjektene tett, og fokuset på sikkerhet legges stor vekt på fra starten av, og vi kan på et tidlig tidspunkt avdekke og påpeke større ting som må løses for at prosjektet skal være gjennomførbart. At direktoratet har vist så stor interesse, har gjort at aktørene tar oss på alvor, og tar oss med i en tidlig fase.





Arne Johan Ulven

Forskningssjef/overlege, Norsk senter for Maritim og Dykkemedisin

Kriseberedskap – en kritisk suksessfaktor

Storulykken rammer brått og uventet. Den kan ramme deg og din rederiorganisasjon på det verst tenkelige tidspunkt. Storulykken kan håndteres godt og styrke deg og din rederiorganisasjon, eller den kan håndteres dårlig og ødelegge deg og din rederiorganisasjon. Den må håndteres umiddelbart, det er definitivt for sent i morgen. Storulykken plasserer straks deg og din rederiorganisasjon i fokus hos myndigheter og media. Den tar ingen hensyn og viser ingen nåde.

OVER: Dette bildet er tatt fra en beredskapsøvelse der et redningshelikopter heiser opp en person fra redningsskøyte.

FOTO: Ilja Hendel / NTB scanpix

Jeg var ansatt i Statoil fra 1985 til 2007. I hele denne perioden deltok jeg som lege i et av vaktlagene i Statoil sin 2. linje beredskapsorganisasjon, som er felles for alle driftsorganisasjonene. Jeg deltok aktivt i etableringen og den kontinuerlige ut-

viklingen av denne beredskapsorganisasjonen og den tilhørende personalomsorgsfunksjonen. Ved flere alvorlige storulykker har organisasjonen vist seg å fungere godt og bidratt til god medieomtale. Jeg bruker disse erfaringene som grunnlag for det som følger.



BEREDSKAP

Det er vanlig å dele beredskap inn i tre nivå. For skipsfart vil disse være:

- 1. linje, som er om bord på skipet og omfatter teknisk skadebekjempelse og redning.
- 2. linje, som ideelt sett bør tre i funksjon umiddelbart etter at hendelsen har inntruffet, og omfatter taktisk veiledning, samarbeid, informasjon og ressursstøtte i akuttfasen.
- 3. linje, som skal ha en overordnet rolle og ivareta rederiets ansvar, strategi, informasjon/media og interesser i det videre forløpet etter akuttfasen.

Petroleumsnæringen i Norge har strenge krav til beredskap og forutsettes å håndtere en storulykke gjennom sin egen eller en felles beredskapsorganisasjon. Hovedredningssentralene i Norge overvåker innsatsen og kan gripe inn dersom de vurderer det som nødvendig. Ved skipsulykker vil de koordinere redningsarbeidet så lenge det er håp om å finne overlevende. Deretter må rederiet ta over sammen med forsikringsselskapet.

Det er imidlertid mange svært viktige forhold som ikke blir ivaretatt av hovedredningssentralene og forsikringsselskapet. Håndteringen er avhengig av profesjonell og oppdatert informasjon om skip, last og mannskap. Det er nødvendig med tett samarbeid med myndigheter som Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Statens forurensningstilsyn, lokale redningssentraler og politiet, forsikringsselskap samt sykehus og andre mottak for overlevende. Kontakt med pårørende og overlevende, kontakt med fagforeninger, hensynet til egen organisasjon, håndtering av og informasjon til media, teknisk og sikkerhetskritisk informasjon om skip og last samt håndtering av kunder er avgjørende for god krisehåndtering.

Alt dette gjelder selvfølgelig også dersom ulykken rammer utenlands, men da er det enda mer utfordrende.

STATUS

- 1. linje fungerer trolig godt. Opplæring og trening ivaretas og er velregulert. Øvelser gjennomføres, og mannskapet er kjent med hverandres roller og ferdigheter.
- Hovedredningssentralene har en rolle så lenge det er håp om å finne overlevende.
- De store forsikringsselskapene gir viktig støtte.
- 2. linje vurderer jeg likevel å ha et potensiale for utvikling.
- 3. linje vil i de fleste organisasjoner fungere godt innen 12 til 24 timer.

MULIG MODELL

I prinsippet kan alle rederiene i Norge gå sammen om etablering, finansiering og drift av en felles 2. linje beredskapsorganisasjon. Den må bestå av vaktgående personell og organiseres i 4 til 5 faste vaktlag med hjemmevakt. Beredskapsorganisasjonen bør være etablert innen 1 time.

Hvert vaktlag kan bestå av 4–6 personer som dekker funksjoner som beredskapsledelse, ressurskoordinering/myndighetskontakt, personalforhold/personalomsorg, helseforhold, informasjon/media og miljø / kjemi / farlig last. Alle må kjenne sin faste rolle/funksjon, møtes og øves regelmessig. Det vil ikke være realistisk mulig for hvert enkelt rederi å organisere og drifte sin egen 2. linje beredskapsorganisasjon på en slik måte. Store rederier vil kanskje hevde at de har sin egen 2. linje, men jeg tviler på at den er tilstrekkelig og kan etableres fort nok.

De første 12–24 timene vil fokus typisk være på skadebekjempelse, redning, overlevende, døde, savnede, pårørende, forurensning, media, myndigheter og fagforeninger. Utfordringene vil i prinsippet være de samme uansett hvilket skip/rederi som er rammet. Et system må altså være

på plass i forkant. Det er optimalt at en representant fra det aktuelle rederiet møter fysisk eller er tilgjengelig på video eller telefonkonferanse for å få tilgang til nødvendige rederispesifikke opplysninger.

En slik organisering vil gjøre at det rammede rederiet selv får tid til å etablere sin egen 3. linje organisasjon, som så forutsettes å overta helt eller delvis når den er klar. Den bør etableres, driftes og eies av næringen selv og ikke overlates til kommersielle aktører og bør bemannes av hjemmевaktgående personell som ellers har sin faste stilling i rederiorganisasjoner. Konsekvensen er at etableringen må skje i et område med tilstrekkelig antall rederiorganisasjoner. Ved at mange deler på kostnaden, vil den bli svært lav for hvert enkelt rederi.

VEIEN VIDERE

En storulykke krever at en velfungerende beredskapsorganisasjon etableres så fort som mulig og helst innen 1 time. Alle må kjenne sine roller og være drillet i effektivt samarbeid. Det er mulig å oppnå dette dersom rederiene etablerer en felles 2. linje beredskapsorganisasjon. I tillegg kan det etableres en felles personalomsorgsfunksjon. Personalomsorg er i prinsippet uavhengig av rederitilhørighet.

Det er viktig å sette temaet på dagsorden, og Norsk senter for Maritim og Dykkemedisin (NSMDM) skal bidra gjennom at temaet blir en del av programmet på Norwegian Sea Health Conference (NSHC) i Bergen 11.–12. april 2018.



PREMIEDRYSS TIL AKTIVE SJØFOLK

I juni, juli og august arrangerte Sjømannsidretten i 2017 sin fjerde sommerkampanje på rad. Målet med kampanjen er å motivere til aktivitet, og som ekstra motivasjon vanket det også premier på noen heldige deltakere.

TEKST: **SVERRE FLATEBØ**
Underavdeling Sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet

Det viktigste med sommerkampanjen er å få de som ikke er så fysisk aktive til å komme i gang med noe fysisk. Sommeren er et godt tidspunkt for å sette i gang, i hvert fall for utendørsaktiviteter. Har en først kommet i gang med regelmessig trim er det lettere å fortsette utover høsten. Vi i sjømannsidretten har også fokus på å holde hjula i gang hos de som er aktive ellers også, for trening er en ferskvare som må holdes ved like.

INDIVIDUELL KONKURRANSE

Det heter seg at den indre motivasjonen er den viktigste. Likevel er ytre motivasjoner sjelden dumt. Vi trakk dermed flere premievinnere blant deltakerne som gjennomførte minst 10 aktiviteter i perioden.

Vinneren av en GPS-klokke varslet at han skulle rett ut og spille golf for å teste ut funksjonaliteten i klokka. Dermed virket det ut som om vi lykkes i å motivere til bevegelse og trim gjennom denne premien. Tre personer fikk også gavekort à kr 1000,- til å kjøpe treningsutstyr for, hvilket vi også håper ga motivasjon og mersmak. Det ble også sendt ut både ryggsekker og vannsikker bag fra Sjømannsidretten. Vi håper alle premiene ble godt tatt imot, og vi lover stadig flere kampanjer fortløpende gjennom året.

LAGKONKURRANSE

I lagkonkurransen fikk de fem beste lagene pokal og diplom. I tillegg ble en av disse trukket ut som hovedvinner.

De fem lagene som ble vurdert høyest i 2017 er, i alfabetisk rekkefølge, Ajax skift



ILLUSTRASJONSFOTO: MASKOT/NTB SCANPIX

1 fra Østensjø rederi AS, Bjørnsund skift 2 fra Fjord1 AS, Island Centurion fra Island Offshore Management AS, Oljevern 03 rødt skift fra Kystverket og Volantis fra Volstad Maritime AS.

Alle disse leverte mye aktivitet, og klarte også å involvere en stor andel av mannskapet sitt i treningen.

KÅRET TIL HOVEDVINNER

Blant disse fem var det Volantis fra Volstad Maritime AS som ble «hovedvinner». Volantis har scoret høyt i Sjømannsidretten i flere år nå, og kaptein Freddy Larsen, som selv er veldig aktiv med trening,

har vært engasjert og fått til veldig mye aktivitet om bord.

Sjømannsidretten ble invitert om bord for å snakke med kaptein og mannskap. Det viste seg med rette at dette var en aktiv gjeng, og også at mye fellestrening hadde lagt et godt grunnlag for godt kameratskap, mye sosialt og høy trivsel om bord. Vi fikk også lov å filme noe av treningen de gjør om bord, der initiativ og kreativ tenking gir mange muligheter som også andre fartøy kan få til.

Noe av videoinnspillingen vil bli gjort tilgjengelig på internett, og kan etter hvert ses gjennom vår web-portal på idrett.sdir.no



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

Tar del i internasjonalt forskningsprogram om navigasjon

Sikkerhetscenteret i Rørvik og fagmiljøet i Ytre Namdal spilte en viktig rolle da 29 virtuelle fartøy fra åtte europeiske land gikk sammen om en firedagers fellesøvelse i november.

Sikkerhetscenteret i Rørvik tar del i et flerårig internasjonalt prosjekt (Sea Traffic Management), som skal utvikle morgendagens infrastruktur for shipping og maritim informasjonsdeling. I november gikk ti navigatører inn i simulatorene i Rørvik før å føre sine fartøy gjennom to scenarier, først vest i det Baltiske hav – dernest i den Engelske kanal.

Simulatorøvelsene blir første kapittel i en serie stadig mer avanserte operasjoner som er planlagt å fortsette neste år.

- At så mange som 58 profesjonelle navigatører i ulike land øver med hverandre på 29 simulatorer, er nyskapende i seg selv. Videre vil konklusjoner og ventede løsninger bety den virkelige kursendringen innen skipsfartsindustrien, står det i en pressemelding fra senteret.
- Serien internasjonale øvelser vil legge grunnlaget for framtidens teknikk og



FORNØYDE: – Øvelsene i Rørvik vil bety nye viktige steg for Sikkerhetscenteret. Det mener nautisk leder Helge Hestø Andersen (f.v.), kursleder Svein Garnes og simulatoransvarlig Thomas Edvardsen.

FOTO: TOMLYSØ

utdanning innen kommersiell skipsnavigasjon. Nå i første runde begynner vi med det grunnleggende; ved at navigatørene skal operere med så få hjelpemidler som mulig. Deretter, i de planlagte operasjonene gjennom 2018, vil det legges på stadig nye hjelpemidler og teknologi for å stadfeste hvordan dette påvirker sjøsikkerheten, sier nautisk leder Helge Hestø Andersen i pressemeldingen.

EU-FINANSIERT PROSJEKT

Sea Traffic Management er et flerårig internasjonalt prosjekt som avsluttes i 2018. Det gjennomføres og støttes av en rekke partnere i ulike land – og er i stor grad finansiert av EU-midler. Aerkjente konklusjoner skal etter planen følges opp av et program for implementering i oppdaterte informasjonssystemer.

Fagmiljøet i Rørvik er svært fornøyd med sin rolle og deltakelse i det internasjonale programmet som i høy grad er finansiert gjennom EU.

- Deltakelsen gir økt kompetanse, og betyr at Sikkerhetscenteret vil ligge helt i front innen teknologisk utvikling. Og ikke minst er vi delaktig i arbeid og prosesser som vil påvirke framtidens hverdag for navigatører kloden rundt. Og at dette vil ha stor verdi for våre elever, lokale studenter på fag- og høyskolenivå blir en vesentlig frukt av begivenhetene vi nå går inn i, framholder simulatoransvarlig Thomas Edvardsen.



FØLGER TETT: I den store simulatoren observerer og fører instruktør Svein Garnes (til høyre) fra Sikkerhetscenteret tett logg over hendelsene på skipsbrua under STM-fellesøvelsen med 29 skip involvert.

FOTO: TOMLYSØ

Nytt krav til distributørar sikrar oppdaterte kartdata til fritidsbåtførarar

Eigarar av ein kartplottar skal kunne laste ned sjøkartinnhald som ikkje er meir enn éin måned gammalt. Det er resultatet etter at Kartverket aktivt har arbeidd for at fritidsbåteigarar skal kunne ha tilgang til oppdaterte sjøkart på sin kartplottar.

TEKST: **SISSEL KANSTAD**

Kommunikasjonsrådgivar, Kartverket sjødivisjonen

– Dette er eit viktig bidrag til auka sjø-sikkerheit for fritidsflåten, og eit framsteg for å syrgje for oppdaterte elektroniske sjøkart til ei stor og viktig brukargruppe for Kartverket, seier direktør Birte Noer Borrevik i sjødivisjonen.

STILLER KRAV

– Fritidsbåtbrukarane Kartverket har vore i kontakt med på ulike arenaer har over lengre tid uttrykt behov for oppdaterte sjøkart i sine kartplottarar. Mange ynskjer også ferske data direkte frå Kartverket, seier Gjertrud Røyland i formidlingstenesta i Kartverket.

Kartverket har lytta til tilbakemeldingane og med bakgrunn i desse har dei avgjort å stille større krav til produsentane av kartplottarar som nyttast om bord i fritidsbåtar. Gjennom ein revidert avtale forpliktar produsentane av kartløyser seg til å laste ned oppdaterte data minimum ein gong i månaden frå Kartverket. Samstundes skal også sluttbrukarane få moglegheit til å oppdatere sjøkarta via produsentane si eigen oppdateringsordning, gratis eller mot betaling.

– SPØR ETTER OPPDATERTE KART

Produsentane/distributørane som lastar ned oppdateringar to gongar i månaden kan skilte med eit ekstra «stempel» i sin marknadsføring som seier at «Kartinn-



SJØSIKKERHEIT: Ferske oppdaterte sjøkart på kartplottaren om bord i fritidsbåten, er eit viktig bidrag til auka sjø-sikkerheit.

ILLUSTRASJONSFOTO: TOMMY HÅVARDSTUN

holdet er oppdatert i henhold til Kartverkets standard». Dette betyr at kartinnhaldet er på nivå med dei offisielle norske sjøkarta (POD) som oppdaterast med rettingar frå Etterretninger for sjøfarende (Efs) kvar fjortande dag. – Det er kring 750 000 fritidsbåtar i Noreg viser estimerte tal frå Sjøfartsdirektoratet. Vi håpar at fleire fritidsbåtførarar no kjem til å segle med oppdaterte sjøkart på sin kartplottar. Kartverket vil også oppmode båtførarane til å sjekke med produsenten av sin kartplottar at dei tilbyr oppdaterte kart, seier Røyland.

Elektroniske sjøkart til kartplottarar, basert på sjøkartdata frå Kartverket, blir

tilbydd av 15 distributørar. Kartverket tilbyr også elektroniske sjøkartdata gjennom gratis programvare.

ENC VS. KARTPLOTTAR

Produsentar av elektroniske sjøkart til kartplottarar kan få tilgang til kartdata frå Kartverket som dei nyttar i sin programvare. Desse kartløyserane er ikkje offisielle og regnast ikkje som autoriserte sjøkart. Det er altså forskjell på offisielle elektroniske sjøkart (ENC) til bruk i eit ECDIS (Electronic Chart Display and Information System), som er regulert av internasjonale standardar, og elektroniske sjøkart som brukast i kartplottarar.

ØVDE PÅ Å TØMME OLJE FRA HAVARIST TIL HAVS

Her ser du bilder fra en øvelse utenfor Stavanger, der et havarert fartøy skulle entres og tømmes for olje, uten at forurensning eller personskader oppstår. Det krever en innsats og et godt samarbeid mellom Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, bergingsfartøy og bergingselskap.

TEKST: **MARIANNE HENRIKSEN**
Kommunikasjonsrådgiver, Kystverket

Kystverket har ansvaret for at det blir iverksatt tiltak overfor skip som utgjør en fare for akutt forurensning. Eksempler på tiltak er: Nødslep, nødlossing og strandsetting av havarist. Vanligvis vil et rederi ta ansvar for at et havarert fartøy blir tømt for olje. Derfor er det unntaket som blir øvd på her – hva som skjer dersom det er nødvendig med nødlossing, og en reder ikke tar ansvar for dette.

På bildene er det nødlossing som øves på, en novemberdag til havs utenfor Stavanger. I slike situasjoner bistår Sjøfartsdirektoratets aksjonsinspektører Kystverket med råd og veiledning. Kystverket har også et nært samarbeid med Forsvaret, som

oftest ved Kystvakten, når det oppstår fare for akutt forurensning fra skip.

KOMPLISERT OPERASJON TIL HAVS

– Takket være god innsats, basert på felles forståelse for oppgaven, og gode samarbeidsavtaler, kan vi øve på kompliserte operasjoner til sjøs, sier seniorrådgiver Lars Petter Wilson fra Kystverket. Han hadde ansvaret for den overordnede koordineringen fra Kystverkets side (nødlossekoordinator). Høstens nødlosseøvelse strakk seg over tre dager, fra skrivebordsøvelse til fullskalaøvelse på sjøen, og begynte med en diskusjonsøvelse rundt en hendelse der et havarert skip må tømmes



FOTO: WILSON AUTOCARRIERS



for oljeprodukter. Hvilken rolle, og hvilke oppgaver har Kystverket, Sjøfartsdirektoratet og de private slepe- og bergingsressursene. Hvordan leves avtaleverket ut i praksis, ved en hendelse?

– Ved øvelsen gir vi deltakerne anledning til å teste egne planer, følge opp tidligere erfaringer, og trene arbeidsrutiner på og ved en havarist, forklarer Wilson.

SPESIALPRODUSERT

Blant mye utstyr, noe velbrukt og annet nytt, ble det også testet ut utstyr som er spesialprodusert for å bli fraktet ut til havarist med helikopter.

– Dette viste seg å fungere helt etter planen, sier Ola K. Jordheim, ansvarlig for logistikk i øvelsen. Evaluering fra alle parter vil bli samlet inn og vurdert i etterkant av øvelsen.



FOTO: WILSON AUTOCARRIERS



FOTO: WILSON AUTOCARRIERS



FOTO: WILSON AUTOCARRIERS

fakta:**Visste du at...**

- Kystverket har 9 systemer for nødlossing av bunkersoljer plassert på de statlige beredskapsdepotene langs kysten.
- Et system er plassert i det statlige beredskapsdepotet i Longyearbyen, Svalbard.
- I tillegg er det plassert ut systemer for nødlossing om bord på utvalgte kystvaktfartøy.
- Kystverket har en beredskapsavtale med Sjøfartsdirektoratet om maritim bistand ved uønskede hendelser til sjøs. Avtalen finansierer en vaktordning for aksjonsinspektører, som raskt kan mobiliseres for å bistå Kystverket.
- Kystverket har for tiden ingen beredskapsavtale med private leverandører om nødlossetjenester.

Involverte i Nødlosseøvelsen:

- Kystverket
- Sjøfartsdirektoratet
- Buksør og Berging
- Subsea Supporter som nødlosseplattform
- Wilson Alicante, simulert havarist.

Utstyr som ble testet:

- Kystverkets bunkersoljepakker
- NOFI Current Buster 6, testet som nødlossemateriell
- Nytt håndteringsutstyr for nødlossing levert av H. Henriksens mekaniske verksted og Aker Seil.

Viktige roller i øvelsen, eller ved en tilsvarende operasjon:

- Innsatsleder havarist
- Nødlossekoordinator
- Aksjonsinspektør fra Sjøfartsdirektoratet (maritim bistand)
- Bergingsleder/nødlosseleder - Buksør og Berging (eller andre bergingsselskap)

Shipping – a changing industry

It is often claimed that the shipping industry is a conservative industry, with a preference to do things the old way. If this is the case, it does not apply to the entire industry. We are now in the middle of a formidable development in the use of new technology. In many ways, we are now witness to a fusing of two mega-trends into one. The environmental concern and an access to new technology result in great changes in the industry.

Through resolutions in IMO, EU and other regional and national agencies, we get stricter and stricter environmental requirements. Over the latest years, IMO has adopted a new resolution on ballast water, rules for recycling of ships, requirements for energy efficiency and new regulations on sulphur emissions. In addition, we have established specified low emission control areas (ECA) with extra strict rules on emissions of sulphur and NOx. The objective is that the shipping industry pollutes as little as possible.

In addition to the new requirements and regulations, we notice that the industry also contributes. In Norway we have for instance, noticed that the Norwegian Shipowners' Association has agreed on very strict ambitions on behalf of their own members. This is a commitment and I am convinced that Norwegian shipowners will follow up. Plans are many and concrete. In addition, we also see that those who have their goods transported, at a greater extent set environmental requirements when they enter into new contracts. Future consumers will probably choose commodities with the lowest possible negative impact on the environment.

In addition to the shipping companies, we have a very active equipment industry in Norway. We shipyards, designers and a research and development environment. It is my impression that the environment and the use of new technology is at the top of the agenda throughout the industry.

In Norway, also the political authorities have had great environmental ambitions for



Olav Akselsen
Director General of Shipping and Navigation

the shipping industry. We see this for instance in the requirements stipulated in the tenders concerning ferries. Without these requirements, Norway would probably not be world-leading in the use of LNG as fuel in the maritime industry. It was also a political initiative that gave us the world's first battery operated ferry. At present, a request for tender is out on use of hydrogen as fuel on a specific ferry route.

The will to start using new technology is great in the Norwegian maritime industry, especially when it comes to new types of fuel. Norway was the first nation to start using LNG and methanol as marine fuel, and has now both fishing vessels and fish farming vessels running on batteries. Work is in progress on projects where hydrogen is tested as fuel. In addition, we see development and use of constantly newer and more energy effective designs, as well as use of new types of material such as carbon fibre.

The shipping industry is influenced and challenged by the digital era. Great changes

are about to happen. Technical equipment such as sensors, sonars, GPS' and satellite navigation systems are constantly improving and becoming less expensive, and they have a greater capacity for interaction. In addition, the capacity for transferring great amounts of data becomes better and better. Information that used to be available only on board the vessels, is now simultaneously available on shore. This opens for completely new ways of controlling the shipping trade. Digitalization and automation will be part of the daily routine for those who work in the maritime industry.

Also when it comes to the use of new technology, Norwegian shipowners are in the forefront. A Norwegian forum for autonomous ships has been established. Two test areas have been approved and several Norwegian participants are working with concrete projects with various elements of automation, remote control and autonomy. On the ferry stretch between Anda and Lote, a new automatic fjord-crossing system will be introduced, where the automatic controls and not the crew will be in charge of the navigation. In addition, we have various auto-docking systems that safely dock ships.

Norway is likely to be the world's first country to have commercial autonomous ships in operation. Yara Birkeland will if everything goes as planned, be in operation without a crew already in 2020.

The Norwegian Maritime Authority plays an important role in this exciting development. We are the ones who to a large extent, will approve the new solutions. Our job is first and foremost to ensure safety at sea, and we are therefore forced to ask difficult questions. We need guaranties that the new solutions are just as safe as the traditional solutions. At the same time, we would like to support and facilitate Norwegian innovation and development. This could be a new era for the industry, which we would like to cheer on. That is why we, at this time, must be both the "brakes" and the "supporters".



Name:

Kenneth Haugland

Occupation:

**Nautical Science student / Deck
Cadet
Age: 42**

Residence:

In a sailing vessel in Haugesund

Interests:

Sailing, kayaking and hill walking



- WHAT DOES YOUR JOB INVOLVE?

I'm in my final year of a Bachelor in Nautical Science at the Western Norway University of Applied Sciences and have worked as a Deck Cadet on board the Edda Flora, the Edda Fauna, and most recently on board the Edda Frende, which are all owned by Østensjø Rederi.

Occasionally, I also work as a trucker.



- DESCRIBE A TYPICAL DAY AT WORK.

The working hours have been 08:00-20:00 with varied tasks on deck and bridge. On the bridge, there are reports and Permits to Work to be completed, planning of voyage, navigation and dynamic positioning, and routine tasks to be carried out, including inspection of emergency equipment on board, radio check, and making entries in the deck log book, cargo plan, waste log and similar.

On deck, the tasks include mooring and container work, guarding hoses in connection with tank operations, removing corrosion, painting, cleaning and other maintenance.



- WHAT IS THE BEST THING ABOUT YOUR JOB?

The view from my "office" and the crew's sense of humour.



- AND WHAT ARE THE DOWNSIDES?

Being away from my family is probably the main downer. I don't like missing out on special occasions at home.



- IF YOU WERE TO CHANGE CAREER, WHAT WOULD YOU CHOOSE TO WORK WITH?

I'm in the process of changing career from media and advertising to this profession, and I can't make changes all the time. :)

My page for seafarers launches on 11 December

Within a short period of time, the Norwegian Maritime Authority (NMA) will present several new digital solutions. The self-service solution for seafarers, My page, will be launched on 11 December. The solution will make it easy for Norwegian seafarers to check the status on their certificate applications and other information registered about them.

KARI STAUTLAND Editor of Navigare, NMA

My page for seafarers will be available through the NMA's website, www.sjofartsdir.no. When seafarers log into the solution through «ID-porten», a common login solution to public services, they will be able to see the status on their certificates, qualifications, electronically reported seagoing service and medical certificates. Seafarers will also be able to apply for new certificates and pay the associated fees online.

“We are now making it substantially simpler for Norwegian seafarers to check the status on their certificate applications and other information we have registered about them. The solution is open 24/7 all year round, which will increase our level of service to the industry significantly,” says Director General of Shipping and Navigation, Olav Akselsen. The NMA's goal is to be a customer-oriented and effective organisation, and good digital solutions are important instruments in order to increase the service level. More digital self-service solutions are therefore in the planning phase, and will be realised in the next few years.

Requested by the industry

Self-service solutions offered by public services are becoming more and more common. The income tax form on Altinn and various online banks are all examples of services that most people are familiar with. A self-service solution is a system where the customers themselves log in and administer their customer relationship



The NMA's project manager Steinar Haugberg has headed the work on My page for seafarers together with web developer Torbein Kvil Gamst.

Photo: Helga Maria Sulen Sund/NMA

and carry out tasks. The number of tasks that may be administered and completed through such solutions will increase in line with the development of the NMA's IT systems and digitalisation of their services.

For seafarers who so wish, the system can also send a notification when certificates are about to expire. You will then be notified six months before the validity period expires. As long as you have not chosen to opt out of the digital communication scheme in the public digital contact information register, you will be able to receive a notification both via e-mail and text message.

“This is a functionality which is highly requested by both shipping companies and seafarers. Seafarers who have participated in the test phase of the solution have been particularly excited about this possibility,” says Project Manager for My Page, Steinar Haugberg.

Makes case processing more efficient

Every day, the NMA receives many calls from seafarers who have simple questions regarding the status of their applications, case processing time and other routine information. One of the

objectives of the project is to reduce the number of such calls. This will free up time and could contribute to reducing the case processing time of certificate applications.

Documentation of seagoing service is important to many seafarers and is required when processing certificate applications. For the time being, My page will only show seagoing service where the employer has used the NMA's electronic solution for reporting. This means that many seafarers will not be able to list their seagoing service, if this has been reported on paper or in another format. The NMA is working on solutions where the employer reports as much as possible of the seagoing service electronically. This could provide the foundation for even better digital certificate solutions in the future.

Completed on time and on cost

My page for seafarers has been developed for the NMA by Capgemini and has had a cost limit of three million Norwegian kroner. The project has been completed on the agreed time and cost with the desired quality.



The welcome screen in My page for seafarers provides a quick overview of the available information, with alerts on the sections containing new information.

“Together with Capgemini, we have had a good development period with very few challenges related to delivery and technical matters along the way. Changes were dealt with promptly, and have not resulted in project cost overruns,” says Haugberg.

New version of the Portal for the shipping industry

The Portal for the shipping industry, which is a service directed at shipping companies and shipyards, has undergone a comprehensive upgrade this autumn, in terms of both graphics and functionality. The user interface has been modernised, and new functionality has been added based on feedback from the users of the portal. The new version of the website will be in place by the end of December 2017. One of the new features is a notification service for expiry of vessel certificates, orders to rectify and documents to submit.

Newbuildings and conversions administered through the Portal will get a dedicated project manager in the NMA who is responsible for the follow-up within the NMA. This will give shipping companies one single point of contact in the NMA for matters related to their project.

The goal is to provide shipping companies, consultants and shipyards with an easy way to



Through the profile page, you can upload a new passport photo and signature for use on certificates.

check the progress of the certification process of newbuildings or conversions. When a vessel is certified, the Portal will function as a work of reference for shipping companies, where they will be able to see the information the NMA has registered on them, such as certifications, certificate expiries, status of orders to rectify and general history about the vessel.

Will be further developed

“The Portal for the shipping industry and the NMA’s own internal project management tool will contribute to quicker and more correct

case processing, in that the case handlers get a more predictable working day. Shipping companies will also get new and improved possibilities for cooperating with the NMA, which will hopefully contribute to a simpler working day for all parties,” says Kristian Breidtfjord, who manages the project.

The plan is to upgrade the Portal to a My page solution for shipping companies and shipyards, providing access to all relevant vessels. Better overview of vessel certificates, access to future digital vessel certificates and increased possibilities for self-service will become part of the service. My page for shipping companies and shipyards may already be available late 2018. The NMA is also working on projects in the field of development and improvements of electronic forms, one of which is electronic judicial registration of documents related to the ship registers.

“Digitalisation of services is a precondition for NIS/NOR becoming a preferred flag. The NMA’s customers operate in an international market with competition from other international players. If Norwegian industry interests are to have a competitive edge, the NMA, among others, have to offer good and customer-friendly digital solutions,” says Head of Department of Administration, John Malvin Økland.

Fewer and electronic forms for ship registration

For a year and a half, the Norwegian Maritime Authority (NMA) has worked on developing a new application for registrations in the NIS/NOR Ship Register. Today’s solution was created in the mid-nineties, and is more than ready to be moved to a new technical platform.

TONE OLSEN RISNES Dep. of Ship Registration, NMA

Already in the spring of 2018, we will start using the new application, which has been adapted for electronic judicial registration. For our customers, the most noticeable in this phase will be submitting notification forms and declarations of nationality via Altinn. Obtaining and reusing information from registered vessels will make it easier and more intuitive to fill out the forms. Many of the forms have also been combined into one, thus reducing the number of forms to be filled out.

The project is now at the stage where customers may test the forms. The goal is to complete this test phase before Christmas, in

order to stay on schedule. The transition to electronic case processing in this phase will make the case processing more efficient, and the goal is to reduce the number of registered documents being returned.

“We are certain that this will be perceived as a positive simplification,” says Project Manager at the Department for Ship Registrations, Ole Karmlund. The plan is to continue this project, which will conclude in electronic judicial registration of deeds of conveyance and mortgage deeds. The full effect of the digitalisation will only occur when this is in place.



Ole J. Karmlund, Acting Registrar and project owner at the Department of Ship Registration.

ENGLISH TRANSLATION FROM PAGE 28

The Norwegian International Ship Register (NIS): **Sixteen new ships in three months**

Since mid-August, sixteen ships representing 203 491 gross tons, have entered the NIS which now counts 590. As many as six of the new additions were refrigerated cargo ships transferred from Antigua and Barbuda. Three of the ships were newbuildings.

STONE OLSEN RISNES Department of Ship Registration, NMA

REGISTRATIONS FROM 16 APRIL - 14 NOVEMBER

LADK8 - ATLAS. 2 561 GT general cargo ship transferred from the Netherlands.

LADL8 - BONAS. 29 841 GT bulk carrier transferred from Singapore.

LADF8 - BOW PALLADIUM. 17 139 GT chemical tanker. Newbuilding, no prior registration.

LAZK7 - CLIPPER VANGUARD. 46 120 GT LPG tanker. Newbuilding, no prior registration.

LAXB7 - DINA POLARIS. 6 986 GT supply vessel transferred from Turkey.

LADM8 - FALKSEA. 2 999 GT bulk carrier transferred from the Netherlands.



Svartfoss, a refrigerated cargo ship transferred from Antigua and Barbados to Norwegian Ordinary Ship Register.

PHOTO: EIMSKIP



LADN8 - HOLMFOSS. 3 538 GT refrigerated cargo ship transferred from Antigua and Barbuda.

LAD08 - LANGFOSS. 3 625 GT refrigerated cargo ship transferred from Antigua and Barbuda.

LEF03 - MIDNATSOL. 16 151 GT passenger ship transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

LADQ8 - POLFOSS. 3 538 GT refrigerated cargo ship transferred from Antigua and Barbuda.

LADS8 - STIGFOSS. 3 625 GT refrigerated cargo ship transferred from Antigua and Barbuda.



NEW IN: Langfoss in another ship from Eimskip entering the Norwegian ordinary Ship Register.

PHOTO: EIMSKIP

LADR8 - SVARTFOSS. 2 990 GT refrigerated cargo ship transferred from Antigua and Barbuda.

LADP8 - VIDFOSS. 3 625 GT refrigerated cargo ship transferred from Antigua and Barbuda.

LADJ8 - VIKING PRINCESS. 5 381 GT supply vessel transferred from the Bahamas.

LAYT7 - VIKING SUN. 47 842 GT newly built passenger ship from Italy.

LACZ8 - VOLANTIS. 7 530 GT construction vessel transferred from Panama.

The Norwegian Ordinary Ship Register (NOR): Towards a new all-time high

The steady development of the NOR-register continued throughout the autumn, and indications show that the number of registered vessels will pass 20 000 during the first half of 2018.

TON OLSEN RISNES Department of Ship Registration, NMA

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

During the last three months, 238 were registered, 24 more than in the equivalent period last year. Deletions have also risen slightly, from 56 to 67. By mid-November, the register counted 19 822 vessels, as many as 490 more than in November 2016. Indications show that the growth will continue and that register will reach a new all-time high with 20 000 vessels during the first half of 2018.

128 pleasure vessels constituted almost half of the 238 new registrations. In addition, 60 smaller workboats, 35 fishing ves-

sels, 5 general cargo ships and 3 tankers entered the NOR. The remaining vessels were well boats, supply vessels, barges and a passenger ship.

CHANGES OF OWNERSHIP

Once you are registered owner of a NOR-vessel, you are obliged to notify the register of any changes. Both the seller and the buyer are responsible for registration of changes of ownership. – Our experience shows an increase not only in new registrations, but also in the number of reported changes of ownership says Acting Registrar, Mr. Ole Kamlund. Comparing month for month with last year, we see that the average number of registered changes of ownership are higher this year. That harmonizes well with the growing fleet.

The table shows numbers through October 2017



GROWTH: The amount of pleasure vessels registered in NOR is increasing rapidly.

PHOTO: STEINAR HAUGBERG/NMA

ENGLISH TRANSLATION FROM PAGE 22

Norway may get the world's first hydrogen-powered cruise ship

Viking Cruises is working on a project for what could become the world's first cruise ship with zero-emission technology. The ship will be fuelled by liquid hydrogen, it emerged at the Safety at Sea Conference in September.

KARI STAUTLAND Editor Navigare, NMA

If everything goes according to plan, Viking Cruises may in the future launch a full-scale cruise ship powered by liquid hydrogen. The announcement came from Serge Fossati, project manager at the shipping company, during the Safety at Sea Conference in Haugesund. The ship will be around 230 metres long, and will accommodate more than 900 passengers and a crew of 500.

"This is a world sensation. Very exciting. If they pull this off, a distribution network may be established, which will enable others as well to use hydrogen as fuel, and could contribute to a zero-emission shipping industry," says Director General of Shipping and Navigation, Olav Akselsen.

Viking Cruises, who has registered several new cruise ships in the Norwegian International Ship Register over the last few years, envisions constructing a ship based on the same design as their seagoing cruise ships, such as the Viking Sun. The shipping company makes it clear that they also want to

register the hydrogen ship in the NIS if it is realised, and is already in dialogue with the Norwegian Maritime Authority.

"At Viking, we have always endeavoured to look forward and to be at the forefront with regard to green shipping. As a Norwegian and with Norwegian ships, we want to lead the way to zero-emission ships through fuel cell technology. The road to that point is still long, but here at Viking we want to be ahead of the game," says Chairman of Viking Cruises, Torstein Hagen.

Equal safety as in conventional vessels

So far, liquid hydrogen has not been used as marine fuel. One of the technical challenges is to maintain the fuel at minus 253 degrees to keep it from evaporating. A fuel cell will convert the hydrogen to electricity for propulsion and electric power on board. Hydrogen is also a very explosive gas, and protection against gas leaks is an important part of the safety requirements for the fuel.



Serge Fossati, project manager at Viking Cruises, unveiled the company's hydrogen plans in Haugesund on the Safety at Sea Conference.

PHOTO: STEINAR HAUGBERG, NMA



A hydrogen-powered cruise ship may be modeled on the same design as Viking Cruises most recent vessel, the Viking Sun.

PHOTO: Viking Cruises

"The ship will fly the Norwegian flag, which means that we have to vouch for the safety being just as good as on conventional ships. We believe that it is possible to solve those issues. We probably have a way to go before all the technical solutions are in place, but this is a very concrete project which has a high priority at Viking Cruises," says Akselsen.

At present, liquid hydrogen is not produced on a large scale in Europe, but Fossati explained that Viking Cruises is in dialogue with Statoil in order to find a solution based on a Norwegian refinery. It also emerged that the shipping company wants to use Norwegian suppliers for the project, as far as possible. Several tender ships to carry the fuel to the cruise ship are also part of the project.

Convention on better working conditions in the fishing sector

The Convention concerning work in the fishing sector (ILO 188) was implemented in Norway on 16 November. The Convention applies to all fishing vessels irrespective of size, and compliance will be checked during supervision.

The objective of this Convention is to ensure that fishers have decent conditions of work on fishing vessels with regard to minimum requirements for work on board, conditions of service, accommodation and food, occupational safety and health protection, medical care and social security.

Most of the provisions of the Convention are already laid down in Norwegian legislation, but some amendments have now been included in Norwegian regulations. These provisions have been circulated for review in the industry.

Simultaneously with the introduction of ILO 188 in Norwegian legislation, the validity of the Trading Certificate of Compliance for fishing vessel is extended from 4 to 5 years.

The most important amendments to the legislation include:

- requirement for certificate for working and living conditions for fishing vessels of:
 - 15 metres in overall length and upwards certified for Deepsea fishing I or greater trade area;
 - 24 metres in length (L) and upwards certified for Bank fishing I or greater trade area;
- requirement for valid medical certificate;
- requirement for crew list for all fishing vessels;

- requirement for safe manning document on board fishing vessels of 24 metres in length and upwards from 1 July 2018;
- new requirements related to work by and placement of young people on Norwegian fishing vessels;
- employment agreements and documentation of hours of work and rest must be available on board.

Furthermore, the normal working hours for persons working on board fishing vessels shall not exceed 48 hours per week, calculated as an average over a period not exceeding 12 months.



Photo Contest for Seafarers 2017

Seafarers are invited to enter the annual Norwegian and Nordic photo contest.

All employees on Norwegian ships can enter up to 10 digital photographs. All files must be minimum 1 MB, preferably in jpg format. Submit your entries with name, home address, telephone number, e-mail and name of your ship and your working title. No watermarks or signatures may be added to images. We appreciate if you give each image a title and also submit information about the motif, where the photo were taken, the ship you were on etc.

The motif must be related to maritime life - work or leisure on board or in port.
Do not submit photographs taken by someone other than yourself. It is your responsibility to have copyright

of the photographs and to make sure the person(s) in the photo has approved the publication. Photographs must have been taken within two years before the date of entry, and must not have been previously published.

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

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



Submit your entries by 31.12.2017 to Norwegian Maritime Authority's Photo Contest velferden@sdir.no www.sdir.no/velferden

NIS//NOR

Looking forward to new challenges ashore

Ever since elementary school, Vera Dahl knew she would work at sea. Not surprisingly, perhaps, as she made her first international voyage when she was still in her mother's womb. Now, a new life ashore awaits the NMA's newly employed surveyor.

KARI STAUTLAND Editor of Navigare, the NMA

"It is wonderful to come home every afternoon. And a bit strange knowing that I will be home for both Christmas, Easter and Labour Day," says 33-year-old Vera Dahl. She has worked at sea all her adult life, initially on a factory trawler, and later on anchor-handling vessels on a 5-week rotation. On the first Monday of October, she walked through the doors of her new workplace at the NMA's local office in Trondheim.

"When I saw the job advertisement, I had already started thinking that it would be nice to work ashore. My boyfriend and I have just bought a house together, so I love spending more time at home. Besides, I can make use of my experience from sea," says Vera, who has been Chief Mate for Olympic Shipping for the last 7 years. One and a half months into the new job, she is very satisfied with her new working day.

"My job is both fun and interesting. I find it particularly exciting to board other vessel types than those I have worked on. Of course, in a

new job there is much to learn, but I have also had the opportunity to participate in various types of supervision and have seen parts of the spectre," says the green surveyor.

From Hitra to Rørvik

There are three surveyors at the local office in Trondheim. They cover a large geographical area stretching from Hitra and Frøya in the south to Rørvik in the north of Trøndelag.

"The workday is often long. Since Frøya is a few hours away, it is a good idea to drive off early in the morning to avoid getting stuck in rush hour in Trondheim. When heading for Rørvik, we travel by plane," explains Andreas Hemmingsen, who is Principle Surveyor at the office. He, too, likes that the surveyor position involves a variety of tasks.

"The days are never the same. Even if we plan the week, things keeps cropping up, forcing us to change our plans. In addition to the supervision, we also spend a bit of time giving presentations and information to the industry," he says.

On the other side of the table

During the few weeks Vera has been working at the office, she has participated in supervision on three out of five working days.

"It is interesting to be 'on the other side of the table' in supervision settings. I did participate in supervision while working at sea as well, which is probably a useful experience. I find it easy to put myself into the position of the persons on board," says the 33-year-old. It is important to her that safety is ensured in a simple and convenient manner.

"At sea, I have seen a lot that could be done differently. I think we need to improve safety while reducing the amount of paperwork. On offshore vessels, there is an enormous amount of papers and a requirement for documenting most actions on board. This can take time and focus away from important duties for the persons on board," she says. So far, her experience from participating in supervision as a surveyor has been positive.

"People are usually very nice. The supervision only takes a couple of hours, and things





◀◀ **The NMA has 87 surveyors, including 7 regional managers. Six of the NMA's surveyors are female.**



ALL PHOTOS: KARI STAUTLAND/NMA

are normally pretty good. I expected more things to criticise,” says the friendly surveyor.

Attracted to the sea

Growing up with parents who both worked at sea, the Trondheim-born girl made an early decision to do the same when she grew up. With family roots on Frøya and an attraction towards the sea, the education programme for fishing and aquaculture offered on this island was the natural choice when Vera applied to upper secondary education at 16. After finishing school, she worked on a trawler for some years.

“I really liked working on a trawler, particularly on deck. It was a factory trawler, where

the duties on the deck also varied a lot. A typical working day included splicing of wires, repairing of splits and so on,” says Vera. After working on the trawler, she attended a navigation school before starting work on supply boats and anchor-handling vessels.

“We operated on the spot market in the North Sea, but also performed tasks in the Mediterranean, Russia and Trinidad. Trinidad was fantastic. While at anchor, we could jump right into the warm ocean during our time off,” she says.

Active leisure time

So far, Vera has not missed life at sea, even though she knows it might happen one day.

“At the moment, I appreciate being able to plan my leisure time without having to think about my shift rotation. It’s been five years since I was off duty during Easter, and my best friend had to plan her wedding around my rotation, so that I could be her chief bridesmaid. Things are a bit easier with a job ashore,” concludes the 33-year-old. With a wide variety of hobbies, she is not likely to face leisure problems in the near future.

“On the island of Halten, I have a fisherman’s shack that I inherited from my mother. In the winter, I go slalom skiing as often as possible. Other than that, my boyfriend is involved in rallycross, so I also help him polish and paint his car now and then.”



Arne Johan Ulven,
*Research Director/Chief Physician,
Norwegian Centre for Maritime and
Diving Medicine.*

Emergency preparedness - a critical success factor

A major accident is sudden and unexpected. It may hit you and your shipping organisation at the worst possible time. A major accident may be dealt with professionally, strengthening you and your shipping organisation, or terribly, which would be destructive to you and your shipping organisation. It needs to be handled promptly. Tomorrow, it will definitely be too late. A major accident immediately brings you and your shipping organisation into focus for the authorities and the media. It shows no consideration and no mercy.



I worked for Statoil from 1985 to 2007. Throughout this period, I participated as a physician in one of the watchkeeping groups of Statoil's 2nd line emergency response organisation, which covers all the operational organisations. I actively participated in the establishment and the continuous development of this emergency response organisation and the associated staff care function. In connection with several serious major accidents, the organisation has proven to function well and contributed to positive media coverage. I am using these experiences as the basis for what follows.

Emergency response

Emergency response is usually divided into three levels. For shipping, those are:

- 1st line, which is on board the ship and includes technical damage control and rescue;
- 2nd line, which should ideally take effect immediately after the accident occurred, and includes tactical guidance, collaboration, information and resource support during the acute phase;
- 3rd line, which should have a management role and ensure that the company's responsibility, strategy, information/media and interests are taken care of in the process following the acute phase.

The petroleum industry in Norway has strict requirements for emergency preparedness and is expected to deal with a major accident through its own or a joint emergency response organisation. The Joint Rescue Coordination Centres in Norway monitor the efforts and may intervene if considered necessary. In the event of ship accidents, they will coordinate the rescue efforts as long as there is hope of finding survivors. Afterwards, the company must take the lead together with the insurance company.

However, there are many very important issues that are not being dealt with by the rescue coordination centres and the insurance company. How the issues are handled, depends on whether the information about ships, cargo and crew is professional and up-to-date. It is necessary to work closely with authorities such as the Norwegian Maritime Authority, the Norwegian Coastal Administration, the Norwegian Pollution Control Authority, local maritime rescue units and the

police, insurance companies and hospitals, and other survivor reception centres. Contact with relatives and survivors, contact with trade unions, the interests of one's own organisation, handling of the media and information sharing, technical and safety-critical information about ships and cargo, as well as handling of clients are essential preconditions for good crisis management.

Obviously, all of the above also apply if the accident occurs abroad, but in such cases, the challenges are even bigger.

Status

- There is reason to believe that 1st line is functioning well. Education and training are taken care of and well organised. Exercises are carried out, and the crew members are familiar with everyone's roles and skills.
- The Joint Rescue Coordination Centres play a part as long as there is hope of finding survivors.
- The major insurance companies offer important support.
- Nevertheless, I consider the 2nd line to have development potential.
- In most organisations, the 3rd line will function well within 12 to 24 hours.

Potential model for 2nd line emergency response organisation

In principle, all shipping companies in Norway may join forces to establish, finance and operate a joint 2nd line emergency response organisation. It must consist of watchkeeping personnel and be organised in four to five permanent watchkeeping groups on standby duty. The emergency response organisation should mobilise within one hour. Each watchkeeping group may consist of four to six persons covering functions such as emergency management, resource coordination/authority contact, personnel issues/staff care, health issues, information/media and environment/chemistry/dangerous goods. Everyone must know their set role/function and meet regularly to practise. It is not possible for each company to organise and operate its own 2nd line emergency response organisation like this. Large shipping companies may claim that they have their own 2nd line, but I doubt that it is satisfactory and can be mobilised quickly enough.

During the first 12 to 24 hours, focus will typically be on damage control, rescue, survivors, dead, missing people, relatives, pollution, media, authorities and trade unions. The challenges will principally be the same irrespective of which ship/company is affected. A system must thus be in place in advance of an incident. Ideally, a representative from the relevant company should be present or available for video conferencing or a conference call in order to provide access to company-specific information needed.

Such an arrangement will allow the affected shipping company time to establish its own 3rd line organisation, which is expected to take over, fully or partly, as soon as it is ready. The organisation should be established, operated and owned by the industry itself and not left to commercial actors, and it should be staffed by watchkeeping personnel on standby duty who otherwise have permanent positions in shipping organisations. Consequently, the establishment must take place in an area with a sufficient number of shipping organisations. Since the costs are divided between many, the expenses will be very low for each company.

Further steps

A major accident requires the mobilisation of a well-functioning emergency response organisation as soon as possible and preferably within 1 hour. Everyone must know their role and be drilled in effective cooperation. This is achievable if the shipping companies establish a joint 2nd line emergency response organisation. Furthermore, a joint staff care function may be established. Staff care is in principle independent of company affiliation.

It is important to put this topic on the agenda, and the Norwegian Centre for Maritime and Diving Medicine (NSMDM) will contribute by making the topic part of the programme at the Norwegian Sea Health Conference (NSHC) in Bergen on 11-12 April 2018.

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

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
Sjøgata 6, 9600 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: Kari Stautland, Sjøfartsdirektoratet

ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF: Dag Inge Aarhus
REDAKTØR/EDITOR: Kari Stautland
OVERSETTERE /TRANSLATORS: Eva Thomsen, Merete Løberg
og Bjørg Rossebø

ANNONSE/ADS: HS Media
Telefon: 62 94 10 38
E-post: nok@hsmedia.no
Annonseeslger: Nina J. Øvre-Kristiansen
Mobil: +47 91 17 34 73

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

TRYKK/PRINT: Merkur Grafisk AS, Oslo

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

SIRKULASJON OM BORD: Skipsførere, eller andre som mottar bladet, oppfordres til å la det sirkulere blant besetningsmedlemmene.

SJØFARTSDIREKTORATET:
Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A
Postadresse/Postal address:
Postboks 2222, N-5509 Haugesund
Telefon: 52 74 50 00 Telefaks: 52 74 50 01
E-post: postmottak@sjofartsdir.no
Internett: www.sjofartsdir.no
Bestilling av bladet rettes til postmottak@sjofartsdir.no i Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 20.11.2017

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.

Utfordrende arbeidsforhold?



Foto: Selfa

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 mannskap 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 hastighetsregulerte thrustere



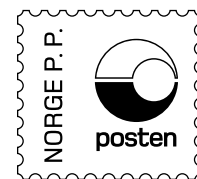
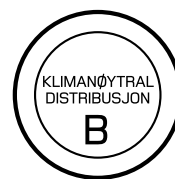
Hydrauliske & AC thrustere



Konstruert og produsert i Fredrikstad av Sleipner Motor AS

www.sleipner.no

Confidence by Control
SIDE-POWER
Thrusters • Stabilizers • Steering systems



OPPLÆRING OG RÅDGIVNING

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

I tillegg til å levere standard kurs og opplærings-tjenester kan vi også tilby bistand med kartlegging av behov og skreddersøm tilpasset den enkelte virksomhet.

Som totalleverandør tilbyr vi gjerne vår fagkunnskap i forbindelse med rådgivning og konsulenttjenester, og våre dyktige medarbeidere er eksperter på kost- og tidseffektive løsninger.

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

Ta gjerne kontakt for å diskutere ditt opplærings- eller rådgivningsbehov, så vil vi i fellesskap komme frem til de optimale løsningene.

For full kursoversikt se våre hjemmesider:
www.sjoredningsskolen.no

