

NAVIGARE

Vant både norsk og nordisk
fotokonkurranse

Side 16

Satt som sild i tønne
under evakueringsøvelse

Side 32

Articles in English

Pages 55-65

Fishing for Litter:

Norske fiskere har samlet inn over 500 tonn marint avfall

Side 12



Nordsjøcupen 2020

13-15. mai



Fotball, friidrett, bankett og sosialt fellesskap i fokus!

Har du lyst å ha et par dager på tur for å ha det kjekt med gode kollegaer? Håper du da vil være med til Hirtshals i Danmark i mai.

Du trenger ikke engang å være fotballspiller eller superspek for å være med. Du kan like gjerne være med som supporter for å støtte laget!

Vi reiser med Fjordline fra Bergen kl 1330, onsdag 13.mai. Båten går via Stavanger kl. 2000, med ankomst Hirtshals kl 0800. Det blir frokost, lunch og bankett med middag og premieutdeling på idrettsanlegget før båten går tilbake kl 2000. Ankomst Stavanger fredag 15. mai kl. 0630, og Bergen kl.1230.

Vi har god kapasitet, men maksimalt 24 lag for å klare å administrere det hele i løpet av én dag. Vær oppmerk-



Lagbilde Norled, 2019

som på at vi er nødt til å tilpasse oss skipets lugarkapasitet. En del må bli plassert i 4-manns lugar. Påmelding foregår etter "først til mølla"-prinsippet.

Påmeldingsfrist for lag er 13. april 2020.

Se vedlegg fra Fjordline for mer informasjon.

Andre aktiviteter:

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

Ta med supportere!

Det gir god stemning, og vi deler ut egen supporterpris!

Bindende påmelding innen 13. april 2020 gjøres:

<https://www.profixio.com/reg/nordsjocupen-2020>

Sverre Flatebø: 52 74 53 63

E-post : idrett@sdir.no

Påmeldings/turneringsavgift: Kr 3450,- pr. lag.

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

Vi oppfordrer alle til å registrere egen profil på idrett.sdir.no.

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

INNHOOLD



SIDE 6

Frykter ikke jobben etter helautomatisk fjordkryssing med ferje



SIDE 8

Mannskapet på de norskflaggede Solstadskipene «Far Saracen» og «Far Senator» blir beskrevet som helter etter at de leverte livsnødvendige forsyninger til innbyggerne i Mallacoota, sørøst i Australia.



SIDE 12

I fire år har mannskapet om bord i MS Vikingbank levert inn marint avfall til ordningen «Fishing for Litter».



SIDE 32

Det blir fort trangt i redningsflåter og livbåtar. Det fekk elevar og lærarar ved skuleskipet Gann erfara då dei evakuerte skipet utanfor Bodø, i regi av forskingsprosjektet SARex.

SIDE 50

Ingen yrkesfiskere omkom på jobb i 2019



ARTIKLER/REPORTASJER

- 6 Bastø VI krysser fjorden helautomatisk
- 8 Norsk skip i Australsk redningsaksjon
- 10 Kører kampanje om loseleiderar
- 12 Trålere leverer inn kilovis med plast
- 16 Fotokonkurransen for sjøfolk
- 22 Norsk seier i nordisk finale
- 26 Nå sendes fartøysertifikatene ut elektronisk
- 27 Trender i skipsregistrering
- 30 Viking Sky preget ulykkesstatistikken
- 32 Evakuerte hele skoleskipet
- 34 Inspektører med fokus på miljø
- 46 Utfordringar med garn- og linebåtar
- 50 Ingen yrkesfiskarar omkom på jobb

FASTE SPALTER

- 4 Leder
- 31 Smånytt
- 40 Treningsspalte
- 42 Nye i NIS
- 43 Nye i NOR
- 52 Boktips
- 66 Smånytt

PAGES IN ENGLISH

55 - 65



Lars Alvestad
Fung. Sjøfartsdirektør

« Vi ser at det er mer og mer nødvendig å ha fokus på miljø for å nå de forventningene og kravene som blir satt, både nasjonalt og internasjonalt.

Ser tilbake på et aktivt år

Sjøfartsdirektoratet har lagt bak seg et spennende år med stor aktivitet og med et mål om å bli enda bedre i årene som ligger foran oss. Får å nå dette målet har vi gjennomført en større revisjon av vår strategiplan og skal i 2020 jobbe med å sette denne ut i live.

Målet med strategiplanen er å sikre samfunnsoppgavet knyttet til sjøsikkerhet/miljø og at en styrker arbeidet med å være et attraktivt flagg. I den forbindelse startet direktoratet opp et eget organisasjonsutviklingsprosjekt for å sikre at organisasjonen ville være i stand til å gjennomføre den nye strategiplanen.

Generelt ser vi en forbedring i ulykkesstatistikken vår både når det gjelder personulykker og skipsulykker. Det er likevel en markert økning på personulykker i 2019 grunnet større hendelser med passasjerer innblandet. Her er det spesielt Viking Sky som bidrar med 22 skadde. Vi tro at det å opprettholde fokuset på forebygging, veiledning og ansvarliggjøring fremover vil gi ytterligere nedgang på generell basis.

2019 er året der vi for første gang siden 2008 ikke har hatt dødsulykker i fiskeflåten. Dette er en utvikling vi håper vil fortsette og vi tror det er et resultat av felles innsats fra mange aktører, ikke minst fra fiskerne selv. I 2019 døde 3 personer som følge av ulykker på næringsfartøy. Alle ulykkene skjedde på lasteskip, og involverte klemskade som følge av lasteforskyvning, en fallulykke og en kantring.

Antallet omkomne på fritidsfartøy har økt fra 23 i 2018 til 29 i 2019. Fortsatt er

antallet omkomne for høyt innenfor fritidsbåtsegmentet. Vi har tro på at arbeidet med å jobbe målrettet med tiltak fra ny handlingsplan for forebygging av ulykker med fritidsfartøy vil gi et løft i det videre arbeidet.

Sjøfartsdirektoratet har i 2019 hatt en omfattende tilsynsaktivitet både på godkjenninger og oppfølging av nybygg/ombygninger og direkte tilsyn på enkeltfartøy. Det har vært viktig for direktoratet å sette søkelys på den totale sikkerheten i hele vår portefølje både Nasjonalt og Internasjonalt. Vi har sett over tid at det er for mange funn av avvik som kan måles direkte mot vedlikehold og rutiner både på fartøy og rederiorganisasjonene.

Fokusområdet for våre tilsyn var i 2019 miljø jf. direktoratets egen risikovurderingsrapport. Vi ser at det er mer og mer nødvendig å ha fokus på miljø for å nå de forventningene og kravene som blir satt, både nasjonalt og internasjonalt. Regelverksutvikling i forhold til verdensarvfjordene og oppfølging av nasjonale og internasjonale miljøkrav er intensivert i perioden og vil videreføres og forsterkes i årene som kommer.

Sjøfartsdirektoratet har over flere år hatt særlig søkelys på å øke attraktiviteten og å nå målet på å bli den foretrukne maritime administrasjonen. Ser en på den store økningen i antall skip i NOR/NIS bekrefter dette på lang vei at vi er på vei mot dette målet. Våre kunder har sett verdien i det arbeidet som er gjort både på nivået av service og kompetanse. Det har ført til at vi har fremstått som en naturlig samarbeids-

partner og pådriver i å få godkjent nye teknologiske løsninger. Vi vil spesielt fremheve det gode samarbeidet som har vært med andre etater som bl. a Veidirektoratet i dette arbeidet.

Sjøfartsdirektoratet har også i 2019 jobbet aktivt med både markedsføring og kundefokus i organisasjonen. Den største satsingen i 2019 var deltakelsen på Nor Shipping. Her var Sjøfartsdirektoratet en synlig aktør med fokus på å fremme det norske flagget og Norges satsing på miljøvennlig teknologi innenfor skipsfarten.

Sjøfartsdirektoratet har i 2019 hatt en stor mengde regelverksarbeid, både

gjennomføring av internasjonale forpliktelser, men mest ressurser har gått med til å utvikle nasjonalt regelverk. Blant annet har direktoratet arbeidet med å utrede konsekvenser av krav til sertifikat for førere på lasteskip under 15 meter. Direktoratet har også arbeidet med regelverk for åpne treskip og forskrift om drift av fartøy som frakter tolv eller færre passasjerer. Disse sakene har hatt stor oppmerksomhet i media gjennom året, og mye tid har gått med til dette arbeidet.

Til slutt vil jeg si at dette også blir den siste utgaven av Navigare. Det er selvsagt litt vemodig, ettersom Navigare er blitt lest av mange og har

vært et kvalitetsprodukt vi har vært stolte av. Vi ønsker nå å bruke vår nettside sdir.no enda mer aktivt til nyhetsformidling, og vil etter hvert komme med en enda bedre løsning for nyheter på vår nettside.

Kostnader til porto og trykking har også økt kraftig de siste årene, og sammen med et ønske om å trykke mindre på papir, går vi nå 100 prosent digitalt med våre nyheter. Vi håper leserne av Navigare registrerer seg som mottakere av vårt nyhetsbrev på vår nettside. Ved å gå fra trykk til digital løsning vil vi også kunne nå raskere ut med nyheter som er av interesse for våre kunder.

SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEM FOR FISKEFARTØYER

Ved sikkerhetsstyringssystem levert av Sirkel AS oppnår du:

- Et økonomisk gunstig system som skaper trygge, sikre og velfungerende arbeidsplasser ombord.
- Enkle og gode rutiner for oppfølging av myndighetspålagte krav om vedlikehold og sikkerhet.
 - Et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem tilpasset regelkrav.
 - Systemet er basert på Premaster Vedlikeholdssystem.
- Systemet er tilpasset nye forskrifter gjeldende fra 1. januar og 16. november 2017.
- Vi leverer også mobile løsninger via app. til smarttelefoner og nettbrett.
- Vi leverer også nettbasert forenklet vedlikeholdssystem.



SIRKEL
- trygghet til havs

<https://www.facebook.com/sirkel-vs/>

Sirkel AS, Stakkevollvegen 65, 9010 Tromsø. Tlf: 47 45 42 00 post@sirkel-vs.no www.sirkel-vs.no



Frykter ikke for jobben etter helautomatisk fjordkryssing med ferje

INGEN HENDER: Kaptein Kristian Larsen holder hendene synlig i været mens Bastø Fosen VI dokker til kai.

FOTO: Marit Nilsen, Sjøfartsdirektoratet

MF Bastø VI gjennomførte nylig sin første helautomatiske reise mellom Horten og Moss med passasjerer om bord. Det nye støttesystemet som Torghatten og Bastø Fosen har installert, sørger for at ferjen har optimalisert drivstoffbruket, redusert klimagassutslippene og oppnådd sikrere og mer regelmessige ankomster og avganger.

MARIT NILSEN

Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

Prosjektet har pågått i over to år med Bastø Fosen, Kongsberg Maritime og Sjøfartsdirektoratet som involverte parter.

– Dette er en fantastisk dag! Gratulerer til alle involverte, smilte Gunnar Pedersen i Kongsberg Maritime da Bastø VI gjennomførte sin første «adaptive transit»

med passasjerer om bord. Med andre ord har ferjen dokket fra kai, krysset fjorden og lagt til kai igjen for egen maskin og styring, men under oppsyn fra kaptein og styrmann.

– Igjen befester Norge sin posisjon som verdensledende i den maritime bransjen. Dette hadde ikke vært mulig uten et fremoverlent rederi som Bastø Fosen og et sjøfartsdirektorat som nærmest har spurt

oss rett ut hva vi trenger fremfor å skape hindringer, slo Pedersen fast.

STØTTESYSTEM

Broen på Bastø VI var fylt til randen med samarbeidspartnere og gjester da den første kommersielle testingen ble gjennomført i starten av februar. Prosjektleder Svein David Medhaug var til stede som representant for Sjøfartsdirektoratet, og



GLADE: Gunnar Pedersen i Kongsberg Maritime, Svein David Medhaug fra Sjøfartsdirektoratet og Øyvind Lund i Bastø Fosen.

hadde sett frem til den første kommersielle testturen.

– For oss som ansvarlig myndighet er det viktig at sikkerheten for passasjerer, mannskap, skip og miljø er ivaretatt med den nye teknologien. I tillegg vil jeg understreke at dette er et støttesystem, og at det ikke på noen måte skal erstatte mannskapet om bord på nåværende tidspunkt. I stedet skal det gi mulighet til å optimalisere driften av skipet når det gjelder sikkerhet og effektivitet sier Medhaug.

STYRER HVER VAKT

For å holde navigasjonsferdighetene vedlike tar fartøyetets sikkerhetsstyrings-system høyde for at ansvarshavende

styrermann/kaptein skal legge til kai manuelt minst to ganger i løpet av hver vakt. De øvrige turene skal det automatiske systemet (adaptive transit) ta seg av, så lenge været og andre ytre begrensninger tillater det.

– Systemet utfører alle dokking- og kryssingsfunksjoner til en høy og repeterbar grad av nøyaktighet, og det gir økt kundetilfredshet, sier Øyvind Lund, administrerende direktør i Bastø Fosen AS.

Han forteller at hovedmålet i prosjektet har vært å øke sikkerheten til passasjerer og mannskap, samt å bedre logistikken i sambandet med enda større nøyaktighet. De forhåndsprogrammerte tidspunktene treffer nå på sekundet.

– I tillegg kan vi basere systemet på «best practise», noe som igjen gjør at vi kan høste gevinst ved å bruke mindre energi over fjorden. På den måten har vi et lavere energibruk, sier Lund. For passasjerene vil ikke det nye systemet bli særlig merkbart, bortsett fra at ankomst og avgang blir enda mer nøyaktig.

– Vi stoler på teknologien, og har ingen betenkeligheter med å sitte på i et skip som går på autopilot, sier Tor-Arne Holme og Per Brattshaug som var om bord i ferjen på sin ferd mot Danmark.

ERSTATTER IKKE MANNSKAPET

Kaptein Kristian Larsen sier at det nye systemet gjør at han nå kan overvåke overfarten på en helt annen måte enn før.

Han frykter ikke at automatiseringen en dag i fremtiden vil ta fra han jobben.

– På ingen måte. Flykapteiner har flydd på autopilot i årevis, og det er ingen som har erstattet dem. Det skjer heller ikke hos oss, sier Larsen.

Han trekker fram et godt og tett samarbeid med alle aktører som en suksessfaktor. En annen er at mannskapet har fått komme med sine innspill underveis i prosessen.

– Kongsberg har tatt hensyn og justert systemet underveis for at vi skal kunne bruke det best mulig, sier kapteinen.

RETNINGSGIVENDE

Både nasjonale og internasjonale organer er fortsatt på et tidlig stadium når det gjelder utvikling av regelverk for automatiske marine operasjoner.

– Gjennom dette arbeidet har vi vist verden at vi har en klar og tydelig retning. Norge er et lite land, men vi er store i den maritime næringen, sier Medhaug.

Bastø Fosen går nå inn i en seks måneder lang prøveperiode der det automatiske systemet skal håndtere de fleste tjenester, men kapteinen vil være ansvarlig og broen fullt bemannet. Dersom andre fartøy eller gjenstander oppdages, vil en alarm utløses og kapteinen vil ta kontrollen.

– Vi synes det er spennende å være med på å utvikle en funksjonalitet som Norge og hele verden vil ta i bruk. Det er kun et spørsmål om tid, sier Lund.

Norskflaggede skip bisto redningsoperasjon i Australia

Mannskapet på de norskflaggede Solstadskipene «Far Saracen» og «Far Senator» blir beskrevet som helter etter at de leverte livsnødvendige forsyninger til innbyggerne i Mallacoota, sørøst i Australia. Etter måneder med ekstreme skogbranner måtte lokalbefolkningen søke tilflukt på en strand mens de ventet på å bli evakuert.

MARIT NILSEN

Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

«Tykk, tung røyk lå over Mallacoota da et ukjent fartøy dukket opp i horisonten. Det var mye større enn både fiskebåter og fritidsbåter som ferdes i området. Alle ventet på marinen, men den kom først flere dager senere.»

Det skriver det australske nettstedet ABC News i en artikkel som har fått overskriften «Praise for the crew of the Far Saracen supply vessel that answered Mallacoota's bushfire SOS». Ankerhåndteringsskipet, som er en del av flåten til Solstad Offshore ASA, kom med etterlengtede forsyninger til de tusenvis som hadde søkt tilflukt som følge av de store ødeleggelsene etter skogbrannene som herjer i Australia.

BISTO MYNDIGHETENE

Normalt jobber Far Saracen og Far Senator for ESSO med ankerhåndtering og forsyningstjenester til gass- og oljeplattformer i Bass Strait. Grunnet naturkatastrofen som nå utspiller seg i området, spurte myndighetene om Solstad-fartøyene kunne bistå i logistikkoperasjonen i Mallacoota.

– Det sa vi selvsagt ja til, sier Lars Peder Solstad, CEO i Solstad Offshore ASA, til Sjøfartsdirektoratet.

Rederiet har kontorer i Australia med

flere fartøy som opererer i regionen, og Solstadsjefen roser jobben mannskapene har gjort.

– Det er viktig å bidra når katastrofer som dette inntreffer. Alle om bord har gjort en fantastisk innsats både når det gjelder å få levert det mest nødvendige, og ta vare på de som trenger det mest, sier Solstad.

MIDLERTIDIGE HJEM

Skipene hadde med seg over 30 paller med mat og vann, samt diesel for å holde generatorene i byen i gang. Etter at lasten var tatt i land ble skipene midlertidige hjem for de mest sårbare frem til marinen var på plass. Evakueringen fra Mallacoota er en av de største som har skjedd i Australia i fredstider. I løpet av redningsoperasjonen var røyken enkelte dager så tykk at sikten var redusert til under 50 meter.

– Det har vært en krevende uke for mannskapene om bord på begge fartøyene, og det rettes en stor takk til alle og deres «can do»-holdning, skrives det fra de involverte i redningsoperasjonen.

Christ Nairey, en lokal politibetjent, tilbragte en uke om bord i nettopp Far Saracen. Han publiserte følgende status på Facebook:



Lars Peder Solstad,
CEO, Solstad
Offshore ASA



«Det har vært mange historier om både hæren og marinen i området, men jeg vil trekke fram mannskapet på båten Far Saracen. De var på plass flere dager før de andre, og jobbet døgnet rundt med å passe på de mest sårbare – og det kom i tillegg til driften av selve skipet. De har gitt oss mat, senger og sørget for at vi kunne ta en pust i bakken. Dette er det mest organiserte, velholdte og profesjonelle stedet jeg noen gang har sett, og kapteinen og hans mannskap fortjener å bli anerkjent.»

NYTT NAVN OG NY HJEMMEHAVN

Hittil har innlegget blitt delt over 24 000 ganger, og høstet bred omtale verden over.

Neste reis for Far Saracen blir etter hvert Singapore. Der skal hun i dokk og males om til gjenkjennelige Solstadfarger. I tillegg blir det navneskifte til Normand Saracen, med hjemmehavn i Skudeneshavn. Deretter skal hun returnere til Australia for nye oppdrag, opplyser Solstad.



JOBDET UTRETTELIG: Mannskap og myndigheter jobbet side om side for å bistå de trengende. Her ser du Solstadskipet Far Saracen i det røyklagte området.



I RØYKEN: På det verste var sikten redusert til under 50 meter.



UTENOM DET VANLIGE: De mest sårbare bodde om bord i Solstadskipet Far Saracen inntil marinen var på plass for å evakuere. Lille Zoe ble raskt en av favorittene til mannskapet på fjorten.



«PRECIOUS CARGO»: Mannskapet får sjeldent så fint besøk om bord. En huske ble raskt laget av tau og en treplanke, og barna storkoste seg.

Kampanje skal gje norske losar ein tryggare arbeidsdag

Kvart einaste år blir det rapportert om ulykker og farlege situasjonar som kjem av dårlege losleiderarrangement. Frå 1. februar til 30. april køyrer difor Sjøfartsdirektoratet ein inspeksjonskampanje på området.

KARI STAUTLAND

Redaktør, Navigare

I tre månader skal inspektørar frå Sjøfartsdirektoratet ha med seg ei kampanjesjekkliste om losbordingarrangement når dei utfører hamnestatskontrollar og umelde tilsyn. Her vil dei mellom anna sjekka om losleideren er sertifisert, om det finst system for vedlikehald, og om mannskapet har tilstrekkeleg kjennskap til korleis utstyret skal brukast.

– I kampanjeperioden reknar me med å utføra hamnestatskontrollar på 150 til 160 fartøy og kanskje 10 til 20 umelde tilsyn, opplyser Bjørn Ove Hansen i Sjøfartsdirektoratet. Kampanjen skjer i samarbeid med Kystverket, som har ansvaret for lostenesta her til lands.

– Det er så absolutt behov for ein slik kampanje. Dårlege losleiderarrangement er ei kjent problemstilling både i Noreg og i resten av verda, så me er veldig glade for at det blir sett fokus på dette, seier Johannes Sivertsen, som er formann i Norsk Losforbund.

MANGE ULYKKER

Farepotensialet ved dårlege losleiderarrangement er stort, og seinast i desember i fjor blei det rapportert om ein los som mista livet då han skulle borda eit skip utanfor New York.



FARLEG: Det kan fort oppstå farlege situasjonar dersom leiderane ikkje er sikra forsvarleg.

FOTO: NORSK LOSFORBUND

– Det er heller ikkje lenge sidan me hadde ein episode i Noreg der det berre var flaks at det gjekk bra. Losen testa leideren med eine foten før han gjekk ned. Då rauk leideren, fortel Sivertsen. Han seier at det er stor variasjon i standarden på slike arrangement, også på norske fartøy.

– Utfordringa er at losen ofte ikkje får sett korleis leideren er festa før han kjem opp. Dessutan er det ofte mørkt når ein går om bord, og då ser ein ingenting, påpeiker Sivertsen. Han opplyser at losleiderar skal strekktestast eller skiftast ut etter 30 månaders bruk, og at det også er viktig at utstyret blir lagra på korrekt måte.

BLI MED PÅ DET GRØNE VINNARLAGET

VÅRE VERDIAR:



Fjord1

FJORD1 ER LEIANDE I DET GRØNE SKIFTET

Vi tenkjer energileiing og berekraft i alt vi gjer. Det gjev oss både meining og retning. No har du sjansen til å bli aktivt med i det grønne skiftet som ein del av vårt team. Vi gler oss til å få nettopp deg om bord hos oss!

Vi treng folk både til fast jobb og vikariat om bord på gassferjer og elektriske ferjer.

Sjå ledige stillingar på fjord1.no

STØRSTE FERJESKAPET I NOREG



OMSETNAD
3,1 MILLIARDAR



REISANDE
21,6 MILLIONAR



KØYRETØY
10,7 MILLIONAR

Kvitter søppel med god samvittighet

I fire år har mannskapet om bord i MS Vikingbank levert inn marint avfall til ordningen «Fishing for Litter». – Prosjektet har vært med på å øke bevisstheten vår, sier kaptein Aleksander Vedø.

MARIT NILSEN

Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

Den 61,75 meter lange fisketråleren ligger til kai på Husøy for mannskapsskifte. De har trålet etter makrell, sild, øyepål, brisling, lodde og tobbesen lenger nord. Men det er mer enn bare fisk som finner veien inn i trålposen.

– Senest i går leverte vi en full pose med marint avfall til Fishing for Litter. I tillegg måtte vi rekvirere dykker for å sjekke den ene sidepropellen da noe tauverk hadde surret seg fast, forklarer Vedø som mønstrer på som kaptein de neste tre ukene.

OVER 500 TONN PÅ TRE ÅR

Det var i 2016 at prøveordningen med Fishing for Litter (FFL) ble startet opp som et tiltak mot marin forsøpling. I første runde var tre mottakshavner og 20 påmeldte fartøy med.

– Nå er vi oppe i 85 fiskefartøy som leverer avfall til ni ulike havner i Norge, sier Hilde Rødås Johnsen fornøyd.

Hun jobber i prosjektledelsen i SALT Lofoten AS som både har administrert og gjennomført ordningen. Nå er de i gang på fjerde året, og fjorårets deltakere leverte inn hele 218,3 tonn marint avfall bare det siste året. Totalt har FFL sørget for at over 500 tonn marint avfall er borte fra havet.

I takt med prosjektet har mannskapet om bord i MS Vikingbank blitt stadig mer miljøbevisste.

– Alt som finner veien inn i trålposen vår blir tatt med til containeren til FFL.

Vårt eget søppel oppbevares selvsagt om bord til etter endt tur, forklarer Vedø.

STOR FORBEDRING

Kollega og nå avløst kaptein, Anders Klovning, ser fram til en god friperiode etter endt tur. Han mener næringen har blitt mye flinkere til å gjenvinne marint avfall og ikke kaste det til sjøs.

– Du vet, i skikkelig gamle dager dumpet folk både frysebokser og kjøleskap i havet – ute av synet, ute av sinn. Slik er det heldigvis ikke lenger, og går vi 10-15 år tilbake i tid var det mye mer marint søppel som fløt rundt, sier Klovning.

Vedø nikker, og legger til at de da gjerne også måtte betale for å levere inn et oljefat dersom en var uheldig og kom over et.

– I tillegg måtte det leveres til spesialavfall, og det var finneren som måtte ta regningen. Det ble tapt arbeidstid og en lei kostnad i en tid hvor fiske ikke var like lukrativt som nå. Da var det ikke særlig mange som tok seg bryet med å være miljøbevisste, sier kapteinen.

De siste turene har de trålet høyere opp i havet. Det er som regel når de bunntråder at de får inn mest søppel. Likevel har Vikingbank levert fra seg 7-8 fulle sekker bare det siste året.

– Folk fikk seg en vekker da den hvalen ble funnet med alle plastposene i magen. Selv om vi har sett steder der plast og annet virkelig er et miljøproblem, er det viktig at vi her i Norge går foran som et godt eksempel, legger Klovning til.



TAUVERK OG GAMLE REDSKAPER

Nå har FFL-ordningen sørget for at stadig flere fartøy tar med seg avfall som bokstavelig talt seiler sin egen sjø. Ordningen er åpen for alle norske fiskefartøy som har mulighet til å levere oppfisket avfall innenfor en eller flere av de etablerte FFL-mottakene. Eneste kriteriet er at de må være registrert.

Åkrehamn Trålbøteri på Karmøy er et av totalt ni mottaksanlegg. Daglig leder Terje Hemnes og avdelingsleder på trålbøteriet, Jarle Einar, sørger for at containeren tømmes og at innholdet registreres.

– Det er mye tauverk og slikt, men også gamle redskaper avdekkes når fiskebåtene tråler på bunnen. Vi som har jobbet her en



«Folk fikk seg en vekker da den hvalen ble funnet med alle plastposene i magen. Selv om vi har sett steder der plast og annet virkelig er et miljøproblem, er det viktig at vi her i Norge går foran som et godt eksempel»

fakta:

Fishing for Litter - mottak:

- Tromsø - Troms Fryseterminal
- Ålesund - Longvagruppen
- Egersund - Egersund Group
- Karmøy - Åkrehamn Trålbøteri
- Hvaler - Egersund Group
- Måløy - Nordfjord havn
- Båtsfjord - Båtsfjord havn
- Austevoll - MøreNot
- Stamsund - Jangaard Export & Lerøy

VIKTIG: Aleksander Vedø, Hans Inge Østhus, Nikolay Romanovic, Edvin LundVedø og Anders Klovning finner stadig mye rart i trålposene og er opptatte av at det skal havne på rett sted. FOTO: MARIT NILSEN, SJØFARTSDIREKTORATET

stund kan raskt datere gammelt fiskeutstyr tilbake til de ulike tiårene de ble brukt, smiler Einar.

Det innsamlede avfallet har bidratt til økt kunnskap om marin forsøpling i norske havområder. Både gjennom plukkanalyser og posisjonsrapportering. Analyseresultater som viser sammensetning av avfall, redskapstyper og materialer rapporteres årlig til Miljødirektoratet.

Endelig finansiering for 2020 avhenger av vedtak om bevilgning i tilskudsordningen og vil bli avklart i løpet av mars måned.

– Vi er med så lenge ordningen fungerer, og det gjør den så absolutt, understreker Vedø og Klovning.



RYDDES: Avfallet kommer i mange former og fasonger.

FOTO: MARIT NILSEN, SJØFARTSDIREKTORATET

Du holder det siste trykte nummeret av Navigare – når kom egentlig første?

Første nummer av Navigare i 2020 blir også det siste nummeret som utgis på papir. I fortsettelsen blir alle nyheter publisert digitalt, i tråd med en ny tid. Men når kom egentlig første nummer? Helge Thime-Iversen, som leder Sjøfartsdirektoratets arkivseksjon, er på saken.



– Det enkle svaret på spørsmålet er i 1994. Men noen ganger er enkle svar ganske kjedelige. De årvåke av dere ser dessuten umiddelbart at noe ikke stemmer på forsiden av første nummer, sier Thime Iversen.

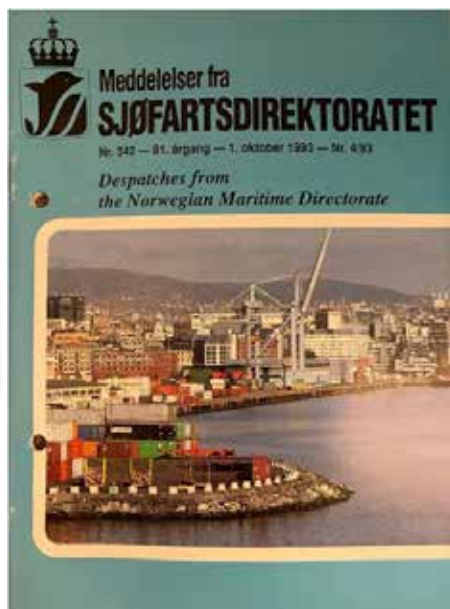
Hvordan kan nummer 1 også være nummer 343?

Svaret finner vi straks vi åpner bladet og finner lederen fra daværende redaktør, Egil Torpmann-Hagen.

Første nummer av Navigare kom i et opplag på 15.000 eksemplarer, siste papirutgave kommer i et antall på 14.000. Opplaget til forløperen, Meddelelser fra Sjøfartsdirektoratet, har nok variert mer enn dette.

Tilbake til løpenummeret. Her er nummer 342, og siste utgave av Meddelelser fra Sjøfartsdirektoratet:

I vårt arkiv kan vi spore dette bakover i tid gjennom jappetid, oljekrise, hippetid, oljefunn, gjenreisning, andre verdenskrig og like tilbake til det mørke året Hitler ble kansler i Tyskland, 1933.

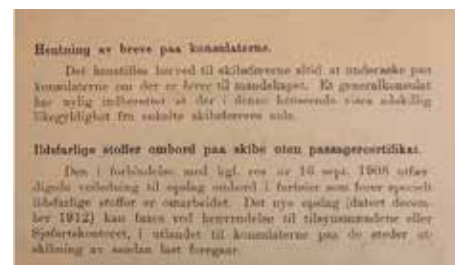


Sjøfartsdirektoratet het fortsatt Sjøfartskontoret, og flertallsendingen var fremdeles av dansk avstamning, meddelelse. Her ser vi at noen har tatt seg bryet med å telle hvor mange utgivelser de hadde nådd så langt, og nummer 2 for 1933 fikk plutselig også nummer 106.

Etter en del graving har arkivlederen funnet fasiten:

Innholdet den gangen var like viktig som i dag, men formen var en smule

mindre spennende ... Herfra er det bare å følge sporene tilbake så langt som de går, og da havner vi i 1913. Formatet til aller første utgave er ikke større enn at vi tar med hele publikasjonen her. Og dermed blir det litt mer komplekse svaret på spørsmålet kanskje at aller, aller første nummer av (det som i dag er) Navigare, kom i 1913.



ARCOS – KURS OG RÅDGIVNING INNEN SIKKERHET OG BEREDSKAP

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

For maritime kunder leveres de fleste kurs for offiserer og mannskap i henhold til STCW konvensjonen. Arcos leverer også kurs i fallsikring og tankredning.

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

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

I tillegg leverer Arcos kurs for landbasert virksomhet – fallsikring, 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 offshorebransjen, maritim virksomhet og landmarkedet. Bedriften er godkjent av Forsvaret, 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 sertifisert leverandør av sikkerhetskurs til vindenergiselskaper i henhold til GWO (Global Wind Organisation) standard.

Arcos er også godkjent leverandør av ROC kurs, D5L Fritidsbåtskipper samt kurs og rådgivning innen Polarkoden.

www.arcos.no

Spørsmål og bestilling av kurs og rådgivning: Gå inn på www.arcos.no eller kontakt oss på tlf. 459 58 880



Magisk vakkert bilde tok dobbeltseier



Andreas Woldens bilde «Isfjell utenfor Hopen» bergtok først den norske juryen, deretter juryen i den nordiske finalen og høstet dermed begge førstepremiene. Matrosen på forskningsskipet Kronprins Haakon seiler dermed opp som mesterfotografen i 2019. Han fikk dessuten hederlig omtale for ytterligere fire bidrag fra den norske juryen.

TRINE CARIN TYNES

Avd. Sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet



1. Første plass:
Andreas Wolden -
Isfjell utenfor Hopen

Ikke nok med økning på over 100 bilder fra i fjor, men wow-faktoren var større enn noensinne. Det slo de straks begeistret fast, medlemmene i årets jury: industrifotograf Øyvind Sætre, fotograf og tidligere sjømann/inspektør Sigurd Wold og Kari Stautland, redaktør for Navigare.

Hele 331 ble sendt inn fra sjøfolk på norske båter i nære og fjerne farvann til

den 32. fotokonkurransen i rekken. Dommerpanelet brukte i år ekstra lang tid på å vurdere alle de flotte bidragene. Men bildet på førsteplass var det ingen diskusjon om. «Isfjell utenfor Hopen» har ifølge juryen alt: Teknisk utsøkt, estetisk vakkert og med ekstremt stor symbolkraft i seg. Bildet utstråler både ro og råskap samtidig. Isfjellets organiske form blir et

sterkt bilde: Er det menneskeheten selv som smelter og forsvinner? Fuglene, noen i ro, andre i bevegelse, tilfører et viktig element. - For en lykke det må ha vært å få oppleve dette skuet, sa juryen.

Fotografen bak bildet viste seg å være samme gullvinner som i fjor, Andreas Wolden på FF Kronprins Haakon.

- Vi var på tur nordover fra Hopen ved

Svalbard da isfjellet kom flytende forbi, forklarer Wolden når vi ringer for å gratulere. – Det var en perfekt setting med fuglene, bølgene som brøyt og skyene med mørkere partier i. I dette farvannet er det forresten ikke så vanlig med isfjell.

– Når man starter med fotografering og redigeringsprogram, er det fristende å dra i alle hendler, svarer Wolden på spørsmål om hvordan han jobber med bildene. – Nå er jeg mer opptatt av å bevare helheten og de opprinnelige faktorene i bildebehandlingen. Jeg fotograferte isfjellet fra flere vinkler, og hadde litt i tankene samme tema som juryen da jeg gikk gjennom bildene etterpå.

TRIPPEL PLASSERING

Håkon Kjøllmoen, som har to førstepremier på merittlisten fra før, viste seg å være mesteren bak både 2., 3. og 5. plass.

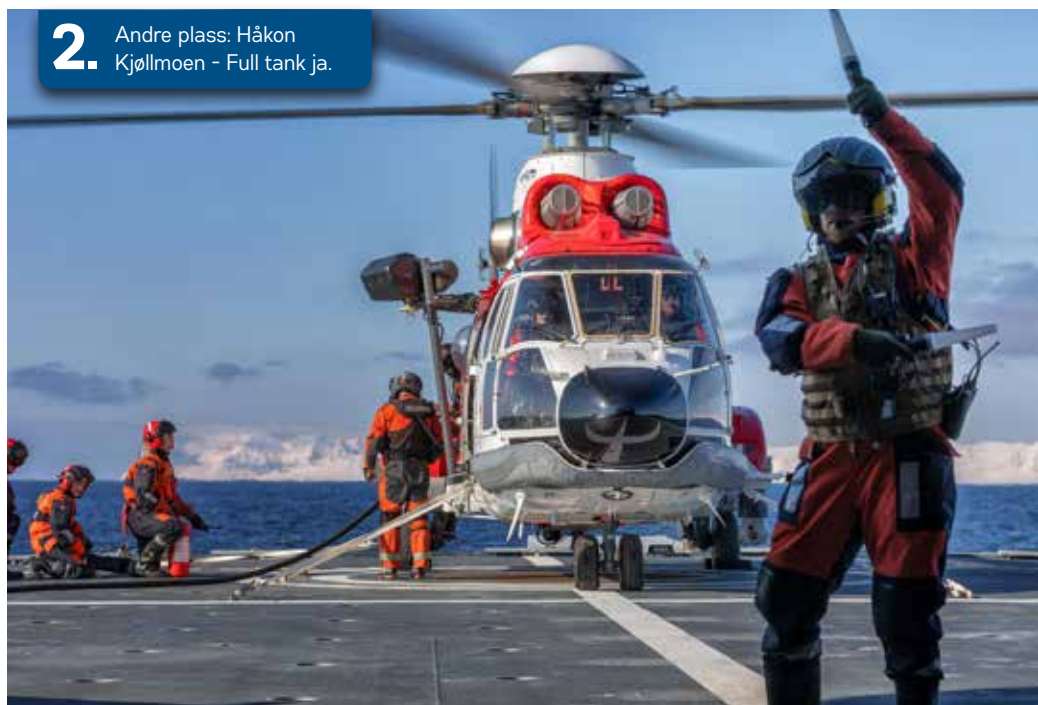
– Fantastisk action-bilde, sa juryen om sølvbildet. – Her er det mye som skjer. Det er både bevegelse og konsentrasjon, og en rikdom av skarpe detaljer, fra personene bak glasset, til menneskene utenfor i konsentrert arbeid og videre til spennende refleksjoner av fartøyet i helikopterets frontparti.

– Det stormfulle bildet på bronseplass har vanvittig fine farger og er ekstremt godt komponert, med linjer til det lille mennesket på utkikk mot en vegg av hav og rå naturkraft.

– «Northguider» er et sterkt og kontrastfylt bilde, som forteller om dramatikken som har vært samtidig som den forlatte arbeidsplassen ligger der fredelige i lyset. Dette er et bilde av høy teknisk kvalitet, og veldig fint behandlet i etterarbeidet. Å få et så detaljert bilde under disse lysforholdene krever stor kyndighet for å beherske kontrastene som oppstår mellom lys og skygge.

AVSLUTTER LANG PREMIEREKKE

– Tusen takk! Det er jo helt fantastisk moro, sier Kjøllmoen til nyheten om enda mer suksess i fotokonkurransen. Han synes det var trist å se det stolte fartøyet



2. Andre plass: Håkon Kjøllmoen - Full tank ja.



3. Tredje plass: Håkon Kjøllmoen - Høststorm.

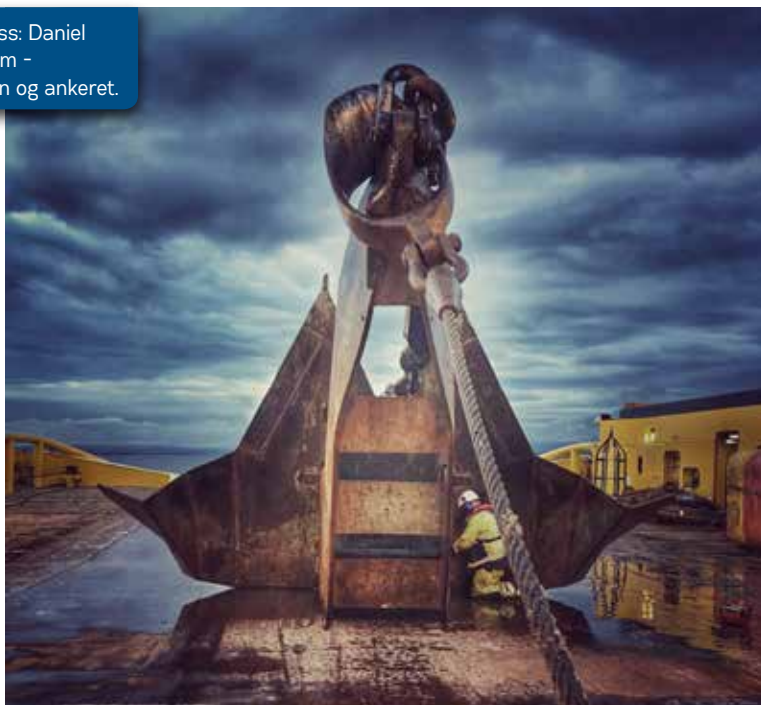
Northguider ligge der og sakte, men sikkert bli ødelagt av elementene.

– Et fartøy skal ikke ligge sånn. Det skjærer i sjømannshjertet, legger han til. Kjøllmoen forteller at det er utfordrende å få tid til å ta bilder når noe skjer, for man har alltid en eller annen oppgave å utføre.

For å få et bilde som forteller historien slik han ønsker, prøver han å se motivet fra ulike perspektiv.

– Jeg prøver å finne det som kan tilføre det lille ekstra til bildet for å skape liv og dynamikk. Det å ha interessante elementer i forgrunn og bakgrunn for å få dybde i

4. Fjerde plass: Daniel Möllerström - Sjømannen og ankeret.



vi ønsker å fortsette å være det i fremtiden, så må vi passe på at sjøfolk ikke blir tapere på lønnsmarkedet. Jeg mener at det skal være godt betalt å være borte fra familien halve året, og tidvis jobbe under støyende og ugunstige omgivelser, som alltid er i bevegelse. Jeg har hatt mange fine stunder på havet. Det ønsker jeg at mange av dagens unge også skal få oppleve.

ANKERET OG SJØMANNEN

På fjerdeplass finner vi også en tidligere gullvinner, Daniel Möllerström. Den svenske båtsmannen har vært i samme norske rederi siden 2006, og ankerhåndteringsfarøyet Brage Viking har vært arbeidsplassen hans de siste ni årene.

Juryen likte godt hans bilde «Ankeret og sjømannen». Dette bildet viser dimensjonene som gjelder, det gir et monumentalt og skulpturelt uttrykk og viser kontrastene mellom det myke mennesket og det harde kjølige stålet, mente juryen. Fotografen har behandlet bildet på en veldig dyktig måte: det er fine farger og perspektiv, og har stor dybde og ro i seg. Samtidig skjer det mye, personen jobber i dyp konsentrasjon under en kraftfull skydekket himmel.

– Ankeret veier 15 tonn og tar stor plass, ja. Vi tar opp ankeret for å kontrollere at alt er på plass og i orden, forteller Möllerström. Han har holdt på med fotografering siden han gikk til sjøs for 15 år siden. Inspirasjonskilden var kapteinen på båten som hadde kamera.

Jeg forsøker å jobbe meg frem med både farger og skarphet og det er mange spennende motiv til sjøs, sier svensken. Han legger til at han opplever tilbakemeldingene fra juryen som en motivasjonsfaktor.

HØYT NIVÅ

Om juryen var relativt samstemt om premieplassene, hadde de større utfordringer med å redusere utvalget av hederlig-omtalt kandidater til ti. De syntes ekstra mange bilder fortjente den hederen i år. Til slutt, når kvaliteter som uttrykk,

5. Femte plass: Håkon Kjøllmoen - Northguider



bildene er noe som jeg jobber for å få til, sier han. Kjøllmoen gikk i land i august og jobber nå på Forsvarets operative hovedkvarter på Reitan.

– Det fine med å gå i land er å få mer tid i lag med familien. Det jeg savner mest er alle de flotte skipskameratene og ikke

minst de spennende arbeidsoppgavene kystvaktlivet byr på, sier Kjøllmoen, som dermed legger ambisjonene for fotokonkurransen på hylla.

– Hvis jeg får si noe til slutt, så ønsker jeg å slå et slag for lønninger til norske sjøfolk. Vi er en stolt sjøfartsnasjon og hvis



komposisjon, innhold og teknikk ellers var på plass – ble tematisk bredde avgjørende. De sa seg fornøyde når utvalget til slutt dekket både offshore, nordområder, deep sea og nye havnæringer, og hadde god variasjon fra store overblikk til motiv tett på med dramatik, detaljer og spenning som gir innblikk i sjømannslivet.

Og er du en av de som fotograferer og vil delta i konkurransen om gjeve premier og juryens anerkjennelse, er det bare å sende inn bilder som jpg-filer til velferden@sdir.no. Årets konkurranse er i gang, og du kan sende inn til sammen 15 bilder gjennom hele året.



Berit Bye - Vålhall oljefelt.



Shawntel Aguilar - Work and sacrifices.



Andreas Wolden - Bøting av trål



Andreas Wolden - Isbjørnbinne med unge.



Endre Dommersnes - Vindmøller



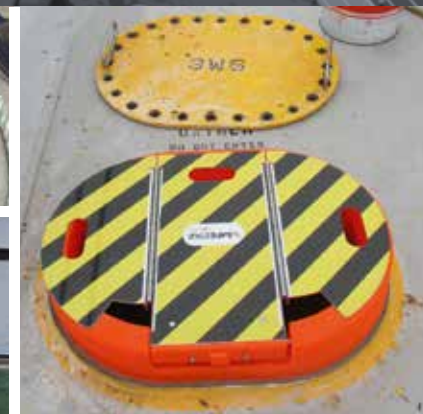
Rustibus® works on a global scale to deliver maintenance and safety equipment to the marine offshore/onshore industry

THE ENVIRONMENTAL CHOICE FOR SURFACE PREPARATION

Rustibus® de-scaling machines with our unique patented chain drum system, designed to **de-scale & power brush** ship decks, hatch covers and tank tops – free from paint & rust!

SAFETY AT SEA

SafeEdge by Rustibus® is a **manhole protection cover** that prevents falls and other injuries associated with open manholes on board vessels and platforms!



Motiv med ikonisk kvalitet sikret norsk seier



VINNERFOTOGRAFEN: *Andreas Wolden, som er matros på FF Kronprins Haakon, slo til med dobbeltseier i årets konkurranse.*

FOTO: PRIVAT

Norge tok både første- og tredjepremien når de beste bildene fra hver av fotokonkurransene for sjøfolk i de nordiske landene møttes til dyst i februar. Sverige tok resten av pallplassene. Men det var Norges gullvinner, **Andreas Woldens** bilde «Isfjell fra Hopen», som imponerte mest også i nordisk sammenheng. Håvard Melvær sørget for bronse for sitt vakre vindkraft-bilde.

TRINE CARIN TYNES

Avd. Sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet

Den nordiske finalen ble avholdt 7. februar på Reykjavik Maritime Museum. Utenfor var det hustrig, og bare noen kilometer unna skaket grunnen av økt vulkansk aktivitet. Inne i sjøfartsmuseet var det lun, men spent stemning når den nordiske fotokonkurransen for sjøfolk skulle avgjøres for 32. gang.

Til sammen hadde 133 sjøfolk sendt inn til sammen 1116 bilder. Det er 300 flere enn i fjor. Hvert land deltok med sine 15 beste fra de nasjonale fotokonkurranser til nordisk finale. Av disse 75 anonymiserte bildene, hadde den nye, uavhengige juryen på Island oppgaven med å vurdere og rangere fem nordiske vinnerbilder. De stod også fritt til å gi hederlig omtale til ytterligere bidrag de syntes utmerket seg.

Juryen, som bestod av Kjartan «Golli» Thorbjörnsson, profesjonell fotograf og Arngrímur Blöndal, leder for fotoklubben Fokus, hadde ingen problemer med å bli enige, og arbeidet seg metodisk ned til ti bilder. De valgte å gi hederlig omtale til fem bilder som kom med i sluttheatet. Berit Bye, motormann på NS Frayja, var den ene som fikk denne hederen. Ellers var det tre islandske og et dansk bidrag som ble trukket frem.

Spenningen steg ytterligere når vinnerne ble avslørt enkeltvis fra femteplass og oppover. Når alle premiebildene var avdekket, stod det klart at Sverige var mestvinnende med tre premieplasseringer, men det var Norge som tok den aller gjeveste premien, samt en flott tredje plass.

– Takk for en kjempehyggelig start på helga, kvitterer Andreas Wolden på

nyheten om at det også ble nordisk suksess for hans nærmest ikoniske bilde. Matrosen på FF Kronprins Haakon forteller at han har holdt på med foto store deler av livet, men i enda større grad de siste ti årene.

SEILER I NORDOMRÅDENE

I årene han seilte på KL Island med kaptein Bjarne Hovland, en kjent størrelse i fotokonkurransesammenheng, delte de interessen og ga hverandre tilbakemeldinger.

– Jeg hevet mine kunnskaper betraktelig i denne perioden. Nå blir bildene mine også brukt innen de miljøene vi seiler i, og det hender Havforskningsinstituttet bruker mine motiv i foredrag, forteller Wolden.

39-åringen fra Lofoten har vært til sjøs siden han var 18 år gammel. Først



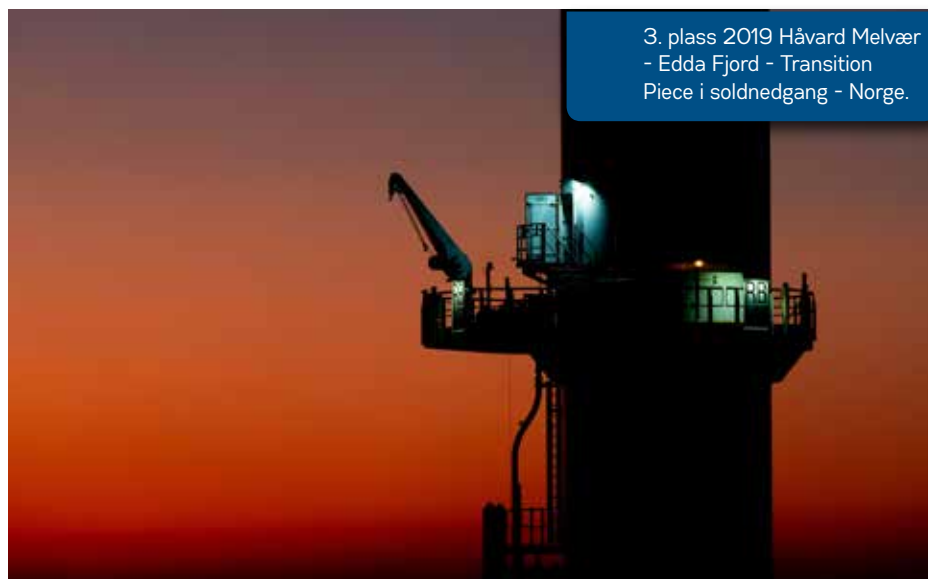
1. plass 2019 Andreas Wolden
- Kronprins Haakon - Isfjell
utenfor Hopen - Norge.

på fisketrål, deretter mange år på offshore ankerhåndtering. De siste to årene har forskningsskipet Kronprins Haakon vært arbeidsplassen, en jobb han fikk i konkurranse med over 2000 andre søkere til stillingene om bord. Han fikk med seg jomfruturen, og har vært i begge polområdene.

– På denne tida i fjor var vi i Antarktis, men fremover blir det primært nordområdene. Vi er ute 4-5 uker av gangen, og har mannskapsbytte i Longyarbyen. Selv om jeg savner de der hjemme, er jeg privilegert som får oppleve steder som gir et unikt innblikk i forskernes verden og tematikken global oppvarming. Vi er på de stedene forskningen starter og får oppleve mange spennende miljøer. Blant annet har NASA, med National Geographic i følget, vært med for å teste utstyr, forteller han.

Wolden fikk hederlig omtale for fire av sine bidrag i den norske fotokonkurransen, to av de med «kongen av arktis».

– Isbjørn er favorittdyret ja, jeg blir aldri lei av å speide etter den. Det er de unge, nysgjerrige isbjørnene som kommer til båten, de eldre store individene streifer forbi på avstand, sier Wolden. Han legger



3. plass 2019 Håvard Melvær
- Edda Fjord - Transition
Piece i soldnedgang - Norge.

til at de får oppleve masse dyreliv.

– Vi ser stadig hvaler og den sjeldne grønlandshvalen oppdaget vi langt inne i isen. Tusenvis av pingviner har jeg også sett, sier han.

– Situasjonen med isfjellet som kom seilende er heller sjelden. Det er mye mer isfjell i Antarktis, der de oppstår når breene kalver. Når isfjellet utenfor Hopen ved Svalbard kom seilende, kjentes det godt å klare å fange øyeblikket, sier Wolden.

Hans råd til andre fotografer er å bruke

blikket, lese linjer og tenke utsnitt. Mange bruker mye penger på fotoutstyr, men blick og tilstedeværelse er vel så viktig.

ESTETISK VINDKRAFT

Håvard Melvær, som tok norsk tredjeplass i 2018, fikk denne gang med bildene «Transition Piece i solnedgang» og «Tankinspeksjon» til den nordiske finalen. Der ble hans flotte motiv av turbinskaftet i solnedgang belønnet med den gjeve tredjeplassen.



2. 2. plass 2019. Jörgen Språng - Bit Okland - Drydock - Sverige



HEDERLIG OMTALE: Guðmundur Guðmundsson - Frosti - I stormvæjer - Island.



HEDERLIG OMTALE: 2019 Berit Bye - NS Frayja - Vålhall oljefelt - Norge.

Den nordiske juryen berømmet fotografen for egenskapen å kunne skape noe vakkert ut av dette motivet. Bildet har nydelige farger og er svært godt komponert. Det er godt mestret å lage noe så vakkert ut av noe egentlig ganske stygt, mente de.

– Dette var virkelig moro! Jeg liker også at en må ta ut premien i fotoutstyr, da dette eliminerer ethvert kritisk spørsmål på hva en skal bruke pengene til, sier Melvær til nyheten om tredjeplassen

Melvær som er kaptein på Edda Fjord, tar gjestevisitt på andre båter hvis det trengs.

– Bildet ble tatt mens jeg sto på hekken til Edda Passat og ventet på båten som skulle ta meg til havn og hjem. Den var litt forsinket og det var fint lys så jeg fant

fram kameraet. Jeg håpet noen skulle komme ut fra vindmøllen, men måtte ta til takke med et bilde uten folk, forteller han. Melvær skyter konsekvent i manuelt og RAW slik at bildene må behandles.

– Slik blir jeg tvunget til å stoppe opp ved hvert enkelt bilde jeg har tatt for å lete etter potensialet i det og eventuelt justere kontrast, metning og diverse deretter. Dette synes jeg er greit når det er så lett å knipse tusenvis av bilder med ny teknologi, sier han. Kapteinen som har seilt siden 1993 sier han liker hele opplegget rundt det å jobbe til sjøs.

– Det er herlig å ikke måtte pendle til jobb hver dag og jeg liker den store variasjonen i det en holder på med, samt en utsikt som konstant forandres. Det mest utfordrende er avstanden til de hjemme om noe skulle skje.

SVENSKE MESTVINNENDE

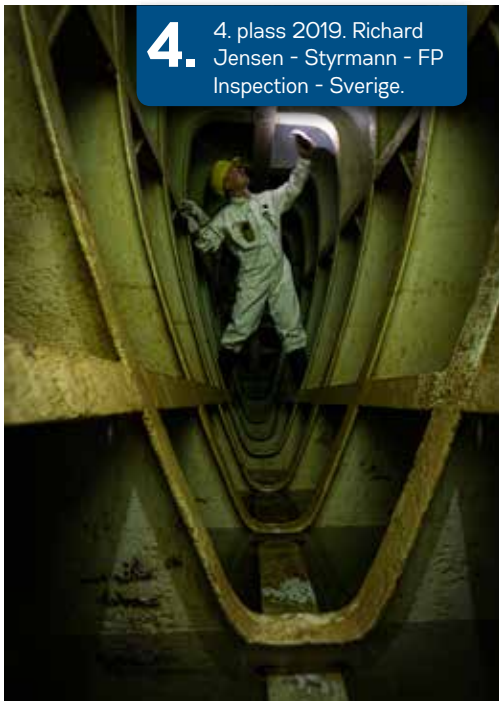
Sølvvinneren Jörgen Språng fra Sverige har desidert flest plasseringer i den nordiske fotokonkurransen gjennom tidene. – Jeg synes det er morsomt og inspirerende at det finnes mennesker som verdsetter det jeg gjør, sier kokken på Bit Okland.

– Dette sort/hvitt bildet kunne vi gjerne hatt på veggen hjemme, sa juryen. Det er noe eventyraktig over det: Linjene i mudderet, i kombinasjon med skipet, kjettingen og ankeret – og selvfølgelig menneskene som viktig ”skalapunkt”.

STOLT NORSK OLJEARBEIDER

– Motivet viser sjøfolk uten oljeskam, sier Berit Bye, motormann på NS Frayja, om sitt bilde som fikk hederlig omtale på

4. 4. plass 2019. Richard Jensen - Styrmann - FP Inspection - Sverige.



5. 5. plass 2019. Dan Deshayes - Ternholm - Slaget om Gemen - Sverige.



VELKOMMEN TIL Å DELTA I FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK

Alle sjøfolk på mønstret norske skip inviteres til å delta med inntil 15 bilder hver i den årlige norske og nordiske fotokonkurransen. Bidragene må være på minimum 2 MB per bildefil. Helst i jpg-format. Motivet må være hentet fra det maritime miljø - om bord eller i havn, i arbeid eller fritid. Bildene sendes enkeltvis eller samlet pr. epost til velferden@sdir.no innen 31.12.2020. Mer informasjon om fotokonkurransen finner du på www.sjofartsdir.no/velferden.



HEDERLIG OMTALE: Jan Richardt - Nordkap - Iskaffe - Danmark.



HEDERLIG OMTALE: Aron Sveinbjörnsson - Páll Pálson - Sólberg - Island.

Island. Bildet er tatt fra dekket på PSV'en Frayja en tåkete desembermorgen.

Matrosene gjør seg klare til å ta imot en container fra Valhall A plattformen.

– Jeg har seilt to år som motormann og dette var min første tur offshore. Tidligere har jeg seilt som servitør, lettmatros, messepike og kadett for ulike

rederier. Det beste med et yrke til sjøs, er å få oppleve steder og mennesker som jeg aldri ville sett eller møtt ellers.

Sjømannslivet har sine utfordringer. På akkurat denne turen var det nok sjøsyke, sier fotografen, som har høstet hederlig omtale for flotte bidrag også i 2015 og 2016.

Sjøfartsdirektoratet gratulerer alle vinnerne, og retter en stor takk til alle som har sendt inn bilder. Vinnerbildene og andre flotte bidrag blir lagt ut på Sjøfartsdirektoratets hjemmeside www.sdir.no/velferden. Der finner du også konkurransereglene og oversikt over premiene som er satt opp.

CLB - og CLC-sertifikater:

Nå utstedes fartøysertifikatene elektronisk

Utstedelse av elektroniske fartøysertifikater har stor verdi for rederier, forsikringsselskap og Sjøfartsdirektoratet. Først ut er CLB- og CLC-sertifikater som dokumenterer at et rederi har tilstrekkelig forsikring til å dekke eventuelle erstatningskrav etter oljesøl. 1 400 sertifikater er allerede på plass.

MARIT NILSEN

Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

– Dette er utelukkende positivt og sørger for økt dokumentkontroll for vår del, sier Toralv Austrheim, kaptein om bord i MS Utsira.

I stedet for å måtte ha papirene om bord i båten til enhver tid, kan de nå finne dem gjennom portalen «Min side fartøy».

– På den måten unngår vi den evige dobbeltlagringen også, legger styrmann Tor Erling Skare til.

VEILEDER

Selv om disse sertifikatene nå utstedes elektronisk, betyr det ikke at redere nå må forholde seg til Sjøfartsdirektoratet kun digitalt.

– Dersom en trenger bistand, veiledning eller hjelp til noe er vi selvfølgelig tilgjengelige – også i menneskelig form, smiler Tove Aarekol, rådgiver i underavdeling Inspeksjon, revisjon og beredskap.

Hun har vært en forlenget arm mellom direktoratet og næringen siden 2006, og vil selvsagt fortsette med det.

– Noen barnesykdommer må en regne med når en går over til et digitalt system, og da er vi prisgitt tilbakemeldinger fra våre kunder, sier hun.

ØKT DATAKVALITET

Automatiseringen av sertifikater gir økt datakvalitet, og når løsningen på sikt fullautomatiseres, vil det gi oss en mulighet til å utstede CLB- og CLC-sertifikater døgnnet rundt.

– Med denne løsningen vil rederiene spare tid på å



ELEKTRONISKE: Styrmann Tor Erling Skare og kaptein Toralv Austrheim er godt fornøyde med å ha elektroniske fartøysertifikat om bord på M/S Utsira. Her sammen med rådgiver Tove Aarekol i Sjøfartsdirektoratet.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

administrere sertifikatene, og de vil samtidig ha disse sertifikatene tilgjengelig digitalt til enhver tid, sier Jorunn Lindøe, seniorrådgiver i Sjøfartsdirektoratets IT-avdeling.

Løsningen har vakt stor internasjonal interesse, og det er ønskelig at den norske modellen kan bli en internasjonal standard. Prosjektet har allerede blitt presentert i FNs maritime organisasjon, IMO, hvor den ble godt mottatt.



fakta:

- Elektronisk signatur: Den elektroniske signatløsningsen tilfredsstillir kravene i IMO guidelines. Dokumentet har et elektronisk segl og et unikt sporingsnummer for å kunne bestemme gyldigheten og ektheten av sertifikatet. Hvis sertifikatet har blitt endret, vises det som en eksplisitt tekst, som indikerer at dette dokumentet ikke er autentisk og korrekt signert.
- CLC (Oljeskadesertifikat): Sertifikatet gjelder for alle skip som har om bord mer enn 2 000 tonn olje som last i bulk. Dette gjelder også for utenlandske skip som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske kontinentalsokkelen. Kravet gjelder også skip som permanent opererer i norsk territorial vann.
- CLB (Bunkerskonvensjonssertifikat): Bunkerskonvensjonen stiller krav om forsikring som dekker skade på grunn av bunkersoljesøl. Kravet gjelder alle norske skip som har bruttotonnasje som overstiger 1 000 tonn, samt alle utenlandske skip med samme bruttotonnasje og som ankommer norske havner eller andre laste- eller lossesteder i Norge eller på norsk kontinentalsokkel. Kravet gjelder også skip som permanent opererer i norsk territorial vann.

Direktoratet startet i mai et pilotprosjekt for å utvikle en løsning som kan erstatte den tidkrevende manuelle prosessen som benyttes i dag, når hele 1 500 sertifikater utstedes årlig.

De som søker CLB- og CLC-sertifikat kan nå merke seg følgende:

- søknadsprosessen er som tidligere
- sertifikatet blir kun tilsendt i PDF format via e-post
- det er viktig at de som mottar sertifikatet informerer/videresender disse til fartøyene
- sertifikatet vil vise på portalen «Min side fartøy» når gyldighetsperioden på sertifikatet inntreffer
- inkludert i sertifikatfilen (side 3) vil det også ligge et informasjonsskriv som er ment for havnestatskontroller o.l.
- verifikasjonssiden er ment til bruk for havnestatskontroll o.l.
- sertifikatet vil vise på verifikasjonssiden når gyldighetsperioden på sertifikatet inntreffer
- i de havnene hvor verifikasjonssiden ikke vil være tilgjengelig på grunn av dårlig/ingen internettdekning kan sertifikatene også verifiseres via telefon til Sjøfartsdirektoratet om nødvendig
- sertifikat til prøveturer og til andre flaggstater er foreløpig ikke elektroniske og vil bli utstedt manuelt
- har du bestilt sertifikat og ikke mottatt e-post med sertifikat?
- sjekk om e-posten er blitt stoppet av filteret for søppelpost

Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS)

Utvikling og trender

De siste årene har NIS-registeret opplevd en etterlengtet og positiv utvikling i antall skip. Fra kun å telle 522 skip i desember 2014, kan registeret nå skilte med så mange som 680 skip. I tillegg til en økning i flåten ser vi at eier- og finansieringsstrukturene også er i endring.

STONE OLSEN RISNES

Avdeling Skipsregistre, Sjøfartsdirektoratet

Ved opprettelsen i 1987 var NIS et av de raskest voksende registrene i verden.

Allerede i desember 1991 var tallet på skip kommet opp i 896. Men så snudde det. Antallet registrerte skip sank gradvis, og bunnen ble nådd i desember 2014. Da telte flåten kun 522 skip. Trenden endret seg igjen og ved utgangen av januar 2020 er flåten oppe i 680 skip, som til sammen representerer en bruttotonnasje på 17 039 712. Vi må tilbake til 2004 for å se like gode tall for NIS. Bare fra desember 2018 til januar 2020 har registeret opplevd en netto økning på 65 skip.

HER KOM DE FRA

123 skip ble innført i NIS fra 1. januar 2019 til 31. januar 2020, noe som er 55 flere enn i hele 2018. 27 av fjorårets nyregistreringer, nesten 22 prosent, var nybygg. Tilsvarende tall for 2018 var rundt 16 prosent.

Isle of Man var det utenlandske registret som sto for størstedelen av tilførselen i 2018 med 12 skip. I løpet av hele 2019 ble imidlertid kun ett skip overført fra Isle of Man til NIS. 21 skip ble overført fra Singapore i 2019 og til og med utgangen av januar 2020 – mot ingen i 2018. Også Panama kom inn på listen over «tidligere land» i 2019. Sju skip ble innført fra januar 2019 – utgangen av januar 2020. Til sammenligning ble ingen skip overført fra Panama i 2018.

EIERS NASJONALITET

Selv om det er en trend at flere skips-eiende selskap flagger både selskap og skip hjem, ser vi at tallet på «direktregistrerte skip», det vil si der eierskapet er etablert i utlandet, likevel ikke går ned. Stadig flere skip eies og finansieres gjennom såkalte lease-back ordninger med utenlandske banker. I 2019 og ut januar i år er det blitt registrert lån med en verdi tilsvarende rundt 330 milliarder norske kroner. De fleste er valutalån. Nesten 83 prosent av panteverdien er registrert i amerikanske dollar, vel 9 prosent i norske kroner, rundt 8 prosent i euro og resten, 0,07 prosent i japanske yen.

Bjørn Sande Urtegaard og Jan J. Greve i advokatfirmaet Thommessen bekrefter at de den siste tiden ser en klar trend ved at flere av deres klienter flagger hjem skip til NIS.

Det kan være flere grunner til at enkelte skipseiende selskaper likevel forblir i utlandet, sier de. Utenlandske samarbeidspartnere, operativ tilhørighet, nærhet til markeder eller finansieringsløsning er avgjørende faktorer.

– Finansiering gjennom leasing har økt betydelig de siste årene og da vil leasing-selskapet sitte med eierskap til skipet. De fleste større leasingaktører er utenlandske, med en hovedvekt i Asia. Den store overvekten av pantebeløp i USD er ikke overraskende. De største internasjonale aktørene har sine inntekter i USD, og deres lånefinansiering spiller dette, sier de.

VELGER NORSK FLAGG

Trenden viser at det for veldig mange rederier, og i flere segmenter, nå er blitt



Bjørn Sande Urtegaard og Jan J. Greve, partnere i Advokatfirmaet Thommessen AS

mer attraktivt å drive shipping fra Norge. Singapore, som tidligere var en stor konkurrent, er nå et av registrene skipene flagger hjem fra.

“Hovedårsakene til at flere av våre klienter velger å flagge hjem, er nok at rederiene opplever at rammevilkårene i NIS er konkurransedyktige. Da er det en naturlig preferanse for norsk flagg for norske aktører, bekrefter Urtegaard og Greve. I tillegg leverer Sjøfartsdirektoratet med høy grad av tilgjengelighet og forutsigbarhet. Det er bygget opp en kompetanse og erfaring hos sjøfartsdirektoratet sitt realregister som gir skipseiere og transaksjonsparter trygghet.

I Bergen og omegn befinner det seg mange og store aktører i den maritime næringen. Over 40% av NIS- flåten er kontrollert av rederier tilknyttet Bergen. Urtegaard og Greve bekrefter at aktørene i Bergen har stor nytte av den tette kontakten de har med registeret:

I skipstransaksjoner er etablert samarbeid og nærhet til registeret viktig. Registeret spiller en nøkkelrolle ved gjennomføringen av transaksjoner, både innen skipsfinansiering og ved kjøp og salg av skip. Store verdier står på spill, og partene har behov for umiddelbar sikring av sine rettigheter. Tidsaspektet og forutsigbarhet er avgjørende. Det er derfor av stor praktisk betydning at Skipsregistrene tilbyr aktørene å holde «closinger» i sine lokaler, med direkte kontakt mot registeret.

Slike tilbud er i seg selv konkurransefaktorer for registeret.

BAREBOAT-REGISTRERING KOMMER

Fra 1. juli i år blir det mulig å bareboat-registrere skip i Skipsregistrene NIS og NOR. Det vil si at et skip som er registrert i ett register (hovedregister) kan inngå en befraktnings- eller leieavtale og midlertidig seile under et annet lands

flagg. Skipet får nasjonaliteten til det midlertidige flagget, og flaggstats-jurisdiksjonen overføres dit. Eierskap og panteheftelser forblir i hovedregisteret i hele perioden.

– Ved å tillate bareboat-registrering vil NIS kunne bli ytterligere attraktivt og fleksibelt for våre klienter, bekrefter Urtegaard og Greve. Muligheten for bareboat-registrering medfører at rederiene gis tilgang til viktige markeder og samtidig hindrer det permanent utflagging fra NIS.

– Vi regner med at rederiene vil nytte seg av mulighetene bareboat-registrering gir og forventer derfor at en god del skip vil bli registrert inn og ut av både NIS og NOR, sier Ole Kamlund, fungerende avdelingsdirektør og registerfører ved avdeling Skipsregistrene.

Vi gleder oss til å komme med mer informasjon om denne muligheten som har vært etterspurt av næringen mer eller mindre fra opprettelsen av NIS i 1987.

batførerproven.com

VB MEDIA

Ta Båtførerprøven og VHF Nettkurs

- enkelt og lettfattelig

Båtførerprøven
Nettkurs
990,-*

Begge kursene
pakkepris
1580,-*

VHF Nettkurs
990,-*

VG

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

**BÅTENS
VERDEN**

«Genialt med animasjonene.»

KLIKK.NO

«Pedagogisk moderne.»

Materiellpakke
490,-
Inkl. frakt

Påmelding på www.batforerproven.com

*Ytterligere rabatt ved flere deltagere påmeldt samtidig. Eksamensgebyr kommer i tillegg, kr 768,- for Båtførerprøven og kr 855,- for VHF eksamen.

Viking Sky preget ulykkesstatistikken

Antall skadde knyttet til skipsulykker er doblet i 2019 i forhold til 2018. Dette skyldes i hovedsak de som ble skadet da Viking Sky fikk motorhavari ved Hustadvika i mars 2019. Antall skipsulykker har fortsatt en positiv nedadgående trend.

PREGET STATISTIKKEN: Hendelsen med Viking Sky i Hustadvika spilte ktaftig inn på ulykkesstatistikken for fjoråret. Her blir cruiseskipet slept til land i Kristiansund.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

DAG INGE AARHUS

Kommunikasjonsdirektør, Sjøfartsdirektoratet

I direktoratets ulykkesstatistikk så skiller det mellom personer som blir skadet som følge av arbeidsuhell om bord og de som blir skadet i forbindelse med skipsulykker. I 2019 registrerte Sjøfartsdirektoratet 45 personer som ble skadd i skipsulykker blant norskregistrerte næringsfartøy. Dette er mer enn en dobling fra 2018. Dette skyldes maskinhavariet til Viking Sky hvor det var 22 skadde. I tillegg var det flere skadde i kontaktskaden til Oslo XI samt i forbindelsen med grunnstøtingen til Stadt Sløvgå.

– Dette viser at når vi nå har hatt en god nedgang i antall skadde i forbindelse med skipsulykker, vil enkelthendelser med flere skadde vise mer igjen på statistikken.

Og i forhold til Viking Sky så viser tallene at det ble utført en profesjonell redningsoperasjon både fra mannskapet om bord på fartøyet og redningsmannskapene på helikopteret. Under de rådende forholdene kunne det lett blitt flere skadde og kanskje omkomne, men heldigvis gikk det etter forholdene bra, sier fungerende sjøfartsdirektør Lars Alvestad.

TRE MISTET LIVET

For selve skipsulykkene er det fortsatt grunnstøting og kontaktskade med kaier som er de hyppigste årsakene til ulykker. Tidligere i år gikk Sjøfartsdirektoratet ut med tall som viste at ingen yrkesfiskere omkom på sjøen i 2019. For den øvrige næringsflåten hadde en dessverre totalt tre omkomne. To av disse tre omkom i forbindelse med kantring/stabilitetssvikt mens en person omkom etter en fallulykke.

Fra 2015 til 2018 har antall omkomne ligget mellom 7 og 10 omkomne årlig, hvor et flertall av disse har vært yrkesfiskere.

– Vårt mål er at ingen skal miste livet som følge av arbeid om bord. Det har vært en positiv utvikling over flere år, hvor rederiene har gjort en god innsats med sitt sikkerhetsfokus. Dette så vi for 2019 knyttet til fiskefartøy og hadde håpet på null omkomne i den øvrige næringsflåten, sier Alvestad.

I 2019 ble det registrert totalt 15 skipsulykker med forlis som utfall. Dette er også et område som har hatt en positiv utvikling. Alvestad påpeker at denne positive utviklingen også er viktig i forhold til antall skadde og omkomne, siden et forlis naturlig nok utgjør en stor risiko og har et stort potensial for skadde og omkomne.

Såg inn i skipsframtida saman

Mange møtte opp då Sjøfartsdirektoratet og Maritimt forum inviterte næringa på Haugalandet til frukostmøte med framtid utvikling som tema. – Potensialet i offshore-vindkraft er formidabelt, sa Kenneth Walland som presenterte Østensjø Rederi si satsing på skip til havvindindustrien.

– Me har alltid leita etter nisjemarknader, og me ser at vindparkane blir flytta lenger ut til havs. Det krev ein annan type fartøy enn det som blir brukt til kystnære stadar, sa Kenneth Walland, administrerande direktør i Østensjø Rederi. Reiarlaget har nyleg tinga fire nye skip som skal støtta utbygginga av vindkraft til havs. Skipa, som skal leverast frå 2022, skal gå på diesel i kombinasjon med batteri i starten, men skal også bli klargjorde for hydrogendrift. Nils Haktor Bua, som er ein av Sjøfartsdirektoratets fagfolk innan ny teknologi, nytta sitt innlegg til å sjå på kva som skjer på teknologifronten.

– Eit tips kan vera å sjå på korleis utviklinga på andre frontar kan gjera gammal teknologi aktuell igjen, sa Bua. Han viste mellom anna til Flying Foil, som jobbar med eit prosjekt basert på gammal

hydrofoilt teknologi, som gjer at ein kan redusera utsleppa frå snøggbåtar med 50 prosent.

Marknadssjef i Sjøfartsdirektoratet, Caroline Whittle Stensland, er svært nøgd med tilbakemeldingane etter frukostmøtet, som er det første i ein serie av «flaggfrukostar» landet rundt.

– Tanken bak flaggfrukostane er å samla næringa til inspirasjon og gode samtalar, og sjølvstapt å fremma fordelane ved å flagga norsk, seier Whittle Stensland, som gler seg til å ta konseptet vidare til andre norske byar, som Oslo, Bergen, Stavanger og Ålesund.



 **VHFkurs.no**

VHF kurs tar du nå på nett

- enkelt og lettfattelig

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

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

VHF Nettkurs
Fra kr:
590,-*

**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 lyktes 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 855,- for VHF eksamen.

VHFkurs.no er levert av: **båtsørerprøven.com**

Evakuerte heile skuleskipet

Det blir fort trangt i redningsflåtar og livbåtar. Det fekk elevar og lærarar ved skuleskipet Gann erfarar då dei evakuerte skipet utanfor Bodø, i regi av forskingsprosjektet SARex.

KARI STAUTLAND
Redaktør, Navigare

Sjølvs med «plasseringsvennlege» ungdommar som testkaniner blei det knapt med plass om bord i redningsflåten og dei to livbåtane som blei brukt under øvinga.

– Det blei veldig trangt om bord.

Varmt, faktisk. Heldigvis var det ikkje bølger så me kunne ha luka oppe, fortel Ruben Tveit. Saman med Marcus Eidesvik, Kristoffer Solberg, Magnus Alvestad og Aleksander Ness, var han om bord i ein av livbåtane under øvinga 10. februar. Gann-elevane er båtvante og drivne i evakueringsøvingar. Denne øvinga var likevel annleis, då fokuset var krava polarkoden stiller til evakuering i arktisk farvatn.

GOD STEMNING

Det blei brukt éin redningsflåte med kapasitet til 25 personar og to livbåtar med kapasitet til 60 personar kvar. Eine livbåten var full, med 60 personar om bord, medan den andre hadde 53 personar om bord. Dei testa også plasstilhøva med ekstra bagasje om bord, med volum som tilsvarar krava i Polarkoden. Det vil seia overlevingsutstyr for kvar einskild passasjer, fellesutstyr for gruppa, og vatn.

– Stemninga var god, det var ein som hadde med seg høgtalar om bord. Men eg er glad me ikkje trong sitta der lenger, seier Eidesvik. På førehand hadde elevane



INTIMT: Ruben Tveit, Marcus Eidesvik, Kristoffer Solberg, Magnus Alvestad (bak) og Aleksander Ness syntest det var godt å komma ut av den trange livbåten.

fått utdelt reisesjuketablettar og spyposar saman med velmeinte åttvaringar: Sjølvs røynde sjøfolk kan kjenna på kvalmen i dei små, lukka livbåtane. Spyposane skulle visa seg å returnera ubrukte. Farvatnet utanfor Landegode var uvanleg stille denne februar dagen. Kompisgjengen er ikkje i tvil om kva som var mest utfordrande ved øvinga. Plassmangel og store redningsdraktar. Dette stemmer godt overeins med funna i den førebelse rapporten etter øvinga.

SOM SILD I TØNNE

«Erfaringa frå øvinga viser at 16 personar fyller flåten. Då sat ein skulder mot skulder med beina inn mot midten. Dei må dra til seg beina og plassera andre i midten om det skal bli plass til fleire i flåten. Det kan vera svært utfordrande

over tid», seier rapporten. For å nå krava i Polarkoden skal ein kunna overleva i flåten i fem døgn.

Under øvinga tok ein også tida på evakueringa, og såg på kor lang tid markørane brukte på å få på seg overlevingsdraktar. Markørane måtte også på baderomsvekta før dei entra flåten, slik at ein kunne finna ut om snittvekta samsvarer med den som blir brukt i regelverket.

– Når det gjeld flåtestorleik er erfaringane dei same som frå SARex-øvingane på Svalbard. Flåtar med kapasitet til 25 har i realiteten plass til maks 20. Me såg også at snittvekta var høgare enn det ein har rekna ut frå i regelverket, Anita Strømøy, som er leiar for Sjøfartsdirektoratets kompetanseforum for redning og evakuering.



TRONGT: Dei evakuerte sat som sild i tomme i livbåtane.



SPENTE: Øyvind Sæterstrand og Oliver Natås hadde meld seg frivillig til å bli heiste opp med redningshelikopter, og var spente før øvinga.



TAR PLASS: Polarkoden krev at ein skal ha med både personleg utstyr, gruppeutstyr og vatn i livbåtane.



TRYGT: Kystvakten var med og la ei trygg ramme rundt øvinga.

VERET VAR FOR GODT

– Veret blei litt for godt, slik at me ikkje fekk utfordringar med ver, bølger og tid slik ein hadde venta på førehand. Men volum, plass og vekt er tema me må sjå nærare på, oppsummerte prosjektleiar Morten Jørgensen, frå Maritimt Forum.

Det var ikkje berre veret som gjorde at øvinga blei raskare unnagjort enn planlagt. To helikopter frå 330 skvadronen skulle etter planen øva på å evakuera passasjerar frå flåte og livbåt og frakta dei inn til land, men tekniske problem gjorde at helikopterøvinga gjekk ut.

fakta:

- Øvinga gjekk føre seg ved Landegode utanfor Bodø, 10. februar, som ein del av forskingsprosjektet SARex (Search And Rescue exercise). Forskningsprosjektet, som har gått over fleire år, ser på om dagens redningsutstyr fyller krava i Polarkoden.
- To 60-personars livbåtar blei brukt, i tillegg til ein redningsflåte, som skal ha plass til 25 personar.
- Nokre markørar var på førehand instruerte om å ikkje møte (forbli på lugaren), medan eit par skulle møte på feil stasjon.
- Etter planen skulle to redningshelikopter øve på evakuering fra livbåt og flåte til land under øvinga, men tekniske problem gjorde at helikoptra uteblei.
- Øvinga har to hovedformål: Å auka deltakarane si forståing for utfordringane ei masseevakuering kan innebera og på denne måten leggja grunnlag for forbedring av utstyr, rutinar og prosedyrarar ved ei slik evakuering.



Miljø i fokus under årets tilsyn

Med miljø som fokusområde for 2020, så blir dette også et naturlig viktig tema under tilsynene som skal gjennomføres i det kommende året. Målet er å ta miljøsynderne og de skipene som utgjør en risiko i forhold til sikkerhet og miljø.

DAG INGE AARHUS
Kommunikasjonsdirektør, Sjøfartsdirektoratet

– Sjøfartsdirektoratet er opptatt av å sette inn tilsynsinnsatsen der den har størst effekt på sikkerhet, miljø og gode arbeids og levevilkår. For å få dette til er det viktig å ha gode planer og prioriteter i det året vi skal inn i, sier Alf Tore Sørheim som er avdelingsdirektør for Operativt tilsyn i Sjøfartsdirektoratet.

MILJØFOKUS UNDER TILSYN

Miljø er som nevnt fokusområde og en viktig del av miljøarbeidet rettes mot kontroll av svovelinhold i bunkers. Direktoratet ligger langt fremme i dette tilsynsarbeidet og benytter blant annet egne analyseapparater og droner i kampen mot svovelsynderne. Nye og strengere krav i verdensarvfjordene førte til at direktoratet i 2019 var mye til stede i disse

fjordene. Tilstedeværelse i verdensarvfjordene vil også være viktig i 2020.

Et annet tilsynsområde som omhandler miljø, er kontroll av avfallshåndteringen om bord. Det er strenge krav til både håndtering og levering av avfall, og direktoratet vil intensivere denne type kontroll mye i året vi nå er inne i. Alt i alt gir dette stort fokus på miljø også i år.

OPPFØLGING AV NYBYGG

I slutten av 2019 utarbeidet direktoratet en tilsynsplan for 2020. Den legger til grunn fortsatt høy nybyggaktivitet både i inn og utland. Tilstedeværelse er viktig under nybyggprosessen, og en stor del av tilsynsvirksomheten er satt av til denne type oppfølging.

Samtidig gjennomføres det årlig om lag 2500 sertifiseringer av norske skip.

– Vi benytter selvfølgelig mye ressurser til dette arbeidet også. Det er viktig at skip som kan seile, skal seile, og at ikke

direktoratet er en stopper for driften, påpeker Sørheim.

Uanmeldte tilsyn er et godt verktøy for å få en følelse av ståa på skip når de er i daglig drift. I 2020 er det satt av ressurser til å gjennomføre uanmeldt tilsyn på de forskjellige fartøystypene. Målet er å bruke mesteparten av tiden på høyrisikoskip.

I 2020 skal Norge som et minimum kontrollere 543 utenlandske skip som anløper norske havner. Dette regimet er risikobasert, og innsatsen rettes dermed også her der sikkerhetsgevinsten er størst. Havnestatskontrollene fokuserer på sikkerhet, miljø og arbeids og levevilkårene om bord.

Direktoratet vil fortsatt fokusere på kontroll av utenlandske fiskefartøy. Sikkerhet samt gode arbeids- og levevilkår har et særlig fokus på disse.

Til høsten skal det gjennomføres en felleskampanje i Europa knyttet til stabilitet, dette som følge av et initiativ i havnestatssamarbeidet ParisMoU.

Forbud mot transport av drivstoff som ikke oppfyller kravene

Tokyo MoU og Paris MoU (PSC) omfatter et samarbeid om å gjøre eiere og operatører av fartøy kjent med at det vil bli gjennomført inspeksjoner for å kontrollere overholdelse av de nye svovelkravene for marint drivstoff som gjaldt fra 1. januar i år.

DAG INGE AARHUS

Kommunikasjonsdirektør, Sjøfartsdirektoratet

Fra årsskiftet ble det forbudt å bruke drivstoff som ikke oppfyller kravene, og fra 1. mars forbys transport av drivstoff som ikke oppfyller kravene, med mindre skipet er utstyrt med eksosrensning (EGCS).

– De nye utslippskravene vil føre til en kraftig reduksjon i svovel-utslipp fra skipsfarten og bidra til bedre luftkvalitet. Dette er et veldig viktig miljøtiltak og et stort bidrag til det grønne skiftet. For Sjøfartsdirektoratet sin del vil kontroll av overholdelse av regelverket være viktig, sier avdelingsdirektør i operativt tilsyn Alf Tore Sørheim.

HAR MINNET OM KRAVENE

Myndighetene i medlemslandene i både Paris MoU og Tokyo MoU har sendt informasjon til fartøyene siden begynnelsen av 2019 for å minne om de nye kravene og ikrafttredelsesdatoen. Dette er blitt gjort for å øke bevisstheten om de nye kravene før de trer i kraft.

I løpet av denne informasjonskampanjen kom det fram at mannskapet var godt informert, spesielt med hensyn til kravene som trådte i kraft 1. januar 2020. Det legges derfor vekt på reglene som trer i kraft 1. mars 2020. Her forbys transport



VIKTIG: De nye utslippskravene vil føre til en kraftig reduksjon i svovel-utslipp fra skipsfarten og bidra til bedre luftkvalitet, sier Alf Tore Sørheim, avd. direktør operativt tilsyn.

FOTO: GRETHE NYGAARD

av drivstoff som ikke oppfyller kravene, så fremt skipet ikke er utstyrt med EGCS.

I henhold til informasjonen fra Paris MoU og Tokyo MoU kan eiere og operatører av fartøy oppfylle kravene på tre måter:

1. bruke drivstoff som oppfyller kravene og har et maksimalt svovelinnhold på 0,5 prosent
2. bruke et alternativt drivstoff, f.eks. LNG, med et maksimalt svovelinnhold på 0,5 prosent eller
3. installere et alternativt reduksjonstiltak, f.eks. et anlegg for eksosrensning godkjent iht. regel 4 i MARPOL vedlegg VI.

FORVENTER AT REGLENE FØLGES

På det 73. møtet i MEPC-komiteen var det enighet om at det ikke var behov for å be havnestatskontrollmyndighetene om å

innta en ”praktisk og pragmatisk” tilnærming, ettersom det var forventet at de overholdt reglene. Derfor er medlemslandene i Paris MoU og Tokyo MoU blitt enige om at kravene i forbindelse med gjennomføringen av et maksimalt svovelinnhold på 0,5 prosent vil gjelde uten unntak. Dette inkluderer forbudet mot transport av drivstoff som ikke oppfyller kravene. Forbudet gjelder fra 1. mars.

Fra 1. mars kan drivstoff som ikke oppfyller kravene, kun transporteres om bord for bruk i skipet dersom fartøyet er utstyrt med EGCS. I tilfeller der det ikke kan anskaffes drivstoff som oppfyller kravene, må en såkalt “Fuel Oil Non-Availability Report” (FONAR) leveres til flaggstaten og den kompetente myndigheten i den første havnen skipet anløper.

Skal gjera losseoperasjonar tryggare

Etter fleire alvorlege ulykker ved lossing av fangst frå fiskefartøy til mottaksanlegg på land, går no bransjen saman om nye tryggleikstiltak

HILDE STANGE

Underavdeling fiskefartøy, Sjøfartsdirektoratet.

I haust gjekk Sjøfartsdirektoratet ut med ei tryggleiksmelding der det blei sett fokus på særskilte faremoment ved lossing av fiskelast til fiskemjøl-/fiskeoljebedrifter i land. Dette resulterte også i ein artikkel i Navigare 3 - 2019. Etter den tid har Sjømat Norge og Norges Sildesalgslag danna ei arbeidsgruppe som har jobba fram ein bransjestandard. Den tydeleggjer ansvarstilhøva og peiker på viktige rutinar for tryggleik ved lossing, og skal på den måten medvirke til å førebygga ulykker ved slike operasjonar. I januar var arbeidsgruppa samla hos Sjøfartsdirektoratet.

– Det var eit veldig positivt møte, der arbeidsgruppa presenterte innstillinga si om å få på plass ein bransjestandard som skal innarbeidast i tryggleiksstyringssystema på anlegg og fartøy, fortel fungerande Sjøfartsdirektør, Lars Alvestad. Han rosar næringa for initiateivet og for innsatsen dei har lagt ned for å finna felles tiltak som skal gjera losseoperasjonar tryggare for framtida.

Alvestad presiserer også at rederiet har ei overordna plikt til å sjå til at operasjonar som går føre seg om bord i fartøyet, skjer i samsvar med krav i regelverket, og at skipper og mannskap rettar seg etter dette regelverket. Det er særskilt viktig at personar som ikkje er del av mannskapet, får naudsynt kjennskap om fartøyet og om

aktuelle tryggleikstiltak og beredskapsplanar.

ALTERNATIVE LOSSEMETODAR

Arbeidsgruppa stadfesta at det er tre alternative lossemetodar som nyttast i dag:

1. lossing i regi av mottaksanlegg
2. lossing med fartøyets pumpe, andre arbeidsoperasjonar tek mottakar hand om
3. lossing i regi av fartøy som landar

Anlegg skal ha på plass naudsynte rutinar og tryggleiksutstyr for å kunne setja i verk lossing etter det alternativet som fiskefartøyet vel, dette følgjer og av forskrifter og vedtekter. Aktuelle kjøparar vil då tilpassa boda sine etter korleis dei ulike anlegga er rigga for mottak etter det alternativet fiskefartøyet vel.

Anlegget vil også stilla med tryggleiksutstyr til disposisjon for fartøy, utover det utstyret fartøyet er plikta til å halda sjølv, etter gjeldande krav.

Arbeidsgruppa har utarbeida ei sjekkliste som partane skal gå gjennom og undertekna før losseoperasjonen kan starta.

TRYGGLEIKSTILTAK

Fartøy og anlegg skal i fellesskap setja i verk gassmåling i lastetanken før ein



ENDRING: Sjøfartsdirektoratet skreiv om problemstillinga i Navigare 3 i fjor. Berre to nummer seinare kan me melda om at endringar er i ferd med å skje.

FAKSIMILE. NAVIGARE 3-2019

person kan entra tanken, slik at det ikkje blir misforståingar mellom partane om dette kritiske punktet.

Før lossearbeidet tek til skal partane ha avtala korleis kommunikasjonen skal føregå, og sikra at naudsynt tryggleiksutstyr og redningsutstyr er tilgjengeleg. Kjøpar skal alltid ha ein tilgjengeleg person på kaien som kan kommunisera med fartøyet gjennom lossinga, og som kan varsla naudetatar dersom ei ulykke skulle skje.

Arbeidsgruppa har også blitt samde om at fabrikanlegga skal syta for at tankanlegg for returvatn /spylevatn blir tømde og at systemet blir «blåse» tomt mellom kvar lossing. På den måten skal ein sikra at fiskefartøy ikkje kan få pumpa forureina returvatn frå andre fartøy om bord.

Nominering til årets velferdsskip 2020:

Fortjener ditt fartøy oppmerksomhet for godt velferdsarbeid om bord?

Er du stolt over arbeids- og fritidsmiljøet på ditt fartøy? Gjør ditt skip og rederi en ekstrainsats for velferden om bord som fortjener anerkjennelse, og som andre bør høre om? Da håper vi du foreslår ditt skip som kandidat til årets velferdsskip 2020.

TRINE CARIN TYNES
Underavd. sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet

Ordet velferd kommer opprinnelig fra «å fare vel», med andre ord ha det bra på reisen. I dag forbinder vi begrepet mest med å trygge livsvilkår med hensyn til sosiale goder (velferdsstaten) og organisert virksomhet for å skape trivsel for en gruppe mennesker. Velferd dreier seg i alle tilfelle om livskvalitet.

Livet til sjøs er krevende med uforsutsigbare arbeidsforhold, lange

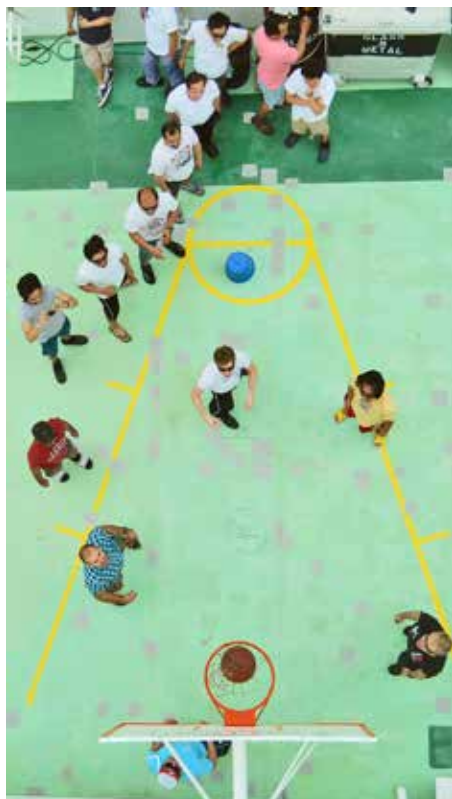


FOTO: EVGENY KUZMIN, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK

perioder hjemmefra og begrenset kommunikasjon og samhandling med familie og venner. Derfor har alle rederi/fartøy ansvar for å tilrettelegge arbeid og fritid om bord slik at en oppnår sosiale og miljømessige forhold som bidrar til helse, trivsel og velferd for de som har sitt arbeid om bord.

«A happy ship is a safe ship», sies det om veldrevne skip. Rederi som er opptatt av sikkerheten og sørger for gode rammer når det gjelder helse, kosthold, mosjon, trivsel, hvile, fellesskap og gjensidig respekt, tar sjøfolks velbefinnende på alvor. For å belyse de gode eksemplene som kan inspirere andre fartøy og rederi til innsats, ber vi dere sende inn forslag på kandidater til årets velferdsskip. Juryen vil være nasjonalt velferdsutvalg.

Hvilket fartøy som får det synlige beviset på hedersbetegnelsen «Årets velferdsskip», blir kunngjort på Sjø sikkerhetskonferansen 23. september

Her er stikkord for hva innstillingen kan inneholde:

Miljøskapende felles aktiviteter om bord og eventuelt i havn • Tiltak mot sosial isolasjon • Helsefremmende tiltak • Fysisk tilrettelegging av arbeidsplass og rekreasjonsområder • Tiltak for å bevare/ styrke kontakt og samhandling med familie og lokalmiljøet hjemme • Tiltak for å fremme godt sosialt arbeidsmiljø • Individuelle tiltak for å hjelpe ansatte med konkrete helseutfordringer (røykekutt, IA-tiltak etc.) • Målrettet arbeid med sykefravær • Dialog mellom ansatte og mellom fartøy og rederi • Skiftordninger som gir tilstrekkelig hvile og rekreasjon • Andre tiltak med betydning for arbeids- og fritidsmiljøet om bord • Virkning av gjennomførte tiltak.

Forslag på kandidater sendes senest 1. august 2020 til postmottak@sdir.no. Merk e-posten «Forslag til årets velferdsskip 2020».



FOTO: VIDAR STRØNSTAD, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK

28 personer omkom i fritidsbåtulykker

I løpet av første halvår i fjor omkom uvanlig få i fritidsbåtulykker her til lands. Dessverre bød sommeren på mange alvorlige ulykker, og flere omkom i juli og august enn i hele første halvår til sammen. Nå jobber Sjøfartsdirektoratet med å spisse det forebyggende arbeidet.

RANDI LINLØKKEN

Seksjon fritidsfartøy, Sjøfartsdirektoratet

Totalt registrerte Sjøfartsdirektoratet 28 dødsfall knyttet til bruk av fritidsbåter i 2019. Dette er en økning på fire personer fra 2018.

– Etter fjorårets nedgang i ulykker er det trist å se at kurven igjen peker oppover. Vi nærmer oss de siste 19 årenes gjennomsnittstall som er 32 omkomne i året. Sjøfartsdirektoratet har en nullvisjon om at ingen skal miste livet ved bruk av fritidsbåt. Vi vil derfor, i samarbeid med andre, intensivere det forebyggende arbeidet for å prøve å

påvirke utviklingen, sier seksjonssjef for fritidsfartøy i Sjøfartsdirektoratet, Petter Andre Søreng.

FLEST MENN

27 av de 28 omkomne i 2019 var menn. Gjennomsnittsalderen på de omkomne var 51 år, mens den yngste av de var 20 år. De aller fleste ulykkene innebærer at den omkomne på en eller annen måte har havnet i vannet. I ti av tilfellene har båten kantret, men mange av ulykkene (12) skyldes fall over bord uten at fartøyet er skadet eller har kantret. Slike ulykker skjer for eksempel ved trekking av garn, stangfiske eller som følge av at en får tau i propellen.

Fire av de omkomne falt i vannet når de var på vei om bord eller til land, mens båten lå til kai.

Fire personer omkom som følge av grunnstøtinger, fordelt på tre ulykker. Samtlige skjedde på nattetid.

VEST KUNNE HA REDDET FLERE

Siden 2015 har det vært påbudt å ha på flyteutstyr i båter under 8 meter som er i fart. Likevel manglet over halvparten av de omkomne flytevest. I fire av dødsulykkene er det uvisst om flytevest ble brukt eller ikke.

– Vi ser at folk generelt er blitt flinkere til å benytte flyteutstyr, men ulykkestallene viser likevel at for mange velger bort dette



VIKTIG: Petter Andre Søreng er ikke i tvil om at bruk av flytevest kunne redusert tallet på omkomne i fritidsbåtulykker. FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

i 2019

enkle og gode sikkerhetstiltaket. Bruk av flyteutstyr kunne utvilsomt ha hindret flere av dødsfallene i 2019. Det er også viktig at alle sørger for å ha utstyr som gjør det mulig å varsle hvis de kommer ut for en ulykke, sier Petter Andre Søreng.

ULYKKESSOMMER

Første halvår i 2019 hadde vi et rekordlavt ulykkestall med 10 omkomne. Dessverre ble juli og august preget av mange alvorlige ulykker, der hele 14 personer mistet livet. De aller fleste ulykkene skjedde fra åpne eller lukkede motorbåter.

Det ble registrert promille hos 8 av de 28 omkomne i 2019. I en rapport utgitt av Statens Havarikommisjon for Transport i

2019, ble det fremhevet at skadde og omkomne i forbindelse med kollisjoner og grunnstøtinger ofte er ruspåvirket. Det samme ser vi i ulykker der fritidsbåten ligger til kai.

– Ved å føre båt i ruspåvirket tilstand setter en seg selv, passasjerer og omgivelsene i fare. Vi anbefaler på det sterkeste at en holder seg edru når en skal føre båt, sier Søreng.

VURDERER NYE TILTAK

Sjøfartsdirektoratet fikk i sommer på plass en nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker. Planen ble utviklet i samarbeid med Sakkyndig råd for fritidsfartøy, og består av 64 større og

mindre tiltak fordelt på ni innsatsområder. I tillegg har Nærings- og fiskeridepartementet gitt Sjøfartsdirektoratet flere oppdrag for året som kommer.

– Vi skal blant annet se nærmere på om utleie av båt er regulert slik at sikkerheten for leietaker er tilstrekkelig ivaretatt, og vurdere økte krav til kompetanse på de raskeste fritidsbåtene, sier Søreng. Vi skal også forbedre vårt arbeid med statistikk. Per i dag fører vi kun statistikk over ulykker med omkomne. For å få et bedre grunnlag ønsker vi å utvide dette arbeidet til å også gjelde andre ulykker. Dette vil gi oss bedre kunnskap og mulighet til å spisse det forebyggende arbeidet, avslutter Søreng.

Alt du vil ha gjort under vann 24 timer i døgnet – året rundt!

Våre hovedfelt ligger innenfor følgende kategorier:

- Inspeksjon og video av skip og rigger
 - Klasseinspeksjoner
 - Rov oppdrag
- Børsting av skrog
 - Polering av propeller
- VA-teknikk
 - Ledningsarbeider
- Anleggsdykking
 - Kaibygging

IMC Diving er prekvalifisert av Iso 9001 og Iso 1401, Startbank, Achilles og de fleste klasse selskaper alle norske og flere utenlandske oljeselskaper, samt en rekke norske kommuner for å kunne utføre krevende dykkeoperasjoner små som store.

Vi leverer alt av ulike typer dykker tjenester, og med en oppdatert utstyrsparke er vi alltid klar for nye utfordringer og er konkurransedyktige i alle ledd.

Gjennom 40 år er vi en av de eldste dykkerfirma og med stabile mannskaper har vi bygget kompetanse og kunnskap som kreves for å ivareta en faglig best mulig løsning på de oppgaver vi står overfor.

I tillegg til arbeidsoppdragene er også sikkerheten for våre ansatte og kunder en nøkkelfaktor som skal ivaretas ett hundre prosent - alltid!

For å få til dette er kun kvalitet som gjelder i alle våre ledd, fra A til Å – det finnes ikke kompromisser – **kun kvalitet.**



FM GRUPPEN **IMC DIVING**

Sentralbord: 55 36 34 34

Vakttelefon 24 timer: 913 05 052 / 901 07 833

www.imc-diving.no

Sverre Flatebo



Trening og helse er som andre fag – jo mer du kan, jo mer forstår du at du ikke kan. Det som fungerer for noen, fungerer ikke for andre. Men det finnes likevel råd og tips som passer for et større flertall, og det er dette vi i Sjømannsidretten er nødt til å få frem i våre treningspalter.

Sjøfolk som ønsker hjelp til å komme i gang med treningen kan kontakte sverre.flatebo@sjofartsdir.no for råd og inspirasjon.

Sjømannsidretten heier på deg

Sjømannsidretten har stor interesse, ja nesten en lidenskap, for å få våre sjøfolk og maritime venner til å drive med trening og fysisk aktivitet med en viss intensitet.

Hvorfor denne interessen fra oss? Hvorfor skal vi bry oss? Jo, av flere grunner. Gleden er ektefølt når vi ser folk gå fra en inaktiv hverdag til å trene regelmessig. For vi vet at dere får så vanvittig mye igjen for det. Dere får et bedre liv! Dere blir gladere! Dere får et større nettverk! Dere får færre alvorlige, fysiske plager! Dere får færre psykiske plager som depresjon og nedstemthet! Dere får bedre helse, og minsker sjansen for å få alvorlige livsstilssykdommer betydelig. Dere kan bli mer delaktige og positive inn mot de viktigste arenaene i livet, som for eksempel familien eller hobbyer eller jobben.

Vi i Sjøfartsdirektoratet arbeider for sikker sjøferdsel, og er overbeviste om at opplagte og årvåkne sjøfolk som trives på jobben, sørger for en sikrere sjøferdsel enn de som er slitne, utbrente og misfornøyde.

TRAINING ON BOARD

De som følger Sjømannsidretten ved at de har en profil inne i vår web-portal (<https://idrett.sdir.no/>), vet at det ligger mange treningstips samt innspill til kosthold og psykisk velvære på siden. Det ble så vidt nevnt i Navigare nr. 3 i 2019 at dette finnes, men her er mer konkret hva du finner tips og informasjon om under «Training on board – tips og info» på nettsiden.

Den internasjonale velferdsorganisasjonen ISWAN (International Seafarers' Welfare and Assistance Network) har en nettside for motivasjon og kampanjer for internasjonale sjøfolk; www.trainingonboard.org. De har mange interessante nyhetsbrev som er tilpasset sjøfolk, som vi har fått lov å tilpasse og bruke i Sjømannsidretten. I tillegg er det mye informasjon og tilbud om internasjonal velferd og annet på siden til ISWAN (www.seafarerswelfare.org). Sidene og nyhetsbrevene er på engelsk, men helt sikkert godt forståelig for dere alle.

EKSEMPLER PÅ INNHOLD

Der kan dere lese hvorfor kroppsvekt er viktig og hvordan godt kosthold og trening sammen gir økt effekt. Det viser også hvordan dere beregner egen BMI, samt vanlige feil som gjøres for de som vil ned i vekt (Se websiden nyhetsbrev 1 og 2). Her finner dere også øvelser tilpasset vonde rygger, samt tips for hvordan en unngår dette i hverdagen (3), og hvordan trening med egen kroppsvekt har god effekt (4).

I nyhetsbrev 5 er det enda flere treningstips og øvelser med hovedvekt på treningsmetoden Tabata (høyintensitetstrening med typisk 20 sekund øvelse og 10 sekund pause). I utgave 6 er det enda flere enkle øvelser som blir illustrert, og vi får tips om hvordan vi kan unngå overspising etter en treningsøkt. Det siste tror jeg flere enn meg har erfaring med ...

Utover i de videre nyhetsbrevene er det også tips om å bruke musikk til motivasjon og bevegelse, forslag om hvordan kutte ned på sukker (7), hvordan drive med hverdagsmosjon uten å merke at en trener, samt øvelser for bedre fleksibilitet (8).

I utgave 9 svarer eksperter på noen vanlige spørsmål, samtidig som vi får et konkret, godt program om vi kun har ti minutter til rådighet. Og ti minutter har vi alltid!

Mange har nyttårsforsetter om å starte med trening. Selv om vi nå er et stykke over januar, kan det være tips å hente i nyttårsutgaven (10). Det handler om å komme inn i gode rutiner, og der følger noen gode forslag. Dere får også vite hvorfor noe aktivitet etter middag, for eksempel er liten spasertur, kan ha svært god effekt på blodsukkeret (11).

FÅ DEG PROFIL HOS SJØMANNSIDRETTE


Når dere først er inne i web-portalen til Sjømannsidretten vil vi samtidig oppfordre dere til å lage en profil hos oss. Da får dere tilgang til



Registrer deg Min side ▾ Treningsprogram Treningsvideoer NY Topplister ▾ Spørsmål og svar ▾ Hjem ▾


Sjøtrimkonkurransen 2020

Økter totalt	Tid totalt	Km totalt	Aktive deltakere
14860	13 562 t	79749	470



Gratis deltagelse i "Sykle til jobben" aksjonen

Heng deg med i en av Norges største aktivetskampanjer. Over 40 000 har deltatt på Sykle til...



Invitasjon Nordsjøcupen 2020

Håper du og en fin gjeng har lyst, og anledning, til å være med på en veldig sosial tur! Bildet er...

[Nordsjøcupen](#)

Her er invitasjon, artikler og bildelenker for Nordsjøcupen i fotball samlet for de siste årene.

2020

[Invitasjon Nordsjøcupen 2020.pdf](#)

[Nordsjøcupen 2020 Fjordline](#)

2019

[Nordsjøcupen 2019; resultater og bilder](#)

For høyoppløselig versjon, ta kontakt pr e-post idrett@sdir.no

[Invitasjon Nordsjøcupen 2019](#)

[Bestilling Fjordline, Nordsjøcupen 2019](#)

2018

[Nordsjøcupen 2018](#)

Sjøtrimkonkurransen 2020

en egen treningsdagbok, samt tips og motivasjon til treningen. Dere kan registrere treningene deres via app, via internettsiden, eller rett og slett ved

automatisk synkronisering via andre kjente apper som Strava, Endomondo, Polar Flow og Garmin Connect.

På denne måten får dere fin oversikt

over hva dere får gjort. Det er moro å se hva en får til over tid, som for eksempel per halvår. Det kan brukes som en god målestokk videre.

Husk at vi kan lage til spesialkonstruerte kampanjer eksklusivt til ditt rederi! Eventuelt kan vi lage til treningsprogram til deg personlig. Ta kontakt på idrett@sdir.no for å opprette kontakt.

NORDSJØCUPEN

Det nærmer seg vårt sosiale høydepunkt, når vi den 13. mai riser med mange hundre sjøfolk til Hirtshals, Danmark, hvor vi både ler, skravler, spiller fotball og spiser god mat sammen. Med mer. Håper du tar et initiativ og henger deg med. Mer informasjon på idrett.sdir.no.

Fem gode treningstips

1. Ikke tenk - bare gjør det! Bruk heller treningen til tenketid.
2. Tren om morgenen, så er du ferdig med det. Gjør treningsavtaler med andre. Da kommer du deg av gårde - selv om du er trøtt og vekkeklokka ringer altfor tidlig.
3. Pakk bagen når motivasjonen er størst - selv om du ikke skal gå før litt senere. Ta med deg yndlingsproteinbaren som belønning etterpå.
4. Variasjon og vilje er det viktigste. Varier treningen og bytt mellom å løfte vekter, sykle og bruke romaskinen. Gå noen turer i løpet av uka.
5. Ta på deg treningsklærne med en gang du kommer hjem - og lov deg selv at de ikke skal av før du har trent.

NYE I NIS

Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS)

Flere skip kommer hjem

I løpet av de siste tre månedene er 34 skip blitt innført i registeret. Av disse var 7 nybygg og 2 ble overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR). De øvrige 25 var omflagginger fra utenlandske skipsregistre. I midten av februar teller registeret 681 skip med en samlet bruttotonnasje på 17 177 593.

TONE OLSEN RISNES

Avdeling Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet

NYE REGISTRERINGER

FORTRESS - LAJD8. 3 017 bruttotonn forsyningskip overført fra Bahamas.

STOVE FRIEND - LAJA8. 32 372 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Panama.

OLYMPIC CHALLENGER - LAZQ7. 6 596 bruttotonn offshoreskip overført fra Bahamas.

SILVER DANIA - LAJ18. 5 167 bruttotonn stykkgodsskip, palle overført fra Malta.

NICE - LAJH8. 35 346 bruttotonn LPG-tanker overført fra Bermuda.

RONJA STORM - LACP8. 8 513 bruttotonn nybygd brønnfartøy overført fra Skipsbyggings-registeret (BYGG).

CGG ALIZE - LAIP8. 11 407 bruttotonn seismikkskip overført fra Frankrike.

NORMAND LEADER - LDJK3. 5 335 bruttotonn forsyningskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

FRIDTJOF NANSEN - LACN8. 1 765 bruttotonn nybygd passasjerskip overført fra BYGG.

VESTLAND EXPLORER - LAJZ8.

671 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Danmark.

OSPREY ARROW - LAJT8. 37 150 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Bahamas.

MACAW ARROW - LAJU8. 44 866 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Bahamas.

STOVE TIDE - LAJC8. 32 372 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Panama.

BOW ODYSSEY - LAFZ8. 34 128 bruttotonn nybygd kjemikalietanker fra Kina, ikke tidligere registrert.

PELICANA - LAJN8. 39 258 bruttotonn stykkgodsskip, container overført fra Singapore.

OSHIMANA - LAJR8. 36 324 bruttotonn stykkgodsskip, container overført fra Singapore.

SIEM DAY - LAFB6. 8 594 bruttotonn offshoreskip overført fra Singapore.

ISOLDANA - LAJM8. 33 448 bruttotonn stykkgodsskip, container overført fra Singapore.

WILSON PORTO - LAJW8. 2 999 bruttotonn kombinert stykkgoods-/bulk/containerskip overført fra Irland.

IKEBANA - LAJK8.

33 448 bruttotonn stykkgodsskip, container overført fra Singapore.

PANAMANA - LAJP8. 39 258 bruttotonn stykkgodsskip container overført fra Singapore.

SEA GULL - LAGK8. 4 983 bruttotonn forsyningskip overført fra Marshalløyene.

AURORA SPIRIT - LAGP8. 85 329 bruttotonn nybygd oljetanker fra Korea, ikke tidligere registrert.

POSIDANA - LAJQ8. 39 258 bruttotonn stykkgodsskip, container overført fra Singapore.

WILSON PERTH - LAJV8. 2 999 bruttotonn kombinert stykkgoods-/bulk/containerskip overført fra Nederland.

BOURBON LIBERTY 119 - LAKC8. 1 517 bruttotonn forsyningskip overført fra Frankrike.

ISLAND FRONTIER - LAYE5. 6 834 bruttotonn forsyningskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

SIRI KNUTSEN - LAKD8. 24 916 bruttotonn oljetanker overført fra Storbritannia.

INDIANA - LAJJ8. 33 448 bruttotonn stykkgodsskip, container overført fra Singapore.

FRI BERGEN - LAKB8. 3 442 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Nederland.

INVENTANA - LAJL8. 33 448 bruttotonn stykkgodsskip, container overført fra Singapore.

ISLAND VICTORY - LAIK7. 11 387 bruttotonn nybygd offshoreskip overført fra BYGG.

PROVIDANA - LAJ08. 39 258 bruttotonn stykkgodsskip, container overført fra Singapore.

EAGLE BLANE - LAIX8. 85 745 bruttotonn nybygd oljetanker fra Korea, ikke tidligere registrert.



NY: Stykkgodsskipet "Macaw Arrow", flagget om fra Bahamas til NIS 20. desember 2019. FOTO: Gearbulk Norway AS

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR)

E-tinglysning kommer

Det er for tiden hektisk aktivitet med mange nyregistreringer, eierskifter og innspurt for å få alt på plass for å kunne tilby e-tinglysning før sommeren.

STONE OLSEN RISNES

Avdeling Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet

I 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

Ved utgangen av januar telte NOR-registeret totalt 20 655 fartøy med en samlet bruttotonnasje på 3 749 846. Fra 1. desember i fjor og frem til midten av februar ble det registrert inn 167 fartøyer. 59 av disse, eller vel 35 % var fritidsfartøy. Registeret fikk samtidig tilført 53 mindre arbeidsbåter, 37 fiskefartøy og fem passasjerskip/ferger. De øvrige nyregistreringene var av ulike typer.

Så mange som 10 256 yrkesfartøy er registrert i NOR og utgjør dermed halve NOR-flåten. Fritidsfartøyene følger tett etter med 9 513 registreringer- eller 46 prosent. De resterende 886 fartøyene tilhører handelsflåten, en del av flåten som har holdt seg nokså stabil over flere år nå.

SESONGEN ER I FULL OPPTRAPPING

I november og desember 2019 ble det tinglys henholdsvis 170 og 160 eieroverdragelser i NOR. Fra ned-



FORNØYDE: Fungerende avdelingsdirektør og registerfører Ole J. Kamlund og Bjørn Tore Fasmer, produkteier til e-tinglysningsprosjektet.

Foto: Sjøfartsdirektoratet

trappingen før jul ser vi nå helt klart at markedet er i bevegelse igjen. Fra desember til januar steg dette tallet med 85 prosent da 296 fartøy skiftet eier i årets første måned. Tradisjonelt sett vet vi dette tallet kun vil øke nå i vår og utover høsten.

For fritidsbåteierne er sesongen så vidt i gang. Årets første båtmesse er unnagjort og neste er rett rundt hjørnet. Sjøfartsdirektoratet og avdeling Skipsregistrene var til stede på Dra til Sjos på Sotra og gleder oss til å hilse på eksisterende og mulige kunder også på Sjøen for Alle på Lillestrøm i mars. Ta turen innom og snakk med oss dersom du har spørsmål om Skipsregisteret og registrering.

E-TINGLYSNING ER RUNDT HJØRNET

Vi jobber for tiden på spreng sammen med eksterne konsulenter for å få ferdigutviklet systemet som vil gjøre det mulig for våre kunder å sende inn skjema elektronisk.

Når alt er på plass kan våre kunder få oversikt over sin sak, eller registrering, på en helt ny portal på nett. Meldingsskjema, skjøter og pantedokumenter signeres via Altinn og sendes inn elektronisk.

– Det er en utrolig spennende tid vi er inne i, sier Ole Kamlund, fungerende avdelingsdirektør ved Skipsregistrene. Tilbudet om å kunne sende inn skjema elektronisk er den største endringen innen skipsregistrering på veldig mange år. Det er fortsatt en god del som skal på plass, men det kommer til å bli veldig bra, bekrefter Kamlund. Vi ser frem til å kunne dele mer om dette med dere innen kort tid.

Lurer du på fartøyet du eier eller vurderer å kjøpe er registret i NOR? Sjekk alltid vårt gratis skipssøk, www.sdir.no/skipssok eller ring oss på telefon 55 54 12 50.

Nye, enklere regler for fartøy under 24 meter

Sjøfartsdirektoratet har ferdigstilt en ny forskrift for fartøy under 24 meter som fører inntil 12 passasjerer. Forskriften gjør det enklere for barnehager, skoler og leirskoler som tar barn med ut i båt.

DAG INGE AARHUS

Kommunikasjonsdirektør, Sjøfartsdirektoratet

– Det har vært flere saker der barnehager, skoler og leirskoler ikke lenger kan ta med barna i båt. Jeg er derfor glad for at vi har landet på en løsning som sikrer at barn og unge fortsatt kan lære om sjøen og sjøvett, samtidig som vi ivaretar sikkerheten, sier daværende næringsminister Torbjørn Røe Isaksen.

ENGASJERTE MANGE

Sjøfartsdirektoratet har over tid arbeidet med nye regler for fartøy under 24 meter som fører 12 eller færre passasjerer. Forslag til ny forskrift var på høring i vår, og det kom inn svært mange høringssvar.

Den ferdige forskriften innebærer at flere grupper enn tidligere kan følge regelverket knyttet til fritidsfartøy, blant annet fartøy som brukes av skoler, leirskoler og barnehager til sjøvettaktiviteter. Også fartøy som brukes av medlemmer i

SJØVETTAKTIVITETER: Barn og unge skal fortsatt lære om sjø og sjøvett – samtidig som sikkerheten ivaretas.

FOTO: JORUNN AMUNDSEN, FOTOKONKURRANSEN FOR FRITIDSBÅT

lag eller foreninger til fritidsaktiviteter, unntas helt fra forskriften. Disse fartøyene må i stedet følge regelverket for fritidsbåter. Forskriften trer i kraft 1. februar 2020.

For aktørene som skal forholde seg til den nye forskriften, videreføres hovedsakelig de materielle kravene fra tidligere forskrift, men i forenklet form. Resultatet er et enklere og mer tilpasset regelverk for disse fartøyene.

MER FORUTSIGBART

– Vi er glade for å endelig ha kommet i mål med et krevende forskriftsarbeid, som også har skapt stort engasjement i høring rundene. Vårt mål i hele prosessen har vært å lage et forutsigbart og forenklet regelverk, samtidig som sikkerheten er ivaretatt. Vi tror løsningen som nå er funnet med tanke på de som

driver med enkelt sjøvettaktiviteter, gjør at mange nå vil oppleve at forskriften både ivaretar sikkerhet samtidig som den er forenklet for de som mener de ikke har drevet med næringsvirksomhet, sier fungerende sjøfartsdirektør Lars Alvestad.

Sjøfartsdirektoratet mottok omkring 80 tilbakemeldinger i høringsrunden, der flesteparten gjaldt de foreslåtte forenklingene i § 2 knyttet til skoler, leirskoler og barnehager som driver med sjøvettaktiviteter.

– Nå håper vi responsen på endringene er positive. Så vet vi også at de som har drevet med sjøvettaktiviteter har satt sikkerheten høyt, og er dermed ikke bekymret for at de forenklingene som er kommet for denne gruppen vil gå ut over sikkerheten for de som er med på disse aktivitetene, sier Alvestad.

25.000 barn og unge skal lære seg godt sjøvett

Kvart år deler Sjøfartsdirektoratet ut omlag 1 million kroner til frivillige organisasjonar som arrangerer sjøvettopplæring for barn og unge. I år får 66 unike prosjekt over heile Noreg støtte, noko som gir over 25.000 barn og unge sjansen til å lære ein ting og to om godt sjøvett.

HELGA MARIA SULEN SUND

Seksjon for Fritidsfartøy, Sjøfartsdirektoratet

Kvart år mister om lag 30 personar livet i det som skal vere ein hyggeleg fritidsaktivitet, nemleg ved bruk av fritidsbåt. Det er dette ein ønsker å unngå ved å gi folk gode haldningar frå barnsbein av.

– Barna er kjappe til å ta til seg ny kunnskap og ofte er dei gode forbilde for dei vaksne. Det er difor verd å satse på denne målgruppa, seier fungerande sjøfartsdirektør Lars Alvestad.

Det er alt frå små prosjekt med 20-30 deltakarar, til store prosjekt som når ut til eit par tusen deltakarar som har fått støtte i år. Tilskotsordninga er open for alle frivillige organisasjonar som er registrert i Einingsregisteret og i Frivillighetsregisteret. Følger ein retningslinjene for søknad er det gode moglegheiter for å få innvilga støtte til aktivitet.

Døme på kunnskap barna kan lære seg er viktigheita av å bruke vest, utstyr i båt, førstehjelp, nødnummer, sjøvegsreglar, knutar og knop, kasting av redningsbøye, stabilitet i båt, sjøvettreglane og marin forsøpling. Dei laga som ønsker det, får også tilsendt undervisningsmaterieill tilpassa ulike aldersgrupper. Nokre frivillige lag samarbeider med lokale skular eller andre frivillige lag om opplegget. Nokre arrangement går over fleire dagar, og andre har satsa på ein dag med mykje innhald.

Søknadsfristen for aktivitetar i 2021 er sett til 1.november 2020.

www.sdir.no/tilskuddsordningen



I fjor fekk 150 personar delta på Sjøvetttdag i Leaparken, midt i byen i Bergen. Dei fekk padle kano med fokus på sikker bruk og flytevest, lære seg Hjerte- og lungeredning og førstehjelp, delta på quiz og forsøke å kaste redningsbøye. Laget har fått støtte til nye aktivitetar i 2020. Foto: Runar Brøste.



Sjøvetttdag i Leaparken i Bergen. Foto: Runar Brøste

Spesielle utfordringar med garn-

Norske fiskebåtar er nokre av dei mest moderne og avanserte båtane i verda. Men når det kjem til stabilitet, er line- og garnbåtane heilt avhengige av at mannskapet om bord forstår at luker i skutesidene er eit kritisk element for tryggleiken. Dette vil ha særleg fokus under Sjøfartsdirektoratets tilsyn framover.

DAVID JOHNSEN

Underavdeling fiskefartøy, Sjøfartsdirektoratet

I dag er det ikkje ofte vi opplever kritiske hendingar med stabilitetssvikt på slike båtar, men når uventa ting skjer samstundes som luker og dører ikkje blir nytta slik dei skal, kan det få fatale følger. Vi har heldigvis ikkje hatt forlis med tap av menneskeliv på mange år i denne flåtegruppa, men vi har hatt fleire totalforlis der vassfylling enten er stadfesta som årsak, eller er sannsynleg årsak til at båtane gjekk tapt.

Framover vil Sjøfartsdirektoratet sjå spesielt på luker i skutesider samt opningar vidare inn i båtane på alle våre tilsyn om bord på garn- og linebåtar, både når det gjeld nye båtar og eksisterande båtar.

Vi oppmodar difor både eigarar og mannskap til å gjere ei kritisk vurdering av arrangement om bord på sine båtar at dei testar at lukking av opningar fungerer godt, og at det er gode rutinar for å tryggje at båten ikkje utilsikta blir fylt med vatn. I våre tilsyn ser vi på båten og

utstyret slik det er når vi er om bord. Det er berre mannskapet sjølve som faktisk kan tryggje at forutsetningar som skipskonsulent og styresmakter legg til grunn blir følgt opp om bord når dei er i fiske.

UTFORDRINGANE

Opningar nær vassflata fører til at vatn relativt enkelt kan kome inn i båten. I tillegg til store opningar som drage- og setteluker, kan klaffar i lensebrønner og avfallssjakter vere kritisk for vassfylling. Slike båtar har mykje overbygning som kan bidra til oppdrift, evne til å tole krenking i sjøgang samt tole belastning frå fiskereiskapane. Opningar plassert nær vassflata utgjer ein risiko for at vatn kan trenge inn i båten, og såleis bidra til å svekke stabiliteten svært fort. Båtane blir gjerne sett på som robuste og trygge når det gjeld å halde seg flytande og å kunne motstå kreftene dei blir utsette for. Det er slett ikkje sjølvsagt at dette er riktig. For at slike båtar skal halde seg flytande på rett kjøll er det svært viktig at mannskapet om bord forstår kor viktig det er at alle

opningar alltid blir haldne lukka når dei ikkje er i bruk.

VASSFYLLING

Om vatn kjem inn i båten, bidrar det til å gjere båten tyngre (reducerer oppdrifta), at båten krenger, og til dårlegare stabilitet grunna effekten av fri væskeflate. At båten blir tyngre og krenger gjer at ein kan få vassfylling gjennom opningar som normalt er over vasslinja. Fri væskeoverflate gjer at sjølv ei lita mengde vatn bidrar til at båten taper mykje stabilitet om vatnet kan bevege seg fritt sidevegs, og i slike høve kan det fort bli kritisk om ein ikkje rekk å stenge alle luker og få drenert ut vatnet så fort som mogleg.

Utan omsyn til kva krav ein skipskonsulent eller reiar må rette seg etter i samband med sertifiseringa av båten må alle luker og dører der vatn kan komme inn i båten haldast ved like og berre vere opne når dei må nyttast. Det er ikkje mykje gagn i å forsøka stenge ei opning om ikkje luka eller klaffen fungerer slik den skal.

SLIK AUKAR DU TRYGGLEIKEN

For dei som arbeider om bord i ein fiskebåt er det ikkje naudsynt å kjenne til detaljar som kva krav som gjeld, kva krengevinkel ei opning kan fyllast ved og liknande. Det som er viktig å ha i bakhovudet er at om båten skal vere trygg og ha dei kapasitetane skipskonsulent hadde tenkt, må alle utvendige luker vere lukka når dei ikkje blir nytta. I tillegg må alle luker og dører i skott og dekk innafør drage- og setteluker vere stengde når dei ikkje er i bruk. Opningar der fisk og vegn går gjennom skotta må kunne stengjast fort, og må alltid vere stengd når dei ikkje



NYTT: Linefartøyet Seir er eit moderne linefartøy bygd i 2018.

FOTO: SEIR AS

og linebåtar

er i bruk. I desse opningane skal ein ikkje plassere slikt som renner eller anna utrustning som må demonterast og fjernast for ein kan stenge lukene. Alle om bord må gjere seg kjent med kva opningar som er i bruk, og korleis dei kan stengast. Det er reiareren sitt ansvar å syte for at alle om bord får naudsynt opplæring, men også mannskapet har ansvar for sikkerheita om bord.

Sjølvs store båtar kan ha små marginar når det gjeld stabilitet og flyteeve om ikkje mannskapet om bord har gode rutinar og held opningar lukka heile tida om dei ikkje er i bruk.

DETTE SEIER REGELVERKET

Alle opningar i skutesida skal kunne lukkast hurtig. Om rommet innafor lukene bidrar til båten si oppdrift, krevst det at drage- og setteluker skal kunne stengjast

slik at dei held tett for vatn, og det krevst òg at dei skal kunne styrast lokalt og frå styrehuset med til dømes hydraulikk. Det skal ikkje vere naudsynt å rigga ned kort eller anna utstyr i opninga for at luka skal kunne stengast. Stenging av luka skal også vere mogleg om ein misser all kraft og straumforsyning om bord. Det er viktig at alle om bord kjenner til korleis lukene kan lukkast, og mannskapet bør trene på dette med jamne mellomrom.

Drenering frå fabrikkdekk skal som hovudregel skje med lensepumper frå kvar lensebrønn. På nokre båtar er det klaffar i lensebrønnane, men desse skal normalt vere stengt. Om lenseklaffane ikkje held tett, er stabiliteten i praksis tapt om det kjem vatn inn gjennom dei.

Skipskonsulenten som har designa båten må ta omsyn til krava frå Sjøfartsdirektoratet, og mellom anna

berekne kor mykje vatn som kan kome inn gjennom ei drage- eller setteluke, og vise kva innverknad dette får for båten. Sidan ein båt ikkje toler uavgrensa mengder vatn på dekk, må konsulenten avgrense vassmengda slik at ei fylling gjennom drage- eller setteluke ikkje skal bli kritisk. Dette kan gjerast ved å mellom anna bygge skott innafor lukene slik at ein får tette skott som avgrensar dragerom og setterom.

Skotta i romma innafor drage- og setteluker har gjerne ei rekkje opningar som til dømes dører mannskapet skal gå gjennom, luker for fisk, opningar for liner og garn, opningar til agnfrysar og til innreiinga. Desse opningane er det også viktig at mannskapet har eit forhold til, då skipskonsulenten sine berekningar føreset at det ikkje kjem vatn vidare inn forbi desse skotta.

Norsk Sjømannsforbund

Vi er her for deg som har
ditt yrke på sjøen!

www.sjomannsforbundet.no



Presenterte nullutslippsløsning med globalt potensiale

Eidesvik-skipet Viking Energy skal bli verdens første til å gå på ammoniakk. – Vi er stolte av å være pionerer når det kommer til å introdusere nye energibærere og drivstoff innen skipsfarten. Prosjektet vil hjelpe oss på reisen mot en utslippsfri framtid, og dette vil bidra til å opprettholde konkurransekraften vår, sier Jan Fredrik Meling, administrerende direktør i Eidesvik.

MARIT NILSEN OG KARI STAUTLAND

Sjøfartsdirektoratet

Det var knyttet stor spenning til den grønne nyheten som skulle presenteres i Bergen i dag, torsdag 23. januar.

På broa om bord i Viking Energy la Eidesvik rederi, Equinor og NCE Maritime CleanTech fram sin nullutslippsløsning basert på amoniakk, som potensielt kan være en viktig brikke for å nå klimamålene som er satt for skipsfarten.

– Gratulerer med dagen, dette er stort for næringen, for Norge og for verden, sa daværende klima- og miljøminister Ola Elvestuen til det fremmøtte pressekorpsset som var invitert med inn på broa i forsyningskipet.

NYTT ENERGISYSTEM

I dag går forsyningskipet på flytende naturgass, men skal i løpet av de neste fire årene bygges om og få nytt energisystem.

En viktig del av prosjektet blir å jobbe fram en fornybar og utslippsfri produksjon av amoniakk for å gjøre skipet helt utslippsfritt. Da Viking Energy ble bygget i 2003, var det verdens første forsyningskip med naturgass som drivstoff. Nå har de på nytt tatt et stort steg.

– Prosjektet er banebrytende, og viser hvordan vi kan ha null utslipp fra skipsfarten i årene som kommer, sier Elvestuen.

AMONIAKKDREVET BRENSSELCELLE

I en pressemelding fra Maritime CleanTech kommer det fram at målet også er å bevise at en stor brenselcelle kan levere all den elektriske kraften som trengs til skipssystemene om bord på en trygg og effektiv måte. Det er første gang at en amoniakkdrevet brenselcelle blir innstallert på et fartøy.

En betydelig del av prosjektet vil bestå av å oppskalere en 100 kilowatts brenselcelle til to megawatt. Testingen vil først bli gjort på land i et parallelt prosjekt, og det er Prototech som står for utvikling og konstruksjon. Amoniakkssystemet om bord i Viking Energy vil bli levert av Wärtsilä, og systemet skal installeres i slutten av 2023.



SAMARBEIDSPARTNERE: Vermund Hjelland (Eidesvik), Henriette Undrum (Equinor), Bernt Skeie, (Prototech), Ingve Sørfohn (Wärtsilä) og Hege Økland (Maritime CleanTech).



RENT DRIVSTOFF: I slutten av 2023 vil Viking Energy kunne seile på rent drivstoff.

Foto: Eidesvik

Kolbjørn Berge, som jobber med ny teknologi i Sjøfartsdirektet omtaler prosjektet som svært spennende. – Ammoniakk har stort potensiale, fordi det vil være forholdsvis enkelt å tilpasse på skip som er bygget for LNG.

Turid Stemre skal lede underkomite i IMO

I møte i SDC 7 (Ship Design and Construction) ble Turid Stemre valgt til formann for SDC 8. Dette er en stor IMO-merkning til Turid og Norge.

- Jeg er ikke overrasket over at Turid ble valgt ut fra den innsatsen hun har gjort i IMO-systemet gjennom mange år. Samtidig er jeg stolt både på vegne av Turid men også på vegne av direktoratet og Norge, sier fungerende sjøfartsdirektør Lars Alvestad.

Fra før har Turid ledet arbeidsgruppen for Polarkoden i IMO samt arbeidet med IGF-koden (regelverk for skip som bruker gass eller andre drivstofftyper med lavt flammepunkt) samt det pågående arbeidet med IP-koden (regelverk for føring av industrielt personell om bord i fartøy). Nå skal hun lede SDC 7 som er en underkomite under hovedkomiteen MSC (Maritime Safety Committee).

Det er flere år siden Sjøfartsdirektoratet har hatt ledervervet i noen av underkomiteene. Ledervervet gir en større mulighet til å ha en hånd på rattet i viktige saker som skal gjennom IMO-systemet, noe som også gjør at det kreves noen års fartstid i IMO for å kunne få et slikt tillitsverv.

-Vi føler oss trygge på at Turid vil ivareta dette vervet på en glimrende måte. Så ser vi også at kompetanseoverføring også er viktig på dette området og er derfor i gang med å fase inn nye medarbeidere i IMO posisjoner, sier Bjørn Pedersen.



KONGSBERG

DP TRAINING

For DP operators and key technical DP personnel

Did you know that as the world leader in Dynamic Positioning systems, Kongsberg Maritime has also provided DP training since 1980?

Our offerings include training for all:

- DP Certification schemes (Nautical Institute, DNVGL, OSVDPA)
- Kongsberg DP products
- DP related operative challenges
- Pos.ref, PMS, etc

From Pipelay and Rig to Superyacht.

training.km.kongsberg.com

Ingen yrkesfiskere omkom på jobb i 2019

Ingen yrkesfiskere omkom på jobb på norske fiskefartøy i 2019. Sist gang Sjøfartsdirektoratet kunne registrere null omkomne yrkesfiskere var i 2008.

DAG INGE AARHUS

Kommunikasjonsdirektør, Sjøfartsdirektoratet

- Dette er svært gledelig, og jeg håper virkelig at denne trenden fortsetter i 2020. Vi har over flere år sett at fiskerne nå er flinkere til å sette sikkerheten høyt. Det er viktig i alle yrker, men særlig i yrker der mange er alene på jobb og har en krevende arbeidshverdag, sier fungerende sjøfartsdirektør Lars Alvestad.

NEDGANG OVER TID

Mellom 2009 og 2018 var det i snitt seks omkomne yrkesfiskere årlig. Tallene for det siste tiåret viser en nedgang i antall omkomne. Mellom 2009 – 2013 har vi registrert 35 omkomne fiskere, mens vi mellom 2014 - 2018 har registrert 23

De siste ti årene har om lag 60 prosent omkommet som følge av arbeidsulykker, mens de resterende 40 prosent av hendelsene skyldes skipsulykker. For skipsulykkene er det kantring som har ført til flest omkomne, totalt 10 omkomne. For arbeidsulykker er det fall over bord som er den største dødsårsaken, her har 23 personer mistet livet.

– Selv om det heldigvis ikke var noen yrkesfiskere som omkom på jobb i 2019 så vet vi og at det har vært flere hendelser der det har vært nære på. Ser vi på den siste hendelsen i romjulen med fiskefartøyet MS Fay som forliste i Barentshavet, så var det både en dyktig redningstjeneste og gode rutiner hos mannskapet for håndtering av krisesituasjon om bord som berget flere liv, sier Alvestad, som

også påpeker at gode holdninger er helt avgjørende for å oppnå og opprettholde et høyt sikkerhetsnivå.

FOREBYGGENDE ARBEID

Derfor jobber også Sjøfartsdirektoratet med holdningsskapende arbeid som ledd i tilsynsarbeidet vårt. Dette gjøres blant annet i møter med de som skal drifte fartøyene i forbindelse med nybygg, ombygginger og inspeksjoner, gjennom holdningskampanjer som «Sjekk sjarken» og ikke minst gjennom et tett og godt samarbeid med fiskeriorganisasjonene som blant annet har bidratt til etableringen av nettsiden yrkesfisker.no.

Annet hvert år arrangerer direktoratet også konferansen «Sikker fisker» som er gratis for fiskere. På denne konferansen tar vi opp ulike aktuelle tema og forsøker å lære av ulykker som har skjedd. Vi inviterer ulike aktører som sammen skal bidra til høyere sikkerhet i den norske fiskeflåten ved å dele sin kunnskap og sine erfaringer.

– Ulykkesårsakene viser at det er mulig å forebygge i stor grad at ulykker skjer. Blant annet har krav til stabilitetsberegninger, nylig også for fiskefartøy i størrelsen 8-10,67 meter, og økt fokus på viktighet ved bruk av sikkerhetsutstyr som sikkerhetsline, bidratt til å øke sikkerheten, sier Alvestad som påpeker at den viktigste bidragsyteren til økt sikkerhet er fiskerne selv.



INGEN OMKOM: Ulykkesstatistikken for 2019 viste en positiv utvikling for yrkesfiskerne.

FOTO: HÅKON KJØLLMOEN, FOTOKONKURRANSEN FOR SjøFOLK



BOKANMELDELSER



Lesetips fra bokhavet i «E-bibliotek for sjøfolk»

Fritida om bord trenger ikke være kjedelig og innholdsløs. Vi har bøker som gleder, forundrer, berører og overrasker!

I 2020 er det 110 år siden Sjøfartsdirektoratet startet med bokutsendelser for å berike fritida om bord. Med vårt store utvalg av e-bøker og lydbøker kan vi by på mer leseglede for enhver smak enn noensinne. Du finner stadig nye titler i våre digitale bokhyller, og blant de nyeste finner du neglebitende krimsensasjoner, klokke algoritme-filosofering, fantasifulle bygdefortelling, sterk overlevelsesskildring, innsiktsfulle fakta, potensielle fremtidige klassikere og en original «feel-good» sengehistorie.

Trine Carin Tynes
Underavd. Sjøfolk,
Sjøfartsdirektoratet

«DEN TAUSE PASIENTEN»

Alex Michaelides
(Cappelen Damm forlag)

Psykoterapeuten Theo er besatt av å få Alicia Berenson til å snakke. Hun har vært taus siden hun seks år tidligere skjøt sin mann fem ganger i ansiktet. Hva er det hun ikke vil si? Hva skjedde egentlig den natten ektemannen døde? Den tause pasienten er utropt som en perfekt psykologiske thriller, og toppet New York Times bestselgerliste i 27 uker.



«HALLO VERDEN. HVORDAN VÆRE MENNESKE I EN VERDEN STYRT AV DATAMASKINER»

Hannah Fry
(Cappelen Damm forlag)

Algoritmene spiller en stadig større rolle i våre daglige liv og i samfunnets beslutningsprosesser. Matematikeren Hannah Fry tar oss med på en rundtur på godt og på vondt i algoritmenes verden, viser frem makten de har, og spør om det er bra eller dårlig. Skal vi tro forfatteren er svaret både ja og nei, for algoritmenes verden er bare et verktøy, spørsmålet er hvem som bruker dem til hva.



«VI ER FEM»

Matias Faldbakken
(Oktober forlag)

Etter noen utsvevende ungdomsår har Tormod blitt en trygg og pålitelig familiemann. Han er utpreget handyman, men når han eksperimenterer med rødt og kunstgjødsel i eltemaskinen, utfordrer han krefter han ikke aner rekkevidden av. Faldbakkens femte bok er ellevill og absurd bygdefortelling som blander eventyr, horror og science fiction med rå realisme.



«DØGNÅPENT»

Sayaka Murata
(Font forlag)

Keiko elsker jobben sin i den døgnåpne storkiosken i verdensmetropolen Tokyo, og hun er den perfekte medarbeider. Men nå er hun 36 år og venner og familie mener hun må komme seg videre i livet. Døgnåpent er både en kjærlighets-historie og et originalt blikk på moderne arbeidskultur og det sosiale presset vi alle utsettes for. Boka ble en sensasjon i Japan og har siden utgivelsen i 2017 blitt oversatt til 35 språk.



«I SAMME SENG»

Beth O'Leary
(Gyldendal forlag)

Denne morsomme og høyst original kjærlighetshistorie handler om to som deler seng, men aldri har møttes. Tiffy trenger et billig sted å bo og det litt brennkvikt. Leon jobber netter og trenger penger. Vennene synes de er gale, men de finner en perfekt løsning, Leon bor i ettromsleiligheten når Tiffy er på jobb, tid, og hun har leiligheten resten av tiden. Løsningen fungerer godt den, en stund...



«PAPPAS SISTE REIS»

Mikal Olsen Lerøen
(Vigmestad Bjørke forlag)

Lerøen er nyhetsjournalist i Dagsrevyen og Brennpunkt, og har skrevet en spenningsdokumentar om et uskrevet og mørkt kapittel i norsk moderne historie: de norske sjøfolkene som ble sendt inn i oljekrigen i Persiabukten på 1980-tallet. For første gang fortelles hele historien om denne krigsseilingen. Og for første gang forteller sjøfolkene selv om hvordan det var å risikere livet på norske skip. Med utgangspunkt i sin personlige historie om faren som ble drept i krigen, går forfatteren kritisk til verks om hva som skjedde. Noen tjente store penger og andre måtte betale prisen for dette.

**«OVER HAVET»**

Isabel Allende
(Gyldendal forlag)

Den unge legen Victor Dalmau blir innblandet i den spanske borgerkrigen, en tragedie som vil endre livet hans og landet hans for alltid. Sammen med svigerinnen må han forlate sitt elskede Barcelona. Ferden går over Atlanteren til eksil i Chile der de vikles inn i et rikt persongalleri. «Over havet» er en storslagen roman ikke bare for dem som har vært Isabel Allende-fans i flere tiår, men også for lesere som nå får glede av å bli kjent med forfatteren for første gang.

**«ENDESTASJON AUSCHWITZ»**

Eddy de Wind
(Gyldendal forlag)

Eddy de Winds beretning er unik, skrevet i selve dødsleiren. Etter å ha overlevd den brutale utvelgelsesprosessen, blir hvert minutt i Auschwitz en kamp for å holde seg i live. Når krigen går mot slutten og nazistene rømmer leiren, unnslipper Eddy. En penn og en notatblokk gir ham muligheten til å nedtegne sin historie. Boken, som opprinnelig ble utgitt i Nederland i 1946, gir et nærgående og autentisk bilde av ondskapsen og fornedrelsen de ble utsatt for i Auschwitz, og gis ut på nytt i forbindelse med 7-års markeringen for frigjøringen av leiren.

**«TVILLINGENES DAGBOK»**

Agota Kristof
(Cappelen Damm forlag)

Det er krig, og for å slippe nøden i storbyen sendes tvillingene Klaus og Lucas på landet. Til en bestemor som er avskyelig og bryskt lærer dem at livet er hardt. For å overleve krigens grusomhet, må brødrene tåle fysisk og psykisk smerte og tilpasse seg. Agota Kristofs uforglemmelige romantrilogi om to barns oppvekst under de aller vanskeligste omstendigheter, har blitt et tidløst storverk i europeisk 1900-talls litteratur. Oppfølgeren «Beviset» er nå også på plass i E-biblioteket.

**«KRATTLANDET»**

Chris Hammer
(Goliat forlag)

Krattlandet er en besettende thriller lagt til Riversend, en tørkerammet småby under Australias brennende sol. En ung populær prest skyter plutselig fire mennesker fra menigheten rett utenfor kirken, og blir selv skutt av en lokal politibetjent. Ett år senere ankommer journalisten Martin Scarsden for å skrive om hvordan byen har taklet tragedien. Han oppdager at den offisielle forklaringen om at presten var pedofil, kanskje ikke stemmer. Mange mennesker har mye å skjule - og så dukker det opp flere lik.

**Kom i gang med låningen**

E-bibliotek for sjøfolk er et døgnåpent selvbetjent tilbud fra Sjøfartsdirektoratet. Sjøfolk på norske skip kan opprette sitt eget lånekort, laste ned appen BookBites og få tilgang til stadig nye bøker. Du trenger kun internettforbindelse for å låne og laste ned e-bøkene på mobilen eller nettbrettet ditt. Deretter kan de leses «offline», men du må huske på forhånd å trykke «les» på den lånte e-boka slik at den lastes ned på enheten din. Du kan låne inntil 15 e-bøker om gangen. Lånetiden er 8 uker, men du kan forlenge eller levere bøkene før hvis du vil.

Lenke til «E-bibliotek 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 52 74 53 66.

«IKKE SLIPP»

Trygve Skaug
(Cappelen Damm forlag)

Låtskriver, vokalist og poet Trygve Skaug er blitt et folkekjært fenomen med over 100 000 følgere på Instagram, og når ut til lesere i alle aldre. I sin siste diktsamling skriver Skaug om kjærlighet, trøst og lengsel på en måte som treffer bredt.

**«KJEDEN»**

Adrian McKinty
(Cappelen Damm forlag)

Rachels datter kidnappes og hun stilles overfor et utenkelig løsekrav fra en annen forsvilt mor i akkurat samme situasjon: betal en stor sum penger ved å finne et offer og begå en forbrytelse. Ellers blir begges barn drept. Reglene som hjernene bak «Kjeden» har klekket ut, tvinger stadig nye ofre til å begå ugjerninger, og kjeden må ikke brytes! McKinty har skrevet en kritikerjulett og heseblesende thriller om Rachels paniske kamp for å redde barnet sitt.

**«SLOVE HESTER»**

Mick Herron
(Aschehoug forlag)

«Slough House» er avdelingen for MI5-agenter som har tabbet seg ut. Her finnes alle sikkerhetstjenestens bitre vanærede, og den bitreste av dem alle er River Cartwright. Men når en ung mann blir kidnappet og gjerningsmennene truer med å halshugge ham live på internett ser River en sjanse til å forbedre ryktet sitt. Klokkeren tikker frem mot mannens henrettelse, og det er opp til River og de andre sløve hestene fra Slough House å nøste opp i sammenhengene. Herron har med umiskjennelig britisk humor levert en underholdende bok om fallerte spioner, og flere i serien om «Slough House» er bebudet.



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Sjøvettreglene

1. Tenk sikkerhet

Kunnskap og planlegging reduserer risikoen og øker trivselen.

2. Ta med nødvendig utstyr

Utstyret må holdes i orden og være lett tilgjengelig.

3. Respekter vær og farvann

Båten må bare benyttes under egnede forhold.

4. Følg sjøveisreglene

Bestemmelsene om vikeplikt, hastighet og lanterneføring må overholdes.

5. Bruk redningsvest eller flyteplagg

Det er påbudt med godkjent flyteutstyr til alle om bord. Når båten er i fart og du oppholder deg utendørs, skal du alltid ha på flyteutstyr ombord i fritidsbåter under 8 m.

6. Vær uthvilt og edru

Promillegrensen er 0,8 når du fører båt under 15 meter.

7. Vis hensyn

Sikkerhet, miljø og trivsel er et felles ansvar.



Forbered deg på at det kan skje en ulykke, og tenk igjennom hvordan du bør forholde deg: Behold roen, bli ved båten og tilkall hjelp.

We at the Norwegian Maritime Authority have yet another exciting year behind us, with great activities and with a goal to become even better in the years to come. In order to achieve this goal, we have carried out a major revision of our strategy plan and will in 2020 be working towards the implementation of it.

The objective of our strategy plan is to secure adherence to our community mission to secure safety at sea and the environment, as well as the strengthening of our work to become an attractive flag. In that connection, the NMD has started a project to develop our organization, to ensure that it will be capable of implementing the new strategy plan.

In general, we see an improvement in the accident statistics, both when it comes to personal accidents and in shipping accidents. Nevertheless, there is still a significant increase in personal accidents in 2019 due to major incidents where passengers are involved. Here, the accident of “Viking Sky” contributed with 22 injured. We believe that maintaining a focus on prevention, guidance and accountability in the time to come, will result in a continued general decline.

2019 is the year when we for the first time since 2008, did not have any casualties in the fishing fleet. We hope to continue this trend and we believe that this is a result of joint efforts from many contributors, especially from the fishermen themselves. In 2019, 3 people died due to accidents onboard commercial vessels. All the accidents happened onboard cargo vessels and included a crush injury as result of cargo displacement, an accidental fall and a capsizing.

The number of casualties on pleasure crafts has increased from 23 in 2018 to 29 in 2019. The number of casualties is still too high within the pleasure craft segment. We believe that goal-orientated work with measures stated in a new action plan for prevention of accidents with pleasure crafts, will give a boost in the continued work.

In 2019, the Norwegian Maritime

Authority has had an extensive number of inspections, both in connection with approvals and follow-ups of newbuilds/reconstructions, and as direct supervisions of individual vessels. It has been important to the NMD to highlight the total safety of our entire portfolio, both nationally and internationally. We have over time, seen that there are too many findings of deviations that can be connected directly maintenance and routines onboard the vessels and in the shipowner organizations.

The focus area of our inspections in 2019 was the environment, cf. the NMD’s own risk assessment report. We see that it is increasingly more necessary to focus on the environment in order to meet expectations and requirements stipulated both nationally and internationally. Developing regulations relative to the world heritage fjords and the follow-up of national and international environmental requirements has been intensified over a period of time and will be continued and intensified in the years to come.

The Norwegian Maritime Authority has over a number of years, had a special focus on increasing the activity and reaching the goal of becoming the preferred maritime administration. If one looks at the great increase in number of ships in the NOR/NIS registries, this more or less confirms that we are on our way to reach this goal. Our customers have seen the value of the work that has been done both concerning level of service and of competence. The consequence has been that we have come across as a natural collaborating partner and instigator to have new technological solutions approved. We would like to draw attention to the good cooperation we have had with other services in this work, for instance the Directorate of Public Roads.

The Norwegian Maritime Authority has in 2019, also worked actively with marketing and customer focus. The greatest focus in 2019 was on the participation at Nor Shipping. Here, the

Norwegian Maritime Authority is a visible operator with focus on promoting the Norwegian flag and on Norway’s efforts to develop environmentally friendly technology within the shipping industry.

The Norwegian Maritime Authority has in 2019, focused a great deal on regulatory work, both the implementation of international obligations, but most resources have been focused on the development of national regulations. For example, the NMD has worked to clarify the consequences of requirements concerning certificates for ship masters of cargo vessels under 15 meters. The Authority has also worked on regulations concerning open wooden ships and the regulations concerning vessels carrying 12 passengers or less. These cases have been given much attention in media throughout the year, and a lot of time has been spent on this work.

In closing, I would like to say that this will be the last edition of Navigare. It is of course, a bit sad, because Navigare has been read by a great many people and has been a quality product that we have been proud of. We would now like to spend more time using our website sdir. no more actively to transmit news and information, and we will in due course, provide an even better solution for news on our website. The cost of postage and printing has also increased significantly over the last years, and together with a wish to print less on paper, we will now digitalize our news 100 percent. We only hope that our Navigare readers register themselves as recipients of our newsletter on our website.

Through a digital solution, we will also be able to reach our readers faster with news of customer interest.



*Lars Alvestad
Acting Director General of
Shipping and Navigation*

Does not fear for his job after first automatic fjord crossing

The ferry MF Bastø VI recently made its first fully automated voyage between Horten and Moss with passengers on board. The new support system installed by Torghatten and Bastø Fosen provides a platform for optimised fuel consumption, reduced greenhouse gas emissions as well as more exact timekeeping.

MARIT NILSEN

Communications adviser, NMA

Bastø Fosen, Kongsberg Maritime and the Norwegian Maritime Authority have taken part in the two-year project.

“This is a big day for everyone involved. Congratulations”, Gunnar Pedersen at Kongsberg Maritime said with a smile as the Bastø VI completed its first “adaptive transit” with passengers on board.

In other words, the ferry left the quay, crossed the fjord and docked under her own power and steering, but under the supervision of the captain and mate.

“Once again, Norway has strengthened her position as world leading in the maritime industry. This would not have been possible without a forward-leaning company like Bastø Fosen and a supportive maritime authority, which has asked for our needs instead of putting obstacles in our way”, stated Pedersen.

Support system

The bridge of the Bastø VI was fully loaded with collaborative partners and guests when the first commercial tests took place in the beginning of February. Project manager Svein David Medhaug represented the Norwegian



NO HANDS: Captain Kristian Larsen raises his arms as MF BASTØVI docks under her own power. PHOTO: NMA

Maritime Authority and had been looking forward to the test trip.

“For the Norwegian Maritime Authority as a responsible authority, it is essential that the safety of passengers, crew, ship and environment is ensured when using the new technology. Besides, I find it important to underline that this support system will not in any way replace the crew on board at this

point. On the contrary, it will provide an opportunity to optimise the operation of the ship in terms of safety and efficiency”, says Medhaug.

For the purpose of maintaining navigational skills, it is incorporated in the vessel's safety management system that the mate in charge of the watch or the captain must perform manual dockings at least twice during each watch. The



automatic system (adaptive transit) will control the vessel for most trips depending on the weather and other external factors.

“The system performs all docking and crossing functions to a high and repeatable level of accuracy, which results in increased customer satisfaction”, says Øyvind Lund, Bastø Fosen CEO.

He explains that the main purpose of the



HAPPY: Gunnar Pedersen, Svein David Medhaug and Øyvind Lund are pleased with the voyage.

PHOTO: NMA

project has been to enhance the safety of passengers and crew and improve the ferry connection with even better timekeeping. Now, the pre-set times are accurate almost to the second.

“Moreover, the system is based on following «best practice», which in turn allows us to benefit from using less energy when crossing the fjord. This leads to reduced energy consumption”, says Lund.

To the passengers, the new system will barely be noticeable, except that arrival and departure times will be even more accurate.

“We trust the technology and have no qualms about sailing on a ship with an autopilot system”, Per Brattshaug and Tor-Arne Holme said with a smile. The two of them travelled with the ferry on their way to Denmark.

No replacement of the crew

Captain Kristian Larsen says that the new system makes it possible to monitor the voyage in a completely different way. He is not afraid of losing his job to automation.

“Not at all. The airline industry has used autopilots for years without replacing any pilots. The same will be the case here”, says Larsen.

He points out that a good and close cooperation has been crucial to the success. The crew has had the opportunity to provide input throughout the process.

“Kongsberg Maritime has been considerate and has adapted and adjusted the system continuously to find the best solution for us”, says the captain.

Both national and international bodies are still at an early stage in terms of developing regulations for automatic marine operations.

“Through this work, we have shown the world that we have set a course. Norway is a small nation, but a leading nation in the maritime industry”, says Medhaug.

Bastø Fosen now enters a six-month trial period during which the automatic system is expected to control most services. However, the captain will remain in charge and the bridge will be fully staffed. If other vessels or objects are detected, an alarm will sound and the captain will take control.

“We find it exciting to take part in the development of a system that will be used in Norway and the world. It’s only a matter of time”, says Lund.

Norwegian-flagged ship assisted with rescue

The crew aboard two Norwegian-flagged Solstad ships, the *Far Saracen* and the *Far Senator*, are hailed as heroes after bringing essential supplies to the inhabitants of Mallacoota in south eastern Australia. After months of extreme bushfires, the local population were forced to seek shelter on a beach while they were waiting to be evacuated.

MARIT NILSEN

Communications adviser, NMA

'As smoke lay thick and heavy across Mallacoota, an unfamiliar vessel came slowly into view. It was much larger than the fishing boats and yachts usually in the area and it was not the much-anticipated Navy, which arrived days later.'

So writes the Australian website ABC News in an article headed 'Praise for the crew of the *Far Saracen* supply vessel that answered Mallacoota's bushfire SOS'. Two anchor handling tug supply vessels which form part of the Solstad Offshore ASA fleet, brought much-needed supplies to the thousands who had sought shelter due to the devastation caused by the bushfires that are ravishing Australia.

Assisted the authorities

The *Far Saracen* and the *Far Senator* normally work for ESSO, providing anchor handling and supply services to gas and oil platforms in the Bass Strait. Due to the natural disaster which is now unfolding in the area, the authorities asked if the Solstad vessels would be able to assist with the logistics operation at Mallacoota.

'Of course we said yes', says Lars Peder Solstad, CEO of Solstad Offshore ASA, to the Norwegian Maritime Authority.

The shipowners' Australian office operates several vessels in the region, and the Solstad boss praises the work of his crews.

'It is important to assist when this sort of disaster strikes. The effort put in by everybody on board has been fantastic in delivering essentials and looking after those who needed it most', says Solstad.

A temporary home

The ships brought more than 30 pallets of

food and water, as well as diesel to keep the generators going in the town. Once the supplies had been brought ashore, the ships were turned into temporary accommodation to house the most vulnerable until the Navy arrived. The evacuation of Mallacoota is one of the largest such operations in peacetime Australia. Some days during the rescue, the smoke was so thick that the visibility was reduced to less than 50 metres.

'It has been a demanding week for the crew members aboard both vessels, and we are extremely grateful to everyone for their can-do attitude', write those involved with the rescue operation.

Chris Nairey, a local police officer, spent a week aboard the *Far Saracen*. He posted his appreciation on Facebook, which in summary reads:

There's been a lot of stories about the Army and Navy efforts in the area, but I would like to highlight the crew aboard the *Far Saracen*. They arrived on scene days before the other services and worked tirelessly around the clock to look after the most vulnerable. They fed us. Gave us beds. Looked after things so we could take a rest. They did all of this on top of running the ship. This was the most immaculately presented, organised and professional workplace that I have ever been to. The captain and crew of this ship deserve to be recognised.

A new name and a new home port

The post has been shared more than 24 000 times to date, and has attracted comments from all over the world.

Far Saracen's next journey will eventually be to Singapore, where she is headed for the dock and a repaint in recognisable Solstad colours. Her name will also change, to *Normand Saracen*, with *Skudeneshavn* as her home port. She will then return to Australia ready for her next assignment, says Solstad.



WORKED TIRELESSLY: The crew members worked side by side with the authorities to assist those in need. This is the Solstad-owned *Far Saracen* in the smoke-covered area.



LARS PEDER SOLSTAD, CEO, Solstad Offshore ASA

operation in Australia



THE SMOKE: At its worst, the visibility was less than 50 metres.



OUT OF THE ORDINARY: The most vulnerable passengers stayed on board the Solstad-owned Far Saracen until the Navy were in place to undertake the evacuation. The 14-strong crew were quick to adopt little Zoe as one of their favourites.



'PRECIOUS CARGO': The crew rarely get to enjoy the company of such important visitors. A swing was quickly rustled up from bits of rope and a wooden plank, and the kids had a great time.

The Norwegian International Ship Register (NIS)

Development and trends

In recent years, the NIS has experienced a long-awaited and positive development in the number of registered ships. From counting 522 in December 2014, the register can now boast of containing as many as 680 ships. In addition to an increase in the fleet, we see that the ownership and financing structures are also changing.

TONE OLSEN RISNES

Department of Ship Registration, NMA

Fleet development

When the NIS was established in 1987, the register was one of the fastest growing in the world. In December 1991, the number of ships had reached 896. Then it shifted. The number of ships gradually decreased, and the bottom was reached in December 2014. At that time, the fleet counted 522. The trend changed again, and at the end of January 2020 the NIS counts 680 ships representing a total gross ton of 17 039 712. We need to look back to 2004 to see equally good numbers for the register. From December 2018 to January 2020 alone, the register has experienced a net increase of 65 ships.

The new entries, where did they come from

123 ships entered the NIS from 1 January 2019 until 31 January 2020, 55 more than in all of 2018. 27 of the new registrations last year, almost 22 % were newbuilds. The equivalent number for 2018 was around 16 %.

In 2018, Isle of Man was the foreign registry that that accounted for most of the additions to the NIS with 12 ships. In all of 2019, only one ship was transferred from the Isle of Man. 21 ships were transferred from Singapore to the NIS in 2019 and in January 2020 - compared to none in 2018. Panama also entered the list of «previous registers» in 2019 with 7 transfers by the end of January 2020. No ships came from Panama in 2018.

Owner's nationality and currency loans

Even though there is a trend for many shipowning companies to flag both their companies and their ships home, the number of so called «direct registrations» where the company is established abroad, is not declining. More and more vessels are owned and financed through so-called lease-back schemes with foreign banks. In all of 2019 and January this year, mortgages with a value equivalent to approximately 330 billion NOK have been registered. In 2019 and January 2020, loans with a value of around NOK 330 billion have been registered. Most are currency loans. Almost 83% of the collateral value is registered in USD, well over 9% in NOK, around 8% in EUR and the rest, 0.07% in JPY.

Bjørn Sande Urtegaard and Jan J. Greve of the law firm Thommessen confirm that they are seeing a trend lately that several of their clients are flagging home ships to the NIS.

“There may be several reasons why some shipowning companies remain abroad, they say. Foreign partners, operational affiliation, proximity to markets or financing solution are crucial factors.

Financing through leasing has increased significantly in recent years, and then the leasing company will maintain ownership of the ship. Most major leasing companies are foreign, the majority of which are situated in Asia. The predominance of mortgage amounts in USD is not surprising. The largest international shipping companies' revenues are in USD, and their financing reflects this.”

Norwegian shipowners wish to fly the Norwegian flag

The tendency indicates that, for many shipowning companies in several segments, it has become more attractive to operate from Norway. Singapore, which used to be a major competitor, is now one of the registers the ships are transferred back from.

“The main reasons why several of our clients choose to flag home, is probably that the shipping companies feel that the framework for the NIS is competitive. The Norwegian flag is then naturally preferred for Norwegian operators, says Urtegaard and Greve. Also, the Norwegian Maritime Authority (NMA) delivers with a high degree of availability and predictability. The competence and experience which has been built up by the NMA's assets register provides security for shipowners and their transaction partners.

In Bergen and the surrounding areas, there are many and large operators in the maritime industry. More than 40 % of the NIS fleet is controlled by shipowners affiliated with Bergen. Urtegaard and Greve confirm that the operators in Bergen benefit greatly from the close contact they have with the Ship Registers.

“In ship transactions, established cooperation and proximity to the register is important. The register plays a key part in the execution of transactions, both within ship financing and in the purchase and sale of ships. Large values are at stake, and the parties need immediate protection of their rights. Time and predictability are crucial aspects. It is, therefore, of great practical importance that the Ship Registers offer for closing meetings to take place at their offices, with direct access to the register. Such services are themselves competitive factors.

Bareboat registration is coming this summer

From 1 July this year it will be possible to bareboat register ships in the



*Bjørn Sande Urtegaard
and Jan J. Greve,
partners in the law firm
Advokatfirmaet
Thommessen AS*

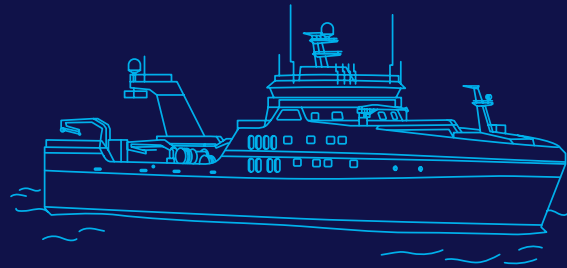
«The Norwegian Maritime Authority (NMA) delivers with a high degree of availability and predictability.»

Norwegian Ship Registers NIS/NOR. A ship registered in one register (primary register) can enter a charter or lease agreement and temporarily sail under the flag of another country. The ship is then granted the nationality of the temporary flag, and the flag state jurisdiction is transferred there. Ownership and mortgage registration will remain with the primary register throughout the period.

- "By allowing bareboat registration, the NIS will become additionally attractive and flexible for our clients, says Urtegaard and Greve. The possibility for bareboat registration means that the shipping companies are given access to important markets while at the same time preventing permanent deletion from the NIS."

- We expect that shipowners will take advantage of the opportunity that bareboat registration provides and, accordingly, expect that a good number of ships will be registered in and out of both NIS and NOR, says Ole Kamlund, Acting Head of Department and Registrar. We look forward to offering more information about this opportunity that has been in demand by the industry more or less since the establishment of the NIS in 1987.

KLASSE FOR FISKEFARTØY



SIKKERHET - MILJØ - EFFEKTIV DRIFT

Kontakt et av våre lokale kontorer idag:

DNV GL Harstad tf: 770 16 550 e-post: harstad.maritime@dnvgl.com

DNV GL Ålesund tf: 701 15 110 e-post: aalesund.maritime@dnvgl.com

DNV GL Bergen tf: 559 43 600 e-post: bergen.maritime@dnvgl.com

Klasse • Konsept • Nybygg • Operativ drift • Konsulenttjenester

www.dnvgl.com

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL

The Viking Sky stands out in accident statistics



STANDS OUT: Viking Skys breakdown in i Hustadvika is visible in the statistics of marine casualties. PHOTO: NMA

Injury numbers associated with marine casualties doubled in 2019 compared to 2018. This is mainly due to the Viking Sky's engine breakdown at Hustadvika in March 2019. Nevertheless, there is a positive falling trend with respect to the number of marine casualties.

DAG INGE AARHUS
Director of communications, NMA

The directorate's accident statistics differentiate between injuries caused in accidents at work aboard a ship, and injuries caused by marine casualties. In 2019, the Norwegian Maritime Authority recorded 45 injuries caused by accidents involving Norwegian-registered commercial vessels, which is more than twice the number of injuries recorded in 2018. This is due to the VIKING SKY's engine breakdown, which caused injury to 22 people. Additionally, a number of people were injured in the crash involving the OSLO XI, and when the STADT SLØVÅG ran aground.

'This shows that when we have experienced a good fall in the number of injuries caused by marine casualties, individual incidents involving several injuries will have a

greater impact on the statistics. And with respect to the Viking Sky, the figures show that the rescue operation was conducted professionally by the onboard crew as well as by the first responders aboard the helicopter. Considering the conditions at the time, the number of injuries could easily have been higher and fatalities could even have occurred, but luckily everything went well, all things considered', says the acting head of the Norwegian Maritime Authority, Lars Alvestad.

The most prevalent causes of marine casualties remain running aground and crashing into quays etc.

Earlier this year, the Norwegian Maritime Authority published figures that showed zero fatalities at sea among commercial fishermen in 2019. Sadly, there were a total of three fatalities in other parts of the commercial fleet. Two of these occurred in connection with a capsizing incident/stability failure, while one

person died in a fall. Between 2015 and 2018, the number of fatalities was 7-10 per year, and the majority of them were commercial fishermen.

'Our aim is to ensure that no-one loses their life as a consequence of working at sea. There has been a positive trend over a number of years and the shipowners' safety efforts have been commendable. In 2019 we saw evidence of this work in the fishing fleet and had hoped for zero fatalities in the other parts of the commercial fleet as well', says Alvestad.

In 2019, a total of 15 marine casualties were recorded to have ended in a shipwreck. There has been an encouraging trend in this area as well. Alvestad points out that this positive development impacts on the number of injuries and fatalities, since a shipwreck for obvious reasons represents a high risk with significant potential to cause injuries and fatalities.

The Norwegian International Ship Register (NIS):

More ships are coming home

Over the last three months, 34 ships have entered the register. Seven of these were newbuilds and 2 were transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR). The remaining 25 changed flag from foreign registers. In mid-February, the register counts 681 ships with a total gross ton of 17 177 593.

STONE OLSEN RISNES

Department of Ship Registration, NMA

NEW REGISTRATIONS THIS PERIOD

FORTRESS - LAJD8. 3 017 gross ton supply vessel transferred from the Bahamas.

STOVE FRIEND - LAJA8. 32 372 gross ton general cargo ship transferred from Panama.

OLYMPIC CHALLENGER - LAZQ7. 6 596 gross ton offshore ship transferred from the Bahamas.

SILVER DANIA - LAJ18. 5 167 gross ton pallet carrier transferred from Malta.

NICE - LAJH8. 35 346 gross ton LPG-tanker transferred from Bermuda.

RONJA STORM - LACP8. 8 513 gross ton newly built well boat transferred from the Norwegian Shipbuilding Register.

CGG ALIZE - LAIP8. 11 407 gross ton seismic vessel transferred from France.

NORMAND LEADER - LDJK3. 5 335 gross ton supply vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

FRIDTJOF NANSEN - LACN8. 1 765 gross ton newly built passenger vessel transferred from the Norwegian Shipbuilding Register.

VESTLAND EXPLORER - LAJZ8. 671 gross ton general cargo ship transferred from Denmark. **OSPREY ARROW - LAJT8.** 37 150 gross ton general cargo ship transferred from the Bahamas.

MACAW ARROW - LAJUB. 44 866 gross ton general cargo ship transferred from the Bahamas.

STOVE TIDE - LAJCB. 32 372 gross ton general cargo ship transferred from Panama.

BOW ODYSSEY - LAFZ8. 34 128 gross ton newly built chemical tanker from China, not previously registered.



New in: The general dry cargo ship «Macaw Arrow», transferred from the Bahamas to NIS on 20 December 2019. Photo: Gearbulk Norway AS

FOTO: Gearbulk Norway AS

PELICANA - LAJN8. 39 258 gross ton container ship transferred from Singapore.

OSHIMANA - LAJR8. 36 324 gross ton container ship transferred from Singapore.

SIEM DAY - LAFB6. 8 594 gross ton offshoreship transferred from Singapore.

ISOLDANA - LAJM8. 33 448 gross ton container ship transferred from Singapore.

WILSON PORTO - LAJW8. 2 999 gross ton cargo/bulk/container carrier transferred from Ireland.

IKEBANA - LAJK8. 33 448 gross ton container ship transferred from Singapore.

PANAMANA - LAJP8. 39 258 gross ton container ship transferred from Singapore.

SEA GULL - LAGK8. 4 983 gross ton newly built supply vessel from China, not previously registered.

AURORA SPIRIT - LAGP8. 85 329 gross ton newly built oil tanker from Korea, not previously registered.

POSIDANA - LAJQ8. 39 258 gross ton container ship transferred from Singapore.

WILSON PERTH - LAJV8. 2 999 gross ton cargo/bulk/container carrier transferred from the Netherlands.

BOURBON LIBERTY 119 - LAKC8. 1 517 gross ton supply vessel transferred from France.

ISLAND FRONTIER - LAYE5. 6 834 gross ton supply vessel transferred from NOR.

SIRI KNUTSEN - LAKD8. 24 916 gross ton oil tanker transferred from the UK.

INDIANA - LAJJ8. 33 448 gross ton container ship transferred from Singapore.

FRI BERGEN - LAKB8. 3 442 gross ton general dry cargo ship transferred from the Netherlands.

INVENTANA - LAJL8. 33 448 gross ton container ship transferred from Singapore.

ISLAND VICTORY - LAIK7. 11 387 gross ton newly built offshore vessel transferred from the Norwegian Shipbuilding Register.

PROVIDANA - LAJO8. 39 258 gross ton container ship transferred from Singapore.

EAGLE BLANE - LAIX8. 85 745 gross ton newly built oil tanker from Korea, not previously registered.

No workplace fatalities among commercial

There were no workplace fatalities among commercial fishermen aboard Norwegian vessels in 2019. The last time the Norwegian Maritime Authority recorded zero fatalities among commercial fishermen was in 2008.

DAG INGE AARHUS

Director of communications, NMA

‘This is really good news, and I do hope that the trend will continue in 2020. Over a number of years, we have seen that fishermen have been getting better at prioritising safety. This is important in all lines of work, but it is particularly so in an industry where many work alone and have demanding workdays’, says acting head of the Norwegian Maritime Authority Lars Alvestad.

Between 2009 and 2018, an average of six fishermen died per year. The figures for the last decade show a fall in the number of fatalities. Between 2009 and 2013, a total of 35 fishermen were recorded to have died, while between 2014 and 2018 the total recorded figure was 23.

In the last decade, approximately 60 per cent of fatalities were caused by accidents at work, while the remaining 40 per cent of incidents were caused by marine casualties. Among the marine casualties, capsizing led to the greatest number of fatalities, 10 in total. Among the accidents at work, falling overboard is the deadliest, with 23 people having lost their lives.

‘Luckily, no commercial fishermen died while at work in 2019, but we know that several incidents have been near-misses. If we look at the accident that occurred over Christmas, when the fishing vessel MS Fay was sinking in the Barents Sea, we find that several lives were saved by a combination of proficient rescue services and the fact that the



crew were well drilled in handling emergencies on-board’, says Alvestad. He also points out that good attitudes are crucial for achieving and maintaining a high level of safety. This is why the Norwegian Maritime Authority’s monitoring remit includes awareness-raising work. We go about this task in a number of ways, including by interacting with the people who will be

operating the vessels in connection with newbuilds, rebuilds and inspections, by running awareness campaigns such as ‘Sjekk Sjarcken’ (check the boat), and not least by working in close partnership with the fisheries organisations. This partnership has resulted in a dedicated website (yrkesfisker.no) being launched.

fishermen in 2019



NO FATALITIES: *The 2019 figures show a positive development.*

PHOTO: HÅKON KJØLLMOEN

Every two years, the directorate organises a safety conference, and fishermen are invited to attend free of charge. Conference participants raise various topical issues and try to learn from accidents that have occurred. We invite contributors who will help to raise the level of safety in the Norwegian fishing fleet by

sharing their knowledge and experiences.

‘The causes of accidents suggest that they are largely preventable. Measures that have contributed to raising safety levels include the introduction of stability calculation requirements, most recently for fishing vessels in the 8-10.67 metre category, and an

increased focus on the importance of using safety equipment such as safety lines’, says Alvestad. He also points out that the most important contributors to raising safety levels are the fishermen themselves.

Ærespris til 330-skvadronen

Til stor applaus fekk redningsmann Ingve Horgen ta imot Haugesundkonferansen sin ærespris på vegne av 330-skvadronen. Dei får prisen for innsatsen som vert gjort når det verkeleg trengs, men med tryggleik i sentrum.

Grunna endring i regjeringa, og statsråd byte, så vert det avdelingsdirektør Jarle Øversveen i Hovudredningsentralen Sør-Noreg som fekk presentere prisvinnaren.

– Eg vil seie at det er ein vinnar som er særst godt kvalifisert. Stundom tenkjer ein kanskje at dei vert tatt for gitt. Det er alltid farleg å holde ein innsats opp mot andre, men dette er verkeleg ein redningsressurs som verkeleg utgjer ein forskjell når det verkeleg trengs, sa Øversveen rett før han røpte kven som hadde fått prisen.

For mange vart 330-skvadronen sin redningskompetanse og innsats synleg i samband med hendinga med Viking Sky i mars 2019. Under krevjande forhold starta dei evakuering av passasjerar frå cruiseskipet, ei evakuering som vart gjennomført utan skader på passasjerar eller redningspersonell.

– Me i Sjøfartsdirektoratet gjekk ut rett etter hendinga og rosa den innsatsen som samla vart gjort i samband med Viking Sky hendinga. Sjølv om det då var fleire som jobba saman, både om bord på skipet, i lufta og på land, så stiller me oss bak vurderinga av at 330-skvadronen er ein særst viktig aktør når noko går gale på havet, seier fungerande sjøfartsdirektør Lars Alvestad.

– Me er audmjuke i forhold til den tillit dei på sjøen har til oss i skvadronen. No går me og inn i ei ny tid når den fyrste gamle seaking er bytta ut med dei nye redningshelikopra som kjem dei kommande åra. På vegne av skvadronen takkar eg for prisen og at arbeidet vårt vert sett pris på, sa avdelingssjef og redningsmann Ingve Horgen, etter å ha tatt imot æresprisen.



Fersk minister på skipsbesøk

Den nye næringsministeren, Iselin Nybø (V), lot seg imponere over både skip og mannskap da hun besøkte et av Solstad-rederiet sine skip.

– Det er jo imponerende å være om bord i et så avansert fartøy, og se all teknologien, men like imponerende å høre hvor engasjerte de er de som jobber om bord. Her er de både opptatt av å gjøre en god jobb samtidig som de også er opptatt av å gjøre miljøbelastningen så liten som mulig, sier Iselin Nybø i en kommentar under en hektisk omvisning om bord.

For det handler om mest mulig informasjon i løpet av minutter når en ny minister skal rekke over så mye som mulig. Etter åpning av Haugesundkonferansen, og politisk duell med Geir Pollestad (Sp) og Espen Barth Eide (Ap) ber det rett av gårde til skipsbesøket på Killingøybasen i Haugesund.

Hans Knut Skår fra Solstad rederi var en av dem som orienterte om hva Solstad blant annet har gjort for å gjøre sine operasjoner

så grønne som mulig. Etter besøket om bord hadde ministeren et ønske om å besøke Sjøfartsdirektoratet, en av etatene som ligger under næringsministerens portefølje.

– Vi fikk sagt litt om direktoratets ansvarsområde, og merket stort interesse fra Nybø rundt det arbeidet vi gjør for å legge til rette for ny og mer miljøvennlig teknologi, sa fungerende sjøfartsdirektør Lars Alvestad etter besøket. Sjøfartsdirektøren var også raskt ute med å invitere Iselin Nybø tilbake til Haugesund i forbindelse med Sjøsikkerhetskonferansen i slutten av september.



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 sjøikkerhet i rent miljø. Direktoratets overordnede mål er: Høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier.

FØLG OSS!

Facebook:

Sjøfartsdirektoratet

Instagram:

sjofartsdir



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
Strandgata 19, 0152 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 Bodø
Torolv Kveldulvsongt. 7,
8800 Sandnessjøen
Telefon: 52 74 54 93
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Sandnessjøen
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: SJØFARTSDIREKTORATET

ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF: Dag Inge Aarhus

REDAKTØR/EDITOR: Kari Stautland

OVERSETTERE /TRANSLATORS: Eva Thomsen, Heidi Straume-Næsheim,
Bjørn Rossebø og Akasie Språktjenester

ANNONSE/ADS: A2 Media

Telefon: 90127006

E-post: hilde@a2media.no

Annonseleder: Hilde Holtekjølen

GRAFISK FORMGIVNING/DESIGN:

Rita Oosterhuis, Kai Hansen Trykkeri AS

TRYKK/PRINT AND LAYOUT: Kai Hansen Trykkeri, Stavanger

OPPLAG/CIRCULATION: ca. 14 000

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

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

SJØFARTSDIREKTORATET:

Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:

Postboks 2222, N-5509 Haugesund

Telefon: 52 74 50 00 Telefaks: 52 74 50 01

E-post: postmottak@sjofartsdir.no

Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til postmottak@sjofartsdir.no i Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 03.03.2020

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.

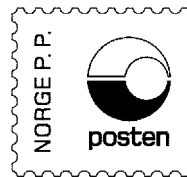
Saker som ikke kan løses ved henvendelse til vakttelefonen vil bli fulgt opp av aktuell fagavdeling første arbeidsdag etter henvendelsen til vakttelefonen.

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.



Returadresse: Sjøfartsdirektoratet, Postboks 2222, 5509 Haugesund

ECOQUIP2 VAPOR BLASTER BLÅSERENSING TIL ETT NYTT NIVÅ

Genererer opptil 92% mindre luftbåret støv enn tradisjonell sandblåsing samtidig som du har og opptil 75% lavere forbruk av blåsemiddel og betraktelig mindre vann enn tradisjonell vannbasert våtblåsing. Til alt fra fjerning av bunnstoff på fritidsbåter og vedlikeholdsarbeid om bord, til de mer krevende jobbene på verftet.

HUSKY MEMBRANPUMPER

Dobbeltvirkende membranpumper for effektiv og pålitelig transport av viskøse materialer. Elektrisk eller trykkluftdrevne modeller med kapasitet opptil 1135 l/min. Bredt utvalg av konstruksjonsmaterialer tilgjengelig for en optimal løsning.

ATEX & FDA godkjente alternativer.



Oslo ☎ 22 21 51 00 | Bergen ☎ 55 39 32 00

✉ salg.graco@jsc.no | 🌐 www.jsc.no

