

NAVIGARE

Klare for hydrogenferje

side 10-11

Kjører risikobaserte tilsyn

side 16-17

Svovelregler vil redde liv

side 30



MASKINSJEF PÅ SLANKER'N

SIDE 6-9

Carl Stahl AS – one of Norway’s leading suppliers of lifting- and mooring equipment.



We also provide service and certification of lifting equipment both offshore and onshore.

Today we have 6 fully equipped departments in Norway:
Bergen, Stavanger, Kristiansund, Oslo, Hammerfest and Honningsvåg.

For more information please visit:
www.carlstahl.no

“Meet us at Nor-Shipping from May 30 – June 2 / Stand: E02-14”



INNHOOLD



SIDE
6

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



SIDE
16

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



SIDE
52 Nordsjøcupen 2017



SIDE
14

Min arbeidsplass

SIDE
32

Nye i NIS



ARTIKLER/REPORTASJER

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

FASTE SPALTER:

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

59 - 65
ENGLISH TRANSLATIONS



Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør

« **Målet må vera
at det er minst like
trygt å jobba på sjøen
som på land.**

Tryggare å jobba på sjøen

Talet på ulykker i skipsfartsnæringa går ned. Ulykkesstatistikken for 2016 viser ein nedgang både i talet på skipsulykker og i talet på personulykker om bord i norske skip. Faktisk må me tilbake til 2009 før me finn eit år med færre skipsulykker enn 2016. Talet på personulykker har ikkje vore lågare sidan 1988/1989. Dette er svært gledeleg. Også den langsiktige trenden er positiv. Sett i eit tretti års perspektiv har talet på omkomne i norsk skipsfart gått ned med nærare 90 %. Trass i den positive utviklinga, er det framleis farlegare å jobba på sjøen, enn på land. I 2016 mista sju personar livet i samband med jobb på norske fartøy. Seks av desse på fiskefartøy.

Det blir jobba godt både i næringa og i direktoratet for å redusera talet på ulykker. Ulykker kan førebyggjast. Gode rutinar for sikker drift, reduserer faren for ulykker. Men sjølv om det går rett veg, trur eg enno meir kan gjerast for å få ned talet på ulykker. Målet må vera at det er minst like trygt å jobba på sjøen som på land.

Sjølv om Skipssikkerhetsloven slår fast at det er reiarlaga som har ansvaret for sikker drift av skip og at lover og reglar blir fylgde, har også Sjøfartsdirektoratet eit ansvar for å utvikla lover og reglar, tilsyn og metodar, slik at me får færrest moglege ulykker.

Direktoratet har i fleire år jobba med å bli meir risikostyrt i vårt arbeid. Med andre ord finna fram til eit system der me set inn innsatsen der det har størst effekt for å få ned talet på ulykker. Me har gjennomført årlege risikovurderingar, gitt ut ein årleg risikoreport og hatt eit årleg fokusområde. Me trur dette har hatt ein positiv effekt og at direktoratet er blitt meir målretta i arbeidet med å førebygga ulykker. No tek me endå eit steg i arbeidet med å bli risikobaserte i tilsynet vårt

Frå 1. juni 2017 vil det bli innført eit nytt system for tilsyn. Målet er at våre inspektørar skal ha større fokus på, og bruka meir tid på dei skipa og dei reiarlaga som har størst risiko og bruka mindre tid på skip med låg risiko. Dei reiarlaga som over tid har vist at dei har god og sikker drift vil oppleve at direktoratet vil bruka mindre tid på deira skip, mens skip med høg risiko vil bli gjenstand for eit meir detaljert og grundig tilsyn.

Ein ny modell skal vera med å avgjera om eit fartøy har høg, medium eller låg risiko. Tidlegare pålegg, tilbakehald, alder, havari/skade vil vera med å avgjera risikoen på eit skip.

Direktoratet har lenge jobba med å tilpassa prosedyrane og sjekklisterne våre slik at dei passar til ein meir risikobasert måte å jobba på. I tillegg har inspektørane våre fått ei grundig opplæring i den nye tilsynsmetoden. Den nye metoden for risikobaserte tilsynet vil bli brukt ved sertifikatinspeksjonar, ISM-revisjonar og umelde tilsyn på norske skip.

Eg håpar og trur at denne nye og meir målretta måten å driva tilsyn på, vil føra til fleire funn og at dei dårlegaste skipa enten vert opp gradert eller utfasa. Dette vil bidra til å auka kvaliteten på norske skip. Målet er at den nye tilsynsmetodikken vil auka tryggleiken og ytterlegare bidra til å få ned talet på ulykker, slik at det blir enno tryggare å jobba på norske skip.

ARCOS – SIKKERHETSKURS OG FARTØYSKONTROLLER

Arcos, Tromsø – er landsdelens største leverandør innen sikkerhet og beredskap. Bedriften er godkjent kontrollforetak på vegne av Sjøfartsdirektoratet for båter mellom 8 og 15 meter. Fartøyskontrollene inkluderer krengeprøve og oppmåling når behov for det.

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

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

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

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

Hotellavtalen inkluderer daglig transport T/R Arcos Sikkerhetssenter.

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

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

Arcos er sertifisert av DNV GL i hht. ISO 9001 : 2008.

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

Arcos er også godkjent leverandør av ROC kurs.

www.arcos.no

Spørsmål og bestilling av kurs:

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

Sp.mål/bestilling av fartøysinspeksjoner:

Fartøysinspektør direkte, tlf. 417 97 100





SKAL SLANKE BORT 30 KILO PÅ 30 UKER

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

TEKST: **KJELL JØRGEN HOLBYE**, Markedsmedia
KARI STAUTLAND, Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

FOTO: **TORBEIN KVIL GAMST**, Sjøfartsdirektoratet

– Det er på tide å ta tak, og jeg har gitt meg selv tiden frem til høsten for å få vekta under kontroll igjen, sier den aktive maskinsjefen, som er tillitsvalgt i Bastø Fosen og varamedlem i styret i Det norske maskinistforbund. I oktober er det nemlig tid for den obligatoriske helsesjekken, og før det vil Julie Synnøve under BMI på 30, som er grensen for å kunne pålegges fysisk funksjonstest.

– Det betyr 30 kilo på 30 uker. Det er et hårete mål, men det skal gå, smiler maskinsjefen.

OBLIGATORISK HELSESJEKK

Alle sjøfolk må gjennom en obligatorisk helsesjekk hvert annet år, og vekt er blant de kriteriene som sjekkes under rubrikken fysisk funksjonsevne. Syn og hørsel blir også testet, og helseattesten er en del av det generelle sikkerhetsarbeidet. Mange jobber om bord på skip kan være fysisk krevende, og for høy vekt er blant faktorene som kan være til hinder for at arbeidet utføres på forsvarlig måte.

For Julie Synnøve er det store krefter i sving. På Bastø III hersker maskinsjefen

over to Wärtsilä-maskiner på 3300 hestekrefter hver.

– Som maskinsjef er jeg ansvarlig for alt det tekniske utstyret om bord, og det å kunne bevege seg lett og for eksempel kunne komme seg gjennom trange åpninger og ellers jobbe i trange omgivelser, er viktig, fastslår Julie Synnøve. – Helsekravene er også nødvendige for å sikre at alle kan utøve sikkerhetsfunksjoner, forklarer hun.

CROSSFIT OG INSTAGRAM

For Julie Synnøve har CrossFit gitt en god start på hestekuren, i tillegg til fokus på hva som finner veien inn i munnen. Dessuten sørger hun for å holde et generelt høyt fysisk aktivitetsnivå.

– Det er lett å gå opp i vekt når man jobber om bord på et fartøy. Mye stillesitting og lett tilgang på mat som ikke akkurat er blant det sunneste man kan spise, gjør at pila lett peker oppover, sier Julie Synnøve, som ikke har spist en eneste vaffel siden hun startet på programmet. Hun oppfordrer rederier til å legge til rette for fysisk aktivitet og et sunt kosthold om bord. – Treningsrom og bevisste kokker kan gjøre en stor forskjell.





TRENER: Julie Synnøve trener slittig, både i friperioden og om bord. I tillegg passer hun på hva som går gjennom munnen.

◀◀ 30 kilo på 30 uker er et hårete mål, men det skal gå, smiler maskinsjefen.

Julie Synnøve har valgt å være åpen om vektreduksjonsprosjektet på nettet, og Instagram-kontoen er full av åpenhjertige innlegg om hvordan det går.

– Å dele på Instagram er motiverende, for meg selv og forhåpentligvis for andre som sliter med vekta, sier hun. Bedriftshelsetjenesten er også en god medspiller.

– Å søke hjelp og støtte er noe jeg anbefaler alle som vil starte med et seriøst vektreduksjonsprogram. Det gjør jobben mye enklere. Men når alt kommer til alt, er det opp til meg selv, konkluderer hun.

IMPONERER MED HOLDNINGEN

– Julie Synnøves pågangsmot og holdning imponerer, og vi håper hun kan være til inspirasjon for andre sjøfolk som ønsker å legge om livsstilen, sier Sverre Flatebø, som har ansvar for Sjømannsidretten i Sjøfartsdirektoratet. Julie Synnøve er et godt eksempel på at det er mulig å gjennomføre en livsstilsendring på egen hånd, men for sjøfolk som er usikre på om de klarer det, kan det være hjelp å få hos Sjømannsidretten.

– Om det er sjøfolk som ønsker å få til en positiv endring mot en mer aktiv livsstil,



KAFFEPAUSE: En kaffepause gjør godt, selv om Julie Synnøve prøver å unngå unødig stillesitting på jobb.

ønsker Sjømannsidretten å hjelpe til med det. Det kan være at en opplever helseutfordringer eller typiske livsstilssykdommer, som for eksempel overvekt, hjerte- og karsykdom, høyt blodtrykk, diabetes 2 eller høyt kolesterol. Eller kanskje en rett og slett innser at fysisk aktivitet og et fornuftig kosthold gir så mange generelle fordeler at en gjerne vil komme i gang, sier Flatebø. Sjøfartsdirektoratet har derfor etablert et samarbeid med Helsedirektoratet rundt kommunale frisklivssentraler.

– Dette prosjektet har vi kalt for FriskSjø. Det er både et forebyggende tiltak og et aktivt tiltak for å reversere en uheldig utvikling, sier Flatebø. FriskSjø-prosjektet kan derfor være aktuelt for arbeidstakere som på grunn av livsstilsrelatert sykdom har fått utstedt udyktighetserklæring eller begrenset helseerklæring. Sjømannslegen vurderer om deltakelse i et tilpasset treningsopplegg kan bidra til at arbeidstakeren på sikt kan kunne tilfredsstille helsekravene.



Julie Synnøves pågangsmot og holdning imponerer, og vi håper hun kan være til inspirasjon for andre sjøfolk som ønsker å legge om livsstilen.

Sverre Flatebø



PÅ JOBB: Julie Synnøve Bøe er sjefsmaskinist i Bastø Fosen og har arbeidsplassen sin på Bastø III, som trafikkerer ferjesambandet Moss – Horten.



Du kan følge Julie Synnøves vei mot målet på Instagram: [Julie.synnove](https://www.instagram.com/julie.synnove)



Deltakelse i FriskSjø-prosjektet

Om du er bekymret for å være på vei mot uførhet eller i grenseland for å beholde helseattesten, kan det være en god investering å søke hjelp og veiledning for å starte en prosess. Du kan enten selv ta kontakt med en frisklivssentral, eller kontakte fastlegen, rederiet eller Sjømannsidretten som også skal kjenne til denne muligheten.

– Å starte en livsstilsendring helt på egen hånd er utfordrende. Ved bruk av frisklivssentralene vil den enkelte få individuell oppfølging av en fagperson, og på denne måten få konkrete arbeidsoppgaver og bedre forutsetninger for å lykkes. Den fysiske kontakten vil naturligvis foregå når en er hjemme på fri, men tanken er at en også har en klar plan for perioden en er ute på jobb, opplyser Flatebø.

Når arbeidstakere tar imot et tilbud fra en frisklivssentral, går dette i utgangspunktet over en tidsbegrenset periode. Sjøfartsdirektoratet ønsker å tilby de som ønsker det, en ytterligere, lengre oppfølging i prosessen mot en livsstilsendring. Det kan være alt fra samtaler til utarbeiding av treningsprogrammer eller kontakt med rederiet for optimalisering av vilkår som trengs for en livsstilsendring.

REDERIENES ROLLE

Det er essensielt for Sjøfartsdirektoratet å gjøre rederiene kjent med at vi starter dette prosjektet som vi kaller «FriskSjø». Da kan også rederiet ta grep og kontakt hvis noen av de ansatte har en uheldig utvikling hva helse og livsstilssykdommer angår. I flere tilfeller er det ingen tvil om at individuell tilpassing for den enkelte skipsarbeideren er avgjørende i en periode, og da er det viktig med god kommunikasjon både mellom skipsledelsen, rederiet og den ansatte.

– For ordens skyld kan det opplyses om at deltagelse i et opplegg med frisklivssentralene og opplysninger rundt dette ikke blir brukt til helsevurderinger eller sertifikatvurderinger som Sjøfartsdirektoratet gjør, påpeker Flatebø.

NÆRINGA ER KLAR FOR HYDROGENUTFORDRING

Både reiarlag og utstyrsprodusentar stilte interesserte opp då Statens vegvesen inviterte til dialogkonferanse om utviklingskontrakten for ei ferje med hydrogen-elektrisk drift. Men dei stilte spørsmål rundt tidsramma, som seier at ferja skal vera i drift allereie i 2021.

TEKST/FOTO:
KARI STAUTLAND
 Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

– Me skal ha ei ferje som seglar med hydrogen på eit av våre samband frå 2021. Det betyr også at den skal vera godkjent av classeselskap, og den skal halda rutetidene, sa vegdirektør Terje Moe Gustavsen, som opna dialogkonferansen i Stavanger 29. mars i år. Der presenterte Vegvesenet det som så langt er klart om utviklingskontrakten, som altså skal føra til bygging av ei ny, hydrogen-elektrisk ferje som også skal kunna driftast heilelektrisk.

Ferja skal ha plass til 80 personbil-einingar, og skal etter planen trafikker sambandet Hjelmeland- Nesvik på riksveg 13 i Ryfylke i Rogaland, saman med ei heilelektrisk ferje av same storleik.

– Me ønskjer no å utforska hydrogen nærare, og når teknologien er utvikla og testa i Ryfylke, kan den vidareutviklast til andre og meir krevjande samband, seier Moe Gustavsen. På sikt er målet at hydrogen skal bidra til å gjera nullutsleppstekno-

logi muleg på ferjestrekningar som er for lange til at dei kan driftast på batteri aleine.

VIKTIG STEG MOT NULLUTSLEPP

Bakgrunnen er kravet om låg- og null-utsleppsteknologi på kommande ferje-ansbud. Utrekningar viser at utsleppa frå ferjedrifta i Noreg i 2030 tilsvarer 200 000 bilar – eller like mange som i Telemark og Troms til saman. Målet at alle ferjestrekningar skal ha krav til lågutslepps-



PANEL: Randi Harnes (SVV), Anders Sæternes (SVV), Harald Bergsbak (DNV GL) og Camilla Röhme (SVV) Fekk mange spørsmål å svare på då dei opna for tilbakemeldingar på prosjektet.



INFORMERTE: Sjøfartsdirektoratets Kolbjørn Berge Informerte om korleis Sjøfartsdirektoratet vil komma til å jobba med godkjenning av hydrogenferja.

FOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET

teknologi innan 2030, og hydrogenprosjektet er eit viktig ledd i dette arbeidet.

– Ved å nytta hydrogen på dei strekningane som ikkje er eigna til heilelektrisk drift, vil me få kutta store mengder CO₂, men det er store utfordringar knytt til regelverk, tryggleik, og kontrollane til Sjøfartsdirektoratet, seier vegdirektøren. Prosjektleiari i vegvesenet, Camilla Røhme, påpeika at det er mange nye utfordringar som må løysast, i tillegg til utviklinga av sjøve ferja.

– Me må også finna gode løysingar for lagring og bunkring av hydrogenen, samt kor hydrogenen kjem frå, i tillegg til at ferja må få godkjenning frå Sjøfartsdirektoratet. Dei har verkeleg kasta seg rundt, slik at me allereie no får tydelege ramar å forhalda oss til, seier Røhme, som hadde invitert Sjøfartsdirektoratets Kolbjørn Berge til å informera potensielle leverandørar om kva som må til for å få ei hydrogenferje godkjent.

NYE GODKJENNINGSKRAV

– Dei som skal begynna å sjå på hydrogenprosjekt må giera seg kjende med IGF-koden, råda Berge. Han viste til det nye, internasjonale regelverket for bruk av gassar med lågt flammepunkt, som Noreg har vore med å leia utviklinga av. Hydrogen og fuelceller kan gå inn under IGF-kodens del A, som seier at alternative drivstoff som ikkje er nemnt i koden, kan brukast dersom dei fyller funksjonskrava, og held eit

tryggleiksnivå som er like høgt som på ferjer med konvensjonelle driftsformer.

– Me har sett oss ned og snakka med DNV, og har kome fram til ein del minimumskrav som me vil jobba ut frå for å få preliminary approval (innleiande godkjenning red. anm.), men det kan komma inn ytterlegare punkt etterkvart, sa Berge.

UTFORDRINGAR OGSÅ PÅ LAND

Også Direktoratet for Sikkerhet og Beredskap (DSB) var inviterte til å informera om utfordringane knytt til handtering av hydrogen.

– Som alle veit er hydrogen eit brannfarleg stoff, og derfor regulert av Brann og- eksplosjonsvernslova. Risikovurderinga vil gje oss nokre viktige svar når det gjeld bunkring og oppbevaring av hydrogen på ferjekaiene. Her kan det ligga nokre utfordringar, sa Celin Russheim Tonheim i DSB. Ho peika på at ein også må rekna med at bunkring av hydrogen vil krevja samtykke frå DSB, sidan det er slik for bunkring av LNG. Anlegg med fem tonn eller meir vil også bli omfatta av storulykkesforskrifta.

TRANG TIDSPLAN

Både reiarlag, verft og utstyrsleverandørar, som møtte opp i hopetall, viste stor interesse for pilotprosjektet, men var skeptiske til tidsramma Vegvesenet har skissert. Den tilseier at at ein skal i gang med ei prekvalifisering allereie sommaren 2017, tilbodskonkurranse sommaren 2018 og tildeling av kontrakt hausten 2018. Dei legg opp til at ein skal i gang med bygginga allereie i desember 2018, testing i siste del av 2020, og at anbodsperioden startar 01.01 2021, og at ein er i gang med hydrogendrift frå tredje kvartal 2021.

– Eg vil sterkt råda dykk til å revurdere tida det tar å få dette på plass. Dette er eit mykje meir komplisert og omfattande prosjekt enn det Ampere var. Då var ein komen mykje lengre med regelverket og teknologien enn det ein har her, sa teknisk direktør i Norled, Sigvald Breivik, då Vegvesenet opna for spørsmål frå salen. Også representantar frå Boreal og Fjord1 uttrykte skepsis til om det er mogleg å

komma i mål med prosjektet innan tidsfristane som er sett, og det blei også still spørsmål til om sjøfartsdirektoratet har nok kapasitet til å ta seg av godkjenningar av prinsippsskisser frå fire-fem reiarlag.

– Me ser at det er ein stram tidsplan, men me har sett av ei gruppe som berre skal jobba med dette. Me forstår at reiarlaga er urolege for tidsplanen, men meiner likevel at me skal klara det innan fristane, svara Kolbjørn Berge.

PRIORITERER DRIFTSTRYGGLEIK

Vegard Frihammer frå Greenstat spelte inn at ein reduserer gevinsten ved hydrogendrifta ved å bygga ei heilelektrisk ferje som også skal kunna driftast på hydrogen.

– Er det i prinsippet to 100 prosent elektriske ferjer de spør etter, der den eine er utstyrt med eit ekstra hydrogenbrenselcellesystem som på toppen av batteripakken skal kunna levera 50 prosent hydrogen? Eg vil tru at noko med poenget er å kvitta seg med ein stor og tung batteripakke, og meiner at me mistar noko av gevinsten. Eg forstår at ein må ha back-up løysningar men Statens vegvesen må ikkje vera for passive i forhold til teknologien.

« Me har per i dag god kontroll på å drifta ferjesamband heilelektrisk, det har me ikkje på hydrogen

Kvifor ikkje gå «all inn», spurte Frihammer.

– Me har per i dag god kontroll på å drifta ferjesamband heilelektrisk, det har me ikkje på hydrogen. Me kan ikkje ha risikoen med å ha gjentekne innstillingar og avvik på ei av ferjene grunna teknologiske problem utan ei tilfredsstillande back-up løysning, svara leiari for Ferje- og forvaltningsseksjonen i Statens Vegvesen Region Vest, Anders Sæternes.



FRÅ UTVIKLINGSPROSJEKT TIL REALITET

Medan Statens Vegvesen går i gang med eit utviklingsprosjekt for bygging av hydrogenferje, er Fjellstrand klare til å gå i gang med andre generasjon av batteriferja Ampere, som blei til som følgje av nettopp ein slik utviklingskontrakt.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Teknologiutviklinga i den maritime bransjen skjer i eit rivande tempo. For få år sidan var bygginga av verdas første batteriferje ein verdssensasjon. No er Fjellstrand, verftet som stod for bygginga av Ampere, klare for bygginga av andre generasjons batteriferje.

– Med «Ampere 2» rustar me oss til anbudsrundane som kjem på batteriferjer framover. Bygginga av Ampere har tydelegvis endra noko i marknaden, for no ser me stadig fleire batteriprosjekt, seier salssjef i Fjellstrand, Edmund Tolo.

BLEI MØTTE MED SKEPSIS

På verftet, som ligg i vesle Omastrand i Hardanger, begynte dei tidleg å fabulera om batteri-drivne ferjer.

– Det begynte med nokre studiar som Marintek utførte for Statens Vegvesen i 1998 og ein tanke om at når tog kan gå på

batteri, så må det jo vera mogleg for skip òg, så me starta med googlesøk på batteri og ladeutstyr i 2008, og begynte å snakka med leverandørar rundt om i verden. Det var ein del stadar me blei møtt med hovudristing, og eit par batterileverandørar sa at dette var heilt håplaut, fortel



FØRST UT: Verdas første heilelektriske bilferje Ampere, var resultatet av vegvesenet sin første utviklingskontrakt. No står verdas første hydrogenferje for tur.

FOTO: ARVID FIMREITE

om å bygga andre generasjon av Årets skip 2016, Vision of the Fjords. Denne blir ein nullutslippebåt med rein batteridrift. Den skal vera leveringsklar alle-reie i mars neste år, slik at den er klar til bruk for sommarse-songen 2018.

– Det at reiarlaget ønskjer å gå i gang me eit nyt båt, er det beste beviset for at dei er tilfredse med produktet. Sjølv har me ikkje lagt skjul på at me er veldig nøgde med samarbeidet med Sjøfartsdirektoratet i slike innovative satsingar, seier direktør i Brødrene Aa, Tor Øyvin Aa.

Han gler seg til verftet, som er plassert i vesle Hyen i Sogn og Fjordane, kjem i gang med bygginga.

– Det skjer utruleg mykje på batterifronten og energitettleiken aukar stadig, så det blir spennande å få ta i bruk det nyaste innan batteri. Elles blir utfordringa å få gjort båten så energieffektiv som muleg, seier Aa. Han fortel at verftet også har inngått kontrakt med Rødne om bygginga av ein spesialtilpassa turistbåt som skal trafikkera Lysefjorden.

Tolo. Då dei starta arbeidet med Ampere, som er laga i aluminium for å minka energiforbruket, fanst det ingen studiar om batterikapasitet og levetid dei kunne støtta seg på. Det fanst heller ikkje ladepluggar, gjennomtenkte kontrollsystem eller utvikla regelverk for denne typen drift.

– Då var det berre blybatteri på marknaden, og då måtte me hatt 3-400 tonn med batteri om bord som måtte skiftast kvart 3. år. Det var først då me begynte å sjå på litiumbatteri og lading for kvar tur, at me skjønnte at dette faktisk kunne realiserast, seier salssjefen. Sidan har verdas første batteriferje fått både prisar og internasjonal merksemd.

vennlege alternativ, og at politika- karane måtte sjå mot Noreg og Ampere. Det er litt artig, i og med at batteria kjem derfrå, seier Tolo.

No ventar nye teknologiske utfordringar for den vesle hjørnesteinsbedrifta med rundt 50 tilsette. Går alt etter planen blir det byggjearbeid av aluminiumsfartøyet Urban Water Shuttle, som skal bli verdas første elektriske hurtiggåande katamaran for kommersiell passasjertransport. At Vegvesenet sin nye utviklingskontrakt er av interesse er heller ikkje å leggja skjul på.

– Me er stolte over det me har fått til, men i denne bransjen er me nøyde til å sjå framover.

SATSAR VIDARE

– Eg las ei avis i Vancouver i Canada, der dei kritiserte lokale reiarlag for å ikkje søka miljø-

VISION OF THE FJORDS 2

Ampere er ikkje aleine om ha ein oppfølgar i vente. The Fjords har nemleg bede Brødrene Aa



SÖLVTRANS

Solvtrans er verdens største brønnbåt selskap for transport av levende laks og ørret. Selskapet er i forkant når det gjelder «lukket system» teknologi, ferskvannsbehandling samt et miljøvennlig konsept som begrenser faren for smittespredning, og som har en positiv effekt på dyrevelferd samt gir en kostnadseffektiv transport og håndtering av fisken.

Solvtrans ble etablert i 1986 og har sitt hovedkontor i Ålesund, Norge. Flåten består av 21 moderne brønnbåter, hovedsakelig langsiktige kontrakter med ledende oppdrettselskaper i Norge, Skottland, Canada, Chile og Australia.

Solvtrans har stort fokus på HSEQ, sertifisering og vedlikehold på sine fartøy. Solvtrans er også klar til å fortsette å bygge brønnbåter for kunder som ønsker å benytte seg av vår lange erfaring og kompetanse.

Passion for live fish handling

www.solvtrans.no – Phone: +47 70 12 80 20

Solvtrans' brønnbåter sikrer en best mulig ivaretagelse av miljø og fiskevelferd, og med selskapets lukkede skip transporteres fisken på en trygg og skånsom måte uten risiko for utslipp.



Vi har snakket med:

Åge Stokken

Matros i Bømlo Brønnbåtservice



Navn:

Åge Stokken

Jobb:

**Kokekyndig matros i Bømlo
Brønnbåtservice**

Alder: **50**

Bor: **Stord**

Sivil status: **Singel**

Fritidsinteresser:

Revy og underholdning

AV KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet



HVA JOBBER DU MED?

Me fraktar smolt og laks, til og frå anlegg og slakteri. Eg er på dekk og riggar til og hjelper matrosen med hans oppgåver, i tillegg til at eg kokar to måltid om dagen til mannskapet.



HVORDAN SER EN TYPISK ARBEIDSDAG UT?

Me stiller på jobb klokka seks, og då er det ut på dekk og enten lasta eller lossa fisk. Så tappar me vatnet ut, og går ned i brønnane for å kontrollera dei. Så står vasking og desinfisering for tur. Båten skal vera gullande rein, me jobbar jo trass alt med mat. Så er det å hiva seg rundt og koka middag til mannskapet. Det går mykje i tradisjonell husmannskost, men det er ein del ungdom om bord og, så då lagar me litt heimelaga «junk», pizza og hamburgar og slikt. Det blir mykje stillesitting, så me kan ikkje eta dessert kvar dag. Me slår til om laurdagen og søndag, og kanskje ein av vekedagane.



HVA ER DET ALLER BESTE MED JOBBEN DIN?

At me er på farten heile tida. Me drar mellom holmar og skjer, og får sett masse fint. Fine dagar på sjøen kan me leva lenge på, og dei med ruskever gløymmer me fort. Me held oss stort sett i Hordaland og Rogaland, men det blir og ein og annan avstikker, til dømes til Kragerø.



OG HVA ER MINUSET?

Eg har forsøkt å komma på det der minuset, men eg kjem ikkje på noko, då vil det bli rein syting, for det er ein fantastisk fin jobb. Det einaste må vera at eg personleg ville ha bytta frå 3/3-ordning til 4/4, om eg hadde valet.



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

Eg veit rett og slett ikkje. Eg trur nok framleis eg ville valt noko på sjøen. Friperiodane gir meg fridom til å driva med hobbyen min, som er å spela revy. Når eg mønstrar av no i slutten av april, står øving til sommarrevyen på Stord for døra. Reiarlaget mitt har vore veldig greie, så eg har fått permisjon til å spela revy i sommar, så no skal eg ikkje tilbake på jobb før eit godt stykke ut i juli!

Har du lyst til å fortelle om deg og din arbeidsplass i neste Navigare? Send en melding til kast@mdir.no

MINIMIZE WEIGHT



INSULATION INVENTED FOR MARINE/OFFSHORE



30 MAI-02 JUNI / 2017
MØT OSS PÅ NOR-SHIPPIG!
STAND D04-04



GLAVA® LØSNINGER FOR MARINE/OFFSHORE

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



For norske forhold



SJØFARTSDIREKTORATET GÅR OVER TIL RISIKOBASERTE TILSYN

Fra 1. juni 2017 vil vi gjennomføre en endring i måten vi utfører tilsyn på – vi jobber da fullt ut risikobasert. Det vil si at fartøy vurdert til å ha høy risiko, får mer omfattende tilsyn enn fartøy som er vurdert til å ha lav risiko.

BJØRG IVERSEN

Avd. Kontroll og inspeksjon, Sjøfartsdirektoratet



NY PRAKSIS: Sjøfartsdirektoratets inspektører vil gå grundigere til verks på skip med høy risiko, mens skip vurdert til å ha lav risikograd, vil få kortere inspeksjoner.

FFOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET

Enkelt forklart betyr den nye måten å utføre tilsyn på at vi på såkalte lavrisikoskip kun utføre tilsyn basert på «obligatorisk» sjekklister. Tilsynet kan utvides dersom det skulle vise seg nødvendig. På skip med medium risiko går vi gjennom den «obligatoriske» sjekklisten og gjennomfører en sjekk på andre utvalgte områder. På høyrisikoskip gjennomgås fullstendig sjekklister.

– Å jobbe risikobasert betyr at direktoratet skal ha riktig fokus på de riktige fartøyene, forteller Alf Tore Sørheim, som leder Sjøfartsdirektoratets underavdeling for inspeksjon og beredskap.

Sjøfartsdirektoratets inspektører skal gjennom det nye systemet gjennomføre et mer detaljert tilsyn på de fartøyene som i henhold til våre data kategoriseres som et høyrisikoskip. De rederiene som opererer sine fartøy på en god måte, vil merke at vi bruker mindre tid om bord i deres skip. Det risikobaserte tilsynet vil bli gjeldende under sertifikatinspeksjoner, ISM-revisjoner og uanmeldte tilsyn på norske skip.

UTVIKLER RISIKOKALKULATOR

Som en del av arbeidet utvikler Sjøfartsdirektoratet en risikokalkuleringsmodell som skal være med å avgjøre om et fartøy har høy, medium eller lav risiko. Denne vil være et viktig verktøy i utvelgelsen av fartøy for uanmeldte tilsyn samt for vurdering av omfanget av inspeksjonene.

Risikokalkulatoren vil implementeres i to faser. I første fase vil pålegg, tilbakeholdelser, alder og havari/skade være elementer som er med på å bestemme risikoen. Risikokalkulatoren vil imidlertid videreutvikles med enda flere data som grunnlag for å vurdere risiko.

VIL ØKE KVALITETEN

Sjøfartsdirektoratet har i en lang periode jobbet med å oppdatere prosedyrer og sjekklister slik at de baserer seg på en risikobasert tilnærming. I tillegg har samtlige inspektører fått grundig opplæring, slik at alle er godt kjent med den nye tilsynsmetoden.

— Målet med endringen er å bruke mer av ressursene på fartøy vurdert til å ha høy risiko. Erfaringer fra Paris MoU viser at en slik tilnærming over tid vil være med på å øke kvaliteten på det norske flagget, sier Sørheim.

Utviklingen er i tråd med Sjøfartsdirektoratet sin strategiplan gjeldende fra 2016, som sier at direktoratet skal jobbe videre med utviklingen av risikobasert tilsyn. Hensikten med risikobasert tilsyn er å sikre at innsatsen rettes mot områder som gir størst gevinst for helse, miljø og sikkerhet.

«Å jobbe risikobasert betyr at direktoratet skal ha riktig fokus på de riktige fartøyene.»

batførerprøven.com

Ta Båtførerprøven og VHF Nettkurs

- enkelt og lettfattelig

Båtførerprøven
Nettkurs
990,-*

VHF Nettkurs
990,-*

Begge kursene
pakkepris
1580,-*

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
410,-
Inkl. frakt



Påmelding på www.batforerproven.com

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



Alf Magne Horneland
 Leiar Norsk senter for maritim- og
 dykkemedisin

Forsvaret og Haukeland Universitetssjukehus
 slår saman tenester i maritim- og dykkemedisin:

Betre medisinske tenester for maritime arbeidsplassar

Den 7. juni 2017 er opningsdagen for eit styrka kompetansemiljø i Bergen. Då slår ein saman noverande Norsk senter for maritim medisin (NSMM), Norsk senter for dykkemedisin (NSDM), Undervassbåt/Dykkerlegens kontor (UVBD) på Haakonsværn og deler av Saniteten i Sjøforsvaret til eit

styrka senter for maritim og dykkemedisin på Haukeland Universitetssjukehus. Senteret vert ein seksjon i Yrkesmedisinsk avdeling, der NSMM og NSDM allereie er lokaliserte. Dei noverande fagmiljøa er små og sårbare, samstundes som dei er spisskompetente på sine fagfelt. Dykkemedisin og maritim medisin er nært

NSMDM får plass i Konrad Birkhaugs hus (til venstre for helikopterplattform) på Haukeland Universitetssjukehus.

FOTO: HAUKELAND UNIVERSITETSSJUKEHUS



knytte til kvarandre, og mange stader i verda vert fagfelte organiserte under same paraply. No gjer me det i Noreg også, under namnet Norsk senter for maritim- og dykkemedisin (NSMDM). Det nye senteret vil få 21 tilsette frå starten, rett nok mange i deltidstillingar.

SAMLAR KOMPETANSE

Fleire sider av maritim og dykkemedisin vil truleg bli styrka ved denne samanslåinga. Det betyr større innsats i maritim telemedisin (Radio Medico), rådgjeving om skipsmedisin og skipsmedisinsk utstyr, skipshygiene, arbeidsmedisin, seleksjonsmedisin for sjøfolk, petroleumsarbeidarar og dykkarar, rettleiing til forskrifter, betre undervisningsmateriell, nye kurs, meir forskning og meir internasjonalt samarbeid,



samt betre registrering av sjukdom og skader hjå dei som arbeider på havet og under havflata.

Ringjer du etter medisinsk rådgjeving dersom skade eller sjukdom råkar medan du er til sjøs, kjem du til senteret i Bergen. Her ligg nemleg Radio Medico Norway. Denne rådgjevingstenesta har vore «på lufta» og trufast tent norske sjøfolk sidan 1949. Dei siste åra har eit moderniseringsarbeid resultert i at nye kommunikasjonsmåtar er tekne i bruk, der e-post vert integrert med journalen, og der video-konsultasjonar kan gjennomførast uavhengig av kva utstyr og programvare ein har installert.

Dersom du klagar på helseerklæringa for sjøfolk, er også senteret med. Dei medisinske representantane i klageinstansen sit her og førebur saka for endeleg avgjerd i Fagnemnda.

SIVILT-MILITÆRT SENTER

NSMDM kan støtta seg på heile Haukeland Universitetssjukehus som fagmiljø, i tillegg står Forsvarets Sanitet og Sjøforsvaret bak. På same måten som Flymedisinen i Noreg er etablert i eit sivilt-militært senter, får me det no i maritim medisin. Skilnaden på dei to institusjonane er at Flymedisinsk institutt er drive av Forsvarets sanitet, medan NSMDM vil bli drive av Haukeland Universitetssjukehus.

Ei blanding av sivile og militære oppgåver er naturleg i eit lite land som Noreg. Faget er omtrent det same, sjølv om utfordringane i marinen er ulike dei ein møter i handelsmarinen, på kystfraktefartøya og på fiskebåt.

UTDANNING OG OPPLÆRING

Senteret har allereie ei stor kursverksemd, og vil halda fram med opplæring av sjømannslegar, petroleumslegar og dykkerlegar i inn- og utland. Kurs for medisinarstudentar på Universitetet i Bergen er under planlegging, til liks med vidaregåande

kurs i seleksjonsmedisin for legar. Nokre nye kurs vil koma til.

På forskningssida foregår det og ein viss aktivitet. I år ventar me ein doktorgrad på kontrastsyn hjå sjøfolk. Ein annan doktorgrad er venta neste år på cellemekanismer og deira reaksjon på trykksetjing, frå senteret sitt eige hyperbare cellelaboratorium. Fleire artiklar er publiserte, og fleire er venta, i «Dykker 2011»-prosjektet.

INTERNASJONAL AKTIVITET

Internasjonalt er senteret nært knytt til utgjevinga av det einaste indekseerte vitenskaplege tidsskriftet i maritim medisin (på engelsk), nemlig «International Maritime Health». Det er etablert ein samarbeidsavtale med det medisinske universitetet i Gdansk, og med marinesaniteten i Thailand. Senteret har for tida gåande eit prosjekt for EU sitt Occupational Health and Safety Agency i Bilbao. Det er venta at eit sivilt-militært senter også vil få ein viss aktivitet i samarbeid med NATO.

Senteret har fleire lærebøker. «Textbook of Maritime Medicine» som er laga for helsepersonell, er no ute i 2. utgåve, og vert lest i over 180 land. Det er den einaste internasjonale læreboka frå Haukeland Universitetssjukehus. Den skal no snart reviderast igjen.

Lista over aktivitetar er lang. Handlar det om helsespørsmål for sjøfolk, fiskarar, dykkarar, losar, og arbeidarar på installasjonar, og kanskje framtidige arbeidsplasser i havbruksnæringa, så er NSMDM det naturlege kompetansemiljøet å venda seg til.

Samling av ekspertisen innan dykke- og maritim medisin i Bergen fører til eit styrka fagmiljø som alle som arbeider i maritim sektor vil ha glede og nytte av. Vi ser fram til dette med stor forventning.

A handwritten signature in blue ink, likely belonging to the author of the article.

Marine Lighting i revidert utgave:

VEILEDNING OM BELYSNING OM BORD



FOTO: FRANK JØSØK

Publikasjonen Marine Lighting ble første gang utgitt i 1978, og var ment å være en veiledning i bruk av lys om bord på fartøy. Mye har skjedd på belysningsfronten siden den gang. I løpet av våren 2017 skal en ny, revidert utgave av publikasjonen være klar.

BIRTHE LILL ESKEVIK

Underavd. Risikostyring og HMS, Sjøfartsdirektoratet

Til utarbeidelse av den reviderte publikasjonen er det etablert en skrivegruppe, en referansegruppe og det er Norsk lysteknisk komite som er faglig ansvarlig for arbeidet som utgis av Lyskultur.

Som vi alle vet har det skjedd mye på området lys de siste 10-årene. Spesielt med introduksjon av lysdioder (LED-teknologi), som gir mange nye muligheter, men også noen utfordringer. Utviklingen og bruken av lys har påvirket menneskets måte å leve på, og har betydning for måten vi utnytter døgnet 24 timer. Publikasjonen av 1978 er nok med tiden blitt utdatert, og bruken har de siste årene vært dalende. Behovet for en revisjon og oppdatering hadde meldt seg lenge.

RESSURSER

Sjøfartsdirektoratet var bidragsyter til utgaven av 1978, og ble også denne gangen invitert med i revisjonsarbeidet og fornyelsen av publikasjon. Det har pågått et arbeid med den nye utgaven siden forsommeren 2015, og ulike aktører fra produsenter, leverandører, verft, rederi, brukere, klasse og myndigheter har hatt møter, seminarer og bidratt i fornyelsen. En tar sikte på å ha klar den nye utgaven i løpet av våren 2017.

LYSETS PÅVIRKNING

Målet med publikasjonen er å gi en beskrivelse av lysets påvirkning i ulike settinger om bord i et fartøy, lysets påvirkning på

omgivelsene rundt fartøyet, lyset som en sikkerhetsfaktor for det daglige arbeidet, m.m. Noe er regulert gjennom lover og forskrifter, men med ulike fartøystyper og mulige løsninger ser en alltid et behov for å gi anbefalinger og dele erfaring med andre.

Selv om publikasjonen tar hensyn til hvilke krav som gjelder, er hovedhensikten å vise den praktiske bruken av lys og å gi råd til de som skal bygge nye eller endre på eksisterende fartøy. Vi håper at sluttproduktet blir et nyttig dokument som kan bidra til økt sikkerhet om bord og for omgivelsene rundt.

Utfordrende arbeidsforhold?

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

Besøk
oss på
Lofotfishing
2017



Foto: Selfa

Prisvinnende Norsk stabilisatorsystem

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

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

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

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

Kontakt oss for mer informasjon eller les mer på våre nettsider www.sleipner.no

Patent pending PCT/NO2013/050067

Konstruert og produsert i Fredrikstad av Sleipner Motor AS



FARTØY SERTIFISERT MED FOR LITEN LENGDE

De siste årene har det utviklet seg en forståelse i næringen av at påskrudde konstruksjoner på fartøyet, som løs baug og «ryggsekk» på hekken, ikke trenger å måles med i fartøyets «største lengde». En del fartøy har derfor blitt målt med en kortere lengde enn de skulle og har fått utstedt sertifikater på feilaktig grunnlag.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

De fleste gjelder spesielt fartøy som er bygget like under 15 meter, som er en sentral lengdegrense både i Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet sitt regelverk. Disse fartøyene blir vurdert etter byggetekniske og sikkerhetsmessige krav

som generelt er noe lempeligere enn de for fartøy over 15 meter, og de kan også få tilgang til kvoter eller fiskerirettigheter som fartøy over 15 meter ikke kan.

ISTRID MED REGLENE

For fartøy som bygges og måles til en gitt største lengde, for eksempel 14,95 meter, er det ikke tillatt å verken sveise eller skru på

baug, garnbinger eller andre elementer i ettertid. Hvilket byggemateriale som er benyttet i den delen som eventuelt ønskes skrudd på, har ikke betydning for om elementet skal måles med eller ikke. Største lengde skal generelt måles fra den forreste til den akterste delen av skroget.

– Fra Sjøfartsdirektoratets side vil vi påpeke at målreglene for største lengde har



VIKTIG: Sjefsingeniør i Sjøfartsdirektoratet, Arild Lie håper at alle aktørene nå er kjente med målreglene og at disse følges.

FOTO: KARI STAUTLAND/SJØFARTSDIREKTORATET

vært de samme hele tiden, og at det aldri har vært noen åpning for å unnlate å måle med løs baug eller «ryggsekk» fordi de er skrudd, og ikke sveist på fartøyet. Fartøyene er de samme og har de samme kapasitetene uavhengig av hvilke innfestingsmetoder som er benyttet, sier sjefsingeniør på underavdeling for fiskefartøy i Sjøfartsdirektoratet, Arild Lie.

INFORMERTE GRUNDIG

Sjøfartsdirektoratet ble for noen få år siden kjent med praksisen med påskrudde elementer som ikke er målt med i lengden, og så behovet for å informere de ulike aktørene i næringen om regelverket. Det ble derfor utarbeidet en veiledning med illustrasjoner for å tydeliggjøre kravene, i 2015. Representanter fra Sjøfartsdirektoratet besøkte da en rekke verft langs kysten som bygger og bygger om båter under 15 meter for å følge

dette opp ytterligere. Også godkjente foretak, som sertifiserer fiskefartøy og lasteskip under 15 meter, har blitt bedt om å ha spesielt fokus på lengdemåling.

–Tross omfattende informasjonsarbeid fra direktoratets side de siste to årene, har vi inntil det siste kommet over fartøy som er designet med løse skrogdeler som har blitt montert på igjen etter at fartøyet har blitt målt, forteller Lie.

TILBAKEHOLDELSE OG GEBYR

–Vi kan ikke nekte noen å ha en tverr baug eller korte ned lengden på sitt fartøy, men det må da være en permanent løsning som arrangeres på en sikkerhetsmessig tilrådelig og hensiktsmessig måte. Fra eiers side handler dette kanskje mest om det estetiske, men lengdegrensen er som nevnt et sentralt parameter når det gjelder sikkerhetsregler

og fiskerireguleringer, sier Lie. Om et fartøy derfor blir observert med en større lengde enn det har blitt målt til vil det få konsekvenser i form av både tilbakehold og innrapportering for overtredelsesgebyr.

–Vi tror ikke dette bare handler om forsøk på omgåelse av regelverket, men at det har utviklet seg en uheldig praksis. Vi håper og tror nå, etter gjentatte runder med informasjon, at alle aktører er kjent med hvor lista ligger og at målreglene etterleves slik regelverket legger opp til, sier Lie. Han påpeker at dette også er viktig for at alle i næringen skal kunne bli behandlet likt uavhengig av hvem de henvender seg til eller har med å gjøre.



NOR SHIPPING
Stand B02-14

På kurs mot morgendagen med desentralisert intelligens

På skip brukes mange ulike delsystemer. Desentraliserte automatiske moduler letter integreringen betydelig, sparer tid og reduserer kostnader. Det intelligente nettverket av moduler sikrer en samordnet og effektiv drift ombord. Se våre løsninger for det maritime markedet.

www.wago.no

Dette er den digitale fremtiden!

WAGO

SJØKVISTEN - TRYGGLEIK FOR ALEINEFISKAREN

Den 9. mai 2016 datt ein fiskar over bord frå fiskefartøyet Sjøkvisten. Han var aleine om bord i fartøyet, og ingen såg kva som hende. Fiskaren blei seinare funnen omkomen utan flyteplagg. Funna etter ulykka kan vera nyttige å notera seg for andre aleinefiskarar.

LARS INGE SÆRSTEN

Underavd. Risikostyring og HMS, Sjøfartsdirektoratet



ULYKKEBÅTEN: Fiskefartøyet Sjøkvisten. FOTO: SHT

På ettermiddagen 9. mai 2016 drog fiskefartøyet Sjøkvisten ut frå Midsund med ein mann om bord. Fiskaren skulle til Harøyfjorden og røkta krepseteinene han hadde ute i fjorden. Han datt over bord, og vart funnen omkomen natta etter. Obduksjon viste at fiskaren tidligare hadde hatt ein hjartesyjukdom, og at det var teikn på nytt infarkt ulykkesdagen og at han drukna etter dette.

ENKLE TILTAK KAN REDDA LIV

Ulykka vart undersøkt av Statens havarikommisjon for transport – Sjøfart (SHT). Det er ikkje gitt tryggleiksråd i undersøkingsrapporten, men SHT har omtala nokre problemstillingar knytt til aleinefiske som Sjøfartsdirektoratet ynskjer å bringa vidare.

Om ein dett i sjøen, er redningsvest/flyteplagg ei rimeleg forsikring. Eit anna tiltak på mindre fiskefartøy kan vera

sikringsline som hinder for at fiskaren ikkje skal detta i sjøen.

GLØYMER Å BYTTA BATTERI

Naudstoppputstyr for stopp av hovudmotor er ikkje del av lov eller forskrift, men når ein har slikt utstyr om bord, bør det fungera som den barrieren det er meint å vera. Av rapporten frå SHT kjem det fram at svært mange gløymer å skifta batteri på naudstoppputstyret.

«Det er solgt 1200–1300 trådløse naudstoppanordningar på landsbasis, og tall fra leverandøren tyder på at det kun er foretatt batteriskift for ca. 100 fjernkontroller», skriv SHT. Vidare står det at «Batteriene i fjernkontrollen skal skiftes minst hvert andre år».

Sjøfartsdirektoratet meiner at skifte av batteri og testing av naudstoppputstyret bør vera del

av tryggleiksstyringssystemet om bord. Faste rutinar for oppfølging og sjekk av utstyret er viktig for eigen og andre sin tryggleik om bord.

FISKARENS HELSE

I rapporten kjem det fram at fiskaren hadde ei historie med hjartesyjukdom. Alle har eit eige ansvar for helsa si, slik vil det alltid vera. Det er ikkje krav til helseundersøking gjennomført av sjømannslege for denne gruppa arbeidstakarar. Samstundes veit me at denne gruppa med arbeidstakarar på mindre fiskefartøy toppar lista over omkomne på sjøen. Det er ikkje snakk om å nekta folk med dårleg helse å dra på sjøen, men om ein ikkje har god helse bør ein ta omsyn til dette og vurdere tiltak som sikrar eigen tryggleik.



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

”I storm og stille”

- maritimt fokus på sikkerhet, beredskap og ansvar

istormogstille.no

RS 
SJØREDNINGSSKOLEN



Gøy å lære sjøvett med spill på iPad

Sjøfartsdirektoratet ferdigstiller i disse dager et spill for iPad og iPhone som gjør det morsomt å lære om sjøvett og sikker bruk av fritidsbåt. Spileren får være en lun og hyggelig måke som er på jakt etter fisk og kjærlighet. For å oppnå sine mål må måken løse ulike oppgaver og vise at han har godt sjøvett.

Spillet er basert på en sjøreise der spilleren må utstyre båten sin, navigere mellom holmer, skjær og sjømerker, og løse oppgaver på veien.

– Vi håper at både barn, unge og spilleglade voksne vil synes det er gøy og spille, og forhåpentligvis vil de lære en ting og to om sjøvett mens de spiller, sier kommunikasjonsrådgiver i Sjøfartsdirektoratet, Helga Maria Sund. Det er veldig vanlig å spille på telefoner og nettbrett i dag, derfor har vi valgt å utvikle spillet for disse plattformene. Det skal være enkelt å laste ned og teste spillet, legger hun til.

Det er selskapet Mediafarm i Stavanger som utvikler spillet i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet. Selskapet har lang erfaring med å utvikle spennende, kreative løsninger som også har læringsmål.

Sjøvettspillet er beregnet på spilleglade personer over ti år og blir gratis tilgjengelig på Appstore i løpet av sommeren. Spillet kan tas i bruk av skoler og frivillige organisasjoner som driver sjøvettopplæring og av folk som har lyst å teste sine sjøvettferdigheter.

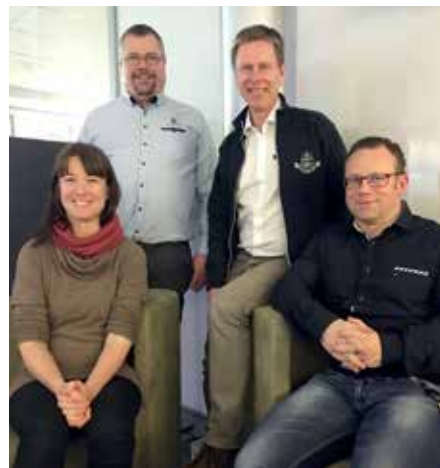


Klar for ny båtlivsundersøkelse

Den store Båtlivsundersøkelsen som ble gjennomført i 2012 gav for første gang et representativt bilde av norsk fritidsbåtliv. Mye kan ha endret seg de siste årene og nå er det klart for en ny undersøkelse som skal gjennomføres i 2017.

– Å forstå norsk båtliv er viktig for av alle som er avhengig av gode data om fritidsbåtliv. Dette kan være det offentlige, redningstjeneste, organisasjoner som tilrettelegger for båtfolk, samt næringsliv, sier generalsekretær i Kongelig Norsk Båtforbund, Endre Solvang. Prosjektgruppen som gjennomfører undersøkelsen består av representanter fra KNBF, som er initiativtakerne bak prosjektet, samt representanter fra Sjøfartsdirektoratet, Kystverket og Telenor Kystradio.

Undersøkelsen er sponset av Nærings- og handelsdepartementet, Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Telenor kystradio, Redningsselskapet, Båtens Verden, Norges Seilforbund, Norsk Test, Norboat og KNBF.



Undersøkelsen i 2012 tok for seg alt fra bruk og deltakelse, kostnader og verdiskaping, til holdninger til miljø, klima, lover, regler og sjøsikkerhet.



Signerte MoU om bruk av elektroniske sertifikater

Sjøfartsdirektoratet, den danske Søfartsstyrelsen og Singapores havne- og sjøfartsmyndighet (MPA) signerte nylig et omforent memorandum (MoU) for å fremme innføringen av elektroniske sertifikater (e-sertifikater) i sjøfartsnæringen. Gjennom denne avtalen forplikter de tre sjøfartsmyndighetene seg til å fremme aksept og bruk av e-sertifikater som erstatning for de tradisjonelle papirdokumentene som brukes i sjøfartsnæringen i dag.

Avtalen ble signert under Singapore Maritime Week i april, av den danske sjøfartsdirektøren Andreas Nordseth, administrerende direktør i MPA, Andrew Tan, og – på vegne av Sjøfartsdirektoratet – Norges ambassadør til Singapore, Tormod C. Endresen. MoU-en omfatter samarbeid på områder som aktiv jobbing for og bruk av elektroniske sertifikater på skip registrert under partenes respektive flagg, aksept av e-sertifikater ved havneanløp og havnestatskontroller samt deling av informasjon og erfaring knyttet til utstedelse, bruk og aksept av e-sertifikater.

Det er ikke tilfeldig at Sjøfartsdirektoratet har valgt sjøfartsmyndighetene i Danmark og Singapore som samarbeidspartnere i prosjektet.

– Sjøfartsdirektoratet har lenge samarbeidet med den danske Søfartsstyrelsen. Et vellykket pilotprosjekt om e-sertifikater i fergetrafikken mellom Norge og Danmark har banet vei for et samarbeid gjennom denne MoU-en. Når vi nå også har fått Singapore – et stort internasjonalt kvalitetsregister – med på laget, tror vi at MoU-en vil få betydelig innvirkning på hvordan e-sertifikater vil bli realisert i fremtiden, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Navigare i ny, mer miljøvennlig drakt

Som du sikkert har lagt merke til, har Navigare fått seg et lite grafisk ansiktsløft, som vi håper vil bedre leseopplevelsen. Vi har også fått inn noen nye faste spalter, som «Min arbeidsplass» og «Sjøfartsdirektoratet svarer», og håper disse kan være både lærerike og interessante. En annen, og minst like viktig endring, er at vi nå dropper plastomslag på magasinene. Takket være en epost fra en miljøbevisst Navigaremottaker, ble vi gjort oppmerksomme på at vi kan spare kloden for betydelige mengder plast ved dette enkle tiltaket. Navigare-redaksjonen vil derfor benytte anledningen til å takke Audny H. Tveit for dette viktige innspillet! Som takk vil du motta en liten påskjønnelse fra Sjøfartsdirektoratet. Vi setter også pris på tilbakemeldinger om selve innholdet i Navigare, så om dere har innspill som kan hjelpe oss videre i arbeidet med magasinet, er det bare å sende en e-post til redaktør Kari Stautland på kast@sdir.no

Fleire tek båtførarprøven

Tal frå Norsk Test AS viser at stadig fleire tek båtførarprøven. Sidan 2012 har talet på prøvar nærast dobla seg.

–Det er svært gledeleg at det er ei aukande interesse for å ta båtførarprøven. Den gir grunnleggande kunnskapar rundt det å føra ein fritidsbåt, og bidrar til å auka tryggleiken, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen. I 2012 var det 13.311 personar som tok båtførarprøven. I åra etter har det vore ein fin auke i talet på personar som har teke prøven. I 2016 kom ein tett opp mot 25.000 personar. Dette er nesten like mange som toppåret 2010, då over 28.000 tok båtførarprøven. Den var då blitt obligatorisk for dei som er fødte etter 11.1980.

–Sjølvsagt om mange meiner at den obligatoriske ordninga burde gjelde alle båtførarar, så ser ein i alle fall ein trend der stadig fleire tek båtførarprøven. Me i direktoratet oppmodar også dei som ikkje er omfatta av den obligatoriske ordninga til å ta prøven. Det handlar trass alt om tryggleiken til dei ein har med seg på båttur, påpeiker Akselsen.

For å skaffa seg båtførarbevis må ein ta ein prøve ved eit godkjent test-senter (desse finn ein på nettsida til Norsk Test As, som gjer dette på vegne av Sjøfartsdirektoratet). Det er ikkje krav til kurs, men for mange vil det vera lettare å skaffa seg naudsynt kunnskap når ein tek eit kurs.



SVOVELKONTROLLENE GIR RESULTATER

Siden Sjøfartsdirektoratet begynte med svovelkontroller i 2015, har det blitt utstedt til sammen syv overtredelsesgebyr for brudd på reglene om svovelinnhold i drivstoff (per april 2017). Til sammen utgjør gebyrene nesten to millioner kroner. Sjøfartsdirektoratet har også en rekke svovelsaker til behandling for øyeblikket.

KJETIL B. SØRENSEN

Avd. Regelverk og internasjonale avtaler, Sjøfartsdirektoratet

Den første saken hvor det ble gitt overtredelsesgebyr var et nederlandsk flagget bulkfartøy som ved anløp Florø fortsatt brukte drivstoff med for høyt svovelinnhold (1,39 prosent), selv om de passerte grensen for ECA to timer før anløpet. I denne saken ble det gitt et overtredelsesgebyr på 100 000 kroner.

Neste sak gjaldt et russisk lasteskip som ble kontrollert ved kai i Porsgrunn. Fartøyet hadde da seilt fra Murmansk og dermed krysset grensen for ECA underveis. Sjøfartsdirektoratets inspektører avdekket at fartøyet manglet prosedyre for skifte av drivstoff og det ble tatt prøve av drivstoffet som var i bruk om bord. Analysen av prøven viste at drivstoffet hadde et svovelinnhold på 0,20 prosent. Det russiske rederiet ble ilagt et gebyr på 250.000 kroner.

KLAGET PÅ VEDTAKET

Den tredje saken dreide seg om et mindre bulkskip med Barbados-flagg. Svovelinn-

holdet i drivstoffet som var i bruk da fartøyet anløp Svelgen viste seg å være 0,24 prosent. Fartøyet kom nordfra og hadde gjennomført en seilas på fire timer innenfor ECA. Årsaken til overtredelsen var at fartøyet prosedyre om bord ikke ble fulgt, slik at skifte av drivstoff ikke ble gjennomført tidsnok.

Rederiet ble gitt et overtredelsesgebyr på 150.000 kroner, etter at det opprinnelige gebyret ble noe redusert på grunnlag av rederiets merknader. Denne saken ble påklaget til Klima- og miljødepartementet, som opprettholdt Sjøfartsdirektoratets vedtak.

MISFORSTÅELSER

Under en havnestatskontroll av et stort bulkfartøy med Singapore-flagg i Glomfjord i Nordland, ble det avdekket at det ikke var skiftet over til lavsvoveldrivstoff selv om en hadde ligget til kai i nesten ett døgn. Fartøyet brukte drivstoff med svovelinnhold på 2,85 prosent. Skipets kaptein opplyste at han hadde vært i

fakta:

- Skipssikkerhetsloven § 31 fastsetter hovedregelen at forurensing av det ytre miljø er forbudt.
- Reglene som definerer svovelinnholdet i drivstoffet finner man i miljö sikkerhetsforskriften.
- I Norge er det særlig to regler som kommer til anvendelse. Sør for den 62 breddegrad, som er innenfor utslippskontrollområdet (ECA) definert i MARPOL, er det kun lov til å bruke drivstoff med maksimalt 0,10 vektprosent svovel når fartøyet seiler. Når det ligger til kai eller sikkert for anker gjelder samme grense, denne stammer fra EUs svoveldirektiv som gjelder for alle skip som anløper havner innenfor EU og EØS.
- Nord for 62 breddegrad er maksimal tillatt svovelinnhold i drivstoffet 3,50 % når fartøyet seiler, mens det fortsatt gjelder grensen på 0,10 prosent når fartøyet ligger til kai eller sikkert for anker.
- I 2020 kommer det en ny global grense på 0,50 vektprosent, noe som kun vil medføre en endring i forbindelse med seilaser nord for 62 breddegrad.



NYTT: Ragnar Lind fra Sjøfartsdirektoratets regionkontor i Stavanger med utstyret som brukes for å avdekk svovelsyndere.

FOTO: TORBEIN K. GAMST, SJØFARTSDIREKTORATET



INSPEKTOR: Sjofartsdirektoratets inspektører kan ta bordkontrollanalyser av drivstoffet mens de er om bord på skipene. FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

kontakt med agenten, som hadde informert om at man ikke behøvde å skifte drivstoff ved kai i Glomfjord. Dette var uriktig, og rederiet ble ilagt et overtredelsesgebyr på 250.000 kroner.

En misforståelse var også forklaringen bak overtredelsen. Sjofartsdirektoratet oppdaget på et Bahamas-registrert cruiseskip, som inspektørene undersøkte etter å ha fått melding om at fartøyet benyttet tungolje (3.16 prosent) under deler av en seilas innenfor ECA. Det viste seg at maskinoffiseren hadde feiltolket meldingen fra broen om at fartøyet hadde kommet inn i norsk territorialfarvann og gjennomførte skifte av drivstoff til drivstoff med høyt svovelinhold. Rederiet ble ilagt et gebyr på 200.000 kroner for overtredelsen.

500.000 I GEBYR

Også den sjettede saken omhandlet et cruiseskip, denne gang et italiensklagget skip. Ved to anledninger ble det avdekket at skipet hadde for høyt svovelinhold i drivstoffet som var i bruk mens det lå til kai utenfor ECA. Analysene av drivstoffet viste at svovelinholdet ved disse to anledningene var 0,42 og 0,44 prosent. Prøvene ble tatt med omtrent en måneds mellomrom. Det ble gitt et gebyr på 500.000 kroner til rederiet for denne overtredelsen.

Den til nå siste saken hvor det er gitt et overtredelsesgebyr for brudd på svovelreglene, omhandlet et britiskklagget forsyningskip som gjennomførte en seilas fra Brasil til Karmøy. Etter et tilsyn om bord ble det oppdaget at mannskapet hadde bunkret lavsvoveldrivstoff på en tank som allerede inneholdt drivstoff med et svovelinhold som oversteg den lovlige grensen. I tillegg ble det avdekket at fartøyet ikke hadde prosedyre for skifte av drivstoff, eller godkjent ballastvannshåndteringsplan om bord. Rederiet ble ilagt et overtredelsesgebyr på 500.000 kroner, et vedtak de påklaget. Klageinstansen, Klima- og miljødepartementet, opprettholdt Sjofartsdirektoratets vedtak.

Sjofartsdirektoratet har flere svovelsaker til behandling for øyeblikket, og det er ikke utenkelig at man ved årets utløp har et tosifret antall ilagte overtredelsesgebyr.

Nye regler for svovel i drivstoff fra 2020:

Vil redde 200 000 liv de første fem årene

Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) vedtok nylig nye og strengere krav til svovelinnholdet i skipsdrivstoff. Fra 2020 blir det forbudt å bruke drivstoff med høyere svovelinnhold enn 0,5 prosent, mot dagens 3,5 prosent.

KJELL JØRGEN HOLBYE

Markedsmedia

– Dette er en av største reguleringene av forurensede utslipp til luft i historien, sier Sigurd Enge, som er fagansvarlig for skipsfart og arktis-arbeid i Bellona. – Dette er stort, legger han til.

For internasjonal skipsfart er i dag den klart største kilden til utslipp av svovel til atmosfæren, og svovelinnholdet i tungolje er opptil 3500 ganger høyere enn europeiske grenser for diesel til bruk for biler. Det sterkt forurensende stoffet er årsaken til sur nedbør, men størst betydning vil reguleringen få for befolkningstette områder preget av stor skipstrafikk – land som Egypt, Japan, Singapore, Filippinene og Kina. Her vil redusert svovelinnhold i lufta bokstavelig talt redde mange liv.

REDDER LIV

– En upublisert studie gjennomført av IMO viser at tiltakene som settes inn fra 2020 vil redde så mange som 200 000 menneskeliv. Dette er folk som ellers ville ha dødd av lungekreft og hjertesykdom, sier Sigurd Enge.

– Da er ikke dødsfall som følge av astma regnet med, poengterer han.

Svovelinnholdet i drivstoff til sjøs er allerede strengt regulert i visse havområder – Østersjøen, Nordsjøen sør for 62. breddegrad og



UTSTYRET: Sjøfartsdirektoratets inspektører har utstyrt som effektivt måler svovelinnholdet i drivstoff.

FOTO: TORBEIN K. GAMST/SJØFARTSDIREKTORATET



VIKTIG: Sigurd Enge i Bellona omtaler svovelreguleringene som svært viktige, spesielt for befolkningstette områder med stor skipstrafikk.

FOTO: DANIEL SANNUM LAUTEN

havområdene utenfor den amerikanske vestkysten og østkysten – såkalte SECA-områder. I disse områdene er grensen for svovelinnhold i drivstoff 0,1 prosent. Sjøfartsdirektoratet har ansvaret for å påse at skipsfarten overholder forbudet. Inspektørene har tatt i bruk nytt utstyr for å ta miljøsynderne, bærbare måleapparat av typen Bruker S1 Titan og Niton XI2 Gold. Ved hjelp av røntgenstråling kan apparatet fastslå svovelinnholdet i drivstoffet på mellom 30 og 60 sekunder. For de som blir tatt, venter saftige gebyrer på fra 100 000 til 250 000 kroner.

– Vår erfaring er at ca. fem prosent av de kontrollerte skipene bryter reglene, sier Svein Erik Enge, sjefingeniør i underavdeling for Inspeksjon og beredskap.

– Vi har en ambisiøs målsetning om å øke antall kontroller fremover, påpeker han.

NORGE HAR BIDRATT

– Vårt mål for SECA-områdene er at Nordsjøen nord for 62. breddegrad også skal inkluderes, sier Sigurd Enge i Bellona. Han er klar på at Sjøfartsdirektoratet og norske myndigheter har bidratt sterkt til prosessen i IMO som førte frem til de nye reguleringene. – Dette er en stor seier for reguleringer i internasjonal skipsfart, et felt som ikke er lett å regulere, sier han.

– Med det nye regimet vil internasjonale redere måtte gå over til nye drivstofftyper som LNG og lavsvovelolje, og dette er vil påføre industrien merkostnader på flerfoldige milliarder dollar. Det er en stor seier at forhandlerne har klart å bryte gjennom barrierer som dette og faktisk fått regelverket på plass, fastslår han.

ALLIANSEPARTNER

Bellona-eksperten ser på Sjøfartsdirektoratet som en alliansepartner. Den norske maritime bransjen er blant de beste i verden, mener han.

– Norge som sjøfartsnasjon har fordel av strammere miljøreguleringer – rett og slett fordi vi har rederier og leverandørindustri som posisjonerer seg i forhold til miljø. Det er dette vi skal leve av i fremtiden. Sjøfartsdirektoratet spiller en sentral rolle i dette arbeidet, sier han.

Gode diskusjoner på Sikker fisker 2017

Mange engasjerte fiskere tok turen da Sjøfartsdirektoratet inviterte til konferansen Sikker Fisker i Tromsø den 11. og 12.mai.

DAVID JOHNSEN Underavd. Fiskefartøy, Sjøfartsdirektoratet

Årets konferanse samlet rundt 100 deltagere, og ble avholdt på Clarion Hotel The Edge i Tromsø. Statssekretæren til Fiskeriministeren, Ronny Berg, åpnet konferansen med et spennende foredrag om hvordan sikkerheten til fiskerne vektlegges i forbindelse med regulering av fiskeriene.

– Det er viktig å ha en arena som denne konferansen for utøverne i næringen, sa Berg. Videre var han innom en rekke tema som har betydning for sikkerheten, og som påvirkes av reguleringer både med tanke på fiskeri og sikkerhet. Han påpekte blant annet at det er behov for samarbeid mellom de ulike myndighetene, slik at en helhetlig tankegang og felles gren-

ser kan legges til grunn for regler fiskerne må forholde seg til.

BRETT SPEKTER

Mange av deltagerne var yrkesaktive fiskere, og både redere og mannskap fra flere fartøygrupper var representert. Foruten mange som til daglig har fiskebåten som arbeidsplass var det også studenter, lærere, konsulenter, forsikringselskap, klasseselskap og andre med tilknytning til næringen til stede. En del foredrag ble holdt av innleide foredragsholdere, men direktoratet stilte også opp med egne fagfolk som snakket om tema som stabilitet, kvalifikasjonskrav, risikovurderinger og sikkerhetsstyringssystem.

ENGASJERTE DELTAKERE

Deltagerne var svært engasjerte, og mange av temaene førte til spørsmål og diskusjoner. Temaene som skapte størst engasjement blant tilhørerne var kanskje sikkerhetsstyring for mindre fartøy, og stabilitet. Mange av deltagerne gav uttrykk for at konferansen var nyttig, blant annet fordi det er en god arena for kontakt med Sjøfartsdirektoratet.

Det er andre gang konferansen ble arrangert. Den skal være en møteplass for yrkesfiskere, offentlige aktører, kompetansemiljøer, interesseorganisasjoner og næringen for øvrig, og er et resultat av samarbeidsprosjektet «HMS i fiskeflåten». Samarbeidsprosjektet



INTERESSANT: Cecilia Girards foredrag om stabilitet førte til spørsmål og gode diskusjoner.

FOTO: David Johnsen/Sjøfartsdirektoratet

består av folk fra Sjøfartsdirektoratet, Sjømannsforbundet, Norges Kystfiskarlag, Norges Fiskarlag, Cefor og Bud og Hustad forsikring.

– Vi håper at konferansen kan bli arrangert på strategiske steder langs kysten med jevne mellomrom, sier Geirmund Eikje, som leder Sjøfartsdirektoratets underavdeling Fiskefartøy.

SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEM FOR ALLE TYPER FARTØY

Ved sikkerhetsstyringssystem levert av SIRKEL 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 PRO Vedlikeholdssystem.
 - Systemet er tilpasset nye forskrifter gjeldende fra 1. januar 2017.



SIRKEL

- trygghet til havs

SIRKEL AS, Nordlysvn. 223, 9020 Tromsdalen. Tlf: 47 45 42 00 post@sirkel-vs.no www.sirkel-vs.no

Du finner oss også på fiskeriportalen.no og på facebook.com/sirkel-vs

Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS):

22 skip byttet til norsk flagg

Fra 1. februar til 15. april har tjuufem skip med en total bruttotonnasje på 320 937 blitt registrert inn i registeret. Tre av skipene var nybygg. De øvrige tjueto var overførslar fra diverse utenlandske flaggstater.

STONE OLSEN RISNES

Avd. Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet

SKIP REGISTRERT 1 - 28 FEBRUAR

LACC8 - PACIFIC LIGHT. 30 570 bruttotonn bulkskip overført fra Antigua & Barbuda.

LACE8 - NORMAND JARL. 7 403 bruttotonn forsyningskip overført fra Bahamas.

LFXT3 - ISLAND CONSTRUCTOR. 1 1601 bruttotonn konstruksjonsskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

LMFQ3 - BERGEN NORDIC. 2 490 bruttotonn oljetanker overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

LAYY7 - VIGDIS KNUITSEN. 90 031 bruttotonn oljetanker. Nybygg, ikke tidligere registrert.

LACD8 - GREENLAND. 4 284 bruttotonn bulkskip, sement. Overført fra Bahamas.

LACF8 - SKANDI DARWIN. 4 827 bruttotonn forsyningskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

LIYC3 - SAYAN CLOUDBERRY. 3 153 bruttotonn forsyningskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

SKIP REGISTRERT 1 - 31 MARS

LAZY7 - OLITA. 34 164 bruttotonn bulkskip overført fra Panama.

LACA8 - GEO CORAL. 12 812 bruttotonn forskningsfartøy overført fra Frankrike.

LAKQ3 - ISLAND ENDEAVOUR. 2 304 bruttotonn forsyningskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

LAOV3 - FAR SCORPION. 6 107 bruttotonn forsyningskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

LGMA3 - FAR STATESMAN. 6 170 bruttotonn forsyningskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

LDT03 - SIEM SAPPHIRE. 7 473 bruttotonn forsyningskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

LAWK7 - NORMAND JARSTEIN. 8 377 bruttotonn konstruksjonsskip overført fra Bahamas.

LACG8 - LIVITA. 35 832 bruttotonn bulkskip overført fra Panama.

LARB3 - SIEM AQUAMARINE. 7 473 bruttotonn offshoreskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

LGSY3 - HAVILA SUBSEA. 8 552 bruttotonn offshoreskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).



*Overført: Bulkskipet "Livita", innført fra Panama til NIS.
Kredit: Sanoyas Shipbuilding Corporation, Mizushima Shipyard, Japan*



LAZ17 - NOCC BALTIC. 5 817 bruttotonn
bilskip. Nybygg, ikke tidligere registrert.

LAJ13 - ISLAND EMPRESS. 2 304 brutto-
tonn offshoreskip overført fra Norsk Ord-
nært Skipsregister (NOR).

LNVQ3 - EDDA FRAM. 3 706 bruttotonn
offshoreskip overført fra Norsk Ordinært
Skipsregister (NOR).

LAWJ7 - GUARD SUPPLIER. 1 368 brutto-
tonn forsyningskip overført fra Singapore.

SKIP REGISTRERT 1 - 15 APRIL

LAWV7 - CLV VICTORIA. 16 171 bruttotonn
spesialskip, kabel. Overført fra Skips-
byggingsregisteret (BYGG).

LAC18 - GEOSUND. 4 949 bruttotonn
forsyningskip overført fra Isle of Man.

LAWN7 - TIFJORD. 2 999 bruttotonn
bulkskip overført fra Spania.

fakta:

The NIS is open to owners of all nationalities

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

- 1) Norwegian/ EU subject registered in Norway
which hold at least six tenths of the capital and
voting rights.
- 2A) A limited company or a limited partners-
hip with its head office in Norway which
does not hold at least six tenths of the
capital and voting rights.
- 2B) A shipowning partnership which does
not hold at least six tenths of the capital
and voting rights.
- 3) Foreign owner, which does not satisfy,
items 1 or 2 and has appointed a represen-
tative who is authorized to accept writs
on behalf of the owner.

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

Ships in the NIS per 30 April 2016 accord-
ing to nationality conditions.

NYE I NOR

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR):

Kvaliteten på registeret øker i takt med flåten



Redningsselskapets nybygg, «KLAVENESS MARINE» - LEBG ble registrert i NOR den 9. mars 2017 med hjemsted Oslo.

FOTO: REDNINGSELSESKAPET.

Kvalitetssikring og oppdatering av registeret pågår for fullt. Mange fartøy er slettet etter en målrettet opprydding, samtidig som antallet registrerte fartøy bare øker.

STONE OLSEN RISNES

Avd. Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet

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

STATUS

170 nye fartøy ble registrert inn i NOR fra 1. februar til 15. april i år. 89 fartøy ble slettet og registeret endte opp med et positivt tilskudd

på 81. Totalt telte NOR 19 465 fartøy med en bruttotonnasje på 3 557 664 til påske.

Aktiviteten lå på et normalt nivå i februar. Det ble registrert 61 nye fartøy i februar, og slettet 44. Mars var preget av en høyere aktivitet. 79 nye fartøy ble registrert, samtidig ble det slettet 35. I første halvdel av april fikk vi 30 nye fartøyer i NOR, og slettet 10.

Handelsflåten fortsetter å holde seg stabil med 884 skip og en bruttotonnasje på 1 976 809, 350.

FARTØYTYPEN

Fritidsfartøy utgjør en stadig økende del og er nå oppe i 8 160 registrerte fartøy, hele 42 prosent av den totale flåten. Fiskefartøy er den nest største gruppen med 6 040

fartøy, mens mindre arbeidsbåter holder tredjeplassen med 2 269. Denne fordelingen representerer også helt klart de nye fartøytypene som meldes til registrering.

ENKLERE OG BILLIGERE

For at fartøy skal kunne registreres i NOR, må det bevises en ubrutt eierrekkefølge helt tilbake til byggeverftet - eller tilbake til siste registrerte eier i annet lands skipsregister. Hvis det ikke lar seg gjøre, er det likevel mulig for eier å få fartøyet registrert. Eierskap kan nemlig oppnås etter kunngjøring i henhold til sjøloven § 36.

Siden 1. februar 2016 har det vært både enklere og billigere å oppnå eierskap på denne måten. Kravet om kunngjøring, eller annonsering, av manglende eierrekkefølge i en riksdekkende avis falt da bort. I dag

gjøres jobben gratis av Skipsregistrene. Kunngjøringsannonser publiseres kun på nettsidene til Lysningsbladet og Sjøfartsdirektoratet. Fem måneder senere kom enda en ny lovendring. Den åpnet for at eierforhold også til båter yngre enn ti år kan oppnås tilsvarende.

De tidligere annonsekostnadene til avisene var det eier selv som måtte betale. «I mange tilfeller kunne det være snakk om så mye som 10 000», sier avdelingsdirektør

og registerfører, Anita Malmedal. «At endringene har stått for store besparelser for kunden både i forhold til tid og kostnad, er det ingen tvil om.»

Antall båteiere som benytter seg av denne muligheten til å oppnå eierskap til fartøyet har økt markant siden endringene kom på plass. I 2012 ble eierforholdet til 29 fartøy kunngjort etter sjøloven § 36. Etter en moderat økning de påfølgende årene, endte dette tallet på 116 i 2016.



Fritidsfartøy utgjør en stadig økende del og er nå oppe i 8 160 registrerte fartøy, hele 42 prosent av den totale flåten.



Maritime kurs i Vestfold

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

Vi arrangerer:

- ROC grunnkurs i uke 25 og i uke 47
- ROC fornyingskurs i uke 25 og i uke 47
- GOC grunnkurs i uke 31 og 32, uke 49 og 50
- GOC fornyingskurs i uke 32 og i uke 50
- ECDIS produktspesifikke kurs for TECDIS, MARIS og TRANSAS
- Rederispesifikke Replenishment at Sea - RAS kurs med BRM og ERM for seismikk
- Skreddersydde BRM og ERM kurs
- Skreddersydde kurs og simulatortrening for ethvert behov

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

usn.no/training

HSN Høgskolen
i Sørøst-Norge

BOKANMELDELSER



Tips om nye bøker i «E-lån for sjøfolk»

Spennende og innsiktsfulle bøker til fritida om bord.

Utvalget øker stadig i Sjøfartsdirektoratets døgnåpne boktjeneste for sjøfolk. Boka på topp akkurat nå er ikke uventet «Tørst» av Jo Nesbø, men vi har også drøssevis andre gode titler som byr på spennende og innsiktsfull underholdning på frivakta. Her tipser vi om nye titler du kan laste ned fra «E-lån for sjøfolk» når du har nettforbindelse. Deretter kan du lese e-bøkene offline - når som helst og uansett hvor du måtte befinne deg på verdenshavene.

Trine Carin Tynes
Underavd. Sjøfolk,
Sjøfartsdirektoratet

«KVINNEN I LUGAR 10»

Jo Nesbø
(Aschehoug forlag)

Reisejournalist Lo Blacklock skal skrive reportasje om et cruise i de norske fjorder, men den første natten om bord blir hun vitne til et trolig mord. Problemet er bare at ingen har bodd på lugaren hvor mordet skal ha skjedd, og ingen fra båten er savnet. Kan hun ha drømt det hele? Eller er hun det eneste vitnet til et mord? Stjernesyddet Ruth Ware skriver seg rett inn i krimeliten når hun kombinerer det beste fra Agatha Christie og Gillian Flynn i en og samme roman! Boken har ligget lenge på bestselgerlistene i USA. Forfatterens debutbok «I en mørk skog» gis ut parallelt på norsk og du finner også den i utlånsportalen.



«I DJEVELENS KLØR: ET FALKENER OG WILBERG-MYSTERIUM»

Jan Boris Steine
(Vigmostad og Bjørke)

Jan Boris Steine ble nominert til beste norske krimdebutant med sin første historiske krimroman «Nådegeviren» der handlingen er lagt til Trondheim anno 1916. Bakteppet er første verdenskrig og et Trondheim preget av dyrtid, jobbetid, aksjespekulasjon og spionasje. Nå er oppfølgeren her, med radarparet Wilberg og Falkener, ikke helt ulike Watson og Sherlock Holmes. Det er påske 1917 og Doktor Wilberg reiser til Fjeldsæter Turisthotell i Bymarka for å samle krefter, men på hotellet råder en uhyggelig stemning. Det viser seg at en grusom skikkelse går igjen, og Wilberg kontakter sin gode venn detektiv Astor Falkener. Like etter at han er ankommet, blir hotelldirektøren funnet skutt på sitt kontor. Døren er låst fra innsiden, vinduene er haspet og skoddene trukket for. Kan det likevel være mord? Eller kan det være gjenferdet som står bak? Falkener og Wilberg nøster i trådene, og finner en overraskende løsning.



«SKIPET MED DET ONDE ØYE»

Kurt Aust
(Aschehoug)

Kurt Aust er ute med spennende og actionfylt piratkrim fra seilskutetiden og byr på truende pirater, kryssende intriger, hemmeligheter og uforklarlige forsvinninger om bord på det dansk-norske slaveskipet «Christianus Quintus». Året er 1704: «Christianus Quintus» er på vei tilbake til København etter en lang ferd til Afrika og Vest-India. Men rett før de ankommer kaia forsvinner kaptein Munk sporløst. To år senere er skipet på vei sørover mot Afrika igjen. Om bord er Thomas Boueberge og Petter Hortten, på flukt fra kongen som tror at Thomas er død. Julaften inviterer kapteinen passasjerer og offiserer til middag i sin kahytt. Den natten forsvinner på nytt en passasjer fra skipet, men til Petters overraskelse virker det ikke som om noen bryr seg. Petter setter i gang sin egen etterforskning. Er det slik de overtroiske sjømennene tror, at noen har satt det onde øyet på skipet? Eller har de en drapsmann om bord?



«JAKTEN PÅ THUNDER»

Eskil Engdal, Kjetil Sæter
(Vigmostad og Bjørke)

Tråleren «Thunder» har i en årrekke plyndret havet rundt Antarktis. Internasjonal mafia står bak fartøyets jakt etter patagonisk tannfisk, en delikatessefisk også kalt «det hvite gullet». Men ingen vet hvor skipet er, hvem som eier eller fører det. Inntil kapteinen på miljøorganisasjonen Sea Shepherd kampanjeskip «Bob Barker» får øye på «Thunder» i et av verdens mest avsidesliggende havområder. Brått begynner historiens lengste skipsjakt. De to norske Dagens Næringsliv-journalistene Eskil Engdal og Kjetil Sæter har fulgt historien om «Thunder» siden 2014 og møtt mannskapet fra begge skip i arbeidet med boka. Forfatterne leverer glimrende dokumentarisme og vi tas med i den intense kampen mellom de to skipenes kapteiner. Vi får innblikk i en verden av store penger og skjulte eiere, mafia og rovdrift på mennesker og natur.



«LILLE LINERLE»

Myriam H. Bjørkli
(Vigmostad og Bjørke)

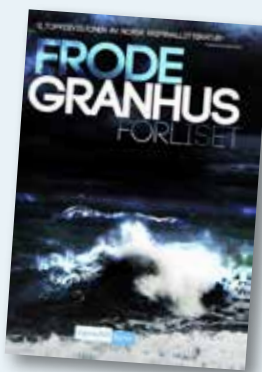
Forfatteren debuterer innen krimsjangeren med en skremmende og gripende roman som handler om sju år gamle Mari. Jenta drømmer om at den ordentlige pappaen hennes - som hun bare husker fra et sort-hvitt-bilde - en dag skal komme på besøk. En regntung oktoberdag forsvinner Mari fra en strand på grensen mellom Larvik og Sandefjord. Leteaksjoner blir igangsatt, men manngard, dykkere og helikoptersøk er uten resultat. Politiet konkluderer med at jenta har druknet, men leseren får vite sannheten. Mari er kidnappet og blir holdt fanget i en dyster kjeller. Det finnes dessverre mange eksempler fra virkeligheten på unge jenter som blir holdt fanget av usle menn, der ingen i omgivelsene aner hva som foregår innenfor naboens vegger. Kunne det samme skjedd i Kodal, det fredelige, lille tettstedet rett utenfor Sandefjord?



«FORLISET»

Frode Granhus
(Vigmostad og Bjørke)

Granhus har etablert seg som en av de virkelig store norske krimnavnene både her hjemme og ute i verden. Bøkene hans med den majestetiske nordnorske naturen som bakteppe er både spennende og har en dirrende undertone av noe uhyggelig. Den nye krimmen er en iskald beretning om fortidens synder. Fjorten måneder har gått siden hendelsene utspilte seg i «Kistemakere» og politimannen Rino Carlsen har kommet seg tilbake til hverdagen. De fleste holder seg innendørs i sprengkulda som har festet grepet om Lofoten, men det vakre lyset lokker en fotograf ut i isødet. Han finner en tønne i isen, en tønne med makabert innhold. Rino Carlsen får etter hvert mistanke om at tønnefunnet har sammenheng med en fiskeskøyte som gikk ned i fjorden utenfor. Mannskapet reddet seg i land på en liten holme, med unntak av én som druknet. Nå blir to av de overlevende fra den gang funnet drept, og Rino Carlsen begynner å nøste i den gamle saken. Det bringer ham til institusjonen Tennholmen, der fire kvinner forsøker å finne veien ut av rusavhengighet.



E-bokportalen

E-bokportalen er et døgnåpent tilbud der sjøfolk på norske skip kan opprette sin egen brukerprofil, laste ned gratis leseprogram/apper og deretter få tilgang til stadig nye bøker. Følgende enheter kan benyttes: PC, MAC, android-telefon/nettbrett eller iPhone/iPad. Man trenger kun internettforbindelse for å laste ned e-bøkene. Deretter kan de leses «offline» og du kan låne inntil 8 e-bøker om gangen i 5 uker, samt reservere 5 titler i tillegg. E-boka leverer inn seg selv når lånetida er over, og kan aldri bli borte.

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



Visste du at:

Lesing gir god næring til fantasien, men visste du at boklesing også har dokumenterte helseeffekter? En undersøkelse publisert i det internasjonale tidsskriftet Social Science & Medicine viste at boklesere i gjennomsnitt lever lenger enn mennesker som aldri åpner en bok. Det gir bedre helseeffekt å lese bøker enn magasiner og aviser fordi bøker engasjerer hjernen bedre og gir flere kognitive fordeler, noe som øker levetiden. De som leser mer enn tre og halv time i uken kan leve to år lenger enn de som ikke leser. Minimum en halvtimes lesing om dagen kan dermed absolutt anbefales for alle.



LAVERE BYGGEKOSTNADER: Byggingen av Statoils CatD og Cat F-rigger etter et maritimt konsept, var et av emnene som ble tatt opp på Flyttbare innretninger 2017. ILLUSTRASJON: STATOIL

Nytt opplegg: FLYTTBAREKONFERANSE I NY DRAKT

Air gap-problematikken var et av de mange aktuelle temaene på Flyttbare-konferansen 2017, som i år ble arrangert som dagskonferanse på Sola 19. april.

ÅSE WAAGE Underavd. Flyttbare innretninger, Sjøfartsdirektoratet

Årets flyttbarekonferanse samlet over 90 deltagere fra næringen til en dag under temaet «Risikostyring i krevende farvann». Konferansen ble i år arrangert av Rederiforbundet, mens DNV GL, Petroleums-tilsynet og Sjøfartsdirektoratet var med i programkomiteen, sammen med Rederiforbundet.

Håvard Smørdal, leder av Drifts- og miljøutvalg for offshore entreprenører, åpnet konferansen med status og utfordringer i dagens marked. Halvparten av riggkapasiteten på norsk sokkel er i opplag, men en ser en økning i antall anbud og signering av kontrakter. Markedet har ført til andre kontraktsmodeller og høyt fokus på å optimalisere driftskostnader.

AIR GAP

Air gap-problematikken stod på agendaen da Henning Carlsen fra DNV GL inntok

podiet. Etter hendelsen med COSL Innovator ble det klart at opprinnelig dokumentasjon av tidligere design ikke var tilstrekkelig. Dette medførte at riggflåten måtte kartlegges på nytt. Metodikken for å regne riktig på airgap måtte forbedres, og nivå for horisontale trykkklaster måtte defineres.

Arbeidet har resultert i to nye retningslinjer, OTG 13 og 14. Endelige utgaver av disse kom ut rett før påske, men arbeidet videreføres gjennom WaDeck JIP.

– Formålet med JIP'en er å utvikle og forbedre retningslinjene, redusere konservatisme, oppnå kostbesparelser i fremtidige design og etablere forenklede metoder for dimensjonering mot slamming-laster, sa Carlsen. Han ble etterfulgt av Qing Yu som fortalte om ABS sin tilnærming til air gap-problematikken og deres «Guidance Notes on Air Gap Analyses».

UTFORDRENDE TIDER

John Einar Jørgenvåg gikk inn på forskjellige opplagsstrategier og erfaringer med disse i Transocean. Han mente også at en av de største utfordringene ved å nedbemanne er at det er vanskelig å få folk tilbake når en skal tilbake i drift. Lars Morten Tveit fra Odfjell Drilling fortalte om deres erfaringer rundt endringsprosesser i nedgangstider. Han understreket viktigheten av å styrke etablerte systemer, ikke prøve å finne opp hjulet på nytt.

Brit Borsheim Henriksen fra Inventura gikk inn på risiko i kontrakter, og stilte blant annet spørsmål om det er samsvar mellom målsetning, ansvar, forpliktelse, risiko og kompensasjon i kontrakter. I dag er det stort prispress og små marginer, også leveranser under selvkostpris. Dette medfører risiko for konkurser, og dermed et fokus på lønnsomhet som kan medføre endret leveringsfokus. Borsheim Henriksen mener at det må være allmenn aksept for at leverandører skal ha fortjenestemargin slik at det kan holdes bedre fokus på leveranser.

– Korte kontrakter, og dermed hyppig endring av leverandører, medfører økt ressursbruk hos operatør blant annet til opplæring. Gir dette gode besparelser, spurte Borsheim Henriksen.

FÅR NYBYGGENE RASKERE I DRIFT

Geir Ove Eikill fra Statoil fortalte om prosessen med å få nybyggene raskere i drift. Tallene fra de siste ti årene viser en enorm framgang. Statoil er også svært fornøyd med pris på innretninger som bygges etter maritimt konsept kontra «petroleums-metoden».

Som eksempel viste han til Cat. D-riggene som hadde en byggekostnad på under 110 kr pr. kg, og Cat. J-riggene som ligger an til kostnad på under 150 kr pr. kg. En innretning etter «petroleums-metoden» koster mange ganger disse beløpene. Videre gikk han inn på Statoils prosjekt med energioptimalisering for å redusere utslipp. Foreløpige resultat setter fokus på varme-

gjenvinning fra eksos, justere kjølevannstemperatur, optimalisering av varmekabelbruk i vinteriseringsløsninger og optimalisering av operasjonsfilosofi for optimal kjøring av maskineri og thrustere.

NYBYGGSERFARINGER FRA MAERSK

De fire Maersk XLE-riggene har hatt et solid system for erfaringsoverføring i byggeperiodene. Glenn Gormsen gikk inn på viktige punkter for å få samlet erfaringer og ikke minst få gjennomført endringer fra ett prosjekt til neste. Det ble gjort flest endringer på rigg nr. 4, der det også ble tatt beslutning om å bygge ved annet verft som ett av tiltakene for gjennomføring av endringer.

– Det er viktig å ha et prosjektteam med innovativ tilnærming, poengterte Gormsen. Han fortalte at det ble behandlet ca. 2000 tilbakemeldinger fra mannskap i tillegg til input fra klienter, myndigheter og klasse i en egen erfaringsoverføringsdatabase. Funn

som ble gjort skulle ikke finnes igjen på påfølgende rigger. Også evaluering av leverandører ble et viktig læringspunkt for videre valg.

– Hvert eneste «lessons learned»-punkt ble tildelt en person som fikk ansvar for å følge opp, sa Gormsen. Andre punkter Gormsen utdypet som avgjørende for en suksessfull læringsprosess i bygging av en serier rigger var aktiv og bred involvering av arbeidstakere og vernetjeneste, et godt samarbeid med både myndigheter og byggeverft, samt et tidlig og tett samarbeid med sakkyndig virksomhet innen eksempelvis løfteutstyr og arbeidsmiljø.

Siste del av konferansen ble brukt til «de faste postene», der myndigheter og klasseselskap opplyste om nyheter innen regelverksendringer og andre viktige tema. Konferansens program ble avsluttet av Bjørn Vidar Lerøen som holdt et svært interessant foredrag om oljehistorien i Norge.



Din pålitelig maritim samarbeidspartner

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

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

Visit us at: www.veristar.com
www.bureauveritas.com

Move Forward with Confidence



**BUREAU
VERITAS**



Fiskerisektoren:

REGELVERK FOR ARBEIDSVILKÅR TRER I KRAFT TIL HØSTEN

Konvensjonen om arbeidsvilkår i fiskerisektoren (ILO 188) ble vedtatt av den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) i juni 2007. Norge ratifiserte konvensjonen i januar 2016, men det nye regelverket trer først i kraft 16. november 2017, ett år etter at Litauen, som den tiende staten, ratifiserte konvensjonen.

GEIRMUND EIKJE

Underavd. Fiskefartøy, Sjøfartsdirektoratet

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

De fleste av bestemmelsene i ILO 188 er allerede ivaretatt i norsk regelverk, slik at konvensjonen ikke innebærer mange endringer for norske fiskere sammenlignet med fiskere mange andre steder i verden.

KRAV TIL MINSTEALDER

Det nye regelverket vil likevel få betydning innen enkelte felt. Konvensjonen setter 16 år som nedre aldersgrense for å arbeide om bord på et fiskefartøy. For ungdom som ikke har obligatorisk skolegang og deltar i yrkesrettet opplæring om bord, blir den nedre grensen satt til 15 år. Den gjeldende forskriften om arbeid og utplassering av ungdom på norske skip har ikke fastsatt en aldersgrense og vil bli revidert som følge av de nye minstealderkravene i ILO 188.

HELSEERKLÆRING

Ifølge den nye konvensjonen skal alle fiskere i utgangspunktet ha en helseerklæring som

viser at de er skikket til arbeidsoppgavene. Det er adgang til å begrense dette kravet for fiskere som arbeider om bord på fartøy med lengde 24 meter eller mer, eller som vanligvis er til sjøs i over tre dager. Gjeldende forskrift her til lands (forskrift 5. juni 2014 nr. 805 om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger) gjenspeiler ikke virkeområdet til den nye konvensjonen og vil bli revidert som følge av denne endringen. I henhold til dagens regelverk er gyldig helseerklæring allerede et vilkår for å få fiskeskippersertifikat klasse A og B samt sertifikat for maskinoffiser.

MINIMUMSBEMANNING

Den nye konvensjonen sier også at en kompetent myndighet (Sjøfartsdirektoratet) skal fastsette en minimumsbemanning for fartøy med lengde 24 meter eller mer, noe som vil føre til en revidering av eksisterende forskrift for bemanning av norske skip.

Selv om det i dag ikke er krav om at fiskefartøy skal ha bemanningsoppgave, skal rederiet likevel etter skipssikkerhetsloven § 15, jf. § 6, sørge for at skipet er bemannet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte, herunder at de som arbeider om bord



Til høsten får fiskere nytt regelverk å forholde seg til.

FOTO: BJARTE AMBLE, SJØFARTSDIREKTORATET

har nødvendige kvalifikasjoner og eventuelle sertifikater. Innføring av krav om bemanningsoppgave får dermed ingen innvirkning for alle fartøy som i dag opererer med en besetning som har de nødvendige kvalifikasjoner og sertifikater, og som er tilstrekkelig mange til å kunne dekke disse funksjonene og samtidig overholde hviletidskravene.

KRAV OM MANSKAPSLISTE

Konvensjonen krever også at hvert fiskefartøy har en liste over mannskapet om bord, og denne informasjonen skal før eller umiddelbart etter avgang sendes til utpekt person eller personer på land. Det er rederiet som skal utpeke disse.

Hensikten er at det skal finnes tilgjengelig informasjon om identiteten til de som er om bord, for eksempel i tilfelle det skjer noe med fartøyet. Det er naturlig at dette er en del av rederiets sikkerhetsstyringssystem, men Sjøfartsdirektoratet vil vurdere om det er behov for endring av eksisterende regelverk som følge av kravet om at det skal lages en mannskapsliste.

INSPEKSJONSDOKUMENT

En annen endring som følger av den nye konvensjonen, er at fiskefartøy som tilbringer mer enn tre dager til sjøs, skal ha et dokument som viser at fartøyet oppfylte konvensjonens krav på tidspunktet da fartøyet ble inspisert. Dette gjelder fartøy med lengde 24 meter eller mer samt fartøy under 24 meter som vanligvis opererer i fartsområdet havfiske. Det legges opp til at inspeksjoner i tråd med ILO 188 gjennomføres samtidig med førstegangs- og fornyelsesinspeksjonene av fartøyet fartssertifikat.

« I følge den nye konvensjonen skal alle fiskere i utgangspunktet ha en helseerklæring som viser at de er skikket til arbeidsoppgavene.

- BRUK VHF OG FINN FRAM SPRITTUSJEN!

Redningsleiar ved Hovedredningssentralen Sør-Norge, Nils Ole Sunde, kom med to klare oppmodingar til fritidsbåteigarar då han inntok podiet på Fritidsbåtkonferansen 2017. Stikkorda var VHF og tusj.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

– Det er nesten alltid ein båt i nærleiken, difor er det så viktig med denne VHF'en. Det er så sørgeleg når båtar driv på land fordi dei ikkje har, eller kan bruka VHF'en. Det tar mykje lengre tid før me kan komma i gang med ein redningsaksjon når ein kun brukar mobil, sa Sunde. Han fortalte at det også er ein del båteigarar som trur at Facebook fungerer som varslingsmiddel.

– Slik er det ikkje. Mobiltelefonen har mange nytteverdiar, men VHF er tryggleik, sa Sunde. Han påpeika at alle i båt pliktar å høyra på kanal 16, også fritidsbåtkarar.

TUSJ KAN LETTA SØKEARBEIDET

Sunde tok også til orde for å innføra eit obligatorisk småbåtregister, og nytta høvet til å foreslå ei billeg ordning i mellomtida.

– Dei som ikkje vil bruka pengar på å registrera båten i småbåtregisteret, kan rett og slett finna fram ein sprittusj og skriva namn og telefonnummer på båten. Det kostar ein tikroning, men gjer arbeidet vårt mykje lettare. Me driv og leitar og leitar i områder der det har blitt funne tomme fritidsbåtar på rek, som me ikkje veit kven tilhøyrer. Av og til er må så sikre på at det har skjedd ei ulykke at me startar omfattande søk. Det kan unngås dersom me enkelt kan komma i kontakt med eigar, sa Sunde. Han var invitert til Fritidsbåtkonferansen for å snakka om ulykker knytt til fritidsbåtar.

MANGE FRITIDSBÅTULYKKER

– Det er folks ferie og fritid som avgjer når me har det travelt på Hovedredningssentralen. Sjø står for godt halvparten av alle hendingane, og då er det fritidsbåtar me snakkar. Næringsfartøy utgjer ein veldig



KONTROLL: Her er Nils Ole Sunde på plass bak pulten på Hovedredningssentralen Sør-Norge på Sola. Via monitorene har han full oversikt over redningsaksjoner og båttrafikk. FOTO: KARI STAUTLAND, SJØFARTSDIREKTORATET

liten del av redningsaksjonane me koordinerer, sa Sunde. Han la til at Noregs farlegaste strekning, statistisk sett, er mellom Drøbakundet og Middagsbukta. Han fortalte også at dei ser ei tydelege endring på typen ulykker som oppstår.

– Mange av ulykkene me ser i dag kontra for 10 år sidan, er høgenergiulykker, med høg fart. Eg trur det er flaks kombinert med høg tettleik av sjøressursar som gjer at me ikkje har fleire alvorlege ulykker. Me ser at mange båteigarar har manglande kunnskap om eigen båt, om teknisk utstyr og om anker og drivanker, sa Sunde.

BÅTVETT GIR BÅTGLEDE

Fritidsbåtkonferansen, som blir arrangert av Sjøfartsdirektoratet, i samarbeid med Kystverket, Redningsselskapet, Kongelig Norsk Båtforbund og Norboat, gjekk i år av stabelen i Haugesund 20. april. På pro-

grammet sto aktuelle saker knytt til tryggleik og miljø.

– For meg er det ingen motsetnad mellom båtglede og det å visa båtrett. Faktisk er det to sider av same sak, sa Sjøfartsdirektør Olav Akselsen, som sto for opninga av konferansen.

– Målet vårt med denne konferansen er å få samla alle aktørane som er opptekne av fritidsbåtar til gode diskusjonar rundt tryggleik, og me ønskjer at dette skal bli ein nasjonal samlingsstad. Programkomiteen har gjort ein veldig god jobb, med eit program som tar opp viktige og aktuelle tema, som sikkerhet og miljø, sa Akselsen. Han oppmoda fritidsbåtfolket til å hugsa å rydda etter seg, og gjerne ta ein ekstrarydderunde i fjæra.

– Eg trur at det å vera i båt er ein miljøvennleg form for ferie, særleg om ein ser på alternativa, som ofte involverer fly. Men det er viktig at dei som nyt båtlivet også tar ansvar og ryddar opp etter seg, sa Akselsen.

Publiserer veileder om sikkerhetsstyring

Sjøfartsdirektoratet har utgitt en veileder i forbindelse med at ny forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy blir gjort gjeldende fra 1. juli 2017.

Veiledningen er primært ment som en støtte for rederier som er i ferd med å implementere sikkerhetsstyringssystem i sin drift, eller har kommet godt i gang med dette. Der finner du råd om hvordan et styringssystem for sikkerhet kan etableres, vedlikeholdes og videreutvikles.

NYTTIG HJELPEMIDDEL

Veiledningen er delt inn i to hoveddeler. I første kapittel finner du en generell introduksjon til sikkerhetsstyring, begreper og gode råd for hvordan du bør gå fram. I andre del finner du kommentarer til de enkelte paragrafene i Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy med videre.

Selve forskriften finner du i sin helhet til slutt i dokumentet. Forskriften medfører ikke krav til sertifisering eller ekstern revisjon. Sjøfartsdirektoratet vil føre tilsyn med rederienes sikkerhetsstyringssystem på samme måte som med andre krav som stilles til fartøyet.

KAN VARIERE I OMFANG

Innholdet i sikkerhetsstyringssystemet må oppfylle minimumskrav som stilles i regelverket, men også de krav som rederiet selv bestemmer skal gjelde for egen organisasjon (selvpålagte krav). Det er verdt å understreke at det i stor grad er opp til det enkelte rederiet å vurdere hvor omfattende et system skal være.

Omfanget vil variere med fartøyets størrelse, utforming og hvilke arbeidsoperasjoner som utføres om bord. Sikkerhetsstyring handler om å styre aktiviteter i rederiet på en systematisk måte for å oppnå og opprettholde et høyt sikkerhetsnivå. Enkelt sagt blir resultatet bedre når forarbeidet er godt.

INGEN FASIT

Det finnes ingen fasit i hvordan et sikkerhetsstyringssystem skal se ut, men vi håper at veilederen kan være med å klargjøre en del spørsmål og være til hjelp. Det er mange rederier som har funnet gode løsninger på sikkerhetsstyring som kan være til inspirasjon for andre. I tillegg er det flere forsikringsselskap og organisasjoner som tilbyr mal for sikkerhetsstyring til sine kunder/ medlemmer. Ta kontakt med oss i Sjøfartsdirektoratet om du trenger ytterligere veiledning.

INFORMERER NÆRINGEN

Sjøfartsdirektoratet var til stede under sikkerhetskonferansen til Norsk Forening for Fartøyvern i februar og informerte om det nye regelverket. Særlig for denne fartøykategorien vil det være avgjørende hvorvidt virksomheten er å betrakte som næring, da næringsvirksomhet utløser krav om sikkerhetsstyringssystem også på fartøy under 24 meter. Dersom virksomheten ikke er i næring, stilles det ikke krav om sikkerhetsstyringssystem for fartøy under 24 meter. Sjøfartsdirektoratet deltok også på Nærskipskonferansen som arrangeres av Norsk Sjømannsforbund og hold et innlegg om det nye regelverket om sikkerhetsstyringssystem der.

Skal gå gjennom reglene for havbruksinstallasjoner

Havbruksnæringen ønsker å flytte oppdrettsanleggene lenger ut til havs. For at det skal bli mulig, er det er nødvendig å gå gjennom gjeldene regelverk. Nærings- og fiskeridepartementet har derfor gitt Sjøfartsdirektoratet oppdraget med å lede en prosjektgruppe som skal vurdere behovet for et nytt og endret regelverk.

Prosjektgruppen skal foreta en gjennomgang av relevant regelverk for bygging, utrustning og drift av havbruksinstallasjoner ment for akvakulturvirksomhet lengre til havs, og vurdere behovet for et nytt og endret regelverk.

Departementet har også bedt gruppen se på regelverket knyttet til HMS for ansatte på havbruksinstallasjoner, og hvilke organ som har tilsynsansvar for de ulike saksområdene. I tillegg skal det vurderes om det bør åpnes for at nye typer fiskeoppdrett skal kunne pantsettes i Skipsregisteret, på lik linje med skip og flyttbare innretninger.

Arbeidet vil skje i nært samarbeid med Fiskeridirektoratet og andre berørte parter.

Rettelse: Feil dato

I artikkelen «Vedtok endringer initiert av Norge», som stod på trykk i Navigare 1-2017, hadde det dessverre kommet med noen datoer som ikke var korrekte. MSC 97 ble gjennomført i perioden 21 – 25 november 2016, mens MSC 98 finner sted i perioden 7. til 16 juni 2017. I artikkelen vises det også til MSC 99. Kronologisk skal dette være MSC 98.

Klart språk på Sjøfartsdirektoratets nettsider

En fersk undersøkelse viser at språket på Sjøfartsdirektoratets nettsider er lett å forstå for de fleste. Det er likevel fortsatt ting å jobbe med for direktoratets klarspråksgruppe.

NINA HANSSEN ÅSE

Underavd. Flyttbare innretninger, Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet har de senere årene hatt mye fokus på klarspråk, særlig i tekster som blir publisert på nettsidene. I forbindelse med at de nye nettsidene ble lansert i 2016, ønsket direktoratets klarspråksgruppe å undersøke hvordan brukerne opplever språket på nettsidene.

Jevnt over viser undersøkelsene at språket ikke er så verst. Hele 65 prosent oppgir at de synes det er lett eller svært lett å forstå

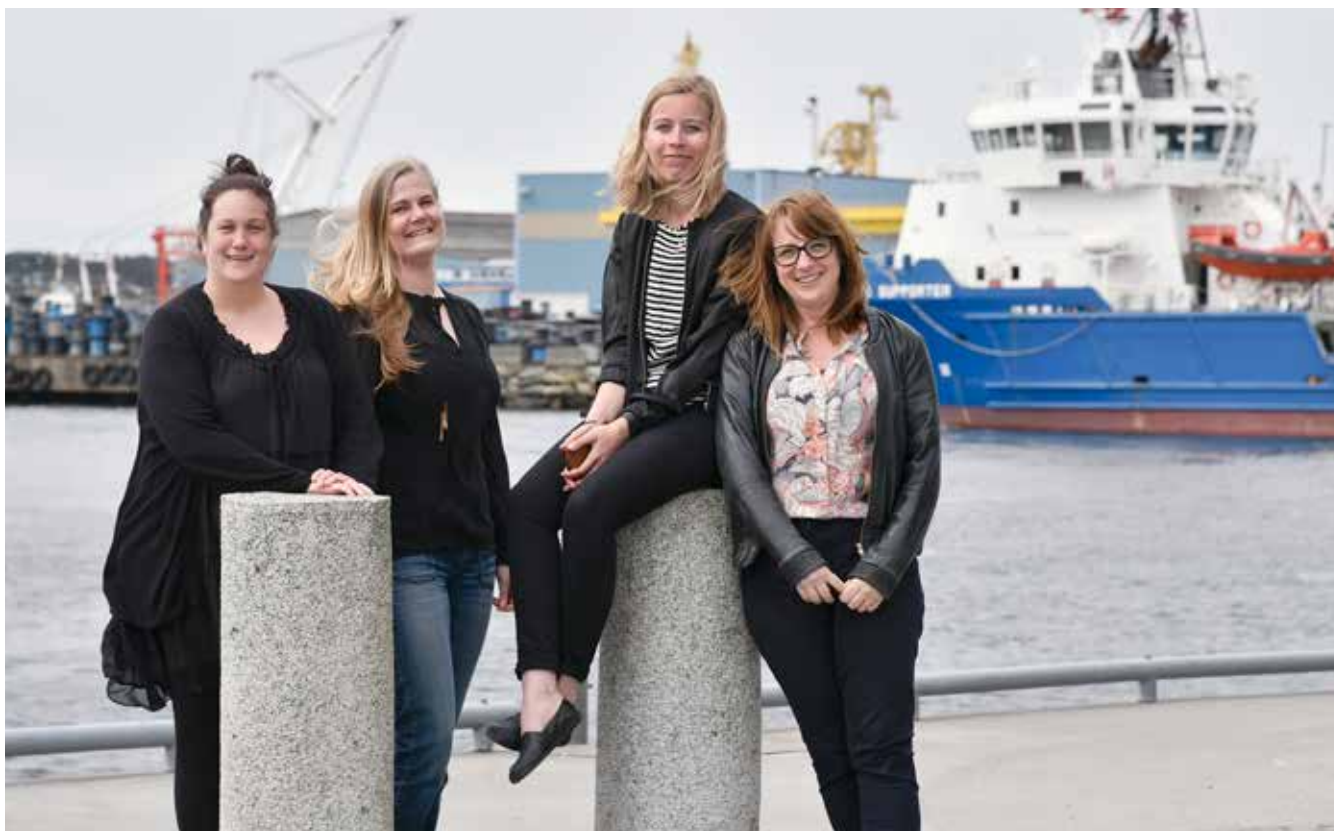
språket på nettsidene. Av de som svarer at språket er vanskelig å forstå, oppgir flertallet at mange regelverkshenvisninger er årsaken. Noen peker også på komplisert språk, særlig ved bruk av forkortelser.

– Alt i alt er resultatet bra, men vi ønsker alltid å bli bedre og har fått nyttige tilbakemeldinger som vi vil ta med oss i det videre klarspråksarbeidet, sier Merete Løberg i klarspråksgruppen i Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet søkte og fikk tildelt midler fra Direktoratet for forvaltning og

IKT til å foreta undersøkelsen, og inngikk et samarbeid med Epinion Norge AS som utførte arbeidet i løpet av våren 2017. Prosjektet har bestått av to deler: en kvantitativ spørreskjemaundersøkelse med et utvalg av direktoratets brukere, og kvalitative brukertester med et utvalg brukere bestående av rederiansatte og sjøfolk.

Flere detaljer om prosjektet og undersøkelsene kan leses i rapportene, som er publisert i sin helhet på Sdir.no.



Klarspråksgruppen: Fv.: Nina Hanssen Åse, Merete Løberg, Elisabeth Hynne og Kari Stautland.

FOTO: HELGA MARIA SUND, SJØFARTSDIREKTORATET

Foreslår tiltak for å redusere utslipp fra cruiseskip i norske fjorder

Sjøfartsdirektoratet har overlevert en rapport til Klima- og miljødepartementet med konkrete forslag til tiltak som skal redusere forurensning fra cruiseskip og annen skipsfart i norske verdensarvfjorder.



FORURENSER: Cruiseskip er den typen fartøy med størst utslipp til luft i norske verdensarvfjorder. ILLUSTRASJONSFOTO: ESPEN BRATLIE / NTB SCANPIX/SAMFOTO

STEINAR HAUGBERG

Kommunikasjonsavdelingen, Sjøfartsdirektoratet

Tiltakene foreslås for Geirangerfjorden, Nærøyfjorden og Aurlandsfjorden. Disse tre fjordene står på UNESCOs liste over verdensarvområder, og skal beskyttes særskilt i henhold til krav i den internasjonale verdensarvkonvensjonen. Bakgrunnen for rapporten er den stadig økende cruisetrafikken i områdene, med økte utslipp av forurensning spesielt til luft.

– Jeg bestilte denne rapporten i fjor fordi Norge har et internasjonalt ansvar for å forvalte våre verdensarvområder. Vi vil at de norske verdensarvområdene skal utvikles som fyrtårn for den beste praksisen for kultur- og naturforvaltning. Klima- og miljøvennlig skipsfart er også et viktig satsingsområde. Å få ned forurensningen fra cruisetrafikken i verdensarvfjordene er viktig for begge disse målsettingene. Jeg vil takke Sjøfartsdirektoratet for et grundig og solidt arbeid, som er gjennomført i kontakt med mange aktører. Vi vil straks gå i gang med oppfølgingsarbeidet, i nær kontakt med direktoratet og berørte interesser, sier klima- og miljøminister Vidar Helgesen.

HØYE UTSLIPP OM SOMMEREN

Sjøfartsdirektoratet har kartlagt miljøutslipp i områdene. Kartleggingen konkluderer med at utslippene til sjø er lave og innenfor utslippskravene, mens utslipp av forurensning til luft tidvis overstiger grensene for det som kan være helseskadelig. Det skjer spesielt i månedene juni, juli og august, da cruisetrafikken er størst. Utslippene fra andre typer skip enn cruiseskip og lokal skipsfart utgjør en mindre del av totalutslippene.

SJØFARTSDIREKTORATETS FORSLAG

Sjøfartsdirektoratet foreslår følgende krav til cruiseskip og annen skipsfart som skal besøke fjordene:

- Krav om at skip skal ha rensesystemer som reduserer utslipp av NOx
- Kun tillate bruk av drivstoff med lavt svovelinnhold
- Synlig utslipp av røyk fra skip skal oppfylle krav til gjennomsiktighet
- Rapporteringskrav innføres for alle skip som går inn i verdensarvfjordene
- Redusere antall skipsanløp totalt eller per dag/uke

- Fastsette maksimal hastighet i definerte soner for å redusere drivstofforbruk og utslipp
- Forbud mot utslipp av scrubbevann
- Forbud mot utslipp av gråvann
- Forbud mot utslipp av kloakk, urensset og rensset

– Dette er konkrete tiltak som både vil beskytte miljøet i disse enkeltfjordene, og samtidig gjøre skip som ferdes over store deler av norskekysten mer miljøvennlige. Vårt inntrykk er at cruiseskipsnæringen og deres kunder oppfatter miljøkrav som en naturlig og positiv del av virksomheten, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

MANGE SKIP BYGGET FØR ÅR 2000

De fleste skipene som trafikkerer fjordene er bygget før år 2000 og har motorer uten moderne renseteknologi. Dette fører blant annet til utslipp av partikler, svoveloksider (SOx) og NOx. Utslipp av SOx er imidlertid ikke så stort at det forårsaker overskridelse av varslingsklasser. Dette skyldes at drivstoffet som benyttes i fjordene har lavt svovelinnhold eller at det brukes scrubbere (eksovasesystemer).

SJØFARTSDIREKTORATET SVARER



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

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

HVOR GAMMEL MÅ JEG VÆRE FOR Å TA BÅTFØRERPRØVEN?

Du kan avlegge båtførerprøven fra du har fylt 14 år, men du vil ikke få utstedt båtførerbeviset før du har fylt 16 år.

For deg som er under 16 år gjelder reglene om at du kun kan føre båt med lengde inntil 8 meter og som har maks hastighet på 10 knop eller som har motor med maks effekt på 10 HK, uavhengig av om du har bestått båtførerprøven eller ikke.

- Sjøfartsdirektoratet

FORNYELSE AV SERTIFIKAT

Jeg jobber på et norskregistrert skip, og har et par spørsmål angående sertifikatsøknader. Sertifikatet mitt går ut i august, hvor lang tid i forkant bør jeg søke om fornyelse, og hvor lang tid tar det før jeg får det nye?

Hilsen Svein

Hei, Svein.

Du bør søke om fornying senest 3 måneder før sertifikatet løper ut, og du bør beregne en saksbehandlingstid på 4 til 6 uker. Vi anbefaler at du søker elektronisk via sdir.no.

Da kan du selv følge med på statusen på søknaden din, ved å gå inn på Søknads- og betalingsoversikten (tips: husk velge «Alle søknader»).

Når du har logget inn i Altinn, så vil disse kodene brukes i status for din søknad:

NEW – behandling ikke startet DNK – venter på søknad om dispensasjon fra nasjonalitetskravet

VF – venter på verifikasjon

BET – venter på betaling

TI – venter på tilleggsinformasjon

Rejected – avslag på søknad

Innvilget – søknaden er godkjent.

Dersom det i tillegg er en stjerne (*) bak er tidsfrist for avhengigheten utløpt, men saken er fortsatt under behandling (avslag er ikke sendt). Elektronisk skjema ved søknad om personlige sertifikater kan brukes av alle personer med norsk fødselsnummer eller D-nummer.

Lykke til!

- Sjøfartsdirektoratet

MISTET BÅTFØRERBEVIS

Jeg har klart å miste båtførerbeviset mitt. Hvordan får jeg nytt?

Hilsen Pia.

Hei, Pia. Vi ber om at du tar kontakt med Norsk Test AS på tlf. 78 97 35 00. Det er de som utsteder båtførerbevis i Norge. Mer informasjon om båtførerbevis finner du på vår nettside: www.sdir.no/batforerbevis

- Sjøfartsdirektoratet

FRITIDSSKIPPERSERTIFIKATET I PLASTKORT-FORMAT

Jeg ser at man nå kan få fritidsskipper-sertifikatet i plastkort-format. Hvordan går jeg fram?

Hilsen båtfører.

Det stemmer. Du må gå inn på www.sdir.no og søke om fritidsskipper-sertifikat. Det er viktig at du trykker på valget «duplikat» og deretter «konverter fra papir til plastkort».

- Sjøfartsdirektoratet

JEG HAR SØKT SERTIFIKAT. NÅR FÅR JEG FAKTURA I POSTEN?

Hilsen maskinist

Heil! Dersom du har søkt elektronisk vil du ikke få tilsendt faktura. Du må gå inn via vår nettside for å betale gebyret. Trykk på knappen «sertifikater» som ligger på framsiden på www.sdir.no, og deretter knappen «betale eller trekke søknad».

- Sjøfartsdirektoratet

FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2017

Bli med i den tradisjonsrike norske og nordiske Fototevlingen der du kan konkurrere om gjeve premier.

Alle som er påmønstret et norsk/ norskeiet skip kan delta med inntil 10 digitale bilder hver. Hvert bilde må være på minimum 1 MB, og helst i jpg format. Sammen med bildene må du også sende navn, adresse, telefon-nummer, stillingstittel samt skipets navn.

Ikke legg vannmerker, navn eller dato på selve bildet. Send med tittel på hvert bilde og gjerne tilleggsopplysninger om motivet, hvor bildet er tatt, båten du er/var om bord på osv.

Motivet må være hentet fra maritimt miljø – om bord eller i havn, i arbeid eller fritid.

Du kan kun sende inn bilder du selv har tatt og som du har opphavs- og fotorett til. Det er også ditt ansvar å sørge for at gjenkjennbare personer på bildene har godkjent at de kan offentliggjøres.

Bildene må være høyst et par år gamle og ikke ha vært publisert tidligere.

De innsendte bidragene deltar først i en norsk konkurranse. Deretter går de 15 beste videre til en nordisk finale. Alle deltakerne får tilsendt diplom og det gis premier til fem vinnerbilder i hver konkurranse.

Vi forbeholder oss retten til å bruke innsendte bidrag i Sjøfartsdirektoratets publikasjoner og ved omtale av fotokonkurransene i andre maritime tidsskrifter.



Send dine bidrag innen 31.12.2017 til den norske og nordiske fotokonkurransen for sjøfolk via velferden@sdir.no www.sdir.no/velferden

Den foretrukne maritime administrasjonen

NIS//NOR

MMC green technology

Kompakte Ballast Water Management Systems



- Enkelt å etterinstallere, skreddersydd skid eller løse komponenter
- Miljøvennlig teknologi, ingen kjemikalier!
- Nyeste UV teknologi
- Brukervennlig og vedlikeholdsvennlig
- Lavt strømforbruk og operasjonskost
- Automatisk rensing og oppbevaring med ferskvann
- Kan enkelt integreres med skipets IAS
- Unikt kontrollsystem med mulighet for fjernkommunikasjon



Meet us at Nor-shipping and see our exciting news on stand E01-20

Børge Gjelseth
Sales & Marketing Director

ph: +47 81 57 00 02
mob: +47 90 06 11 97
fax: +47 70 08 39 50

bgj@mmc.no
www.mmcgt.no

Krav til fartøyinstruks for mindre lasteskip:

GIR IKKE YTTERLIGERE UTSETTELSESR AV FRISTEN

Lasteskip mellom 8 og 15 meter bygget etter 1990 fikk forlenget fristen for å få på plass fartøysforskrift til 15. mai 2017. Næringen ser nå ut til å komme i mål med sertifiseringen, og det vil ikke gis ytterligere utsettelse. For lasteskipene i samme størrelsesordenen, som er bygget før 1990, går fristen ut 1. januar 2018.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet



fakta:

- Lasteskip mellom med minste lengde 8 meter og største lengde 15 meter, som er bygget før 1990 har fått frist til 1. januar 2018 til å få fartøyinstruksen på plass.
- Fartøyinstruksen skal være oppslått på et lett synlig sted om bord. Fartøyinstruksen skal deretter fornyes hver 30 måned, ved at skipet fremstilles for periodisk forenklet kontroll hos godkjent foretak, dette må da utføres før frist utgår. Frister vil fremgå av fartøyinstruksen.
- Etter de gitte fristene vil mindre lasteskip kunne bli gjenstand for uanmeldte tilsyn. Hvis det under tilsyn fremkommer at fartøyet har operert uten gyldig fartøyinstruks, vil dette kunne få konsekvenser i form av administrative sanksjoner, med andre ord overtredelsesgebyr



*PÅKREVD: Mindre lasteskip må ha fartøysin-
struks om bord, ifølge det nye regelverket.*
ERLEND HAARBERG/NTB SCANPIX/SAMFOTO

Nytt regelverk for fartøy under 24 meter trådte i kraft i januar 2015. Det stiller krav om at lasteskip mellom 8 og 15 meter skal fremstilles for fullstendig kontroll hos godkjent foretak, før en fartøyinstruks kan utstedes. Som kjent ble fristen for å få fartøyinstruks satt til 1. januar 2017 for skip bygget etter 1990.

Etter at Sjøfartsdirektoratet ble kjent med at det var mange som ikke kom i mål med sertifiseringen innen fristen, ble det besluttet å gi en utsettelse for de som var i prosess. Ny frist ble i første omgang satt til 31.03.2017, senere 15.05.2017. Lasteskip mellom 8 og 15 meter som er bygget før 1990 har fått frist til 1. januar 2018 til å få fartøyinstruksen på plass.

DE FLESTE VIL KOMME I MÅL

– Sjøfartsdirektoratet har tett dialog med sine godkjente foretak, og tilbakemeldinger fra foretakene tyder på at de aller fleste vil komme i mål med sertifiseringen innen fristen. Samtidig anser vi gitte frister som tilstrekkelig, og vi legger ikke opp til at det skal gis ytterligere utsettelse utover 15.05.2017, sier senioringeniør Raymond Lone. Det er flere årsaker til at mange fartøyeiere slet med å få godkjenningen på plass innen fristen.

– Mange ble sittende på gjerdet å vente, noe som medførte en opphopning hos godkjente foretakene, som foretar slike kontroller. I tillegg er det en del utstyrsleverandører som ikke har klart å skaffe til veie påkrevd utstyr, som for eksempel flåter



FORNØYD: Raymond Lone er glad for at de fleste ser ut til å komme i mål med sertifiseringen.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

og linekasterapparater, sier Lone. Mange har også måttet vente på utarbeiding og godkjenning av stabilitetsberegninger, slippsetting av båtene, radiosikkerhets-sertifikat og tilsynserklæring fra Godkjente elektroforetak.

Utsettelse ble kun gitt til de som kunne fremlegge dokumentasjon fra Godkjent foretak på at mangler var i prosess, samt bekreftelse fra den enkelte leverandør på at utstyr var satt i bestilling. Det ble ikke gitt utsettelse på generelt grunnlag.

VISER SAMARBEIDSVILJE

– Vi er fornøyd med at vi nå, sammen med de godkjente kontrollforetakene og næringen, ser ut til å komme i mål med sertifiseringen av om lag 900 skip. Det har vært en lang og krevende prosess for alle parter, med mange skip som skal kontrolleres på kort tid, sier Lone. Han roser de 16 godkjente foretakene langs norskekysten, som har lagt ned en betydelig innsats i arbeidet med kontroll og sertifisering.

– Tilbakemeldinger fra foretakene tyder på at næringen har generelt vært positive og at de er samarbeidsvillige i sertifiseringsprosessen, legger Lone til.

LÆRER SJØVETT I FJÆRA

– Det er artig å høre på når ungene forteller mamma og pappa at voksne ikke flyter bedre enn barn, sier Vigdis Nordheim fra Vikna Røde Kors i Rørvik i Nord-Trøndelag. Lokallaget er en av organisasjonene som har fått støtte fra Sjøfartsdirektoratet til å drive sjøvettaktivitet for barn og unge i 2017.

HELGA MARIA SUND

Kommunikasjonsavdelingen, Sjøfartsdirektoratet

I påsken arrangerte de «Barn ved sjøen» ved Ryumsjøen utenfor Rørvik, der 70 store og små deltakere var med på en lærerik og morsom dag i ved sjøen. Deres erfaring er at det en lærer bort til barn og unge er det stor sjanse for at de også tar videre til foreldrene sine.

– Barna fikk prøve seg med overlevelsedrakt i vannet. Vi pratet mye om vær og vind, bekleddning og bruk av redningsvest. Vi hadde også natursti, og de som ville fikk prøve å se i sjøkikkert, legger hun til.



TEST: Litt store kanskje, men nyttig å teste overlevelsedrakter

FOTO: VIGDIS NORHEIM



Er du med i en et lag eller organisasjon som kunne tenke seg å drive sjøvettopplæring? Søknadsskjema for støtte sesongen 2018 legges ut på Sjøfartsdirektoratets sider 1 oktober, og søknadsfristen er 1.november. Se her for mer info: www.sdir.no/tilskuddsordningen

MORO: Det er ingenting å utsette på stemningen på familiedagen ved Ryumsjøen.

FOTO: VIGDIS NORHEIM

1 MILLION KRONER

Sjøfartsdirektoratet arbeider for å redusere antall fritidsbåtulykker og et av tiltakene er å få flere frivillige organisasjoner til å arrangere sjøvettaktiviteter. Omtrent 1 million kroner har blitt fordelt på 54 ulike prosjekt rundt omkring i hele Norge i år. Det er alt fra små prosjekt med 20-30 deltakere, til store prosjekt som når ut til et par tusen deltakere har fått støtte. I år når midlene ut til over 20.000 barn og unge.

TILGANG PÅ NYTTIG MATERIELL

De som får støtte via tilskuddordningen får også mulighet til å bestille oppgaveheftene «Sjøvettboka» og «Vannviktig» som er til stor nytte i sjøvettopplæringen – Det er kjempebra innhold og det er også veldig fint at heftene er tilpasset ulike aldergrupper, sier Nordheim. Vi er fornøyd med at tilskuddsordningen finnes, Å lære om godt sjøvett er veldig viktig her ved kysten. Mange er ute i båt, og skolebarn oppholder seg mye i fjæra, sier hun.

BYGGER ELEKTRISK AUTONOMT CONTAINERSKIP

Yara og Kongsberg Gruppen varsler i en pressemelding at de vil samarbeide om å bygge verdens første selvkjørende og utslippsfrie containerskip.

- Dette er spennende nyheter og viser at den maritime næringen i Norge nå er i ferd med å bli driverne i den teknologiske utviklingen innen grønn skipsfart, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Fartøyet «Yara Birkeland» blir verdens første elektriske, selvkjørende containerskip med null utslipp. Driftsstart er planlagt til andre halvdel av 2018. Skipet skal frakte produkter fra Yaras fabrikk i Porsgrunn til Brevik og Larvik.

Vi er stolte over å innlede samarbeid med Kongsberg Gruppen om å realisere

verdens første selvkjørende, hel-elektriske fartøy for kommersiell drift, sier konsernsjef i Yara, Svein Tore Holsether.

Det innovative prosjektet vil og utfordre det maritime regelverket, og derfor er også Sjøfartsdirektoratet en viktig brikke i arbeidet.

- Det er viktig og positivt at de som nå utvikler nye løsninger trekker Sjøfartsdirektoratet og andre relevante etater inn i prosjektene på et tidlig stadium. Det gir oss mulighet til å jobbe sammen med næringen for å finne løsninger på de utfordringer som måtte komme knyttet til eksempelvis regelverk og sikkerhet, sier Akselsen.

På grunn av at det nå skjer mye innen ny teknologi, både i forhold til drivstoff og

eksempelvis autonomi, så har direktoratet satt av dedikerte personer som nå tilegner seg viktig kompetanse innen disse områdene.

- For oss som nå opparbeide kompetanse innen ny teknologi så er det både viktig og spennende å få være med på disse prosjektene. Det viser at det skjer mye innovasjon innen norsk maritim næring og i tråd med vår strategiplan så vil vi og bidra til at vi kan gjøre Norsk innovasjon til internasjonal standard, sier Svein David Medhaug, som er ansvarlig for ekspertgruppen i direktoratet som jobber med problemstillinger knyttet til autonomi.

« Vi er stolte over å innlede samarbeid med Kongsberg Gruppen om å realisere verdens første selvkjørende, hel-elektriske fartøy for kommersiell drift, sier konsernsjef i Yara, Svein Tore Holsether.



NORDSJØCUP

Nordsjøcupen 2017:

GOD STEMNING OG UOVERVINNELIG NYKOMMER

15 lag stilte da årets Nordsjøcup med sjøfolk fra hele landet møttes til munter kamp i Hirtshals. Etter meget spennende innledende runder, fikk Sjøfartsdirektoratets lag skikkelig bank av nykommerne Wärtsilä i finalen.

TEKST/FOTO: **TORBEIN K. GAMST**
Kommunikasjonsavdelingen, Sjøfartsdirektoratet



***Suverene:** Vinnerlaget Wärtsilä. Bak fra venstre: Robert Holme, Nils Kjartan Ádnanes, John Martin Selle, Torbjørn Vold, Stein Erik Vørland, Ronnie Kallevåg, Rune Innvær og Geir Jarle Halleraker (Manager). Foran fra venstre: Aleksander Sandvik, Bjørnar Nesse, Birger Seøverud og Asbjørn Stølen.*



Dommerne: En erfaren gjeng leder kampene. Fra venstre: Kjetil B. Sørensen (6 år), Stefan Merenyi (15 år), Arne Njoten (17 år), Kåre Fjørtoft (19 år), Asbjørn Fotland (mange år) og Hans Christian Windheim (ca 10 år).

Værgudene stod arrangørene bi da man ankom Hirtshals onsdag morgen, den 26 april. Da hadde over 250 deltakere og funksjonærer storkost seg på fergeturen fra Bergen.

En viktig oppgave for Sjøfartsdirektoratets underavdeling Sjøfolk, er å legge til rette for kultur- og fritidsarrangement for sjøfolk på norske skip. Ett av disse arrangementene er Nordsjøcupen, der fotball er hovedaktiviteten, men også friidrett står på programmet. I år er det 21. gang at dette arrangementet går av stabelen.

OVER 80 ÅR MED NORDSJØCUPEN

Dommerne er en viktig del av en fotballturnering, og siden starten har Nordsjøcupen hatt med seg kampledere med stor

fotballfaglig kompetanse. Det er nemlig ikke amatører som blåser kampene i gang. Alle dommerne som deltar har vært, eller er, aktive dommere. Noen av dommerne har også dømt kamper på internasjonalt nivå.

Stefan Merenyi forteller at han i sin tid ble kontaktet av nå avdøde Svein Inge Thime med forespørsel om han kunne tenke seg å være med ham på Nordsjøcupen. Thime mente at kun de beste dommere skulle være med i en slik turnering!

SUVERENE NYKOMMER

Wärtsila stilte for første gang lag i Nordsjøcupen. Utover turneringen viste det seg at laget var helt uovervinnelig. De gikk gjennom turneringen uten å tape en kamp.

Etter de innledende rundene hadde laget en målforskjell på 20-0. Først i semifinalen møtte de god motstand, mot Fjord1 United. Her vant de 3-2. I finalen valset de over Sjøfartsdirektoratets lag, som ved hjelp av flaks og en oppmerksom keeper hos Lighthouse, hadde klart å ta seg til finalen. Sluttresultatet ble hele 7-0 til Wärtsila.

I tillegg til å vinne hele turneringen, hadde de Rune Innvær på laget. Han fikk prisen for for flest scorede mål (11) og ble kåret til turneringens beste spiller.

RASKE OG STERKE JENTER

Mellom fotballkampene ble det arrangert tre forskjellige friidrettsøvelser, 60 meter sprint, stille lengde og kulestøt. Her var alle lagene innom og gjorde en flott innsats.

NORDSJØCUP



Toppscorer: Rune Innvær (Wärtsila) ble kåret til turneringens beste spiller og mottok også prisen for flest scorede mål.

På jentesiden var det spesielt to som skilte seg ut, Pernille Heide og June Hansen fra Norled. De var på pallen i alle øvelser. Heide vant 60 meter og kulestøt og ble bare slått av Hansen i stille lengde med 9 cm. Hansen fikk i tillegg til gullet i stille lengde også med seg to bronsemedaljer i de andre øvelsene.

VIKTIG INNSAMLING

I forbindelse med Nordsjøcupen ble det samlet inn penger til Nordsjølekene for funksjonshemmede barn og unge, som blir arrangert hver høst i Bergen. I tillegg til pengene som kom inn fra utøverne, overleverte rederiene Norled og Fjord1 sjekker på henholdsvis 15 000 og 25 000 kroner.



Sponser: Erling Endestad fra Fjord1 overleverer en sjekk på 25 000,- til Nordsjølekene til Sjøfartsdirektoratets Per Erik Nielsen.



Stjerner: All star Team: Fra venstre Tommy «Stjerna» Johansen (Bastø Fosen), Jørn Skibenes (Norled), Svein Erik Enge (Sjøfartsdirektoratet), Erlend Tølstø (Bergen Maritime Skole - maskin), Eirik Elnes (Fjord1), Rune Innvær (Wärtsila) og Ronnie Kallevåg (Wärtsila).



Surmuler: Sjøfartsdirektoratets Svein Erik Enge, Roar Haugan og Andreas Åberg er på ingen måte fornøyd med avgjørelsen til dommer Stefan Merenyi.

fakta:

Resultat Nordsjøcupen 2017

- 1 Wärtsila
- 2 Sjøfartsdirektoratet
- 3 Lighthouse
- 4 Fjord1 United lag 1
- 5 Bergen Maritime skole - maskin
- 6 Songa
- 7 Sambakameratene
- 8 Norled
- 9 Artic United
- 10 DOF
- 11 Bergen Maritime skole - lærerlag
- 12 Bastø Fosen
- 13 VARG FC
- 14 Hurtigruten
- 15 Fjord1 United lag 2



Frøidrett: Pallen i klasse Stille Lengde - jenter. Fra venstre June Hansen (Norled), Pernille Heide (Norled) og Julianne Gullaksen (Songa).



Rask: Sterk innsats av Mia Flones fra Bergen Maritime skole - maskin, som løp inn til sølv på 60 meter.



Utfordret: Esther Westerlund (Hurtigruten) utfordrer motstanderen til å ta ballen.



Motivator: Det finnes mange former for inspirasjon for å få sine kolleger til å kaste langt.

Sarex 2017:

NY TEST AV REDNINGSUTSTYR I POLARE FARVANN

I fjor vår gjennomførte et forskningsteam øvelsen Sarex 2016 nord av Svalbard. Der testet de om det er mulig å overleve fem dager i ishavet ved hjelp av livbåt eller redningsflåte, slik Polarkoden krever. Første uken av mai gikk oppfølgingsøvelsen Sarex 2017 av stabelen.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

– Sarex 2016 viste, ikke uventet, at redningsutstyret har begrensninger i forhold til overlevelse over mer tid enn ett døgn. Polarkoden forlanger at man ved hjelp av utstyret skal kunne overleve minst fem døgn i ishavet ved et forlis, forteller Sjøfartsdirektoratets Erik Landa. I etterkant av fjorårets undersøkelse har noe av redningsutstyret blitt modifisert og forbedret, og dette ble testet ut under årets undersøkelse. På grunn av isforholdene ble avholdt i Krossfjorden i stedet for Woodfjorden, som var åsted i fjor.

EFFEKTIVE SJØSYKETABLETTER

Første dag ankret KV Svalbard opp, livbåt og flåter ble sjøsatt og fylt opp av Sarexdel-takere fra inn- og utland, samt menige fra Kystvakten. 24 personer ble plasserte i livbåten og 19 personer i flåten, der de skulle bli sittende så lenge det var forsvarlig. Alle var iført to lag med beskyttende bekledding under overlevingsdrakten.

– Opphold i livbåt og flåte ble opplevd svært forskjellig. I de periodene vi hadde mye vind og sjø var nok livbåten det mest ubehagelige oppholdsstedet. Her var det svært mye rulling med tilløp til sjøsyke og

ubehag. Flåten var heller ikke en behagelig plass å være, men denne oppførte seg mye bedre i de rådende forholdene, forteller Landa. Om bord erfarte de at det å ta sjøsyketabletter med jevne mellomrom var effektivt, både for å hindre sjøsyke og for å få seg litt nødvendig søvn.

FORBEDRET UTSTYR

Siden forrige øvelse hadde livbåten fått bedre isolasjon på sitteplassene, bedre oppvarming, og den var blitt utstyrt med toalett for å nå kravet i Polarkoden om et «beboelig miljø». Flåten hadde også blitt utstyrt med dobbelt



FLÅTEMILØ: Det kan nok oppleves litt trangt med 19 personer i en redningsflåte.

FOTO: ERIK LANDA/SJØFARTSDIREKTORATET



KALDT: Her blir Sjøfartsdirektoratets Turid Stenvre dratt opp av ishavet.

FOTO: KRISTIAN TORKELSEN

bunn for isolasjonens del, og oval utforming som gav mer volum under teltet. Teltduken var dobbel, slik at fuktighet og kondens ble samlet opp mellom ytter- og innerduk, noe som bidro til å bedre klimaet inne i flåten.

Draktene som ble brukt var også denne gang levert av Viking, og noen av modellene var forbedret (testdrakter) siden i fjor, med ekstra innlegg av isolerende materiale, og forskjellig type stoff for å forbedre draktens pusteevne.

– Etter som timene sneglet seg avgårde viste det seg at modifikasjonene som var gjort på flåte og livbåt hadde god effekt, og det ble klart at vi hadde mange pinefulle timer foran oss i redningsfarkostene, sier Landa. Han forteller at de fikk jevnlig besøk av legeteam som sjekket temperatur, puls, oksygenopptak, kognitive evner og generell allmenntilstand. Etter 24 timer ble de første beordret ut av flåten grunnet nedkjøling og redusert kognitivitet.

– DE FLESTE VILLE OVERLEVD

– Det er likevel grunn til å tro at de fleste ville klart seg i de påkrevde fem døgnene. Her ble det veldig tydelig at livbåtførers kunnskap og ledelse vil være avgjørende i en reell nødsituasjon. Utstyr alene vil ikke være tilstrekkelig, sier Landa.



PROSJEKTLEIAR: Professor ved Universitet i Stavanger, Ove Tobias Gudmestad initierte prosjektet. Dette bildet ble tatt under Sarex 2016.

ARKIVFOTO: LARS GUNNAR DAHLE/UIS

Været denne gang var mer varierende enn under Sarex 2016. Øvelsen startet opp med 2-3 plussgrader og kuling fra sør, for det ble stille en periode, for så å møte nordlig kuling med kast opp til 50 knop og synkende temperatur som nådde – 10 til i sluttfasen av øvelsen.

Under øvelsen ble det også testet utstyr for lokalisering av flåter og livbåter, noe som

er viktig for at redningsmannskaper raskt skal kunne lokalisere flåter og livbåter. I forbindelse med at IMO utvikler ny ytelsesstandarder for EPIRB, ble det testet om det var forskjell på dagens EPIRB og den typen som muligens vil komme i fremtiden. Testen viser at det ikke vil være forskjell på de to ytelsesstandardene. AIS SART og radartranspondere ble også testet under øvelsen.

VURDERER TILTAK

Deltakerne i Sarex kommer fra ulike deler av den maritime næringen og på årets øvelse var Sjøfartsdirektoratet representert med fem deltakere: Kristian Torkelsen, Jan Reinert Vestvik, Rune Magne Nilsen, Turid Stemre og Erik Landa.

– Spesielt hyggelig var det å få med Turid Stemre, som har spilt en viktig rolle i utformingen av Polarkoden, sier Landa.

Rapporten etter Sarex 2016 har fått stor internasjonal oppmerksomhet, og det er opprettet korrespondansegrupper i International Maritime Organization (IMO) for å se på tiltak som kan forbedre dagens rednings- og kommunikasjonsutstyr. Flere delegasjoner i IMO bemerket at mange av funnene i Sarex 2016 ikke bare er relevante for polare områder, men generelt for alle havområder.



REDNINGSBÅTEN: Her blir redningsbåten klargjort under fjorårets øvelse. ARKIVFOTO: LARS GUNNAR DAHLE/UIS

TRAPPER OPP MARKEDSARBEIDET

Sjøfartsdirektoratet vil bli mer synlig, og har nylig ansatt markedsjef.
 – Et viktig ledd i det utadvendte arbeidet, sier kommunikasjonsdirektør Dag Inge Aarhus.

KJELL JØRGEN HOLBYE
 Markedsmedia

Det er en fornøyd kommunikasjonsdirektør som kan presentere Sjøfartsdirektoratets nytilsatte markedsjef. Caroline Stensland er opprinnelig britisk, men har bodd i Norge siden 1994. En sterk interesse for maritim sektor, kombinert med bred bakgrunn fra kommunalt arbeid, markedskommunikasjon og politisk lobbying gjorde siviløkonomen til et klart førstevalg blant de over 50 søkerne til stillingen.

– Det er jo ikke så vanlig at direktorater har markedsjefer, men vi er opptatt av å styrke vårt utadvendte arbeid, særlig i forbindelse med NIS. Carolines jobb blir i første rekke å drive aktiv promotering av

den norske flaggstaten. Hun blir en viktig brikke i arbeidet med å få flere skip med norsk flagg, og vi har store forventninger, sier Aarhus. Høyest oppe på listen ligger norske rederier som har fartøyer registrert i utenlandske flaggstater.

– Dette er et segment der vi ser store muligheter, understreker Aarhus.

TOPP MOTIVERT

Selv er den nybakte markedsjefen strålende fornøyd. Motivasjonen er på topp, og hun legger ikke skjul på at dette er drømmejobben. – Jeg har alltid vært svært interessert i maritim sektor, og har blant annet ledet et

reklamebyrå rettet inn mot næringen. Dette er en utrolig spennende jobb der jeg får bruk for hele spennet i min erfaring, sier Stensland. Vi møter henne på den aller første dagen på jobb. Møte med stortingsrepresentanter fra AP og nok et møte om digitalisering i næringen er allerede unnagjort. Nå venter jobben med å gjøre seg kjent med Sjøfartsdirektoratet på den nybakte markedsjefen.

– Det er mye å sette seg inn i, men dette er noe jeg virkelig ser frem til, fastslår Stensland. Kommunikasjonsdirektør Dag Inge Aarhus nikker.

– Jeg ser frem til å spille ball med en fullblods markedsfører, sier han fornøyd.



NY: Caroline Stensland blir Sjøfartsdirektoratets første markedsjef. Kommunikasjonsdirektør Dag Inge Aarhus forteller at hun blir viktig i arbeidet med å promotere NIS.

FOTO: STEINAR HAUGBERG, SJØFARTSDIREKTORATET

SAFER TO WORK AT SEA

The number of accidents in the shipping industry is decreasing. The accident statistics for 2016 show a decrease in the number of shipping accidents and in the number of personal accidents on board Norwegian ships. In fact, we have to go back to 2009 before we find a year with fewer shipping accidents than in 2016. The number of personal accidents has not been lower since 1988/1989, and this is very good news. The long-term trend is also positive. In a perspective of thirty years, the number of deaths in Norwegian shipping has decreased by close to 90%. Despite this positive development, it is still more dangerous to work at sea than it is to work on shore. In 2016, seven people lost their lives in connection with work on Norwegian vessels. Six of these lives were lost on fishing vessels.

Both the industry and the Norwegian Maritime Authority are working hard to reduce the number of accidents. Accidents can be prevented. Good routines for safe operation will reduce the risk of accidents. Even though things are going in the right direction, I still think that more can be done to decrease the number of accidents even further. The objective must at least be that it is equally safe to work at sea as it is to work on shore.

Even though the Ship Safety Act maintains that it is the responsibility of the shipowner to ensure safe operation of the vessel and compliance with laws and regulations, the Norwegian Maritime Authority also has responsibilities - to develop rules and regulations, methods and inspections, so that we have as few accidents as possible.

Over a number of years, the Authority has worked towards becoming more risk based in its work methods. In other words, finding a system through which our efforts are put into that which will give the greatest effect on the reduction of accidents. We have carried out



Olav Akselsen
Director General of Shipping and Navigation

annual risk assessments, published an annual Risk Assessment Report and decided on annual focus areas. We believe that this has had a positive effect and the Authority has become more goal-oriented in its work to prevent accidents. We now take yet another step on our way to become risk based in our supervisory work.

From 1 June 2017, a new system for inspections will be introduced. The objective is that our inspectors shall focus more on and spend more time on the vessels and the shipowners that pose a greater risk, and spend less time on the low risk vessels. Shipowners that have demonstrated good and safe operation over a period of time will experience that the Authority uses less time on their vessels, whereas high risk vessels will be subject to a more detailed and thorough inspection.

A new model will help determine whether the vessel is a high, medium or low risk vessel. Former deficiencies, detentions, age and accidents will help determine the risk associated with the ship.

The Norwegian Maritime Authority has over a long period of time, worked to adapt procedures and checklists to suit a more risk based way of working. In addition, our inspectors have received thorough training in the new inspection method. The new method for risk based inspections will be used for inspection of certificates, ISM audits and unannounced inspections on Norwegian vessels.

I hope and believe that this new and more targeted way of carrying out inspections will lead to more findings, and that ships of the poorest quality either are upgraded or phased out. This may contribute to an increase in the quality of Norwegian vessels. I also hope and believe that the new inspection method will increase safety and furthermore contribute to a decrease in the number of accidents, so that it will be even more safe to work on board Norwegian vessels.

Weighty challenge for chief

Loosing weight has become a key mission for mother-of-two and chief engineer Julie Synnøve Bøe (44) after an initial slimming drive to keep her medical certificate went into reverse.

TEXT: KJELL JØRGEN HOLBYE, MARKEDSMEDIA, KARI STAUTLAND, NMA
PHOTOS: TORBEIN K. GAMST, NMA

“It’s time to get to grips with this, and I’ve given myself until the autumn to get my weight under control again” says Bøe, who faces another mandatory health check in October.

Before that happens, she wants to have her body mass index (BMI) below 30 – the limit for having to submit to a test of her physical capability.

“That’s 30 kilograms in 30 weeks – an ambitious target, but I’ll manage it,” says Bøe. As a union official in ferry company Bastø Fosen and an alternate member of the Norwegian Union of Marine Engineers executive, she knows about action.

Criteria

All seafarers must undergo a mandatory medical examination every other year, and weight is one of the criteria assessed under the heading of physical capability.

Sight and hearing are also tested, and the medical certificate forms part of general safety work. Many shipboard jobs can be physically demanding, and excess weight is one factor which can prevent work being done in an acceptable manner.

Bøe certainly handles big forces. On the Bastø III ferry, she rules over two Wärtsilä engines with an output of 3 300 horsepower each.

“As chief, I’m responsible for all technical equipment on board, and it’s important to be able to move about easily and get through narrow openings, for example, or work in confined spaces,” she admits.

“The health requirements are also necessary to ensure that everyone is capable of performing their safety functions.”

Fitness

The CrossFit fitness regime is giving Bøe a good start to her hefty challenge, along with paying attention to her diet. She also maintains a generally high level of physical activity.



TRENER: Julie Synnøve trener slittig, både i friperioden og om bord. I tillegg passer hun på hva som går gjennom munnen.

“It’s not hard to put on weight when you’re working at sea – lots of sitting around and easy access to food which isn’t exactly the healthiest can soon tip the scales the wrong way.”

She has refused to eat a single waffle since starting her diet, and urges shipping companies to make provision for physical activity and a healthy diet on board. “Gyms and conscious cooks can make a big difference.”

Bøe has opted to be open about her weight reduction programme on the web, and her Instagram account is full of candid posts about how things are going.

“Sharing on Instagram is motivational, both for myself and hopefully for others struggling with their weight,” she says, and adds that the occupational health service also gives good support.

“I’d recommend everyone who wants to start a serious weight loss programme to seek help and backing. That makes the job much simpler. Ultimately, however, it’s up to me.”

Impressive attitude

«We’re impressed by Julie Synnøve’s spirit and attitude and hope that she will inspire other seafarers who want a change of lifestyle,» says Sverre Flatebø, who is head of the sports service at the NMA. Julie Synnøve is a good example that it is possible to make lifestyle changes on your own, but seafarers who are not sure if they can, may contact the sports service for help.

«The sports service wants to help seafarers to make a positive change towards a more active lifestyle. Perhaps you’re experiencing health challenges or lifestyle-related illnesses, such as overweight, cardiovascular disease, high blood pressure, type 2 diabetes or high cholesterol levels. Or maybe you have realised that physical activity and a healthy diet provide many benefits and are eager to get started,» says Flatebø. The Norwegian Maritime Authority has therefore initiated a collaboration with the Norwegian Directorate of Health as regards municipal healthy living centres («frisklivssentraler»).

«We have called the project «FriskSjø», which literally means healthy sea. This is both a preventive measure and an active effort to reverse an unfortunate development,» says Flatebø. The FriskSjø project may thus be appropriate for workers who have been issued a declaration of unfitness or a limited medical certificate due to lifestyle-related illness. The seafarers’ doctor considers whether participating in a customised training programme can contribute to the worker meeting the health requirements in the long term.

Participation in the FriskSjø project

If you worry about becoming incapacitated for work or being at risk of losing your medical



KAFFEPAUSE: En kaffepause gjør godt, selv om Julie Synnøve prøver å unngå unødige stillesitting på jobb.

certificate, it could be a good investment to seek help and guidance to get started. You can either contact a healthy living centre directly or get in touch with your regular general practitioner, the company or the sports service, who will also be familiar with this opportunity.

«Taking on a lifestyle change entirely on your own is a challenge. The healthy life centres offer each person individual follow-up by a professional, thereby providing customised

tasks and better conditions for success. The physical contact will of course take place in the employee's free time at home, but the idea is to set up a clear plan for periods at sea as well,» says Flatebø.

The offered programme from the healthy life centres only lasts for a limited period of time. For those who might be interested, the NMA wants to offer a further, long-term follow-up in the process towards a lifestyle change. This might involve anything from conversations to the preparation of training programs or contact with the company in order to optimise the conditions needed for a lifestyle change.

The role of the company

It is essential for the Norwegian Maritime Authority to make the companies aware about the start-up of this «FriskSjø» project. This way, the company can also take action and get in touch with us if any of their employees have an unfortunate development as regards health and lifestyle-related illnesses. In many cases, there is no doubt that an individual adaptation for the individual seafarer is crucial for a period of time, and thus good communication between the heads of department on board, the company and the employee is important.

«For the sake of clarity, we would like to underline that participation in a programme at a healthy life centre and information regarding this will not be used in connection with the NMA's health assessments or certificate assessments,» Flatebø points out.



PÅ JOBB: Julie Synnøve Boe er sjefsmaskinist i Bastø Fosen og har arbeidsplassen sin på Bastø III, som trafikkerer ferjesambandet Moss – Horten.



Follow Julie Synnøve's journey towards her goal on Instagram: [Julie.synnove](https://www.instagram.com/Julie.synnove)



The Norwegian Maritime Authority implements risk-based supervision

From 1 June, the NMA will change the way we carry out supervision to completely risk-based. That is to say that vessels considered to have high risk will undergo a more comprehensive supervision than vessels considered to have low risk.

BJØRG IVERSEN, NMA

In short, the new way of carrying out supervision means that we on so-called low-risk ships only carry out supervision based on a «mandatory» checklist. The supervision may be expanded if found necessary. On ships with medium risk, we will run through the «mandatory» checklist as well as checklists on other select areas. On high-risk ships, we will go through a complete checklist.

«Working risk-based means that the NMA will have the right focus on the right vessels,» says Alf Tore Sørheim, Head of the NMA's Section for Inspection and Emergency Preparedness.

Through the new system, the NMA's surveyors will carry out more detailed supervision on the vessels which according to our data can be categorised as high-risk ships. The companies that manage their ships well, will notice that we spend less time on board their ships. The risk-based supervision will be applicable to certificate surveys, ISM audits and unscheduled inspections on Norwegian ships.

Risk calculator in development

As part of this work, the NMA is developing a risk calculation model that will help determine whether a vessel has high, medium or low risk. This model will be an important tool in the selection of vessels for unscheduled inspections and in the determination of the scope of the inspections.

The risk calculator will be implemented in two phases. In the first phase, orders to rectify, detentions, age and casualty/damage will be the elements on which the risk assessment is based. However, the risk calculator



NEW PRACTICE: The NMA's surveyors will be more thorough on high-risk ships, whereas ships considered to be low-risk will undergo shorter inspections. PHOTO: NORWEGIAN MARITIME AUTHORITY

will be developed further with even more data as basis for assessing risk.

Will improve the quality

The NMA has for a period of time worked on updating procedures and checklists so that they follow a risk-based approach. All surveyors have also been given thorough training, so that everyone is on board with the new method of supervision.

«The goal of the change is to spend more resources on vessels considered to be high-risk. Experiences from Paris MoU show that

such an approach over time will improve the quality of the Norwegian flag,» says Sørheim.

The development is in line with the NMA's strategy plan for 2016-2019, which states that the NMA will continue working with developing risk-based supervision. The purpose of risk-based supervision is to ensure that efforts will be directed towards areas that provide the greatest gain in terms of health, safety and the environment.

Stricter curbs on contaminants: Aiming to save 200 000 lives in five years

Big cuts in the sulphur content of marine fuel oil recently adopted by the International Maritime Organisation (IMO) are set to have a significant impact on deaths from air pollution.

KJELL JØRGEN HOLBYE, MARKEDSMEDIA

The revised requirements mean it will be forbidden from 2020 to use fuels containing more than 0.5 per cent of sulphur, compared with the present ceiling of 3.5 per cent.

“This is one of the largest curbs on polluting emissions in history,” says Sigurd Enge, who runs shipping and Arctic work at Norway’s Bellona environmental foundation. “It’s really big.”

International maritime transport is by far the biggest source of sulphur oxide (SOx) emissions, with the sulphur content of heavy fuel oil (HFO) up to 3 500 times above European limits on diesel oil for cars.

These heavily polluting substances cause acid precipitation,

but the biggest impact of the tighter rules will be felt in densely populated areas affected by heavy vessel traffic.

That includes such countries as Egypt, Japan, Singapore, the Philippines and China, where reducing the SOx content in the air will literally extend the lives of many people.

Measures

“An unpublished study by the IMO indicates that the measures being adopted from 2020 will save as many as 200 000 people from an unnecessarily early grave,” says Enge.

“That relates only to potential victims of lung cancer and heart disease from such pollution – and

excludes loss of life because of asthma.”

Sulphur in HFO is already strictly regulated in some sea areas – the Baltic, the North Sea south of the 62nd parallel and off the US west and east coasts.

The NMA is responsible for seeing to it that shipping complies with the 0.1 per cent limit set for these sulphur emission control areas (Secas).

Its inspectors have adopted new technology in the form of the Bruker S1 Titan and the Niton XL2 GOLDD™ portable measurement devices to catch environmental transgressors.

They use X-rays to determine the sulphur content in HFO in 30-60 seconds. Anyone caught out by the checks can expect juicy fines of NOK 100-200 000.

“In our experience, about five per cent of the ships inspected are breaching the rules,” says principal engineer Svein Erik Enge in the NMA’s section for inspection and emergency preparedness. “We have an ambitious goal for increasing the number of checks.”

Extended

“Our target for the Secas is to get them extended so that the Norwegian Sea above the 62nd parallel is also included,” observes Sigurd Enge at Bellona.

He makes it clear that the



VIKTIG: Sigurd Enge i Bellona omtaler svovelreguleringene som svært viktige, spesielt for befolkningsstette områder med stor skipstrafikk.

FOTO: DANIEL SANNUM LAUTEN

NMA and the Norwegian government on the whole have made a strong contribution to the process leading up to the new IMO rules.

“This is a big victory for the regulation of international shipping, a sector which isn’t that easy to bring under proper control.

“With the new regime, shipowners worldwide will have to convert to new fuels, such as liquefied natural gas and low-sulphur oil, at a cost of many billions of dollars.

“It’s a great achievement that the negotiators have managed to break through such barriers and actually put the regulations in place.”

The Bellona activist regards the NMA as a partner, and believes that Norway’s maritime sector is among the best in the world.

“As a shipping nation, we benefit from strict environmental regulations quite simply because we have shipping companies and suppliers who position themselves in relation to these.

“This type of maritime activity is the business we’re going to make our living from in the future, and the NMA plays a key role in that work.”



UTSTYRET: Sjøfartsdirektoratets inspektører har utstyrt som effektivt måler svovelinholdet i drivstoff. FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

The Norwegian International Ship Register (NIS): 22 vessels transferred to the Norwegian flag

From February 1st to April 15th, 25 ships with a total GT of 320 937, were entered into the NIS. Three of the new entries were newbuildings. The remaining twenty-two were second hand vessels transferred from various flags.

TONE OLSEN RISNES, NMA

REGISTERED FROM 1 - 28 FEBRUARY 2017

LACCB - PACIFIC LIGHT. 30 570 GT bulk carrier transferred from Antigua & Barbuda.

LACE8 - NORMAND JARL. 7 403 GT supply vessel transferred from the Bahamas.

LFXT3 - ISLAND CONSTRUCTOR. 1 1601 GT construction vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

LMFQ3 - BERGEN NORDIC. 2 490 GT oil tanker transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

LAYY7 - VIGDIS KNUITSEN. 90 031 GT oil tanker. No prior registration, newbuilding.

LACD8 - GREENLAND. 4 284 GT cement carrier transferred from the Bahamas.

LACF8 - SKANDI DARWIN. 4 827 GT supply vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

LIYC3 - SAYAN CLOUDBERRY. 3 153 GT supply vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

REGISTERED FROM 1 - 31 MARCH 2017

LAZY7 - OLITA. 34 164 GT bulk carrier transferred from Panama.

LACA8 - GEO CORAL. 12 812 GT research vessel transferred from France.

LAKQ3 - ISLAND ENDEAVOUR. 2 304 GT supply vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

LAOV3 - FAR SCORPION. 6 107 GT supply vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

LGM3 - FAR STATESMAN. 6 170 GT supply vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

LDT03 - SIEM SAPPHIRE. 7 473 supply vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

LAWK7 - NORMAND JARSTEIN. 8 377 GT construction vessel transferred from the Bahamas.

LACG8 - LIVITA. 35 832 GT bulk carrier transferred from Panama.

LARB3 - SIEM AQUAMARINE. 7 473 GT offshore vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).



TRANSFERRED: The bulk carrier «Olita», previously registered in Panama. PHOTO: UGLAND

LGSY3 - HAVILA SUBSEA. 8 552 GT offshore vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

LAZ17 - NOCC BALTIC. 5 817 GT vehicle carrier. No prior registration, newbuilding.

LAJ13 - ISLAND EMPRESS. 2 304 GT offshore vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

LNVQ3 - EDDA FRAM. 3 706 GT offshore vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

LAWJ7 - GUARD SUPPLIER. 1 368 GT supply vessel transferred from Singapore.

REGISTERED FROM 1 - 15 APRIL 2017

LAWV7 - CLV VICTORIA. 16 171 GT specialized vessel for cable laying, transferred from the Norwegian Shipbuilding Register.

LAC18 - GEOSUND. 4 949 GT supply vessel transferred from Isle of Man.

LAWN7 - TIFJORD. 2 999 GT bulk carrier transferred from Spain.

facts:

The NIS is open to owners of all nationalities

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

- 1) Norwegian/ EU subject registered in Norway which hold at least six tenths of the capital and voting rights.
- 2A) A limited company or a limited partnership with its head office in Norway which does not hold at least six tenths of the capital and voting rights.
- 2B) A shipowning partnership which does not hold at least six tenths of the capital and voting rights.
- 3) Foreign owner, which does not satisfy, items 1 or 2 and has appointed a representative who is authorized to accept writs on behalf of the owner.

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

Ships in the NIS per 30 April 2016 according to nationality conditions.

Fisheries sector: Legislation for working conditions enters into force this autumn

The Work in Fishing Convention (ILO 188) was adopted at the ILO International Labour Conference. Norway ratified the Convention in January 2016, but the new legislation will not enter into force until 16 November 2017, one year after Lithuania as the tenth nation, ratified the Convention.

GEIRMUND EIKJE, NMA

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

Most of the provisions of ILO 188 are already articulated in Norwegian legislation, so the Convention does not introduce many changes for Norwegian fishers.

Minimum age requirement

The new legislation will nevertheless have consequences on some levels. The Convention sets the minimum age for work on board a fishing vessel at 16 years. The minimum age is set at 15 for persons who are no longer subject to compulsory schooling and who are engaged in vocational training in fishing. The current Regulations on work and placement of young people on Norwegian ships have not set a minimum age limit and will be considered amended as a result of the new age requirements of ILO 188.

Medical certificate

According to the new Convention, all fishers are required to have a valid medical certificate demonstrating that they are medically fit to perform their duties. However, fishers working on a fishing vessel of 24 metres in length and over or who normally remain at sea for more than three days may be exempt from this requirement. Current Norwegian legislation (Regulations of 5 June 2014 No. 805 on the medical examination of employees on Norwegian ships and mobile offshore units) does not



PHOTO: NMA

reflect the scope of the new Convention and will be revised as a result of this amendment. According to the current legislation, a valid medical certificate is already a condition for being issued a Certificate for Master Fisherman Class A and B and a certificate of competence as engineer officer.

Minimum safe manning

The new Convention also states that a competent authority (the Norwegian Maritime Authority) shall establish a minimum safe manning for vessels of 24 metres in length and over, which will result in a revision of the existing Regulations on manning of Norwegian ships.

Even though there is currently no formal requirement for fishing vessels to have safe manning documents, the shipping company shall, pursuant section 15 of the Ship Safety and Security Act, cf. section 6, ensure that the ship is safely manned, including that the persons who are working on board possess

the necessary qualifications and certificates. Consequently, the introduction of a requirement for safe manning documents does not affect any vessel currently operating with a crew having the necessary qualifications and certificates and consisting of enough persons to cover these functions while complying with the requirements for periods of rest.

Requirements for crew list

The Convention also requires that every fishing vessel carry a crew list, and this information shall be sent to the designated person or persons ashore before or immediately after departure. Such persons shall be designated by the company.

The purpose is that information on the identity of persons on board must be available, for example, in case something happens to the vessel. It is natural that this is part of the company's safety management system, but the NMA will consider the need for amending existing regulations as a result of the requirement to make a crew list.

Inspection document

Another amendment arising from the new convention is that fishing vessels remaining at sea for more than three days are required to carry a document stating that the vessel complied with the provisions of the Convention at the time of the inspection. This applies to vessels of 24 metres in length and over and to vessels of less than 24 metres which usually operate in the trade area Deepsea fishing. The inspections in accordance with ILO 188 are planned to be carried out simultaneously with the initial and renewal inspections of the vessels trading certificate.

Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet, med myndighetsansvar overfor norskregistrerte skip og utenlandske skip som anløper norske havner. Sjøfartsdirektoratets visjon er: Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø. Direktoratets overordnede mål er: Høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier.

Avdeling Skipsregistrene

Postboks 73, Nygårdstangen,
5838 Bergen
Besøk: Nygårdsgaten 114, 5008 Bergen
Tlf: 55 54 12 50
post@nis-nor.no

Region 1

Regionkontor Oslo
Postboks 442 Sentrum, 0103 Oslo
Telefon: 52 74 54 00
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Larvik
Postboks 84, 3251 Larvik
Telefon: 52 74 54 80
postmottak@sjofartsdir.no

Region 2

Regionkontor Stavanger
Postboks 668 Sentrum, 4003 Stavanger
Telefon: 52 74 55 00
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Kristiansand S
Postboks 24, 4661 Kristiansand S
Telefon: 52 74 54 60
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Haugesund
Postboks 2222, 5509 Haugesund
Telefon: 52 74 55 60
postmottak@sjofartsdir.no

Region 3

Regionkontor Bergen
Postboks 73 Nygårdstangen,
5838 Bergen
Besøk: Nygårdsgaten 114, 5008 Bergen
Tlf: 52 74 55 80
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Florø
Postboks 58, 6901 Florø
Telefon: 52 74 54 40
postmottak@sjofartsdir.no

Region 4

Regionkontor Ålesund
Kongensgt. 25, 6002 Ålesund
Telefon: 52 74 55 40
postmottak@sjofartsdir.no

Region 5

Regionkontor Kristiansund N
Postboks 767, 6501 Kristiansund N
Telefon: 52 74 54 70
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Trondheim
Postboks 4310, 7417 Trondheim
Telefon: 52 74 55 30
postmottak@sjofartsdir.no

Region 6

Regionkontor Sandnessjøen
Torolv Kveldulvsonsgt. 7,
8800 Sandnessjøen
Telefon: 52 74 54 93
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Bodø
Postboks 325, 8001 Bodø
Telefon: 52 74 54 20
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Rørvik
Postboks 229, 7901 Rørvik
Telefon: 52 74 54 90
postmottak@sjofartsdir.no

Region 7

Regionkontor Svolvær
Postboks 54, 8301 Svolvær
Telefon: 52 74 55 10
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Harstad/Narvik
Postboks 264, 9483 Harstad
Telefon: 52 74 54 54
postmottak@sjofartsdir.no

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

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

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:
Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Authority

FORSIDEBILDE: Steinar Haugberg, Sjøfartsdirektoratet

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

ANNONSE/ADS: HS Media
Telefon: 62 94 10 39
E-post: hsmmedia@hsmmedia.no
Annonseeslger: Tor Gunnar Schøyen Aasnes
Mobil: +47 95 24 08 15
E-post: taa@hsmmedia.no

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

TRYKK/PRINT: Merkur Grafisk AS, Oslo

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

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

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

ISSN-NR 0804-4589

Vakttelefon til Sjøfartsdirektoratet 52 74 50 00 – gjelder også Skipsregistrene

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

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

Vakttelefon kommer en i kontakt med ved å ringe vårt sentralbordnummer 52 74 50 00. Du vil da kunne bli satt over til vakttelefon utenom vår ordinære åpningstid. Sjøfartsdirektoratets ordinære kontortid er:
Fra 15.09 til 15.05: 08.00 til 15.45
Fra 15.05 til 15.09: 08.00 til 15.00

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

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

You can get transferred to the duty phone by calling our switchboard number 52 74 50 00, outside of office hours. These are as follows:
15 September to 15 May: 08.00 hrs. to 15.45 hrs.
15 May to 15 September: 08.00 hrs. to 15.00 hrs.



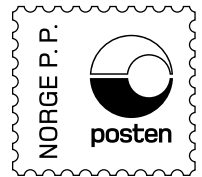
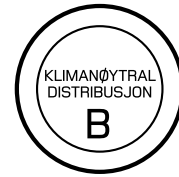
NAVIGATING COMPLEXITY

DNV and GL have merged to form DNV GL. The company is the leading technical advisor to the global oil and gas industry and the world's largest classification society. We provide consistent, integrated services within technical and marine assurance and advisory, risk management and offshore classification, to enable safe, reliable and enhanced performance in projects and operations.

Together with our partners, we drive the industry forward by developing best practices and standards.

Our people combine industry expertise, multi-disciplinary skills and innovation to solve challenges for our customers - allowing them to navigate in a complex business environment.

DNV GL global services: Classification • Verification • Technology and innovation • Operational performance • Environmental performance • Safety and risk control



MARITIME KURS FOR JOBB OG FRITID

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

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

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

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

For yrkesmarkedet tilbyr vi blant annet:

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

For fritidsmarkedet tilbyr vi blant annet:

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

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

