

NAVIGARE

**Inspektører inntok
Svalbard**

Side 14

**Gode minner fra
Nordsjøcupen**

Side 48

Articles in English

Pages 55–65

Ambulerende sjømannsprest Anne Netland:

Møter sjøfolk når livet rammer

Side 20



ARCOS – KURS OG RÅDGIVNING INNEN SIKKERHET OG BEREDSKAP

Arcos, Tromsø – er landsdelens største leverandør av kurs og rådgivning innen sikkerhet og beredskap. Bedriften er godkjent kontrollforetak på vegne av Sjøfartsdirektoratet for båter mellom 8 og 15meter. 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. Arcos leverer også kurs i fallsikring og tankredning.

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

For kunder fra 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 – fallsikring, Industrivern, brannvern, førstehjelp, kjemikaliedykking, røykdykking, varmt arbeider etc.

Arcos har konkurransedyktig hotellavtale i Tromsø sentrum som kursdeltakere kan benytte seg av. Hotellavtalen inkluderer daglig transport T/R Arcos Sikkerhetssenter.

Arcos leverer kurs og rådgivning for petroleumsbransjen, maritim virksomhet og landmarkedet.

Bedriften er godkjent av Forsvaret, 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 9001:2015.

I tillegg er bedriften sertifisert leverandør av sikkerhetskurs til vindenergisekskaper i henhold til GWO (Global Wind Organisation) standard.

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

www.arcos.no

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



INNHOOLD



SIDE 6

Fridtjof Nansen klarte det ikke. Roald Amundsen klarte det ikke. KV «Svalbard» har skrevet polarhistorie.



SIDE 8

Alle sikkerhetsfunksjoner som kunne forhindre dødsulykken, var frakoblet da en matros om bord i frakteskipet Mercator mistet livet under arbeid med en kompaktlast i november 2018.



SIDE 22

Fisker Øyvind Berg ønsker fartøysinstruksen for fiskefartøy velkommen. - Det handler om sikkerheten vår, sier han.



SIDE 30

Første januar må skipsfarten retta seg etter nye, strengere svovelkrav på verdshava. Det betyr ei opptrapping av kampen mot svovelsyndarar.

SIDE 34

Setter søkelyset på farefulle losseoperasjoner.



ARTIKLER/REPORTASJER

- 6 Kystvakten skrev polarhistorie
- 8 Dødsulykke med kompaktlast på Mercator
- 12 Slik var sommeren i verdensarvfjordene
- 14 Skipsinspektører inntok Svalbard
- 16 Skjerper kravene for passasjerskip
- 20 Livet som Sjømannsprest
- 22 Fisker ønsker fartøysinstruksen velkommen
- 24 Bygger stadig grønnere skip
- 26 Internasjonale planer for autonomi
- 34 Farefulle losseoperasjoner
- 38 15 døde i fritidsbåtulykker i sommer
- 48 Nordsjøcupen 2019

FASTE SPALTER

- 3 Leder
- 25 Sjøfartsdirektoratet svarer
- 28 Nye i NIS
- 33 Nye i NOR
- 40 Spalte fra Senter for maritim medisin og dykkemedisin
- 44 Treningsspalte
- 46 Boktips

PAGES IN ENGLISH

55 - 65



Lars Alvestad
Fung. Sjøfartsdirektør

« **For din egen og andres sikkerhet: Husk vest, vær edru og ta hensyn til vær og andre forhold som medfører risiko.**

Vi må få ned ulykkestallene

Vi har lagt bak oss en relativt bra sommer, med mye pent vær og mulighet til å finne på ting utendørs. Med over 900.000 fritidsbåter i Norge er sjøen en populær fritidsaktivitet for mange. Det forstår jeg godt. Det er ikke så mye som kan måle seg med en båttur, enten det er ut til en holme for å bade eller for lengre overnattingstur.

Alt dette er idyllisk, men bak idyllen er det også en statistikk som dessverre viser at rundt 35 personer omkommer årlig ved bruk av fritidsbåt. Familier og lokalsamfunn rammes, og det som skulle være en positiv opplevelse blir til sorg og fortvilelse. I noen tilfeller ender også ulykken med en leteaksjon, hvor en i noen tilfeller også blir stående uten å finne den som er omkommet.

Dette er bakgrunnen for at Sjøfartsdirektoratet, ved Olav Akselsen, tok initiativ til at det burde lages en handlingsplan mot fritidsbåtulykker etter modell av Statens vegvesen sin handlingsplan mot ulykker på vei. Sjøfartsdirektoratet fikk, i samarbeid med Sakkyndig råd for fritidsfartøy, i oppgave å utarbeide planen, som har en planperiode fra 2019 til 2023. Det er gjort en grundig jobb med tiltaksplanen, og jeg vil takke alle som har bidratt i prosessen. I tillegg til nullvisjonen, er det satt et ambisiøst etappemål for første periode: 50 prosent nedgang i antall omkomne forbundet med bruk av fritidsfartøy innen utløpet av planperioden.



Illustrasjonsfoto: SJØFARTSDIREKTORATET

De hyppigste ulykkestypene med omkomne er person over bord, kantring, grunnstøting, kollisjon og fall mellom båt og brygge. Arbeidsgruppen som står bak handlingsplanen har valgt å sette fokus på ni innsatsområder:

sikkerhetsutstyr, rusmidler, sikkerhet ved brygge/havn, fart, fartøysikkerhet, farleder, utleie av båt, båtførers kompetanse, samt forbedring av faktagrunnlaget.

Foruten de ni innsatsområdene har arbeidsgruppen også fremhevet viktigheten av synlig politi og en effektiv redningstjeneste. Organisasjonene som har vært med i planarbeidet vil nå jobbe med tiltak som rettes inn mot disse innsatsområdene.

Dette vil være krevende arbeid. For at vi skal lykkes må fritidsbåtfolket ta inn over seg viktigheten av å tenke sikkerhet. Frem til utgangen av juni i år så det ut som at 2019 ville bli et år med rekordlavt antall omkomne. Dessverre fikk vi flere ulykker i juli og august, og vi ligger

nå omtrent likt med fjoråret. Selv om tallet er lavere enn snittet de siste årene, viser det at det vil kreve langsiktig og målrettet arbeid for å nå nullvisjonen. Til det trenger vi virkelig en god og koordinert handlingsplan.

I næringsflåten har vi sett en positiv utvikling over flere år, der tallet på både skipsulykker og personulykker har gått ned. Det samme gjelder tallet på dødsulykker i næringsflåten. Dette har vi fått til gjennom et godt samarbeid med rederiene og sjøfolkene – fra de minste sjarkene til de største laste- og passasjerskipene. Det er ingenting som tilsier at vi ikke skal få dette til også for fritidsbåtene.

Stikkordene er samarbeid, gode og målrettede tiltak og økt bevissthet hos de som bruker fritidsbåt.

For din egen og andres sikkerhet: Husk vest, vær edru og ta hensyn til vær og andre forhold som medfører risiko.

RESQ®

Totalleverandør av Kurs, Tjenester og Kompetanse innenfor Sikkerhet og Beredskap

- STCW kurs
- Offshore kurs
- Oppdrettsnæring
- Landindustri
- 24/7 Beredskap

Kontakt oss så finner vi ditt kursbehov sammen med deg.



Telefon (+47) 417 55 000 • Post@resq.no

www.resq.no



HISTORISK: KV «Svalbard» er første norske fartøy som når Nordpolen. Foto: Kystvakten

Kystvakten til topps på kloden

Fridtjof Nansen klarte det ikke. Roald Amundsen klarte det ikke. KV «Svalbard» har skrevet polarhistorie.

Onsdag 21. august klokken 09.32 nådde KV «Svalbard» Nordpolen, som første norske fartøy noensinne.

– Dette er en milepæl som bekrefter at Kystvakten har ressurser som kan utføre sitt oppdrag helt til polpunktet, sier sjef Kystvakten, flaggkommandør Ottar Haugen.

For å feire begivenheten, plantet besetningen det norske flagget på polpunktet klokken 13. Nestkommanderende om bord, kapteinløytnant Anders Krakstad, fulgte opp med å gå på ski over Nordpolen.

SEILTE GJENNOM ISEN

Med en gjennomsnittsfart på 7 knop tok det 3,5 døgn fra KV «Svalbard» gikk inn i isen øst for Svalbard, og til fartøyet nådde

polpunktet. Den høye farten skyldes gunstige isforhold samt at de fulgte en råk etter en russisk isbryter som var i området.

Syv dager og 1400 nautiske mil etter avgang fra Longyearbyen kunne mannskapet og forskerne omsider gå på havisen over jordens nordligste punkt.

– Det er en utrolig god følelse å stå på «the top of the world», sier skipssjef orlogskaptein Geir Martin Leinebø.

– Det at vi i dag har kommet frem til målet etter ett års forberedelser, viser hvor viktig det er med nøye planlegging og sammensetning av kompetanse. Der vi manglet kompetanse, har vi hentet inn andre etater. Dette er et skoleeksempel på lagarbeid og hva en kan oppnå med riktig sammensatt team og en positiv besetning. Jeg er stolt og rørt over det vi har oppnådd i dag med denne besetningen, sier skipssjefen.

HJELPER FORSKERE

KV «Svalbard» er på tokt med Nansensenteret i Bergen og



NY LØYPE: Nestkommanderende om bord, Anders Krakstad, kan nå føre opp på CV-en at han har gått på ski over Nordpolen – på kortski! Foto: Kystvakten

forskere fra forskningsmiljøer verden over. Formålet med toktet er å sette ut måleinstrumenter som skal samle inn miljødata om atmosfæren, havisen og havet under isen i Arktis. Ny kunnskap om de underliggende prosessene som påvirker smeltingen av havisen, kan gi bedre klima-prediksjon for Polhavet.

– Jeg er svært fornøyd med Kystvaktens innsats for å innhente observasjonsdata i et så utilgjengelig område, sier Hanne Sagen, forskningsleder ved Nansensenteret.

SKRIVER POLARHISTORIE

Under oppholdet på polpunktet, har forskerne satt ut bøyer som skal drive med isen gjennom vinteren. Onsdag kveld setter KV «Svalbard» kursen sørover igjen, under isen skal flere undervanns-observasjonssystemer plasseres ut for innsamling av viktige havklimadata.

– Jeg er stolt over at Kystvakten i dag har skrevet polarhistorie. Jeg er også stolt over at Kystvakten bidrar til uvurderlig forskning på miljøutviklingen i Arktis, sier flaggkommandør Haugen.

FANT BESTE VEI

KV «Svalbard» er Sjøforsvarets eneste isbryterfartøy og opererer i Barentshavet hele året. Nøyte studier av historiske iskart og isens utvikling gjennom våren og sommeren, gjorde at kystvaktfartøyet besluttet å velge en rute mot polpunktet langs meridianen 60 grader øst.

Innslagspunktet i isen ble da i et område rett nord for Frans Josef Land, hvor man erfaringsmessig kan oppleve lettere forhold. KV «Svalbard» er en relativ liten isbryter og har vært helt avhengig av å finne den letteste veien gjennom isen.

Daglige oppdateringer med detaljerte satellittbilder fra istjenesten og is-analyser fra Kystverket har bidratt til at skipet har kunnet finne den beste leden med minst motstand.

Denne artikkelen sto først publisert på Forsvarets nettsider og er gjengiitt med tillatelse fra Forsvaret.



Sjøvettreglene

- 1. Tenk sikkerhet**
Kunnskap og planlegging reduserer risikoen og øker trivselen.
- 2. Ta med nødvendig utstyr**
Utstyret må holdes i orden og være lett tilgjengelig.
- 3. Respekter vær og farvann**
Båten må bare benyttes under egnede forhold.
- 4. Følg sjøveisreglene**
Bestemmelsene om vikeplikt, hastighet og lanterneføring må overholdes.
- 5. Bruk redningsvest eller flyteplagg**
Det er påbudt med godkjent flyteutstyr til alle om bord. Når båten er i fart og du oppholder deg utendørs, skal du alltid ha på flyteutstyr ombord i fritidsbåter under 8 m.
- 6. Vær uthvilt og edru**
Promillegrensen er 0,8 når du fører båt under 15 meter.
- 7. Vis hensyn**
Sikkerhet, miljø og trivsel er et felles ansvar.



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

Dødsulykke med kompaktlaster på lastefartøy:

Alle sikkerhetsfunksjoner var frakoblet

Alle sikkerhetsfunksjoner som kunne forhindre dødsulykken, var frakoblet da en matros om bord i fraktefartøyet Mercator mistet livet under arbeid med en kompaktlaster i november 2018.

BJARTE AMBLE

Journalist, Navigare

Statens havarikommisjon for transport (SHT) peker i sin ulykkesrapport på en rekke kritikkverdige forhold som resulterte i den fatale utgangen da Mercator losset sand i Drammen mandag 12. november.

Matrosen var i ferd med å reparere en kompaktlaster da han mest sannsynlig ble klemt mellom skuffen og førerhuset. Det var flere kritikkverdige forhold: Alle sikkerhetsfunksjoner var frakoblet, selskapet hadde ikke risikovurdert arbeidet, og det var ingen prosedyrer for sikker bruk, vedlikehold og kontroll av maskinen. Undersøkelsen til SHT har vist at risikoen for at det kunne skje en ulykke med kompaktlasteren, var høy.

Kompaktlasteren brukes til å samle sammen restene av sand i lasterommet, slik at fartøyets gravemaskin lettere kan løfte lasten i land. Begge maskinene tilhørte fartøyet og ble betjent av mannskapet om bord.

HENDELSESFORLØPET

Mercator ankom Drammen kvelden før, og matrosen som vanligvis brukte kompaktlasteren, fikk beskjed om at en bolt i bærearman til skuffen hadde løsnet. Det ble bestemt at denne måtte repareres.

Matrosen satte i den nye sikringsbolten og reparerte skuffa til lasteren før maskinen ble tatt i bruk om morgenen. Men etter to til tre timers arbeid i lasterommet løsnet bolten igjen. Matrosen

ba da maskinsjefen om å hente en hammer. Da maskinsjefen var på veg tilbake, så han fra hoveddekket at matrosen arbeidet med kompaktlasteren i lasterommet. Men da han selv kom ned i lasterommet, fant han matrosen mellom skuffen og maskinen, alvorlig skadet. Han var i live, men klarte ikke å snakke. Bare pekte på brystet. Motoren på kompaktlasteren var i gang.

AMK ble umiddelbart varslet, og matrosen fikk akuttmedisinsk behandling før han ble fraktet videre til sykehuset. Noen timer senere ble han erklært omkommet. Obduksjonsrapporten konkluderte med at mannen døde som følge av klemskader.

SIKKERHETSFUNKSJONER

Kompaktlasteren hadde flere sikkerhetsfunksjoner for å forhindre ulykker. I brukermanualen er det beskrevet at lasteren blant annet var utstyrt med en mekanisk parkbrems som hindrer framdrift når maskinen er i gang. Ved reparasjon av løftearmene eller skuffen skal støtte for løftearmene benyttes.

Maskinen hadde også en sikkerhetsbøyle for å forhindre bruk av løftearmene og skuffen med pedalene uten en fører i setet. Den skal i tillegg ha en sensor i setet (setebryter) som stopper motoren dersom føreren forlater seteplassen.

Alle disse sikkerhetsfunksjonene er krav som maskinprodusenten må oppfylle for å kunne CE-merke maskinen og dermed



omsette den på det europeiske markedet. Og selv om maskinen ble brukt om bord i et fartøy underlagt et annet regelverk, må maskinen oppfylle de nevnte sikkerhetskravene.

SANNSYNLIG ÅRSAK

I sin analyse av ulykken peker SHT på at ingen andre fra mannskapet var til stede da matrosen monterte den nye sikringsbolten om morgenen, selv om dette var en reparasjon som ikke var utført om bord tidligere. Det ble ikke gjennomført en risikovurdering før arbeidet begynte, og



SANDFRAKT: Lasteskipet Mercator eies av Stabben Shipping AS på Os i Hordaland, og fartøyet losset sand i Drammen da ulykken skjedde. Her på veg gjennom Karmsundet.

FOTO: BJARTE AMBLE

det var heller ingen om bord som vurderte at risikoen ved reparasjonen kunne være høy, både på grunn av manglende kunnskap om sikkerhetsfunksjonene på lasteren og manglende kjennskap til hvilke farer som kunne oppstå under arbeidet.

Havarikommisjonen har ikke noe svar på hvorfor det på nytt oppsto problemer med sikringsbolten, men antyder at den kan ha sklidd ut fordi den ikke var tilstrekkelig festet første gangen.

Kommisjonen kan ikke med sikkerhet si hva som gikk galt under den andre reparasjonen, men tror at matrosen sto mellom skuffen og førerhuset med maskinen i gang for å slå fast bolten. Sannsynligvis har matrosen prøvd å bevege løftearmene til maskinen ved å bøye seg inn i førerhuset og justere pedalene med hendene. Han kunne da slå på plass bolten med den andre hånden når hullene til bolten var på linje. Men

styrefunksjonene på kompaktlasterenes pedaler er sensitive, og matrosen har sannsynligvis brukt for mye kraft på pedalen, slik at skuffen ukontrollert trakk seg sammen mot førerhuset, og matrosen kom i klem. Matrosen klarte å frigjøre seg fra klemsituasjonen, mest sannsynlig ved å styre skuffen ut igjen.

STORE MANGLER

Kompaktlasteren var av merket Mustang

2044 og 2005-modell. Den fulgte med på kjøpet da Stabben Shipping AS kjøpte skipet i mai 2018 av Sama Shipping & Management AS. Kapteinen opplyste at han ikke var kjent med at det var noen problemer med maskinen.

Etter ulykken ble lasteren undersøkt av et maskinfirma, med SHT og politiet til stede. Det fantes ingen servicehistorikk. Undersøkelsen viste at maskinen manglet brukerhåndbok, og at det manglet dokumentasjon på gjennomførte periodiske kontroller. Det ble også påvist en rekke andre mangler, som sprekke i innfesting på skuffen, sprekke i skuffen, oljelekkasje på skuffesyndleren og løs førerhytte.

I tillegg var samtlige sikkerhetsfunksjoner ute av drift. Parkbremsen var frakoblet, sikkerhetsbøylen var frakoblet, setebryteren var frakoblet, løftearmstøttene var fjernet og setebeltet fungerte ikke. Konklusjonen var at kompaktlasteren ikke kunne tas i bruk før samtlige mangler var utbedret.

ETTER ULYKKEN

Havarikommisjonen har fått opplyst at rederiet etter ulykken har kjøpt en ny kompaktlastere. Karmøy Skipsconsult Management AS, som var ansvarlig for fartøyets sikkerhetssystem med oppfølging

av ISM-koden, opplyser at de ikke hadde prosedyrer for bruk eller vedlikehold av kompaktlasteren før ulykken. Det var opp til mannskapet å avgjøre om de skulle reparere maskinen selv, eller om de skulle bruke eksterne reparatører. Kapteinen har opplyst at det ble gitt praktisk opplæring i bruk av kompaktlasteren om bord, og at det hang et oppslag i messen på hvordan den skulle benyttes.

Etter ulykken har Karmøy Skipsconsult Management gjennomført en risikovurdering for bruk av kompaktlastere ved laste- og losseoperasjoner. De har også etablert en mer detaljert vedlikeholdsprosedyre og utarbeidet en brukerinstruks til mannskapet.

REGELVERKET

Sjøfartsdirektoratet har opplyst til SHT at det ikke er noen spesifikke lovkrav til kompaktlastere eller tilsvarende maskiner som blir benyttet om bord på fartøy. Derfor er ikke dette noe inspektorene ser på under tilsyn.

Den eneste reguleringen finnes i forskrift av 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø mv. på skip. Her stilles det blant annet krav om risikovurdering for å avdekke farer om bord, om forebyggende tiltak og om nødvendig informasjon om

sikkerhets- og helseisiko om bord. I forskriftens § 9-3 heter det:

Når maskineri eller innretning er stanset for ettersyn eller reparasjon mv., skal det sikres mot utilsiktet igangsettelse.

Derimot stiller forskrifter til arbeidsmiljøloven detaljerte krav til rutiner for kontroll og vedlikehold av blant annet arbeidsmaskiner og kompaktlastere, men denne loven har kun virkeområde for landbaserte virksomheter og ikke for fartøyer.

Sjøfartsdirektoratets regelverk for mobile arbeidsmaskiner er ikke like detaljert som regelverket for tilsvarende maskiner i landbasert virksomhet.

Havarikommisjonen mener at et presist regelverk med spesifikke krav til vedlikehold, tilsyn og sertifisering av maskinene også bør utarbeides for maskiner som benyttes om bord på fartøy. Kommisjonen tilrår derfor Sjøfartsdirektoratet å utarbeide regelverk som sikrer at maskiner som produseres, vedlikeholdes og brukes innen sjøfart, ivaretar arbeidstakeres sikkerhet ved bruk.

fakta:

SIKKERHETSTILRÅDING

Undersøkelsen av denne sjøulykken har avdekket et område hvor havarikomisjonen anser det som nødvendig å fremme sikkerhetstilrådingen som har til formål å forbedre sjøsikkerheten.

Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2019/02T

12. november 2018 ble en matros utsatt for en fatal arbeidsulykke om bord på skipet Mercator. Ulykken skjedde under reparasjon av en kompaktlastere. Alle sikkerhetsfunksjoner på kompaktlasteren var frakoblet, og selskapet manglet prosedyrer for bruk og vedlikehold av maskinen. Undersøkelsen har vist at ulykkesrisikoen maskinen utgjorde var høy, og at det er mangelfullt regelverk for mobilt arbeidsutstyr om bord på fartøy.

Statens havarikomisjon for transport tilrår Sjøfartsdirektoratet å utarbeide regelverk om krav til bruk, vedlikehold og kontroll av mobilt arbeidsutstyr om bord på fartøy for å ivareta arbeidstakeres sikkerhet.



KOMPAKTLASTEREN: Matrosen var i ferd med å reparere denne kompaktlasteren da han ble klemt mellom skuffen og styrehuset. Det finnes i dag ikke et presist regelverk for bruk av slike lastere om bord på skip. Sjøfartsdirektoratet er nå blitt oppfordret til å utarbeide et slikt regelverk.

FOTO: SHT

Grønn skipsfart

I sommer slapp regjeringen sin handlingsplan for grønn skipsfart som ble lansert i juni. Målet er å halvere utslippene fra sjøfart og fiske innen 2030.

– Norge er ledende i verden på grønn skipsfart. I handlingsplanen for grønn skipsfart forsterker vi tiltakene for å få ned utslippene fra hurtigbåter og ferger, cruiseskip, lasteskip, offshorefartøy, oppdrett, fiske og fritidsbåter. Vi må handle mye raskere for å halvere utslippene innen 2030, sier klima- og miljøminister Ola Elvestuen.

SENTRALE FORSLAG:

- Arbeide videre med økonomiske støtteordninger til fylkeskommuner som stiller krav om lav- og nullutslippsløsninger i hurtigbåtanbud. Det skal også tas hensyn til kostnadsøkninger som følger av at fylkeskommunene har stilt krav om lav- og nullutslippsløsninger for ferge- og hurtigbåtsamband i revisjoner av inntektssystemet for fylkeskommunene.
- Stimulere til økt etterspørsel etter grønne transportløsninger til sjøs. Regjeringen vil invitere næringen til å drøfte en mulig intensjonsavtale om miljøvennlig flåtefornyelse for lasteskip.
- Vurdere krav om null- og lavutslippsløsninger for nye driftsfartøy i oljenæringen og for servicefartøy i havbruksnæringen.
- Mål om utslippsfrie havner der det ligger til rette for det innen 2030.
- Vurdere å etablere en miljøfordelsordning for null- og lavutslippsskip i norske registre (NIS og NOR).



PÅ BROEN: Olje- og energiminister Kjell-Børge Freiberg, statsminister Erna Solberg og klima- og miljøminister Ola Elvestuen inntok broen på Nesoddfjerja da planen ble lagt fram. Foto: Vidar Ruud / NTB scanpix

STØTTEORDNINGER

I tillegg til tiltakene innenfor de ulike fartøyskategoriene er det allerede innført en rekke virkemidler som er relevante for alle fartøy. Enova, Innovasjon Norge, Norges Forskningsråd og NOx-fondet støtter utvikling av ny teknologi og utbygging av nødvendig infrastruktur.

Siden 2015 har Enova tildelt over 1,6 mrd. til skipsprosjekter hvorav 1,5 mrd. har omfattet fartøy med batteri og ladeanlegg for lav- eller nullutslippsfartøy som benytter batteriteknologi. Enova har støttet fartøy og prosjekter i de fleste segmenter av maritim transport. I tillegg har Enova bidratt til en konkurransebasert utbygging av landstrøm i norske havner med om lag 500 mill. kroner innenfor den samme perioden.

CO₂-avgift, redusert elavgift og miljødifferensierte havnevederlag gjør også de grønne løsningene mer lønnsomme.

VURDERER NYE KRAV

– Energinasjonen Norge er med på å bygge framtidens grønne skipsfart. Næringen er i gang med å ta i bruk forsyningsfartøy med løsninger som reduserer utslippene. Dette er løsninger som bruk av naturgass som drivstoff og bruk av batteripakker. For å styrke denne utviklingen, skal vi nå vurdere om det er hensiktsmessig å innføre krav om null- og lavutslippsløsninger for nye driftsfartøy, sier olje- og energiminister Kjell-Børge Freiberg.

– Vi trenger en omlegging til grønn skipsfart over hele verden for å nå temperaturmålene i Paris-avtalen og bærekraftsmålene. Vi vil styrke samarbeidet med FNs sjøfartsorganisasjon IMO om støtte til utviklingsland for å hindre havforurensing og redusere klimagassutslipp fra skip, sier utviklingsminister Dag Inge Ulstein.



Ser lyst på framtiden for fjordene

VERDENSARV: Geirangerfjorden kan ta pusten fra deg.

Foto: Per Eide

Den første cruisesesongen med nytt regelverk for verdensarvfjordene er unnagjort. Havnesjefer i fjordene har fått færre klager på røyk, men ser allerede fram til enda strengere krav i årene som kommer.

MARIT NILSEN

Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

Regelverket for skipstrafikken i Nerøyfjorden, Aurlandsfjorden, Geirangerfjorden, Sunnlyvsfjorden og Tafjorden ble skjerpet 1. januar i år. En kartlegging gjort av Sjøfartsdirektoratet i forkant konkluderte med strengere tiltak for å få ned utslippene av spesielt nitrogenoksider (NOx) og svoveloksider (SOx). Etter noen flotte vår- og sommermåned er cruisesesongen nå på hell. Og havnesjefene er skjønt enige om



Rita Berstad Maraak.

reguleringene: Utelukkende positive, viktige og fornuftige.

– Vi er kun uenige i ett punkt. Det er ikke strengt nok, sier Rita Berstad Maraak, havnesjef i Stranda kommune.

VIL HA UTVIDELSE

Hun mener det er en nasjonal sak å ta vare på de norske fjordene, og at tiltakene derfor bør gjelde i alle norske farvann.

– Det er viktig å unngå at god miljøpolitikk bidrar til urimelig konkurranse. Dersom reglene kun gjelder verdensarvfjordene, vil det bidra til at

utslippene forflytter seg til andre norske fjorder. Ja til tøffe tiltak, men la det gjelde for alle, understreker hun.

Cruiseturismen er svært viktig for kommunene i verdensarvfjordene – kanskje er det til og med selve bærebjelken for turistnæringen. Jostein Lange Bergset, havnesjef i Flåm, sier til Navigare at det har vært mindre visuell røyk denne sommeren, men at det er vanskelig å skille lovlig røyk fra den som ikke skulle vært sluppet ut.



Jostein Lange Bergset.

– Vi har rapportert inn de eksemplene vi har sett, men det ser heldigvis ut til at det har vært mindre utslipp av den skumle røyken denne sesongen, sier Lange Bergset.

Han legger til at årets regler er overkommelige for alle, men at de nå er mer fokusert på regelverket som kommer.

STOR INTERESSE INTERNASJONALT

Direktør i Stiftinga Geirangerfjorden Verdsarv, Katrin Blomvik, deltok nylig på en internasjonal konferanse i Alaska for alle marine verdensområder på kloden i regi av UNESCO.

– Vi er fra oss av begeistring over å se den store interessen som finnes for norsk forvaltning for verdensarvfjordene, sier hun. I dag finnes det 50 marine vernede verdensområder på verdensarvlista, og Vestnorsk fjordlandskap er et av disse områdene.

– «The Crown Jewels of the Seas» kaller UNESCO våre flotte fjorder. Det er forventet at disse områdene skal representere det ypperste innen marin forvaltning på kloden. Dette er for å



Katrin Blomvik

kunne bevare de universelle verdiene for kommende generasjoner og på den måten danne en modell for andre marine vernede områder, sier hun. Fra 1. januar 2020 skjerpes NOx-kravene. Det strenge regelverket setter norsk forvaltning på det internasjonale kartet og blir lagt merke til.

– Vi har fått færre klager fra lokalbefolkningen og besøkende knyttet til forurensingen fra cruiseskipene denne sommeren. Vi forventer at dette vil bedre seg over tid, i tråd med den gradvise innskjerpingen, sier Blomvik.

REDERIENE SPILLER PÅ LAG

Mange har spådd dystre utsikter for cruisenæringen i Norge nå som regelverket innskrenkes, men daglig leder i Nærøyfjorden verdensarvpark, Erling Oppheim, er ikke redd for at de dropper Norge og våre vakre fjorder som turistmål.

– Tvert imot, rederiene spiller på lag da. Erfaring fra samarbeidet i Alaska viser



Erling Oppheim

at det er fullt mulig å legge lista høyt. Vi vil invitere til flere samarbeidsmøter med cruiseaktørene om hvordan de kan bidra, og der har vi hatt god dialog hvor vi fremmer klima, miljø og bærekraftig utvikling av områdene, sier Oppheim. På lik linje med havnesjefen i Flåm, har Oppheim også meldt inn synlig røyk fra skip denne sommeren. Nå ser han fram mot 2026.

– Det blir spennende tider. Den norske verdensarven skal være et fyrårn, og vi skal gjøre ord til handling, understreker han.

VIL KOMME KANSELLERINGER

Bjørn Pedersen, avdelingsdirektør for regelverk og internasjonalt arbeid i Sjøfartsdirektoratet, er klar på at flere skip vil slite med å oppfylle kravene med det skjerpede regelverket, og at det vil komme kanselleringer. Konsekvensen er at det åpner opp for skip som kan gå lovlig inn i verdensarvfjordene.

– Andelen skip bygget før 2000 som tidligere har anløpt verdensarvfjordene, vil gå ytterligere ned, og det ser vi som en direkte konsekvens av miljøkravene. Det gledelige er at det finnes nye cruiseskip som oppfyller kravene med den beste og nyeste teknologien, og som vil anløpe allerede neste år, sier Pedersen.

STRENGERE NOX-KRAV

Regelverket vil i løpet av en femårsperiode innskrenkes gradvis for å gi cruisenæringen en mulighet til å innrette seg stadig tøffere krav. Fra 2020 innføres første krav til reduksjon av NOx utslipp. Deretter skjer det ytterligere innskjerpingen i 2022, mens det strengeste NOx kravet innføres i 2025. Da snakker vi om 80 prosent reduksjon av NOx, noe som krever gode renseanlegg eller alternativt drivstoff.

– Selv om vi allerede i år har sett forbedringer, er det i årene fremover vi vil få de store gevinstene. Vi vurderer derfor nå muligheten for å innføre strengere miljøkrav for skipsfarten i norsk farvann generelt og ikke bare i verdensarvfjordene, sier Pedersen.



Foto: Privat

Sjekka skip ved Svalbard i sommar

– Trafikkauken her oppe er stor, både når det gjeld talet på skip og på passasjerar. Difor er det veldig viktig at me er der oppe, seier inspektør Karstein Skogheim. Saman med kolleger sørga han for kontinuerlege inspeksjonar ved Svalbard i sommar.

KARI STAUTLAND
Redaktor Navigare, Sjøfartsdirektoratet

For fjerde år på rad har Sjøfartsdirektoratet sendt inspektørar nordover til Svalbard i somarmånadene. Der tar dei både hamnestatskontrollar, svovelkontrollar og uanmelde tilsyn. Dei ser også på arbeids- og levevilkår om bord på dei ulike fartøya, og gir råd og rettleiing om gjeldande regelverk.

– Ferdsele av fartøy har auka veldig, og det har også vore nokre ulykker og hendingar der oppe, som gjer at me vel å ha inspektørar på plass om sommaren. Det har også vore eit ønske frå sysselmannen at me er til stades, seier Janne Urdal Aursland, som er leiar for regionkontora i Sjøfartsdirektoratet. Inspektørane, som til vanleg jobbar ved tilsynkontora langs norskekysten, blei utstasjonerte på Svalbard i to veker kvar. Dei hadde base i Longyearbyen, der dagen normalt startar med ein runde i hamna.

MYKJE Å SETJA FINGEREN PÅ

Årets sommarkampanje enda med 76 utførte tilsyn, samt ei rekke oppfølgingsrundar.

– Det blei utstedt ein del pålegg, særleg knytta til dette med mindre fartøy med opp til 12 passasjerar, seier Karstein Skogheim. Dette er tredje sesongen med sommarjobb på Svalbard for inspektøren, som normalt er stasjonert i Svolvær. Både han og kollega Roger Karlsen meiner å sjå ein effekt av inspeksjonane.

– Berre det at me er synlege der oppe har ein nytteeffekt. No veit dei at me kjem, og eg synest eg såg ei klar forbetring frå i fjor, særleg på fartøya som går under 12 passasjers-forskrifta, seier Karlsen, som har hatt sommarjobb på Svalbard for andre gong. I år har Sjøfartsdirektoratet ei eiga sjekklister på årets fokusområde, miljøet. Her var det ein del å setta fingeren på under tilsyna ved Svalbard.

– Dette er eit sårbart område, og det er svært viktig at ein tek omsyn til miljøet. Dessverre blei det ein del pålegg knytt til utslepp og behandling av



Foto: Privat

spillolje, lensevatn, kloakk og avfall, seier Karlsen.

STRANDRYDDING

For Karstein Skogheim baud årets sommarjobb også på nye opplevingar. Han blei invitert av Sysselmannen til å delta på ein såkalla turistinspeksjons-seglas med Sysselmannen sitt tenestefartøy, Polarsyssel. Målet var å inspisera ilandsettinga av turistar frå passasjerskip i området. Seglasen starta i Magdalenestredet og var innom Sjuøyane, før ein fekk tatt ein kikk på Northguider som framleis står på grunn i Hinlopenstredet.

Det blei også lagt inn ein strandryddeaksjon på ei strand ved Moffen, som er kjend for å vera landingsplass for store mengder søppel.

– Det var det enormt med søppel, eg vil anta at vi plukka eit par kubikk berre på eit par timar. Det var ganske



Foto: Privat

sjokkerande, seier Skogheim. Ved Moffen fekk han også studera ein kvalross på nært hald.

– Etter ryddinga tok me eit særdeles

oppfriskande bad. Det vekte interessa til ein kvalross som ville vera med på leiken. Den kom ganske nære, så då var det kjapt opp igjen for vår del, ler han.

Skjerper kravene for passasjerskip

Regjeringen innfører nye regler for passasjerskip ved Svalbard. Målet er å øke sikkerheten.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

– Regjeringen vil arbeide for bærekraftig aktivitet på og ved Svalbard. Vi vil styrke sikkerheten knyttet til den økte skipsaktiviteten i nord. Det er derfor viktig at vi nå får på plass nye krav til passasjerskip som seiler ved Svalbard. Reglene skal hindre ulykker og redusere konsekvensene av eventuelle ulykker i dette avsideliggende og sårbare området, sier næringsminister Torbjørn Røe Isaksen.

MANGE HENSYN Å TA

Den nye forskriften gjelder territorialfarvannet ved Svalbard og skal sørge for at alle passasjerskip er bygget, utrustet og driftet på en måte som gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier på Svalbard. Dette gjelder både norske og utenlandske skip.

Forskriften kan innebære ombygginger og tilpasninger for skip som ikke har internasjonale sertifikater (SOLAS). For disse skipene er det lagt opp til en overgangsordning på fem år som gir rederiene mulighet til å planlegge innfasingen av nye regler og eventuelt fordele kostnader over flere år.

– Det er mange hensyn å ta når det gjelder regulering av skipsfart på Svalbard. For oss står skipssikkerheten i høysetet, sier fungerende sjøfartsdirektør Lars Alvestad.

DIALOG MED NÆRINGEN

Sjøfartsdirektoratet har gjennom regelverksarbeidet vært i dialog med næringen, og særlig med The Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO). Det er også avholdt dialogmøter både i Oslo og på Svalbard i forkant av høringen. Dette bidro til mange viktige innspill som igjen førte til justeringer av forslaget. Samtidig har direktoratet hatt god dialog med Kystvakten og

Tall fra Sysselmannen viser at skipstrafikken og passasjertallene på Svalbard har økt betraktelig fra 2008 til 2018:

2008:	28 oversjøiske cruiseskip	Totalt antall passasjerer fraktet: 28 697
	24 ekspedisjonscruiseskip	Totalt antall passasjerer fraktet: 10 040
2018:	15 oversjøiske cruiseskip	Totalt antall passasjerer fraktet: 45 900
	59 ekspedisjonscruiseskip	Totalt antall passasjerer fraktet: 21 000



OMFATTENDE: Den nye forskriften gjelder territorialfarvannet ved Svalbard og gjelder både norske og utenlandske skip.

FOTO: Sjøfartsdirektoratet

ved Svalbard

Sysselmannen på Svalbard som har bidratt med tilbakemeldinger på bredere basis.

– Direktoratet opplever at både næringen og offentlige instanser har vært konstruktive og har forståelse for sikkerhetsnivået som er lagt til grunn i den nye forskriften, sier Alvestad.

BAKGRUNN

Frem til nå har krav til passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard vært beskrevet i et veiledningsrundskriv, RSV 01-2017. Rederiene har kunnet føre passasjerer på Svalbard med ulike sertifikater og ulik sikkerhetsstandard.

Dette rundskrivet erstattes nå av det nye regelverket.

Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) har tidligere vedtatt særskilte regler tilpasset de spesielle forholdene i polare farvann. Polarkoden, som trådte i kraft 1. januar 2017, gir globalt bindende regler for skip i internasjonal fart som skal ferdes i polare farvann. Det internasjonale fokuset har gitt en ekstra oppfordring til å se på regler for passasjerskip i vårt polare farvann.

POLARKODEN

Svalbard ligger innenfor det geografiske innslagspunktet for Polarkoden, og de

hensyn som ligger bak innføringen av Polarkoden, gjør seg etter regjeringens vurdering gjeldende også for skip som opererer på Svalbard. Sjøfartsdirektoratet har på bakgrunn av dette vurdert behovet for å innføre Polarkodens krav også for disse skipene.

For skip på Svalbard som har sikkerhets sertifikat for passasjerskip etter Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS), vil den nye forskriften få begrenset eller liten økonomisk betydning. Disse skipene har allerede krav om å følge Polarkoden. Endringene for disse vil i hovedsak være operasjonelle.

Fjerning

Visste du at ...



... Fjord1 har om lag **120 opplæringsstillinger** i løpet av eit år i kortare eller lengre periodar
... **kompetanseområdene** våre spenner frå miljøteknologi, forretningsutvikling, HR og IKT til strategi, catering og økonomi/finans

... Fjord1 er **det største ferjearlaget i Norge** med om lag 1200 tilsette over store delar av landet



... vi tilbyr **spennende traineestillingar**



... vi har omlag **60 lærligar** i både motormann- og matrosfaget, fordelt på våre fartøy



VI JAKTAR PÅ NY KOMPETANSE

Gode arbeidsmiljø, personleg utvikling og engasjerte leiurar kjenneteiknar arbeidskvardagen i Fjord1.

Selskapet er det leiande ferjeselskapet i Norge, men vi har også aktivitet knytt til hurtigbåt, catering og reiseliv.

Fjord1 er eit innovativt selskap med store ambisjonar, og vi er stadig på jakt etter ny kompetanse innan ulike fagområde! Sjå ledige stillingar på **fjord1.no**



Følg oss på Facebook og Instagram



... Fjord1 er leiande innan **det grønne skiftet** i ferjenæringa

Fjord1

VÅRE VERDIAR:
STOLTE • OPNE OG ÆRLEGE • PÅLITELEGE • GODT HUMØR • TEAMÅND • LØNSAME

www.fjord1.no

Bidrar til det grønne skiftet

Massterly har som mål å drive frem konkurransedyktige nullutslippsløsninger ved å flytte godstrafikken fra land til vann.

MARIT NILSEN

Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

Under Norshipping-uka i Lillestrøm inviterte Sjøfartsdirektoratet til korte gjesteforedrag kalt «Food for thought». En av foredragsholderne var Pia Meling, Vice President Sales & Marketing, i Massterly. Der kunne hun fortelle at de har som hovedmål å bidra til det grønne skiftet ved å flytte godstransport fra vei til sjø.

BATTERIDRIFT I NØRSKIPSFART

Firmaet ble etablert i 2018 og er eid 50 prosent av Kongsberg Maritime og 50 prosent av Wilhelmsen. Eierne bidrar med kompetanse innen automasjon og digitalisering, samt shipping og logistikk.

– Med dagens teknologi og driftskostnader er skipstransport på kortere strekninger dyrt og lite fleksibelt sammenlignet med lastebiler. Men ved bruk av autonomi vil en oppnå lavere driftskostnader ettersom deler eller hele bemanningen kan flyttes til land og håndtere flere skip samtidig. Da kan vi konkurrere med lastebil på kortere strekninger og vi kan skape en ny vekstnæring for maritim sektor, sier hun.

SER MULIGHETER

For nærskipfart er 100 prosent batteridrift mulig og skipene vil i stor grad være utslippsfrie. Andre positive bivirkninger



NOR-SHIPPING: Pia Meling i samtale med Tone Olsen Risnes og Vidar A. T. Thorsen i Sjøfartsdirektoratet.

Foto: Sjøfartsdirektoratet

kan være reduserte køer på veiene, mindre forsinkelser, færre ulykker og uforutsette logistikkproblemer. I tillegg vil det bli mindre forurensing i og rundt de store byene ifølge, Meling.

–Sjøen som infrastruktur er også gratis og vedlikeholdsfri, i motsetning til veier, broer og tunneler, sier hun.

BYGGER LANDKONTROLLSENTER

Massterly bygger for tiden et landkontrollsenster på sitt hovedkontor hos Wilhelmsen på Lysaker. Der skal fremtidens autonome skip driftes og overvåkes. Foreløpig finnes det ingen autonome skip i kommersiell drift, selv om teknologien er godt testet med ulike pilotprosjekter i testområder i Norge. Det første blir etter alt å dømme Yara Birkeland, som skal stå klart i 2020.

Skipet designes til å ha en full situasjonsforståelse og kunne navigere trygt langs en fast rute på egenhånd, mens

et team på landkontrollsensteret overvåker skipet og kan gripe inn ved behov.

FÅR OPPMERKSOMHET

Containerskipet skal etter planen seile helt autonomt, altså uten mannskap, innen 2022.

– Samarbeidet med Sjøfartsdirektoratet i forhold til drift av autonome skip har vært meget godt. Norge leder an i et marked som ikke finnes ennå, og viser stor vilje til å lykkes med prosjektene. Det trekker oppmerksomhet langt utenfor Norges grenser, sier Meling. Samtidig legges det et stort press på alle involverte om å levere innenfor en fornuftig tids- og kostnadsplan.

– Sikkerheten rundt ubemannede skip blir svært godt ivarettatt i de løsningene vi jobber med. Det er avgjørende at vi oppnår tillit i samfunnet for at risikoen for skader på mennesker, materiell og miljø er like lave, eller lavere, enn for eksisterende skip. Vi ser fram til å få vist dette i praksis, sier hun.

LESS WEIGHT IS MORE EFFICIENCY

Our lightweight products and professional involvement ensures improved business performance. See all the benefits on www.weber-marine.com



QUALITY ASSURED DESIGN
SAFE AND EFFICIENT INSTALLATION
OPTIMAL OPERATIONS





Namn: Anne Netland
Yrke: Ambulerende sjømannsprest
Alder: 50
Bur: Visnes
Sivilstatus: Gift og tre barn

En helt vanlig dag på jobben

Ingen ville sitte på den avdødes plass i byssa – langt ifra overta hans lugar. Å gå på kjøla der liket hadde ligget, var utenkelig.

MARIT NILSEN

Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

Det kunne vært introen til en hvilken som helst kriminalroman, men setningene over tilhører et innblikk i livet til ambulerende sjømannsprest Anne Netland. I alle fall den dagen. En filippinsk sjømann omkom mens han var på jobb om bord i en norsk båt. Det skulle vise seg å by på utfordringer litt utenom det vanlige.

– Mange filippinere tror på ånder og



ALLTID MED: PC, kors og prestekjole. Foto: Privat

har en forestilling om at den avdøde lever videre og ikke skal forstyrres. Det er derfor viktig at en prest renser alle rom som avdøde har brukt før en kan «gå videre».

Utfordringen ble å lage en verdig samling der både de som har denne forestillingen og de som ikke har det, ble ivarettatt, forteller Anne.

Med seg hadde hun prestekjole, bønn og en tinnskål som skulle romme det hellige vannet.

– Først og fremst var det viktig for meg å skape tillit og få dem til å forstå at jeg var der for dem, og ikke bare var opptatt av å komme meg fortrest mulig videre. En skal minnes den avdøde på en verdig måte, og det var svært viktig for meg at alle opplevde det slik, sier hun.

INGEN «FORESTILLING»

Sjømannspresten understreker at hun selv



FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

ikke deler en slik åndetro, men at hun likevel følte seg komfortabel med å be for vannet til en slik renselsesprosess. Og som prest er hun opptatt av å gjøre det hun selv tror på, ikke lage en «forestilling».

– Vi ber jo for dåpsvannet når et barn skal døpes, og likeledes følte jeg da det var innafor å be for dette vannet og anledningen det skulle brukes til, forklarer hun.

Selv om det er «litt utenfor det hun tenker selv», var det viktig for Anne å vise at kirken tar folks frykt på alvor.

– Dette var helt reelt for dem, og da tilkaller vi han som er sterkere enn alle onde krefter til sammen, sier hun.

Seremonien ble avsluttet med at alle om bord fikk hvert sitt lys, tente det, satte det fra seg i en skål med sand og noen av mannskapet delte minner de hadde med avdøde.

– Verdig og flott, minnes Anne, som av personhensyn ikke kan vise bilder fra seansen.



LOKAL TRANSPORT: Hun benytter seg ofte av buss i stedet for taxi. – Da får en sett mye mer! Foto: Privat

FRA VISNES TIL RIO

Hun har jobbet som ambulerende sjømannsprest siden 2007. Den gang reiste hele familien på fem ned til Rio uten et snev av peiling på hva de gikk til. Før jobben ble hennes var hun overbevist om at hun ikke kom til å få den. Hun minnes at Sjømannskirken søkte en prest med lang erfaring, helst ingen barn og at en skulle «bære det hellige med seg».

– Jeg hadde jo kun noen års erfaring som prest, hadde tre små barn og det hellige hadde jeg i hovedsak som base i kirken, ler Anne.

Men jobben ble hennes, og siden har hun blitt der. Og større overgang skal du lete lenge etter. Fra idylliske Visnes på Karmøy hvor barna kunne løpe fritt og sykle til skolen på egenhånd, til høye murer i Rio og privatsjåfør som fraktet dem fra A til B.

Etter en stund fant de ut at det var bedre for barna å flytte hjem, mens Anne reiste til og fra med base på Karmøy.

– Det har vært et puslespill med barn, skole og bosted, men Sjømannskirken skal virkelig ha ros for å legge til rette og skreddersy stillingen for meg.

I BEREDSKAP

En tredjedel av året reiser Anne rundt om

i Latin-Amerika og møter nordmenn der de er. Hun er en del av beredskapen til norske rederier og Utenriksdepartementet, og har stor variasjon i arbeidet.

– Skjer det noe, hiver jeg meg på kalosjene og er på plass så snart jeg kan. Ellers er jeg blitt såpass varm i trøya at jeg inviterer meg selv til de arrangementene hvor nordmenn samles. Du kan si jeg jobber etter blodhund-prinsippet, snuser meg fram til Ola og Kari Nordmann, smiler hun.

Anne besøker nordmenn om bord i norske båter og på studiesteder. Å være samtalepartner for de som sitter i fengsel er også en del av jobben. Den ene dagen deler hun ut vafler med syltetøy og brunost til studenter, den neste handler hun toalett-papir, tannbørste og medisiner til en som sitter i fengsel. Å døpe en ny verdensborger om bord i en fiskebåt med utsikt over Mar del Plata i Uruguay har også skjedd.

– Nå skal det sies at det hører til sjeldenhetene at jeg holder dåp, men det var altså så fint. Attpåtil fikk han navnet «Normann», minnes hun med et varmt blikk.

VENTIL

Som sjømannsprest er hun opptatt av brobygging, og å respektere at alle har

ulike innfallsvinkler til livet. For norske sjømenn på jobb er det avstanden til de der hjemme som ofte blir tema når hun kommer på besøk. En mann betrodde en gang at sønnen hadde tatt livet sitt mens han var offshore. Spørsmålene som gikk gjennom hodet hans dreide seg selvsagt om «hvis, dersom, hvorfor, hvordan, hva om»...

– I slike situasjoner blir det viktigste å lytte. La folk få tømme seg. Et relevant spørsmål kan være: Hva ville du sagt til en arbeidskamerat som hadde opplevd det samme? Ville du gnidd inn den dårlige samvittigheten, og bekreftet ham som en dårlig far? De fleste ville nok ikke det, og da blir utfordringen å greie å fortelle det samme til seg selv som en ville sagt til andre i en lignende situasjon.

For folk flest bærer med seg det meste – også på jobb. Samtalen en ikke rakk å ha, krangelen en skulle hatt ugjort og unnskyldningen en kanskje burde gitt. Når man ser slike tanker i et sikkerhetsperspektiv, hvor mennesker er på jobb for å utføre komplekse operasjoner med store maskiner, da er det best at hodet spiller på lag.

– Går det galt da, kan det stå om liv. Mange trenger å få lettet på trykket, og da hjelper det hvis kollegaer kan være en ventil for hverandre. En sjømann om bord i en lastebåt sa det så fint: «Bare ved å være her, påvirker du oss til å ha de vanskelige samtale». Det var en utrolig fin tilbakemelding å få.



DÅP PÅ FISKEBÅT: Lille Normann fikk sitt navn om bord i en fiskebåt utenfor Uruguay.

Foto: Privat

– Kravene skulle

Fisker Øyvind Berg ønsker fartøysinstruksen for fiskefartøy velkommen. – Det handler om sikkerheten vår, sier han.

MARIT NILSEN

Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

Finmarkingen fra Gamvik kjøpte sin 31 fot store sjark «Jørgen» i 2017. Fiskebåten fra 1981 hadde aldri tidligere vært sertifisert, og Berg var derfor ikke i tvil om at han skulle få den sjekket. Da godkjente foretak hadde hatt kontroll på den ble det tydelig at alt av det elektriske anlegget måtte skiftes.

– Nå er ikke jeg en som skrur eller mekker selv, men at det sto så dårlig til hadde jeg ikke trodd på forhånd. Et under at det ikke har tatt fyr! Men, koste hva det koste vil, det handler om sikkerheten vår, sier han.

Berg har to sønner som også bruker båten, og det skulle bare mangle at alt var på stell. Han erkjenner at det selvsagt var kostbart å skifte alt av det elektriske, men da trenger han ikke lure på om alt er i orden når han eller sønnene drar på fiske.

TRÅLER INFORMASJON

Han ser fortsatt på seg selv som en fersking i gamet, og han har derfor trålt både Fiskeri- og Sjøfartsdirektoratet sine nettsider for informasjon. Og han er klar på én ting:

– Informasjonen kommer ikke til deg. Du må finne den selv, slår han fast.

I tillegg til å søke opp regelverk og fartøysinstruks selv, har han også rådspurt andre fiskekollegaer, men det er langt fra alle som er like positive til fartøysinstruks som han selv. Særlig eldre fiskere tar litt lett på sikkerheten mener han.

– De ser gjerne kun på det som en utgift, men de om det. Jeg er for fartøysinstruks, og jeg kan til og med strekke meg så langt at jeg mener det burde være et krav om å være minimum to i båten. Når ulykker skjer er det dessverre for sent dersom man er i båten alene, understreker han.

Berg opplevde kontrollen som god, men at det var en del jobb med å fylle ut skjemaet.

– En forstår jo regler og informasjon etter hvert som en begynner å lese, men det er utrolig viktig å sette seg godt inn i det. Og en må også ha i tankene at det er forskjell på kravene rundt fjordfiske versus kystfiske.

563 HAR IKKE STARTET PROSESSEN

Tall fra Godkjente foretak viser at for fartøy som skal sertifiseres innen 1. januar 2020 er det 308 fartøy, som har fått fartøysinstruks, mens det er 181 fartøy som er i prosess. Statistikk fra Fiskeri- og

vært på plass for lenge siden



Bevisst: Fiskeskipper Oyvind Berg tenker sikkerhet først.

Foto: Oddbjørn Hansen

Sjøfartsdirektoratets database viser at det er 563 fartøy som ennå ikke har startet prosessen med sertifisering.

Krav til godkjente stabilitetsregninger gjelder for alle fartsområder, men frist for godkjenning avhenger av fartøyets byggeår og lengde. Dersom båteier ikke rekker å skaffe seg fartøysinstruksen før den fastsatte fristen, kan ikke fartøyet benyttes.

– Fristen er absolutt. Dette har vært kjent siden 2013, og målet er å få ned antall ulykker i Norges farligste yrke, sier underdirektør Arild Lie i Sjøfartsdirektoratet.

Han oppfordrer samtidig fiskere til å gå sammen for å spare reiseutgifter for kontrollørene.

– Kontrollselskapene har fått tydelig beskjed om

at de skal fordele reiseutgitene når flere fartøy kontrolleres på samme reise, legger han til.

Tidspunkt for kontroll av fartstøy med største lengde fra 8 til 10.67

	Bygget etter 1.7.2014	Bygget i perioden 1.1.1998 til 1.7.2014	Bygget i perioden 1.1.1992 til 31.12.1997	Bygget i perioden 1.1.1983 til 31.12.1991	Bygget i perioden 1.1.1970 til 31.12.1982	Bygget før 1970
Fartsområde						
Bankfiske	Før fart	1.1.2016	1.1.2016	1.1.2016	1.1.2016	1.1.2016
Kystfiske	Før fart	1.1.2016	1.1.2017	1.1.2019	1.1.2019	1.1.2019
Fjordfiske	Før fart	1.1.2016	1.1.2017	1.1.2019	1.1.2020	1.1.2021

Stadig fleire «grøne» nybygg

Gode tider fører til mange nybygg i fiskeflåten. Fiskefartøyavdelinga i Sjøfartsdirektoratet har knapt sett travlere år enn 2019. – Stadig fleire vel å satsa på ny teknologi og miljøvennlege løysingar, seier Arild Lie.

KARI STAUTLAND
Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

For 2019 har Underavdeling fiskefartøy fått melding om 26 planlagte nybygg i tillegg til 24 ombyggingar (dette talet er venta å auka til rundt 40), og det er allereie meldt inn 13 nybygg for 2020. Til samanlikning var talet på nybyggregistreringar i 2018 nede på 11.

– På det meste hadde me 36 nybygg i prosess, og det tikkar stadig inn nye prosjekt, seier fungerande underdirektør for fiskefartøy, Arild Lie. Han fortel om ei stor fornying av den norske fiskeflåten.

– Næringa brukar dei gode tidene til å investera i fartøy. Den norske fiskeflåten er moderne samanlikna med andre land. Mitt inntrykk er at mange av fiskarane er genuint opptekne av å finna

miljøvennlege løysingar. Stadig fleire av prosjekta som kjem inn har hybridløysingar, særleg dei fartøya som er designa i Noreg, seier Lie.

HYBRIDLØYSINGAR

Blant desse finn me Libas, som er under bygging i Tyrkia for Sotra-reiarlaget Liegruppen. Det 86 meter lange og 17,8 meter breie fartøyet er ein kombinert ringnotsnurpar og trålar, og blir den første fiskebåten med gass -og batteridrift. Nye Libas er designa av Salt Ship Design på Stord, som har designa og prosjektert 11 fiskefartøy sidan oppstarten i 2012. I september kom meldinga om at dei også har teikna ein ny kombinert ringnotsnurpar/trålar i same storleik for Teige Rederi i Herøy. Fartøyet, som får namnet Sunny Lady, har

eit framtidsretta design som skal møta framtidens krav til utslepp og klima.

– Sunny Lady vil bli bygd med fokus på effektivitet og miljøtenking. Det nye fiskefartøyet blir optimalisert slik at drifta blir så energieffektiv som mogeleg, blant anna med ein 350 kubikkmeter LNG-tank i kombinasjon med diesel og ein stor batteripakke. Dette vil spare miljøet for utslepp av klimaskadeleg NOx. Me ønskjer å driva berekraftig hausting av fisk, og for oss er det viktig å redusere klimaavtrykket i tida framover, seier fiskebåtreiar Sigurd Teige i ei pressemelding.

HØG AKTIVITET

Det er ikkje berre i fiskenæringa mange går med byggeplanar for tida. Ved lasteskipavdelinga jobbar dei for tida med 33 byggeprosjekt, mesteparten brønnbåtar. På passasjerskipavdelinga har dei i dag 46 aktive nybygg, som skal inn i Norsk Ordinært Skipsregister når dei står klare. Desse skal alle leverast innan 2021. I tillegg er sju fartøy under bygging som skal inn i Norsk Internasjonalt Skipsregister ved levering.

– Me går ein travel haust i møte, med levering av 26 båtar for jul, fortel underdirektør Sonja Hillersøy. I tillegg har dei hatt mange byggemøter knytta til nye design og ny teknologi på passasjerskip som er venta byggemeldt fortløpande. Mellom anna skal fleire nye snøggbåtkontraktar i Sogn og Fjordane ut, med leveringsfrist i 2022.

– Elektrifisering er eit stikkord om dagen. Me har store ombyggingar på gang i alle fartøysegment der det blir installert batteri, seier Hillersøy.



BESTILT: Teige Rederi byggjer ny kombinert ringnotsnurpar og trålar, designa og utvikla av Salt Ship Design på Stord. Sunny Lady skal byggast ved Cemre-verftet i Tyrkia. ILLUSTRASJON SALT SHIP DESIGN

Sjøfartsdirektoratet lanserte Min side sjøfolk i slutten av 2017. Min side sjøfolk er en digital selvbetjeningsløsning for sjøfolk. Her kan du sjekke status på sertifikatsøknader, se kvalifikasjoner, fartstid og helseerklæringer. Vi får mange spørsmål knyttet til dette. Her kommer de mest stilte spørsmålene.

SJØFARTSDIREKTORATET SVARER



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

Sjøfartsdirektoratet kan nås på post@sdir.no og telefon **52 74 50 00**.

1. Hvorfor ser jeg ikke fartstiden min?

- Fartstid vises kun dersom den er innrapportert elektronisk fra rederiet
- Fartstid som blir sendt inn av sjøfolk som vedlegg til elektronisk søknad om sertifikat vises ikke i oversikten
- Sjøfolk kan ikke selv registrere fartstid i løsningen
- Sjøfartsdirektoratet jobber med å forenkle elektronisk innrapportering fra rederiene for å vise mer fartstid

2. Hva er status på sertifikatsøknaden min?

Her er de vanligste statusene på sertifikatsøknader:

- Under behandling. Søknaden er under saksbehandling. Du vil få beskjed dersom du trenger å gjøre noe.
- Venter tilleggsinformasjon. Søknaden din kan mangle dokumentasjon. Du vil i så fall motta et brev der vi ber om det som mangler.
- Betalt. Søknaden din er betalt og venter på saksbehandling.

3. Hvorfor kan jeg ikke se utdanningen min?

- Kun utdanninger og kurs som er godkjent etter ca 2013 vises på Min side, siden digital innmelding ble innført da.
- Du kan se kurs og utdanninger som er relevante for at vi skal kunne utstede sertifikater. Andre sertifikater, for eksempel DP-sertifikater, vises ikke.
- Er det feil i kurs og utdanninger som vises på Min side, eller du har fått godkjent kurs og utdanninger etter 2013, må du ta kontakt med utdanningsinstitusjonen

4. Jeg finner ikke et sertifikat fra Sjøfartsdirektoratet som jeg har som papirdokument. Hvor er det?

Feil i sertifikatutstedelse eller på sertifikater i våre systemer kan forekomme. Ta kontakt med Sjøfartsdirektoratet for å rette feilen

5. Kan jeg legge inn data selv?

Nei, men du kan oppdatere passfoto og signatur fra profilsiden i Min side. Disse kan også lastes opp når man fyller ut søknaden. Sist opplastede versjon gjelder.

6. Hvorfor kan ikke min fillipinske kollega logge seg på Min side?

- Løsningen er kun for norske sjøfolk som Sjøfartsdirektoratet har ansvar for å utstede sertifikater til
- Utenlandske sjøfolk har som hovedregel sertifikater fra eget hjemland, eventuelt med påtegning fra Sdir. Påtegning kan verifiseres på nettsidene

7. Må jeg fortsatt søke om sertifikat?

Vanlig søknad må sendes inn, enten fra nettsidene våre eller inne i Min side. Du må legge ved dokumentasjonen som søknadsskjemaet ber om. Sjøfartsdirektoratet jobber med digital utvikling for å forenkle søknadsprosessen.

Nye, internasjonale retningslinjer for testing av autonomi



UBEMANNET LASTEFARTØY: ASKO Sjødrone skal etter planen gå mellom Holmestrand og Moss med lastetraller.

ILLUSTRASJON: NAVAL DYNAMICS

FNs sjøfartsorganisasjon IMO har satt ned en arbeidsgruppe som skal jobbe frem et internasjonalt regelverk for autonome fartøy. I mellomtiden skal nye retningslinjer for testing av autonome løsninger i internasjonalt farvann bidra til utvikling på feltet.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

5. til 14. mai var det duket for IMO-møte i komiteen for maritim sikkerhet. I denne komiteen er det satt ned en arbeidsgruppe som arbeider med å legge til rette for autonome fartøyer. I første omgang har gruppen startet arbeidet med å gjennomgå alle gjeldende internasjonale konvensjoner og instrumenter for å kartlegge om dagens regelverk forhindrer innføring av autonome og eller ubemannede fartøyer og løsninger. Dette arbeidet er omfattende og er fordelt på mange ulike medlemsland. Målet er at denne første fasen skal ferdigstilles i arbeidsgruppen i løpet av høsten og legges frem for neste møte i komiteen (MSC 102) i mai 2020.

ET VIKTIG STEG

På veien frem mot en fast løsning for autonome fartøyer har arbeidsgruppen ferdigstilt retningslinjer for å kunne teste autonome løsninger i internasjonalt farvann. Disse åpner for å teste autonome løsninger og eventuelt lavere bemanning. De enkelte sjøfartsadministrasjonene er ansvarlige for å følge retningslinjene ved aksept av slik testing, og alle involverte land har mulighet til å motstride at testing gjennomføres i deres farvann. Retningslinjene er svært generelle, og linkes opp mot regelverket i STCW 1/13 som omhandler testing.

– Selv om den norske delegasjonen gjerne kunne tenkt seg at retningslinjene var noe mer spesifikke og ga klarere krav til rapportering i forbindelse med slik testing, anses dette som et viktig steg i retning av

autonome og eller ubemannede fartøyer.

Uttesting av teknologi er en svært viktig og uunngåelig fase for å komme frem til sertifisering, og ikke minst utvikling av slike fartøyer, sier delegasjonsdeltaker fra Sjøfartsdirektoratet, Nils Haktor Bua.

SPENT PÅ LØSNINGEN

Han er spent på å følge arbeidet til gruppen videre, spesielt når det gjelder hvilken retning som velges for å ta regelverk for autonome fartøyer inn i eksisterende internasjonalt regelverk.

– Ulike løsninger finnes, men det er løsningen med en egen kode eller å gjøre endringer eller oppdateringer i eksisterende regelverk, som anses som de to mest sannsynlige veivalgene. Hvilken vei som velges, vil vi vite etter MSC 102, som foregår mai neste år, sier Bua.

Aktuelle autonomiprosjekter

Det skjer mye på autonomifronten, også her i Norge. Her er noen av prosjektene der Sjøfartsdirektoratet bidrar med vurderinger rundt sikkerhet og regelverk:

CySims har allerede hatt en periode med støtte fra forskningsrådet og begynner nå på sin andre. Prosjektet tar for seg og utvikler konsepter for sikker kommunikasjon og dataoverføring på havet. Resultatet av første del var en løsning med bruk av Public Key Infrastructure (PKI) til sikker overføring av maritime sertifikater mellom skip og mellom skip og land.

OpenBridgeDesignSystem følger opp prosjektet OpenBridge, som har vært en suksess. Del en av prosjektet hadde som mål å lage grunnlag for en standard for integrerte broløsninger. Et godt arbeid er gjort og flere demoer ble gjennomført og et stort bibliotek for design av brosystemer ble laget. Del to har fått massiv interesse og antall medlemsbedrifter er mer enn doblet og flere ønsker å være med. Prosjektet vil ta resultatene fra del en og videreutvikle frem mot et produkt som kan leveres. Det er også et mål om å få til fullskala demoer med bruk av løsningen.

ROMAS er et prosjekt hvor DNV GL, Fjord 1, Høglund og Sjøfartsdirektoratet sammen har sett på muligheten for flytte maskinisten til et landsenter. Målet var å se på utfordringene dette vil føre med seg og mulige løsninger. Flere demoer ble gjennomført på fergen MF Fannefjord som går mellom Molde og

Vestnes. Prosjektet avsluttes i disse dager og har vært suksess. Resultatene gir et godt grunnlag for et eventuelt fremtidig regelverk for fjernlokalisering av maskinister.

MilliAmpere er et prosjekt styrt av NTNU, hvor de ser på en løsning med en liten farkost for passasjertransport over kanalen i Trondheim. Målet er å få til en båt som går av seg selv og på etterspørsel fra passasjerene. Strekningen er kort, men båten vil dekke et behov for transport av turister og innbyggere som del av et større kollektivtilbud i byen.

Yara Birkeland skal transportere containere mellom Herøya og Larvik, med mål om et selvgående fartøy uten bemanning om bord. Prosjektet har pågått et par år og fartøyet er i dag under bygging. Prosjektet følges tett av direktoratet og vil være et spennende skritt for autonome fartøyer den dagen det blir sjøsatt.

ASKO Sjødrone er på samme måte som Yara Birkeland tiltenkt som et selvgående ubemannet lastefartøy. Fartøyet skal gå mellom Holmestrand og Moss med lastetraller. Fartøyet er tiltenkt som en del av et større miljøvennlig logistikksystem for ASKO, som skal ta lastetrallene videre med elektriske trekkvogner ut til lagre og kunder. Foreløpig er prosjektet i en utviklingsfase, for å finne en best mulig løsning konkurrere med trailertransport gjennom Oslo.

Jobbe på sjøen igjen?

Da trenger du re-trening!

Vi har kursene du trenger!

- Re-trening for navigatør som mangler fartstid
- Dynamisk Posisjonering Revalidation (fra 2020 må du ta DP Basic + DP Sim om DPO sertifikatet ditt har gått ut)



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

 NTNU
Ocean Training AS

NYE I NIS

Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS)

Flere velger norsk flagg

I august var det registrert 638 skip og 16 millioner bruttotonn i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Ikke siden 2004 har det vært så mange skip i registeret med så god kapasitet. – Dette viser at det norske flagget er konkurransedyktig internasjonalt, sier næringsminister Torbjørn Røe Isaksen.

STONE OLSEN RISNES

Avdeling Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet

– Flere skip seiler under norsk flagg, og det er større kapasitet i flåten enn på flere år. Regjeringen er opptatt av at Norge skal være en ledende havnasjon, og disse tallene viser at den maritime politikken virker. Det viktigste for næringen er stabilitet og at det ikke skjer store endringer i rammebetingelsene, sier næringsminister Torbjørn Røe Isaksen (H). Det har vært en økning på 23 skip i NIS siden nyttår. Dermed har både antall skip og totalkapasiteten i den norske registrerte flåten økt.

– Vårt mål er å være den foretrukne maritime administrasjonen. Vi skal stå på videre slik at kundene våre løpende vurderer norsk flagg, sier fungerende sjøfartsdirektør Lars Alvstad.

– Det norske flagget er konkurransedyktig internasjonalt, dette har vært ett av målene våre i flere år. Et stort antall skip under norsk flagg er viktig for Norges gjennomslagskraft i internasjonale fora, sier næringsminister Røe Isaksen.

TRAVEL SOMMER

Trettisyv skip med en total bruttotonnasje på 777 640 ble innført i NIS fra begynnelsen av mai til slutten av august i år. Elleve av skipene var nybygg, to ble overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og de resterende 24 var omflagginger fra utlandet.



«Clipper Eirene», nybygg fra Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Ulsan, Korea. Foto: Solvang ASA.

Den 31. august telte registeret 640 skip med en samlet bruttotonnasje på 16 168 640. Vi må tilbake til 2004 for å se en like stor flåte i det norske internasjonale skipsregisteret

– Det at den negative trenden for NIS snudde i 2014 og at pilen har pekt oppover siden da, er veldig inspirerende, sier Ole J. Kamlund, som er seksjonssjef ved avd. Skipsregistrene.

NYE REGISTRERINGER I PERIODEN

SPITSBERGEN - LFEK3.

7 344 bruttotonn passasjerskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

ENERGY EMPRESS - LAW7.

3 795 bruttotonn nybygd forsyningskip ikke tidligere registrert.

FEED ROGALAND - LAHG8.

2 999 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Irland.

KRABBSUND - LAHM8.

3 995 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Tyskland.

OCEANIC CHALLENGER - LAH18.

7 127 bruttotonn seismikk skip overført fra Frankrike.

GEO CELTIC LAHJ8

12 109 bruttotonn seismikk skip overført fra Frankrike.

ENERGY DUCHESS - LAWS7.

3 795 bruttotonn nybygd forsyningskip, ikke tidligere registrert.

CLIPPER EIRENE - LAEB8.

18 898 bruttotonn nybygd LPG tanker, ikke tidligere registrert.

BELCARGO - LAHL8.

32 387 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Liberia.

WEST BOLLSTA - LAGW8.

57 606 bruttotonn nybygd flyttbar innretning, ikke tidligere registrert.

VARDEFJELL - LAHY8.

2 301 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Latvia.

WILSON HOOK - LAIH8.

2 993 bruttotonn kombinert stykkogds-/bulk-/container skip overført fra Kypros.

WILSON SAGA - LAIIB.

4 200 bruttotonn kombinert stykkogds-/bulk-/container skip overført fra Kypros.

WILSON SKY - LAIJ8.

3 037 bruttotonn kombinert stykkogds-/bulk-/container skip overført fra Kypros.

WILSON SUND - LAIK8.

4 200 bruttotonn kombinert stykkogds-/bulk-/container skip overført fra Kypros.

ROALD AMUNDSEN - LAZP7.

21 765 bruttotonn nybygd passasjerskip overført fra Skipsbyggingsregisteret – NOR.

SAR RANGER - LAIL8.

1 502 bruttotonn offshoreship overført fra Storbritannia.

MOSTRAUM - LAFD6.

7 256 bruttotonn nybygd kjemikalietanker, ikke tidligere registrert.

HAAFJELL - LAHX8.

2 780 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Latvia.

SAR LOKE - LMVP3.

2 598 bruttotonn offshoreship overført fra Norsk Ordinært Skipsregister – NOR.

OCEANIC PHOENIX - LAHQ8.

11 368 bruttotonn seismikk skip overført fra Frankrike.

HILDA KNUITSEN - LAPS7.

80 850 bruttotonn oljetanker overført fra Storbritannia.

ADRIANO KNUITSEN - LAEP8.

122 261 bruttotonn nybygd LNG tanker, ikke tidligere registrert.

OSLO BULK 7 - LAID8.

5 629 bruttotonn vanlig stykkogdskip overført fra Singapore.

EIDSVAAG OPAL - LAIM8.

3 832 bruttotonn forsyningskip overført fra Liberia.

BELSTAR - LAHT8.

32 837 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Singapore.

OSLO BULK 5 - LAIC8.

5 629 bruttotonn vanlig stykkogdskip overført fra Singapore.

BELFRI - LAHV8.

30 766 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Liberia.

BELOCEAN - LAHS8.

32 839 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Singapore.

FAMITA - LAIN8.

2 999 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Bahamas.

MARI COUVA - LAVL5.

29 987 bruttotonn nybygd kjemikalietanker, ikke tidligere registrert.

BELNOR - LAHR8.

32 837 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Singapore.

DEFENDER - LAUE7.

3 649 bruttotonn nybygd

forsyningskip overført fra Skipsbyggingsregisteret – NOR.

BOW ORION - LAFX8.

34 128 bruttotonn nybygd kjemikalietanker, ikke tidligere registrert.

HÖEGH GALLEON - LAHH8.

111 980 bruttotonn nybygd LNG tanker, ikke tidligere registrert.

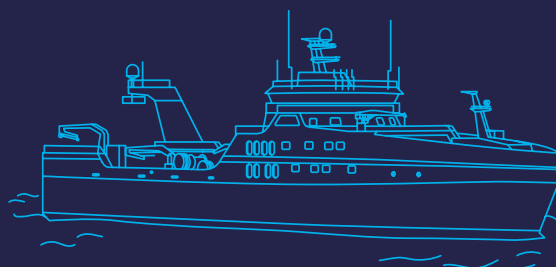
SUNNY VICTORY - LAIO8.

29 335 bruttotonn oljetanker overført fra Isle of Man.

AQUA SPA - LFGH3.

4 027 bruttotonn nybygd brønnfartøy overført fra Tyrkia.

KLASSE FOR FISKEFARTØY



SIKKERHET - MILJØ - EFFEKTIV DRIFT

Kontakt et av våre lokale kontorer idag:

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

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

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

Klasse • Konsept • Nybygg • Operativ drift • Konsulenttjenester

www.dnvgl.com

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL

Spenstig teknologi skal ta svovelsyndarar på havet

Første januar må skipsfarten retta seg etter nye, strengare svovelkrav på verdshava. Det betyr ei opptrapping av kampen mot svovelsyndarar. Eit internasjonalt samarbeid mellom sjøfartsmyndigheiter og Airbus skal skapa droner, fly og satelittar som overvaker verdshava.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Airbus jobbar med meir enn berre fly. I desse dagar jobbar flyprodusenten med å utvikla teknologi som skal gjera det muleg å overvaka utslepp frå skip som ligg ute på dei store verdshava. Ei diger drone, som skal fly dobbelt så høgt som vanlege rutefly, blir i desse dagar testa ut i Australia. Planen er å utvikla system som gjer at droner kan varsle om skip som kan ha for høge svovelverdiar i drivstoffet. Frå nyttår av blir det nemleg ulovleg å nytta drivstoff med meir enn 0,5 prosent svovel på verdshava. I dag er grensa 3,5 prosent.

– I dag kan me ikkje kontrollera skip under seglasen, kun i land. Det ønsker me å gjera noko med, seier Thomas Angell Bergh, som leier underavdeling inspeksjon, revisjon og beredskap i Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet er ein av fleire sjøfartsadministrasjonar som vurderer eit samarbeid med Airbus om prosjektet, og har vore i møter med flyprodusenten. I tillegg til høgtsvevande droner jobbar Airbus med å utvikla svovelsnifferar som kan brukast på fly og satelittar.

– Tanken er ikkje at ein skal bøtelegga skipa utfrå informasjonen me får frå det nye utstyret, men at ein skal kunna få indikasjonar om kva skip som bør kontrollert når dei klappar til kai, seier Bergh.

TRAPPAR OPP DRONESATSING

Kampen mot svovelsyndarar blir også trappa opp heime i Noreg. I løpet av hausten blir droner med spesialutvikla svovel-snifferar tekne i bruk på Kystvakten sine fartøy.

– No går dronene gjennom eit omfattande arbeid med testing og sertifisering. Det er viktig å sikra at informasjonen dei hentar inn er korrekt, seier Bergh.

Prosjektet er ei vidareføring av eit samarbeid mellom Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Kystvakten og Statens Strålevern. Dronene er spesielt utvikla for å kunna tåla eit hardt miljø med mykje regn og vind. Dei har også lang flytid og rekkevidde.

FLEIRE BRUKSOMRÅDER

I tillegg til direktoratets svovelsnifferar er det blitt utvikla ulike sensorpakkar for samarbeidspartnarane i prosjektet.

– Dronene har infrarødt kamera og kamera med 30 x optisk zoom som kan brukast til søk og redning, men også spaningsoppdrag for politi og tollvesen, seier Joachim Hovland i Norse Asset Solutions, som står bak det tekniske.

Det er kun ein av sensorpakkane som kan nyttast samtidig forutan kameraene som er fast installert på dronene. Dersom Kystvakten flyr på oppdrag for Direktoratet for strålevern og atomberedskap, vil det berre vera deira sensor som er kopla til drona. Skal drona nyttast til oljevern, vil ein truleg nytta eit infrarødt kamera eller kamera med optisk zoom.



TEST: Norse Asset Solutions er leverandør av snifferane som skal brukast i samband med svovelinspeksjonar. Her er operasjonsleiar Joachim Hovland under ei testflyging. FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

Fotokonkurransen for sjøfolk

1. plass i den norske fotokonkurransen 2018
Andreas Wolden, FF Kronprins Haakon



Send dine bidrag innen 31.12.2019 til velferden@sdir.no
Mer informasjon finner du på www.sdir.no/velferden



Innsendte bilder deltar først i den norske fotokonkurransen. Deretter går de 15 beste videre til en nordisk finale. Alle deltakerne får tilsendt diplom og det gis premier til fem vinnerbilder i hver av konkurransene.

5. plass i den nordiske finalen 2018
Frode André Koppang, Skandi Buchan



2019

Bli med i den tradisjonsrike fotokonkurransen og vann gjeve premier.

Alle påmønstret et norsk/norsk-eiet skip kan delta med inntil 15 digitale bilder hver.

Hvert bilde må være høyoppløselige (minst 2 MB), og helst i jpg format.

Motivet må være hentet fra det maritime miljø - om bord eller i land, i arbeid eller fritid.

Send med tittel og litt info om hvert bildemotiv samt ditt navn, adresse, telefonnummer, stillingstittel samt skipets navn.

Bildene må være høyst et par år gamle.

Bilder med vannmerker, dato eller navn på kan ikke delta i konkurransen.

Deltakere kan kun sende inn bilder de selv har tatt og har opphavsrett til.

Det er fotografens ansvar å sørge for at gjenkjennbare personer på bildene har godkjent at bildene offentliggjøres.

Ved å delta samtykker du til at dine data oppbevares for å kunne informere deg om fotokonkurransen for sjøfolk. Dine data behandles i tråd med GDPR.

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

Færre omkomne første halvår

Statistikken for ulykker med næringsfarøy første halvår viser ein svak auke i talet på ulykker og personskader, samstundes som det er færre omkomne enn dei føregående åra.

DAG INGE AARHUS

Kommunikasjonsdirektør, Sjøfartsdirektoratet

For første halvår 2019 blei det registrert to omkomne på næringsfartøy, noko som er ein nedgang samanlikna med same periode i både 2016, 2017 og 2018, der ein hadde fire omkomne.

– Me skulle sjølvsagt ønskt at talet var null, men samstundes må me sjå det positive i at talet for første halvår 2019 er det lågaste på fleire år. Reiarane og sjøfolka har her gjort ein god jobb med å auka tryggleiken, og me håpar å sjå endå meir resultat av dette i åra som kjem, seier fungerande sjøfartsdirektør Lars Alvestad.

FLEST PERSONULYKKER

I perioden 2015 til 2019 har det vore

totalt 19 omkomne første halvår. Dei fleste dødsulykkene skuldast personulykker, mellom anna fall til sjø, fall om bord og støt/klemskader.

Ser ein på talet for skipsulykker, ulykker med sjølve skipet, så har direktoratet registrert 122 fartøyskader. Dette er om lag på nivå med snittet for dei fem siste åra. Dei siste fem åra er det registrert ni forlis i snitt for første halvår, mens det for første halvår 2019 er registrert 4 forlis. Dei fleste forlisa skjer på mindre fartøy, som oftast grunna lekkasjar, grunnstøyting, kantring eller brann.

VIKING SKY

Personskader første halvår gjekk opp frå 116 i 2018 til 139 for same periode dette året. Auken i år er i hovudsak relatert til

hendinga med Viking Sky der eit 20-tals menneske vart skadde.

– Ser ein på tala for dei som er skada så er det i hovudsak på fiskefartøy og lasteskip det skjer ulykker. Her har reiarane og sjøfolka framleis ein jobb å gjera, og me i direktoratet skal sjølvsagt fortsatt samarbeida med næringa for å få ned tala. Ser ein bort frå hendinga med Viking Sky, så er det positivt at få passasjerar vart skada, noko som viser at det er trygt å bruka sjøen som transportveg i Noreg, seier Alvestad.

For skipsulykker er grunnstøyting noko som alltid utgjør ein risiko for store skader på skip og menneska om bord. Samanlikna med fjoråret har talet på grunnstøytingar gått ned frå 41 i 2018 til 33 i første halvår 2019.

SLO INN: Hendinga med Viking Sky gjorde store utslag i statistikken over personskadar.

FOTO: NTB/SCANPIX



Norsk Ordinært Skipsregister (NOR)

Aktiv sommer for båtfolket



FLEST FRITIDSFARTØY: Store fritidsfartøy utgjør en stadig voksende del av NOR-flåten.

ILLUSTRASJONSFOTO: NTB/SCANPIX

Tallene taler for seg selv: Båteierne har ikke ligget på latsiden i sommer, men benyttet anledningen til å registrere fartøy, eierskifter og panteheftelser i NOR. En opptelling ved utgangen av august viser at totalt 20 747 fartøy med en samlet bruttotonnasje på 3 705 131 er registrert i Norges eneste realregister.

STONE OLSEN RISNES

Avdeling Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet

Den positive trenden fortsetter for NOR-registeret, og i perioden 1. mai–31. august ble det innført 392 tidligere uregistrerte fartøy i registeret. Noen av fartøyene var nye, mens andre var brukte fartøy, som eier, eller ny eier, nå ønsket å innføre. Med 157 slettelser i løpet av de samme månedene endte sommeren med en fin, netto tilgang på 235. Samtidig ble det registrert 1 869 panteheftelser. I NOR-registeret er alle norskeidde fartøy som trafikkerer norskekysten representert. Fartøy over 15 meter må innføres, mens

fartøy under 15 meter kan registreres frivillig.

ENKLERE ENN DU TROR

Når fartøy innføres i NOR for første gang, må eier fremlegge dokumentasjon på eierrekkefølgen helt tilbake til byggeverftet. Dersom fartøyet ikke er helt nytt og det har vært mange eiere, er det ikke alltid like enkelt. Det er likevel mulig å få til en registrering. I stedetfor å dokumentere hele den tidligere eierrekkefølgen, kan eier sannsynliggjøre hvem som har hatt fartøyet minst ti år tilbake i tid.

Sannsynliggjøring er ikke like strengt som dokumentasjon siden det også vil bli

rykket inn en annonse både i Norsk Lysingsblad og på Sjøfartsdirektoratet sine egne nettsider. Mulige rettighetshavere vil få en frist til å melde seg til NOR innen 30 dager. Melder ingen seg, får eier registerhjemmel etter sjøloven. Det har vært en enorm økning i slike annonseringer etter at vi endret praksisen fra annonsering i riksdekkende aviser, som eier selv måtte betale, til gratis kunngjøring bare på nett. I 2015 ble i alt 45 fartøy innført i registeret etter at eierskapet ble oppnådd ved annonsering. Siden den tid har tallet økt årlig, og per 31. august i år var det allerede oppe i 99.

Setter søkelyset på farefulle losseoperasjoner

At fiskeråstoff kan utvikle gass som fortrenger oksygenet i lastetank er en kjent risiko. Med bakgrunn i alvorlige ulykker og nestenulykker, er Sjøfartsdirektoratet likevel bekymret for at sikkerheten ved entring av tanker og lasterom med fiskeråstoff ikke blir tatt tilstrekkelig på alvor.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

I forbindelse med lossing av fiskeråstoff til mottaksanlegg i land, må mannskap ned i lastetank for å spyle fisken inn i vakuumpumpene som pumper fisken inn til mottaksanlegget. I et slikt miljø kan gassnivået endre seg fra minutt til minutt, særlig om råstoffet er dårlig. Dersom oksygenivået faller dramatisk, vil en havne i koma innen sekunder, pusten vil stoppe og det kan få dødelig utfall innen kort tid om vedkommende ikke blir reddet.

– Da er det essensielt at beredskapstiltakene er på plass! Det handler om å ha planer for rask og sikker evakuering, ha redningsutstyret lett tilgjengelig og ha et mannskap som er trent i å utføre slik evakuering. Realistiske øvelser er derfor viktig å utføre på jevnlig basis, sier Hilde Stange, som er seniorrådgiver ved avdeling Fiskefartøy i Sjøfartsdirektoratet.

Det er vanlig prosedyre å måle atmosfæren i tanken i forkant av entring, og de aller fleste har gode rutiner på det.



ILLUSTRASJONSFOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

Det er likevel ikke alle som har utstyr som personlige gassmålere til bruk for den som entrer tanken, noe som kan være avgjørende i og med at et oksygenfall kan skje så raskt og uten forvarsel, påpeker hun.

KLARE KRAV

Regelverket stiller klare krav til virksomheter som skal utføre arbeid i tanker og trange rom. Arbeidsgiver skal sørge for kontroll og nødvendige målinger for å forsikre at arbeidsatmosfæren er



ILLUSTRASJONSFOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

farefri. Nødvendige målinger, vurdering av risiko og gjennomføring av tiltak skal gjøres i forkant av jobben, men også fortløpende under arbeidet, da atmosfæren i tanken raskt kan endre seg til farlig nivå.

Det har tradisjonelt vært praksis at mottaksanlegget, som kjøper av råvarene, står som ansvarlig for losseoperasjonen og disponerer losseutstyr og personell. Dersom mottaksanlegget velger å involvere fiskere ansatt på fartøyet i losseoperasjonen, må de inkludere rederiet og fiskerne det gjelder i sikkerhetsarbeidet. Sjøfartsdirektoratet er kjent med at det stadig er flere fartøy som ønsker selvlossing av hensiktsmessige årsaker. På samme måte er det da fartøyets ansvar å innlemme eventuelle landansatte i sikkerhetsarbeidet.

– Ifølge omsetningsbestemmelsene til Sildelaget, så er det i utgangspunktet kjøpers ansvar å losse fartøyene. Imidlertid er det åpnet opp for at det kan avtales



ILLUSTRASJONSFOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

selvlossing. Dette medfører igjen at personell som ikke har samme kompetanse og erfaring som dem som jobber med dette til daglig, blir satt til arbeidsoppgaver som man helt klart har avdekket kan være svært risikofylte. Derfor er det så viktig å få satt fokus på dette for å bevisstgjøre også dem som jobber om bord i fartøyene og som normalt ikke har utført denne type operasjoner, sier Erlend Hanssen i Sjømannsforbundet.

Sjøfartsdirektoratet publiserte i sommer et rundskriv kalt Sikkerhetstiltak ved losseoperasjoner av fangst fra fiskefartøy til land, som gir en oversikt over både krav og anbefalte tiltak i forbindelse med entring av lasterom med fiskeråstoff.

UTFORDRER NÆRINGEN

– Det frister å komme med en utfordring til næringen, både rederier og skipsdesignere. Kan man få tekniske løsninger for spyling av lasterommet så man ikke trenger å sende en person ned i et særdeles farlig miljø for å gjøre operasjonen manuelt, spør Stange. Hun påpeker at alle aktører i sjømatkjeden, fra råstoffleverandør til produsenter av et sluttprodukt, har et felles ansvar for at deres virksomhet ikke representerer risiko for liv, helse og miljø.

– Kanskje er tiden moden for at de store

aktørene i disse markedene kan gå sammen om å utarbeide en felles bransjestandard for helse, miljø og sikkerhet i forbindelse med losseoperasjoner av fiskeråstoff. Vi i Sjøfartsdirektoratet driver risikobaserte tilsyn, og entring av tanker og lasterom er områdene vi er spesielt oppmerksomme på i så måte. Vi vurderer fortløpende om det er behov for tiltak for å heve sikkerhetsnivået. Men vi leverer først og fremst rammeverket, det er næringen selv som sitter på de innovative løsningene, legger hun til.

TAR SIKKERHETEN ALVORLIG

Kyrre Dale i Sjømat Norge er ikke fremmed for forslaget.

– Ved lossing av fangst er det viktig at sikkerheten er ivarettatt i forbindelse med arbeid under hengende last, at mannskapet sikres mot fall, og at det foretas gassmålinger for å unngå kvelning ved arbeid i lasterom med fiskeråstoff. Det må etableres gode rutiner for losseoperasjonen, og det må øves på disse. Det er også viktig at fartøyets tanker og romluker er utformet slik at det er mulig å utføre lossearbeidet på en trygg og god måte. Sjømat Norge vil gjerne bidra i arbeidet med en bransjestandard for dette, sier Dale. Sjøfartsdirektoratet vil på sin side se på om regelverket er tilstrekkelig implementert og fulgt opp i næringen

Det norske flagget blant topp ti

Noreg er nok ein gong blant topp ti på Paris MoU si rangering av verdas flaggstatar.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Paris MoU, som er det europeiske samarbeidet om hamnestatskontrollar, rangerer årleg verdas flaggstatar etter talet på inspeksjonar og tilbakehaldne skip. Dei 41 flaggstatane som hamna på White List i år, har høgast snittkvalitet på skipa sine, og lågast risiko for alvorlege hendingar. Noreg har halde seg i øvste sjiktet på White List i ei årrekke, og hamna i år på niande plass.

– Dette viser igjen at det norske flagget er eit kvalitetsflagg. Reiarlaga har hovedæra for plasseringa, men eit godt samarbeid og god dialog mellom rederi og flagg er viktig for å halda seg i toppsjiktet, seier direktør ved Avdeling for operativt tilsyn i Sjøfartsdirektoratet, Alf Tore Sørheim.

I tillegg finnes Grey List og Black List, der kvaliteten er lågare og risikoen tilsvarande høgare. I år består Grey List av 18 flaggstatar medan 14 hamna på Black List.



NØGD: Avdelingsdirektør Alf Tore Sørheim fortel at eit godt samarbeid mellom reiarlag og flaggstat er ein viktig bidragsytar til den gode plasseringa.

FOTO: Sjøfartsdirektoratet

Øvst på White List tronar Isle of Man (UK), Bahamas, Singapore, Frankrike og Storbritannia, medan Palau, Komorene, Togo og Kongo ligg heilt nedst på Black List.

Tradisjonen tru går medlemsland i Paris MoU saman om ein felles inspeksjonskampanje i haust. Frå 1. september til 30. november får naudsystem og prosedyrar ved

naudsituasjoner ekstra fokus under hamnestatskontrollane til medlemslanda. Målet er å sikra at skip er i stand til å respondera riktig og raskt på naudsituasjonar for å bevare menneskeliv, beskytta det marine miljøet og minimera materielle skadar. Dei vil også gå gjennom prosedyrane for å sikra at mannskapet kan betena naudsystema om bord korrekt og effektivt ved behov.

fakta:

Om Paris MoU

- Regional hamnestatskontroll med 27 medlemsland (EU/EØS-landa, Canada og Russland)
- Hamnestatskontroll er tilsyn på utanlandske skip, og blir sett på som eit av dei viktigaste verktya for å sikra kvaliteten på skipa som seglar på verdshava. Tilsynet skal passa på at skipa seglar i samsvar med internasjonale reglar om tryggleik, hindring av forureining og sjøfolks arbeids- og levevilkår.
- Årleg blir om lag 20.000 skip kontrollerte gjennom Paris MoU-systemet. Kontrollane blir fordelte mellom dei 27 medlemslanda, etter kor mange utanlandske skipsanløp dei har.
- Paris MoU gir kvart år ut ei rangeringsliste, den såkalla «BGW list» (Black, Grey, White List), som er ei oversikt over flaggstatar som blir vurderte som kvalitetsflagg (White List), til flagg som blir vurderte som risikoflagg (Black List).



POPULÆRT: Sjøfartsdirektoratets messestand blei godt besøkt.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

Møtte havbruksnæringa på Aqua Nor

For første gong stilte Sjøfartsdirektoratet med eigen stand på havbruksmessa Aqua Nor. Det var det mange i næringa som visste å dra nytte av.

Med 28.000 besøkande frå 74 land er Aqua Nor definitivt ein viktig møtestad for havbruksnæringa. Sjøfartsdirektoratet jobbar for tida med fleire viktige saker som omhandlar arbeidsbåtar og mannskap i havbruksnæringa, og valde i år å satsa med både stand og miniseminar under messa.

– Standen vår var veldig godt besøkt. Mange hadde spørsmål om forskrifta for mindre lasteskip som er under revidering. Mange lurte også på dette med grensegangen mellom vår og Arbeidstilsynet si rolle når det gjeld tilsette i havbruksnæringa, fortel Elisabeth Vaagen i Sjøfartsdirektoratet.

Arrangerte miniseminar

For å informera næringa om det pågåande arbeidet med å revidera forskrifta om bygging og tilsyn av mindre lasteskip, inviterte direktoratet til eit eige miniseminar. Der presenterte deinokre av endringsforslaga som er tenkt i samband med revisjon av forskriften.

På miniseminaret blei det også informert om nye sertifikatkrav til mannskap på mindre arbeidsbåtar og risikobildet i næringa.

– Oppmøtet var veldig bra, og me fekk mange gode innspel og spørsmål frå salen, seier Vaagen.

Fiskerimesse i Ålesund

Årets messesesong enda ikkje med Aqua Nor i Trondheim. I byrjinga av september blei standutstyret sendt til Ålesund, der fiskerimesse Bluefish venta.



ILLUSTRASJONSFOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

15 omkom i fritidsbåtulykker i sommar

Halvårstala over omkomne i fritidsbåtulykker viste ei, relativt sett, positiv utvikling. Dessverre blei juli og august prega av fleire tragiske ulykker, med til saman 15 omkomne. Dette gjer at det per 1. september er like mange omkomne som det var i heile 2018.

KARI STAUTLAND

Redaktor Navigare, Sjøfartsdirektoratet

I byrjinga av juli slapp Sjøfartsdirektoratet halvårs-statistikken over dødsulykker ved bruk av fritidsbåtar. Til då i år var det ni personar som hadde mista livet i slike ulykker, eit relativt lågt tal, sett opp mot tidlegare. Ved utgangen av august er talet oppe i 24 – like mange som i heile fjor.

– Målet er at alle skal komma trygt heim frå turar med fritidsbåtar, og me jobbar kontinuerleg med å sjå på ulike tiltak som kan bidra til å redusera talet på ulykker, seier Petter A. Søreng, som er seksjonsleiar for fritidsfartøy i direktoratet.

KOMPETANSE ER VIKTIG

Det er framleis flest menn som dør i slike



Petter A. Søreng.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

ulykker, og dei fleste ulykkene skjer etter fall over bord eller kantring. Vi ser også ein del tragiske ulykker knytta til fall i

sjøen når båten er fortoydd i hamn. Det er viktig at kommunar, båtforeningar og privatpersonar har fokus på tryggleik ved

brygger og kaiområder. Til dømes bør ein sørga for godt synlige redningsstigar.

– Det er viktig at alle som nyttar fritidsbåt skaffar seg nødvendig kompetanse. Ulykker kan oppstå, uansett kor dyktige båtførarar vi er, påpeiker Søreng. Sjøfartsdirektoratet anbefaler difor alle å bruka flyteutstyr heile tida når dei er på sjøen. Det er også viktig at båtførarar har med utstyr som gjer det muleg å varsla dersom dei blir utsette for ei ulykke. VHF vil som regel vera det beste, men i mange tilfeller vil også ein vanntett mobiltelefon kunna gjera jobben.

Ulykkene skjer i heile landet, men flest ulykker er det så langt i Troms (4), Rogaland (3) og Nordland (3).

KLAR MED HANDLINGSPLAN

– Årsakene til ulykkene er samansett og krev eit felles fokus frå myndigheiter, organisasjonar og frivillige. Dette håpar vi å få til i enda større grad gjennom handlingsplanen mot fritidsbåtulykker som blei lansert i sommar, seier Søreng. Planen er utarbeidd av Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Sakkyndig råd for fritidsfartøy, og blei overrekk næringsminister Torbjørn Røe Isaksen i juli.

– Regjeringa har ein nullvisjon for båtferdsel, akkurat som vi har for vegane. Målet vårt er at det ikkje skal skje ulykker til sjøs der nokon mistar livet eller blir hardt skadd ved bruk av fritidsbåt. Noreg er eit friluftslivsland og det skal vera trygt å ferdist på sjøen, seier Røe Isaksen.

NI INNSATSOMRÅDER

Handlingsplanen, som går frå 2019 til 2023, har som mål å redusera talet på dødsulykker ved fritidsbåtbruk med 50 prosent innan utgangen av planperioden.

Arbeidsgruppa har valt å setja fokus på ni innsatsområder: tryggleiksutstyr, rusmiddel, tryggleik ved brygge/hamn, fart, fartøystryggleik, farleder, utleige av båt, båtførars kompetanse og forbetring av faktagrunnlaget. I tillegg peikar dei på at synleg politi og ein effektiv redningsteneste er naudsynt for å nå måla.



INVITERTE:

Fungerende sjøfartsdirektør Lars Alvestad, næringsminister Torbjørn Røe Isaksen, markedsjef Caroline Stensland (Sjøfartsdirektoratet), Harald Fotland i Odfjell og Harald Solberg i Norges Rederiforbund.

FOTO: Marit Nilsen / Sjøfartsdirektoratet

Fornøyd med Nor-Shipping deltakelse

Rekordmange var innoem den maritime messen Nor-Shipping i Oslo i begynnelsen av juni. Sjøfartsdirektoratet er også fornøyd etter årets deltakelse, og vil særlig trekke frem arrangementet «Quality Flag reception» som en positiv erfaring.

Arrangementet «Quality Flag reception» var et samarbeid mellom Nærings- og fiskeridepartementet, Sjøfartsdirektoratet og Norges rederiforbund. Målet var å sette søkelys på Norge som en maritim stormakt.

– Vi har en sterk maritim næring med stor kompetanse og omstillingsevne. Nesten uansett hvor du beveger deg langs kysten møter du på maritime klynger med dyktige og innovative mennesker. Foruten dette har vi også gjort politiske grep for å styrke det norske flagget og gjøre det enda mer attraktivt å flagge norsk, sa Isaksen.

KONKURRANSEDYKTIG NORSK REGISTER

Foruten næringsministeren holdt også Harald Solberg (Norges rederiforbund) og Harald Fotland (Odfjell) innlegg. Begge fokuserte på viktigheten av et konkurransedyktig norsk register for framtiden. Det er første gang det arrangeres denne type samling for de norske skipsregistrene under Nor-Shipping, og evalueringen viser at dette trolig blir videreutviklet til kommende messer.

– Tilbakemeldingene er svært positive, og vi ser dette som et potensiale også for neste Nor-Shipping i 2021. At tre så viktige aktører for den maritime næringen samarbeider om et slikt arrangement, er viktig også for å synliggjøre de norske registrene under en arena som Nor-Shipping, sier markedsjef i Sjøfartsdirektoratet, Caroline Stensland.

Viktig med helsekrav for arbeidstakere

Hvorfor har vi helsekrav, og har helsekrav noen reell betydning for sikkerheten til sjøs? Bakgrunnen for bestemmelsen er å ivareta sikkerheten på skip, og helsesertifisering er en viktig del av HMS-arbeidet om bord.



Hege Sofie Imsen

Overlege ved Norsk senter for maritim medisin

Arbeidsplassen på skip er vesentlig annerledes enn arbeidsplassen på land på grunn av:

- begrenset tilgang på medisiner, utstyr og behandling hos lege ved sykdom eller skade, slik at det vil kunne ta lang tid før en pasient kan komme til land for å få tilfredsstillende helsehjelp
- begrenset antall arbeidstakere om bord og ingen tilgang på vikarer, slik at de som jobber om bord, i tillegg til egne arbeidsoppgaver må utføre oppgavene til personer som er forhindret på grunn av sykdom eller skade
- 24-timerssamfunnet som gir færre muligheter til alenetid og rekreasjon, eller som kan medføre isolasjon på grunn av mangel på gruppetilhørighet om bord samt stor avstand til familie og hendelser hjemme
- høy arbeidsbelastning og skiftordninger som kan medføre søvnmangel

- sikkerhetskritiske oppgaver som må ivaretas, og potensial for katastrofale hendelser ved svikt i utførelsen av slike oppgaver
- tøffe værforhold m.m.

Selv ved arbeid i områder som er innenfor rekkevidden til et helikopter med evakueringsressurser, er det ikke sikkert at ressursene er tilgjengelige når behovet melder seg. I Norge er vi godt rustet, men ved ustabile værforhold eller situasjoner der helikopteret er opptatt med andre oppdrag, er det ikke gitt at helikopteret er tilgjengelig når det er behov for det. Mange land er dårligere utstyrt med helikopter enn Norge, og tilgangen kan være begrenset. Vi må heller ikke glemme at det er risiko knyttet til evakuering, både for pasienten og for redningspersonellet.

Arbeid på skip innebærer risiko, og mulig helsesvikt er blant de identifiserte risikofaktorene. Hva kan skje dersom helsen ikke er tilfredsstillende?

I verste fall kan det innebære tap av liv eller varig helsesvikt. Eksempler på årsaker er manglende tilgang på helsehjelp, skade på mannskap grunnet plutselig tap av funksjonsevne eller uoppmerksomhet i arbeidssituasjoner. Dette kan føre til

arbeidsulykker. Det kan også oppstå ulykker i form av kollisjon med annet fartøy ved svikt under en arbeidsoperasjon eller kommunikasjonssvikt.

Godt nok syn, god nok hørsel og tilfredsstillende helse for arbeid til sjøs er viktige forutsetninger for å unngå tap av liv og helse.

Noen tilstander kan åpenbart utgjøre en sikkerhetsrisiko, for eksempel dersom navigatøren har dårlig synsfunksjon. De fleste helsetilstander har mindre åpenbare konsekvenser for sikkerheten, og det ligger individuelle vurderinger til grunn for å vurdere helsemessig skikkethet. Helseforskriften gir retningslinjer for ulike tilstander sjømannslegen må forholde seg til. Ved hodeskader må pasienten for eksempel observeres i et helt år etter skaden før sjømannslegen kan vurdere om helsekravet er innfridd.

Dersom en arbeidstaker blir kjent udyktig av helsemessige årsaker, kan det søkes om dispensasjon fra regelverket. Fagnemnda behandler dispensasjonssøknader, og med unntak av synskrav som representerer en internasjonal minimumsstandard, kan fagnemnda for helsesaker innvilge dispensasjon. Fagnemnda er bundet av

«Godt nok syn, god nok hørsel og tilfredsstillende helse for arbeid til sjøs er viktige forutsetninger for å unngå tap av liv og helse»

på skip

Risiko = sannsynlighet X konsekvens

Konsekvens Sannsynlighet	Ubetydelig = 1	Betydelig = 2	Alvorlig = 3
Svært lav = 1 0-2 %	Akseptabel risiko (1)	Akseptabel risiko (2)	Akseptabel hvis kompensert (3)
Lav = 2 2-5 %	Akseptabel risiko (2)	Akseptabel hvis kompensert (4)	Akseptabel hvis kompensert (6)
Moderat = 3 5-10 %	Akseptabel hvis kompensert (3)	Akseptabel hvis kompensert (6)	Ikke akseptabel (9)
Høy = 4 >10 %	Akseptabel hvis kompensert (4)	Ikke akseptabel (8)	Ikke akseptabel (12)

formålsparagrafen i helseforskriften og kan kun innvilge dispensasjon når vurderingen er at dispensasjonen ikke utgjør noen risiko for personen selv, for andre om bord eller for sikker drift av fartøyet.

Fagnemndas avgjørelse bygger på en individuell risikovurdering i hvert tilfelle. I denne vurderingen er god informasjon om arbeidsoppgaver like viktig som helseopplysninger. Ved forberedelse av saken legger sjømannslegen ved relevant helseinformasjon. Det er ønskelig at det legges ved grundig informasjon om arbeidsplassen, beskrevet av arbeidstaker og arbeidsgiver, med en konkret beskrivelse av arbeidsoppgaver og sikkerhetsfunksjoner, mannskap, skiftordning, seilingsområde osv. Det er viktig at det kommer frem om det er annet mannskap om bord som har kompetanse til eventuelt å overta oppgaver. Det ideelle er at arbeidsgiveren gjør en egen risikovurdering som legges ved dispensasjonssøknaden.

Ved søknad om dispensasjon er det viktig at saken er godt belyst, og at all

relevant dokumentasjon legges ved saken når den sendes inn til behandling. Ved behandling av søknaden vil fagnemnda prøve å vurdere sannsynligheten for at søkeren skal få symptomer av betydning under arbeid på fartøyet, og hvilke konsekvenser det i så fall vil kunne få for søkeren, andre om bord og for sikker drift av fartøyet.

Det innebærer for eksempel at det er høy risiko dersom konsekvensene er alvorlige, selv om sannsynligheten er lav.

Fagnemnda vurderer i hvert tilfelle om det finnes kompenserende tiltak som kan settes inn for å redusere risikoen. Eksempler på kompenserende tiltak kan være å bruke høreapparat og installere ekstra alarmer på lugar, gi begrensninger i tjenesteoppgaver eller sikkerhetsoppgaver, begrense et fartsområde, innføre informasjonsplikt til kapteinen eller rederiet osv. Informasjonsplikten til kapteinen er viktig fordi det er kapteinen som har det overordnede ansvaret for medisinsk behandling og sikkerhet om bord.

Dersom en arbeidstaker på grunn av egen helsetilstand ikke fyller helsekravene i henhold til regelverket og arbeidstakeren velger å søke om dispensasjon fra regelverket, vil det sannsynligvis bli lagt inn begrensninger i helseattesten dersom en dispensasjon blir innvilget. Slike begrensninger kan være stillingsrelaterte, som at det alltid må være to på vakt, eller at en person ikke kan ha sikkerhetsfunksjoner om bord. Dersom muligheter for eventuelle tilrettelegginger om bord er diskutert med arbeidsgiver i forkant av søknaden, og dersom en uttalelse fra arbeidsgiver legges ved søknaden, vil det være gunstig for å kunne komme frem til gode beslutninger i fagnemnda.

Kunnskap og riktig bruk av regelverket samt solid dokumentasjon på helsetilstanden og arbeidsplassen er viktig for å kunne treffe gode beslutninger om det er forsvarlig at en arbeidstaker kan fortsette å arbeide på et skip etter at han har fått en form for sykdom eller helsesvikt.

I noen tilfeller er det ikke helsetilstanden i seg selv som er viktigst å få dokumentert, men funksjonsevnen. Dersom vedkommende har helse til det, er det å være i arbeid den viktigste måten å teste ut funksjonsevnen på. Vi ser ofte at arbeidstakere til sjøs blir gående passive i påvente av at helsekravene skal bli oppfylt. Dersom det er mulig å finne seg et alternativt arbeid på land i slike venteperioder, vil det være gunstig for å bestemme arbeidsevnen. Muligheten med gradvis tilbakeføring til arbeid ved bruk av gradert sykmelding finnes sjelden for arbeidstakere til sjøs. Det er viktig å være i dialog med behandlende lege dersom alternativt

«Helseforskriften er utarbeidet for å bidra til å ivareta sikkerheten om bord, men det er i alles interesse å forsøke å komme frem til gode løsninger som bidrar til at arbeidstakere kan beholde jobben på skip med eventuelt tilrettelegginger»»

arbeid på land vurderes, eventuelt også med NAV.

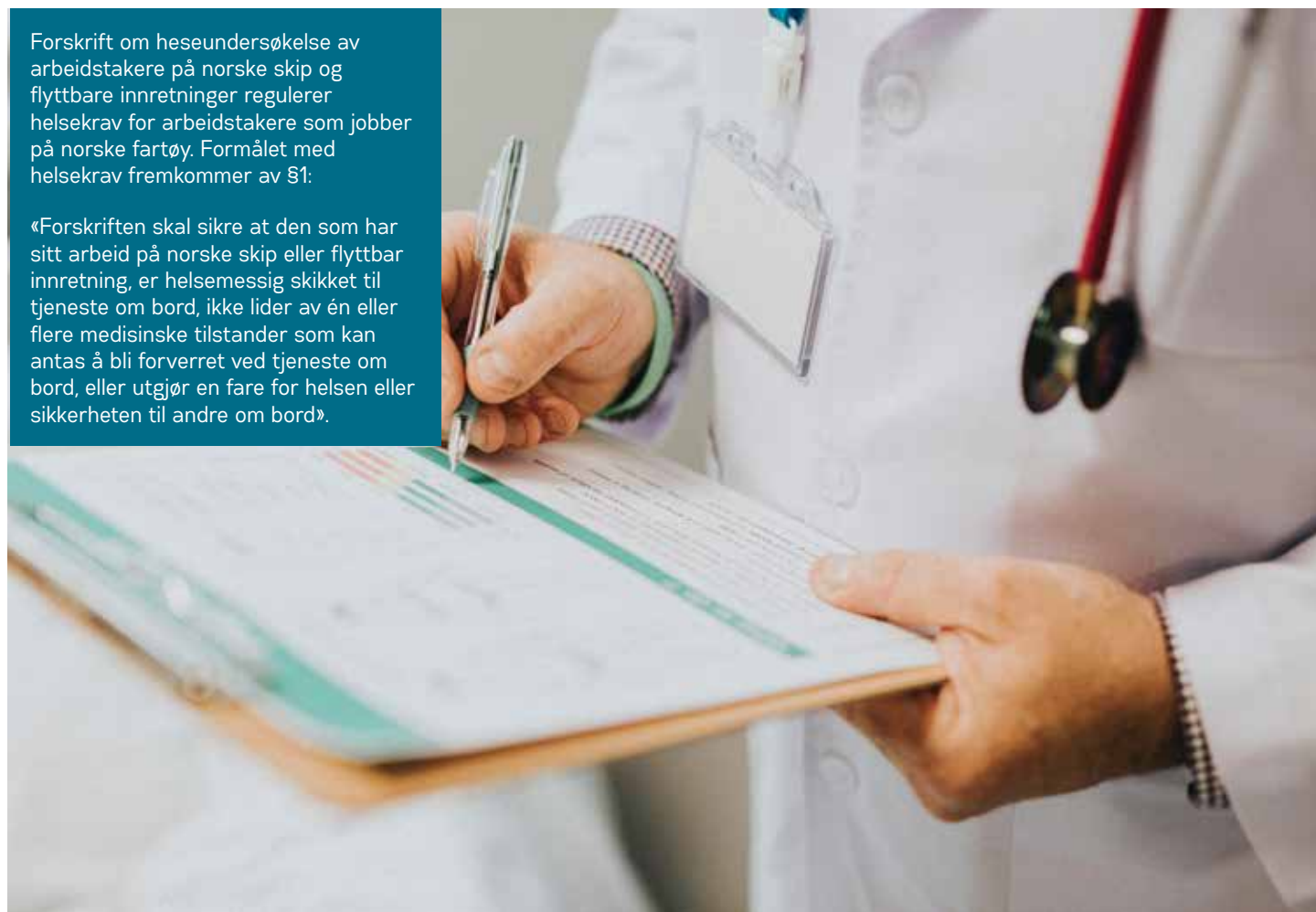
Helseforskriften er utarbeidet for å bidra til å ivareta sikkerheten om bord, men det er i alles interesse å forsøke å komme frem til gode løsninger som bidrar til at arbeidstakere kan beholde jobben på skip med eventuelt tilrettelegginger, så sant dette er forsvarlig og helsetilstanden ikke utgjør noen sikkerhetsrisiko om bord.

Ingen forskning gir oss konkrete svar på hvilken faktisk betydning helsekravene har for sikkerheten om bord. Hvor

mange av de som er erklært udyktige, har etter det fattede vedtaket fått symptomer som kunne ført til en alvorlig hendelse om bord? Hvor mange av de alvorlige hendelsene vi har hatt på norske fartøy, kan være forårsaket av sykdom som var kjent? Slike spørsmål prøver vi å finne svar på. Norsk senter for maritim medisin og dykkemedisin arbeider med å få opprettet et helseregister, og vi ønsker å få i gang forskningsaktivitet som gir oss mer kunnskap, slik at helsekravene i fremtiden kan ha et bedre faglig fundament og være mer målrettet.

Forskrift om heseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger regulerer helsekrav for arbeidstakere som jobber på norske fartøy. Formålet med helsekrav fremkommer av §1:

«Forskriften skal sikre at den som har sitt arbeid på norske skip eller flyttbar innretning, er helsemessig skikket til tjeneste om bord, ikke lider av én eller flere medisinske tilstander som kan antas å bli forverret ved tjeneste om bord, eller utgjør en fare for helsen eller sikkerheten til andre om bord».



7 tips for eit sikkert hummar-fiske

Snart går startskotet. Frå klokka 08:00 tysdag 1. oktober kan du fanga hummar over heile landet.

I 2018 var det ei sær sars alvorlig ulykke tilknytt hummarfiske. To fedre som var sjøvande, omkom i ei båtulykke og kom ikkje heim til familiane sine igjen etter hummarfiske. Me i Sjøfartsdirektoratet ønsker å unngå at liknande skjer igjen, og oppmodar deg til å tenka ekstra godt på eigen tryggleik når du gjer deg klar til årets sesong.

Her er nokre tips du kan ta med deg

1. Respekter værmeldingane!
Hummerfiske skal berre føregå under eigna tilhøve.
2. Bruk redningsvest eller flyteplagg!
Det kan vera vanskeleg å halda seg flytande med masse våte klede dersom du hamnar i vatnet. NB! Hugs påbodet om å ha på deg flyteplagg. Og hugs å sjekka om den oppblåsbare vesten er oppdatert, og om du treng ny gasspatron eller saltvannstablett. Sjekk datostempling, og skru til patrona.
3. Meld frå kor du går, og ha med naudsynt varslingsutstyr.
Mobiltelefon i vasssett pose kan komma godt med.
4. Ha det ryddig i båten! Pass på at tau er rydda og ikkje ligg i vegen for rørsle i båten.
5. Ha tilgjengeleg ein skarp kniv til å kunna kutte tauverk.
6. Unngå kantring, og tenk difor på stabiliteten i båten når du stablar teiner.
7. Ein bør helst vera to personar i båten under hummarfiske. Me ønsker deg eit sikkert hummarfiske og håper inderleg du tenker på eigen tryggleik.

Tenk med hjarta!

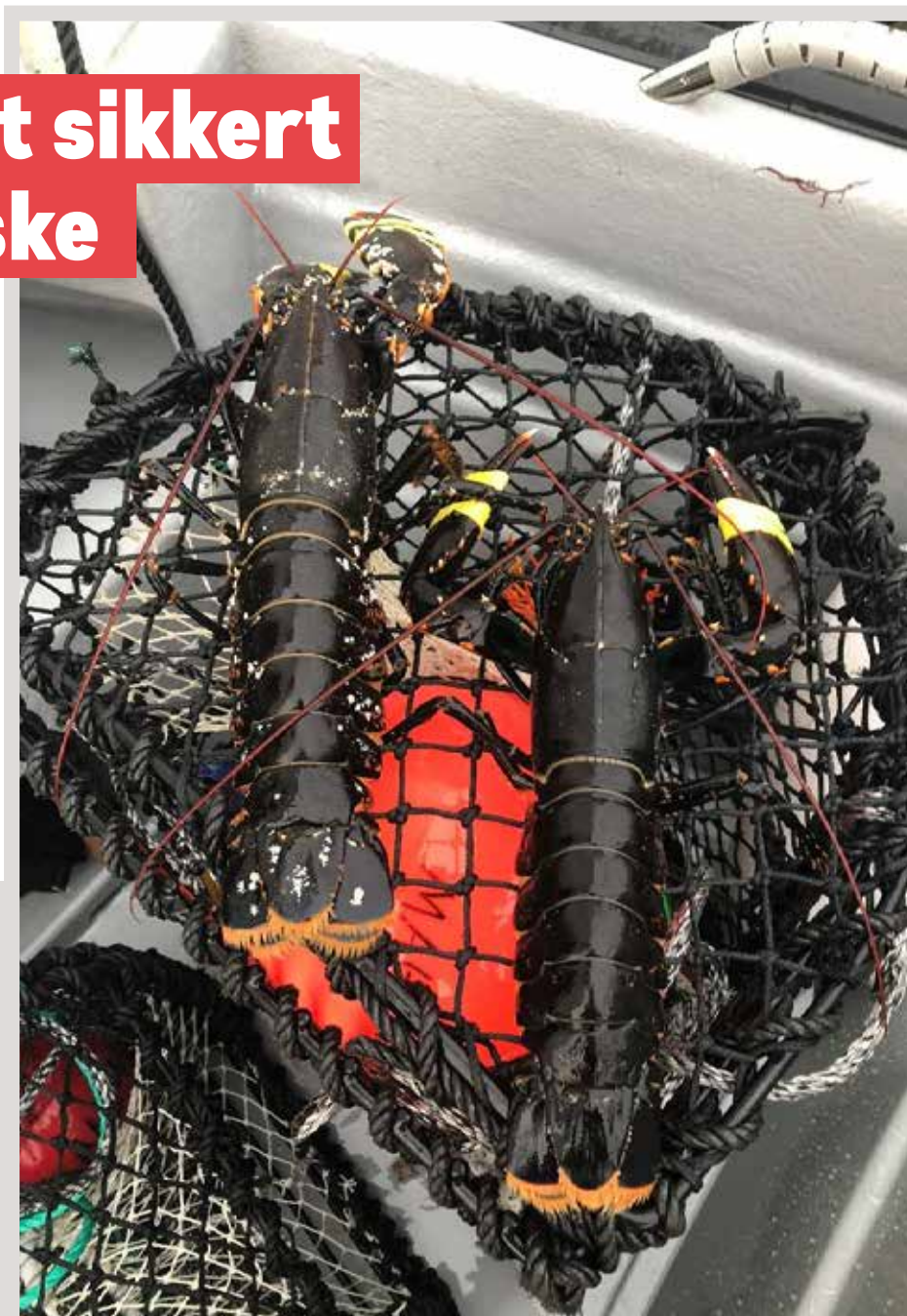


FOTO: MAGNUS JONAS FJELL

Sverre Flatebo



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

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

Denne gang - trusler som

Nei, Sjømannsidretten tror mer på motivasjon enn dårlig skjulte trusler. Men samtidig skal en ikke undervurdere effekten av noen trusler. Eller egentlig bare å vise til noe forskning og noen tall ...

Det er liten tvil om at behovet for økt fysisk aktivitet er stort, både blant sjøfolk og befolkningen. En undersøkelse fra Sverige fra 2018, med tall fra 354.000 svenske arbeidstakere fra 18–74 år, viser at kondisjonen i snitt har gått ned med ti prosent fra 1995 til 2017. Andelen personer med helseskadelig lav kondisjon har økt fra 26 prosent til 46 prosent i samme periode. Det er nesten halvparten av arbeidstakerne!

Lite fysisk aktivitet kombinert med mer enn åtte timer stillesitting per dag øker risikoen for tidlig død med hele 59 prosent sammenlignet med de som var mest aktive. Dette viste en analyse som sammenfattet 16 individuelle studier på til sammen over én million voksne deltagere, lagt frem i 2016.

HVA MÅ TIL?

Det er kjent for mange at minimumsanbefalingen fra Helsedirektoratet er 30 minutters fysisk aktivitet pr dag, eller 150 minutt i uken. Det er også slik at en med økt mengde eller økt intensitet vil oppnå ytterligere helsegevinst opp til et visst nivå.

For å eliminere risikoen for de som sitter stille i minst åtte-ti timer hver dag kreves det, ifølge studien, 60–75 minutters daglig fysisk aktivitet, tilsvarende rask gange.

En undersøkelse fra Helsedirektoratet i 2015 viste at kun tre av ti voksne oppfyller anbefalingen om minst 150 minutter moderat aktivitet i uken. Det vil si at mer enn to av tre personer ikke engang oppfyller minimumsanbefalingen. Når vi da legger til grunn hva en ideelt sett burde gjøre av fysisk aktivitet, kommer vi tilbake til overskriften – trusler som motivasjon til trening.

Siden jeg ikke har tro på trusler vil jeg understreke at det viktigste er å komme i gang med gode rutiner, og finne treningsaktiviteter en kan like. De som ikke har kommet så langt med å sette rutinene ut i praksis, skal vite at

minimumsanbefalingen fra Helsedirektoratet er et godt utgangspunkt for et aktivt liv.

50 prosent vinnerlykke, eller 50 prosent sjanse for tap?

Et lite tankeeksperiment for å illustrere viktigheten. Tenk deg en mulighet til å kjøpe et lodd fra Norsk Tipping, som koster 200 kroner. Relativt dyrt for et lodd, men Norsk Tipping gir deg 50 prosent vintersjanse på premier over én million kroner. Hadde du kjøpt lodd?

En uhytidelig undersøkelse blant bekjente har vist at samtlige hadde villet kjøpe et lodd. På spørsmål om hvorfor de vil kjøpe et så dyrt lodd, svarer de at vintersjansen er veldig stor. 50 prosent!

Dette har ført til at jeg stadig oftere spør meg, hvorfor tør så mange å la være å trene når det er veldig stor sjanse for tidlig død og/eller alvorlige livsstilssykdommer? Det er jo nesten så vi kan si det er større sjanse for «når» i livet vi får en alvorlig livsstilssykdom enn «hvis» vi får det. Om vi ikke passer på å være fysisk aktive da.

HVORDAN SER DET UT FOR DEG?

Anbefalingene er ikke tull. Om du vil ha oversikt og se hva du gjør ukentlig av trening og aktivitet kan du gjerne vurdere å ta i bruk Sjømannsidretten sin treningsdagbok på idrett.sdir.no. Her finner du både råd og tips, og du kan få din egen profil hvor du registrerer hva du gjør av aktivitet. Det kan registreres direkte på nettsiden, eller via diverse apper.

På nettsiden idrett.sdir.no finner du også et internasjonalt nyhetsbrev fra ISWAN (International Seafarers' Welfare and Assistance Network) med innspill om både trening, kost og generelle tips og råd om fysisk aktivitet og velvære. Disse blir supplert med ujevne mellomrom.

Vi tar gjerne imot spørsmål eller hjelper deg i gang med programmer og ideer om du tar kontakt på e-post idrett@sdir.no.

motivasjon til trening!



HØSTTUR: Bruk fine høstdager til en tur i fjellet. Godt for både kroppen og sjelen!

FOTO: NTB/SCANPIX

Treningspalten i Navigare nr. 4, 2018 ga fem enkle og gode treningstips. Her kommer ytterligere fem:

1. Innfør en rutine i arbeidsdagen, der dere tar en øvelse eller to fast for eksempel før lunsj. Det kan være fem ulike varianter av planken som hver tar 30 sekund. Det er både skadeforebyggende og gjør deg sterkere.
2. Meld deg på et mosjonsløp. Da har du et konkret mål. Og få helst med deg en annen person. Det er kjekkere, og øker sjansen for å nå målet.
3. Tenk på treningen som en liten ting i hverdagen, på lik linje med innkjøp og klesvask. Da blir det en vane. Og noe som MÅ gjøres.
4. Planlegg treningen dagen før slik at du vet nøyaktig hva du skal gjøre dagen etter.
5. Utnytt tiden! Det er faktisk en del av den. Du kan gå, løpe eller sykle mens du ser noe du likevel skal se på TV, eller mens en unge er på sin aktivitet eller lignende. Planlegg smart og gjennomfør.

BOKANMELDELSER



Lesetips fra bokhavet i
«E-bibliotek for sjøfolk»

Spennende og tankevekkende leseopplevelser noen tastetrykk unna

Boktipsene her er bare noen av alle e-bøkene du kan låne.

Du finner adskillig flere nye norske og oversatte forfattere i de digitale bokhyllene i vårt E-bibliotek. Du kan også tråle i hele utvalget ved å søke på forfatter, tittel, sjanger, forlag, emne, samt filtrere på e-bøker og lydbøker. Hvis du skriver inn * i søkefeltet, får du opp alle bøkene i en liste. Vi kan med glede også informere om at ny utlånsmodell for lydbøker er i havn. Det betyr at utvalget på lydbøker blir adskillig større fremover. Så følg med!

Trine Carin Tynes
Underavd. Sjøfolk,
Sjøfartsdirektoratet

«DATTEREN»

Anne B. Ragde
(Oktober forlag)

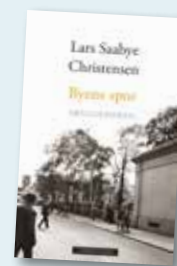
Anne B. Ragde har samlet trådene i historien om Neshov-folket i sjetten og siste bind i serien. Da Torunn første gang kom til Neshov, var det som en fremmed. Nå er det henne alle samler seg rundt. Margido er død. Torunn har overtatt driften av Neshov Begravelsesbyrå, samtidig som hun holder på med å gjøre den gamle, nedslitte gården til sin. For farfaren er det viktig at det flagges forskriftsmessig på Neshov, og han spanderer ny flaggstang. Det riktig skinner på tunet da stangen er reist, og for første gang i livet kjenner Torunn seg virkelig forpliktet. Hun vil skifte etternavn til Neshov, men da går det i svart for moren. Dessuten skal Erlend og hele den danske familien hans innta gården, og minnet om forrige besøk gjør at Torunn gruer seg.



«BYENS SPOR: SKYGGEBOKEN»

Lars Saabye Christensen
(Cappelen Damm forlag)

Sentralt i trilogien «Byens spor» står Maj Kristoffersen. Hennes skjebne er tett vevd sammen med byen og gatene hun lever i: Men like mye menneskene hun deler byen med, først og fremst barna, Jesper og Stine. Barna er blitt voksne og tidene forandrer seg. Håp og drømmer får brynt seg på en verden som ikke lenger går på skinner. Voksesmertene preger dem alle når nye dører åpner seg og de gamle lukker seg. Lars Saabye Christensen har lagt øret inntil byens konkylie og lyttet til dens spor. Med finstemt følsomhet avlytter han hver enkelt rille. Han ser lyset kaste skygger den ene veien når solen går ned over byen som en gang var, og den andre veien når solen står opp over en by som våkner til en ny tid. Uvegerlig reiser spørsmålet seg: Hvem er vi som bor i denne byen, dette landet og denne tiden - og hvem vi vil være?



«EKKO AV EN VENN»

Ingvar Ambjørnsen
(Cappelen Damm forlag)

20 år etter forrige bok er Elling tilbake, lik sår og morsom som alltid. Vi møter Elling på Vestfoldbanen, på vei til Oslo for å kikke på en sokkelleilighet hos enken Annelore Friman-Clausen. Elling nærmer seg 60-årene. Hans beste venn Kjell Bjarne er død. Savnet etter ham er merkbart, men samtidig har Elling det helt allright, og møter sin nye tilværelse i Oslo med et åpent sinn. Men en leilighet med muggsopp og klaustrofobisk soverom og en nabofeide kan være en prøvelse for Ellings nevroser og livsanskuelse. Dette er Ingvar Ambjørnsens femte bok om Elling. Den står ikke tilbake for noen av de andre, tvert imot er det en helt nydelig og gripende skildring av et ensomt menneske, som svært mange vil kjenne seg igjen i.



«TATOVØREN I AUSCHWITZ»

Heather Morris
(Aschehoug forlag)

Kan man finne kjærlighet på et så brutalt og grusomt sted som i Auschwitz? Denne sterke historien er basert på virkelige hendelser. Lale er tatovør i Auschwitz og en dag skal han tatovere armen til Gita. Han er så forsiktig han kan, men den unge kvinnen blir urolig og han ser opp på henne. Etterpå kan han ikke glemme henne, og de to møtes etter hvert i hemmelighet. Det blir dem. Etter krigen slo Lale og Gita seg ned i Australia og fikk familie der. Fortellingen om hvordan de traff hverandre holdt de hemmelig - også for sine barn. Først etter Gitas død fortalte Lale den gripende historien.



«KNIV»

Jo Nesbø
(Aschehoug forlag)

En ny Harry Hole-bok er ensbetydende med nervepirrende spenning. Boka tar fatt idet vår loslitte krimhelt er på nullpunktet: Han har mistet alt, har begynt å drikke igjen, Rakel har kastet ham ut og han har mistet jobben på Politihøgskolen. Men som avdanket etterforskerlegende får han aller nådigst jobbe som papirflytter på Politihuset. Når han tror det ikke er mer å tape, er det likevel det, og han starter en ensom jakt på en gammel fiende. Harry stilles overfor to valg: å gå under med en gang. Eller å reise seg og gå under senere. Kan hevtørsten redde Harry?

**«HELVETE»**

Erlend Loe
(Cappelen Damm forlag)

Erlend Loe har for lengst markert seg som kongen av absurd humor. Lettere surrealistisk blir det også denne gangen, når vi møter 50-årige nyskilte Rakel- Hun har flyttet fra enebolig og må venne seg til sin nye boligsosiologiske status som rekkehusmenneske på heltid og mor kun i oddetallsuker. I partallsukene har hun mye tid, og en dag bestemmer hun seg for å gå løs på hageflekken med den litt rustne spaden som står i skjulet. Ikke før har hun begynt å grave, så støter hun på en lem som viser seg å føre lukt til helvete. Med umiskjennelig loesk blick og humor blir vi med på en reise inn i mørkets hjerte.

**«GJEMSEL»**

Jan-Erik Fjell
(Capitana forlag)

I likhet med Jo Nesbø har også Jan-Erik Fjell gjort seg bemerket som en av Norges store krimforfattere med internasjonal appell. I den sjette boken om Anton Brekke og Magnus Torp får parhestene saken da en ung kvinne blir funnet drept. To år tidligere rømte seriemorderen Stig Hellum under en fangetransport. Drapet bærer hans signatur, og Anton Brekke vet to ting med sikkerhet: Stig Hellum har våknet fra dvalen. Og han kommer ikke til å stanse av seg selv. Så til Texas i 2006, der den dødsdømte fangen Nathan Sudlow skal henrettes. I 11 år har han tiet. I sine siste timer forteller han sin historie til pater Tom Sullivan. Hva er sammenhengen mellom Stig Hellum og Nathan Sudlows rystende beretning?

**«NØDROP FRA STAVENESET»**

Arnfinn Haga
(Cappelen Damm forlag)

En utpost på kysten kan være gjemt og glemt i fredstid, men bli helt sentral i krigstid. Under andre verdenskrig bygde tyskerne Atlanterhavsvollen, en kjede av festningsverk som strakk seg fra Frankrike i sør til Kirkenes i nord, her i landet kalt «Festung Norwegen». Langs kysten patruljerte tyske krigsfartøy, og for å holde dem under oppsyn ble mange radiotelegrafister smuglet inn i landet og plassert på strategiske steder i skipsleia. De innhentet opplysninger som gikk videre til norske MTB-er og allierte fly som var på jakt etter de tyske farkostene. Arnfinn Haga forteller den dramatiske historien om telegrafistene som opererte fra det enslige Staveneset i Askvoll kommune i Sogn og Fjordane Her følger vi både telegrafister som lekte katt og mus med Gestapo og de lokale familiene som satte seg selv i livsfare for å bistå dem.

**«TERAPEUTEN»**

Helen Flood
(Aschehoug forlag)

Krimhøsten pangstartet med krimsensasjonen Helen Floods psykologiske thriller om Sara, en ung psykolog som driver privatpraksis for ungdom i sitt store hus. Der bor hun sammen med sin ambisiøse og overarbeidede ektemann Sigurd. De står midt oppe i oppussingen av den store villaen de har arvet, da Sigurd legger igjen en underlig beskjed på svareren til Sara. Så blir han borte. Det store, halvferdige huset blir raskt lite hjemmekoselig, og huset føles med ett truende for Sara. Fottrinn høres på loftet, og ting forsvinner for så å dukke opp igjen. Boka skildrer forvirringen som oppstår i et menneske når omgivelsene plutselig ikke går i hop.

**Kom i gang med låningen**

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

Lenke til «E-bibliotek for sjøfolk» finner du på www.sdir.no. Ta gjerne kontakt hvis du har spørsmål til brukerregistreringen, kommentarer eller bokønsker. Send e-post til velferden@sdir.no eller ring 52 74 53 66.

NORDSJØCUP

Gode fotballminner fra Nordsjøcupen 2019

Vår lange, gode tradisjon med å reise på Nordsjøcupen fortsetter, og i mai ble denne fotballturneringen for arrangert for 23 gang.

REISEBREV FRA SJØMANNNS-IDRETTENS SVERRE FLATEBØ.
FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



GRUPPESPILL: Nydelig utsikt fra banen, der en ser Fjordline gli ut i bakgrunnen mens TO Encourage og Fjord1 United spiller kamp i gruppespillet.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



NORDSJØCUP

Turen til Danmark starter for de fleste i Bergen på formiddagen 29. mai. I Stavanger mønstrer flere av deltakerne på, før ferden går videre mot Hirtshals. Om bord blir en bedre kjent med folkene i eget lag og rederi, og får sjansen til å stifte nye bekjentskap på tvers av rederier.

På idrettsanlegget i Hirtshals blir vi som vanlig tatt godt imot. De gleder seg alltid til å få besøk av gjengen som skal på Nordsjøcupen. Det er ifølge dem alltid hyggelig og det er så god stemning. På anlegget er det gjort klar fire fotballbaner, samt at det er dekket til langbord med masse mat.

DELTAGERLAG ALFABETISK

Bastø Fosen

Balder (Buksér og Berging)

Bergen maritime skole

Deepsea Atlantic

FC Jo-Hanne

Fjord1 United

Hurtigruten

Knarr FC

Lighthouse Ship Management AS

Norled

Rødne

Sjøfartsdirektoratet

Team Østensjø

The Vikings

TOEncourage

Transocean Spitsbergen

Wrecking Crew (Transocean Enabler)

KULE, LENGDE OG 60-METER

I tillegg er det lagt til rette for forskjellige friidrettskonkurranser. Vi utfordrer dermed lagene til å støte kule, løpe 60 meter og hoppe stille lengde mellom kampene. Selv om dette mest er for gøy, er det flere som leverer gode resultater. De beste resultatene sendes inn til en nordisk konkurranse for sjomannsidrett på slutten av året, og flere norske resultater har blitt premiert de siste årene.

Det var deltagere fra Bastø Fosen som stakk av med flest medaljer i år. De toppet medaljeoversikten foran Team Østensjø. Innsatsen til Tuva Strand og Jonas Zomlot førte Bastø Fosen til topps. Silje Guldhav i Team Østensjø var eneste som alene tok to gullmedaljer, og var med det et sterkt bidrag til Team Østensjø sin plassering. Håvard Dyregrov i samme lag bidro i tillegg med en bronsemedalje i stille lengde.

Det bør også nevnes at Kristoffer Østervold hos Lighthouse Ship Management bidrar positivt til laget sitt. Fra friidretten fikk han med seg to medaljer, en gull og en sølv, i tillegg til at han var en viktig bidragsyter på laget som tok gull i fotballturneringen. Der ble Østervold kåret til både turneringens beste spiller og toppscorer, i tillegg til at han selvsagt kom med på «all star»-laget.

VINN ELLER FORSVINN

På fotballbanen fikk vi mange jevne og fine kamper. Uavhengig av resultater var det utelukkende god stemning, og flere spilte sikkert sin første fotballkamp

« I sluttspillet er det brutalt. Det er vinn eller forsvinn.»





SUPPORTER:

Innsatsen til supporterne fra FC Jø-Hanne ble til slutt premiert med supporterprisen 2019. De støttet mer eller mindre samtlige lag i tillegg til sitt eget, og var med å lage god stemning hele dagen!

HEIAGJENG:

Mange supportere fra Hurtigruten som har kledd seg ut. Kan så vidt skimte Freddie Mercury med rosa topp der ...



HJELPEKORPSET:

Innleide Røde Kors fra Danmark er til god støtte og hjelp for oss.

GULLKAST: Her ser en vinnerstøtet med kule. Jarle Svendsen fra Bukser og Berging støter hele 11,84 med en kule som veier 5 kilo.



NORDSJØCUP

noensinne denne dagen i Hirtshals. Eller første på 30-40 år i hvert fall... Vår følelse er at disse hadde det minst like kjekt som resten!

I sluttspillet er det brutalt. Det er vinn eller forsvinn. I kvartfinalene røk både Norled, Rødne, TO Encourage og Fjord1 United ut. Dernest røk lagene til Sjøfartsdirektoratet og Transocean Spitsbergen ut i semifinalene.

Finalen ble dermed spilt mellom Lighthouse Ship Management og Wrecking Crew (Transocean Enabler). Det hadde vært en lang dag med mange spilte kamper. Da viste det seg at laget til Lighthouse, som i mange år har prioritert å reise til Nordsjøcupen og ha veldig mange med seg, fikk en fordel. Gjennom strålende coaching hadde de klart å beholde noen friske ben til slutten av dagen. Lighthouse Ship Management vant 7 – 1 i finalen. Vi gratulerer, og vil samtidig anerkjenne og applaudere innsatsen til Wrecking Crew!

TOPP 8 LAG ETTER PLASSERING

- 1 Lighthouse Ship Management AS
- 2 Wrecking Crew (Transocean Enabler)
- 3 Sjøfartsdirektoratet
- 4 Transocean Spitsbergen
- 5 Rødne
- 6 Norled
- 7 Transocean Encourage
- 8 Fjord1 United

LIKE BARN LEKER BEST

Vår påstand er at det sosiale er det viktigste med hele turen. Mange sjøfolk blir bedre kjent med hverandre. Det gjelder både internt og mellom rederier. Like barn leker best, og det er dermed duket for god stemning hele veien.

Vi har i flere år vært heldige med været. Folk ligger i gresset og slapper av mellom kampene, noen heier på andre lag - generelt god stemning!

KLARE FOR NY TOKT

I tillegg dekkes det til med god mat tre ganger i løpet av dagen. Det er vel ofte slik at det sosiale starter gjerne med mat, så det er kjekt å samles til mat og å slappe litt av mellom øktene. Under banketten på ettermiddagen er det både middag og utdeling av ulike premier. Det er premier for plasseringene i fotball, samt for toppscorer, beste spiller, beste målvakt og et helt «all star team». Deretter er det premiering for de beste av begge kjønn til å hoppe stille lenge, løpe 60 meter og å støte kule.

I mange år har også Sjømannsidretten og Nordsjøcupen samlet inn penger til et godt formål. Vi har i disse årene hatt barn og unge som er i en vanskeligere situasjon som målgruppe. I 2019 solgte vi lodd til inntekt for Nordsjølekene for godt over 30 000 kroner.

I 2020 vil Nordsjøcupen arrangeres fra 13–15. mai. Det vil si at vi reiser på formiddagen den 13. mai fra Bergen, og turneringen spilles onsdag 14. mai i Hirtshals. Invitasjon ligger ute på nettsiden til Sjømannsidretten; idrett.sdir.no. Der finner en mer informasjon, og en kan også ta kontakt med oss på idrett@sdir.no så svarer vi opp så godt vi kan.



LAG 1: Vinnerne fra Lighthouse Ship Management.



LAG 3: Denne gjengen fra Sjøfartsdirektoratet kom på 3. plass.



LAG 2: Gjengen fra Wrecking Crew (Transocean Enabler), som kom på en flott 2. plass.



PÅ BANKETT: God stemning på banketten som samlet nesten 250 personer til middag og premieutdeling.



INSPEKTORAR:
Sjøfartsdirektoratets Frank Olav Haug, Jon Bjarne Mårstøl, Geir Sigbjørn Kvam, Dag Seglem og Trond Lervåg hadde hektiske arbeidsdagar med inspeksjonar av ferdigstilling av ferja i sommar. FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

«Årets skip» er i drift

1. august kunne passasjerskipsavdelinga i Sjøfartsdirektoratet melda at dei var i mål med sertifiseringa av Color Hybrid. To veker seinare la verdas største plug in-hybrid ut på sin jomfrutur.

Color Hybrid blei til ved Ulstein Verft og over 70 prosent av underleveransane er frå bedrifter i den maritime klynga i Noreg. Skipet har hausta internasjonal anerkjenning for sine innovative miljøløysingar, og blei kåra til Ship of the Year under Nor-Shipping i juni. Med ei batteripakke på 4,7 MWh vil Color Hybrid kunne segla 12 nautiske mil berre på batteristraum, lada med straum i Sandefjord. Skipet er 160 meter langt og 27,1 meter breitt, og har kapasitet til å transportera 2000 passasjerar og 500 personbilar.

NYE UTFORDRINGAR

– Vår oppfølging av Color Hybrid, også kalla «verdast største hybridskip» starta med kick

off-møte 09.03.17, og har vore utfordrande både for prosjektteamet på hovedkontoret og for inspektørteamet ved regionskontoret i Ålesund, fortel Erik Johan Landa fra passasjerskipsavdelinga.

Color Hybrid har NOR-flagg, og er det første fartøyet der direktoratet har hatt totalansvar for Safe Return to Port-teknologien.

– Vegene har blitt gått opp undervegs, og det har vore mange utfordringar og mykje læring som er god å ha med framover, seier Landa. Totalt har det gått med i overkant av 1900 timar frå prosjektstart. Mesteparten av arbeidet er relatert til Safe Return to Port-teknologien på skipet.

- Color Hybrid vil kunna segla i ein time med inntil 12 knop på batteridrift. Dette betyr at skipet vil kunna gå ut og inn Sandefjordsfjorden utan utslepp av skadelege klimagassar og tilnærma lydlaust.
- Batteripakken veg ca. 65 tonn, utgjør 5 mega watt og kan hurtigladast på ein time.
- Skipet har i tillegg eit varmereservoar på fem mega watt som utnyttar varmen både frå kjølvatnet og eksosen til oppvarming.
- Det er tilrettelagt for god avfallshandtering om bord med avlevering til biokraftverk på land.

We have to bring down the number of accidents

Behind us we have a relatively good summer, with a fair amount of nice weather and the opportunity to engage in outdoor activities. With more than 900.000 recreational crafts in Norway, the sea is a popular leisure activity for many. That is understandable - not a lot can measure up with a boat-trip, whether it is a short trip to an island to go swimming, or it is a longer overnight trip.

This is all idyllic, but behind the idyll, there are statistics showing that approximately 35 lives are lost every year while using recreational crafts. Families and local communities are affected, and that which was meant to be a positive experience, turns to grief and despair. Sometimes an accident requires a search and rescue mission, and sometimes the result is that the missing person or persons could not be found.

This is the reason why the Norwegian Maritime Authority, with Mr. Olav Akselsen, took the initiative to start the work on an action plan against accidents involving recreational crafts, much like the Norwegian Public Roads Administration did with its National Plan of Action for Road Safety.

The Norwegian Maritime Authority, in cooperation with the Expert group on recreational crafts, were given the task to draw up the plan, which runs over the period 2019-2023. Thorough work has gone into the action plan, and we would like to thank all those who have contributed during the process.

In addition to the zero-vision, an

ambitious interim for the first period is set: 50 % decrease in the number of casualties connected to the use of recreational crafts within the expiry of the plan period.

The most frequent types of accidents with casualties are person overboard, capsizing, stranding, collisions and falls between the quay and the craft. The work group behind the action plan has chosen to focus on nine priorities: safety equipment, drugs, safety at the quay/harbour, speed, vessel safety, fairways, boat rentals, the competence of the driver of the boat, and the general improvement of the quality of facts.

In addition to the nine priorities, the work group has also emphasized the importance of visual police and effective rescue service. The organizations that participated in the work with the plan, will proceed to work on measures to be taken in these target areas.

This will be demanding work. For us to succeed, the “recreational craft people” must realize the importance of thinking safety. Up until the end of June it seemed like the year 2019 would be a year of record low number of casualties. Unfortunately, we had several accidents in July and August, and the numbers are now approximately the same as last year. Despite the fact that the numbers are lower than the average over the last years, it will take long-term and focused work to achieve the zero-vision. For that we need a really good and coordinated action plan.

In the commercial fleet we have seen a positive development over several years, where the number of shipwrecks and personal accidents has decreased. The same goes for the number of fatalities in the commercial fleet. This has been achieved in good cooperation with shipowners and seafarers – from the smallest fishing boats to the largest cargo and passenger vessels. There is nothing to indicate that we will not be successful also for recreational crafts.

The keywords are cooperation, good and targeted measures and increased awareness amongst those who use recreational crafts.

For your own safety and for the safety of others: Remember your life jacket, stay sober and take into consideration the weather and other conditions that may bring risk.



Lars Alvestad
Acting Director General of Shipping
and Navigation



Fatal accident with skid-steer loader on board cargo vessel:

All safety features were disconnected

All safety features that could have prevented the fatal accident were disconnected when an able seaman on board the freighter Mercator lost his life while working on a skid-steer loader in November 2018.

BJARTE AMBLE, Journalist of Navigare

The report from the Accident Investigation Board Norway (AIBN) refers to a number of censurable conditions resulting in the fatal accident on Monday 12 November 2018 when the Mercator was unloading sand in Drammen.

The able seaman was repairing a skid-steer loader when he was, most likely, crushed between the bucket and the operator's compartment. There were several censurable conditions: All safety features

were disconnected, and the company had not risk-assessed the work and had no procedures for safe operation, maintenance and control of the loader. The AIBN's investigation showed that there was a high



SAND FREIGHT: The cargo ship *Mercator* is owned by Stabben Shipping AS in Os, Hordaland, and the vessel was unloading sand in Drammen when the accident occurred. On its way through Karmsundet.

PHOTO: BJARTE AMBLE

loader was put into use that morning. After two to three hours in operation in the cargo hold, however, the bolt came loose again. The able seaman asked the chief engineer officer to fetch a hammer. As the chief engineer officer was returning, he saw from the main deck that the able seaman was working on the skid-steer loader in the cargo hold. But as the chief engineer officer entered the cargo hold, he found the able seaman severely injured between the bucket and the operator's compartment. He was alive but could barely speak. He was just pointing to his chest. The skid-steer loader's engine was running.

The Emergency Medical Communication Centre (EMCC) was notified immediately, and the able seaman was given emergency medical care before taken to hospital. A few hours later he was pronounced dead. The post-mortem report concluded that death was due to crush injuries.

SAFETY FEATURES

The skid-steer loader had several safety features to prevent accidents. According to the user manual, the loader was equipped with a mechanical parking brake to prevent propulsion when the engine was running. During a repair of the lift arms or bucket, a support for the lift arms must be used.

The loader also had a restraint bar to prevent the use (by pedals) of lift arms and bucket with no driver in the seat. The loader should also have a sensor in the seat (seat switch) which stops the engine when the driver leaves the seat.

All of these safety features are requirements which the manufacturer must comply with in order to obtain a CE marking for the loader and thus be able to sell it on the European market. Even if the machine was used on board a vessel that is subject to other legislation, the loader must comply with the above-mentioned safety requirements.

PROBABLE CAUSE

The analysis from the AIBN points to the fact that none of the other crew members were present when the able seaman installed the new safety bolt in the morning, even though this was

a type of repair work that had not been performed on board before. No risk assessment had been done before the work started, and there was nobody on board to evaluate the potential high risk of the repair work. This was due to a lack of knowledge of the skid-steer loader's safety features as well as a lack of knowledge about potential risks that might arise during the work.

The AIBN cannot explain why another problem arised with the safety bolt, but the board implies that the bolt might have slipped out because it was not properly installed the first time.

The board cannot conclude with any degree of certainty what went wrong during the second repair, but it is probable that the able seaman was standing between the bucket and the operator's compartment to hit the bolt while the engine was running. The able seaman probably tried to move the loader's lift arms by leaning into the operator's compartment to adjust the pedals by hand. He was then able to hit the bolt into place with the other hand when the bolt holes were aligned. The skid-steer loader is equipped with pedals having quite sensitive control functions. Most likely, the able seaman pressed the pedal too hard, causing the bucket to tilt back in an uncontrolled manner towards the operator's compartment, crushing the able seaman. The able seaman managed to get loose, most likely by steering the bucket forward again.

LACK OF CONFORMITY

The skid-steer loader was a Mustang 2044 and a 2005 model. It was included in the sale when Stabben Shipping AS bought the ship in May 2018 from Sama Shipping & Management AS. The captain informed that he was not aware of any problems with the loader.

The loader was investigated by a technical company after the accident. The AIBN and the police were present. There was no service history. The investigation reported that the loader did not have a user manual, and there was no documentation of any completed periodic surveys. A number

risk of accidents posed by the skid-steer loader.

The skid-steer loader was used to collect the rest of the sand in the cargo hold to make it easier for the vessel's excavator to lift the cargo ashore. Both machines belonged to the vessel and were operated by crew members.

COURSE OF EVENTS

Mercator arrived in Drammen the night before the accident, and the able seaman who normally operated the skid-steer loader was informed that a bolt in the bucket's lift arm had come loose. It was decided that the loader had to be repaired.

The able seaman inserted the new safety bolt and repaired the loader's bucket before the

ENGLISH TRANSLATION FROM PAGE 8

of other defects were detected, such as a crack in the bucket attachment, a crack in the bucket, oil leak in the bucket cylinder and an inadequately secured operator's compartment.

Furthermore, all safety features were not operative. The parking brake, the restraint bar and the seat switch were all disconnected, the lift arm support device was removed, and the seatbelt did not work. The report concluded that the skid-steer loader could not be put into operation again until all defects had been repaired.

AFTER THE ACCIDENT

The AIBN has been informed that the company has bought a new skid-steer loader after the accident. Karmøy Skipsconsult Management AS who was in charge of the

vessel's safety system in accordance with the ISM code, has reported that they did not have any procedures for use or maintenance of the skid-steer loader prior to the accident. It was up to the crew members to decide if they wanted to repair the loader themselves or have external technicians to repair it. The captain has informed that practical training of the use of the skid-steer loader on board was provided, and there was also a notice on how to use the loader in the mess-room.

After the accident Karmøy Skipsconsult Management has conducted a risk assessment for the use of a skid-steer loader during cargo-handling operations. They have also established a more detailed maintenance procedure and prepared user instructions for the crew members.

LEGISLATION

The Norwegian Maritime Authority has informed the AIBN that there are no specific legal requirements for skid-steer loaders or similar equipment used on board a vessel. This equipment is therefore not subject to supervision by the surveyors.

The only regulations is stipulated in the Regulations of 1 January 2005 No. 8 on working environment, etc. on board ship.

The Regulations sets requirements of risk assessment to identify hazards on board, of preventive measures and of necessary information about safety and health risks on board. Section 9-3 of the regulations states:

When machinery or gear is stopped for maintenance or repairs, etc. adequate precautions shall be taken against inadvertent starting.

Regulations to the Working Environment Act set detailed requirements to routines for testing and maintenance of e.g. work equipment and loaders. However, the scope of this Act only applies to onshore facilities, not to vessels.

The Norwegian Maritime Authority's regulations for mobile work equipment are not as detailed as the regulations for equivalent equipment at onshore facilities.

According to the AIBN, clear regulations with regard to maintenance, supervision and certification of the equipment should also be prepared for equipment used on board a vessel. The Accident Investigation Board Norway therefore recommends that the Norwegian Maritime Authority draws up legislation to make sure that equipment that is produced, maintained and used within shipping, maintain the safety of the employees during use.

Safety recommendation

The investigation of this marine accident has revealed an area where the Accident Investigation Board Norway regards it necessary to promote safety recommendations with the purpose of improving safety at sea.

Safety recommendation MARINE No. 2019/02T

On 12 November 2018, an able seaman suffered a fatal accident while working on board the vessel

Mercator. The accident occurred during repair work of a skid-steer loader. All the safety features on the skid-steer loader were disconnected, and the company had no procedures for operations or maintenance of the machine. The investigation has shown that the accident risk represented by the loader was high, and that regulations for mobile work equipment on board are inadequate.

The Accident Investigation Board Norway advises the Norwegian Maritime Authority to draw up regulations with regard to use, maintenance and control of mobile work equipment on board vessels to maintain the safety of the employees.



THE SKID-STEER LOADER: The able seaman was repairing this skid-steer loader when he got crushed between the bucket and the operator's compartment. Today there are no clear regulations for the use of such loaders on board a vessel. The Norwegian Maritime Authority has now been requested to draw up relevant regulations.

PHOTO: AIBN

New rules for passenger ships in Svalbard

The Norwegian government introduces new rules for passenger ships in Svalbard. The aim is to improve safety and security.

“The Government will work to ensure sustainable activity in and near Svalbard. We wish to enhance safety and security associated with increased ship traffic in the north. Therefore, it is important that we establish new rules for passenger ships operating in the waters of Svalbard. The rules are intended to prevent accidents and reduce the consequences of any accidents occurring in this remote and vulnerable area,” says the Minister of Trade and Industry, Torbjørn Røe Isaksen.

The new Regulations apply in the territorial waters surrounding Svalbard and will make sure that all passenger ships are constructed, equipped and operated in a way that provides satisfactory safety of life, health, property and environment on Svalbard. This applies to both Norwegian and foreign ships.

SHIP SAFETY IS PRIORITY

The Regulations may involve conversions and modifications for ships not holding international certificates (SOLAS). For these ships, a five-year transitional arrangement has been established to give the companies the opportunity to plan the phase-in of new rules and, if applicable, spread the costs over several years.

“There are certain things that must be taken into account when regulating the shipping industry in Svalbard. Ship safety and security is top priority for us,” says Acting Director General of Navigation and Shipping, Lars Alvestad.

DIALOGUE WITH THE INDUSTRY

Through our regulatory work, the Norwegian Maritime Authority (NMA) has established a dialogue with the industry, particularly the Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO). Dialogue meetings were

Statistics:

Statistics from the Governor of Svalbard show that the ship traffic and number of passengers have increased significantly from 2008 to 2018:

2008: 28 overseas cruise ships	Total number of passengers carried: 28,697
24 expedition cruise ships	Total number of passengers carried: 10,040
2018: 15 overseas cruise ships	Total number of passengers carried: 45,900
59 expedition cruise ships	Total number of passengers carried: 21,000



WATERS: The new Regulations apply to both Norwegian and foreign ships operating in the territorial waters surrounding Svalbard.

PHOTO: Sjøfartsdirektoratet

arranged in both Oslo and Svalbard prior to the consultation. A number of useful comments were received, which led to adjustments of the proposal. At the same time, the NMA has maintained a good dialogue with the Norwegian Coast Guard and the Governor of Svalbard, both providing generic feedback.

“The NMA feels that both the industry and public authorities have been constructive and shown an understanding for the safety level on which the new Regulations are based,” says Alvestad.

BACKGROUND

Up until now, requirements for passenger ships operating in the territorial waters surrounding Svalbard have been described in a guidance circular, RSV 01-2017. The companies have been allowed to carry passengers in Svalbard having various certificates and safety standards. This circular will now be superseded by the new Regulations.

The International Maritime Organization (IMO) has previously adopted specific rules adapted to the special conditions in polar

waters. The Polar Code, which entered into force on 1 January 2017, sets out binding global regulations for ships engaged on international voyages which will operate in polar waters. The international focus has encouraged us to consider rules for passenger ships in our polar waters.

THE POLAR CODE

Svalbard falls within the territorial scope of application of the Polar Code, and the considerations behind the implementation of the Polar Code are also applicable to passenger ships operating in Svalbard. Based on this, the NMA has assessed the need to introduce the requirements of the Polar Code for these ships as well.

For ships in Svalbard holding a Passenger Ship Safety Certificate in accordance with the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, the new Regulations will have limited or few financial consequences. These ships are already required to comply with the Polar Code, and the new Regulations will mainly involve operational changes.

Looking with optimism to the future of the fjords

The first cruise season with new regulations for the world heritage fjords is behind us. The harbourmasters on the fjords concerned have received fewer complaints about smoke, but are already looking forward to even stricter regulations in the years to come.

MARIT NILSEN

Communications advisor, Norwegian Maritime Authority

Regulations for vessel traffic in the Nerøysfjord, Aurlandsfjord, Geirangerfjord, Sunnlyvsfjord and Tafjord were tightened on 1 January this year. A prior study undertaken by the Norwegian Maritime Authority concluded that stricter measures needed to be taken to reduce the emissions of nitrogen oxides (NOx) and sulphur oxides (SOx) in particular. After some glorious spring and summer months, the cruise season is now drawing to a close. And the harbourmasters heartily agree: without exception, the regulations are seen as positive, important and reasonable.

‘We only have one objection: they are not strict enough,’ says Rita Berstad Maraak, harbourmaster in Stranda municipality.

Want the regulations extended

She claims that taking care of the Norwegian

fjords is a national concern, and that the measures should be made applicable to all Norwegian territorial waters.

‘It is crucial to avoid letting sound environmental policies become a cause of unreasonable competition. If the regulations are made to apply only to the world heritage fjords, the emissions will simply move elsewhere. We applaud strict measures, but they should apply to everybody,’ she emphasises.

Cruise tourism is extremely important for the local communities along the world heritage fjords and perhaps the cornerstone of the local tourist industry. Jostein Lange Bergset, harbourmaster in Flåm, tells Navigare that there has been less visible smoke this summer, but also that it is difficult to distinguish legal fumes from those that should not have been emitted in the first place.

‘We have reported the examples that we have observed, but fortunately it seems that there has been less really nasty smoke this season,’ Lange Bergset notes.

He adds that the rules enacted this year are manageable for everybody, but that they are now focusing more on future regulations.

Attracting international interest

Katrin Blomvik, director of the Geirangerfjord World Heritage Foundation, recently attended an international conference held in Alaska under the auspices of UNESCO for all maritime world heritage sites across the globe.

‘We are really excited to see the huge interest being taken in the Norwegian management of the world heritage fjords,’ she says. Today there are 50 protected maritime heritage sites on the World Heritage List, and the West Norwegian Fjord Landscape is one of them.

‘UNESCO refers to our scenic fjords as “the Crown Jewels of the Seas”. These areas are expected to represent the most outstanding marine management practices worldwide, thereby preserving the universal values for future generations and thus creating a model for other protected marine areas,’ she says. From 1 January 2020, the rules on NOx emissions will be tightened. These strict regulations put Norwegian management on the international map and are being noticed.

‘We have received fewer complaints from local people and visitors with regard to the pollution generated by the cruise ships this summer. We expect the situation to improve over time, in line with the gradual tightening of the regulations,’ Blomvik explains.



The shipowners are teaming up

There have been quite a few gloomy predictions for the Norwegian cruise industry as a result of the stricter regulations, but Erling Oppheim, director of the Nærøysfjord World Heritage Park, has no fears that they will cause Norway and her spectacular fjords to suffer as a tourist destination.

‘Quite the reverse, the shipowners are teaming up with us. Experience from the collaboration in Alaska shows that it is fully feasible to impose strict requirements. We have invited the cruise operators to collaboration meetings to discuss how they can contribute, and we have engaged in a positive dialogue to promote the environment, climate and sustainable development of these areas,’ Oppheim says. Like the harbourmaster of Flåm, Oppheim has also reported observations of visible smoke from vessels this summer. Now he is looking forward to 2026.

‘These will be exciting times. The

Norwegian world heritage sites shall be a beacon, and we will turn words into action,’ he emphasises.

Cancellations will come

Bjørn Pedersen, head of the Department of Legislation and International Relations in the Norwegian Maritime Authority, makes it clear that many vessels will have difficulty complying with the requirements in the more stringent regulations, and that cancellations are likely to come. As a consequence, the world heritage fjords will be open to vessels that may legally enter them.

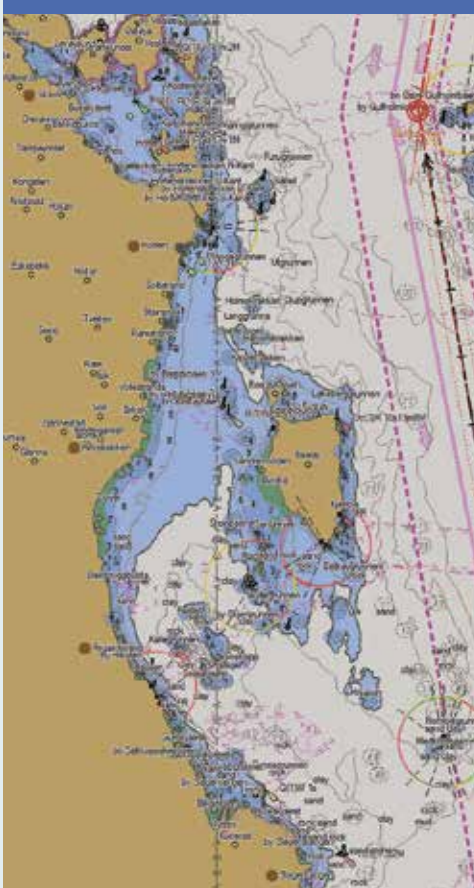
‘The proportion of vessels built before 2000 that have previously used the world heritage fjords as ports of call will be further reduced, and we regard this as a direct consequence of the environmental requirements. The good news is that there are new cruise ships that have the best and newest technology and comply with the

requirements, and they will start arriving as early as next year,’ Pedersen explains.

Stricter NOx Requirements

The regulations will be gradually tightened over a five-year period, in order to enable the cruise industry to conform to the increasingly strict requirements. The first requirement for reduced NOx emissions will enter into force in 2020. A further tightening will come in 2022, while the strictest requirement regarding NOx emissions will be introduced in 2025. This will entail an 80 per cent reduction in NOx emissions, which will require good exhaust gas treatment systems or alternative fuels.

‘Although we have seen improvements already this year, the major gains will come in the years ahead. We are therefore now considering the possibility of introducing stricter environmental requirements for shipping in Norwegian waters in general, not only in the world heritage fjords,’ Pedersen concludes.



Maritime kurs i Vestfold

Universitetet 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:

- Bridge Resource Management - BRM according to STCW 2010*
- GOC grunnkurs i uke 47 - 48 i 2019 og i uke 23-24 i 2020
- GOC fornyingskurs i uke 40 og 48 i 2019 og i uke 8 og 24 i 2020
- ROC grunnkurs i uke 40 i 2019 og i uke 8 i 2020
- ROC fornyingskurs etter avtale
- ECDIS -IMO Model kurs 1.27 (Electronic chart display and information systems)
- TECDIS ECDIS familiarisation course
- Seismic RAS course including BRM/ERM
- Skreddersydde kurs og simulatoretrening for ethvert behov

* Kurset kan også tilrettelegges for rederiets prosedyrer og operasjoner.

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

The Norwegian International Ship Register (NIS)

Vast number of registrations this summer

Thirty-seven ships with a total gross tonnage of 777 640 entered the NIS from the beginning of May until the end of August this year. Eleven of the ships were newbuildings, two were transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR) while the remaining 24 were transferred from foreign flags. On 31 August, the NIS counted 640 ships with a total gross tons of 16 168 640. We have to look back to 2004 to see an equivalent large fleet in our international register.

TONE OLSEN RISNES, Department of Ship Registration, NMA

«It is very gratifying to note that the shipowners show confidence in Norway as a flag state and wish to sail under the Norwegian flag says Ole Kamlund, Head of Section of the NMA's Department of Ship Registration. The fact that the negative trend for NIS turned around in 2014 and has been positive since then is very inspiring».

NEW REGISTRATIONS THIS PERIOD

SPITSBERGEN - LFEK3. 7 344 gross ton passenger ship transferred from The Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

ENERGY EMPRESS - LAWR7. 3 795 gross ton newly built supply vessel not previously registered.

FEED ROGALAND - LAHG8. 2 999 gross ton general cargo ship transferred from Ireland.



«Clipper Eirene», newbuilding from Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Ulsan, Korea. Photo: Solvang ASA.

KRABBSUND - LAHM8. 3 995 gross ton general cargo ship transferred from Germany.

OCEANIC CHALLENGER - LAH18. 7 127 gross ton seismic vessel transferred from France.

GEO CELTIC - LAHJ8. 12 109 gross ton seismic vessel transferred from France.

ENERGY DUCHESS - LAWS7. 3 795 gross ton newly built supply vessel, not previously registered.

CLIPPER EIRENE - LAEB8. 18 898 gross ton newly built LPG tanker, not previously registered.

BELCARGO - LAHL8. 32 387 gross ton general cargo ship transferred from Liberia.



WEST BOLLSTA - LAGW8. 57 606 gross ton newly built mobile unit, not previously registered.

VARDEFJELL - LAHY8. 2 301 gross ton general cargo ship transferred from Latvia.

WILSON HOOK - LAIH8. 2 993 gross ton combination carrier: cargo/bulk/container transferred from Cyprus.

WILSON SAGA - LAII8. 4 200 gross ton combination carrier: cargo/bulk/container transferred from Cyprus.

WILSON SKY - LAIJ8. 3 037 gross ton combination carrier: cargo/bulk/container transferred from Cyprus.

WILSON SUND - LAIK8. 4 200 gross ton combination carrier: cargo/bulk/container transferred from Cyprus.

ROALD AMUNDSEN - LAZP7. 21 765 gross ton newly built passenger ship transferred from the Norwegian Shipbuilding Register.

SAR RANGER - LAIL8. 1 502 gross ton offshore vessel transferred from the UK Ship Register.

MOSTRAUM - LAFD6. 7 256 gross ton newly built chemical tanker, not previously registered.

HAAFJELL - LAHX8. 2 780 gross ton general cargo ship transferred from Latvia.

SAR LOKE - LMVP3. 2 598 gross ton offshore vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

OCEANIC PHOENIX - LAHQ8. 11 368 gross ton seismic vessel transferred from France.

HILDA KNUTSEN - LAPS7. 80 850 gross ton oil tanker transferred from the UK Ship Register.

ADRIANO KNUTSEN - LAEP8. 122 261 gross ton newly built LNG tanker, not previously registered.

OSLO BULK 7 - LAID8. 5 629 gross ton general cargo ship transferred from Singapore.

EIDSVAAAG OPAL - LAIM8. 3 832 gross ton supply vessel transferred from Liberia.

BELSTAR - LAHT8. 32 837 gross ton general cargo ship transferred from Singapore.

OSLO BULK 5 - LAIC8. 5 629 gross ton general cargo ship transferred from Singapore.

BELFRI - LAHV8. 30 766 gross ton general cargo ship transferred from Liberia.

BELOCEAN - LAHS8. 32 839 gross ton general cargo ship transferred from Singapore.

FAMITA - LAIN8. 2 999 gross ton general cargo ship transferred from the Bahamas.

MARI COUVA - LAVL5. 29 987 gross ton newly built chemical tanker, not previously registered.

BELNOR - LAHR8. 32 837 gross ton general cargo ship transferred from Singapore.

DEFENDER - LAUE7. 3 649 gross ton newly built supply vessel transferred from the Norwegian Shipbuilding Register.

BOW ORION - LAFX8. 34 128 gross ton newly built chemical tanker, not previously registered.

HÖEGH GALLEON - LAHH8. 111 980 gross ton newly built LNG tanker, not previously registered.

SUNNY VICTORY - LAIO8. 29 335 gross ton oil tanker transferred from the Isle of Man.

AQUA SPA - LFGH3. 4 027 gross ton newly built well boat transferred from Turkey.

The importance of health requirements for

What is the purpose of health requirements, and why are they important to safety at sea? The provision aims to maintain safety on ships. Health certification is an important part of the HSE work on board.



Hege Sofie Imsen
Overlege ved Norsk senter for maritim medisin

Working on a ship is quite different from having a workplace on shore due to:

- limited access to medication, equipment and medical treatment in the event of illness or injury, which would make it more challenging for a patient to get ashore to receive proper healthcare;
- limited number of employees on board and no access to deputies, so that some employees on board have to complete their own tasks in addition to the tasks of crew members who are prevented from working due to illness or injury;
- the 24-hour society which is limiting people's opportunities for alone time or recreation, or which may result in isolation due to the lack of group identification on board and homesickness;
- heavy workload and shift arrangements that may cause sleep deprivation;
- safety-critical duties that must be maintained and the risk of disastrous events when failing such duties;
- harsh weather conditions, etc.

Even though the work takes place in an area within the reach of a search and rescue helicopter, these resources may not be available when the need arises. We are well prepared in Norway. However, in unstable weather conditions or in situations where the helicopter is engaged in other operations, the helicopter may not be available. There are many countries where the density of helicopters is lower than in Norway, and access may be limited. We must also not forget that there is a risk related to evacuations, for the patient as well as the rescue personnel.

Working on a ship involves risk, and potential health failure is one of the identified risk factors. What could happen if seafarers' state of health is not satisfactory?

The worst-case scenario involves loss of life or permanent health problems due to restricted access to healthcare, crew injury caused by sudden disability or loss of attention in working situations that could lead to accidents at work. Accidents may occur, such as a collision with another vessel due to operational errors or miscommunication.

Satisfactory eyesight, hearing and health are important requirements in order to prevent loss of lives and health problems at sea.

Some conditions may involve obvious safety risks, for example if the navigator is visually impaired. Most health issues, however, have less obvious consequences with regard to safety. Individual assessments are used to evaluate medical fitness. The Regulations on medical examination of employees on Norwegian ships and mobile offshore units include guidelines for several conditions that the doctor must relate to. For example, in the event of a head injury the patient must be observed for a period of 12 months post injury before the doctor can

assess whether the health requirements have been met or not.

It is possible to apply for exemption from the requirements if an employee is considered unfit for duty due to health issues. The appellate body for health cases is responsible for processing applications for exemptions, and the appellate body may grant exemptions, apart from the vision requirements representing an international minimum standard. The appellate body is subject to the statutory objective set out in the Regulations on medical examination of employees on Norwegian ships and mobile offshore units and may only give exemptions if the exemption does not present a risk to the person involved, other people on board or to maintain a safe operation of the vessel.

The decision made by the appellate body is based on an individual risk assessment in each scenario. Extensive information about duties and responsibilities is just as important as medical information. The doctor encloses relevant medical information when preparing for the case. The doctor should provide detailed information about the working place, including specifications from the employee and the employer, giving an account of specific descriptions of duties, responsibilities and safety functions, crew, shift schedule, sailing areas, etc. It is important to include information about other crew members on board that have the skills to take on tasks when needed. Ideally the employer performs a separate risk assessment and encloses it in the application for exemption.

The application for exemption must be well-founded, and all relevant records must be enclosed during submission. During the application process the appellate body will try to evaluate the likelihood of the applicant getting significant symptoms when working on board the vessel, and which consequences could be the result for the applicant, other people on

employees on ships

Risk = probability X consequence

Consequence Probability	Negligible = 1	Substantial = 2	Significant = 3
Considerably low = 1 0-2 %	Acceptable risk (1)	Acceptable risk (2)	Acceptable if compensated (3)
Low = 2 2-5 %	Acceptable risk (2)	Acceptable if compensated (4)	Acceptable if compensated (6)
Moderate = 3 5-10 %	Acceptable if compensated (3)	Acceptable if compensated (6)	Not acceptable (9)
High = 4 >10 %	Acceptable if compensated (4)	Not acceptable (8)	Not acceptable (12)

The Regulations on medical examination of employees on Norwegian ships and mobile offshore units regulate health requirements for employees working on board Norwegian vessels. The purpose of health requirements is set out in section 1:

“These Regulation shall ensure that any person working on board a Norwegian ship or mobile offshore unit is medically fit for service on board, is not suffering from one or more medical conditions likely to be aggravated by service at sea or to endanger the health and safety of other persons on board”.

board and for a safe operation of the vessel.

This may for example imply that the risk is high if the consequences are significant, even though the probability is low.

The appellate body will assess each case to find any compensating measures to be employed in order to reduce the risk. Examples of compensating measures could be using a hearing aid, installing additional alarms in cabins, reducing work tasks or safety tasks, putting limitations on trade areas, implementing an obligation to inform the captain or the company, etc. The obligation to inform the captain is important since the captain has the executive responsibility for medical treatment and safety on board.

If an employee does not satisfy the health requirements and he/she wants to apply for exemption from the legislation, the appellate body will most likely impose restrictions in the medical certificate if an exemption is granted. Such restrictions may depend on the position, e.g. two people must always be on watch, or one person cannot have any safety functions on board. If it is possible to organise the work on board in a different manner and this has been discussed with the employer prior to the

application and a statement from the employer is included in the application, this will be favourable in order to reach the right conclusion at the appellate body.

Knowledge and correct use of the legislation as well as proper documentation of the health condition and workplace are important factors when determining if an employee should continue to work on a ship after being diagnosed with an illness or health issue.

In some cases, it is more important to document the functional ability than the actual health condition. The best way to test the functional ability is to work, provided that the employee is medically fit for it. We often see that employees at sea are passively waiting for the health requirements to be met. If it is possible to get alternative work on shore during such waiting periods, this would help determining the functional ability. It is rarely an option for seafarers to return to work gradually by means of graded sickness benefit (partial sick leave). It is important to talk to your treating physician if alternative work on shore is an option. This should also be discussed with NAV (the Norwegian Labour and Welfare Administration).

The Regulations on medical examination of employees on Norwegian ships and mobile offshore units are drawn up to help maintain safety on board. However, it is in everyone's interest to find the best solutions possible in order for employees to keep their job on board a ship by means of adjustments, etc. as long as it is safe and their health condition does not present a safety risk on board.

There has been limited research on how important health requirements are to safety on board. How many of the seafarers who have been found unfit for duty have had symptoms after the decision has been made, that could potentially have caused serious incidents on board? And how many of the serious incidents that have occurred on board Norwegian vessels may have been caused by known illnesses? We are trying to find answers to these questions. The Norwegian Centre for Maritime and Diving Medicine is working to establish a health register. We would like to get involved in research to extend our knowledge and create a professional basis for the health requirements and targeted strategies of the future.

Nye tall om norske sjøfolk

Tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) viser at 20141 nordmenn hadde arbeidet sitt på skip i fjor. Det er en økning på nesten 400 sjøfolk fra året før.

Nærings- og fiskeridepartementet ba i 2018 SSB om å utarbeide en oversikt over antallet norske sjøfolk. Nå er tallene for 2016 til 2018 klare. De viser at det jobbet 20 141 norske sjøfolk i 2018. Sjøfolkene er bosatt i alle landets fylker, med størst andel bosatt i Møre og Romsdal (4100), etterfulgt av Hordaland (3200), Nordland (2100), Rogaland (2000) og Trøndelag (1700).

- Norge har lange og stolte skipsfartstradisjoner, og maritim næring er en av våre viktigste næringer. De over 20 000 nordmennene som har sitt arbeid til sjøs har stor betydning for konkurranseevnen til næringen, og er med på å sikre jobb- og verdiskaping over hele landet, sier næringsminister Torbjørn Røe Isaksen.

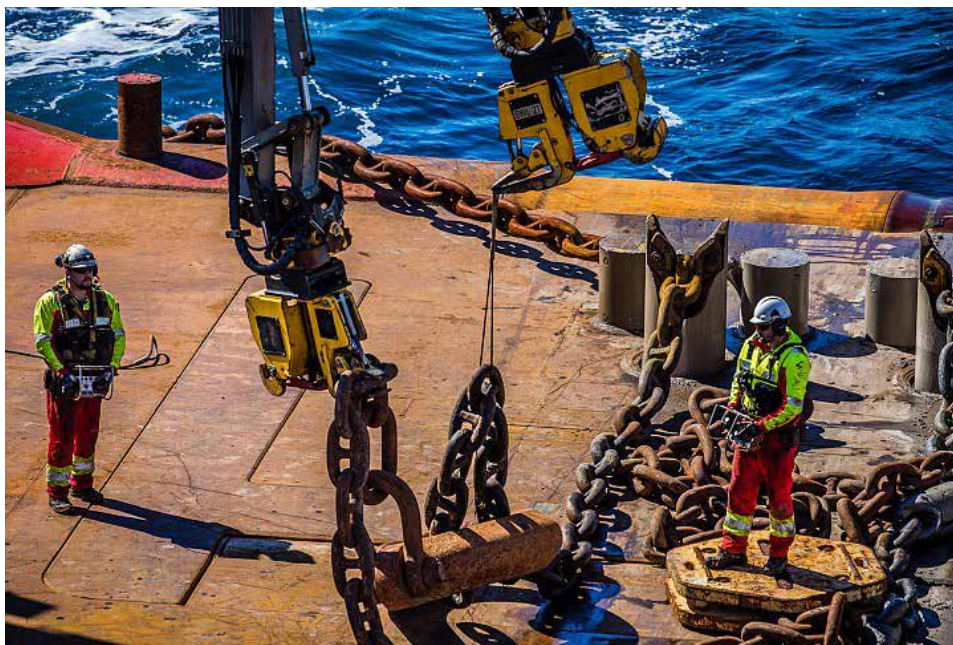
Økning

SSBs tall viser at det var en økning i antallet norske sjøfolk på skip i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) fra 2017 til 2018, fra 15 300 til om lag 15 400, etter en nedgang fra 2016 til 2017.

Tallene viser også at antall sjøfolk som jobber om bord på skip registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) har økt de siste årene. I 2018 var det omtrent 2 100 norske sjøfolk med arbeid om bord på NIS-registrerte skip, en økning på nær 350 personer siden 2016. Samtidig har det vært en nedgang i antallet sjøfolk som jobber på utenlandskregistrerte skip siden 2016. Oversikten viser også at det var 968 norske lærlinger og kadetter i 2018 på norske skip.

- Til tross for noen tøffe år i maritim næring etter oljeprisfallet har antallet sjøfolk holdt seg rimelig stabilt, og vi ser en positiv utvikling fra 2017 til 2018. Dessuten er det gode nyheter at vi har så mange kadetter og lærlinger til sjøs. Jeg mener dette viser at regjeringens politikk virker. Jeg håper at vi også fremover vil få en økning i antall norske sjøfolk på norske skip, sier næringsministeren i en

	2016	2017	2018
NIS	1 777	1 910	2 124
NOR	15 778	15 300	15 417
Utenlandsk flagg	3 123	2 541	2 600
Totalsum	20 678	19 751	20 141



STABILE TALL: Til tross for noen tøffe år i maritim næring etter oljeprisfallet har antallet sjøfolk holdt seg rimelig stabilt, og vi ser en positiv utvikling fra 2017 til 2018, viser tallene.

FOTO: Bjarne Hovland, Fotokonkurransen for sjøfolk



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

FØLG OSS!

Facebook:

Sjøfartsdirektoratet

Instagram:

sjofartsdir



Avdeling Skipsregistrene

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

Region 1

Regionkontor Oslo
Strandgata 19, 0152 Oslo
Telefon: 52 74 54 00
postmottak@sjofartsdir.no

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

Region 2

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

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

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

Region 3

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

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

Region 4

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

Region 5

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

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

Region 6

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

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

Region 7

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

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

Tilsynskontor Hammerfest
Sjøgata 6, 9600 Hammerfest
Telefon: 52 74 54 50
postmottak@sjofartsdir.no

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

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:

Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Authority

FORSIDEBILDE: SJØFARTSDIREKTORATET

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

REDAKTØR/EDITOR: Kari Stautland

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

ANNONSE/ADS: A2 Media

Telefon: 90127006

E-post: hilde@a2media.no

Annonseleder: Hilde Holtekjølen

GRAFISK FORMGIVNING/DESIGN:

Rita Oosterhuis, Kai Hansen Trykkeri AS

TRYKK/PRINT AND LAYOUT: Kai Hansen Trykkeri, Stavanger

OPPLAG/CIRCULATION: ca. 14 000

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

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

SJØFARTSDIREKTORATET:

Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:

Postboks 2222, N-5509 Haugesund

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

E-post: postmottak@sjofartsdir.no

Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til postmottak@sjofartsdir.no i

Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 13.09.2019

ISSN-NR 0804-4589

Vakttelefon til Sjøfartsdirektoratet 52 74 50 00 – gjelder også Skipsregistrene

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

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

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

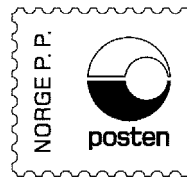
The Maritime Authority's duty phone is staffed all day, all year for reporting accidents, incidents at sea, matters relating to the registration of ships and matters that cannot be resolved within ordinary office hours.

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

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

15 September to 15 May: 08.00 hrs. to 15.45 hrs.

15 May to 15 September: 08.00 hrs. to 15.00 hrs.



Returadresse: Sjøfartsdirektoratet, Postboks 2222, 5509 Haugesund

LESS WEIGHT **IS MORE EFFICIENCY**

Our lightweight insulation products and professional involvement ensures improved business performance. See all the benefits on glava.no/marine-offshore



QUALITY ASSURED DESIGN
SAFE AND EFFICIENT INSTALLATION
OPTIMAL OPERATIONS

