

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Authority

4 / 2013



Nye barrierer mot kontaktskader

Side 6

Klaveness flagger hjem
Side 8

Norsk flagg på dagsorden
Side 10

Ekstra fokus på brann
Side 18

Print on Demand

Trykking av kart etter forespørsel – Print on Demand

Print on Demand-kart (POD-kart):

- Sjøkart oppdatert med alle sikkerhetskritiske oppdateringer og rettelser som har vært publisert i *Etterretninger for sjøfarende* (Efs)
- Kan også inneholde oppdateringer som ikke er meldt i Efs
- Trykkes etter forespørsel
- Nye POD-kart hver fjortende dag
- Sjøkart i Print on Demand-tjenesten:
Hovedkartserien, de fleste havnekart og kart fra Svalbard
- Norske forhandlere: Gunnarshaug Trykkeri AS og Nautisk forlag AS
- Mer om sjøkart og elektroniske sjøkart (ENC): www.kartverket.no



Kartverket



Innhold

- 4** Leiaren: Samspel for meir attraktivt flagg
- 5** Editorial: Interaction for a more attractive flag
- 6** Fjord1 tar nye grep mot kontaktskader
- 8** Klaveness flagget hjem to skip
- 10** Sjøfartsdirektøren utfordrar rederinæringa
- 12** Norge klatrer på Tokyo MoUs hviteliste
- 14** Flere tjenester fra papir til nett
- 18** 2014: Ekstra fokus på brann
- 20** Nytt regelverk for fiskefartøy under 15 meter
- 22** SHT-rapport etter dødsulykke på Voldstad
- 25** Arbeider for sikrere fritidsfartøy
- 26** NIS: 19 new registrations
- 28** NOR: Oppgangen fortsetter
- 30** Maritime milepæler: Læring i sjømannsyrket
- 36** Svensk rederansvar gjøres tydeligere
- 37** Sverige: Gransker personulykker med fritidsbåt
- 38** Farlige returlaster fra oljeplattformer
- 40** Regelverket for kjemikalietransport revideres
- 41** Storulykkerisiko i maritim sektor analysert
- 44** Har vi glemt den menneskelige faktor?
- 46** Trøtthet på sjøen - et bemanningsproblem?
- 48** Sjøsikkerhetskonferansen 2013
- 52** Åpen dag i Sjøfartsdirektoratet
- 54** Vibrasjoner kan gi alvorlige helseskader
- 57** Fusjon mellom DNV og GL
- 59** Film Service for Seafarers
- 62** Nordsjøcupen 2013
- 64** 24-timmars fotball i Gøteborg

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør



ÅRLEG: Fra Open dag i direktoratet.
ANNUAL: From the "Open day" at NMA

FOTO: STEINAR HALGEBERG

Samspel for meir attraktivt flagg

Det siste halve året har eg og andre tilsette i Sjøfartsdirektoratet brukt ei god del tid på å besøka ulike aktørar innan norsk maritim næring. Særleg dei delane av næringa som har direkte kontakt med Sjøfartsdirektoratet, har blitt via merksemd.

Målet med besøka har vore å bli betre kjent med dei utfordringane ulike delar av næringa møter. Samtidig har me også bedt om tilbakemeldingar på dei tenestene Sjøfartsdirektoratet utfører. Kva gjer me bra, og kor må me forbetra oss? Me har også informert om ulike tiltak direktoratet har gjennomført.

For tre år sidan arrangerte me «Open dag» i direktoratet for første gong. Målet med «Open dag» er å korta ned avstanden mellom oss som jobbar i direktoratet og bransjen, som er påverka av dei avgjerdene me tek og den servicen me leverer. På «Open dag» inviterer me brukarane til å besøka direktoratet. I tillegg til eit innleiande program, er det høve til å gå rundt på huset, besøka dei ulike avdelingane eller snakka med sakshandsamarane direkte.

«Open dag» er no blitt eit årleg arrangement og talet på besøkande har auka jamt og trutt. Tilbakemeldingane frå deltakarane har vore mange og gode.

Både «Open dag» og besøksrunden me har hatt, kortar ned avstanden mellom Sjøfartsdirektoratet og brukarane våre. Den auka kontakten har også bidrege til konkrete resultat. Mistydingar har vorte oppklara, og dialog om vanskelege saker har starta.

I dette nummeret av Navigare kan me lesa om Klaveness som har valt å flagga inn to skip til NIS. Eit direkte resultat av eit besøk hjå reiarlaget. Håpet mitt er at ein nærare kontakt mellom bransjen og Sjøfartsdirektoratet skal bidra til å gjera det norske flagget, dei norske registra NIS og NOR meir attraktive, slik at fleire følgjer Klaveness sit døme og registrerer båtane sine i Noreg.

Ein ting har eg lært gjennom besøka eg har vore med på, nemleg at det er ingen automatikk i at norske reiarar vel norsk flagg. Snarare viser utviklinga dei siste åra at ein stadig lågare del av den norskeigde flåten fører norsk flagg. For ti år sidan hadde om lag 60 prosent av alle norskeigde skip norsk flagg. I dag er me nede på om lag 40 prosent.

Ei uheldig utvikling av fleire grunnar. Om denne utviklinga får fortsetja, vil det på sikt få negative konsekvensar for heile den norske maritime næringa. Det er difor viktig å fokusera på tiltak som kan snu utviklinga.

Reiarlaga peikar på ulike grunnar til at dei vil utanlandsk flagg. I liten grad er Sjøfartsdirektoratet ein av desse, men det kjem likevel fram at også me må bidra for at det norske flagget skal stå fram som eit attraktivt



alternativ. Særleg vert det peika på servicivå, reelle dialogar og moderne tekniske løysingar knytt til dei oppgåvene me utfører.

På bakgrunn av tilbakemeldingane har me gått gjennom eiga drift og sett i gang ei rad med tiltak for å betra tenestnivået vårt.

Me har jobba aktivt for å få ned restansar og sakshandsamingstid, me strømlinjeformar og moderniserar regelverket vårt, me har innført risikobasert tilsyn og prosjektstyring ved nybygg og større ombyggingar. Og ikkje minst – me har satsa store ressursar på å digitalisera tenestene våre.

Det er no mogleg å senda inn teikningar elektronisk. Ein kan be om tilsyn av skip via nettet. Søknad om refusjon for sysselsettinga av sjøfolk kan gjerast elektronisk og i haust vart det også mogleg å søka om personlege sertifikat elektronisk. Denne tekniske revolusjonen sparar tid og ressursar og kortar sakshandsamingstida. Alt dette er tiltak eg meiner bidreg til å auka attraktiviteten til det norske flagget.

Me vil også i tida framover ha tett kontakt med næringa. Dialogen og samspillet er viktig for oss. Eg håpar og trur at me på våre besøk også får fram at næringa sjølv har eit ansvar for å bidra til å styrka flagget og dermed Noreg sin posisjon og gjennomslagskraft som sjøfartsnasjon. ■

Interaction for a more attractive flag

Over the last six months, I, along with other employees at the Norwegian Maritime Authority (NMA), have spent a lot of time visiting various actors in the Norwegian maritime industry, with a particular focus on the parts of the industry that are in direct contact with the NMA.

The purpose of these visits has been to become better acquainted with the challenges facing the different parts of the industry. At the same time, we have also asked for feedback on the services provided by the NMA. What are people satisfied with, and where do we need to improve? We have also talked about various measures implemented by the NMA.

Three years ago we arranged the «Open day» at the NMA for the first time. The purpose of the «Open day» has been to narrow the distance between us working at the NMA and the industry, which is affected by the decisions we make and the services we provide. On the «Open day», we invite our users to visit the NMA. In addition to an introductory agenda, people are welcome to take a walk around our offices, visit the different departments or talk directly with the case handlers.

The «Open day» is now an annual event and the number of visitors has increased steadily. We have received a lot of useful feedback from participants, and the «Open day» has also proved to be very useful for many of the visitors.

Both the «Open day» and the visits we have made narrow the distance between the NMA and our users. The increased contact has also contributed to actual results. Misunderstandings have been resolved, and dialogue on difficult issues has started.

In this edition of *Navigare* we can read about the company Klaveness, which has chosen to register two ships in NIS; a direct result of a visit we made to the company. My hope is that a closer interaction between the industry and the NMA will contribute to making the Norwegian flag and the Norwegian ship registers NOR and NIS more attractive, so that more companies follow the Klaveness example and register their ships in Norway.

One thing I have learned from the visits I have made is that Norwegian shipowners do not automatically choose the Norwegian flag. On the contrary, the development in recent years shows that a smaller and smaller part of the Norwegian-owned fleet flies the

Norwegian flag. Ten years ago, approximately 60 per cent of all Norwegian-owned ships flew the Norwegian flag. Today this number has decreased to approximately 40 per cent.

This is an unfortunate development for several reasons. If this development continues, it will in the long run have negative consequences for the entire Norwegian maritime industry. It is therefore important to focus on measures to reverse the trend.

Companies point out several reasons why they choose foreign flags. The NMA is only to a small extent one of these reasons, but it is nevertheless evident that we have to contribute to making the Norwegian flag a more attractive alternative. In particular, the service level, genuine dialogues and modern technical solutions related to the tasks we perform were pointed out.

Based on the feedback we have received, we have evaluated our organisation and implemented various measures in order to improve our level of service.

We have worked actively to reduce arrears and case processing, we are streamlining and modernising our regulatory framework, we have introduced risk-based supervision and project management for newbuildings and major conversions. And not least – we have invested heavily in digitalising our services. It is now possible to submit drawings online. Requests for surveys can be made online. Applications for refunds for the employment of seafarers can be submitted online, and this autumn we have also made it possible to apply for personal certificates online. This technical revolution saves time and resources and reduces case processing time. All of these are measures I believe will contribute to increasing the attractiveness of the Norwegian flag.

We will continue to be in close contact with the industry. The dialogue and interaction is important to us. I hope and believe that our visits also help make the industry aware of its responsibility to help improve the flag and hence Norway's position and impact as a maritime nation. ■

Fjord1 tar nye grep mot kontaktskader:

Automatisk varsling av for høy

For et år siden uttalte Fjord1-direktør Leif Øverland at antall uhell med ferjer er uakseptabelt. Etter den tid har rederiet tatt i bruk et nytt varslingsystem og innført nye rutiner og barrierer i kampen mot kontaktskader. Foreløpig med positivt resultat.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Rederi-ledelsen ville først utarbeide et nytt sikkerhetsstyringssystem, som var likt for samtlige 80 ferjer.

Administrerende direktør Leif Øverland forteller at rederiet satt ned en kompetansegruppe med deltakere fra de to tidligere rederiene (Fjord1 Fylkesbaatane og Fjord1 MRF), både maskinister og skipsførere. De hadde som mandat å komme med innstilling til enklere og bedre sikkerhetsprosedyrer.

– Vi fulgte innstillingen, og tiltakene er nå i ferd med å bli innført på samtlige ferjer, sier Øverland. Etter gjennomgang av samtlige hendelser med ferjene i fjor, er også manøvreringsprosedyrene til kai blitt standardisert, og er nå lik på samtlige ferjer, forteller han.

FLERE BARRIERER

Rederiet har i tillegg innført nye barrierer, som kan bidra til å hindre at ferjene kjører i kaien.

Sikkerhetsdirektør Erling Kløvning forteller at alle ferjeførerne nå er pålagt å teste at reverseringen virker mens ferja fremdeles er så langt fra land at den kan stanse ved hjelp av ett framdriftsanlegg.



VARSLER: Shiplog-systemet varslar i en høytaler på broen dersom ferja holder for høy fart ved bestemte sjekkpunkter når den nærmer seg kai, eller kommer ut av sin faste seilingsled. ILLUSTRASJONSFOTO: BJARTE AMBLE

– Alle må foreta denne testen, som medfører noe ekstra arbeid for navigatøren. Det var litt diskusjon om tiltaket til å begynne med, men nå er det akseptert som en ny barriere mot kontaktskader, sier Kløvning.

I tillegg har rederiet tatt i bruk et system for automatisk varsling hvis ferjene holder for høy fart når de nærmer seg kaia – et tiltak Kløvning har stor tro på skal forhindre kontaktskader.

Systemet kalles for Shiplog som er basert på AIS-systemet (Automatic Identification System). Det er det samme systemet som ferjene benytter til å kjøre sikkerhetsinformasjon ved begynnelsen av hver tur over høytalerne til passasjerene.

Opplesningen starter automatisk når ferjene har nådd en bestemt avstand fra kaien etter avgang.

Informasjonssystemet er utviklet av Oddstøl Elektronikk (nå Shiplog AS) i Kristiansund, og ble i 2011 testet ut på fire av Fjord1 sine ferjer med godt resultat. Nå er det å finne på samtlige 80 fartøy.

VARSLER AUTOMATISK

Shiplog-systemet er programmert for den enkelte ferje med en maksimum hastighet ferja skal holde i bestemte avstander fra kaien når den nærmer seg land. Dersom maks hastighet overstiges på noen av disse sjekkpunktene, får mannskapet et automatisk varsel over høytaleren på broen.

fart



OVERSIKT: På sitt kontor kan sikkerhetsdirektør Erling Kløvning logge seg inn for å se hvordan hvert enkelt fartøy seiler, eller hvor mange fartsvarsler som er registrert på den enkelte ferge. Både kurs og hastighet blir loggført i sanntid.

ILLUSTRASJON: ERLING KLØVNING



TILTAK: Fjord1 har stor tro på at de nye tiltakene skal føre til færre kontaktskader, sier administrerende direktør Leif Øverland (t.v.) og sikkerhetsdirektør Erling Kløvning.

FOTO: BJARTE AMBLE

– Men ikke nok med det. Vi kan fra kontoret gå inn i Shiplog-programmet for å se hvordan hvert enkelt fartøy seiler, eller hvor mange fartsvarsler som er registrert på den enkelte ferge. Og hvis uhell skulle inntreffe har vi fakta i loggen. Her blir nemlig både kurs og hastighet loggført i sanntid, forklarer sikkerhetsdirektøren.

I tillegg er ferjenes ordinære seilingsleder også programmert inn i Shiplog – for samtlige ferjesamband til Fjord1. Dersom ferja kommer ut av sin faste led, og eventuelt kommer inn i et farlig område, kommer det også et varsel over høytaleren på broen.

– Etter at vi tok det automatiske varslingsystemet i bru, samt nye prosedyrer

og økt fokus på dette, har antall kontaktskader sunket betraktelig. Mens Fjord1 i hele fjor hadde registrert 30 kontaktskader var det fram til 10. oktober i år registrert 8. Vi ser også at skadeomfanget ved kontaktskader er betydelig redusert, noe som tyder på redusert fart i manøversituasjon, sier Kløvning.

TAS UT AV RUTE

Rederiet har også gitt kapteinene pålegg om at straks de får indikasjoner på at noe er galt med manøvringsystemet på et fartøy, skal ferja tas ut av rute sambandet til feilen er avdekket og eventuelt reparert.

– Det er klart at det ikke er en lett avgjørelse å ta for kapteinen når det står

fullt av folk på kaia. Men tidligere ble ikke alltid signaler om mulige feil tatt alvorlig nok, og sikkerhet skal være prioritet nr. 1. Da må vi ta det på alvor selv om det kan oppleves vanskelig når ferjekaia er full av ventende biler, sier Leif Øverland

Han legger til at rederiet i tillegg har innført operative inspeksjoner. Dette er en kort inspeksjon om bord fartøyene for å kontrollere at manøversedyrer, kommunikasjon og bruk av nød/reserve system blir etterlevd. Inspeksjonene blir utført av Fjord1 sine interne ISM-revisorer.

– Jeg har stor tro på at de nye tiltakene vil føre til færre kontaktskader i Fjord1, sier administrerende direktør Leif Øverland. ■

Klaveness flagget to skip hjem fra Marshall Islands:

- Vi opplevde direktoratet som

En rekke ting skal på plass i løpet av kort tid før et skip er klart for innflagging.

I denne prosessen opplevde vi Sjøfartsdirektoratet som serviceinnstilt og løsningsorientert, sier Nicolai Lunde, Associate Lawyer i Klaveness-rederiet.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Det var i høst rederiet Klaveness valgte å flagge inn to bulkskip fra Marshall Islands (MI) til Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). I september flagget rederiet inn «Bangor», og i oktober fulgte «Baniyas» etter.

De to nykommerne i NIS var medvirkende til at registeret fikk en netto økning i løpet av perioden august-oktober.

Nicolai Lunde sier at rederiet primært

ønsker å ha minimum to tjenesteleverandører for flåten. Det gjelder blant annet for valg av klasseselskap og forsikring, men også for valg av flagg.

– Det var derfor aktuelt for oss å vurdere et annet flagg enn Marshall Islands da vi bestemte oss for å gå bort fra Singapore. NIS var under vurdering, men dette ble først dagsaktuelt etter at vi hadde hatt besøk av sjøfartsdirektøren og hans team, sier Lunde.

Han legger vekt på at et register må være proaktivt og forskuttere mulige problemstillinger, særlig der en omregistre-

ring blir del av en større transaksjon hvor banker, gammelt register, nytt register og eksterne tjenesteytere må bidra og koordineres.

RASKE LØSNINGER

– Et internasjonalt register som NIS bør også se hen til andre lands myndigheter og registre og gjøre seg kjent med disse og deres måter å gjøre ting på. Mange skips-eiende selskap innenfor tradisjonell tørrlast tilhører mer eksotiske jurisdiksjoner. Der dette medfører økte krav til dokumentasjon etc. er det særlig viktig med



BANGOR: Bulklasteskipet «Bangor» et av de to skipene som ble flagget hjem til Norsk Internasjonalt Skipsregister i september.

FOTO: KLAVENESS

serviceinnstilt

mulighet for raske løsninger og dokumentasjonsprosesser som ikke virker avskrekende, sier Lunde.

Han fremhever at det viste seg nyttig at Sjøfartsdirektoratets avdeling Skipsregistrene har en egen vaktjeneste «around the clock», ettersom en av innflaggingene ikke fant sted innenfor norske arbeidstider – noe som for øvrig ofte er tilfellet.

– Dokumentasjonen var raskt på plass da innflaggingen var gjennomført, noe som er positivt, ettersom skipene våre sjelden ligger mange timene i havn, sier Nicolai Lunde.

Han legger til at man på den annen side er avhengig av norske konsulater med begrensede åpningstider, og funksjonærer som gjerne må instrueres noe nærmere i det enkelte tilfelle.

– En ordning med agenter, slik de større registrene og classeselskapene be-

nytter, ville redusert slike potensielle fartshumper, foreslår Lunde.

SAMMENLIGNER

Når det gjelder krav til dokumentasjon, oppfølging av dokumentasjonslister og fleksibilitet er det mange likheter mellom NIS og Marshall Islands. Begge har også saksbehandlere som tar eierskap til den enkelte sak, og blir kontaktpunkt overfor rederier, opplyser Lunde.

Som en fordel trekker han frem at Sjøfartsdirektoratet fakturerer i etterkant, og ikke i forkant. Dette er praktisk fordi trege betalingssystemer kan sette kjepper i hjulene der pengene må komme inn i forkant, som ved Marshall Islands.

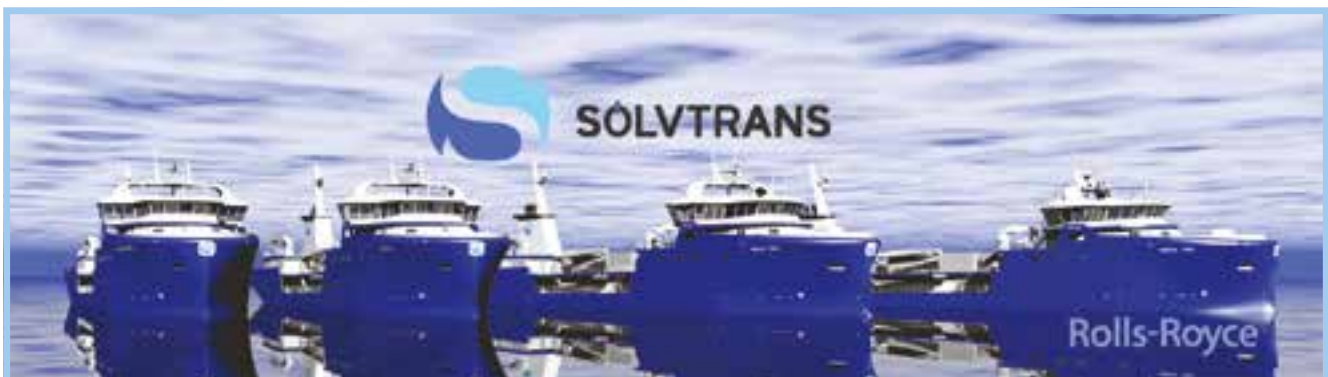
Han nevner at en fordel med MI er at de har et globalt nettverk med agenter. Sertifikater kan derfor bringes personlig om bord i skipene, eller MI kan være

representert på stedet når man foretar innflagging umiddelbart etter leveranse fra verft eller selger.

STYRKER NORGE I IMO

– Er det mulig at Klaveness flagger inn flere skip til NIS?

– Vi har ingen umiddelbare planer om det. Med de to skipene vi har flagget hjem ønsker vi først og fremst å bidra til det norske maritime cluster, og forsterke Norges posisjon i IMO (International Maritime Organization). Vi må nå få erfaring med Sjøfartsdirektoratet og NIS i forhold til levering av tjenester – om de klarer å bevege seg fra kun å være et tilsyn til å se på oss som kunder og betjene oss deretter. Gode erfaringer kan medføre at vi vurderer flere skip i NIS, konkluderer Associate Lawyer Nicolai Lunde i Klaveness. ■



JOIN US - MEETING THE FUTURE

First vessel for our "Next generation Fleet" is to be delivered by Juli 13, 3500 Gr. Tons – 2998 kw – 75,80 mtr, 3200 m3 Hold capacity

Potential candidates to join, are welcome to contact us

Switchboard +47 70 40 25 10

www.solvtrans.no



Sjøfartsdirektøren utfordrar rederinæringa:

- Sett norsk flagg på dagsorden

Rederinæringa har nytte av at Noreg får ein sterkare posisjon i internasjonale forhandlingar. Difor bør også dei setja promotering av norsk flagg på dagsorden, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektøren meiner at reiarane ikkje berre må shoppa den billigaste flaggstaten, men at dei også må tenka langsiktig og heilskap.

Då Skipregistrene vart slått saman med Sjøfartsdirektoratet 1. januar 2012, fekk direktoratet mellom anna i oppdrag å bidra til marknadsføring av norsk flagg. Regjeringa la vekt på at samanslåinga skulle resultera i ein meir brukarvennleg og komplett organisasjon.

– Vi har prøvd å leva opp til forvent-

ningane ved samanslåinga. Vi jobbar med å gjera våre prosessar meir straumlinjeforma, slik at brukarane opplever Skipsregistrene og Sjøfartsdirektoratet som éin organisasjon, seier Akselsen.

MARKNADSFØRING

Sjøfartsdirektoratet driv kontinuerleg marknadsføring for å få reiarar til å velja norsk flagg.

– Mellom anna gjer vi dette ved å oppsøka reiarlaga. Den siste tida har vi vitja fleire av dei store selskapa for å få ein dialog om kva vi kan bli betre på. Det har vore både hyggeleg og nyttig, sier Akselsen.

Nokre reiarlag har i sin flåte både skip med norsk og utanlandsk flagg, og kan difor samanlikna.

– Frå desse har vi fått tilbakemelding om at vi hevdar oss godt i samanlikning med andre. På nokre område må vi strekka oss lengre, mellom anna gjeld det sakshandsamingstid og det å vera meir tilgjengeleg i høve til opningstider. Reiarlaga ser svært positivt på at direktoratet og skipsregistra kjem på besøk. Det har dei ikkje opplevd tidlegare, medan det er meir vanleg at utanlandske skipsregistre reiser rundt til reiarlaga, seier Akselsen, som konstaterer at Norge heilt tydeleg er i ein



OPPSØKER: Sjøfartsdirektoratet driv kontinuerleg marknadsføring for å få reiarar til å velja norsk flagg. Mellom anna ved å oppsøka reiarlaga, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen, som også held fram den oppdaterte informasjonsbrosjyra om Norsk Internasjonalt Skipsregister.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

konkurransesituasjon i høve til andre flaggstatar.

Ein ting som gler han ekstra mykje er tilbakemeldingar om at det har vorte enklare å forhalda seg til Sjøfartsdirektoratet dei siste åra.

ANDRE TILTAK

Akselsen vil også slå eit slag for den oppdaterte brosjyra, som presenterer «The Norwegian International Ship Register» og kva tenester sjøfartsadministrasjonen og Noreg kan tilby dei som veljer norsk flagg.

Han held også fram at direktoratet har utført mange forbetringar som vil komma brukarane til nytte. Mellom anna ei rekke nye elektroniske tenester, ei forenkling og betre struktur på regelverket, kortare sakshandsamingstid og prosjektstyring ved sakshandsaming på nybygg og større ombyggingar.

I tillegg kom den tidlegare regjeringa i haust med eit handslag til norske reiar-

lag, som gjer det billegare å flagga heim skip. Regjeringa sitt vedtak inneber at reiarlag skal sleppa å betala årsgebyret i innflaggingsåret når dei registrerer skip i NIS (Norsk Internasjonalt Skipsregister) eller NOR (Norsk Ordinært Skipsregister). Dette første årsgebyret utgjer i gjennomsnitt 70.000 kroner pr. skip. Ordninga trer i kraft frå 1. januar 2014.

– Sjølv om beløpet ikkje er så stort, er vedtaket likevel ei handsrekning og eit signal om at reiarane er velkomne til NIS og NOR, seier Akselsen, som legg til at vedtaket i regjeringa kom i stand etter innspel frå Sjøfartsdirektoratet.

Når det gjeld satsane for førstegongs- og årleg gebyr til NIS og NOR meiner Akselsen at dei ligg om lag på internasjonalt nivå.

AVGJERANDE MOMENT


For dei aller fleste reiarlaga er stabile og trygge rammevilkår det viktigaste mo-

mentet ved valg av flaggstat. Det er difor frykt for brå endringar i rammevilkåra som held mange borte frå å flagga skipa sine heim til Noreg. Det kan mellom anna dreia seg om endring i skattevilkår og refusjonsordninga for sjøfolk, nemner Akselsen.

– Men for meg er det viktigaste salgsargumentet at norsk flagg har eit godt omdøme – at Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene klarer å gjera jobben sin smidig og i rett tid, slik at dei som brukar oss får ei positiv oppleving, sier han.

Han minner om at det er styresmakterne som har bede Sjøfartsdirektoratet ha fokus på marknadsføring av norsk registerflagg. Styresmakterne har lagt til rette for dette, og ynskjer no å sjå resultat av ordningar som nettoløn og skattereduksjon.

– Med ein stor flåte kan vi lettare påverka sakene som er oppe i internasjonale maritime fora, konkluderer sjøfartsdirektøren. ■



NORSAFE
Lifeboatbuilder since 1903

Magnum 850 twin-jet

WORLD LEADER
in advanced technology
lifesaving systems

Norsafe develops, manufactures and supplies marine lifesaving systems for all types of ships and offshore installations, and has produced more than 25 000 lifeboats since 1903.

The company has a worldwide involvement that includes production, sales, delivery and service of lifesaving equipment for ships and to the offshore industry. Norsafe owns production and sales/service companies in Norway, China, Greece, Mexico, Singapore, South Korea, Australia, USA, Japan, Brazil and the Netherlands, and has a network of 45 authorised service partners spread across all continents.

Norsafe Group is fast expanding, counts 1100 employees worldwide and has its headquarters in Arendal, Norway. During this period of growth we continue to look for skilled employees to join our team. If you would like to be involved in developing advanced technology lifesaving systems with the world as your marketplace, check our vacant positions at www.norsafe.com

Norsafe B E T T E R B Y D E S I G N



Norsk flagg holder høy kvalitet:

Klar forbedring på Tokyo MoU sin

Det er ikke bare i Europa at norskregistrerte skip har et kvalitetsstempel. Norge har også klatret opp til sjette plass på listen som rangerer registerflagg etter havnestatskontroller i Asia og Stillehavsområdene.



Alf Tore Sørheim
Underdirektør
Inspeksjon og
beredskap
Sjøfartsdirektoratet

Rangeringslisten heter egentlig «Black, Grey and White list» og er en liste med flagg som i Tokyo MoU-systemet anses å ha en lav tilbakeholdelsesprosent (hvite listen) til flagg som anses å ha en høy tilbakeholdelsesprosent (svarte listen). Flagg som ligger på den grå listen anses å ha en gjennomsnittlig tilbakeholdelsesprosent.

Tokyo MoU er et av de store regimene for havnestatskontroll, med 18 medlemsland i Østen/Stillehavsområdene. Målet til Tokyo MoU er å ha et effektivt regime for havnestatskontroll, med hovedmål å eliminere driften av såkalte «sub standard» skip. Mange norskregistrerte skip opererer

i området, og hvert år inspiseres over 200 norske skip i denne regionen.

I tidligere utgaver av Navigare har vi vært innom Norges sterkt forbedrede plassering på hvitelisten til Paris MOU. I tillegg har vi nevnt at USCG (United States Coast Guard) har satt det norske flagget på kvalitetslisten – Qualship 21. Dette viser at kvaliteten på det norske flagget er god i disse områdene og at vi også de siste årene har sett en klar forbedring av vår rangering.

OPP FRA 16. Plass

Tokyo MoU publiserer sin liste den 1. juli hvert år, og på årets liste ligger vi på 6. plass. Totalt er det 31 flagg på hvite listen. Dette viser en god forbedring i forhold til foregående år. I 2011 var vi rangert som

nummer 16. I 2012 rykket vi opp 4 plasser og havnet på 12. plass. Tallene viser at tilbakeholdelsesprosenten går ned.

Sjøfartsdirektoratet har over lengre tid hatt fokus på forbedring på Paris MoU sin hvite liste. I strategiplanen har vi som et delmål å være blant de 10 beste innen utgangen av 2015.

Noen av tiltakene vi har gjennomført er økt tilsyn på fartøyene som opererer i utlandet, samt tettere oppfølging av fartøy vi anser som «risikofartøy».

Tiltakene har etter Sjøfartsdirektoratets syn helt klart vært med på å dra det norske flagget i riktig retning på de forskjellige listene.

Det norske flagget er nå et kvalitetsflagg innen alle de store havnestatskontroll-regimene. ■



NORSK: Her ser vi norskflaggede «Susana S» ved havn i Malaysia, som er ett av landene innen Tokyo MoU sitt område.

NORWEGIAN: Here we see the Norwegian-registered «Susana S» at berth in Malaysia, one of the countries in the Tokyo MoU area.

PHOTO: KNUST REVNE

hviteliste

Disse er med i Tokyo MoU

Australia, Canada, Chile, Kina, Fiji, Hong Kong (Kina), Indonesia, Japan, Sør-Korea, Malaysia, New Zealand, Papua New Guinea, Filippinene, Russland, Singapore, Thailand, Vanuatu og Vietnam.

Dekker alle verdenshav

IMO har oppfordret til å etablere regionale Port State Control organisasjoner og avtaler om samarbeid om havnestatskontroll - Memoranda of Understanding (MoUs) - som nå dekker alle verdenshav: Europa og Nord-Atlanteren (Paris MoU); Asia og Stillehavs-regionen (Tokyo MoU); Latin-Amerika (Acuerdo de Viña del Mar); Karibia (Caribbean MoU); Vest- og Sentral-Afrika (Abuja MoU); Svartehavs-regionen (Black Sea MoU); Middelhavet (Mediterranean MoU); Det Indiske hav (Indian Ocean MoU) og Riyadh MoU.

High quality Norwegian flag:

Significant improvement

It is not only in Europe that ships registered in Norway have a stamp of quality. Norway has also climbed to sixth place on the list that ranks flag states based on port State controls in the Asia-Pacific region.

The performance list is named «the Black, Grey and White list» and is a list of flags which in the Tokyo MoU system are considered to have a low detention record (White list) to flags with a poor performance (Black list). Flags with an average performance are shown on the Grey list.

Tokyo MoU is one of the most active port State control organisations, and consists of 18 member Authorities in the Asia-Pacific region. The objective of the Tokyo MoU is to establish an effective port State control regime, with the main goal being to eliminate sub-standard shipping. Several ships registered in Norway are operating in the area, and each year over 200 Norwegian ships are inspected in this region.

In previous editions of Navigare we have mentioned Norway's improved ranking on the Paris MoU White list. We have also mentioned that the USCG (United States Coast Guard) has put the Norwegian flag on the quality list Qualship 21. This shows that the Norwegian flag is considered a quality flag in these areas and also that we in recent years have seen a marked improvement in our ranking.

UP FROM NUMBER 16

The Tokyo MoU publishes their list on 1 July every year, and in this year's list we are ranked at number 6. There is a total of 31 flags on the White list. This shows a good improvement compared to recent years. In 2011 we were ranked at number 16. In 2012 we climbed 4 places and were ranked at number 12. The numbers show that the detention rate is decreasing.

The Norwegian Maritime Authority

has for a long period of time focused on improvement on the Paris MoU White list. One of the objectives in our strategic plan is to be in the top ten by the end of 2015.

Some of the measures we have implemented are increased supervision of vessels operating abroad, as well as closer follow-up of vessels we consider "high risk vessels".

These measures have, in the opinion of the Norwegian Maritime Authority, clearly contributed to pulling the Norwegian flag in the right direction on the various lists.

The Norwegian flag is now a quality flag with all the main port State control regimes. ■

Memoranda of Understanding:

IMO has encouraged the establishment of regional Port State Control organizations and agreements on Port State Control - Memoranda of Understanding or MoUs - have been signed covering all of the world's oceans:

Europe and the north Atlantic (Paris MoU); Asia and the Pacific (Tokyo MoU); Latin America (Acuerdo de Viña del Mar); Caribbean (Caribbean MoU); West and Central Africa (Abuja MoU); the Black Sea region (Black Sea MoU); the Mediterranean (Mediterranean MoU); the Indian Ocean (Indian Ocean MoU); and the Riyadh MoU.

Sjøfartsdirektoratet forenkler:

Flere tjenester over fra papir til

Sjøfolk som skulle søke om maritime sertifikater måtte inntil i høst forholde seg til et 50-talls ulike papirskjemaer. Nå foregår søknadsprosessen på nett – i ett elektronisk skjema.



Lars Inge Vatnem
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Fra midten av august åpnet Sjøfartsdirektoratet for elektronisk søknad om sertifikat for norske sjøfolk – via Altinn med online betaling. Det ble fra samme tidspunkt mulig å rapportere elektronisk inn til Sjøfartsdirek-

toratet via skjema i Altinn for rederi, utdanningsinstitusjoner og sjømannsleger.

I tillegg er snart ny elektronisk løsning for å søke om påtegnning for utenlandske sjøfolk klar for våre brukere.

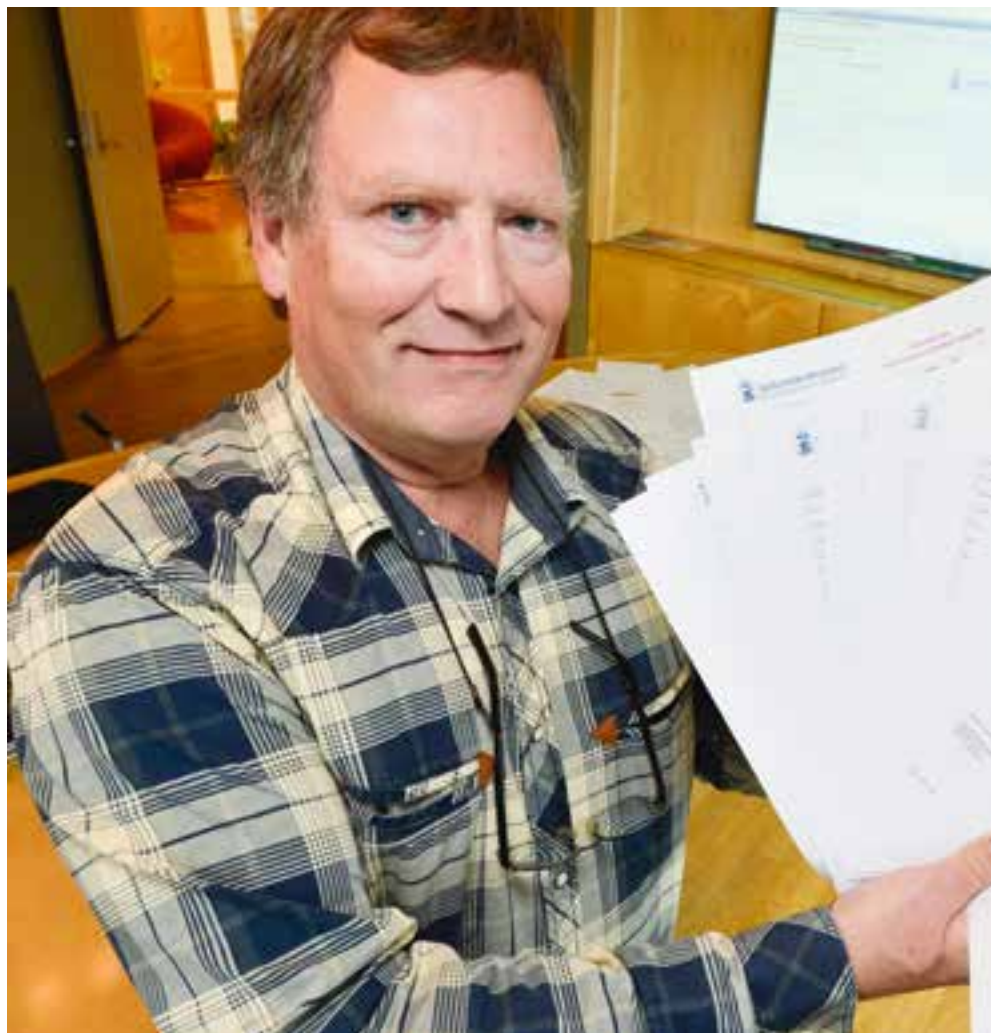
Elektronisk søknad om personlige sertifikater, og på sikt også rapportering av vitnemål, fartstid og helseerklæringer, vil forenkle søknadsprosessen for søkerne. Det vil i tillegg redusere arbeidsmengden i direktoratet, og vil gi kortere saksbehandlingstid på denne typen saker.

OVERGANGSPERIODE

Det er viktig å nevne at det blir en overgangperiode fra dagens papirbaserte løsning til brukerne får full utbytte av den elektroniske løsningen. Det vil naturlig nok ta tid å fylle opp det nye fagsystemet med opplysninger på hver enkelt sjømann.

Men det er likevel mange fordeler som brukerne kommer til å dra nytte av fra dag én:

- færre skjema å forholde seg til
- søker veiledes under utfylling av skjema
- skjemaet kvalitetsikrer data og dokumentasjon før innsending
- online betaling med kredittkort eller



betalingsinformasjon (Kid, beløp og kontonummer)

- nytt utseende på norske maritime sertifikater og påtegninger (plastkort med QR kode)
- online verifisering av norske maritime sertifikater og påtegninger.

Elektronisk innsending av søknad medfører at arkivering og betaling skjer raskere og at saksbehandler i større grad får en komplett søknad med en gang. Saksbehandleren får med dette frigjort tid til å behandle søknadene i stedet for å måtte bruke tid på å legge søknad inn i et arkivsystem, etterspørre dokumentasjon og vente på betaling.

Elektroniske søknad gir således også direktoratet en mer effektiv saksbehandling til beste for våre brukere.

PERSONLIGE SERTIFIKATER

Sjøfolk som skulle søke om personlige maritime sertifikater måtte frem til midten av august forholde seg til et 50-talls ulike papirskjemaer. Nå foregår søknadsprosessen på nett – i ett elektronisk skjema.

Sjøfolk på norske skip trenger gyldige maritime sertifikater utstedt av Sjøfartsdirektoratet. Tidligere har søknader og medfølgende dokumentasjon blitt sendt i papirform til direktoratet, en arbeidskrevende prosess både for sjøfolkene og for

nett

ENKLERE: Sjøfartsdirektoratet har åpnet for flere nye elektroniske tjenester som gjør jobben enklere for alle parter. Her seniorrådgiver Berner Koldal med et knippe papirskjema som erstattes med ett elektronisk skjema.

FOTO: STEINAR HAUGBERG



saksbehandlerne i Sjøfartsdirektoratet.

Som sjømann kan du nå gå inn på Sjøfartsdirektoratets nettsider www.sdir.no/sertifikater for å starte søknadsprosessen. Deretter må du velge «Søknad om sertifikat», logge deg på via ID-porten og starte utfylling av skjema i Altinn.

Det elektroniske skjemaet veileder søkeren ved utfylling av skjema, og det er også mulig å få opp hjelpetekster i skjemaet. Legg spesielt merke til at du i skjemaet må velge riktig, og eventuelt oppgradert sertifikat. Informasjon som vi har mottatt i tidligere søknader eller fra rederi, sjømannslege eller utdanningsinstitusjon vil være forhåndsutfyllt i skjemaet.

Før innsending foretas det også en kontroll av søknaden som sikrer at data og dokumentasjon som kan kontrolleres er korrekt.

På sikt vil det kreves mindre dokumentasjon fra sjømannen da Sjøfartsdirektoratet har fått rapportering direkte fra sjømannslege, rederi og utdanningsinstitusjon. Rapportering direkte fra kilden vil også gi færre muligheter for feil og forfalskning.

På Sjøfartsdirektoratets nettside er det nå også mulig å verifisere norske maritime sertifikater ved å taste inn fødselsnummer (11 siffer) og sertifikatnummer. For påtegninger må du oppgi fødselsdato og sertifikatnummer.

BETAL ONLINE

Sjøfartsdirektoratet utsteder ikke sertifikatet før søknaden er betalt. Online betaling vil være en fordel for brukerne, da det ikke vil gå tid med å utstede papirfaktura og deretter registrere innbetaling. Alle som sender inn elektronisk søknad via Altinn skal betale online med kredittkort eller betalingsinformasjon.

Sjøfartsdirektoratet anbefaler kredittkort. Årsaken er at vi da kan reservere beløp på kredittkortet og ikke trekke beløp fra kortet før søknad er innvilget.

Ved avslag, eller at søker selv trekker søknad, opphever vi reservasjonen på kredittkortet. Dersom du likevel velger betalingsinformasjon må du etter at du har fått KID, konto og beløp logge deg på din nettbank for å foreta betalingen. Det vil ikke bli sendt papirfaktura/purring til søkere som ikke betaler.

Det kan av og til ta noe tid å få søknaden registrert, og av denne årsak er søknaden ikke tilgjengelig for betaling online. I så fall kan du prøve igjen litt senere.

Info om KID, konto, beløp og kvittering ved valg betalingsinformasjon og kopi av faktura for både valg av kredittkort og betalingsinformasjon kan hentes og skrives ut på vår nettside. ■

Sjøfartsdirektoratet på nett:

SLIK LOGGER DU PÅ VÅRE NYE TJENESTER

Når du skal bruke Sjøfartsdirektoratets nye elektroniske tjenester må du benytte ID-porten som tilbyr følgende alternativer for pålogging:

- BankID.
- Smartkort fra Buypass.
- Smartkort fra Commfides.
- Pinkode-brev fra MinID.

Har du ikke elektronisk ID får du hjelp til dette på nettsiden: www.difi.no//elektronisk-id/.

Sjøfartsdirektoratet anbefaler imidlertid at du benytter deg av en av de tre første metodene. Da de fleste har Bank-ID så er dette allerede i orden for de fleste. Det forutsettes at du har norsk fødselsnummer eller D-nummer for å få elektronisk ID.

Ved personlig søknad må du ved førstegangs innlogging gi samtykke «For meg selv» i Altinn for å kunne søke elektronisk. Har du brukt Altinn (for eksempel ved elektronisk innlevering av selvangivelse) har du sannsynligvis gitt samtykke tidligere, og du vil komme rett til skjema ved innlogging.

Dersom du skal rapportere for andre enn deg selv, eksempelvis for et selskap du er ansatt i eller representerer, må du også avgi samtykke «For andre».

Personer som skal representere andre enn seg selv (selskap) må få tilgang til rollen «Luftfart» i dette selskapet. For å få tilgang til rollen «Luftfart» må person som har tilgangsstyring i Altinn delegere den til deg på vegne av selskapet. Styrets leder eller daglig leder vil automatisk få forhåndstildelt rollen «Luftfart».

Ytterligere informasjon om pålogging og tilganger i Altinn finner du på denne siden: www.altinn.no/no/Portalhjelp/

Påtegning for utenlandske sjøfolk:

Snart kan du søke via nettet

Bemanningsagenter rundt om i verden har ikke norsk fødselsnummer eller D-nummer. Derfor har vi på vår nettside laget en løsning som ikke krever pålogging.

I søknadsprosessen opplyser bemanningsagenten om hvilken utenriksstasjon han ønsker å foreta personlig oppmøte på for å verifisere dokumentasjon for den enkelte sjømann. Bemanningsagenten legger ved all informasjon i søknaden, og søknaden om påtegning går deretter til ønsket utenriksstasjon.

Ved oppmøte på utenriksstasjon logger en ansatt på utenriksstasjonen seg inn i Altinn, foretar verifisering av søknad om påtegning og krever deretter betaling av søkeren. Betaling skal ordnes ved at bemanningsagenten betaler med kredittkort

eller at den ansatte ved utenriksstasjonen gir betalingsinformasjon til bemanningsagenten, som deretter går inn og betaler i nettbank. Utenriksstasjonen vil også utstede midlertidig påtegning (CRA) til bemanningsagenten.

Proessen med å tildele D-nummer til ansatte ved utenriksstasjoner som behandler sjøfartssaker, tar tid. Sjøfartsdirektoratet vil gjøre søknad om elektronisk søknad om påtegning tilgjengelig etter hvert som den enkelte utenriksstasjon er klar til å ta imot elektroniske søknader om påtegning. På Sjøfartsdirektoratets nettsider vil vi legge ut en liste over utenriksstasjoner som er klare til å ta imot elektroniske søknader om påtegning.

Dersom utenriksstasjonen ikke kan motta elektronisk søknad om påtegning vil det kun være mulig å søke om påtegning på den gamle måten.

Følg med på våre hjemmesider for ny informasjon knyttet til «Søknad om påtegning». ■



Endorsements for foreign seafarers:

Online applications soon possible

Manning agents around the world do not have a Norwegian personal identification number or a D-number. We have therefore created a new solution on our website that does not require login.

During the application process the manning agent selects which foreign service mission he or she prefers to visit in person in order to verify the documentation for each individual seafarer. The manning agent attaches all required information to the application, and the application for endorsement is then

forwarded to the selected foreign mission service.

When the manning agent visits the foreign service mission, a staff member will log in to Altinn, verify the application for endorsement and then require payment from the applicant. Payment is either done by the manning agent making the payment by credit card or by the staff at the foreign service mission providing payment information to the manning agent, who then pays via online banking. The foreign service mission will furthermore issue a Certificate of Receipt of Application (CRA) to the manning agent.

The process of assigning a D-number to

foreign mission service employees handling applications takes time. The Norwegian Maritime Authority (NMA) will make the online application for endorsement available as soon as the different foreign service missions are ready to accept online applications for endorsement. On the NMA website we will publish a list of foreign service missions ready to accept online applications for endorsements.

Until the foreign service mission is ready to accept online applications for endorsement, it will only be possible to apply for endorsements in the same way as before.

See our website for updated information about "Applications for endorsement". ■

Rederier, skoler og sjømannsleger:

Rapportér elektronisk

For å forenkle søknadsprosessen for personlige sertifikater, oppfordrer Sjøfartsdirektoratet både rederier, utdanningsinstitusjoner og sjømannsleger til å sende inn sine data om sjøfolkene elektronisk.

REDERIER

Alle rederier oppfordres til å rapportere fartstid og ansettelsesforhold elektronisk. Dette vil forenkle og effektivisere saksbehandling av sertifikater.

I utgangspunktet skal fartstid rapporteres fortløpende fra rederier ved bruk av skjemaet «Registrering av fartstid».

For små rederier med kun ett eller to fartøy, og som ikke har etablert driftsorganisasjon på land, kan det alternative skjemaet «Registrering av mannskapliste» benyttes. Dette forutsetter at rapportering skjer hver gang det er endringer i besetningen om bord.

Skjemaet «Registrering av ansettelse og fratredelse» gjelder kun ansettelse og fratredelse for utenlandske sjøfolk.

Personer som skal rapportere for rederi, må ha tilgang til rollen «Luftfart» i Altinn.

UTDANNINGSINSTITUSJONER

Alle skoler og kurssentre som har godkjenning fra Sjøfartsdirektoratet, skal rapportere vitnemål elektronisk via skjemaet «Registrering av utdanning og kurs».

Personer som skal rapportere for ut-

danningsinstitusjon, må ha tilgang til rollen «Luftfart» i Altinn.

SJØMANNSLEGER

Alle sjømannsleger skal nå bruke skjemaet «Helse- og udyktighetserklæringer» for å rapportere inn helse- og udyktighetserklæringer til Sjøfartsdirektoratet.

Arbeidstaker slipper derfor selv å levere helseerklæring og udyktighetserklæring ved søknad om personlig sertifikat, da dette er rapportert inn av sjømannslegen.

Sjømannslegene vil i skjemaet ha oversikt over arbeidstakers historikk ved helseundersøkelse, ettersom alle innleverte helse- og udyktighetserklæringer på arbeidstaker vil arkiveres i Sjøfartsdirektoratets database og være tilgjengelig når arbeidstaker kommer til neste helseundersøkelse. ■

Shipping companies, schools and seafarers' doctors:

Electronic reporting

In order to simplify the application process for personal certificates, the Norwegian Maritime Authority encourages both companies, training institutions and seafarers' doctors to electronically submit their data about seafarers.

SHIPPING COMPANIES

All companies are encouraged to report seagoing service and employment relationships electronically. This will make the processing of certificates simpler and more efficient.

In principal, seagoing service shall be reported consecutively by companies by using the form "Registrering av fartstid" ("Registration of seagoing service" – currently only available in Norwegian).

For small companies with only one or

two vessels, which have not established an operational organisation onshore, the alternative form "Registrering av mannskapliste" ("Registration of crew list" – currently only available in Norwegian) may be used. This presupposes reporting every time there are changes in the crew on board.

The form "Registration of employment and termination of employment" only applies to employment and termination of employment of non-Norwegian seafarers.

Persons reporting for companies must be delegated the role "Aviation" on Altinn.

TRAINING INSTITUTIONS

All schools and course centres approved by the Norwegian Maritime Authority shall report diplomas electronically using the form "Registrering av utdanning / kurs" ("Registration of education/courses" – currently only available in Norwegian).

Persons reporting for training institu-

tions must be delegated the role "Aviation" on Altinn.

SEAFARERS' DOCTORS

All seafarers' doctors shall now use the form "Form for health certificates and declaration of unfitness" in order to report medical certificates and declarations of unfitness to the Norwegian Maritime Authority.

Employees therefore need not submit their medical certificates and declarations of unfitness themselves upon application for personal certificates, as these are submitted by the seafarers' doctor.

The seafarers' doctors will in the form have an overview of the employee's history in connection with a medical examination, since all submitted medical certificates and declarations of unfitness for the employee will be filed in the Norwegian Maritime Authority's database and be available when the employee turns up for his or her next medical examination. ■

Fokusområde 2014:

Et år med ekstra fokus på brann

Sjøfartsdirektoratet vil i 2014 ha ekstra fokus på brannsikkerhet og brannforebyggende tiltak på skip i det uanmeldte tilsynet. Sjekklister og veiledninger vil bli publisert på direktoratets hjemmesider i januar.



Håvard Gåseidnes
Seksjonssjef
Risikostyring og
HMS
Sjøfartsdirektoratet

En av de viktige føringene i Sjøfartsdirektoratets strategiplan for perioden 2012 til 2015 er overgang til risikobasert tilsyn. Hensikten med dette er å skape et mer dynamisk tilsynsregime der fokus styres av risiko i næringen.

Gjennom gode analyser og risikovurderinger skal en sikre at innsatsen rettes mot områder som gir størst gevinst på sikkerhet og miljø. Årlig vurdering av risiko i næringen ble satt i gang i 2012 og for første gang gjennomført for hele flåten høsten 2013.

OVER 200 FARESITUASJONER

Totalt har direktoratet vurdert over to

hundre forskjellig faresituasjoner som kan oppstå på skip. Disse er klassifisert med hensyn til konsekvens og sannsynlighet. Deretter har vi sett nærmere på de mest alvorlige situasjonene for å finne tiltak som kan redusere risikoen.

Viktig underlagsmateriale i risikovurderingene er rapport om ulykke og ulykkesstatistikk, rapporter fra inspeksjoner og revisjoner, erfaring fra sertifisering og



FARE: Faresituasjonen brann vurderes særlig høyt på fartøygruppene fiskefartøy, store lasteskip og passasjerskip i kysttrafikk. Disse gruppene vil bli vektet høyt ved valg av fartøy som skal inspiseres.

FOTO: REDNINGSSKAPET

resertifisering av skip. I tillegg benyttes granskingsrapporter fra Statens havari-kommisjon og relevante forskningsrapporter og utredninger.

Risikovurderingen fører til en lang rekke tiltak på flere områder. Alt fra enkle forbedringer i interne sjekklister til saker som må fremmes internasjonalt. Ett av disse tiltakene er etablering av fokusområde for uanmeldt tilsyn.

PUBLISERT SJEKKLISTE

Det er nedsatt en prosjektgruppe som fram mot jul vil utarbeide en egen sjekklister og veiledningsmateriell til inspektorene. Disse vil i sin helhet bli publisert på nettsidene og vil komme i tillegg til eksisterende sjekklister ved uanmeldt tilsyn.

Målet for direktoratet er at rederier benytter seg av muligheten til en problemfri kontroll og går gjennom sjekklister på forhånd.

– Inginger er bedre enn om vi kom-

mer om bord og alt er i skjønneste orden, sier underdirektør ved inspeksjon og beredskap, Alf Tore Sørheim.

Sjekklister vil komme i tillegg til eksisterende sjekklister for uanmeldt tilsyn og vil være felles for alle fartøygrupper.

BRANNSIKKERHET

Brann ble valgt som fokusområde fordi hendelsen vurderes som høyrisiko hen-

delse på flere fartøygrupper. Brann er og en av hendelsene som har storulykkepotensial. Videre har vi sett på hvilke områder direktoratet har hatt mye fokus på de senere årene.

Det endelige innholdet i sjekklister gjenstår å se, men forhold som tilstand på elektrisk anlegg, tilstand på brannisolasjon og gjennomføringer, isolasjon av varme overflater, tennkildekontroll, tilstand og funksjon på sløkkesystemer og generell tilstand i maskinrom ble identifisert som viktige i risikovurderingen.

Direktoratets erfaring er at barrierene ofte svekkes etter hvert som fartøyet er i drift og forbindelse med etterinstallasjon, modifikasjon og ombygging.

Faresituasjonen brann vurderes særlig høyt på fartøygruppene fiskefartøy, store lasteskip og passasjerskip i kysttrafikk. Disse gruppene vil bli vektet høyt ved valg av fartøy som skal inspiseres. ■

Hva er uanmeldt tilsyn?

Sjøfartsdirektoratet har forskjellige tilsynsformer. De fleste inspeksjonene som gjennomføres er varslede inspeksjoner som gjennomføres på faste intervall etter reders begjæring. Men direktoratet har og anledning til å gjennomføre tilsyn utenom dette. Dette kalles uanmeldt tilsyn.

Furuno sees...

what you don't

RADAR FAR-Sea7

FAR-Sea7 is a leader in radar technology. One of the reasons for this is the advanced signal processing for optimal clarity. Even under the toughest conditions, FAR-Sea7 has superior tracking of even the smallest goals. The radar has a very good performance in low-visibility and long distance.

FURUNO
www.furuno.com

Fiskefartøy under 15 meter:

Nytt regelverk klart

Etter lang tids arbeid har Sjøfartsdirektoratet nå fastsatt nytt regelverk for fiskefartøy under 15 meter.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Med den nye forskriften samler vi og slår sammen åtte forskrifter, og vi håper at dette gjør det lettere for den enkelte fartøyeier å finne frem i regelverket. I tillegg medfører den nye forskriften at

det innføres en del nye krav, spesielt for fartøy mellom 8 og 10,67 meter, sier underdirektør Yngve Folven Bergesen i Sjøfartsdirektoratets avdeling for fiskefartøy.

SKAPTE PROTESTER

Forskriften ble første gang sendt på høring i mars 2011, og på bakgrunn av en omfattende mengde høringsinnspill ble forskriften sendt på ny høring i oktober 2012.

– Man kan trygt si at forslaget skapte stort engasjement i næringen, og det har til dels vært sterke protester, spesielt på de områdene hvor det kommer nye krav. Vi føler likevel, etter to omfattende høringsrunder, at regelverket vi nå fastsetter er akseptabelt for de fleste av næringens aktører, sier Bergesen.

KONTROLLER

Den nye forskriften medfører at ordningen med bruk av private godkjente foretak, (se egen sak om dette), blir utvidet, slik at alle fartøy over 8 meter nå må gjennom en førstegangs kontroll, og alle fartøy over 9 meter må gjennom en periodisk kontroll hvert 5 år.

I tillegg medfører dette at stabilitetsberegninger for fartøyene skal kontrolleres ved førstegangsinspeksjonen. Dette betyr at det blir innført et krav om stabilitetsberegninger for fartøy mellom 8 og 10,67 meter bygget før 1992.



TRYGGERE: De nye kravene i forskriften kommer for en stor del som følge av sikkerhetstilrådingene fra Statens Havarikommisjon for Transport, og bidrar til å gjøre det tryggere å operere med mindre fiskefartøy, sier underdirektør Yngve Folven Bergesen.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

På sikt innføres også en ny standard (GMDSS) for radioutrustningen på fartøyene. I tillegg til dette kommer det noen mindre nye krav, som for eksempel krav til fri flyt nødpeilesender og krav til oppdrift og hydrostatisk utløser på redningsflåten.

Det åpnes også for at fartøy i sommerhalvåret kan operere i fartsområde «bankfiske 2», med begrensning i radiostyret på fartøyet. Dette er en lempning sammenlignet med tidligere regelverk.

– De nye kravene i forskriften kommer for en stor del som følge av sikkerhetstilrådingene fra Statens Havarikommisjon for Transport, og bidrar til å gjøre det tryggere å operere med mindre fiskefartøy – et yrke som i flere sammenhenger har blitt karakterisert som det farligste yrket i Norge, sier Bergesen.

KOSTNADER

– Etersom utarbeidelse av stabilitetsberegninger medfører en viss kostnad for den enkelte fartøyeier, er det dette punktet som har medført den største «stormen» i næringen, sier Bergesen.

Han gjør oppmerksom på at like far-



tøy kan benytte samme linjetegning/skrogdefinisjon.

– Når vi vet at en stor del av den norske flåten er serieproduserte fartøy, vil slik «gjenbruk» bidra til å redusere kostnadene med stabilitetsberegninger for mange fartøyeiere, mener Bergesen.

Kontroll av fartøy blir faset inn fra 1. juli 2014 for nye fartøy, og i perioden 1. januar 2016 til 1. januar 2021 for eksisterende fartøy, avhengig av byggeår for fartøyet.

I tillegg må alle fartøy som skal operere inntil fartsområde «bankfiske 1» ha gjennomført kontroll innen 1. januar 2016 – og fartøy som skal operere inntil fartsområde «kystfiske» ha gjennomført kontrollen innen 1. januar 2019. ■



Flere godkjente foretak:

Kontrollen av små fiskefartøy utvides

Siden 1. januar 2001 har Sjøfartsdirektoratet hatt avtaler med private godkjente foretak som har utført kontroller på fiskefartøy mellom 10,67 og 15 meter. Ordningen blir nå utvidet med førstegangs-kontroll for fartøy ned til 8 meter og periodisk kontroll ned til 9 meter. Etter denne utvidelse vil det totalt være ca. 3.200 fartøy som er underlagt denne ordningen.

Sjøfartsdirektoratet har i dag (pr. 1. november) avtale med elleve foretak. Foretakene varierer fra små konsulentfirma og enkeltpersonforetak, til klasse-selskap som Det Norske Veritas og Bureau Veritas.

– I tillegg til at foretaket må ha kompetanse innenfor skipsteknisk, nautisk eller maskinfaglig fagområde, krever vi at foretakene har et kvalitetssystem som er i samsvar med kravene i ISO 9001, sier sjefingeniør Arild Lie i fiskefartøyavdelingen, som følger opp de godkjente foretakene fra Sjøfartsdirektoratets side.

– Kvalitetssystemet blir revidert av oss minst hvert tredje år, og vi fokuserer da på at de har et system som sikrer en god kvalitet på kontrollene de utfører, og videre at de følger systemet, sier Lie.

– Våre erfaringer, basert både på våre

revisjoner og på våre uanmeldte tilsyn, er at de godkjente foretakene gjør en god jobb, og vi velger nå å utvide ordningen slik at flere fiskefartøy blir underlagt slik kontroll, sier Lie.

Han opplyser at det er foreslått at også lasteskip under 15 meter skal kontrolleres av godkjente foretak, men at dette regelverket er foreløpig ikke fastsatt.

Her er listen over godkjente foretak pr. 1. november 2013:

- Det Norske Veritas
- Bureau Veritas
- Cramaco
- Knardalstrand Engineering
- Nordnorsk Skipskonsult
- Polarkonsult
- Selfa Arctic
- Maritime AS
- Technimar
- Vest Fartøykontroll AS
- Rørvik Maritime og Marine Center
- BVC Boat and Vessel Control Bogn AS
- ARCOS, Tromsø

(Mer informasjon finnes på sjøfartsdirektoratets nettside og på www.yrkesfisker.no). ■

NYE KRAV: Etter mange protester og to høringsrunder har Sjøfartsdirektoratet nå fastsatt nye forskrifter for fiskefartøy under 15 meter. Spesielt er det innført en del nye krav for fartøy mellom 8 og 10,67 meter.

ILLUSTRASJONSFOTO: BJARTE AMBLE



TROMS fylkeskommune

ROMSSA fylkkasuohkan

Tromsø maritime skole

Skolen har nye, topp moderne navigasjon, maskin og kommunikasjonssimulatorer og vi bygger nå helikoptervertsimulator ved vårt sikkerhetssenter.

Vi utdanner mannskap fra støtte til ledelsesnivå for fiskeri og maritim næring.

Ved vårt sikkerhetssenter får du kurs og rådgivning innen sikkerhet og beredskap.

Ønsker du å utdanne deg til et yrke innen den maritime næringen eller kan du tenke deg å jobbe for oss på hel- eller deltid? Du finner oss på www.tos-mar.vgs.no og 77793100.

Dødsulykken om bord på fabrikktråleren Volstad:

Utilstrekkelig vern av roterende

Muntlige retningslinjer for at transportbåndene skulle stoppes før en startet arbeidet med å løse opp en forking av blokker ble ikke etterlevd. Det viser Havarikommisjonens undersøkelser etter dødsulykken om bord i fabrikktråleren Volstad 16. august 2012.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Fabrikktråleren Volstad var 16. august 2012 i fiske etter torsk nord i Barentshavet da en av fiskerne om bord omkom under arbeid alene i fryserommet. Han var i ferd med å stue blokker av frossen fisk, da blokker kilte seg fast på transportbåndet. Ulykken skjedde da fiskeren skulle klare opp de forkilte blokkene.

Det var ingen vitner til ulykken, og den omkomne ble funnet fastklemt på enden av transportbåndet med venstre jakkeslag surret fast rundt båndets drivaksel. Jakken var med stor kraft dratt ned mot skråbåndet. Dette har med stor sannsynlighet ført til at fiskeren ikke har klart å puste. Den forulykkede ble sittende fast på båndet i anslagsvis 11 – 14 minutter før han ble skåret løs fra båndet og livreddende tiltak ble igangsatt, heter det i rapporten fra Statens havarikommisjon for transport.

Fabrikktråleren Volstad ble 25. juni i år solgt fra rederiet Volstad AS til rederiet Roaldnes AS, og heter nå «Molnes». Båten er bygget i 1998.

ROTTERENDE DELER

Havarikommisjonen mener at et sentralt sikkerhetsproblem knyttet til denne ulyk-



FISKE: Fabrikktråleren Volstad var 16. august 2012 i fiske etter torsk nord i Barentshavet da en av fiskerne om bord omkom under arbeid alene i fryserommet. Fabrikktråleren ble i sommer i år solgt, og heter nå Molnes.

FOTO: VOLSTAD AS



KLEMT: Den omkomne fiskeren ble funnet fastklemt på enden av transportbåndet.

FOTO: SHT

ken er at det ved montering av transportbåndene i 2009 ikke ble introdusert tilstrekkelig vern av de roterende delene.

Ifølge rederiet ble det den gang gjennomført en risikovurdering, men denne ble ikke dokumentert. Transportbåndet

ble som sådan ikke vurdert å representere særlig stor risiko, heter det i SHT-rapporten.

– Det er SHTs oppfatning at en grundig vurdering av farer knyttet til selve transportbåndet og farer som måtte frem-

deler

komme når båndet ble montert og tatt i bruk i fryserommet, kunne ha ført til bedre sikkerhetstiltak, skriver SHT.

EN REKKE FORHOLD

Videre mener SHT at ulykken oppstod som følge av en rekke forhold som hver for seg økte den totale risikoen ved arbeid i fryserommet, uten at disse hver for seg tydelig signaliserte faren for at en ulykke skulle oppstå.

Det forelå muntlige retningslinjer for at transportbåndene skulle stoppes før en startet arbeidet med å løse opp en forkiling av blokker. Imidlertid viser SHTs undersøkelser at dette ikke var arbeidspraksis om bord.

SHT mener i denne forbindelse at en mer aktiv involvering fra rederiet knyttet til bruk av verne- og miljøutvalg, oppfølging av skipsledelsens gjennomgang, samt interne revisjoner kunne ha bidratt til å fange opp og endre denne usikre arbeidspraksisen.

SHT har fått oppgitt at både rederiet og besetningen om bord hadde pekt på at ved forkiling av blokker på det nye transportbåndet, skulle båndene først stoppes med nødstoppen før man løste opp i forkilingen.

Imidlertid er ikke dette en instruks som er dokumentert i rederiets sikkerhetsmanual og sjekklistene. Dette var informasjon som den enkelte som skulle arbeide i fryserommet ble muntlig opplyst om.

Havarikommisjonen er kjent med at bruk av nødstopp i varierende grad ble fulgt opp

av de som arbeidet i fryserommet og at denne arbeidspraksisen var allment kjent om bord. Rederiet beskriver overfor SHT at de først har blitt klar over dette i etterkant av ulykken.

ETTER ULYKKEN

Rederiet har i etterkant av ulykken gjennomført flere tiltak:

– Det er foretatt en fullstendig gjennomgang og revisjon av sikkerhetsstyringssystemet. Styrmannen om bord er tillagt oppgaven med oppfølging av systemet, samt å sikre etterlevelse.

– Ytterligere to av mannskapet har blitt kurset som verneombud og rederiet har planlagt å sende offiserer og arbeidsledere på tilsvarende kurs.

– Risikovurderingen av arbeidsoperasjonen i fryserommet har blitt oppdatert og rederiet har besluttet at det alltid skal være to mann i rommet under stuing av last.

– I samarbeid med produsenten av transportbåndet er det gjennomført en risikovurdering knyttet til arbeid rundt transportbåndene i lasterommet og i fabrikkens Generelt. Denne vurderingen resulterte i en modifisering av nødstoppprogrammet i fabrikkens og nede i fryserommet. Det er blant annet montert bøyler over drivendene på transportbåndene hvor det også er montert nødstoppbrytere.

– Rederiet har også inngått avtale med forsikringsselskapet om gjennomføring av årlige beredskapsøvelser. ■

Sikkerhets-tilråding

Havarikommisjonen fremmer to sikkerhetstilråding i forbindelse med denne undersøkelsen.

En sikkerhetstilråding rettes til rederiet relatert til etterlevelse av sikkerhetsstyringssystemet:

SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2013/17T

Undersøkelsen etter arbeidsulykken på Volstad har vist en arbeidspraksis om bord hvor viktige retningslinjer, knyttet til å stoppe transportbåndene før arbeid med å løse forkilte blokker ble iverksatt, ikke ble overholdt. En mer aktiv involvering fra rederiet knyttet til etablering og bruk av verne- og miljøutvalg, oppfølging av skipsledelsens gjennomgang, samt interne revisjoner kunne, ha avdekket og rettet opp denne uheldige praksisen.

Statens havarikommisjon for transport tilrår at rederiet Volstad AS i større grad følger opp HMS-arbeidet om bord og i samarbeid med besetningen søker løsninger som sikrer etterlevelse av sikkerhetsstyringssystemet.

Den andre sikkerhetstilrådingen rettes til Sjøfartsdirektoratet, og knytter seg til behov for å styrke rederienes sikkerhetsstyringsarbeid med tanke på personsikkerhet i den havgående fiskeflåten:

SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2013/18T

Ulykken på Volstad er en av mange arbeidsulykker i havfiskeflåten i forbindelse medoperasjon av fiske- og fangstutstyr, samt arbeide i fabrikk og lasterom. Det stilles i gjeldende regelverk få krav knyttet til design og operasjon av dette utstyret og myndighetene vurderer i liten grad den operasjonelle sikkerheten. Dette fører til at den operasjonelle sikkerheten i hovedsak avhenger av det enkelte reders evne til å avdekke farer, risikovurdere disse og iverksette tilstrekkelige risikoreduserende tiltak.

SHT har i flere undersøkelser avdekket svakheter i rederienes arbeid knyttet til risikovurderinger.

Statens havarikommisjon for transport tilrår Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med næringens interesseorganisasjoner å vurdere tiltak for å styrke rederienes sikkerhetsstyringsarbeid og rederienes evne til å avdekke farer, risikovurdere disse og iverksette tilstrekkelige risikoreduserende tiltak. Dette med tanke på personsikkerhet knyttet til fangst og produksjonsprosesser om bord i havfiskeflåten. ■

Norway's complete maritime cluster consists of the Maritime Authority along with specialized, world leading companies in all segments of the industry.



Sjøfartsdirektoratet:

Bidrar i arbeidet for sikrere fritidsfartøy

Sjøfartsdirektoratet vil bidra til at arbeidet med sikkerhetsstandarder for fritidsfartøy får en ny giv. Båtbransjen og brukerne mener at standardene på noen områder kunne vært strengere.



ENIGE: På et møte i Haugesund i høst ble det enighet om at det skal lages forslag til nytt mandat og ny sammensetning av en arbeidsgruppe som blant annet skal foreslå hvilke sikkerhetsstandarder Norge skal jobbe med. Her er noen av deltakerne på møtet: Fra venstre Christian Holthe (Standard Norge), Håkan Lindqvist og Ville Höglund fra DNV, Reidar Kjelsrud (KNBF), Olaf Hjelmeland (IMCI), Geir Søraker og Erlend Prytz fra NORBOAT.

FOTO: BJARTE AMBLE



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

På et møte i Haugesund i høst, ble det konkludert med det skal lages forslag til nytt mandat og ny sammensetning av en komité, som kalles K-146. Dette skal legges fram på et møte i januar.

Foruten Sjøfartsdirektoratet var følgende representert på møtet i Haugesund: Standard Norge, Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF), NORBOAT, Det Norske Veritas, Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap (DSB), båtprodusenten Goldfish Boat og representant for det belgiske tekniske kontrollorganet International Marine Certification Institute (IMCI).

EU-DIREKTIV

De grunnleggende sikkerhetskravene ved konstruksjon av fritidsfartøy er hjemlet i et EU-direktiv (Fritidsbåtdirektivet). Dette direktivet er implementert i norsk rett ved forskrift om produksjon og om-

setning av fritidsfartøy. På flere områder mener norske myndigheter, båtbransjen og brukerne at EU-direktivet ikke tar tilstrekkelig hensyn til de nordiske landenes klimatiske forhold.

Det norske og europeiske arbeidet med sikkerhetsstandarder blir administrert av Standard Norge, som også arbeider inn mot den europeiske standardiseringsorganisasjonen CEN og den internasjonale organisasjonen ISO. Standard Norge har ansvar for standardiseringsoppgaver på alle områder unntatt elektro og post- og telestandardisering. Standard Norge har enerett på å fastsette og utgi Norsk Standard, og er det norske medlemmet i CEN og ISO.

IKKE STRENGE NOK

Generalsekretær Reidar Kjelsrud i KNBF (Kongelig Norsk Båtforbund) sier i en kommentar at en del av ISO-standardene som er mandatert til bruk mot krav i Fritidsbåtdirektivet, godt kunne vært strengere, sett fra brukernes synspunkt.

Han får støtte fra administrerende direktør Erlend Prytz i NORBOAT, båtbransjens interesseorganisasjon. Han viser til at det i perioden 1983-1990 fantes en frivillig sikkerhetsstandard, som kaltes Nordisk Båtstandard (samarbeid mellom sjøfartsmyndighetene i de nordiske land med DNV som sekretær).

– Denne standarden var frivillig, men ble likevel fulgt av 90 prosent av båtbyggerne, fordi det var en god standard, sier Prytz.

Han legger til at kvaliteten på standardene i realiteten ble redusert da EU-direktivet ble innført, men at kvaliteten nå er på vei opp igjen.

– Det er spesielt viktig at standardene lever opp til de klimatiske forholdene vi har i Norge. Det må stilles helt annerledes krav til en fritidsbåt som brukes på norskekysten enn for en som bare benyttes i strøk med rolige værforhold, sier Prytz, som mener at norske myndigheter må delta mer aktivt i standardiseringsarbeidet.

VIL BIDRA AKTIVT

Underdirektør Sonja Hillersøy sier at Sjøfartsdirektoratet gjerne vil bidra aktivt i dette arbeidet, noe direktoratet også ble oppfordret til fra møtedeltakerne. Det ble også tydelig påpekt at fagfolk på forskjellige områder må trekkes inn som rådgivere etter behov.

På møtet i Haugesund var det enighet om å styrke arbeidet med å gjøre norske fritidsbåter sikrere, ved å foreslå nye eller reviderte sikkerhetsstandarder. Dette gjøres også ved å endre og styrke arbeidsgruppens sammensetning.

De frammøtte var enige om at gruppens medlemmer ikke lenger skal være personlige utpekte, men skal settes sammen etter organisasjon, myndighet, institusjon og lignende. Det var enighet om at dette vil gi bedre framdrift og kontinuitet i arbeidet.

Arbeidsgruppen skal foreslå hvilke sikkerhetsstandarder Norge skal jobbe med, og bli enige om hvilke synspunkter Norge skal fremme internasjonalt.

Som et eksempel kan arbeidet omfatte regler eller standarder for konstruksjon av ombordstigningsanordninger, som skal gjøre mulig for folk som faller i vannet å komme seg om bord i båten igjen. ■

The Norwegian International Ship Register (NIS):

19 new registrations during

Five new ships entered The Norwegian International Ship Register (NIS) in August this year. With an additional 8 new registrations in September and 6 new registrations in October, these three month period generated a total of 19 new registrations in the register, three more than during the same period in 2012.



Tone Olsen Risnes
Seniorrådgiver
Skipsregistrene
Sjøfartsdirektoratet

The sixteen ships deleted in August, September and October 2013 is two more than compared to the same period in 2012. The total gross tonnage increased from 14.092.829 GT at the end of August 2013 to 14.229.734 GT at the end of October 2013.

As usual, the activity in August was low and returned to a more normal level in September and October. During these three months a net increase of 5 ships was registered.

12 of the new ships were newbuildings, Korea (4), Romania (3), Norway (3) and China (2). The ship types vary from chemical tankers to bulk carriers and platform supply vessels.

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN AUGUST 2013:

HILDA KNUTSEN – LAPS7 – IMO 9628300

Newly build oil tanker. The ship was built by Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan, Korea, in 2013 and registered with the NIS upon delivery.

GRIPFISK – LIQX3 – IMO 9156842

Well boat transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

JO ROWAN – LAPO7 – IMO 9602710

Newly built chemical tanker. The ship was built by New Times Shipbuilding Co. Ltd., Jiangjiang City, China in 2013 and registered with the NIS upon delivery.

WORLD PERIDOT – LASH7 – IMO 9648166

Newly built bulk carrier. The ship was built by Damen Shipyards Gorinchem, Romania, and registered in Romania during the construction period. Upon completion and delivery the ship was deleted from registration in Romania and transferred to the NIS.



NEW: The newly build oil tanker «Hilda Knutsen» entered The Norwegian International Ship Register (NIS) upon delivery, in august.

FOTO: HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES CO., LTD.

SIEM DAYA 1 – LARN7 – IMO 9660102

Newly built crane vessel. The ship was built by Vard Group AS, Brattvåg, Norway, and registered with the NIS upon completion and delivery. The ship was immediately, thereafter, transferred to the Cyprus Ship Registry.

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN SEPTEMBER 2013:

GREEN CONCORDIA – LASW7 – IMO 9011038

Refrigerated cargo ship transferred from the Bahamas.

BANGOR – LASY7 – IMO 9228057

Bulk carrier transferred from the Marshall Islands.

three months



STAR LOEN – LAQN7 – IMO 9603790

Newly built bulk carrier. The ship was built by Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Ulsan, Korea, and registered with the NIS upon completion and delivery.

WILFORCE – LARL7 – IMO 9627954

Newly built LNG tanker. The ship was built by DSME Okpo Shipyard, Geojosi, Korea, and registered with the NIS upon delivery.

SKANDI SAIGON – LDFR3 – IMO 9447641

Supply ship for platforms transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

BLUE FIGHTER – LAIV6 – IMO 9613692

Supply/tender ship for platforms transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

WORLD PEARL – LASI7 – IMO 9638123

Newly built supply ship for platforms. The ship was built by Damen Shipyard Gorinchem, Romania and registered in Romania during the construction period. Upon completion and delivery the ship was deleted from registration in Romania and transferred to the NIS.

JO REDWOOD – LAPN7 – IMO 9602722

Newly built chemical tanker. The ship was built by New Times Shipbuilding Co. Ltd., Jiangsu, China and registered with the NIS upon delivery.

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN OCTOBER 2013:

VIKING POSEIDON – LACT7 – IMO 9413535

Supply/tender ship for platforms transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

STAR LUSTER – LAQO7 – IMO 9603805

Newly built dry cargo ship. The ship was built by Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Ulsan, South Korea and registered in the NIS upon delivery.

ISLAND DUCHESS – LAON7 – IMO 9645944

Newly built supply ship for platforms. The ship was built by Vard Group AS, Brevik, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, the ship was transferred to the NIS and, immediately thereafter, deleted to the Bahamas.

BANIYAS – LASX7 – IMO 9214247

Bulk carrier transferred from the Marshall Islands.

SKANDI ICEMAN – LARJ7 – IMO 9660073

Newly built supply/ tender ships for platforms. The ship was built by Vard Group AS, Søviknes, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, the ship was transferred to the NIS and, immediately thereafter, deleted to the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR)

WORLD EMERALD – LASJ7 – IMO 9650200

Newly built supply ship for platforms. The ship was built by Damen Shipyard Gorinchem, Galati, Romania and registered in Romania during the construction period. Upon completion and delivery the ship was deleted from registration in Romania and transferred to the NIS. ■

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR):

Oppgangen fortsetter

Perioden august til oktober var preget av opprydding og á jour-føring av registeret. De mange slettingene skyldes den omfattende kvalitetskontrollen som gjennomføres.



POPULÆRE: Lystfartøy bygget av Princess Yachts International Ltd er populære og mange er registrert i NOR-registeret. På bildet ser vi en Princess V39, samme type som «Torina»-LG8066, registrert i NOR 12. november i år.

ILLUSTRASJONSFOTO FRA IMPORTØREN



Tone Olsen Risnes
Seniorrådgiver
Skipsregistrene
Sjøfartsdirektoratet

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

STATUS

Ved utgangen av august 2013 telte NOR-registeret 17.588 fartøy, med en total bruttotonnasje på 3.489.945.

Aktiviteten i denne sommermåneden var relativt låber, og kun 52 nye fartøy ble registrert inn i registeret, 24 færre enn samme måned året før. Antall slettede fartøy holdt seg stabilt med 20, mot 19 i samme periode året før.

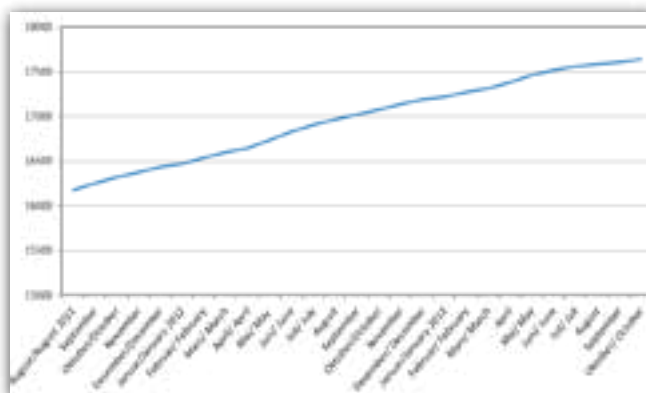
I september tok det seg opp igjen og vi registrerte inn 72 nye fartøy, 6 færre enn i september 2012. Som et resultat av omfattende kvalitetskontroll og opprydding i registeret økte antallet slettelser fra 19 i september 2012 til 54 i september 2013. Årsaken til de mange slettelserne er en oppfølging av eierforholdet til ikke-registreringspliktige fartøy hvor eierskapet ikke lenger eksisterer eller hvor eier er gått bort.

Oktober var igjen preget av høy aktivitet og det ble registrert inn 92 nye fartøy, 18 flere enn i samme måned året før. 57 ble slettet, 37 flere enn i oktober 2012.

Ved utgangen av oktober var det totalt registrert 17 641 fartøyer med en bruttotonnasje på 3. 414. 557.

ØKNINGEN FORTSETTER

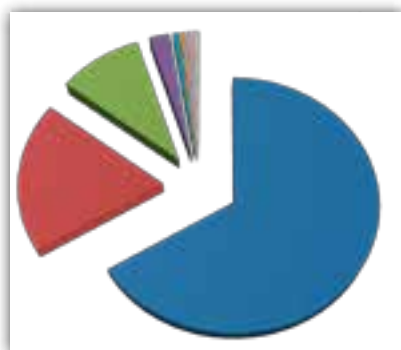
Så mange som 1.463 nye fartøy ble registrert i NOR i perioden august 2011–oktober 2013.



Grav: Utvikling NOR-flåten fra august 2011–oktober 2013.
Graph: NOR fleet development from August 2011–October 2013.

I slutten av oktober i år sorterte 882 av disse innunder «handelsflåten», 9 færre enn ved utgangen av juni samme år. Handelsflåten omfatter skip på 100 bruttotonn og over, med et par unntak. Blant unntakene finner vi fartøy definert i Sjøfartsdirektoratets kategorier for fiskefartøy, spesialskip og diverse.

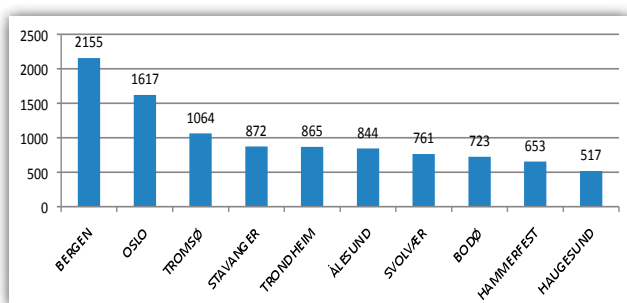
Av de nyregistrerte fartøyene fra august 2011 til oktober 2013 var rundt 65 prosent av fartøyene fritidsfartøy. Mindre arbeidsbåter kommer fortsatt på andreplass foran fiskefartøy.



Graf: Nyregistreringer NOR august 2011–oktober 2013 fordelt på de største fartøytypene.

Graph: New registrations from August 2011–October 2013 according to the major vessel types.

- FRITIDSFARTØY/ PLEASURE VESSEL
- MINDRE ARBEIDSBÅT/ SMALL WORKBOAT
- FISKEFARTØY OG TRÅLER/ FISHING VESSEL & TRAWLER
- FORSYNINGSSKIP FOR PLATTFORMER/ PLATFORM SUPPLY SHIP
- SPESIALSKIP: FORSYN/HJELPESKIP, PLATTFORM
- PASSASJERSKIP/ PASSENGER SHIP
- STYKKGODSSKIP/ GENERAL CARGO SHIP
- SLEPELEKTER/ BARGE
- BRIGGNFARTØY/ WELL BOAT



Graf: NOR flåten pr. oktober 2013 fordelt på hjemsted.
Graph: NOR fleet per October 2013 according to most used home port.

HVILKEN BY?

Hvilken by kan skilte med å være hjemsted for flest NOR-registrerte fartøy? Bergen troner fortsatt på toppen, med 33 nye fartøyer siden juni i år. Oslo har økt med fire mens Tromsø beholder tredjeplassen til tross for tap av 13 fartøy. De ti mest brukte hjemstedene er uendret siden juni og har også beholdt sin interne rangering.

The Norwegian Ordinary Ship Register (NOR):

Continuous growth

August, September and October were characterized by targeted updating of the register. The high number of deleted vessels this period was largely due to the extensive quality controls conducted.

All vessels travelling along the Norwegian coastline are represented in our domestic register. Vessels of 15 meters and more are subject to mandatory registration whereas vessels less than 15 meters are voluntarily entered into the register.

STATUS

At the end of August 2013, 17 588 vessels with a total gross tonnage of 3 489 945 were registered in NOR.

The activity during the month of August was low, with only 52 vessels entering the register, 24 less than in August 2012. The number of deleted vessels remained stable with 20 against 19 in the same period last year.

In September, the number of registrations accelerated ending up with 72 new vessels this month, six less than in September 2012. Deletions peaked at 54 in September 2013, a great increase from the 19 deletions that took place in September the year before. The peak was mainly due to the extensive quality controls conducted to ensure an updated and correct register. The cause for the deletions is a follow-up of vessels not subject to mandatory registration where the owning company no longer exists or the owner is deceased.

As many as 92 new vessels were registered during October 2013, 18 more than the same month the year before. The number of deletions remained high at 57 against 37 in October 2012. Again, this was due to updating of the register.

At the end of October, the NOR register counted 17.641 with a total gross tonnage of 3.414.557.

THE INCREASE CONTINUES

As many as 1.463 new vessels entered the register from August 2011 until the end of October this year.

At the end of October, 882 of the vessels in the fleet belonged to the merchant fleet. The merchant fleet is comprised by vessels of 100 gross tons and more, with a few exceptions. Vessels belonging to the Norwegian Maritime Authority's categories for fishing/ hunting, specialized vessels and others are not included in this fleet.

Approximately 65 percent of the vessels entering the register from August 2011 to October 2013 were pleasure vessels. Small workboats are still on second place, before fishing vessels.

POPULAR HOME PORT?

Bergen is, without doubt, the most sought after home port for all vessels in the register. The city has acquired 33 new vessels since June this year. Oslo, on second place, has increased by four. Although Tromsø has lost 13 vessels since June, this Northern city has kept its third place on the ranking. The ten most popular home ports have remained unchanged since June this year. ■

Læring i sjømannsyrket i hundrer av år:

Vegen fra dekksgutt til

I eldre tider mønstret man ut som dekksgutt eller byssegutt, uten annen erfaring en den man ofte hadde med seg hjemmefra. I dag kreves det utdanning, styrt av internasjonale lover og forskrifter.



Per Otto Årland
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Den som vokste opp i et miljø med mange sjømenn hadde normalt en viss faglig bakgrunn som ballast, da sjømannskulturen ofte lå innbakt i samfunnet man kom fra.

Men mange dro til sjøs uten faglig ballast, slik at kunnskapene kunne variere fra sjøgutt til sjøgutt.

Dette utnyttet båtsmann/kokken om bord, ved å sette den som hadde en lav faglig kunnskap sammen med en som hadde noe høyere kunnskap. På den måten benyttet han helt ubevisst det som i dag er anerkjente læringsteorier, lenge før de var fremsatt.

Da skipene med tiden skiftet fra seil til damp og motor ble samme praksis videreført til maskinbesetningen, der man etter motorens introduksjon begynte som maskingutt og avanserte til smører – og siden motormann.

MOT NESTE NIVÅ

Om bord i skip har sjøfolkene helt naturlig og til alle tider forsøkt å strekke seg mot neste nivå. Når man som dekksgutt hadde nådd kompetansenivået for jungmann ble man mønstret opp til jungmann og deretter opp til lettmatros, med stadig nye kompetansemål som skulle oppnås.

Dette er helt i tråd med anerkjente teorier om at undervisningen ikke skal legges på det nivået som eleven, i dette tilfellet dekksgutten, jungmannen eller lettmatrosen behersker, men på et litt høyere nivå. Slik må eleven strekke seg litt for å nå neste nivå. Dette er også helt forenelig med nyere teorier om tilpasset opplæring.

Det kunne derfor variere sterkt når tid en sjømann fikk mønstre om fra dekksgutt til jungmann og senere til lettmatros. Det skjedde først når man oppfylte det kompetansenivået som krevdes.

MESTERLÆRE

Denne formen for undervisning betegnes som mesterlære, der båtsmannen er mesteren og dekksgutten novisen – der båtsmann forsøker å skape symmetri mellom den kyndige og nybegynneren ved å la dem arbeide sammen. Ikke fordi den mest erfarne skulle lære nybegynneren, men tanken er snarere at den lærende skulle inngå et samarbeid med den mer kompetente om en gitt oppgave.

I dette samarbeidet kan den lærende forsøke å imitere den mer kompetente for på den måten og nå et høyere utviklings-trinn, og vil på den måten minske asymmetrien mellom matrosen og lettmatrosen.

I denne tradisjonen ses imitasjon som et uttrykk for at en utviklingsprosess er i gang.

Etter hvert meldte behovet seg for at sjøfolk måtte inneha en viss kunnskap før han kom om bord. Det var da sjøguttskolene så dagens lys, først med våre skoleskip, som for eksempel «Christiania» i 1881, «Statsraad Lehmkuhl» (1923) og skoleskipet «Gann» i 1949. Senere fikk de landbaserte sjøguttskolene, som for eksempel Statens sjøaspirantskole i Bergen (1961) og Sjøguttskolen i Borre (1962).

BEST SKIKKET

Dette var ingen obligatorisk skolegang, men rederiene hadde en klar tendens til å ansette de som hadde fått en basisopplæ-



>>>

kaptein i stadig endring



DEKKS-GUTT: Når man som dekksgutt hadde nådd kompetansenivået for jungmann ble man mønstret opp til jungmann og deretter opp til lettmatros, med stadig nye kompetansemål. Bildet er fra M/S Tungsha i 1946, med nødstyring under slep i Rødehavet på vei inn til Suez. Fra venstre dekksgutt Harald Alvik, sammen 3. styrmann (ukjent) og lettmatros Dypvik.

FOTO: NTB-SCANPIX

ring og dermed kunne settes i normalt arbeid direkte uten å måtte ta grunnopplæringen om bord.

Veien fra matros til båtsmann kunne være lang og omstendelig, der de som var best til å lede mannskapet ble utvalgt. Denne prosessen foregår for så vidt på samme måte i dag der man helt naturlig velger den som er best skikket som arbeidsleder til denne oppgaven.

Veien videre fra båtsmann var i tidligere tider basert på den enkeltes evne til finansiere sin utdanning, da stigen opp til styrmann – og siden skipsfører – kunne være lang og kostbar. I tiden før Kristiania sjømannsskole ble opprettet i 1845 var utdanningen privat og det eksisterte ikke noen offisiell utdanning i Norge.

Det var heller ikke bare den maritime utdanningen som var avgjørende for om man oppnådde det ærefulle vervet som kaptein, men også ens evner til å drive handel, da det i tidene før effektiv kommunikasjon var oppfunnet, var kapteinen som i stor grad skaffet laster og derved sørget for rederens inntekter.

SÅ KOM REGELVERKET

Det var i tiden før STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) heller ikke noe felles internasjonalt regelverk som beskrev krav til utdanning og vakthold på skip. Alle nasjoner hadde sine egne regelverk, selv om skipsfarten i aller høyeste grad også den gang var en internasjonal næring.

Det var faktisk ikke før i 1978 man kom til enighet om en felles standard i en internasjonal konvensjon med betegnelsen STCW 1978. Med et felles regelverk endret også utdanningene seg, og utdanningsbanen i moderne tid er blitt tilpasset et internasjonalt regelverk.

SKOLEVERKET OVERTAR

Det har medført at man i dag som oftest er innom det maritime skoleverket før man i det hele tatt mønstrer om bord på et skip. Bare unntaksvis forekommer det nå at man seiler seg opp fra dekksgutt til matros. I dag reiser man normalt ut som lærling – med en spesifikk opplæringsplan som tar en frem til et fagbrev og ferdighetssertifikat som matros.



TIL SJØS: Mange velger en periode på skoleskip når de utdanner seg til et yrke på sjøen. Her fra broen på skoleskipet Gann. Elev Thomas Tjeltveit nærmest i bildet, sammen med styrmann Erlend Nilsen.

FOTO: OLE A. HETLAND

Man kan dermed si at skoleverket har overtatt noe av båtsmannens oppgaver. Og det forventes et helt annet kompetansenivå til når båtsmannen får en lærling om bord i dag enn da han fikk en dekksgutt om bord for 30 år siden. Stillingen som lærling erstatter i praksis de stillingene som ble kategorisert som dekksgutt, jungmann og lettmatros i tidligere tider, og leder frem til et fagbrev/ferdighetssertifikat som matros, altså en fullt ut kvalifisert sjømann.

Hvordan skal så skoleverket få elevene opp på den kompetanseplattformen som er forventet når de kommer om bord?

Den formelle læreplanen som setter de formelle kravene til faglig kompetanse bygger på nasjonale (FOR 2011-12-22 nr. 1523) og internasjonale regelverk (STCW 1978 as amended Manila 2010). Disse er vedtatt politisk, nasjonalt og internasjonalt.

Det er opp til de enkelte utdannings-

institusjonene å utarbeide instruktørveiledninger for å løfte elevene sine opp på den kompetanseplattformen de skal være på etter regelverkets bestemmelser og godkjente emneplaner. Hvordan man oppnår de kompetansemålene som står i regelverket kan være vidt forskjellige ut fra lokale forhold, avhengig av tilgjengelig utstyr og plassering.

FORSKJELLIG BAKGRUNN

Om vi nå går tilbake til den eleven som før dro rett til sjøs som dekksgutt og sammenligner ham med dagens situasjon, der eleven istedenfor begynner på en skole, vil de sosiale og kulturelle forskjellene fortsatt være tilstede.

Dette gjelder kanskje i dag i mye større grad enn for 30 år siden, da det var mer vanlig å utdanne seg i en retning som var gjengs for det stedet man kom fra. Kom man fra en jordbruksbygd ble man



SEILENDE: De første flytende sjøguttskolene befant seg på seilskuter, blant annet om bord på «Statsraad Lehmkuhl» fra 1923.

FOTO: BJARTE AMBLE

gjerning agronom, eller i alle fall noe innen landbruket, og kom man fra en sjøfartsby eller -bygd ble man sjømann.

I dag ser man i mye større grad at vi får personer fra forskjellige sosiale og kulturelle miljøer, fra drabantbyer uten bakgrunn eller tradisjoner i yrket de har valgt, til ungdommer som har vært med far på sjøen i ferier. De drar alle ut med ønsket om å bli sjømann – men ikke alle vet helt hva det innebærer.

UTLIGNE FORSKJELLER

For å utligne denne forskjellen mellom elevene og forsøke å bringe alle opp på et felles sosialt, kulturelt og akseptabelt kompetansenivå må utdanningsinstitusjonene ta i bruk de verktøyene de har tilgjengelig.

Det er derfor viktig at utdanningsinstitusjonene begynner med å kartlegge kunnskapsnivået til hver enkelt elev, samt undersøke hvilke sosiale og kulturelle miljøer de kommer fra. Utdanningsinstitusjonene må være oppmerksom på at

siden elevene har forskjellig sosial og kulturell bakgrunn kan de oppfatte oppgaver som skal gjøres vidt forskjellig.

Det kan av den grunn være nødvendig med avklarende informasjon eller innledende spørsmål for å komme frem til det som kalles en felles situasjonsdefinisjon. Dersom slike avklaringer ikke foretas og lærer og elev mangler samstemthet, samles ikke klassen uten videre om et felles fokus for arbeidet. Elevene vil bære med seg sprikende oppfatninger som i neste omgang kan føre til misforståelser. Det er viktig at læring og utvikling skjer i sosial samhandling, og at samtaler og utveksling mellom lærer og elev står sentralt i læringsprosessen.

SAMARBEID LÆRER/ELEV

Eleven må få lov å tilegne seg kunnskap i et samarbeid mellom elev og lærer, der læreren eller andre veiledere på et høyere kompetansenivå kan stille spørsmål, komme med råd og vink, uten å komme med fullstendige oppskrifter eller forklaringer.

Dersom eleven feiler, bør ikke læreren fortelle eleven nøyaktig hva han skal gjøre, men heller støtte opp under elevens egne læringsforsøk (prøving og feiling). Det dreier seg om å bygge et stillas rundt eleven, et reisverk som eleven kan vokse og utvikle seg i, men som gradvis fjernes når eleven er i stand til å greie seg selv.

Med dagens IT-teknologi er det blitt lettere å bygge bro mellom lærer og elev, for eksempel ved å benytte sosiale media, som Twitter og Facebook. Dersom man setter seg inn i dagens teknologiske verden vil vi finne et hav av muligheter for kontakt mellom lærer, opplæringskontor og elev.

Av egen erfaring har jeg sett at den fæmælte eleven som ofte bare sitter i klassen og ikke sier et ord, ofte er den som er flinkest dersom kommunikasjonen ikke må foregå verbalt foran en stor gruppe, men derimot i et it-basert sosialt nettverk.

>>>



GANN: Her det nåværende skoleskipet Gann som tilbyr Vg1: Teknikk og Industriell Produksjon (TIP) og Vg2 Maritime Fag. Skolens historikk går helt tilbake til 1949.

FOTO: BJARTE AMBLE



AVANSERT: Stadig mer avansert teknologi stiller i dag krav til teoretisk og praktisk spesialutdanning som det i tidligere tider ikke var behov for. Simulatorer er en svært viktig del i dagens opplæring. Her fra Simsea i Haugesund. FOTO: BJARTE AMBLE

Dette støtter opp om anerkjente teorier som sier at det ikke er så viktig hvordan kommunikasjonen foregår så lenge det er en tankeutveksling mellom elev og lærer.

VIKTIG TEKNOLOGI

Internett-baserte hjelpemidler er ikke bare til hjelp i kontakten mellom elev og lærer men kan også være et viktig verktøy i arbeidet med å heve elevens kompetanse – og deretter dokumentere at eleven har oppnådd de nødvendige kompetansemålene som regelverket krever.

Internett kan også være et godt verktøy i arbeidet med prosessorienterte oppgaver, som for eksempel gjennom det nyetablerte elektroniske verktøyet Webcadet, som skal erstatte dagens ordning med papirbaserte opplæringsbøker. Her finnes blant annet oppgavene som skal utføres og

spørsmål som skal besvares i løpet av kaddtperioden. Etter hvert som de enkelte besvarelsene er godkjent av opplæringsansvarlig, signeres de elektronisk. Det hele kan overvåkes av opplæringskontoret som kan tre inn og veilede dersom man ser at behovet er til stede.

Svakheten med databaserte verktøy er at ikke alle elever/fartøy har tilgang til internett. Derfor må det muligens også legges til rette for mer tradisjonelle løsninger.

HAVET STILLER SINE KRAV

Men har vi nå for tiden bedre og dyktigere sjøfolk enn den gangen da båtsmannen sto for grunnopplæringen om bord? Mange på min alder og eldre vil nok hevde det, men det går ikke an å gi et entydig svar det spørsmålet. Da må vi ta hensyn til den rivende utviklingen skips-

farten og selve fartøyene har gjennomgått i moderne tid – med stadig mer avansert teknologi som skal betjenes, og internasjonalt regelverk som skal følges. Derfor må det i dag stilles krav til teoretisk og praktisk spesialutdanning som det i tidligere tider ikke var behov for.

Hva vil så fremtiden bringe? Ja, se det er det ingen som vet, men det vi helt sikkert kan gå ut fra er at utviklingen ikke vil stå stille. Vi vil nok få se at det utvikles nye teknologier som stiller stadig nye krav til utdanning og kunnskap. Hvordan denne kunnskapen vil bli formidlet og innlært gjenstår å se, men internett vil også her trolig spille en viktig rolle.

En ting er i alle fall helt sikkert – at havet er det samme som før, og stiller sine egne og helt spesielle krav til de som velger sjøen som arbeidsplass. Det kan ikke diskuteres. ■

Maritime Simulator Courses

DP Induction – DP Advanced – BRM – ERM – ECDIS – AIS – Anchor Handling – Offshore loading – Coastal Navigation for Pilot Exemption – and more

For more information and booking: www.simsea.no

SIMSEA
REAL OPERATIONS



I 15 år har Jobbdirekte vært en av Norges største stillingsportaler for jobbsøkere og arbeidsgivere.

Mer tid og flere medarbeidere?

Vi hjelper deg

Vi har relansert vår jobbportal og utviklet et nytt og mer brukervennlig digitalt rekrutteringssystem, slik at du som arbeidsgiver kan spare tid på arkivering av cv, rangering av kandidater og annen søkerhåndtering.

Ta kontakt for informasjon og tilbud på annonseringsmuligheter og rekrutteringssystem på **33 00 28 00 / post@jobbdirekte.no**



JOBB DIREKTE.NO
Hele Norges jobbportal



VIKTIG: Skipsfartsnæringen er svært viktig for Sverige, da hele 95 prosent av landets import og eksport transporteres på sjøen, opplyser stedfortredende sjø- og luftfartsdirektør Erik Eklund

FOTO: STEINAR HAUGBERG

Sjøfartsmyndighetene krever egenkontroll:

Svensk rederansvar gjøres mer tydelig

De svenske sjøfartsmyndighetene er i ferd med å innføre et nytt kontrollsystem, som krever at rederiene må lage et system for egenkontroll av fartøyene.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Dette er en måte å tydeliggjøre at det er rederne som har ansvar for at fartøyene deres er i skikkelig stand, opplyste stedfortredende sjø- og luftfartsdirektør, Erik Eklund, under et besøk i Sjøfartsdirektoratet i Haugesund i høst.

Sjøfartsmyndighetene i Sverige har bestemt at alle fartøy som har krav om å ha et sikkerhetsstyringssystem i henhold til ISM-koden (International Safety Management Code), også skal sette verk det nye systemet for egenkontroll.

BILLIGERE FOR REDERNE

– Foreløpig har vi begynt med de store rederiene, som har de store passasjerferjene. I tillegg er også flere større rederier som driver skjærgårdstrafikk kommet i gang, sier Eklund, som opplever at rederne er positive til systemet.

Egenkontrollen, eller systemtilsynet, innebærer at rederne og fartøysinspektorene utarbeider og setter i verk et eget kontrollsystem for hvert skip. Sjøfartsmyndighetenes inspektører følger så opp og ser om systemet fungerer i praksis.

– Egenkontrollen gjør det billigere for rederiene å få kontrollert fartøyene sine, fordi vi ellers fakturerer rederiene for alle kostnader inspektorene har i forbindelse med tilsyn. Vi har nemlig klar instruks fra politiske myndigheter om at brukerne skal dekke alle kostnader ved vårt arbeid, enten det gjelder tilsyn, sertifikater eller andre tjenester, forklarer Eklund.

VIKTIG SKIPSFARTSNÆRING

Den svenske flåten består av ca. 10.000 registrerte fartøy, med stort og smått. I Sverige må alle fartøy på over 12 meters lengde og fire meters bredde være registrert i skipsregisteret. Alle næringsfartøy må være registrert, uansett størrelse.

Størstedelen av den kommersielle del



FERJER: En betydelig del av den tyngre svenske flåten er store passasjerfartøy. Her Stena Vision som kan frakte 1.700 passasjerer og 569 biler.

FOTO: STENA LINE

av flåten består av fartøy på under 500 bruttotonn. Her finner vi blant annet fiskefartøy og mange båter i innenriks persontrafikk.

En betydelig del av den tyngre flåten er store passasjerfartøy i rutetraffikk mellom Sverige og Finland, men også fartøy i omfattende trafikk mellom det sydlige Sverige og Tyskland, samt ut fra Nordens største havneby Göteborg.

I tillegg til de store passasjerfergene, er den internasjonale delen av skipsfartsnæringen dominert av godstransport med Ro/Ro skip (Roll on - Roll off), og skip for biltransport. I sterk kontrast til Norge, finnes det i statistikken bare ett svenskregistrert supplyfartøy for offshore-virksomhet.

– Skipsfartsnæringen er svært viktig for Sverige, da hele 95 prosent av vår import og eksport transporteres på sjøen, sier Erik Eklund.

TOPP 5 PÅ WHITE LIST

Han er for øvrig svært fornøyd med at det er høy kvalitet på den delen av flåten som fortsatt seiler under svensk flagg. På den siste oversikten fra Paris MoU er Sverige rangert på 4. plass (Norge på 7. plass). De siste ti årene er Sverige i gjennomsnitt rangert høyere enn 5. plass. Bare to år har landet vært lavere enn 5. plass.

– Vi har et godt og gjensidig samarbeid mellom de maritime myndigheter og rederiene, noe jeg tror medvirker til den høye rankingen. Når svenske skip er blitt holdt tilbake i utenlandsk havn, studerer vi hvert tilfelle nøye. Det lærer både vi og rederiene mye av, sier Eklund. ■

Svenskene i samarbeid med akuttstusykehusene:

Gransker personulykker med fritidsbåt

I løpet av 2015 skal akuttstusykehus i hele Sverige være tilknyttet et system for registrering av personulykker med fritidsfartøy i landet. Et pilotprosjekt er allerede i gang på Sveriges vest- og østkyst.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

I gjennomsnitt har 35 personer i Sverige mistet livet i forbindelse med bruk av fritidsfartøy de siste fem årene. Hittil i år (oktober) er 28 personer omkommet. Målsettingen er å få redusert antall omkomne gradvis ned til 25 per år over en femårs-

periode.

Ifølge den siste nasjonale båtlivsundersøkelsen fantes det i 2010 omkring 880.000 fritidsbåter i Sverige – fra robåter og oppover, uten noen øvre grense.

– For oss er det viktig å samle fakta omkring hver ulykke, før vi går ut med anbefalinger og råd – eller regler og forbud. Hos oss er det for eksempel ikke krav om at du må ha redningsvest med deg i båten. Det har vært mye diskutert, og det er ingen tvil om at flytevest er bra dersom den er på. Men før vi innfører et krav, må vi få dokumentert at tiltaket redder liv, sier stedfortredende sjø- og luftfartsdirektør Erik Eklund til Navigare.

Samarbeidet med akuttstusykehusene er en måte å få dokumentert hvilke skader personene har fått, og hvordan de er oppstått.

– Hittil har vi inngått samarbeidstale om rapportering fra ni sykehus i Västra Götaland fylke fra 2012. I løpet av året utvides dette til Stockholm-området, før sykehus i hele landet skal være tilknyt-

MANGE FRITIDSBÅTER: Ifølge den siste svenske nasjonale båtlivsundersøkelsen fantes det i 2010 omkring 880.000 fritidsbåter i Sverige – fra robåter og oppover, uten noen øvre grense. Halvparten av ulykkene med fritidsbåter skjer ute ved kysten, resten i innsjøene. Her fra den idylliske Gullholmens hamn på Sveriges vestkyst.

FOTO: WWW.FOTOAKUTEN.SE



tet i 2015. Da vil få bedre faktagrunnlag for å si hvordan vi kan redusere personskadene, sier Eklund.

VANNTETTE MOBILPOSER

Et anbefalt tiltak som inngår i strategien for sikrere båtliv i Sverige er å få folk til å bruke vanntette poser til mobiltelefon når de er på sjøen. Det er påvist at dette har reddet flere liv de siste årene, da nød-stedte personer har kunnet ringe nødnummeret mens de ligger i vannet.

Bedre mobildekning er et annet tiltak som er anbefalt. Videre rettes oppmerksomheten mot dødsulykker som skjer i havnene, for eksempel ved at båter kolliderer med faste innretninger eller at det mangler redningsstiger på kaiene.

I arbeidet med «Strategi sikrere båtliv 2020» har Sjøfartsavdelingen i Transportstyrelsen samarbeidet med Sjøfartsverket, Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen og Myndigheten for samhällsskydd og beredskap. En rekke andre instanser og frivillige båtlivsorganisasjoner og andre organer med tilknytning til båtlivet har også medvirket i arbeidet.

Erik Eklund påpeker også at en stor del av dødsulykkene skjer i forbindelse med fritidsfiske, med både svenske og utenlandske fiskere. Informasjonsarbeidet

rettet mot denne gruppen skal derfor styrkes.

Han minner om at Sverige har mange store innsjøer, og det faktum at omkring halvparten av ulykkene med fritidsbåter skjer ute ved kysten, resten i innsjøene.

ANALYSERER HENDELSER

Det forebyggende arbeidet på fritidsbåt-området ledes på overordnet plan av Sjø-sikkerhetsrådet, der alle berørte myndigheter og aktuelle interesseorganisasjoner er representert. Rådet består av omkring 20 personer, som møtes tre ganger i året. En av de ansatte i Sjøfartsavdelingen (tilsvarende Sjøfartsdirektoratet) arbeider med å analysere ulykker, mens en annen arbeider aktivt med forebyggende arbeid og er sekretær i Sjø-sikkerhetsrådet.

– Vi analyserer hendelser, og ser på trender bak årsakene. Deretter prøver vi i rådet å bli enige om hvilke forebyggende råd og anbefalinger vi skal gå ut med. Målet er at alle som deltar i rådet skal framstå med samme holdning utad i det forebyggende arbeidet, sier Erik Eklund.

Den svenske ulykkesstatistikken kan du lese mer om her:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fritidsbatar/Olycksstatistik---fritidsbatar/> ■

Mens det jobbes med nytt regelverk:

Rederier beskytter seg mot

Risikoen ved frakt av returlaster fra oljeplattformer, er et kjent tema hos offshore-rederiene og i oljebransjen ellers. Det er særlig den fryktede gassen hydrogensulfid (H₂S) oppmerksomheten nå rettes mot.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Både Farstad Shipping, Statoil og Conoco Phillips jobber for å hindre at personell på forsyningskip skal bli utsatt for giftige gasser som kan finnes i bulklasten, eller som kan utvikles i tanken under transport

til land.

Internasjonalt regelverk for denne typen transport mellom plattformer og land, er under utarbeiding i IMO (International Maritime Organization). Norge, representert ved Sjøfartsdirektoratet, er med i en korrespondansegruppe som forbereder forslag til det nye regelverket.

– Bare et fåtall ulykker er meldt inn til Sjøfartsdirektoratet de siste årene, men vi har fått flere tilbakemeldinger fra bransjen om at det er store mørketall når det gjelder nesten-ulykker, sier senioringeniør Karolina Lundgren i Sjøfartsdirektoratet.

Hun ledet i høst et seminar i Sjøfartsdirektoratet der over 60 deltagere fra mange ulike aktører i offshore-næringen deltok for å drøfte problemstillinger rundt frakt av risikable returlaster.

FARSTAD OVERVÅKER

Farstad Shipping i Ålesund tok i 2011 problemet opp med kundene sine, og med mannskapet på egne forsyningskip.



AKTØRER: Sjøfartsdirektoratet arrangerte i høst et dagsseminar der over 60 deltagere fra mange ulike aktører i offshore-næringen deltok for å drøfte problemstillinger rundt frakt av risikable returlaster. Seksjonssjef Håvard Gåseidnes i direktoratet innleder.

FOTO: BJARTE AMBLE

– Vi ser på dette som et svært viktig fokusområde, siden det gjelder sikkerheten til alle som jobber med returlastene, sier Raymond Kaspersen, HSEQ Manager i Farstad Shipping.

Han opplyser at Farstad i 2011 installerte det første anlegget for kontinuerlig gassovervåking i samarbeid med Statoil. I 2012/2013 installerte rederiet utstyr for kontinuerlig overvåking av slop/mud-tanker på alle rederiets forsyningskip i norsk sektor av Nordsjøen.

– Etter dette har vi fått mer kontroll med det som skjer, og har registrert fire tilfeller av utslag på grunn av H₂S, sier Kaspersen, som mener at folkene om bord

føler seg trygge når de får varsel om giftig gass og kan ta sine forholdsregler.

MØRKETALL

På seminaret orienterte han om alle de fire hendelsene og hva som ble gjort for å stabilisere situasjonen.

– Men det er en stor utfordring at det ikke er krav til fastmontert målestyr om bord. Derfor tror jeg det er store mørketall på dette området, både i Nordsjøen og andre steder, sier Kaspersen.

Ship Manager Nils-Ove Giskegerde i Farstad orienterte seminardeltakerne om overvåkings- og alarmsystemet som rederiet benytter på sine skip., med tilhørende

farlige returlaster



FARSTAD: Raymond Kaspersen og Nils-Ove Giskegerde orienterte om hvordan Farstad Shipping forholder seg til farlige gasser om bord på sine skip.

FOTO: BJARTE AMBLE



STATOIL: Henning Hjartholm fra Statoil Marine Operasjoner på seminaret opplyste at Statoil de siste årene har hatt mange tilfeller der det er konstatert hydrogensulfid i slop-lasten.

FOTO: BJARTE AMBLE

SLIK VIRKER H2S PÅ MENNESKER

Dette er øyeblikkelige konsekvenser når et menneske eksponeres for hydrogensulfid (H2S): (Konsentrasjon målt i ppm (parts per million)).

0,13 ppm Den minste konsentrasjon som kan luktes.

10 ppm Irriterte øyne.

100 ppm Tap av luktesans.

500 ppm Hurtig tap av bevissthet.

700 ppm Hurtig tap av bevissthet. Døden vil inntreffe i løpet av én time.

1000 ppm Øyeblikkelig tap av bevissthet. Døden inntreffer nesten øyeblikkelig.

SENSKADER:

Skader på nervesystemet
Skader på hjerte- og karsystem
Lungeødem

alarmsystem. Når utstyret registrerer gass, vil anlegget straks gi alarm flere steder på skipet – på broen, i kontrollrom, messe og lugarer til vakthavende.

NØDVENDIGE KJEMIKALIER

Produksjonen av olje eller gass kan økes ved innsprøyting av vann, gass eller kjemikalier i brønnen. Etter at det har gjort sin nytte fraktes blandingen av vann, oljerester og kjemikalier til land i forsyningskip for behandling.

– Produksjonskjemikalier er helt nødvendig for vår produksjon av olje og gass, både under leteboring og i produksjonsfasen. Opprensning av brønnene gir derimot utfordrende slop (boreslam), som kan inneholde blant annet hydrogensulfid (H2S), fortalte Henning Hjartholm fra

Statoil Marine Operasjoner på seminaret.

Han opplyste at Statoil de siste årene har hatt mange tilfeller der det er konstatert hydrogensulfid i slop-lasten.

– Det kan komme av at gassen har blomstret opp etter at lasten er tatt om bord i fartøyet, eller at det er gjort feil måling på oljeriggen, sa Hjartholm.

Han la til at Statoil ønsker at transporten fra plattform til land skal skje effektivt og i tråd med gjeldende regelverk, og at selskapet derfor har satt i verk opplæring i forhold til gjeldende regelverk i egen organisasjon, både offshore, på base og i rederier.

– Vi har også satt fokus på korrekt bruk av analyseskjema (NWEA), og økt bruk av kjemikalier, såkalte H2S-fjernere, for å behandle hydrogensulfid, opplyste Henning Hjartholm. ■

Offshoretransport av kjemikalier:

Internasjonalt regelverk skal revideres

IMO satte for tre år siden i gang et arbeid som skal ende opp i et nytt regelverk for forsyningskip som skal frakte farlige og skadelige flytende stoffer i bulk. Norge deltar aktivt i dette arbeidet, som foreløpig foregår i en korrespondansegruppe.



Karolina Lundgren
Senioringenør
Sjøfartsdirektoratet

Det er enighet om at arbeidet skal ende opp i en ny kjemikalie-kode for forsyningskip, foreløpig kalt IOSVCC (International Offshore Support Vessel Chemical Code).

Hovedformålet med revideringen er å oppdatere dagens regelverk, slik at det bedre gjenspeiler utviklingen offshore-næring har gjennomgått de siste årene. I tillegg skal det tas høyde for fremtidens behov.

Det har derfor vært viktig for Sjøfartsdirektoratet å involvere den norske næringen i arbeidet. Dette har til dels blitt gjort gjennom en nasjonal korrespondansegruppe og dels gjennom et samarbeid med Norges Rederiforbund og landene rundt Nordsjøen.

DAGENS REGELVERK

I dag kan IMO-resolusjonen A.673(16) benyttes ved frakt av farlige og skadelige flytende stoffer i bulk på forsyningskip. Grunnfilosofien i denne er å ta utgangspunkt i standarder for kjemikalietankere, men tilpasse disse til forsyningskip. Avvik kompenseres med operasjonskrav og be-



Det nye regelverket vil neppe være ferdig før tidligst i 2016.

ILLUSTRASJONSFOTO: HAAKON NORDVIK

Et annet eksempel er frakt av stoffer som av sikkerhetsmessige årsaker faller utenfor det som et tradisjonelt forsyningskip er designet for. Hovedproblemet er at et forsyningskip som ønsker å transportere slike stoffer i bulk, og samtidig ønsker fleksibilitet til å utføre flere typer oppgaver som støttefartøy offshore, havner mellom to internasjonale regelverk. Det vil si at det i dag ikke finnes regelverk som godt nok ivaretar de operasjonelle og tekniske utfordringene en slik skipsdesign gir.

grensninger i mengde og hvilke stoffer som kan fraktes.

Resolusjonen ses på som utdatert, og en vanlig oppfatning i næringen er at den er vanskelig å forholde seg til.

På Sjøfartsdirektoratets nettside www.sdir.no finnes mer informasjon og veiledning om dagens regelverk.

UTFORDRINGER

Den største utfordringen med dagens regelverk er at en rekke stoffer ikke blir regulert for frakt på forsyningskip. Et eksempel er frakt av returlaster fra installasjoner.

Utfordringene i forbindelse med returlaster har fått et eget avsnitt i den nye koden. Kravene baserer seg her på dagens praksis, som forutsetter at returlastene ikke skal ha egenskaper som medfører en sikkerhetsfare. Dette skal verifiseres på riggen før lasten tas om bord.

Det virker nå som om majoriteten av den internasjonale korrespondansegruppen ønsker å inkludere de stoffer som ikke omfattes av IMO Res.A.673(16), i den nye koden. Under det pågående revideringsarbeidet har nettopp dette blitt flagget høyt av den norske næringen, og i samarbeid med DNV har Sjøfartsdirektoratet arbeidet med å utforme krav tilpasset slike stoffer.

Arbeidet med koden har vist seg å ta lang tid og det er i dag vanskelig å si hva resultatet vil bli. Det er en balansegang for å få tilpasset kravene for stoff med store farer, til et like høyt sikkerhetsnivå som en kjemikalietanker og samtidig ta hensyn til et forsyningskips spesielle design, konstruksjon og operasjonsforhold.

Til tross for dette er Sjøfartsdirektoratet optimistisk med tanke på det fremtidige arbeidet. Koden vil likevel ikke være ferdig før tidligst i 2016. ■



Storulykkesrisiko i maritim sektor analysert:

Ikke mulig å forhindre enhver ulykke til sjøs

SCENARIO: Avdelingsleder Erik Thomassen fra DSB belyste en mulig storulykke i et scenario der et cruiseskip med 2.350 personer om bord kolliderer med en fullastet oljetanker på Vestlandet.

FOTO: BJARTE AMBLE

Uansett hvor mange forebyggende tiltak som blir etablert, vil det ikke være mulig å forhindre enhver ulykke til sjøs. Det slås fast i utredningen Nasjonalt risikobilde 2013, utarbeidet av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB).



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Den årlige risikoanalysen tar denne gangen for seg 17 katastrofer som kan ramme det norske samfunnet. Disse er delt opp i tre hovedkategorier: Naturhendelser, store ulykker og tilsiktede handlinger.

Avdelingsleder Erik Thomassen fra DSB presenterte deler av Nasjonalt risikobilde på Sjøsikkerhetskonferansen i september.

En mulig storulykke som belyses i et scenario er en alvorlig skipskollisjon på Vestlandet, nærmere bestemt i Fedjeosen like nordvest for Bergen.

Det er i midten av mai, klokken er

04.00 om morgenen. Havtåke gjør at sikten er begrenset, mens vindstyrken er bare laber bris (5 m/s). Temperaturen er 10 grader i vannet og 6-8 grader i luften.

Et cruiseskip med 2.350 personer om bord får blackout i det elektriske anlegget, og full motorstans. Skipet kolliderer med en fart på 10-12 knop med en fullastet oljetanker med et mannskap på 22 personer.

Totalt 100.000 tonn råolje lekker ut det følgende døgnet, og det oppstår brann på cruiseskipet og på overflaten rundt skipet.

KONSEKVENSER

Basert på eksisterende risikoanalyser av skipsulykker langs norskekysten er det bare 0,1 prosent sannsynlighet for at

denne hendelsen kan inntreffe. Den vurderes som «middels sannsynlig».

Dersom ulykken inntreffer, er den derimot totalvurdert til å gi «store konsekvenser». Vi snakker om 20-100 omkomne som en direkte eller indirekte konsekvens, og likedan 100-500 skadde eller syke. I verste fall vil alle om bord på tankskipet omkomme. Røykskader vil være den mest dominerende årsaken til skader og sykdom.

Natur og miljø vil kunne bli påført «svært store» langtidsskader i form av et 1.000 meter langt tilgriset kystområde, inkludert verneverdige områder. Omfanget vil avhenge av type olje som slippes ut, værforholdene de nærmeste dagene og mengden olje man vil kunne få tatt opp i løpet av de første døgnene. >>>

Det finansielle og materielle tapet ved ulykken er anslått til 10-50 milliarder kroner.

Samfunnsmessig vurderes konsekvensene som «store», på grunn av det store omfanget av utslipp og det store antall personer som er involvert. Det vil også være store forventninger til krisehåndteringen, med reaksjoner som sinne, aggresjon og avmakt. Befolkningen og de direkte og indirekte berørte personene, antas å ha forventninger om at dette er en type hendelse som myndighetene bør være forberedt på å kunne håndtere.

RISIKO

I analysen pekes det på at den samlede skipstrafikken langs norskekysten er estimert til å øke med 16 prosent fra 2008 til 2025.

– Selv om sjøtransport er en relativt sikker transportform, kan konsekvensene av ulykker til sjøs være alvorlige. I perioden 1970 til 2001 var sjøfarten en av sektorene hvor det var flest ulykker med mer enn fem omkomne. Mangel på evakueringsmuligheter kan bidra til at skipsulykker får alvorlige konsekvenser, heter det i rapporten, som peker på at den vanligste ulykkeskategorien for skip



ROCKNES: Lasteskipet «Rocknes» gikk på en grunne og kantret i Vatløstraumen utenfor Bergen. 18 omkomne. FOTO: NTB-SCANPIX

i norske farvann er grunnstøting og kollisjon, etterfulgt av brann og kontaktskader.

FOREBYGGING OG BEREDSKAP

Nasjonalt risikobilde trekker fram at det de senere årene har blitt gjennomført viktige forebyggende tiltak for å redusere risikoen ved sjøtransport langs store deler av kysten. Etablering av seilingsleder lenger ute fra kysten, trafikkseparasjon, antikollisjonssystemer og etablering av en

statlig slepeberedskap, samt trafikksentraler i Vardø og Murmansk, er noen eksempler.

At det blir gjennomført øvelser, har stor betydning for å begrense konsekvensene når ulykker først inntreffer, heter det i rapporten. I 2011 ble øvelse SkagEx11 gjennomført for å øve relevante myndigheters beredskap og håndtering av en alvorlig skipskollisjon mellom en oljetanker og et passasjerskip. ■



NORDLYS: Hurtigruteskipet «Nordlys» ble rammet av brann utenfor Ålesund i 2011. To personer omkom. FOTO: KYSTVERKET



FULL CITY: Lasteskipet «Full City» fikk motorstans og grunnstøtte utenfor Langesund i 2009. Stort akutt utslipp av olje. FOTO: HANS PETER MORTENSHOLM KYSTVERKET

ALVORLIGE SKIPSULYKKER SISTE 20 ÅR

1990	Scandinavian Star	159 omkomne
1994	Estonia	852 omkomne
1999	Sleipner	16 omkomne
2004	Rocknes	18 omkomne
2011	Nordlys	2 omkomne

Ulykker med akutte utslipp i Norge:

2009 «Full City» grunnstøtte utenfor Langesund. Omkring 300 kubikkmeter olje forurenset kysten av Telemark, Vestfold og Aust-Agder. Aksjonskostnader: 256 millioner kroner.

2011 «Godafoss» grunnstøtte utenfor Hvaler i Østfold. Ca. 112 kubikkmeter olje lekket ut. Opprenskingskostnader 88 millioner kroner.

(Tallene er hentet fra Nasjonalt risikobilde 2013)

Monica Mæland ny næringsminister

Den nye regjeringen flytter Kystverket inn under Samferdselsdepartementet, med Ketil Solvik-Olsen som statsråd. Kystverket var tidligere underlagt Fiskeri- og kystdepartementet, som legges ned fra nyttår.

Fiskeridelen i det tidligere Fiskeri- og kystdepartementet flyttes fra samme tidspunkt inn under det nye Nærings- og fiskeridepartementet, med Monica Mæland fra Bergen som næringsminister og Elisabeth Aspaker som fiskeriminister.



Monica Mæland er næringsminister og øverste politiske leder for Sjøfartsdirektoratet.



Vi har Nord-Norges eneste HUET.

Maritime studietilbud:

VG2 Maritime fag

- Matros- og motormann

Maritim fagskole

- Dekks- og maskinoffiser

Maritimt kurscenter:

- Sikkerhetskurs for offshore og maritim virksomhet

- Hurtigbåt- og ferjekurs

- Øvrige kurs

Nær flyplass med hyppige avganger til hele landet og bra samarbeidshotell.



**Bodin videregående skole
og maritime fagskole**

Morkvedtråkket 2, 8026 Bodo
Tlf. 75 65 10 00 - E-post: post.bodin@nfk.no



Sikkerhet i maritim sektor:

Har vi glemt den menneskelige

Det siste tiåret har maritim sektor hatt en positiv utvikling innen personskader. Antall dødsfall, alvorlige skader og tiden personell er borte fra jobb på grunn av mindre skader har gått drastisk ned. Men det er likevel grunn til å være bekymret.



Tore Relling
Seniorkonsulent
Det Norske Veritas

Sjøfartsdirektoratets tall viser at fra i overkant av 1200 rapporterte arbeidsulykker til sjøs i 2000, er vi nå nede i litt over 200 ulykker. En lignende positiv utvikling ser en også i internasjonal maritim sektor, der økt fokus på sikkerhet også viser igjen i statistikken..

Likevel er det grunn til fortsatt å være bekymret for sikkerhetsnivået. Store ulykker hvor et større antall mennesker blir skadd eller drept, hvor miljøutslippene er store og/eller hvor økonomiske tap er betydelige, er på samme nivå som tidligere. Dette til tross for at en har stadig bedre teknologi og mer kunnskap til å bygge robuste skip.

STORULYKKER

Det kan være flere årsaker til at man ikke ser samme forbedring innen storulykker. For det første er det for lite kunnskap om forskjellene i årsaksforhold mellom storulykker og arbeidsulykker. Et annet forhold kan være at man ikke har et helhetlig perspektiv på læring, spesielt innen forståelse av hvordan emosjoner påvirker prestasjoner.

Arbeidsulykker har ofte en enkel årsakssammenheng, en hendelseskjede som er lineær og har begrenset konsekvens, selv om det kan være svært alvorlig for de involverte. Ved siden av at konsekvensene er mye større i en storulykke, ser en at det ofte er komplekse årsakssammenhenger og hendelseskjeden er multi-lineær.

I praksis betyr det at en ikke reduserer storulykkerisikoen ved kun å se på glatte gulv, løfteteknikker og verneutstyr. En kan heller ikke bruke statistikk om slike hendelser alene, siden antall storulykker er svært få.

KONSTANT FORBEDRING

Skal en organisasjon redusere storulykkerisiko må de forebygge ulykker ved å jobbe med holdninger, kunnskap, motivasjon og atferd. Sikkerhetskulturen må altså forbedres i hele organisasjonen. Målsettingen er en organisasjon som konstant er på leting etter forhold som innebærer risiko, hvor man ser etter nye måter å forbedre seg på og hvor sikkerhetsinitiativene er sett på som investeringer, ikke kostnader.



FØLELSER: Maritim sektor er et maskulint miljø, og å vise følelser er av mange sett på som å vise svakhet. Skal industrien utvikles, må vi vekk fra et gammeldags perspektiv og heller anerkjenne de som er gode på å forstå emosjoner og hvordan dette påvirker ytelser.

FOTO: TORE RELLING

Næringen må bort fra en situasjon hvor løsningen på alle sikkerhetsutfordringer er å innføre enda en prosedyre eller installere enda mer teknisk utstyr. Det kan være at både prosedyrer og tekniske løsninger er positivt, men i første omgang må man forstå hvorfor utfordringen oppstår og hva som påvirker den.

Manglende forståelse eller oversikt om de bakenforliggende årsakene, som eksempelvis uklare mål eller konflikterende mål,

faktoren?

bemanningssituasjon eller mangel på opplæring, kan være de egentlige årsakene.

I for mange rederier i dag ser en at antallet prosedyrer og sjekklister ikke bare er vanskelig å holde oversikten over, men rapporteres som en direkte sikkerhetsutfordring. Dette fordi det er utfordrende å holde prosedyrene oppdaterte, og også at det finnes prosedyrer som er i konflikt med hverandre. I en slik situasjon mister sikkerhetsarbeidet til organisasjonen troverdighet, og egne løsninger utvikles fra skip til skip, og ofte fra gang til gang.

DEN MENNESKELIGE FAKTOR

Mennesket er en annen faktor som påvirker storulykkerisiko. Mennesket kan vurdere, reagere, beslutte og tilpasse seg i krevende maritime operasjoner. Kombinasjonen av disse egenskapene gjør at vi ikke er erstattet av teknologiske løsninger.

Samtidig har vi mennesker en rekke svake sider, som blant annet at vår ytelse kan variere fra dag til dag og fra person til person. Det er derfor viktig å ha kunnskap om både teknologiens og menneskets sterke og svake sider. Enkle eksempler kan være at teknologien er suveren i monitorering og rutineoppgaver, og mennesket kan løse oppdrag med konflikterende mål. Har en slik kunnskap, kan en benytte mennesket og teknologi i et samspill som øker prestasjon og sikkerhet.

Menneskets ytelse påvirkes av en rekke forhold. Motivasjon, forventninger, arbeidspress er eksempler på det som påvirker vår mentale form og dermed prestasjon. Forståelse for hva som påvirker våre emosjoner er derfor vesentlig for å håndtere variabel ytelse – også i forhold til læring. En leder må kunne forstå at det er ulike forhold som preger sine ansatte, og samtidig kunne hjelpe de ansatte til å prestere.

Ved å ta inn emosjoner i læringsperspektivet kan en bedre forstå variasjoner i prestasjon, både for å utvikle individet og for å utvikle bedre team.

Maritim sektor er et maskulint miljø, og å vise følelser er av mange sett på som å vise svakhet. Skal industrien utvikles, må vi vekk fra et gammeldags perspektiv og heller anerkjenne de som er gode på å forstå emosjoner og hvordan dette påvirker ytelser.

Hvordan kan man jobbe med storulykkerisiko i det daglige arbeidet? Det kan være vanskelig å se på egen organisasjon i et fugleperspektiv for å identifisere egen sikkerhetskultur. En sikkerhetskulturtkartlegging er et godt hjelpemiddel for å se på hva som er dagens status. Å sette en diagnose før en starter med medisinerer kan spare organisasjonen for bruk av midler på feil sted.

DELER ERFARINGER

En annen tilnærming er slik ti aktører i offshore shipping gjør det i dag, hvor de deler erfaringer og kunnskap for å se på hvilke

utfordringer de ser i sitt segment. Dette kan være erfaringer fra situasjoner tilbake i tid, eller bekymringer om hva som kan føre til en hendelse.

En slik erfaringsdeling som Shell, DOF, Eidesvik, Solstad, K-line Offshore, BOA Offshore, ConocoPhillips, Havila Shipping, Bourbon Offshore Norway og DNV-GL gjør er med på å bidra til kreativ bekymring og se utenfor sine daglige utfordringer. I et samarbeid kan en også lære av både suksesshistorier, men også av utfordringer som en ser.

Utfordringen for maritim sektor i Norge er å ikke slå seg til ro med at vi har hatt en god utvikling innen arbeidsulykker, men heller hvordan man kan utvide sitt fokus for å se på hvordan en jobber med storulykkerisiko.

Rederier må se på hvordan de kan legge til rette for en utvikling av sikkerhetskulturen til å få frem kreativ bekymring. Man må våge å snakke om emosjoners påvirkning av prestasjon og menneskets sterke og svake sider. Velger en å prioritere arbeid med disse tingene, prioriterer man effekt på storulykkerisiko. ■



AALESUND UNIVERSITY COLLEGE
Maritime Operations

We are the major university within marine operations and technology located at the core of the Norwegian offshore ship cluster

Maritime Operations

We offer a wide range of courses that combines theory and operational training. Our simulators enables integrated operations with PSV, AH, rig, ship crane, ROV and DP vessels.

Some of our courses:

- DP - Introduction. Basic and Simulator. Seatime Reduction
- BRM / CRM - Tailor made courses for crews operating AH, PSV, Seismic or MP vessels
- Risk Management
- ECDIS / AIS
- Marine Crane
- PEC (Pilot exemption certificate)
- SCTH - Safe Cargo Transport and Handling on Offshore Vessels
- Stability on Offshore Vessels

<http://maritime.hials.no>
mail: maritime@hials.no phone: +47 70 16 12 00

Trøtthet på sjøen:

Hovedsakelig et bemanningsproblem?

Statistisk analyse av 93 maritime grunnstøtingsrapporter viser at lav bemanning er den viktigste faktoren som påvirker trøtthet blant sjøoffiserer.



Muhammad Juned Akhtar
PhD Student (NTNU),
M.Sc.Eng.
Transportøkonomisk
institutt

Sjøoffiserer har i dag en lang utdanning. De har gode tekniske hjelpemidler til å navigere over hav og gjennom trange farleder med kryssende trafikk. De har ofte god oversikt og god tid til å planlegge seilasen. Det er viktig med sikkerhet.

Store materielle og menneskelige verdier står på spill. For rederier kan en ulykke i verste fall bety kroken på døren.

Men å dra til sjøs har alltid vært, og er fortsatt forbundet med fare. Norske skip var for 100 år siden på toppen av forlisstatistikken. Fra 1890 til 1899 omkom over 2700 sjømenn og over 2000 seilskuter gikk til bunns.

Sjømenn var i tillegg dårlig betalt. De hadde elendige forhold om bord, med dårlig kost og losji. De risikerte til og med å få fysisk straff ved brudd på kapteinens bestemmelser ombord. Det var lange vak-

ter og variable arbeidsskiftsordninger. Noe måtte gjøres.

I 1903 kom Sjødyktighetsloven og det vi nå kaller Sjøfartsdirektoratet. Ulykkestallene peker fra da av gradvis nedover. Men fortsatt er sjømannsykket blant de farligste yrkene i Norge.

MENNESKELIG SVIKT

Skip er som regel i drift hele året, dag og natt. Arbeidet organiseres i skiftordninger, ofte i såkalte split-skift. Man arbeider da mer enn ett skift i løpet av 24 timer. Det er heller ikke uvanlig i tillegg å måtte steppe inn i ekstra vakter ved sykdom eller annet uforutsett arbeid.

Enkelte fagfolk mener at menneskelig svikt er medvirkende i opp mot 80 prosent av dagens skipsulykker. Samtidig vet man at mennesker sjelden foretar intenderte feilslutninger. Likevel foretas det åpenbare feil valg. For å forstå dette, må omstendighetene sees i en større sammenheng enn selve feilhandlingen.

Flere forhold om bord, som for



eksempel lange vakter, monotont arbeid, nattarbeid og lav bemanning fører til trøtthet (søvnighet) blant sjøoffiserene. I

VI KAN GOD KOMMUNIKASJON:
SATCOM FRA A TIL Å
VSAT, FBB, IRIDIUM, TVRO

Telemar Norge AS | T: +47 22 72 60 60 | F: +47 22 72 60 61 | ma@telemar.no



FLERE FORHOLD: Flere forhold om bord, som for eksempel lange vakter, monotont arbeid, nattarbeid og lav bemanning fører til trøtthet (søvnighet) blant sjøoffiserene, skriver artikkelforfatteren.

ILLUSTRASJONSFOTO: ARILD LILLEBO

og økt hviletid er også viktige. God bemanning kan faktisk være viktigere enn å forbedre flere av disse tiltakene samtidig. Det er fordi bemanning som regel er en betingelse for at andre trøtthetstiltak skal fungere i praksis.

For eksempel vil tiltak som ekstra hviletid eller lengre matpauser måtte vike eller legges helt bort hvis skipet legges til kai og det mangler mannskap til å laste og losse. Offiseren som egentlig skulle ha hvilt for å være i form til en 8 timers vakt for å navigere skipet til havs senere om kvelden, må da trå til og bidra til sikker lasthåndtering. En lang økt på brua rett etterpå, uten søvn, kan føre med seg forhøyede ulykkesrisiko grunnet trøtthet.

KOSTER FOR MYE?

Men skal vi tro på ekspertuttalelser er det kanskje ikke så farlig likevel. Som en del av PhD arbeidet, ble 29 eksperter fra Norge og andre europeiske land blitt spurt om deres holdninger til trøtthet på sjø. De involverte jobber i akademia, myndighetene, konsulentnæringen, verifiseringsselskapene, rederier og sjøoffiserer. Trøtthet blir av samtlige erkjent som et viktig sikkerhetsproblem.

Samlet har gruppen en sterk tro på at lav bemanning er hovedårsaken til trøtthet blant offiserene. Men kanskje litt urovekkende, sammenlignet med andre kjente problemer nemlig alkoholmisbruk, dårlig ledelse, språkproblemer, og dårlig sikkerhetsklimate, mener gruppen at fordelene ved tiltak mot trøtthet er for få.

Med andre ord – tiltak mot trøtthet blir ikke ansett som kost/nytte effektive. Det blir antatt at det koster for mye å gjennomføre tiltak mot trøtthet i forhold til det rederiene kan forvente å få igjen i form av nedsatt ulykkesrisiko, effektivisering osv.

Kanskje ikke så rart at trøtthet fremdeles er et problem i den maritime næringen? ■

tillegg til dette vil dårlig kvalitet på søvn, forstyrret døgnrytme og hjemlengsel være viktige faktorer som bidrar til akkumulert trøtthet. Etter to uker i sjøen, er man vanligvis utmattet.

Forskning viser at trøtthet fører med seg mange av de samme kognitive konsekvenser som å ha alkohol i blodet. Å være våken sammenhengende i 18 timer tilsvarer 0,5 promille alkohol i blodet. 24 timer tilsvarer en promille på 1,0. Til sammenligning er fyllekjøring på vei i Norge definert ved en promille på 0,2 i blodet. Det antas med andre ord at ulykkesrisikoen øker kraftig med trøtt mannskap på brua.

MEDVIRKENDE ULYKKEÅRSAK

I min PhD-studie finansiert av

TRANSIKK-programmet til Forskningsrådet, har 93 maritime grunnstøtingsrapporter blitt analysert med fokus på MTO faktorer (Menneske - Teknologi - Organisasjon). I 41 prosent av grunnstøtingsulykkene er trøtthet en medvirkende årsak til ulykken. Videre statistisk analyse viser at lav bemanning er den desidert viktigste faktoren som påvirker trøtthet blant sjøoffiserer.

Tiltak mot trøtthet kan være mange. Tekniske tiltak i skipet er for eksempel minking i vibrasjonsnivå, bedre kabiner, ergonomisk design og mulighet for fysisk trening.

Men samtidig er organisasjonsmessige tiltak viktige. For eksempel skiftordninger som bidrar til mer rotasjon av mannskapet

Sjøsikkerhetskonferansen 2013:

Satte aktuelle emner på dags

Sjøsikkerhetskonferansen samlet i år nærmere 300 deltakere. Med Sjøfartsdirektoratet som arrangør, satte konferansen i løpet av to dager fokus på blant annet ulykkesrisiko, sikkerhet i anbud, fatigue og innovasjon.



Steinar Haugberg
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektør Olav Akselsens slo i sitt innledningsforedrag fast at brann om bord i skip kommer til å bli et viktig sikkerhetstema i 2014.

– Det er klare trekk i vår risikovurdering som tilsier at brann er et område vi bør være ekstra oppmerksomme på neste år. Særlig gjelder dette for fiskefartøy, men også ved inspeksjon på andre fartøytyper, sa Akselsen.

Elektrisk anlegg, brannisolasjon, varme overflater, slukingsystem og maskinrom vil være sentrale punkter på sjekklistene som brukes under inspeksjoner om bord.

Risikovurdering er et sentralt punkt i direktoratet sin strategiplan for 2012 til 2015. Blant annet medfører dette at direktoratet skal ha en vridning mot mer risikobasert tilsyn. En av faktorene i disse vurderingene er ulykkesutviklingen.

– Ekstra oppmerksomhet på brann ikke betyr at alt annet legges til side, men det er viktig at vi til enhver tid har særlig fokus på noen konkrete områder, sa sjøfartsdirektøren.

SIKKERHET I ANBUD

Sjøfartsdirektoratet stiller spørsmål om sikkerhetsaspektet bør inn som ett av kriteriene når det etter offentlig anbudsrunde avgjøres hvem som skal tildeles kontrakter på ferjestrekninger.

Avdelingsdirektør i Sjøfartsdirektoratet, Lars Alvestad, innledet om temaet «Sikkerhet i anbud – bestilleransvaret ved tildeling av kontrakter». Bakgrunnen for spørsmålet er den sterke vektleggingen av pris i dagens anbudskonkurranser for blant annet ferjestrekninger, noe som kan gå på bekostning av sikkerheten.

Vegdirektoratet er en stor bestiller av ferjetjenester, og Edvard Sandvik, teamleder ferje i direktoratet,

>>>



LYDHØR: Nærmere 300 deltakere fulgte konferansens opplegg, som gikk over to dager.

FOTO: BJARTE AMBLE

orden





FOKUSOMRÅDE: Sjøfartsdirektoratet vil under sine tilsyn om bord i 2014 har spesielt fokus på temaet brann. Særlig gjelder dette for fiskefartøy, men også ved inspeksjon på andre fartøytyper, sa sjøfartsdirektør Olav Akselsen i sitt innledningsforedrag til konferansen.

FOTO: BJARTE AMBLE

understreket at de ønsker å få sikkerhet sterkere inn i evalueringskriteriene for anbud. Han vedgikk også at sikkerheten ikke har vært vektlagt nok etter at Stortinget vedtok nye anbudsregler for ferjestrekninger.

Morten Kveim, avdelingsleder for sikkerhet i Norsk sjøoffisersforbund, har lenge vært kritisk til kriteriene som stilles.

– Leser vi kontraktene for en del anbud på ferjestrekninger, ser vi at det ikke finnes positive incitamentter for sikkerhet eller forsvarlig drift – men mange muligheter til å straffe rederiet ved nedsatt regularitet, sa Kveim.

Avdelingsdirektør Lars Alvestad understreket at Sjøfartsdirektoratets krav om sikkerhetsbemanning er et minimumskrav, og at det er rederiene som avgjør operasjonell bemanning, ut fra fartøy, seilingsforhold og kontrakter. Han ønsker imidlertid dialog med partene om hvordan sikkerhet bedre kan håndteres



SIKKERHET I ANBUD: Ønske om å få sikkerhet inn som et kriterium ved innhenting av anbud på ferjesamband, ble belyst av flere, både i foredrag og etterfølgende debatt. Her ser vi avdelingsdirektør Lars Alvestad, avdelingsleder Morten Kveim, teamleder ferje Edvard Sandvik og leder for marine operasjoner i Statoil, Jon Slinde.

FOTO: STEINAR HAUGBERG



BEATLES: Det var ikke bare alvor på Sjø sikkerhetskonferansen. Både før og etter konferansens festmiddag imponerte det svært populære engelske coverbandet «The Fab Beatles».

FOTO: STEINAR HAUGBERG

ved anbudskonkurranser, og varslet at Sjøfartsdirektoratet vil bidra til dette.

FATIGUE HOS SJØFOLK

Søvnforsker Ståle Pallesen, professor ved det psykologiske fakultetet ved Universitetet i Bergen, redegjorde for statistikk som viser en klar sammenheng mellom døgnrytmer og ulykkeshendelser, samt risiko for ulykker. Disse gjelder både i sjøfart og andre yrker med skiftarbeid og vaktordninger.

– Uforstyrrede frivakter samt ressursstyringssystemer på bro, kan bidra til mer uthvilte sjøfolk. Valg av skiftordning kan også bidra, konkluderte forsker Wessel van Leeuwen ved Stressforskningsinstituttet, Stockholms universitet.

Project Horizon, et forskningsprosjekt på fatigue og ytelse blant sjøfolk, indikerer at skiftordninger med fire timer på og



ENTUSIAST: Safety Manager i Knutsen OAS, Lars Erling Hanøy, inspirerte til målbevisst sikkerhetsarbeid. FOTO: BJARTE AMBLE

åtte timer av, oppfattes som mindre slitsomt og bedre for søvnen enn skiftordning med seks timer på og seks timer av. (Project Horizon er for øvrig bredt omtalt i forrige utgave av Navigare).

INNOVASJON

Bedre sikkerhet gjennom innovasjon og internasjonalt arbeid var et eget emne under Sjø sikkerhetskonferansen. Støtte til innovasjon og utvikling kan skje på flere måter. Sjøfartsdirektoratet har som delmål å være åpen for innovative tekniske og operasjonelle løsninger, og kan bidra med å bringe tekniske løsninger inn i nasjonale og internasjonale fora. Det skjer gjennom arenaer som Sjø sikkerhetskonferansen, kontaktmøter med bransjen, sakkyndig råd, nasjonale interessegrupper, temaseminarer og formøter til internasjonale møter.

– Presentasjoner av løsninger direkte i IMO er også noe Sjøfartsdirektoratet kan bidra til, sa teknisk direktør i direktoratet, Lasse Karlsen i et innlegg.

Seniorrådgiver Frøydis Gaarder i Norges Forskningsråd orienterte om en rekke ulike støtteordninger som rådet administrerer. Blant annet er Skattefunn-ordningen, en refusjonsordning for forsknings- og utviklingskostnader, mye brukt av den maritime næringen.

Sektorsjef Harald Nævdal presenterte Innovasjon Norge, som har generelle støtteordninger for norsk næringsliv, deriblant den maritime næringen. Innovasjon Norge kan støtte hele utviklingsprosesser og også markedsføring av ferdig produkt. ■

Mot nye horisonter



Fullt hus på Åpen dag i Sjøfartsdirektoratet

Drøyt 80 besøkende benyttet anledningen til en visitt da Sjøfartsdirektoratet arrangerte Åpen dag. Et svært positivt tiltak, var tilbakemeldingen.



Steinar Haugberg
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Direktoratet inviterer maritim næring til dialog dagen før den årlige Sjø-sikkerhetskonferansen i september. Innledningsvis gis det korte og raske oppdateringer på aktuelle problemstillinger, før deltakerne kan sette seg opp på særmøter med de ulike avdelingene i direktoratet. Med over 80 deltakere samlet årets Åpen dag over dobbelt så mange som i fjor.

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen var også tilgjengelig for møter for de som ønsker det.

– Siden den spede starten i 2011 har Åpen dag vokst til å bli en viktig kanal for dialog med næringen. Jeg tror at den gode oppslutningen i år har sammenheng med positiv omtale i bransjen, og at vi har funnet en god form på arrangementet, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Den sosiale delen av arrangementet om kvelden samlet nær 100 deltakere til mat og mingling i Sjøfartsdirektoratets kantine.

GODE TILBAKEMELDINGER

– Med et nybygg i prosjektering skal vi benytte oss av direktoratets ordning med prosjektansvarlige for nybygg for første gang, og benytter Åpen dag til å samle kunnskap og snakke direkte med våre kontaktpersoner i direktoratet, sier Per Vold. Han er eier av Gulen SkyssbåtService AS, et skyssbåtrederi i Sognefjorden.



TREFF: Åsne Namtvedt Leiknes fra tankrederiet Utkilen AS og Terje Isdal fra Nautilus sjø i foajeen.

Rederiet ekspanderer virksomheten, og vil ha fire hurtiggående skyssbåter i drift neste år. Sammen med driftsleder Daniel Olai Kvernøy deltok han på Åpen dag for første gang i år.

Førstegangsdeltaker var også Åsne Namtvedt Leiknes i tankrederiet Utkilen, som har en flåte på 20 skip på mellom 5.000 og 20.000 dødvekttonn, hovedsakelig i nordsjøfart.

– Jeg synes gjennomgangene av aktuelle problemstillinger var bra – kjapt og greit presentert. Samtidig liker jeg veldig godt å kunne få velge hvilke avdelinger man vil møte utover dagen ut fra de behovene man har. Jeg jobber med crewing, og har fått svar på spørsmål om innføringen av MLC (Maritime Labour Convention) og andre ting relatert til sjøfolks velferd, sier Leiknes.

STUDENTER

Blant deltakerne på Åpen dag i år var også høyskolestudenter fra Høgskolen Stord



Haugesund og studenter fra nautisk linje på Karmsund videregående maritime fagskole.

– For våre studenter er det svært nyttig å besøke direktoratet når vi har denne anledningen, sier nautikk lærer Henning Nygaard.

For studentene var innføringen i den nye ordningen med elektronisk søknad



STUDENTER: Nautikkstudenter fra Karlsund videregående får en orientering av direktoratets Per Otto Årland.

om sertifikater, den nye skipsarbeidsloven og Maritime Labor Convention (MLC) direkte relatert til det som blir deres arbeidshverdag på sjøen. ■



NYBYGG: Øyvind Skog (t.v.) og Helena Helgesen i Sjøfartsdirektoratet tar i mot driftsleder Daniel Olai Kvernøy og eier Per Vold i Gulen SkyssbåtService AS for å drøfte et nybygg. ALLE FOTO: STEINAR HAUGBERG

AKSELSSENS KONTOR: Morten Sivertsen (t.h.) og Oddvar Mørland Karlsen fra Kragero sjøtjenester møter sjøfartsdirektør Olav Akselsen.



MANGE DELTOK: Lorna Mannes Dyrkolbotn (t.v.) og Hedda Grip Vikse i Sjøfartsdirektoratets kommunikasjonsavdeling registrerte deltakere ved ankomst.



Søkelys på HAVS:

Vibrasjoner kan gi alvorlige helseskader

Vibrasjon som årsak til alvorlig helseskade er ukjent for mange. Likevel er det mange som får helseskade ved bruk av håndholdt vibrerende verktøy. Det er viktig å forebygge vibrasjonsskade og være oppmerksom på tidlige symptomer.



Arne Johan Ulven
Forskningsjef
Norsk senter for
maritim medisin

Alle vet hva vibrasjon er. Vibrasjon forårsakes av roterende maskiner, akslinger, motorer, verktøy, høytrykksspylere og lignende. Vibrasjon forårsakes også av maskiner og utstyr som gir slag.

Typisk er utstyr for nålepikking av korrosjon, slagboremaskiner, muttertrekkere og meiselhammere. Vibrasjonen er karakterisert ved energien eller styrken i vibrasjonen.

Videre karakteriseres vibrasjonen ved frekvensen (antall vibrasjoner pr. sekund) og amplituden (hvor stor bevegelse eller utslag det er i hver vibrasjonssvingning). Frekvensen og amplituden gir akselerasjonen/deselerasjonen i bevegelsen.

Vibrasjon kan forårsake HAVS, men vibrasjon kan også forårsake «helkroppsvibrasjonssyndrom» som gir andre helseskader enn HAVS.

I denne artikkelen omtales bare HAVS. Helkroppsvibrasjon vil vi omtale

i en artikkel i en senere utgave av Navigare.

SJØFOLK ER UTSATT

Vedlikehold av fartøyet har i alle år blitt utført om bord på vei mellom havneanløpene. Overflatevedlikehold som innebærer nålepikking, sliping og høytrykksspyling medfører store vibrasjonsbelastninger.

Høytrykksspyling gir også stor belastning under rengjøring av dekk, overflater, tanker og lasterom. Arbeid i maskinrommet innebærer også vibrasjonsbelastning ved bruk av muttertrekkere og ved arbeid på maskiner som er i gang.

SYMPTOMER PÅ HAVS

De aller fleste som bruker roterende verktøy i jobb eller på fritiden, har hatt symptomer av dette. Har du kjent prikking og stikking i fingrene, nedsatt følelse i fingrene, ubehagelig overfølsomhet i fingrene eller hvite kalde fingre i forbindelse med bruk av slagboremaskin, meiselhammer, eksentersliper, nålepikker, vinkelsliper eller annet roterende eller slående verktøy?

Høytrykksvaskere og ultrahøytrykksvaskere representerer også en stor risiko. Dersom du svarer ja, da har du kjent symptomene på kroppen.

Dersom du over lang tid ofte har kjent slike symptomer, står du i fare for å utvikle HAVS.

HVA SKJER I KROPPEN?

Det antas at vibrasjonen gir forstyrrelser av den fine reguleringen av blodstrømmen i de aller minste blodårene i hånd og fingre. Dette gir skader på de sanseorganene som finnes i fingertuppene og nervene



BELASTNING: Overflatevedlikehold som innebærer nålepikking, sliping og høytrykksspyling medfører store vibrasjonsbelastninger.

EXPOSURE: Surface maintenance involving needle scaling, grinding and high-pressure washing entails significant exposure to vibration.

ILLUSTRATIVE PHOTO: THOMAS FJORDBAK/THE PHOTO COMPETITION

som fører signalene fra disse i retning hjernen.

Det er også mulig at vibrasjonen gir en direkte skadelig effekt på sanseorganene og nervene.

Forbigående nummenhet, prikking og stikking som mange av oss har opplevd flere ganger etter bruk av vibrerende verktøy, har vært forårsaket av forbigående skader som kroppen raskt har klart å reparere.

Å LEVE MED HAVS

Vi er alle avhengig av god følsomhet og blodsirkulasjon i fingrene for å leve et normalt liv. Alle vil være enig i at den ekstremt gode følsomheten vi er utstyrt med i fingertuppene er en viktig forutsetning for mange av opplevelsene i livet.

Er det vi berører varmt eller kaldt, bløtt eller hardt, glatt eller ruglete, vibrerer det eller er det helt i ro? Å miste følelsen av fløysmyk barnehud vil være et stort tap for de fleste.

Nedsatt følelse i fingrene fører også til

FAKTA

HAVS er forkortelsen for Hånd-Arm Vibrasjons-Syndrom. Det er altså snakk om noe som rammer hånd og arm og er forårsaket av vibrasjon. Syndrom er en medisinsk betegnelse som brukes som et samlebegrep på en sykdomstilstand som har flere symptomer eller sykdomstegn. HAVS kan medføre en alvorlig tilstand som gir betydelige plager og som kan føre til arbeidsmessig uførhet og problemer i hverdagen.



FORSKRIFTEN

Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip har i kapittel 14 tydelige krav og bestemmelser om « forhold hvor den som har sitt arbeid om bord eksponeres for farer ved mekaniske vibrasjoner i forbindelse med arbeid og opphold om bord». Forskriften gjelder for alle skip registrert i NOR og NIS. Forskriften er god og gir klare grenseverdier og tiltaksverdier. Den beskriver hvordan risikovurderingen skal gjennomføres og hva som skal tas hensyn til. Videre beskrives tiltak ved overskridelse av grenseverdiene. Forskriften beskriver i samme kapittel 14 når helseundersøkelse er nødvendig, hva helseundersøkelsen skal inneholde, oppfølging av helseundersøkelsen og eventuell nødvendig omplassering. Forskriften setter også krav til at «.... den som har sitt arbeid om bord og verneombud skal ha informasjon og opplæring som er i overensstemmelse med resultatet av risikovurderingen» og spesifiserer innholdet.

økt risiko for å skade fingrene. Når temperaturesansen er nedsatt, øker faren for brannskade. Det blir også vanskelig å utføre alle typer finarbeid med fingrene. Å bygge for eksempel detaljerte skipsmodeller i pensjonisttilværelsen kan bli en umulighet.

Mer alvorlig er det at mange pasienter med HAVS opplever betydelig funksjonsnedsettelse i hverdagen. De har økt trettbarhet og svakhet, vansker med å holde grepet rundt alt fra en kaffekopp til et skrujern og de mister ting ut av hendene.

Hobbyer og fritidsaktiviteter som fiske, båtliv, fotball, skigåing og andre utendørsaktiviteter blir umulig på grunn av overfølsomhet for kulde som fører til smertefulle, hvite fingre («likfingre»). Mange får søvnvansker som følge av konstant nummenhet, prikkende følelse og konstant murring i fingre og hender.

INGEN KUR

Når HAVS er etablert, finnes det ingen kur. Det er derfor viktig at du er kjent

med de tidlige symptomene slik at forebyggende tiltak kan iverksettes.

Men HAVS kan derimot unngås. Det viktigste er da at alle kjenner til helsefarene ved vibrerende verktøy og tar vibrasjon på alvor.

Følgende punkter er viktig:

- Bruk av vibrerende og slående håndverktøy innebærer risiko for utvikling av HAVS.
- Det er avgjørende hvor lenge og hvor ofte slikt utstyr brukes. Akutte symptomer går oftest tilbake. Fortsatt bruk eller ny bruk før de akutte symptomene er borte øker risikoen for varig skade. Gjentatt, langvarig og hyppig bruk presenterer en alvorlig risiko.
- Tungt verktøy er verre enn lett verktøy. Tungt verktøy krever større styrke i håndgrepet. Dette gir økt overføring av vibrasjonsenergi til hånd og arm.
- Vibrasjonens frekvens, energi og akselerasjon/deselerasjon er av stor betydning.
- Gammelt verktøy har oftest ingen eller

dårlig vibrasjonsdemping. Dessuten øker vibrasjonen når lagre etc. blir slitt.

- Nytt og moderne verktøy har ofte god vibrasjonsdemping og har ofte betydelig lavere vekt. Dessuten er moderne verktøy ofte mer effektivt og derved reduseres brukstiden. Det er viktig at dokumentasjonen med hensyn på vibrasjon og andre arbeidsmiljøfaktorer, som for eksempel støy, vurderes nøye før nytt utstyr anskaffes.
- Arbeidsoperasjoner skal alltid vurderes med hensyn på risiko. En av de faktorene som skal vurderes er vibrasjon. Vibrasjonseksponering kan føre til at en arbeidsoperasjon må endres, ta lenger tid enn beregnet, nye metoder må anvendes eller nytt utstyr må anskaffes. Det er arbeidsgivers klare plikt å gjennomføre slik analyse og iverksette nødvendige tiltak.
- Arbeid med vibrerende verktøy i kulde, vind og regn er spesielt risikofylt i forhold til å utvikle HAVS og må spesielt tas hensyn til i risikovurderingen.

>>>



Spotlight on HAVS:

Vibrations may cause serious damage to your health

Vibration as a cause of severe health damage is unknown to many. Yet there are many who suffer from damage to their health from working with hand-held vibrating tools. It is important to prevent vibration damages and to be aware of early onset symptoms.

Everyone knows what vibration is. Vibration is caused by rotating machines, shafts, engines, tools, high-pressure washers and similar. Vibration is also caused by percussive tools and equipment.

Typical pieces of equipment are needle scalers for corrosion, hammer drills, nut setters and chisel hammers. The vibration is characterised by the power or the strength of the vibration.

The vibration is further characterised by its frequency (the number of vibrations per second) and amplitude (how large the movement or deflection of each oscillation is). The frequency and amplitude provides the acceleration/deceleration of the movement.

Vibration may cause hand-arm vibration syndrome (HAVS), but vibration may also cause whole-body vibration syndrome which causes other injuries than HAVS.

This article will only cover the topic of HAVS. Whole-body vibration syndrome will be covered in a later edition of *Navigate*.

SEAFARERS ARE EXPOSED

Vessel maintenance has throughout the years been performed on board en route between port calls. Surface maintenance involving needle scaling, grinding and high-pressure washing entails significant exposure to vibration.

High-pressure washing furthermore causes major vibration exposure during cleaning of the deck, surfaces, tanks and cargo spaces. Work in the machinery space also entails exposure to vibration when using nut setters and when working on engines while they are running.

SYMPTOMS OF HAVS

Most people using rotating tools at work or in their spare time have had symptoms of this syndrome. Have you experienced tingling in your fingers, loss of sensation in your fingers, unpleasant hypersensitivity of your fingers or white, cold fingers in connection with

the use of hammer drills, chisel hammers, eccentric grinders, needle scalers, angle grinders or other rotating or percussive tools?

High-pressure washers and ultra high-pressure washers also represent a major risk. If you answered yes, then you will have experienced the symptoms.

If you have experienced such symptoms over a longer period of time, you are at risk of developing HAVS.

WHAT HAPPENS IN THE BODY?

Vibrations are assumed to cause disturbances in the delicate regulation of blood flow in the smallest blood vessels of hands and fingers. This causes damage to the sensory organs present in the finger tips and to the nerves conducting the signals from the finger tips in the direction of the brain.

It is also possible that the vibration itself has a directly detrimental effect on the sensory organs and the nerves.

Intermittent numbness and tingling, which many of us have experienced multiple times after using vibrating tools, is caused by temporary damages that the body has quickly managed to repair.

LIVING WITH HAVS

We are all dependent on good sensibility and circulation in the fingers in order to live a normal life. Everyone will agree that the remarkable sensibility we have in our fingertips is an important prerequisite for many of the experiences in our lives.

Are we touching something hot or cold, soft or hard, smooth or rough, is it vibrating or is it still? Losing the feeling of velvety soft baby's skin will be a great loss for most people.

Loss of sensation in the fingers will also lead to a greater risk of injuring the fingers. With a reduced sense of temperature, the risk of fire damage increases. It also becomes difficult to perform any kind of precision work with the fingers. Building detailed ship mod-

els, for instance, during your life of retirement may become an impossibility.

An even more serious consequence is that many patients with HAVS experience significant functional impairment in everyday life. They have increased fatigue and feeling of weakness, difficulty gripping around anything from a coffee cup to a screw driver, and they drop items from their hands.

Hobbies and leisure activities such as fishing, boating, football, skiing and other outdoors activities become impossible due to hypersensitivity to cold, leading to painful, white fingers ("dead fingers"). Many experience problems sleeping due to constant numbness, tingling sensation and constant aching in fingers and hands.

NO CURE

Once you have developed HAVS, there is no cure. It is therefore important that you are familiar with the early onset symptoms so that prophylactic measures may be undertaken.

HAVS is, however, avoidable. The most important factor is therefore that everyone is familiar with the health risks related to vibrating tools, and that vibration is taken seriously.

FACTS

HAVS is short for Hand-Arm Vibration Syndrome. As the name suggests, it is a condition which affects hand and arm, and is caused by vibration. "Syndrome" is a medical term used as a collective term for a medical condition which has several symptoms or medical signs. HAVS may result in a serious condition that involves severe afflictions, and which may lead to work incapability and problems in everyday life.

Fusjonen mellom DNV og GL godkjent

Blir verdens største klasseselskap

Fusjonen mellom Det Norske Veritas (DNV) og tyske Germanischer Lloyd (GL) er nå formelt godkjent av konkurransemyndighetene og ble operativt fra 12. september. Navnet på det nye selskapet er DNV GL Group.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Fusjonen mellom DNV og GL godkjent
Blir verdens største klasseselskap

Fusjonen mellom Det Norske Veritas (DNV) og tyske Germanischer Lloyd (GL) er nå formelt godkjent av konkurransemyndighetene og ble operativt fra 12. september. Navnet på det nye selskapet er DNV GL Group.

DNV GL blir verdens største klassifikasjonsselskap for skip og offshore-konstruksjoner, det blir en ledende leverandør av verifikasjon- og risikostyringstjenester for olje- og gassindustrien, et ledende selskap innen vindkraft, samt innen overføring og distribusjon av kraft. DNV GL blir også et av verdens største sertifiseringselskaper. Hovedkontoret forblir på Høvik utenfor Oslo, melder det i en melding fra DNV GL.

Konkurransetilsynene i Sør-Korea, USA, EU og Kina har godkjent fusjonen av de to tradisjonsrike selskapene som begge snart feirer sine respektive 150 års jubileer.

Det nye selskapet, som blir registrert under navnet DNV GL Group, vil ha 17.000 ansatte fordelt på 300 kontorer i 100 land. Omlag 2.700 vil være ansatt i Norge. Omsetningen vil være 20 milliarder NOK per år.

– Jeg er stolt av å kunne fortelle at fusjonen nå er godkjent av konkurransemyndighetene i alle de fire juridiske områdene vi søkte. Selskapene som nå slår seg



UAVHENGIG: Det er et behov for sterke, uavhengige institusjoner som kan stå for mer åpenhet, konsistens og effektivitet, og ytterligere styrke utviklingen av standarder og regler, sier konsernsjef i DNV GL Group, Henrik O. Madsen.

FOTO: JOHS. BØE/DNV

sammen representerer ledende markedsposisjoner, de er komplementære og de er begge anerkjent for sin tekniske kompetanse, kvalitet og integritet, sier Henrik O. Madsen, konsernsjef i DNV GL.

KAN BLI BEDRE

Selskaper i alle deler av verden har blitt stadig bedre på sikkerhet og miljø, men Madsen mener det fremdeles er rom for forbedringer.

– Standardene som industrien følger blir stadig bedre, men markedets internasjonale regelverk er ikke alltid gode nok. Det er et behov for sterke, uavhengige institusjoner som kan stå for mer åpenhet, konsistens og effektivitet, og ytterligere styrke utviklingen av standarder og regler, sier Madsen.

ETT SELSKAP

Det siste halvåret har vært preget av integrasjonsplanlegging for å få det nye selskapet blir klart til å operere som ett selskap. Dette betyr at tidligere kunder av DNV og GL vil nyte godt av et bredere tjenestetilbud, men man beholder sine respektive kontaktpersoner mens integrasjonsprosessen fullføres.

Alle sertifikater og godkjenninger fra DNV og GL vil gjelde ut sin gyldighetstid. I tiden fremover vil integrasjonsprosessen fortsette med sikte på å oppnå et fullstendig integrert selskap.

– Vi ser frem til å tilby det beste av våre respektive organisasjoner til våre kunder over hele verden. Gjennom våre tjenester vil vi kunne ha en global påvirkning for en sikrere, smartere og grønnere framtid, konkluderer Henrik O. Madsen.

SJØFARTSDIREKTORATET

Underdirektør Einar Aase i Sjøfartsdirektoratet sier i en kommentar at DNV har hatt majoriteten av antall delegerte norske fartøyer. Han kan ikke se at fusjonen vil få noen praktisk betydning i den sammenheng.

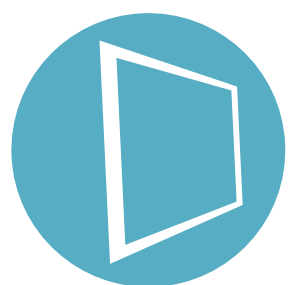
– Vi tar til etterretning følgende informasjon fra det fusjonerte selskapet: Sertifikatene er fortsatt gyldige. DNV GL fortsetter å være akkreditert for alle standarder og i alle land som før. De eksisterende sertifikater vil forbli under DNV Logo for DNV Business Assurance sine kunder og GL logo for GL Systems Certification sine kunder. I fremtiden vil sertifikater bli stemplet med vår felles logo, men overgangen vil ha minimal effekt for deg. ■

KLASSESELSKAPER GODKJENT AV SJØFARTSDIREKTORATET

Kontroll med norske skip ivaretas av Sjøfartsdirektoratet, mens inspeksjoner og tilsyn kan delegeres til anerkjente klassifikasjonsselskaper. Følgende selskap er godkjent:

- American Bureau of Shipping- ABS
- Bureau Veritas- BV
- DNV GL Group
- Lloyds Register of Shipping- LR
- RINA S.p.A- RINA
- Nippon Kaiji Kyokai- ClassNK.

Norges eldste business søkemotor



purehelp.no
business search engine

Foretaksinformasjon - Markedsanalyser
Selskapsverdi analyse - Selskapsovervåking
Kandidatsøk - Rating - Adresselister



Film Rental Service - 1st quarter 2013

GRAVITY: Sandra Bullock in space. "That's one small step for a woman, one giant leap for... help! Can anyone hear me?" CREDIT: WARNER BROS. PICTURES

Lost in space - and lost at sea

Members of our film service can look forward to the first pairing on screen of action heroes Stallone and Schwarzenegger in "Escape Plan". We also present the first gathering of Oscar-winning stars De Niro, Freeman, Douglas and Kline, breezing their way through the funny adventure "Last Vegas". However, whilst some team up, others get lost alone, like Bullock and Clooney in "Gravity" or Redford in the survival-at-sea thriller "All Is Lost".



Trine Carin Tynes
Adviser
Norwegian Maritime
Directorate

GRAVITY

Director Alfonso Cuarón's new film has been called a thrill ride with a brain, a heart-pounding thriller that pulls you into the infinite and unforgiving realm of deep space. Dr. Ryan Stone (Bullock) is a brilliant medical engineer on her first shuttle mission, with veteran astronaut Matt Kowalski (Clooney) in command. But on a seemingly routine mission, disaster strikes.

The shuttle is destroyed, leaving Stone and Kowalski completely alone—tethered to nothing but each other and spiraling out into the blackness. And the only way home may be to go further out into the terrifying expanse of space.





ESCAPE PLAN: When Sly and Arnold team up, no prison break challenge is impossible to overcome.

CREDIT: SUMMIT ENTERTAINMENT

ESCAPE PLAN

One of the world’s foremost authorities on structural security agrees to take on one last job: breaking out of an ultra-secret, high-tech facility called “The Tomb.” Deceived and wrongly imprisoned, Ray Breslin (Sylvester Stallone) must recruit fellow inmate Emil Rottmayer (Arnold Schwarzenegger) to help devise a daring, nearly impossible plan to escape from the most protected and fortified prison ever built.



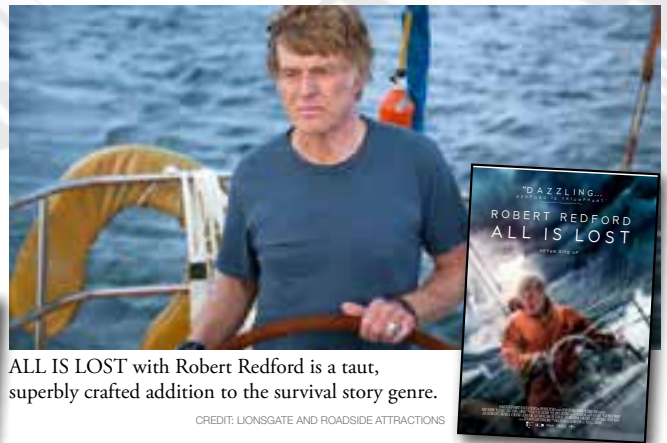
Last Vegas is just plain comical comfort food. It doesn’t hurt that Douglas, De Niro, Freeman, and Kline are just plain fun to watch either.

CREDIT: UNIVERSAL PICTURES

LAST VEGAS

Billy (Michael Douglas), Paddy (Robert De Niro), Archie (Morgan Freeman) and Sam (Kevin Kline) have been best friends since childhood. So when Billy, the group’s sworn bachelor, finally proposes to his thirty-something (of course) girlfriend, the four head to Las Vegas with a plan to stop acting their age and relive their glory days.

However, upon arriving, the four quickly realize that the decades have transformed Sin City and tested their friendship in ways they never imagined. The Rat Pack that once played the Sands and Cirque du Soleil may now rule the Strip, but it’s these four who are taking over Vegas.



ALL IS LOST with Robert Redford is a taut, superbly crafted addition to the survival story genre.

CREDIT: LIONSGATE AND ROADSIDE ATTRACTIONS

ALL IS LOST

Robert Redford stars in this open-water thriller about one man’s battle for survival against the elements after his sailboat is destroyed at sea. Deep into a solo voyage in the Indian Ocean, an unnamed man wakes to find his 39-foot yacht taking on water after a collision with a shipping container left floating on the high seas.

With his navigation equipment and radio disabled, the man sails unknowingly into the path of a violent storm. Using only a sextant and nautical maps to chart his progress, he is forced to rely on ocean currents to carry him into a shipping lane in hopes of hailing a passing vessel, meanwhile the sun is unrelenting, sharks are circling and his meagre supplies are dwindling.



CAPTAIN PHILLIPS: Tom Hanks in a true story of the hijacking of the US-flagged MV Maersk Alabama, the first American cargo ship to be hijacked in two hundred years.

CREDIT: COLUMBIA PICTURES

CAPTAIN PHILLIPS

Although the acclaimed Danish film “A Hijacking” on the same topic recently has been included in the film service, director Paul Greengrass’ latest movie is worth taking into the program. In 2006, Greengrass directed “United 93” that chronicled events aboard United Airlines Flight 93 which was hijacked during the 9.11 attacks, and rated as one of the most dignified of film contributions about the terror that struck the U.S.

“Captain Phillips” is a multi-layered examination of the 2009 hijacking of the U.S. container ship Maersk Alabama by a crew of Somali pirates. It is, through Greengrass’s distinctive

lens, simultaneously a pulse-pounding thriller, and a complex portrait of the myriad effects of globalization. The film focuses on the relationship between the Alabama's commanding officer, Captain Richard Phillips (Tom Hanks), and his Somali counterpart, Muse (Barkhad Abdi). Set on an incontrovertible collision course off the coast of Somalia, both men will find themselves paying the human toll for economic forces outside of their control.



THIS IS THE END: "Hey! What's in that sinkhole? The Inferno!"

CREDIT: COLUMBIA PICTURES

THIS IS THE END

While attending a party at James Franco's house, Seth Rogen, Jay Baruchel, Jonah Hill, Rihanna and many other celebrities are faced with the apocalypse, all playing a version of themselves. The comedy follows six friends trapped in a house after a series of strange and catastrophic events devastate Los Angeles. As the world unravels outside, dwindling supplies and cabin fever threaten to tear apart the friendships inside. Eventually, they are forced to leave the house, facing their fate and the true meaning of friendship and redemption, maybe captured the way Seth Rogen & co would act on Judgement Day?

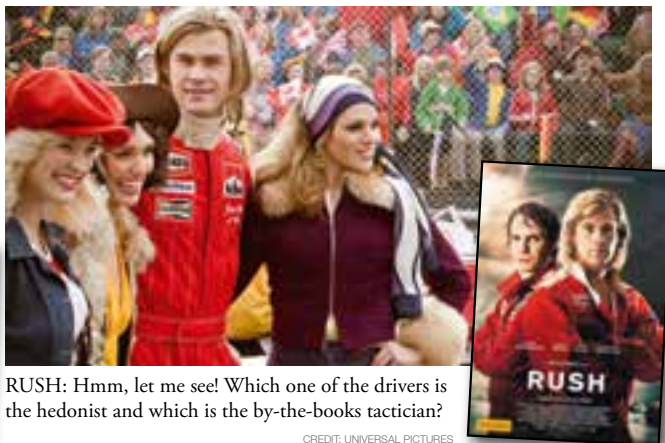


PRISONERS: What lengths will you go to protect your loved ones? What boundaries will you cross? These are the questions raised by Jake Gyllenhaal and Hugh Jackman.

CREDIT: WARNER BROS. PICTURES

PRISONERS

How far would you go to protect your family? Keller Dover (Hugh Jackman) is facing every parent's worst nightmare. His six-year-old daughter, Anna, is missing, along with her young friend, Joy. As minutes turn to hours, panic sets in. The only lead is a dilapidated RV that had earlier been parked on their street. Heading the investigation, Detective Loki (Jake Gyllenhaal) arrests its driver, Alex Jones (Paul Dano), but a lack of evidence forces his release.



RUSH: Hmm, let me see! Which one of the drivers is the hedonist and which is the by-the-books tactician?

CREDIT: UNIVERSAL PICTURES

RUSH

This is a spectacular re-creation of the merciless and legendary 1970s Formula 1 rivalry between gifted English playboy James Hunt (Chris Hemsworth) and his disciplined Austrian opponent, Niki Lauda (Daniel Brühl), set against the sexy and glamorous golden age of racing. Taking us into their personal lives and clashes on and off the Grand Prix racetrack, "Rush" follows the two drivers as they push themselves to the breaking point of physical and psychological endurance, where there is no shortcut to victory and no margin for error.

GREAT ENTERTAINMENT ON BOARD

We always make an effort to put together a programme that will please most of the crew members. According to a recent survey, most of the male dominated group of seafarers replied, not surprisingly, that they prefer action, comedies or a mixture of all genres. A look at the titles we have sent out in 2013 reveals that all the Oscar nominees and almost all of the titles that have topped the US and Norwegian Box Offices are now available in the DVD collections on board.

Hopefully this teaser presenting upcoming titles will inspire other ship-owners to join the scheme and treat their seafarers with quality film entertainment while they are on duty - far away from their local cinemas. With a subscription to the Film Rental Service, the ships get monthly packages with six of the newest and most acclaimed films suitable for an international crew. All titles are especially licensed for crews in the merchant fleet. Please find more information and registry form on our web-site: www.sjofartsdir.no.



Nordsjøcupen 2013:

Transocean Spitsbergen tok

I Nordsjøcupen i år var det en herlig gjeng fra riggen Transocean Spitsbergen som stakk av med den gjeveste plasseringen. De vant hele turneringen, og finalen mot Hurtigruten endte hele 6-0.



Sverre Flatebø
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Det skal sies at det var mange slitne ben på laget fra Hurtigruten, men det var det selvsagt også hos Transocean Spitsbergen. Med andre ord en veldig fortjent seier.

Lagleder for Transocean Spitsbergen, Edvard Gissing, var en meget fornøyd mann etter seieren. Han har nå deltatt i mange år, og det er lenge siden hans lag har vært helt i toppen. Gissing vet at regjerende mestere er det laget som alle andre vil slå neste år, men det mener han ikke skulle være noe problem.

Gissing og Transocean Spitsbergen vant dermed både Sjøfartsdirektørens pokal, samt sølvpokalen fra Norges fotballforbund. Ved deltagelse i Nordsjøcupen eller andre turneringer i Norden deltar en automatisk også i Nordic Open Football Series, et nordisk samarbeid der vi sender inn resultater av alle kampene spilt i de nordiske landene. I denne turneringen er det akkurat avklart at Transocean Spitsbergen fikk en fin 2. plass.

400 SJØFOLK

I år hadde Velferden med seg rundt 400 sjøfolk til idrettsanlegget i Hirtshals og Nordsjøcupen 2013. 22 lag fra ulike rederier, samt supportere. Det ble spilt 54 fotballkamper, og i tillegg var over 100 personer registrerte deltakere i friidrett, med 60-meter, kulekast og stille lengde. Vi var heldige med nydelig solskinn og blå himmel, og folk lå rundt i gresset og solte seg. Mange gode tilbakemeldinger og 400 glade sjøfolk gjør oss arrangører godt fornøyd, og vi gleder oss til neste år og ny turnering.

Nordsjøcupen ble i år arrangert i sin helhet fra 2.-4. september fordi idrettsanlegget i Hirtshals var stengt hele våren og sommeren for oppussing. Nordsjøcupen

vil i årene framover likevel bli arrangert rundt månedsskiftet april/mai, tradisjonen tro. Neste års cup vil derfor arrangeres fra 28-30. april.

OGSÅ FRIIDRETT

Nytt av året under Nordsjøcupen var registrering av friidrett til den nordiske friidrettskonkurransen. Svensk, dansk, finsk og norsk velferd samler hvert år inn resultater og lager en konkurranse mellom de nordiske landene. Det var veldig fin stemning og innsats rundt friidrettsområdet, og deltagerne ga inntrykk av at det var kjekt med flere ting å delta på.

Neste år skal vi forsøke å holde en intern konkurranse i friidrett med kun de som er på Nordsjøcupen, og med fin premiering under banketten. Det er alltid kjekt når resultatene kommer frem med en gang.

SJØMANNSIDRETTE

Tusen takk til alle lag og rederier som deltok. Vi er veldig glade for dere alle som var med. Spesielt glade er vi for de skolelagene som deltok, nemlig to lag fra skoleskipet Sjøkurs, samt et studentlag fra Bergen Maritime Fagskole. Unge og fremtidige sjøfolk er en veldig viktig ressurs for oss, slik at sjømannsidretten, trivsel rundt aktivitet og en god helse får høy fokus og blir prioritert blant både rederiene og den enkelte i mange, mange år fremover.

Følg med når det blir sendt ut påmelding til Nordsjøcupen 2014. Det kan fort bli fullt, så start med en gang for å avtale med rederi og kollegaer hvem som vil være med.

Invitasjon blir sendt ut på e-post (meld deg gjerne til kontaktlisten ved å sende e-post til velferden@sdir.no), eller du kan «like» Sjøfartsdirektoratet på Facebook og få oppdateringer her. ■



NÆRKAMP: Fra semifinalen mellom Hurtigruten og DOF.

seieren

VINNERE: Her ser vi vinnerlaget fra Transocean Spitsbergen.

ALLE FOTO: LINE MYKLEBUST



POKAL: Vinnerne fra Transocean Spitsbergen poserer med vinnerpokalen under bankettmiddagen med premieutdeling.



KULE: Kulestøt med de sporty studentene fra Bergen Maritime Fagskole.



24-timmars fotball i Gøteborg:

En flott fotballturnering

I år ble 24-timmars turneringen arrangert for 31. gang, og den har dermed en lang og god tradisjon bak seg. Turneringen blir spilt siste helg i august hvert eneste år. 24 lag deltar, og det spilles fotball omtrent i 24 timer. Derfor kalles turneringen 24-timmars.



Sverre Flatebø
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

I praksis vil det si at det spilles fra midt på dagen fredag og utover til sent på kvelden. Lørdag morgen er det sluttspill som pågår til finalen blir spilt på ettermiddagen. Den påfølgende banketten, med middag og sosialt samvær utover natten er også populært, for de som har krefter igjen.

I år var det en kompisgjeng fra svenske El Dragador som vant hele turneringen. Spillerne har stilt lag helt siden 2009. De ble kjent med hverandre og har holdt sammen helt siden de tok sjøbefalsutdanning på Chalmers.

HELE 60 KAMPER

Totalt deltok omtrent 300 fotballspillere,



IKKE I ÅR: Deepsea Bergen vant turneringen for to år siden, men i år måtte de se seg slått av svenske El Dragador.

FOTO: ROSENHILL SEAMEN'S CENTER

og det ble spilt 60 kamper fordelt på innledende runder og sluttspill med finaler.

I tillegg til fotball var det også en kulekastkonkurranse med rundt 120 deltagere. Resultatene fra denne går inn i den nordiske friidrettskonkurransen. Av de som støtte kule ved Rosenhill var det en deltaker fra norske Bideford Dolphin som stakk av med seieren, nemlig Leif Roger Johansen som ble notert til hele 14,10 meter.

DEEPSEA BERGEN UT

Den norske oljeriggen Deepsea Bergen har vært med i mange år, og for to år siden

vant de hele turneringen. I år møtte de El Dragador, og dermed forsvant Deepsea Bergen ut med resultatet 0-5 i bagasjen.

I tillegg til Deepsea Bergen deltok også to andre norske lag, nemlig Bideford Dolphin og Color Magic. Alle de tre norske lagene har vært med tidligere, og det virker som om de storkoser seg med denne turneringen.

Glenn Hjelle, arrangør av 24-timmars og mosjonsansvarlig ved Rosenhill Seamen's Center, hadde i år fått med både svenske norske og finske båter, og håper på enda flere båter innen de nordiske landene i årene fremover.



NORSKE LAG: I tillegg til Deepsea Bergen deltok disse to norske lagene i turneringen i Gøteborg: Bideford Dolphin og Color Magic.

FOTO: ROSENHILL SEAMEN'S CENTER

Norske velferdsstasjoner Norwegian Government Seamen's Service

Branch offices

PORT SAID

24 Palestine Str., P.O. Box 539, Port Said, Egypt
Phone: (+20-66) 322 47 06
Fax: (+20-66) 322 75 14
Mobile phone: (+20) 127 897 603
E-mail: ngss.portsaid@sjofartsdir.no

ROTTERDAM

Schiehavenkade 198, 3024 EZ Rotterdam, Nederland
Fax: (+31-10) 763 07 65
Mobile phone: (+31-6) 51 51 25 30
E-mail: ngss.rotterdam@sjofartsdir.no

Kontakter/Contacts

ABERDEEN

Sjømannskirken - Norwegian Church in Aberdeen
41 Regent Quay, Aberdeen
AB11 5BE, United Kingdom
Tlf. +44 (0) 1224 211 933
Mob. +44 (0) 7768 472 134
E-mail: aberdeen@sjomannskirken.no

ANTWERPEN

Noorse Zeemanskerk, Italielai 8,
2000 Antwerpen, Belgia
Tel: (+32) 32 01 19 90
E-mail: antwerpen@sjomannskirken.no

ESBJERG

Esbjerg Havne-Service, Auktionsgade 5,
6700 Esbjerg, Danmark
Tel: + 45 75 13 28 59
Mobil: (+45) 29 24 49 86
E-mail: ehswelf@mail.tdcadsl.dk

KØBENHAVN

Sjømannskirken, Ved Mønten 9, 2300 København S
Tlf: (+ 45) 32 57 11 03
E-mail: kobenhavn@sjomannskirken.no

HOUSTON

Norwegian Seamen's Church,
4309 Young Street, Pasadene, Tx 77504, USA
Phone: (+1-281) 998 83 66
Fax: (+1-281) 998 03 45
E-mail: houston@sjomannskirken.no

SINGAPORE

Norwegian Seamen's Mission,
300-A, Pasir Panjang Rd., Singapore 0511
Phone: (+65) 67 75 78 35
Fax: (+65) 67 78 94 98
E-mail: singapore@sjomannskirken.no

MONGSTAD

Seamen's club, Statoil Mongstad,
Anleggsleiren, 5953 Mongstad
Phone: (+47) 56 34 23 00
Fax: (+47) 56 34 23 01
E-mail: resepsjon.mongstad@ess-norway.com

NARVIK

International Seamen's Centre,
Kongensgt. 1, P.O. Box 143, 8501 Narvik
Phone: (+47) 76 94 14 14
Fax: (+47) 76 94 14 05
E-mail: sjomann@online.no

ODDA

Seamen's welfare contact, P.O. Box 123, 5751 Odda
Phone: (+47) 53 64 15 24

Les mer om tilbudene på www.sjofartsdir.no
You will find more information on our web site
www.sjofartsdir.no



Her er et av bildene som deltok i Fotokonkurransen 2012. Fotograf er Philip Clarke.

Fotokonkurransen 2013

Har du husket å sende inn dine bidrag til
Fotokonkurransen for sjøfolk? Fristen går ut
31. desember så nå begynner det å haste.

- Alle påmønstret et norsk/norskeit skip kan delta med inntil 10 bilder.
 - Størrelsen på de digitale bildene anbefales å være minimum 1 MB.
 - Motivet må være hentet fra det maritime miljø – om bord eller i havn, i arbeid eller fritid.
 - Innsendere kan kun delta med bilder de selv har fotografert. Det er innsenders ansvar å sørge for å ha opphavs- og fotorett til bildene og sørge for at eventuelle personer på bildene har godkjent at bildene offentliggjøres.
 - Vi forbeholder oss retten til å publisere innsendte bidrag i Sjøfartsdirektoratets publikasjoner og ved omtale av konkurransene i andre maritime tidsskrifter.
 - De innsendte bidragene deltar først i en egen norsk konkurranse. De 15 beste går videre til den nordiske fotokonkurransen for sjøfolk.
- Alle deltakere får tilsendt Sjøfartsdirektoratets "Fotodiplom", og det blir fine premier til de fem vinnerbildene.

**Send bidragene dine innen
31. desember 2013 til:**

Sjøfartsdirektoratets
Fotokonkurranse,
Postboks 2222
5509 Haugesund
E-post: velferden@sdir.no

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

Avdeling Skipsregistrene

Postboks 1013 Sentrum, 5808 Bergen
Telefon: 55 54 12 50
post@nis-nor.no

Region 1

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

Tilsynskontor Larvik

Postboks 84, 3251 Larvik
Besøksadresse: Storgt. 46, 3256 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 110, 5804 Bergen
Telefon: 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

Tilsynskontor Rørvik

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

Region 6

Regionkontor Sandnessjøen
Postboks 213, 8801 Sandnessjøen
Telefon: 52 74 54 93
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Bodø

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

Region 7

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

Tilsynskontor Harstad

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

Kontor Narvik

Fagernesveien 2, 8514 Narvik
Telefon: 52 74 54 85
postmottak@sjofartsdir.no

Region 8

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

Tilsynskontor Tromsø

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

Kontor Båtsfjord

Postboks 124, 9991 Båtsfjord
Telefon: 52 74 54 30
postmottak@sjofartsdir.no

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:
Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Authority

FORSIDEBILDE: Fjord1 ferge ankommer Morteveika på Rennesøy.
Foto: Bjarne Amble

ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF: Eilif Fjon
REDAKTØR/EDITOR: Bjarne Amble
OVERSETTER/TRANSLATOR: Ann-Helén Langaker, Merete Løberg

ANNONSE/ADS: Jobbdirekte as, avd. Hamar
Salgssjef Per Bjørn Olsen
Telefon: 33 00 28 35
E-post: per.bjorn.olsen@jobbdirekte.no

GRAFISK FORMGIVNING/DESIGN AND LAYOUT:
Rita Oosterhuis, Kai Hansen Trykkeri, Stavanger. www.kai-hansen.no

TRYKK/PRINT: Kai Hansen Trykkeri

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: 25.11.2013

ISSN-NR 0804-4589

Beredskapstelefon til Sjøfartsdirektoratet 52 74 50 00 • Vakthavende ved Skipsregistrene 930 84 263

Ringer man Sjøfartsdirektoratet utenom etatens åpningstider blir man satt over til beredskapstelefonen. Beredskapstelefonen blir besvart av en vaktleder og er forbeholdt rapportering av ulykker og hendelser som involverer norsk-registrerte fartøy og utenlandske fartøy i norske farvann. For ikke å blokkere beredskapstelefonen presiseres det at alle andre henvendelser til Sjøfartsdirektoratet skal skje i administrasjonens kontortid:

Fra 15.09 til 15.05: 08.00 til 15.45.
Fra 15.05 til 15.09: 08.00 til 15.00

Skipsregistrenes vaktordning

For å sikre at registrering av skip, eierforhold og panteheftelser finner sted til avtalt tid har avdeling Skipsregistrene en saksbehandler på vakt fra 7-24 alle dager unntatt søndager og internasjonale helligdager.

Emergency telephone

When calling the Maritime Directorate outside of office hours, you will be transferred to the emergency telephone. The emergency telephone is answered by a watch leader and is reserved for the reporting of accidents and incidents involving ships registered in Norway and foreign ships in Norwegian waters. In order not to block the emergency telephone it is emphasized that all other communication with the Maritime Directorate must take place during the administration's 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.

Department of Ship Registration's Officer on Duty

In order to ensure that registration of ships, their ownership and mortgages may take place as scheduled, the Department has an officer on duty from 7 a.m. until midnight all days except Sundays and International holidays.



THE POWER TO HANDLE THE COMPLEXITY OF RISK

Are you
managing
your risk?

Swift and dramatic changes in business conditions, stricter regulations, intense public scrutiny: managing risk has never been so critical – and more complex.

Since 1864, DNV has built a global capacity to help our clients identify, assess and manage risk – whether they are designing and building a new cruise ship to operating a fleet of gas tankers. We can help you handle the complexity of risk and safely improve your business performance.

Classification • Strategy and change • People, competence and the environment
• Verification • Technology and innovation • Operational excellence • Petroleum services

B-PostAbonnement

Returadresse:
Sjøfartsdirektoratet
Postboks 2222
5509 Haugesund



Norges Maritime Utdanningscenter – ditt sikkerhetssenter i Norge – www.nmu.as

Norges Maritime Utdanningscenter AS (NMU) har flyttet sin virksomhet til Forskningsparken ved Høgskolen i Vestfold (HiVe), hvor vi har bygget opp et helt nytt, moderne og miljøvennlig kurs- og utdanningscenter.

NMU og HiVe samarbeider om å bygge opp ett solid kurs- og utdanningstilbud, hvor man blant annet benytter seg av Høgskolens nye og avanserte simulatorpark.

Skipskurs

Som følge av siste oppdatering av STCW-konvensjonen er det nå påkrevet at all sikkerhetsopplæring skal oppdateres med godkjent kurs hvert 5. år, både for underordnet mannskap og offiserer.

NMU er godkjent av Sjøfartsdirektoratet for å levere grunnopplæring samt oppdatering/oppgradering i henhold til alle de nye fagplanene.

Gjeldende kurs fra 01.07.2013:

- Short Range Certificate (SRC/VHF).
- Grunnleggende og videregående sikkerhetsopplæring.
- Redningsfarkost (livbåt).
- Medisinsk førstehjelp.
- Medisinsk behandling.
- Sikkerhetsopplæring for fiskere.
- Ship Security Officer.
- Sikringsbevissthet for alle sjøfolk.
- Sikringsbevissthet for sjøfolk med anviste plikter.
- Passasjer- og krisehåndtering.
- Oppgradering for offiserer uten fartstid.
- NIS (Norwegian maritime legislation for foreign masters serving on Norwegian ships).
- ISM internerisjonskurs.
- Training course for instructors (model course 6.09).

Offshorekurs

NMU er godkjent av Norsk olje og gass for å levere alle sikkerhets- og beredskapskurs som er påkrevet for å kunne jobbe og inneha sikkerhetsmessige funksjoner offshore på norsk sokkel.

Vi tilbyr også konvertering fra maritim til offshore sikkerhets- og beredskapsopplæring. Mange av kursene gjennomføres både på norsk og engelsk.

Se vår hjemmeside, www.nmu.as, for mer detaljer.

Flotte opplærings- og øvelsesfasiliteter ved NMU i Vestfold

I vårt helt nye kurs- og utdanningscenter kan vi gjennomføre avanserte sikkerhets- og beredskapsøvelser på en unik og miljøvennlig måte.

Med alt av fasiliteter innendørs er det er lagt til rette for et svært godt læringsmiljø gjennom hele året. Brannøvelser foregår i vår 1800 m² store brannhall, og sjøredning- og helikopterevakueringsovelser gjennomføres i et stort, moderne og oppvarmet basseng med svært realistiske bølge- og vindforhold.

Om oss

Norges Maritime Utdanningscenter er sentralt plassert på Østlandet, nærmere bestemt i Horten. Horten ligger ca. 1 times kjøring fra Oslo, 1 ½ times kjøring fra Oslo Lufthavn (OSL) eller ½ times kjøring fra Sandefjord Lufthavn (TRF). Det er gode forbindelser med både tog og buss i alle retninger. Fra Østfold og Moss Lufthavn tas ferje (1/2 time) over Oslofjorden fra Moss til Horten.

Senteret er godkjent av Sjøfartsdirektoratet (STCW) og Norsk olje og gass (offshore) for gjennomføring av sikkerhets- og beredskapsopplæring. NMU er sertifisert i henhold til ISO 9001:2008 på styring av kvalitet, og vil i løpet av 2014 bli sertifisert i henhold til ISO 14001 og OHSAS 18001 på styring av ytre miljø- og arbeidsmiljø.



Norges Maritime Utdanningscenter
– ditt sikkerhetssenter i Norge



Norges Maritime Utdanningscenter AS - Forskningsparken-Raveien 205 - N-3184 Borre, Norway - Tlf +47 33 07 12 20