

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Authority

4 / 2015



Sertifikata må fornyast i 2016:

Varslar om fare for kø

Side 28

Advarer mot rednings-
drakter som lekker

Side 10

Sulphur controls
are paying off

Page 18

Godt i gang med
sjarkkontroller

Side 6

Rekker du julekonserten på fredag pappa..?

Din beste livsforsikring til sjøs
er en redningsdrakt*



*Uansett hva du gjør på havet,
vi har drakt som passer*

**som er i orden og passer..*

Kom trygt hjem!



Innhold

- 4** Leiar: Miljø i fokus
- 6** Sjarkkontrollen i rute
- 8** Nye regler for sleping
- 9** Trender innen havnestatskontroll
- 10** Redningsdrakter av dårlig kvalitet
- 12** Sjøkartenes utvikling
- 16** Norge tar svovelsyndere
- 20** Bli hedret av US Coast Guard
- 21** Opplæringskrav i IGF-koden
- 22** Hviletid og bemanning nytt fokusområde
- 28** Fryktar det blir sertifikatkø i 2016
- 31** Stadig flere velger digitale løsninger
- 32** Tiltak skal sikre kadett plasser
- 34** Travel sommer for redningsskøytene
- 38** Nye i NIS/NOR
- 42** Dialogmøte om sikkerhetsstyring
- 44** SHT-rapport: Taubåten Chanko
- 46** Kurs kan erstatte fartstid
- 48** Heidra for redningsaksjon i Adenbukta
- 50** Helseerklæringen: bidrar til sikkerhet om bord
- 54** Godt oppmøte på Sjø sikkerhetskonferansen
- 59** Fotokonkurransen for sjøfolk
- 60** En smakebit fra e-biblioteket
- 62** Vant sommerens treningskampanje

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør
Director General
of Shipping and
Navigation



Miljø på dagsorden

Skipsfart er den klart mest miljøvenlege transportforma me har.
Potensialet for redusera utsleppa er likevel stort.

I desember samlast verdas leiarar i Paris til toppmøte om klima. Her skal ein prøva å koma fram til tiltak som kan redusera utsleppa av klimagassar og hindra ytterlegare oppvarming av det globale klimaet. Skipsfart ikkje del av desse forhandlingane. Utsleppa frå skipsfarten vert regulert gjennom FN sin skipsfartsorganisasjon IMO, men eit positivt utfall av forhandlingane i Paris vil truleg også få verknad for skipsfarten.

Nærare 90 prosent av all godstransport i verda skjer på kjøll. Samstundes kjem om lag 2,2 prosent av verdas CO₂-utslepp frå skipsfart. Skipsfart er med andre ord den klart mest miljøvenlege transportforma alt i dag. Potensialet for ytterlegare utsleppsreduksjonar i skipsfarten er likevel stort. Dei samla utsleppa frå skipsfarten er på om lag 796 millionar tonn CO₂, ifølgje ei undersøking gjort av IMO. Dette er meir enn utsleppa frå mange store industrialiserte land, som til

dømes England eller Tyskland. Det er difor rett og rimeleg at også skipsfarten tar sin del av nødvendige kutt.

Mange tiltak kan gjennomførast til små kostnader, ja tidvis også med ein positiv økonomisk gevinst. Det billigaste og mest effektive er redusert fart. Ein reduksjon på 2-3 knopp kan ha stor effekt. Det er store summar å tena på redusert drivstoffbruk ved redusert fart. Og det går hand i hand med reduserte utslepp. Andre tiltak kan vera endringar i design på til dømes bulb eller propell, bruk av finnar, eller andre tiltak som aukar effekten av propellen. Det er mange døme på små investeringar som gjev store reduksjonar i bruken av drivstoff.

Noreg har i mange år vore ein pioner i bruken av LNG som drivstoff på skip. Den største miljøgevinsten her er nok knytt til reduksjon i NOx og partiklar, men bruk av LNG har også ein positiv effekt på klimagassutsleppa. Ei vidare ut-

vikling av LNG som drivstoff på skip er difor eit viktig tiltak både for lokalt og globalt miljø.

I snart eitt år har verdas første batteridrivne ferje gått i ordinær drift her i Noreg. Denne er nær utsleppsfri. Potensialet for ytterlegare elektrifisering av skipsfarten er stor. Både som framdrift aleine og som hybrid i kombinasjon med dieselgeneratorar til framdrift eller operasjonar om bord. Eit døme er batteridrivne kranar og vinsjar. Det finst også planar for bruk av hydrogen som drivstoff, noko som eventuelt også vil gje store utgiftsreduksjonar. Landstraum er også eit effektivt tiltak for reduksjon av utslepp når båtar ligg i hamn.

Sjølv om det er pengar å spara på å optimalisera drifta, er internasjonale reguleringar som sikrar like konkurranseforhold avgjerande. Det er viktig at dei som tek ansvar for miljøet ikkje får ein konkurransebakdel i forhold til dei som skuggar unna.



VIKTIG: Miljøtiltak bør vera av interesse for næringa.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

Difor jobbar Noreg for internasjonalt bindande avtalar og reguleringar gjennom IMO.

Den 1. januar 2015 vart EU sitt svoveldirektiv innført for Austersjøen, store delar av Nordsjøen og Den engelske kanalen. I dette området måtte reiarlaga redusera innhaldet av svovel i bunkersen frå 1 til 0,1 prosent. Effekten av dette direktivet har alt hatt positiv effekt for miljøet i området. Målingar gjort i Danmark viser ein reduksjon av svoveldioksid i lufta på mellom 50 og 60 prosent.

Skal ein vera sikker på at internasjonale vedtak vert etterlevd, er det viktig med kontroll. Sidan det kan vera store summar å spara på å bryta krava i direktivet, er det viktig at brot vert avdekka og straffa. Så langt har Sjøfartsdirektoratet gjennomført om lag 160 svovelanalyser. Av desse har åtte vist for høgt nivå. Fleire har fått gebyr. Det høgaste gebyret så langt er på 250 000 kroner.

Neste år vil Sjøfartsdirektoratet intensivera kontrollen ytterlegare. Dette vil bli gjort gjennom fleire dokumentkontrollar og bunkersanalyser. Noreg samarbeider aktivt med nabolanda for å hindra brot på krava i direktivet. Faren for å bli tatt og kostnadane for å bryta krava skal vera høge. Kontroll er viktig for å ivareta intensjonen i direktivet, som er reduserte utslepp, men det er også viktig for å sikra like konkurransevilkår. ■

The environment on the agenda

Shipping is by far the most environmentally friendly form of transportation we have. Nevertheless, the potential for reduction of emissions is great.

At present, the world leaders are gathering in Paris for a summit meeting on the climate. Here, one will attempt to agree on measures to reduce the emissions of greenhouse gases and prevent further global warming. Shipping is not part of these negotiations. Emissions from the shipping industry are regulated through IMO, UN's shipping organization, but a positive outcome of the negotiations in Paris will probably have effects on the shipping industry.

Close to 90 percent of all of the world's transportation of goods happens on keel. At the same time, about 2.2 percent of the world's CO₂-emissions come from shipping. In other words, shipping is by far the most environmentally friendly form of transportation today. The potential for additional reduction of emissions in the shipping industry is nevertheless great. According to a study made by IMO, emissions from shipping totals approximately 796 million ton CO₂. This is more than the emissions in many large industrialized countries, such as for instance England or Germany. It is therefore only right that the shipping industry also take its fair share of necessary cut-backs.

A great number of measures may be taken at little cost, perhaps even with an occasional economic profit. The cheapest and most effective measure is the reduction of speed. A reduction of 2-3 knots may have great effect. Large sums may be saved on the reduced use of fuel at lesser speed, and this goes hand in hand with the reduction of emissions. Other measures may be design changes, for instance to bulb or propeller, use of fins, or other measures to increase the effects of the propeller. There are many examples of small investments resulting in substantial reductions in the use of fuel.

For many years, Norway has been a pioneer with regards to using LNG as ship fuel. The greatest environmental benefits here are probably associated with the reduction of NO_x and particles, but the use of LNG has also had a positive effect on the emission of greenhouse gases. Continued development of LNG as ship fuel is thus an important measure, both for the local and for the global environment.

For almost one year now, the world's first battery powered ferry has been in

regular traffic here in Norway. This ferry is almost without emissions. The potential for additional electrification of shipping is great, both in terms of propulsion alone, but also as a hybrid in combination with a diesel generator for propulsion or operations on board. One example is battery-powered cranes and winches. There are also plans for use of hydrogen as fuel, which would also give great cost reductions. Shore power is also an effective measure for reduction of emissions when ships are berthed.

Even though money can be saved through optimization of operations, it is international regulations ensuring equal competitive conditions that will be crucial to making sure that those who take responsibility for the environment do not end up with a disadvantage compared to those who shy away. Norway is therefore working for internationally binding agreements and regulations through IMO.

On 1 January 2015 the UN's Sulphur Directive was implemented for the Baltic Sea region, for great parts of the North Sea and the English Channel. In these areas, shipping companies had to reduce the sulphur content of bunker from 1 to 0.1 percent. The effect of this directive has already been positive on the environment in these areas. Measurements made in Denmark show a reduction of sulphur dioxide in the air of between 50 and 60 percent.

In order to ensure that international resolutions are followed, it is important that inspections are carried out. Since large sums of money can be saved by defying the regulations, it is important that violations are uncovered and punished. So far, the Norwegian Maritime Authority has carried out 160 sulphur analysis, out of which eight have shown levels that are too high. Several fines have been given, the largest so far is of NOK 250.000.

Next year, the Norwegian Maritime Authority will intensify inspections even further. This will be done through more document checks and user analysis. Norway will actively cooperate with our neighbouring countries to prevent violations of the requirements laid down in the regulations. The risk of being caught and the cost of violating the requirements should be high. Inspections are important to maintain the intentions of the directive, which is to reduce emissions, but it is also important to ensure equal conditions of competition. ■

Positiv utvikling:

Godt i gang etter treig start

Sjarkeierne som må få båtene sertifisert innen nyttår ser nå ut til å ha skjønt alvoret etter en heller treg start. Ved utgangen av oktober var over 300 i prosess med å få sjarken kontrollert.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Ved utgangen av oktober hadde 316 fartøy fått fartøysinstruks, eller var i prosess å gjennomføre førstegangskontroll. Det er en utvikling vi er godt fornøyd med, forteller underdirektør i Sjøfartsdirektoratet, Geirmund Eikje. I august etterlyste Sjøfartsdirektoratet handling hos sjarkeiere som må få fartøyene kontrollerte i henhold til den såkalte «sjarkforskriften» innen nyttår.

Forskriften legger opp til en gradvis innfasing i kontrollordningene for fartøy med største lengde fra 8 til 10,67 meter. Fiskefartøy bygget fra 1998 og fram til i dag er først ut, med kontrollfrist allerede 01.01.2016. Det samme gjelder fiskefartøy som er bygget før 1998 dersom de skal benyttes i fartsområde Bankfiske I.

USIKKERT ANTALL

I merkeregisteret står det oppført 585 fartøy som faller inn under denne katego-

rien, og rundt 400 av disse var registrert med fangst i 2014. Det er likevel ikke sikkert at alle de 585 sjarkene vil bli del av ordningen.

– Etersom fartøy kan være inaktive i en begrenset periode og likevel stå i merkeregisteret er det knyttet en del usikkerhet til hvor mange fartøy som faktisk vil få krav om fartøysinstruks innen 1.1.2016. Det kan også tenkes at en del eiere velger å ta fartøyet ut av fiske etter hvert som krav om fartøysinstruks inntrer, kommenterer Eikje.

TRAVLE TIDER

Hovedtyngden av fartøyene hører hjemme fra Trøndelag og Nordover, og hos Arcos i Tromsø melder daglig leder Bjørn Gundersen om travle tider.

– Det var lenge stille, men nå er det et veldig trøkk. Alle vil få gjort kontrollene samtidig, forteller Bjørn Gundersen, som er daglig leder for bedriften, som er blant Sjøfartsdirektoratets godkjente foretak. Det vil si at de har offisiell godkjennelse

av Sjøfartsdirektoratet til å utføre tilsyn på fiskefartøy under 15 meter. Per i dag finnes det 15 godkjente foretak spredt over hele landet.

SATT PÅ GJERDET

Gundersen har inntrykk av at mange sjarkeiere har blitt sittende på gjerdet selv om den nye forskriften trådte i kraft allerede i januar 2014.

– Det var nå på sensommeren at rusket begynte. Vi har ikke sagt nei til noen ennå, men vi har veldig mye nå frem mot nyttår, sa Gundersen til Navigare i begynnelsen av november. Da hadde de foretatt rundt 50 kontroller av denne typen. ■

Frister for gjennomføring av kontroll hos Godkjent Foretak for fartøy fra 8 til 10,67 meter største lengde:

	Bygget etter 1.7.2014	Bygget i perioden 1.1. 1998 til 1.7.2014	Bygget i perioden 1.1. 1992 til 31.12.1997	Bygget i perioden 1.1.1983 til 31.12.1991	Bygget i perioden 1.1.1970 til 31.12.1982	Bygget før 1970
Fartsområde						
Bankfiske	Før fart	1.1.2016	1.1.2016	1.1.2016	1.1.2016	1.1.2016
Kystfiske	Før fart	1.1.2016	1.1.2017	1.1.2019	1.1.2019	1.1.2019
Fjordfiske	Før fart	1.1.2016	1.1.2017	1.1.2019	1.1.2020	1.1.2021



GÅR GRADVIS: Den nye forskriften for mindre fiskefartøy legger opp til en gradvis innfasing i kontrollordningen.

ILLUSTRASJONSFOTO. SJØFARTSDIREKTORATET



Virkning fra 1. januar 2016:

Nytt regelverk om slep på vei

Med få høringskommentarer å ta hensyn til, vil de nye reglene for sleping trolig være klare allerede før nyttår.

NYE REGLER: Både fartøy over og under 15 meter vil omfattes av det nye regimet.

ILLUSTRASJONSFOTO: NTB SCANPIX



John Kristian Spångberg
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Som Navigare tidligere har omtalt, arbeides det med et nytt regelverk for slep. Det har i høst blitt gjennomført en høring, som har resultert i rundt tjue svar fra eksterne aktører.

I det store og hele førte ikke høringsrunden til mange kommentarer. Som en foreløpig konklusjon kan man derfor si at endringene i stor grad vil bli fastsatt slik endringsforslagene gikk på høring.

KONKURRANSENØYTRAL

Målsetningen for arbeidet har vært å få til en oversiktlig og konkurransenøytral ordning, som kan avløse regimet med slepetillatelser. Nå som vårt regelverk regulerer fartøy ned til åtte meter, er det mulig å tilpasse fartøyinstruksene til også å adressere slep og eventuelle begrensninger i denne sammenheng.

Tilbakemeldingene i høringsrunden – eller snarere mangelen på tilbakemeldinger – viser at vi forhåpentligvis har funnet frem til en løsning som kan fungere for

både næringen og forsikringsbransjen. Reglene forventes derfor fastsatt med virkning fra 1. januar 2016.

PRAKTISKE KONSEKVENSER

Regelendringen medfører at kun lasteskip vil kunne slepe. Lasteskip som skal slepe skal også ha opplysninger om dette i enten fartssertifikatet eller fartøyinstruksen. Det vil da være mulig å påføre opplysninger om eventuelle begrensninger for slepet, enten som følge av bruttotonnasje og høyde på den slepte gjenstanden, fartsområde, bølge- og vindforhold eller lignende.

I en overgangsperiode vil slepetillatelsene videreføres. For lasteskip under 15 meter vil dette innebære at de må søke om slepetillatelse etter en overgangsbestemmelse i en ny § 89a i forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip. Overgangsordningen er tenkt å følge forskriften for øvrig.

SIKKERHETSSTYRING

Sjøfartsdirektoratet ser at vi etter den nye ordningen vil miste den direkte kontrollen med den slepte gjenstanden slik den

tidligere besiktelsen medførte. Ansvaret for skipets operasjoner ligger likevel hos rederiet og skipsføreren.

I dag skal alle fartøy ha sikkerhetsstyringssystem, slik det følger av skipssikkerhetsloven § 7. Sjøfartsdirektoratet jobber med detaljerte forskriftskrav til sikkerhetsstyringssystem også for fartøyer som ikke er underlagt krav om ISM. Dersom fartøyet sleper, skal sikkerhetsstyringssystemet også dekke denne typen maritime operasjoner. Du kan lese mer om Sjøfartsdirektoratets arbeid på området i en egen artikkel i denne utgaven av Navigare.

ANKERHÅNTERING

Parallelt med dette arbeider direktoratet også med å få en internasjonal regulering av ankerhåndteringsvinsjer. Sjøfartsdirektoratet har gjennomført arbeidsmøter med vinsjeprodusentene, der en har kommet frem til et forslag til standard for ankerhåndteringsvinsjer og annet ankerhåndteringsutstyr.

Dette forslaget er spilt inn til en korrespondansegruppe i IMO og skal behandles på et møte i mars 2016. ■

Norway is a member of Paris MoU:

Inspections for improved safety at sea

Annually more than 18.000 inspections take place on board foreign ships in the Paris MoU ports. So far this year, Norwegian Port State Control have recorded over 150 vessels with deficiencies.



Bjørn Ove Hansen
Port State
Coordinator
Norwegian
Maritime Authority

Paris MoU consists of 27 participating maritime Administrations and covers the waters of the European coastal States and the North Atlantic basin from North America to Europe. The mission is to eliminate the operation of sub-standard ships

through a harmonized system of port State control.

Annually more than 18.000 inspections take place on board foreign ships in the Paris MoU ports, ensuring that these ships meet international safety, security and environmental standards, and that crew members have adequate living and working conditions.

Basic principle is that the prime responsibility for compliance with the requirements laid down in the international maritime conventions lies with the shipowner/operator. Responsibility for

ensuring such compliance remains with the flag State.

SEVEN VESSELS DETAINED IN NORWAY

Norwegian fair share of inspections is 544 for 2015. Up to middle of November more than 500 inspections have taken place. 156 vessels were recorded with deficiencies and of those seven vessels were detained.

Average age of detained vessel was 28 years and they were detained from three to 16 days. Detainable deficiencies were noted in several areas, among them ISM, invalid certificates, fire fighting and life saving equipment and lack of familiarity.

SELECTED THROUGH RISK PROFILES

Norwegian Maritime Authority has more than 50 experienced Port State Control Officers (PSCO) and are able to carry out inspections in all Norwegian ports included Svalbard. Vessels are selected for inspection based on the ships risk profile

(SRP). Ships are assigned high, standard or low risk and the interval between inspections and its scope are determined by the SRP.

Thus a High risk ship will be inspected every six months, while a standard risk ship is inspected every 12 months. Additionally unexpected or overriding factors (i.e grounding, pollution, pilot reports etc) may cause the vessel to be inspected at any time irrespective of when the ship was last inspected.

Foreign vessels calling Norwegian ports should therefore be in compliance with all relevant conventions. If being inspected by our PSCOs any deficiencies will be noted and in worst case the vessel will be detained. If detained the vessel will not be allowed to sail before the deficiencies are rectified and have been verified by our PSCO. ■

THE CURRENT MEMBER STATES OF THE PARIS MOU ARE

Belgium, Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, the Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, the Russian Federation, Slovenia, Spain, Sweden and the United Kingdom. For more information about PSC please see following link: <https://www.parismou.org/>

Svært varierende kvalitet:

Redningsdrakter lekker i sømmene

Sjøfartsdirektoratet har i senere år mottatt en rekke bekymringsmeldinger om dårlig kvalitet på rattmerkede redningsdrakter.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Bekymringsmeldingene dreier seg om alvorlige feil ved redningsdrakter som er rattmerket og tilfredsstillende kravene i henhold til gjeldende regelverk. Feilene har blitt avdekket i forbindelse med trykkte-

sting og periodisk kontroll hos serviceleverandører.

– Det dreier seg ofte om lekkasjer i sømmene som blir oppdaget ved trykktest, som i henhold til IMOs retningslinjer skal utføres innen tre år. Billige drakter produsert i lavkostland er overrepresentert, forteller senioringeniør i Sjøfartsdi-

rektoratet, Erik J. Landa. Han leder Sjøfartsdirektoratets kompetanseforum for redning og evakuering, som har mottatt bekymringsmeldingene.

BØR PRIORITERE KVALITET FORAN PRIS

Internasjonalt regelverk anbefaler trykktesting av drakter hvert tredje år, og oftere



på drakter som er mer enn ti år gamle. Draktenes tilstand avhenger blant annet av kvalitet på produktet, hvordan de lagres og i hvilket miljø de blir oppbevart.

– Det finnes godkjente redningsdrakter med varierende kvalitet på markedet. Å fokusere på kvalitet heller enn kostnad er svært viktig, sier Landa. Han påpeker at rederi og fartøyets ledelse har et stort ansvar med hensyn til oppfølging av retningslinjer for vedlikehold, valg av kvalitet på redningsredskaper, og at utstyret til enhver tid er i forskriftsmessig stand og klart til bruk.

– Det er også viktig å være bevisst på i hvilket område av verden man opererer, og velge riktig utstyr basert på fartøyets operasjonsområde. Behovene kan være forskjellige fra varme og kalde strøk, påpeker Landa. Sjøfartsdirektoratet er ikke ferdige med sin behandling av saken.

– Bekymringsmeldingen knyttet til redningsdrakter er under oppfølging i direktoratet. Når det foreligger en avklaring i saken vil direktoratet gå ut med mer konkret informasjon, sier kommunikasjonsdirektør Dag Inge Aarhus.

STRYKER PÅ TRYKKTEST

Avdelingsleder for Brann og Sikkerhet hos serviceleverandøren Lindrup Martinsen, Per-Idar Følknér, er blant dem som har ropt varsko om redningsdrakter av dårlig kvalitet. Han forteller at de har kontrollert en mengde redningsdrakter produsert i lavkostland, som leverer til stryk på første trykktesten etter at de har ligget et par år.

– Testresultatene i forhold til kravene er nedslående. Vi har testet utallige slike drakter, men har ikke kunnet godkjenne en eneste av dem. De er ikke tette, sier Følknér. Han har filmet flere av kontrollene de har gjennomført for å dokumentere feilene.

LEKKER RUNDT HODET

Følknér forteller at et problem som går igjen er lekkasjer i sømmene rundt hodedelen på draktene. Lindrup Martinsen, som har lang erfaring med servicer av redningsutstyr, sier nå nei til å kontrollere disse draktene.

– Rederiene forstår gjerne ikke hvordan det kan være feil på drakter som kanskje bare er et par år gamle, men da ber vi dem velge ut en hvilken som helst dress fra bunken, og trykktester den så de får se. Resultatet er alltid det samme, forteller Følknér. Han stiller spørsmål rundt hva som skal gjøres med redningsdraktene som allerede er i omløp.

– Det er mange norske båter som har dette utstyret ombord. Jeg mener kravene bør sikre at draktene holder tett, også når de har ligget noen år, sier Følknér. ■



LEKKER: Disse bildene er tatt under trykktesting.

ALLE FOTO: LINDRUP MARTINSEN

Sjøkart i utvikling:

Fra portolankart til pod-kart

Fra pergament til papir, og fra portolankart til POD-kart: Sjøkartenes utvikling gjennom tidene har vært fabelaktige – og nå går vi inn i en ny epoke, med kontinuerlig oppdaterte sjøkart!



Ina Selmer-Anderssen
Kommunikasjons-
rådgiver
Kartverket sjødivisjonen

En stødig hånd holder forstørrelsesglasset ti centimeter fra et sjøkart. Det ferske kartet dekker en svær kartreol som opptar nesten halve kontoret. Ryggen går i bue på den lange mannen, der han står konsentrert over kartet. Er det lesbart? Har alle viktige detaljer kommet med? Er det noe som bør fjernes? Han kvalitets-sikrer sjøkartene, og han koser seg.

– Jeg må vel kanskje kunne kalles en kartnerd, ja, vedkjenner han. Vi er på kontoret til Kjetil Wirak, senioringeniør i Kartverkets sjødivisjon. I 29 år har han jobbet med kart. De siste 19 åra med sjøkart. Nå befinner han seg midt i en milepæl for kartverdenen!

Kartverket har nemlig sluttet å trykke kart selv – og tilbyr heller trykkeklare filer som produsenter skriver ut på forespørsel. Storslagent, veldig spennende, men også litt vemodig, for en kartnerd som Wirak.

– Papirkart har jo vært Kartverkets hovedprodukt i alle år. Så det er litt rart. Men for brukeren er det jo kjempebra! Nå får brukerne helt ferske, oppdaterte sjøkart, sier Wirak. Han forteller om POD-kart. Print on demand, eller trykk på forespørsel, som det står for, er nemlig det nye. Nå blir kartene altså produsert av egne POD-distributører ved etterspørsel, istedenfor at kartene ligger lagret og potensielt blir utdaterte allerede før de tas i bruk.

EN NY ÆRA

Dagens digitalisering og kontinuerlige oppdatering av kartene blir en milepæl i en ny epoke for norske sjøkart. Men veien har vært lang. Wirak har arbeidet med

digitaliseringen av sjøkartene i 17 år. Det er en ny æra, med ny teknologi, som får betydelige konsekvenser både for hvordan vi arbeider med og hvordan vi bruker sjøkart. Men den kartografiske tradisjonen i framstillingen av norskekysten og Nordsjøen, fortjener å belyses i et langt større perspektiv.

«Norges Sjøkartverk» ble offisielt etablert i 1932, men sjøkartleggingen har

mye lengre tradisjoner enn 83 år i Norge. Den første som skriver om Norden er Pytheas fra Marseille (den gang «Massalia»). Hans reise skal ha foregått 325 år før Kristus, fra Sør-Frankrike til stedet han kalte «Thule», i ettertid avgjort å måtte ligge i Nordland fylke.

Senere var det vikingene, som jo tidlig lærte å seile over åpent hav, som lærte Middelhavets sjøfolk å bruke magnetstein



for å kunne seile over åpne havstrekninger. Og på 1200-tallet fikk vi seilingsbeskrivelser laget av sjøfolk for sjøfolk. På dette grunnlag oppsto de første sjøkart.

PERGAMENT, PAPIR OG SJØUHYRER

De første sjøkartene ble kalt portolankart etter det italienske ordet porto – som betyr havn. Kartene var tegnet på pergament, gjerne i flere dager. Senere ble de skåret i tresnitt og trykt på papir. Det første portolankart som hadde med Skandinavia var Giovanni de Carignanos kart fra 1310.

På slutten av 1300-tallet begynte Hansatiden for alvor i Norge. Hollenderne var interesserte i handel i Norge, og de første losbøker over Norden kom derfor allerede på slutten av 1400-tallet. I 1539 kom den titulære erkebiskop Olaus Magnus' berømte kart over Norden, «Carta Marina» ut, festlig dekorert med mange sjøuhyrer.

DE FØRSTE SJØATLAS OG SJØKART

Verdens første sjøatlas, «Spiegel der Zeevaerdt» av Lucas Waghenaer, ble trykt hos Plantin i Leiden i årene 1584-85. Atlaset består av to bind med til sammen 44 kart. Tre av disse dekker norskekysten.

Siden kom flere atlas, sjøkart og farvannsbeskrivelser fra hollandske, engelske og nordiske kartografer, før Johan Heitman (ca. 1664 – 1740) ble den første norske kartografen som tegnet kart over havner, fjorder og øyer langs Norges kyst. Arbeidet tok seks år. Wirak er utvilsomt ikke den første som arbeider dedikert med sjøkart!

ALLTID FERSEKE POD-KART

At Wirak brenner for POD-kart, er det heller ingen tvil om. Den store fordelene får brukeren når han kjøper kartet, kan han fortelle.

– For tidligere ble kartene trykket med et visst antall opplag hos Kartverket. Det kunne gå flere år før et kart ble trykket på nytt. Men i mellomtiden har Kartverket registrert endringer i topografien, som av sikkerhetsmessige årsaker må være med i kartet, sier Wirak. For eksempel oppdages det stadig nye grunner, endrede og nye fyr og lykter, rørledninger og undervannskabler.

Det vil si at brukeren tidligere måtte oppdatere sitt nyinnkjøpte kart med alle meldinger som hadde vært meldt gjennom *Etterretninger for sjøfarende* siden kartet ble trykket. Dette kunne være en møysommelig og tidkrevende jobb.

Nå tegnes dette fortløpende inn i POD-kartene, som forvaltes digitalt hos Kartverkets sjødivisjon. To ganger hver måned lages PDF-filer for hele Kartverkets sjøkartportefølje – som er 230 forskjellige sjøkart! Kontrasten til tidligere tiders metoder er stor. →



NERD: Kartverkets Kjetil Wirak har ingenting i mot å bli stemplet som kartnerd.

FOTO: KARTVERKET



NYTT: POD-kart betyr kart som trykkes etter forespørsel. Formålet er å imøtekomme brukernes behov for oppdaterte kart.

FOTO: KARTVERKET



1500-TALLET: Sjøkart over kysten av Norge fra Trondheim til Bergen, fra Waghenaers atlas, 1592.

FOTO: KARTVERKET

KOBBERSTIKK, STEINTRYKK OG FOTOLITOGRAFI

De eldste sjøkartene var håndtegnet. Sjøkartene som ble utgitt i perioden 1791 til 1803 var gravert i kobber (kobberstikk) i Danmark og utgitt der. Kart fra Nordland, utgitt i perioden 1836 til 1849, ble gravert i stein av et privat firma, og disse kartene ble til å begynne med også trykket der. De påfølgende kartene, utgitt mellom 1855 og 1914 ble dels gravert i stein og dels i kobber. De eldste av disse var gravert ved Carl Schwenzens litografiske kontor og trykket av Sjøkartverket.

Fra 1914 til 1935 ble det gjort forsøk med dypetsing av kobberplatene, men dette var ikke videre vellykket slik at metoden ikke ble utbredt. Fram mot 1958 ble det mer vanlig å bruke fotolitografi på aluminiumsplater. I 1951 ble en helt ny metode med gravering i glassplater påført lakk innført. I 1954 ble metoden forbedret ved å ta i bruk en søylepantograf, en maskin som kunne overføre standardiserte bokstaver og symboler til glassplaten. I 1955 var glassplatene avløst av plastfilm og dette vedvarte helt til moderne metoder med direkte digital overføring til trykkplatene ble innført.

HYPPIGE OPPDATERINGER

Men i dag får store brukergrupper altså tilgang til kart rett fra databasene til Kartverket. Med et POD-kart får bruke-



1600-TALLET: Sjøkart over Nordsjøen fra ca. 1680, laget av den nederlandske kartografen Johannes Van Keulen.

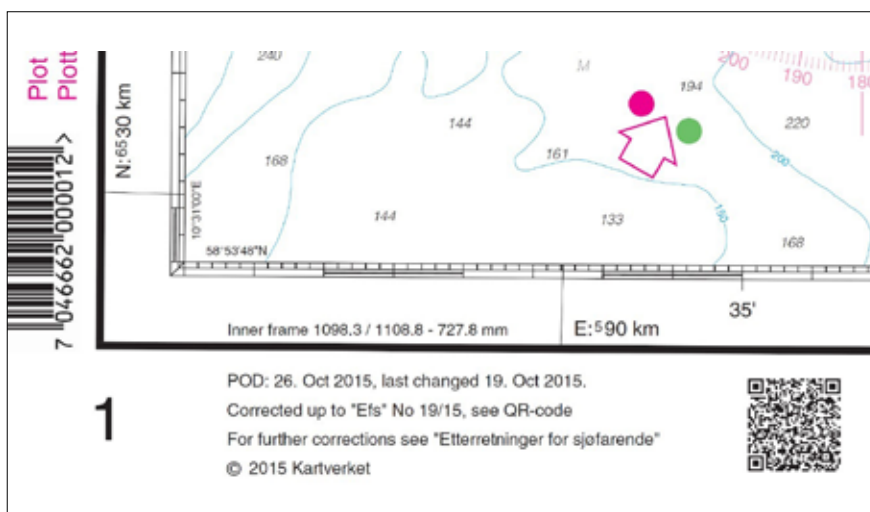
FOTO: KARTVERKET

ren et sjøkart som er oppdatert til dags dato med alle sikkerhetskritiske oppdateringer og rettelser som har vært publisert i Etterretninger for sjøfarende (Efs), forteller Wirak.

– Det er imidlertid viktig at kartet blir videre oppdatert for at det skal være gyldig. Etter kjøp må brukeren som før selv holde kartet oppdatert ved hjelp av Etterretninger for sjøfarende (Efs), hvor alle oppdateringer og rettelser til offisielle sjøkart blir publisert hver fjortende dag, sier Wirak.

Og nå, etter 17 års arbeid, er altså hele kartporteføljen på 230 sjøkart digitalisert og tilgjengelige som POD-kart. Wirak, som jobber med sjøkart, bruker kart når han løper orientering på fritiden og har et stort kart hengende på veggen i stua, ser fram til denne nye, digitale epoken for sjøkart. En ekte kartnerd omgir seg med kart, viser det seg. Og på spørsmål om hva som betyr mest av kart eller kona, svarer han, med et skjevt smil:

– Jeg setter dem ikke opp mot hverandre. ■



MODERNE: Nederst i venstre hjørne på alle sjøkartene angis når POD-filene er generert, når siste oppdatering skjedde i kartene og til hvilken Efs-utgave kartet er ajour. Efs-meldinger for sjøkartet kan finnes ved å bruke QR-koden.

FOTO: KARTVERKET

SJØKART

Tre milepæler ble nådd 1. november:
1) Alle sjøkartene forvaltes nå digitalt,
2) Alle sjøkartene er nå utgitt i WGS84 gradnett (datum) og 3) Alle sjøkartene tilbys som POD-kart. Sjøkartene kan kjøpes hos godkjente POD-forhandlere. Oversikt over disse finnes på nettsidene til Kartverket, www.kartverket.no. Kartverket har også digitalisert sine nautiske hjelpemidler, for eksempel Den norske los og Etterretninger for sjøfarende. Alt finnes gratis tilgjengelig på kartverket.no. I tillegg har Kartverket digitalisert over 500 historiske sjøkart, der de eldste er datert tilbake til 1500-tallet. Disse ligger gratis tilgjengelig på Wikipedia.



Innan 31.12.2016
må alle maskinoffiserar ha gjennomført kurset for å få fornya maskinoffisersertifikatet sitt.

70 TIMAR 12 kurs fyrste halvår 2016

HØGSPENTKURS FOR MASKINOFFISERAR

-{ STCW-78 MED SEINARE ENDRINGAR }-

*Over 200
gjennomførte
i 2015!*

20 timar av kurset er e-læring og 50 timar (1 veke) er undervisning i høgspentlab/klasserom.

**FLETT NYTT MARITIMT
HØGSPENTLABORATORIUM**

kurs.aus@hfk.no



AUSTEVOLL VIDAREGÅANDE SKULE
HORDALAND FYLKESKOMMUNE

Norge tar miljøsyndere:

Svovelkontrollene gir resultater

Sjøfartsdirektoratet har så langt fattet tre vedtak om overtredelsesgebyr grunnet bruk av ulovlig drivstoff i norsk farvann. Størrelsen på gebyrene spenner fra 100 000 til 250 000 kroner.



Kjetil B. Sørensen
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

De innstrammede reglene om svovelinnhold i drivstoff trådte i kraft 1. januar 2015. Per 1. november 2015 har Sjøfartsdirektoratet gjennomført inspeksjoner og tatt prøver av drivstoffet om bord på 164 fartøy. Sju av prøvene avdekket at drivstoffet som var i bruk om bord, hadde for høyt svovelinnhold. Sjøfartsdirektoratet har så langt fattet tre vedtak om overtredelsesgebyr grunnet bruk av ulovlig drivstoff i norsk farvann. Størrelsen på gebyrene spenner fra 100 000 til 250 000 kroner.

Felles for de tre sakene er at skipene kom nordfra og krysset grensen for lavutslippsområdet ved den 62. breddegrad uten å skifte til lovlig drivstoff i tide, med den konsekvens at utslippskravene ikke ble overholdt ved entring av lavutslippsområdet. Overtredelsenes omfang i sakene som til nå har vært avdekket, har vært av begrenset omfang, og det er forventet at nivåene på overtredelsesgebyrene vil øke hvis det avdekkes enten brudd på større fartøy eller forhold med høyere alvorsgrad.

GRENSE VED 62. BREDEGRAD

Grensen for skip som seiler innenfor lavutslippsområdet (ECA), er nå på 0,10 prosent, mot 1,00 prosent som gjaldt tidligere. Lavutslippsområdet i Nordsjøen dekker hele det norske farvannet sør for

62. breddegrad. Nord for 62. breddegrad kan man fortsatt benytte drivstoff med maksimalt 3,50 prosent svovel.

Når fartøy er ved kai, gjelder EU-reglene om 0,10 prosent uansett om fartøyet befinner seg innenfor eller utenfor lavutslippsområdet. EU-reglene pålegger også fartøy i rutegående trafikk å benytte et drivstoff med maksimalt 1,00 prosent svovel. I tillegg er Østersjøen et eget lavutslippsområde, samt et område i Nord-Amerika som dekker det meste av kystlinjen til USA og Canada.

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

Skipssikkerhetsloven gir Sjøfartsdirektoratet hjemmel til å ilegge rederier som bryter regelverket om svovelinnholdet i drivstoff, et overtredelsesgebyr for forholdet. Dette gjelder både norskflaggede fartøy og andre fartøy som blir tatt for dette i norsk farvann.

UTMÅLING AV GEBYR

Ved vurderingen av om et overtredelsesgebyr skal gis, og ved utmålingen av et eventuelt gebyr, er det flere momenter som skal vektlegges. For det første skal overtredelsens alvorsgrad vurderes. Det innebærer blant annet at man må se på hvilket svovelinnhold det var i drivstoffet



MILJØFOKUS: Målet med de skjerpede svovelkravene er å begrense forurensende utslipp, også i norske fjordområder. ILLUSTRASJONSFOTO: NTB SCANPIX



som ble brukt, hvor lenge ulovlige drivstoff ble brukt, og hvordan overtredelsen ble avdekket.

I den sammenheng vil det også vurderes om rederiet har oppnådd en fordel ved å bruke drivstoffet med høyere svovelinnhold, og hvor stor denne fordelene eventuelt har vært. Med tanke på at det er en prisforskjell på drivstoffet, vil det som oftest konkluderes med at rederiet har oppnådd en fordel ved overtredelsen, selv om man ikke hadde dette som hensikt. Dersom det ikke finnes en prosedyre for bytte av drivstoff om bord, eller hvis prosedyren var mangelfull, vil dette være et skjerpene moment ved utmålingen av gebyrets størrelse. Det samme gjelder om prosedyren er om bord, men ikke er tilstrekkelig implementert.

I tillegg vil graden av utvist skyld fra rederiet eller rederiets representanter spille inn på vurderingene. Hvis det foreligger en alvorlig overtredelse der rederiet forsettlig har brutt reglene, vil dette kunne bety at saken anmeldes til politiet. Strafferammen for straffbare utslippsovertredelser er bøter eller fengsel inntil to år.

Ved utmålingen av overtredelsesgebyret skal det tas hensyn til rederiets økonomiske evne, slik at det ilagte overtredelsesgebyr blir følbart for rederiet samtidig som det ikke er urimelig tyngende eller uforholdsmessig i forhold til den overtredelse rederiet har begått.

VIKTIG MILJØTILTAK

Bakgrunnen for de nye reglene om svovel var et ønske om å få ned utslippene av svoveloksid i noen av de mest trafikkerte områdene i Europa. Det er antatt at reduksjonen fra 1,00 prosent til 0,10 prosent vil stanse veksten en har sett tilknyttet utslipp i disse områdene, hvor utslippene av svoveloksid fra internasjonal skipsfart har fordoblet seg fra 1990 til 2010. Det er rapportert om en nedgang på hele 66 prosent når det gjelder utslipp av svoveloksid etter at reglene om maksutslipp ved kai innenfor EU trådte i kraft i 2010.

Når de globale reglene trolig trer i kraft i 2020, med maksimalt 0,50 prosent svovel i drivstoff utenfor lavutslippsområder, vil dette føre til en økt miljømessig og helsemessig gevinst gjennom en dramatisk nedgang i utslippene. Beregninger gjort av DNV GL viser at man da vil kunne oppnå en stor reduksjon i forurensing fra skip, faktisk opp mot en halvering av utslippene i forhold til 1990-nivå.

Det foregår en diskusjon i IMO vedrørende en mulig utsettelse av de globale kravene til 2025, noe som endelig avgjøres høsten 2016. EU har uansett bestemt at reglene trår i kraft fra 2020. Dette kravet vil da bli gjeldende nord for den 62. breddegrad i Norge. Norge deltar aktivt internasjonalt for å utarbeide felles retningslinjer om prøvetakning og inspeksjoner tilknyttet svovelreglene, samt å harmonisere sanksjoneringen av påviste overtredelser av regelverket. ■

Norway is catching environmental offenders:

Sulphur controls are paying off

The Norwegian Maritime Authority has so far made three individual decisions to issue violation fines for the use of illegal fuel in Norwegian waters. The size of the fines span from 100,000 to 250,000 NOK.



Kjetil B. Sørensen
Adviser
Norwegian
Maritime Authority

The stricter rules related to sulphur limits for fuels entered into force on 1 January 2015. As per 1 November 2015, the Norwegian Maritime Authority (NMA) has inspected and sampled the fuel on board 164 vessels. Seven of the samples revealed that the fuel in use on board had a sulphur content that was too high. The NMA has so far made three individual decisions to issue violation fines for the use of illegal fuel in Norwegian waters. The size of the fines span from 100,000 to 250,000 NOK.

In all three cases the ships came from the north and crossed the boarder of the emission control area (ECA) at the 62nd parallel of latitude without switching to accepted fuel on time, resulting in the emission requirements not being met when entering the ECA. In the cases revealed so far, the scope of the violations has been limited, and it is expected that the size of the violation fines will increase in the event of non-compliance on larger vessels or in cases with more severity.

BOARDER AT THE 62ND PARALLEL

The sulphur limit of fuel for ships sailing within the sulphur emission control area (ECA) is now 0.10 per cent. The previous limit was 1.00 per cent. The SECA in the North Sea covers the entire Norwegian waters south of the 62nd parallel. North of the 62nd parallel, fuel with a sulphur content of not more than 3.50 per cent may still be used.

When vessels are at berth, the EU requirement of 0.10 per cent applies regardless of whether the vessel is inside or outside the ECA. The EU regulations also require vessels engaged on a regular service to use fuel with a sulphur content of not more than 1.00 per cent. The Baltic Sea has also been designated as an ECA, along with an area in North America covering most of the coastline of the USA and Canada.

The new requirements for sulphur content of fuel has lead to increased costs for the companies. There is a significant price difference between high sulphur fuel oil (HSFO) and low sulphur fuel oil (LSFO), which means that an effective enforcement of the rules is important to ensure equal conditions of competition for the industry.

The Ship Safety and Security Act gives the NMA the legal basis to issue violation fines to companies that do not comply with the requirements for sulphur content of fuel. This applies both to vessels flying the Norwegian flag and other vessels found to be in non-compliance in Norwegian waters.

ASSESSMENT OF FINE

When assessing whether a violation fine should be issued, and the size of the fine, there are several aspects that should be considered. First of all,

the severity of the violation must be considered. This includes, among other things, looking at the actual sulphur content of the fuel used, how long the illegal fuel was used, and how the violation was discovered.

In this connection it will also be considered whether the company has obtained an advantage from using fuel with a higher sulphur content, and how large this advantage has been. Considering that there is a price difference on the fuel, the conclusion will most often be that the company has obtained an advantage from the offence, even if this was not intentional. If a fuel change-over procedure is not found on board the vessel, or if the procedure was not satisfactory, this will be an aggravating aspect when assessing the size of the fine. The same applies if the procedure is on board, but has not been adequately implemented.

The degree of guilt demonstrated from the company or company representatives will also affect the assessments. In the event of a serious violation where the company has wilfully violated the rules, this could result in the offence being reported to the Police. The sentencing framework for punishable emission offences is fines or imprisonment for a term not exceeding two years.

When assessing the size of the violation fine, the company's financial capacity should also be considered, so that the issued violation fine is noticeable, at the same time as not being unreasonable or disproportional with regard to the offence committed by the company.

IMPORTANT ENVIRONMENTAL MEASURE

The background for the new provisions on sulphur was a desire to reduce the sulphur oxide emissions in some of the most congested areas in Europe. It is assumed that the reduction from 1.00 per cent to 0.10 per cent will stop the observed growth related to emissions in these areas, where the emissions of sulphur oxides from international shipping has doubled from 1990 to 2010. Following the entry into force in 2010 of the rules for maximum emission at berth within the EU, an emission reduction of a whopping 66 per cent has been reported.

When the global requirements enter into force, probably in 2020, which stipulate a sulphur limit of 0.50 per cent for fuel used outside the ECAs, this will result in an increased environmental and health-related gain through a dramatic decrease in emissions. Calculations done by DNV GL show that this would also result in a large reduction in shipborne pollution, of up to as much as 50 per cent when compared to 1990.

The IMO is currently discussing whether to postpone the entry into force of the global requirements to 2025, and a final decision on this will be made during the fall of 2016. The EU has nevertheless decided that the requirements will enter into force in 2020. This requirement will thus also be applicable north of the 62nd parallel in Norway. Norway is participating actively in the international work towards developing common guidelines for sampling and inspections related to the sulphur limits, as well as harmonising the sanctioning of revealed violations of the regulations.

HØYSPENNINGSKURS FOR MASKINISTER

Oppgraderingskurs for maskinister i henhold til krav fra Sjøfartsdirektoratet. Kurset baserer seg på emnene i STCW-konvensjonen.

Kurs i Tønsberg og Trondheim

Se trainor.no for kursdatoer og meld deg på.

« Vår veiledning og kompetanse trykker liv og verdier. Our guidance and expertise safeguard lives and assets »

trainor.no



TRAINOR 

Distinguished Public Service Award:

United States Coast Guard hedrer norsk innsats

Sjøfartsdirektoratets Turid Stemre ble hedret for sitt internasjonale arbeid under en middag i forbindelse med toppmøtet i International Maritime Organization (IMO) i November.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Stemre har lang fartstid som norsk delegasjonsleder til FNs sjøfartsorganisasjon IMO, og nyter bred anerkjennelse for sitt arbeid. Hun har blant annet ledet arbeidsgruppene som jobbet frem Polarkoden og IGF-koden (Code of Safety for Ships using Gases or other Low flashpoint Fuels), og er valgt som viseformann i IMOS underkomite for skipsdesign og konstruksjon for 2016.

- BRINGER MENNESKER SAMMEN

Under middagen 24. november ble en intetanende Stemre kalt opp på podiet under en middag arrangert av den amerikanske delegasjonen i forbindelse med det maritime toppmøtet som pågår i London. Der ventet utdeling av æresutmerkelsen Distinguished Public Service Award.

– Samarbeid, meglings, forhandling og til syvende og sist suksess kommer ikke av seg selv. Det krever fremragende mennesker. Det krever internasjonale ledere som Turid for å bringe ulike mennesker og meninger sammen og komme til enighet,

FAKTA

- Den internasjonale skipsfartorganisasjonen (IMO) er FNs sjøsikkerhetsorganisasjon.
- Opprettet i 1948 for å ivareta sikkerhet til sjøs og å hindre forurensning av det marine miljø.
- IMO har totalt 171 medlemsstater, og har en rekke spesialiserte komitéer som utvikler internasjonal lovgivning og reguleringer.



UTDELINGEN: En glad Turid Stemre sammen med admiral Paul Zukunft, leder for den amerikanske kystvakten. FOTO: US COAST GUARD.

sa US Coast Guard Commandant, Adm. Paul Zukunft, som stod for utdelingen.

– Arbeidet som hun har lagt ned i blant annet Polarkoden, er et varig og synlig bidrag til en bedre maritim verden. Takk, Turid, for ditt vennskap, ditt lederskap og det forbildet du er for alle, avsluttet Zukunft.

STOLT SJØFARTSDIREKTØR

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen sier han er stolt over kollega Stemre, som nyter stor anerkjennelse internasjonalt.

– Gratulerer Turid, dette er svært ærverdig og vel fortjent. Jeg er også stolt på vegne av Sjøfartsdirektoratet, det er stas at en av våre får en slik utmerking, sier Akselsen. Også underdirektør Bjørn E. Pedersen, som leder avdeling for regelverk og internasjonalt arbeid i direktoratet nyter anledningen til å rose Stemre.

– Gjennom systematisk arbeid og med en meget god diplomatisk evne, har hun maktet å samordne alle ulike innspill til det som er blitt to svært viktige koder. Utmerkelsen er helt fortjent og samtidig en fjør i hatten også for Sjøfartsdirektoratet, sier Pedersen.

LANG ERFARING

Stemre begynte i Sjøfartsdirektoratet allerede i 1977. Mellom 1981 og i 1998 var hun innom både Skipsconsult og Ankerløkken, før hun igjen returnerte til Sjøfartsdirektoratet, som på den tiden lå i Oslo. Der var hun mellom annet leder for passasjerskipsavdelingen.

Da direktoratet flyttet til Haugesund i 2006, ble IMO og internasjonalt arbeid hovedoppgaven for kvinnen som er bosatt i Asker. Arbeidstiden blir delvis brukt i Haugesund, delvis på hjemmekontor, og delvis i London der IMO holder til. ■

International Maritime Organization (IMO):

Nye opplæringskrav for personell

IMO har vedtatt nye opplæringskrav for personell som skal tjenestegjøre på skip som er bygget i henhold til IGF-koden. Disse trer i kraft 1. januar 2017.



Haakon Storhaug
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

IGF-koden står for Code of Safety for Ships using Gases or other Low flashpoint Fuels, og omfatter altså gassdrevne skip. Det kan derfor være på sin plass å gi litt veiledning om hva dette vil bety for sjøfolk som seiler på norske gassdrevne skip. I Norge er det etter hvert mange sjøfolk som har fått spesialisert opplæring for å kunne tjenestegjøre på LNG-drevne skip, og mange har også etter hvert fått mye fartstid.

GJELDER KUN NYBYGG

Det er viktig å påpeke at de nye opplæringskravene ikke gjelder for tjeneste på gassdrevne skip som er bygget før IGF-koden trer i kraft. Ikrafttredelse for regelverket som gjennomfører IGF-koden er 1.1.2017, men den gjelder kun nybygg med kontraktsdato på eller etter 1.1.2017, eller dersom det ikke er noen kontrakt, kjølstrekking på eller etter 1.7.2017, eller leveranse på eller etter 1.1.2021. Imidlertid



INITIATIV: Utviklingen av regler for skip med LNG som drivstoff ble satt på IMO's agenda etter forslag fra Norge.

ILLUSTRASJONSFOTO: STEINAR HAUGBERG, SJØFARTSDIREKTORATET



VEDTATT: International Maritime Organization vedtok IGF-koden og opplæringskravene i sommer.

ILLUSTRASJONSFOTO: STEINAR HAUGBERG, SJØFARTSDIREKTORATET

tid vil kravene også gjelde dersom skip blir bygget om etter 1.1.2017.

De sjøfolkene som skal fortsette å seile på de skipene de gjør i dag, vil derfor ikke trenge å tilfredsstille de nye STCW-kravene; de skal forholde seg til gjeldende krav til opplæring som følger av norsk regelverk og rederienes krav.

De som i fremtiden skal, eller ønsker å tjenestegjøre på skip bygget etter IGF-koden må imidlertid tilfredsstille de nye kravene; det holder ikke å vise til de gjeldende norske kravene fordi disse ikke er godkjent i henhold til STCW-konvensjonen. Hele opplæringen må tilfredsstille den nye regel V/3 i STCW-konvensjonen.

OVERGANGSREGLENE

I hovedtrekk sier IMO's overgangsregler at tankerman-sertifikat for gasstankskip i henhold til STCW V/1-2 vil være et godt grunnlag på både basic- og advanced-nivå, med tre måneders fartstid i de siste fem årene fra gasstankskip som har fraktet

drivstoff som er omfattet av IGF-koden som tilleggskrav for advanced-nivå.

Sjøfartsdirektoratet er godt i gang med arbeidet med emneplaner, godkjenning av læresteder og kurs, slik at alt vil være klart i god tid i forbindelse med ikrafttredelsen av IMO-regelverket. Fullstendig informasjon vil etter hvert bli lagt ut på Sjøfartsdirektoratets nettsider. ■

FAKTA

- IGF-koden står for Code of Safety for Ships using Gases or other Low flashpoint Fuels
- IMO-resolusjonene MSC.396(95) inneholder den nye STCW regel V/3 og MSC.397(95) inneholder tabellene med opplæringskravene.
- IMO's overgangsregler er beskrevet i et IMO-sirkulære, STCW.7/Circ.23 med tillegg (Add.1). Sirkulæret vil bli oversatt til norsk og være tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets nettside.

Fokusområde 2016:

Fører utvidet tilsyn med hviletid og bemanning

Begrunnelsen for Sjøfartsdirektoratets valg av nytt fokusområde er enkel: Å ha nok, rett og uthvilt mannskap er viktig for sikker drift av et fartøy.



Hilde Stange
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Stor arbeidsbyrde, negativt stress, utilstrekkelig hvile og dårlig søvnkvalitet er faktorer som virker negativt inn på mannskapet. Trøtthet går ut over skipsarbeiderens evne til å utføre arbeidsoppgavene sine trygt og effektivt.

Med nedsatt konsentrasjonsevne, logikk og årvåkenhet kan det være fristende å ta snarveier for å få arbeidet rakst unngjort. Resultatet blir økt risiko for ulykker.

BALANSE MELLOM ARBEID OG HVILE

I tillegg til mengde hviletid er det selsagt også viktig at kvaliteten på hvilen er god. Her spiller forhold som lugarfasiliteter, trening, kosthold og arbeidsmiljø om bord inn. Forskning viser en klar sammenheng mellom antall timer vi arbeider, og risiko for å utvikle utmattelsestilstanden fatigue. Vaktordninger som legger opp til at en jobber utover tolv timer i døgnet, er således en risikofaktor.

Mulighet for sammenhengende søvn er avgjørende for kvaliteten på hvilen, og forskere anbefaler vaktordninger som legger til rette for minimum 6–7 timers sammenhengende søvn i løpet av et døgn.

Partene i arbeidslivet har stor frihet til å avtale arbeidstid og ordninger som de finner hensiktsmessige. Samtidig har forskrift om arbeids- og hviletid klare minstekrav for hviletid. Norges bestem-

melser om hviletid er i henhold til internasjonale standarder, og Sjøfartsdirektoratet fører på løpende basis tilsyn med at hviletidsregelverket overholdes. I 2016 vil dette tilsynet utvides i antall og innhold.

På laste- og passasjerskip er det krav til at hviletid skal dokumenteres gjennom føring av hviletidskjema. Tilsvarende krav er ikke innført for fiskefartøy. Kravene til hvor mye hvile den enkelte skal ha, er imidlertid de samme.

NOK FOLK TIL Å GJØRE JOBBEN

Regelverket om vaktordning og bemanning danner rammebetingelsene som skal sikre at sjøfolk får tilstrekkelig hvile. Valg av type vaktordning bestemmes av rederiet i overensstemmelse med internasjonalt og nasjonalt regelverk.

Når et rederi bestemmer bemanning og vaktordning, er det viktig at de har fokus på menneskelige faktorer og begrensninger som kan påvirke sikkerheten, og at arbeidet blir organisert slik at arbeidstakerne får tilstrekkelig hvile og søvn. utfordringer som er knyttet til fatigue, må derfor inkluderes i de risikovurderingene som ligger til grunn for valg av bemanningsnivå og vaktordning om bord.

REDERIETS ANSVAR

Sikkerhetsbemanning er den minste tillatte bemanning et fartøy kan ha ved operasjon. Direktoratets fastsettelse må imidlertid ikke forstås som et vedtak på hva som



SJEKKLISTE: Inspektørene vil bli utstyrte med en egen sjekkliste for hviletid og bemanning i 2016.

ILLUSTRASJONSFOTO: STEINAR HAUGBERG



i alle situasjoner er korrekt bemanning.

Faktisk arbeidsbyrde om bord kan variere mye avhengig av type fartøy, markedssegment, rute, trafikkbelastning eller sesongvariasjoner. Det er rederiet som er fullt og helt ansvarlig for at fartøyet til enhver tid har en bemanning som er tilstrekkelig til å dekke alle driftsfunksjoner om bord, samtidig som en sørger for sikker operasjon av fartøyet. Det er også et viktig moment at rederiet skal legge til rette for størst mulig trivsel om bord, både i arbeids- og fritiden.

I søknaden om sikkerhetsbemanning plikter rederiet å legge ved en uttalelse fra skipsledelsen, tillitsmannsapparatet og skipets arbeidsmiljøutvalg. Dette gir mannskapet en mulighet til å påvirke omsøkt sikkerhetsbemanning. Rederiet skal også ha gjennomført en god prosess for risikovurdering av bemanningsbehovet, og en slik risikovurdering skal vedlegges søknaden.

For mindre lastefartøy, fartøy som fører 12 passasjerer eller færre, og fiskefartøy generelt, fastsettes normalt ikke sikkerhetsbemanning. Rederiet er like fullt ansvarlig for at fartøyet til enhver tid er tilstrekkelig bemannet.

SJEKKLISTER FOR UANMELDT TILSYN

Sjøfartsdirektoratet vil utarbeide egne sjekklister som har fokus på hviletid og forhold rundt bemanning. Disse vil bli brukt i forbindelse med uanmeldt tilsyn. Sjekklister publiseres i sin helhet på direktoratets nettsider i januar 2016.

Når våre inspektører skal kontrollere om kravene til hviletid følges, er kontroll med dokumentasjon på hviletidsregistrering et naturlig sted å starte. Imidlertid vet vi at det er en del aktører i næringen som bevisst jukser med denne registreringen. Inspektørene kan derfor ikke alltid stole på at registreringen stemmer overens med de faktiske forhold.

I tilfeller der inspektørene har mistanke om denne typen feilføring, vil de vurdere en utvidet kontroll med om hviletiden overholdes. En utvidet kontroll kan for eksempel omfatte sjekk av arbeidslister, AIS-data, maskindagbok og dekkdagbok. På den måten vil en kunne avdekke om den registrerte hviletiden er i samsvar med de faktiske forhold.

BRUDD PÅ INNVILGET SKIFTORDNING

En del fartøy har fått innvilget skiftordninger som innebærer at fartøyet kun er i drift deler av døgnet og at fartøyet legges i ro den øvrige tiden. Disse fartøyene er med andre ord ikke bemannet for døgnkontinuerlig drift.

Sjøfartsdirektoratet mottar jevnlig tips om at en del av disse fartøyene ikke opererer innenfor de forutsetningene som ble lagt ved sertifisering av fartøyet. Dette er noe direktoratet ser alvorlig på. Fartøy som er omfattet av slike skiftordninger, er derfor blant de gruppene av fartøy som Sjøfartsdirektoratet vil prioritere for tilsyn i 2016.

1. januar 2015 fikk ISM-koden lagt til nye elementer. Under punkt 6 ble det tatt inn et nytt punkt 6.2.2 der det stilles krav om at skipet er tilstrekkelig bemannet for å ivareta alle aspekter rundt sikker drift. Elementet ble også lagt til i Sjøfartsdirektoratets sjekklister for ISM-revisjon i 2015 og vil bli benyttet i sjekklister for 2016.

Ved revisjon vil det bli gjennomført kontroll av prosedyrebeskrivelser i sikkerhetsstyrings-systemet, stikkprøver av mannskapslister, hviletidsregistrering og dagbøker. Både observasjon av arbeidsoperasjoner og intervju med mannskapet om bord inngår vanligvis som en del av vurderingen.

RETT TIL Å MELDE FRA

Den som har sitt arbeid om bord, har rett til å melde inn forhold ved bemanning og hviletid som går på bekostning av sikkerheten. Når Sjøfartsdirektoratet mottar en slik bekymringsmelding, utfører vi vanligvis en uanmeldt inspeksjon.

Det vil si at vi kontrollerer dokumentasjon som er nødvendig for å underbygge om bemannings- og hviletidsregelverket er overholdt, eller om det har forekommet brudd. Identiteten til melder avsløres ikke overfor skipsfører og rederiet.

International Maritime Organization (IMO) har utarbeidet en veiledning for fatigue som nå er under revidering. Australia leder dette arbeidet, mens Norge og andre flaggstater har hatt anledning til å komme med innspill underveis. Dette er en veiledning som er rettet mot hele næringen, og som gir nyttig informasjon om farene knyttet til fatigue. ■

Focus area in 2016:

Expanded supervision of hours of rest and manning

The reason behind the Norwegian Maritime Authority's choice of new focus area is simple: Having enough, appropriate and rested crew is important for the safe operation of a vessel.



Hilde Stange
Senior adviser
Norwegian
Maritime Authority

A heavy workload, negative stress and insufficient rest or poor quality of sleep are factors that negatively affect the crew's ability to concentrate, think logically and react quickly in an unexpected situation.

This could in turn lead to unwanted incidents due to misjudging of distance, time and speed, as well as diminished capacity to carry out complex tasks. Moreover, if shortcuts are taken at the sacrifice of safety in order to get the job done fast, this could quickly lead to accidents!

BALANCE BETWEEN WORK AND REST

In addition to the quantity of hours of rest, the quality of the rest is of course also important. Factors such as on-board facilities, exercise, diet and working environment are also of significance. Research shows a clear correlation between the number of hours we work and the risk of fatigue. Thus, watch systems where the work period exceeds 12 hours in a 24-hour period is a risk factor.

The possibility to get uninterrupted sleep is vital for the quality of the rest, and researchers recommend watch systems which set up for a minimum of 6-7 hours of uninterrupted sleep over a period of 24 hours.

The shipowners' and seafarers' organisations are, to a great extent, free to agree on suitable working hours and systems. At the same time, the Regulations on hours of work and rest contain clear minimum requirements for rest periods. Norway's provisions on hours of rest are in accordance with international standards, and the Norwegian Maritime Authority (NMA) carries out supervision on a regular basis to ensure that the regulations on hours of rest are satisfied. In

2016, this supervision will be expanded in number and contents.

On cargo and passenger ships, rest periods must be documented by the keeping of records. Similar requirements have not been introduced for fishing vessels. However, the requirements for the duration of rest periods are the same.

ENOUGH CREW

The regulations on watch systems and manning form the framework that is meant to ensure that seafarers get adequate rest. The type of watch system is decided by the company in accordance with international and national regulations.

When deciding on manning and watch system, it is important that the company focuses on the human elements and limitations that may affect safety, and that the work is organised in a manner that ensures that the employees get enough rest and sleep. Challenges related to fatigue must therefore be included in the risk assessments that form the basis for the choice of manning level and watch system on board.

THE COMPANY'S RESPONSIBILITIES

Minimum safe manning is the minimum permitted manning that a vessel can have during operation. However, the safe manning stipulated by the NMA must not be understood as a decision on what is considered correct manning in all situations.

The actual workload on board may vary greatly depending on the type of vessel, market segment, route, density of vessel traffic or seasonal variations. The company is completely and fully responsible for ensuring that the vessel at all times is sufficiently manned to cover all operational functions on board, as well as ensuring the safe operation of the

vessel. It is also vital that the company facilitates the highest possible degree of wellbeing on board, both in work and leisure.

The company is obliged to include in the application for minimum safe manning the opinions of the heads of department on board, of the organisation of representatives and of the working environment committee on board. This gives the crew an opportunity to influence the safe manning applied for. The company is also obliged to implement a good process for risk assessment of the needed manning, and such risk assessment shall be attached to the application.

Minimum safe manning is normally not stipulated for smaller cargo ships, vessels carrying 12 passengers or less and fishing vessels in general. The company is nevertheless responsible for keeping the vessel sufficiently manned at all times.

NEW CHECK LISTS

The NMA will prepare check lists for rest periods and manning issues. These check lists will be used in connection with unscheduled supervision. The check lists will be published in their entirety on the NMA's web pages in January 2016.

When our surveyors check whether the rest period requirements are complied with, a natural place to start is by checking the rest period records. However, we know that some industry actors deliberately cheat when registering rest periods. The surveyors can therefore not always trust that the entries corresponds with the facts.

In cases where the surveyors suspect this kind of incorrect entries, they will consider an expanded inspection to check whether the rest requirements are met. An expanded inspection may include inspection of worklists, AIS data, engine-room log book and deck log book. This

will reveal whether registered hours of rest correspond with actual facts.

NON-COMPLIANCE

Some vessels have been granted shift systems which involve the vessel being in operation only parts of the day and stationary the remaining time. These vessels are in other words not manned for round-the-clock operation.

The NMA regularly receives tips that some of these vessels do not operate in accordance with the conditions that were stipulated upon certification of the vessel. The NMA regards these circumstances as serious. Vessels using such shift systems will therefore be among the groups of vessels that the NMA will prioritise for supervision in 2016.

On 1 January 2015, new elements were added to the ISM Code. A new subparagraph 6.2.2 was added to paragraph 6, stating that each ship must be appropriately manned in

order to encompass all aspects of maintaining safe operation on board. This element was also added to the NMA's check lists for ISM audits in 2015, and will continue to be used in the check lists for 2016.

Audits will include control of procedure descriptions in the ISM system and random sampling of crew lists, rest period records and log books. Both observation of work operations and interviews with the on-board crew is normally a part of the assessment.

RIGHT TO REPORT

Any person working on board has the right to report matters regarding manning and hours of rest that jeopardise safety. When the NMA receives such notes of concern, we normally carry out an unscheduled inspection.

That means that we check necessary documentation to find out whether or not the regulations on manning and hours of rest are

complied with. The identity of the person who has reported the concern will not be revealed to the master or company.

The IMO is currently updating their guidance on preventing fatigue. The guidance is directed at the companies and gives advice on measures to take to avoid fatigue among crew members. ■

UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

God Jul
og
Godt Nyttår



Markom

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

Post- og besøksadresse: Markom Uniformer AS, Akershusstranda 23, N-0150 Oslo
Tlf: 915 13 079 • post@markom.no • Org. 992 755 482

Se detaljer og komplett utvalg på www.markom.no

JEG VAR DØD!

Rask igangsetting av livreddende førstehjelp og umiddelbar bruk av hjertestarter reddet livet mitt!

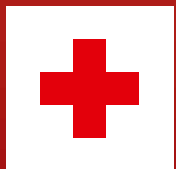
Ingen bedrift er for stor eller for liten til å anskaffe seg hjertestarter. Så mange som 3000 - 5000 personer faller om med uventet hjertestans utenfor sykehus i Norge hvert år. Per i dag er det så mange som 9 av 10 som dør. Liv kan reddes og flere vil overleve hjertestans om det utplasseres flere hjertestartere i samfunnet. Vi oppfordrer alle bedrifter til å trygge sin arbeidsplass og nærmiljø ved å gå til anskaffelse av hjertestarter.

Norges beste tilbud på hjertestarter!

HeartSine Samaritan®
PAD 350 Red Cross edition™:

- En driftssikker livredder som passer for alle typer bedrifter
- Markedets mest robuste. Tåler meget godt fukt og støv (IP 56)
- En av markedslederne i Norge
- Intuitiv og vedlikeholdsfri
- Benytter den fremste teknologi innen defibrillering
- Er fullt ut CE og FDA godkjent for internasjonalt bruk
- Svært brukervennlig med norsk tale
- Markedets beste garanti på hele 10 år
- Leveres med bæreseske

KAMPANJEPRIS!
Ord. pris kr 14.990,- eks mva
NÅ 9.990,-
KUN 100 STK



Røde Kors Førstehjelp

Fokusområde 2015:

Bør bruke sjekklisterne til egenkontroll

Rederiene er ikke alltid flinke til å bruke Sjøfartsdirektoratets sjekklister til egenkontroll. I 2015 er det registrert en stor økning i tallet på pålegg etter uanmeldte tilsyn.



Vegar Berntsen
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Hvert år fastsetter Sjøfartsdirektoratet et fokusområde. Risikovurderingen og årsaksanalyser brukes aktivt for å prioritere mellom ulike fokusområder. Fokusområde 2015 er sikker arbeidsplass om bord.

I forbindelse med dette er det blitt utarbeidet egne sjekklister som brukes i forbindelse med vår tilsynsaktivitet. I disse sjekklisterne har sikkerhetstiltak ved arbeidsoperasjoner om bord fått spesielt stor oppmerksomhet. Særlig viktig har det vært å kontrollere at rederier har rutiner for å gjennomføre risikovurderinger etter regelverket, og at identifiserte tiltak blir fullt opp.

IKKE FORBEREDETE PÅ TILSYN

Sjekklisterne ble publisert på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider i forkant av kampanjestart. Rederiene kan dermed forberede seg på tilsyn ved å bruke kampanjesjekklisterne til egenkontroll. Til tross for denne muligheten har vi i inneværende år sett en stor økning i andelen uanmeldte tilsyn som medfører pålegg.

Fra 1. januar til 1. november 2015 har det blitt gitt 165 pålegg i forbindelse med uanmeldte tilsyn som omhandler risikofaktorer for fall og støt/klemskader. Fareområder, personlig sikkerhetsopplæring, varsel-skilt, adgang til farlige soner, og registreringsskjema for hviletid er noen av områdene hvor det har blitt gitt flest pålegg.

VIKTIG FOR Å FORHINDRE ULYKKER

Vi mener disse tallene illustrerer viktigheten av å gjennomføre risikobasert tilsyn,



og håper at dette arbeidet kan være med på å forhindre fremtidige ulykker.

I 2013 gjennomførte Sjøfartsdirektoratet en risikovurdering som tok utgangspunkt i 25 definerte fare – og – ulykkeshendelser. Denne vurderingene er senere

blitt oppdatert årlig. Fem hendelsestyper, henholdsvis grunnstøting, brann, kantring, fallulykker, og støt/klemskader vurderes som høyrisiko. Disse står samlet sett for 70 prosent av forlisene og 77 prosent av tapte liv i perioden 2005 – 2014. ■

Tabell: Antall pålegg knyttet til risikofaktorer for fall og støt/klemskader i forbindelse med uanmeldte tilsyn, 2015

Påleggtype	Per 09.11.2015
Fareområder	32
Personlig sikkerhetsopplæring	25
Varselskilt	21
Adgang til farlige soner	20
Registreringsskjema for hviletid	15
Personlig utstyr	9
Beskyttelse av maskineri/deler	8
Sikring av maskineri	8
Sikre atkomstmidler	6
Linekastende apparat	4
Mann-overbord-båter	4
Utsettingsarrangementer for mann-overbord-båter	4
Verneombud/Arbeidsmiljøutvalg	4
Sikre atkomstmidler land - skip	2
Innskipningsarrangement for mann-overbord-båter	1
Sertifikat for mannskap på redningsfarkoster og mann-overbord-båter	1
Skjema for arbeidsordningen	1
Sum	165

Får milliontilskot av staten:

Fryktar sertifikatkø i slutten av 2016

Regjeringa har i sitt forslag til statsbudsjett for 2016 sett av ti millionar kroner til arbeidet med personellsertifikat. Pengane vil gå til å auka talet på sakshandsamarar i takt med den forventa auken i søknadar.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Då den internasjonale STCW-konvensjonen blei endra i 2010, kom det nye kompetansekrav til sjøfolka. Som følge av dette må alle personsertifikata vera oppdaterte innan 1. januar 2017, og Yngve Folven Bergesen,

som er leiar av avdeling for utdanning, sertifisering og bemanning i direktoratet, fryktar at det vil oppstå kø mot slutten av 2016.

– Me oppmodar alle om å vera tidleg ute. Opphoping av søknadar kan bli eit stort problem for alle partar, seier Folven Bergesen, som er glad for at regjeringa har teke omsyn til dette i sitt budsjettforslag.

– Desse midlane som er øymerka sertifikatsøknader vil i all hovudsak gå til å auka bemanninga her hos oss, seier underdirektøren, som ikkje legg skjul på at pengane vil komma vel med.

FORVENTAR SØKNADSRUSH

Etter Sjøfartsdirektoratet sine utrekningar vil det etter normal rytme komma inn 3000- 4000 søknadar per kvartal, men på grunn av endringane i kompetansekrava tilseier utrekningane at det kan komma inn mellom 20.000 - 30.000 søknadar i siste kvartal av 2016.

– Per i dag er det ingenting som tilseier at ikkje desse utrekningane vil stemma. Me ser at nokre reiarlag har vore flinke til å følgja oppmodinga om å vera tidleg ute, men mange let venta på seg, seier Bergesen.



NYTT FORMAT: Dei nye sertifikata kjem i bankkortformat. Yngve Folven Bergesen oppmodar reiarlaga til å vera ute i god tid.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

Før du får fornya sertifikatet for maskinoffiser eller dekksoffiser er det visse krav i STCW-78-konvensjonen som må vera oppfylt. Ein må mellom anna dokumentera at en har kompetanse i leining av ressursar på brua og leining av ressursar i maskinrommet, vanlegvis omtalt som BRM- og ERM (Bridge Resource Management og Engine Room Resource Management).

Dette kan gjerast gjennom eit kurs, eller kan alternativt dokumenterast gjennom ein utsjekk av ein assessor (sensor), dersom sjømannen har relevant erfaring frå teneste. I tillegg blir det kravd oppdateringskurs i tryggleiksopplæring kvart femte år. Dei nye, såkalla kompetansesertifikata blir utstedt i bankkortformat, og erstattar dei tidlegare blå sertifikata i A5-format. ■

KRAV:

STCW-78-dekksoffiser

For å ha gyldig dekksoffisersertifikat etter 01.01.2017 kreves følgende kurs/oppdateringer i henhold til STCW-78-konvensjonen:

- Godkjent BRM-kurs som henviser til STCW-78-konvensjonen, med endringer (Manila 2010), eller BRM-erfaring dokumentert ved en bedømmelse fra assessor (assessor må ha kvalifikasjonsbevis utstedt av Sjøfartsdirektoratet), eller hurtigbåtkurs gjennomført etter 1. januar 2005.
- Tidligere gjennomførte BRM-kurs er ikke godkjente ved søknad om sertifikat, da det ikke har vært utarbeidet IMO-modellkurs for disse. IMO-modellkurs for MCRM (Marine Crew Risk Management), vil heller ikke være gyldige.
- Godkjent ECDIS-kurs som henviser til STCW-78-konvensjonen, med endringer (Manila 2010) eller tidligere gjennomført generelt ECDIS-kurs fra godkjent skole/kurscenter pluss fartstid som bekrefter at du har operert ECDIS om bord etter gjennomført kurs. Hvis du ikke

ønsker å gjennomføre ECDIS-kurset, må du opplyse om dette i søknaden, og du vil få ECDIS-begrensning i kompetanse-sertifikatet ditt.

- Minimum ROC-sertifikat
- Oppdatering av sikkerhetsopplæring som henviser til STCW-78-konvensjonen, med endringer (Manila 2010)
- Oppdatering av medisinsk behandling som henviser til STCW-78-konvensjonen, med endringer (Manila 2010)

STCW-78-maskinoffiser:

For å ha gyldig sertifikat etter 01.01.2017 kreves følgende kurs/oppdateringer i henhold til STCW-78-konvensjonen:

- Godkjent ERM (Engine Room Resource Management)-kurs (20 timer) som henviser til STCW-78-konvensjonen, med endringer (2010 Manila) eller bedømmelse fra assessor godkjent av Sjøfartsdirektoratet
- Godkjent oppgraderingskurs i høyspent (Totalt 70 timer - 20 av 70 timer er teoretisk forarbeid sendt inn av deg før du kan starte 50 timers praktisk kurs)
- Oppdatering av sikkerhetsopplæring

som henviser til STCW-78-konvensjonen, med endringer (2010 Manila)

Du kan dokumentere ERM-erfaring istedenfor ERM-kurs via en godkjent assessor. Maskinoffiserer som har høyspentkurs fra tidligere, vil få dette godkjent, og kan da med fullført ERM-kurs og oppgradering videregående sikkerhetskurs, søke maskinoffisersertifikat etter STCW-78-konvensjonen, med endringer (2010 Manila).

Hvis du har sikkerhets-/oppgraderingskurs som er under 6 måneder gammelt ved søknadsdato, får du 5 års gyldighet på sertifikatet fra utstedelsesdato. Hvis søknaden kommer inn senere enn 6 måneder etter at kurset er gjennomført, er det sikkerhetskursets utløpsdato som blir styrende for utløpsdato på sertifikatet. Oversikt over godkjente kurssteder finner du på Sjøfartsdirektoratets nettsider. Det er nå mulig å gjennomføre kurs på godkjent kurscenter i EØS-land. Du må selv forsikre deg om at kurset er godkjent av den maritime administrasjon i det aktuelle EØS-landet.



Foto: Frank Færaas

SERTIFIKATPRØVE DEKK OG MASKIN

- Forny sertifikatet selv med manglende fartstid!

Sertifikatprøven er for dekksoffiserer og maskinister/maskinsjefer som ønsker å fornye sine sertifikater, men mangler påkrevd fartstid. Prøven er godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Denne prøven erstatter ikke kurs som BRM/ERM og ECDIS eller høyspent for maskinister.

Forkurs til sertifikatprøve for dekk- og maskinoffiser

Dette kurset dekker de emnene som er på sertifikatprøven og gir deltakerne en oppdatering av kunnskapene. Kurset gir mulighet til god forberedelse og innblikk i hva som vil komme på sertifikatprøven. Kurset varer i 3 dager og koster kr 10 000,-

Sertifikatprøve for dekk- og maskinoffiserer

Prøven er for å gi de som ikke oppfyller kravet til fartstid mulighet til å dokumentere kompetanse for fornying av sertifikat. Testen varer i 8 timer inkludert skriftlig prøve og 5 timers simulator-test. Prøven koster kr 19 950,-

Pre-test

Vi tilbyr en online pre-test som kan tas når som helst før prøven og denne vil gi indikasjon på styrker og svakheter. Prisen for pre-test er kr 5 000,-

For spørsmål kontakt
Linn Therese Syvertsen
900 33 081 ls@simsea.no

For booking mail@simsea.no

Se kurs oversikt på
www.simsea.no

Kontakt informasjon:

+47 940 05 880 | mail@simsea.no | Simsea AS | Karmsundgata 72 | 5529 Haugesund

Førebud seg på storinnrykk:

Kan bli ventetider for naudsynte kurs

Kurssenter som tilbyr opplæring tilpassa STCW-konvensjonen trur mange sjøfolk ventar med å fornya personellsertifikata. Det kan føra til eit rush mot slutten av 2016.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Navigare har snakka med fleire kursarrangørar som førebud seg på travle tider i 2016. Fristen for å fornya sertifikata går ut 31. desember 2016, og sjølv om det er stor aktivitet på kursfronten allereie no, fryktar dei at det kan bli kamp om kursplassane når hausten kjem.

FORVENTAR HARDKJØR

Michael Røssland er leiar for Norsafe Academy i Kvinnherad, som tilbyr opplæring i redningsfarkostar og mann- over-bord-båt. Han fortel om stor aktivitet på kursfronten, særleg frå personell på flyteriggar.

– Me ser ein stadig aukande kurve, og kjører 2-3 parallelle kurs i veka, seier Røss-

land, som likevel trur at ein vil ha eit rush i vente i 2016.

– Eg har inntrykk av at mange har utsett det. Storinnrykket kjem nok neste år når det går opp for folk at sertifikata deira snart utgår, seier Røssland. Heller ikkje hos Arcos i Tromsø har pågangen vore spesielt stor den siste tida.

– Det blir nok eit hardkjør neste år, men samstundes ser me at ein del av dei større kundane våre er tidleg ute. Hurtigruten starta til dømes med å senda sine folk inn på kurs allereie i fjor, seier dagleg leiar Bjørn Gundersen.

AUKAR KAPASITETEN

Linn Therese Syvertsen er salssjef i Simsea, som mellom anna tilbyr BRM-kurs,

ERM-kurs, ECDIS- og høgspenkurs i tråd med STCW-koden. Også ho trur at det vil komma eit rush når fristen nærmar seg.

– Me veit at det er ein del som har sitte på gjerdet og venta, så me jobbar no med å leggja ein kabal for å auka kapasiteten på STCW-kursa i 2016, seier Syvertsen. Simsea vil mellom anna vurderer å leggja opp doble kurs, og fortel at dei allereie har gjort endringar for å tilpassa seg situasjonen.

– På høgspenkursa som starta opp i august har me kjørt nesten fulle kurs frå starten av, og på ECDIS har me sett opp ekstrakurs, fortel Syvertsen, som oppmodar reiarlaga om å vera ute i god tid for å unngå unødig stress. ■



OPPLÆRING: Denne gjengen er i ferd med å ta nødvendige kurs for å fornya sertifikata sine.

FOTO: NORSAFE ACADEMY.

Positiv utvikling:

Bruken av digitale tjenester øker

Etter en litt treg start kommer nå 81 prosent av søknadene om personlige sertifikat inn til Sjøfartsdirektoratet elektronisk. Det gir gevinst i form av kortere saksbehandlingstid.



Helge Thime-Iversen
Seksjonssjef
Sjøfartsdirektoratet

I februar 2014 ble forvaltningsloven endret og prinsippet om digitalt førstevalg ble innført i kommunikasjon med forvaltningen i Norge. Sjøfartsdirektoratet var da allerede kommet langt i å legge til rette for digital kommunikasjon både med næringen og med innbygger. I første rekke gjelder dette elektroniske skjematjenester som betjenes sikkert via ID-porten og Altinn.

TRÅ OVERGANG

Våren 2013 ble det mulig for skipsarbeidstakere å søke elektronisk om personlig maritimt sertifikat. Etter en litt treg overgang kommer nå 81 prosent av disse søknadene inn på denne måten. Løsningen er tidsbesparende både for søker og for Sjøfartsdirektoratet, og økt bruk bidrar til å få ned saksbehandlingstiden.

På samme tidspunkt ble det mulig for rederier å sende inn søknader og nødvendig dokumentasjon til refusjonsordningen for sjøfolk elektronisk. Svar fra Sjøfartsdirektoratet kommer også elektronisk tilbake til søker via Altinn. Dette forenklet og effektiviserte både søkeprosessen og saksbehandlingen, og ble svært godt mottatt i næringen. I dag går nesten all kommunikasjon om refusjonsordningen for sjøfolk på en sikker elektronisk måte.

ELEKTRONISK PÅTEGNING

I mai 2015 ble det så mulig for bemanningsagenter å søke elektronisk om norsk påtegning av utenlandske personsertifikater. Også her har overgangen vært



EFFEKTIVT: Nye, digitale tjenester fører til en raskere saksbehandling.

ILLUSTRASJONSFOTO: HAAKON NORDVIK, SJØFARTSDIREKTORATET

noe treg, men etter hvert som rederier og bemanningsagenter har fått øynene opp for hvor tidsbesparende det er, begynner bruken å øke og ligger nå på ca. 20 prosent av alle innkomne søknader.

Med denne løsningen kan bemanningsagenter sende søknaden på vegne av en skipsarbeidstaker inn til aktuelt rederi som bare trenger å bekrefte via Altinn. Rederiet mottar da automatisk en Certificate Receipt of Application (CRA) gjennom løsningen, samtidig som søknaden umiddelbart kommer inn i Sjøfartsdirektoratets systemer.

Andre mye benyttede skjemaer inkluderer begjæring om inspeksjon,

anmeldelse av nybygg og søknad om sikkerhetsbemanning på passasjerskip eller lasteskip. Rederier har også tilgang til Sjøfartsdirektoratets næringsportal i forbindelse med nybygg eller større ombyggingsprosjekter. Her kan reder både sende inn dokumentasjon og følge med på prosjektets dokumentstatus, pålegg og kommentarer.

DIGITAL POST I 2016

Sjøfartsdirektoratet jobber målbevisst videre med å forenkle kommunikasjonen med næringen og innbyggerne. I løpet av 2016 forventer vi å ta i bruk sikker digital post som erstatning for ordinær brevpost i de tilfeller der det ikke må legges ved et fysisk vedlegg. Alle innbyggere har fått tilbud om å ta i bruk en sikker digital postkasse enten hos Digipost eller e-boks.

Digital post fra Sjøfartsdirektoratet til innbygger vil da gå til denne adressen så fremt den er tilgjengelig. På denne måten kommer brevet frem i samme øyeblikk det sendes fra saksbehandler mens det samtidig vil bli sendt ut et varsel enten via SMS eller e-post til mottaker om at post er kommet elektronisk. En tilsvarende løsning utvikles også for kommunikasjonen med næringslivet. Her vil post fra Sjøfartsdirektoratet etter all sannsynlighet gå til meldingsboks i Altinn.

Sjøfartsdirektoratet ser at de digitale løsningene både forenkler kommunikasjonen og gir store tidsbesparelser da det ikke lenger blir nødvendig med tidkrevende postgang. Vi oppfordrer derfor flest mulig til å ta disse løsningene i bruk. ■

Effektive løysingar:

Hastetiltak sikrar kadettplassar



VIKTIG: Med mangel på kadettplassar blir det vanskeleg å rekruttera nye norske sjøfolk.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

For å unngå kadettkrise blei Norges Rederiforbund og fagforbunda samde om ei løysing som seier at reiarlaga kun må dekkja kost, losji og eventuelle utgifter knytta til forsikringane for kadettar. Ordninga har allereie gitt resultat.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Med ein maritim bransje i kraftig motvind varsla mange reiarlag i vår at dei ikkje hadde anna val enn å kutta talet på kadett-plassar. Det har ført til fleire strakstiltak, mellom anna ei ordning som gjer at kadettane no er på «billegsal». Kadettane seier frå seg hyra, slik at reiarlaget kun må dekkja kost og losji.

Reisekostnadane kan kadettane få dekkja gjennom ei tilskotsordning Stiftelsen for Norsk Maritim Kompetanse (SNMK) har oppretta for avhjelpa situasjonen. Det er også lagt opp til at reiarlaga søker SNMK om tilskot til opplæringsstillingar på vanleg måte, og at reiarlaget lar dette gå til kadettane. Løysinga er eit mellombels tilbod til og med oktober neste år.

Frå vedtaket blei gjort i juli til midten av november, har 30 unge fått kadett-plass gjennom ordninga, og fleire er i kjømda, ifølgje Tor Egil Fjelde i Maritimt Forum.

30 HAR FÅTT PLOSS

Han har ansvaret for oppfølging av kadettane og kadettdatabasen, og skryt av korleis kadettane tok i mot beskjeden om at hyra ikkje blir som forventa.

– Eg sendte ut informasjon til alle. «Berre ein gav negativ tilbakemelding», så dette fortel meg at dette er vaksen ungdom som er mest opptekne av å få fullført utdanninga si, seier Fjelde.

– Det er ikkje tvil om at tiltaket ber frukter. Me har framleis 177 som står utan plass, og jobbar iherdig for å finna løysingar for desse, seier Fjelde som har eit godt håp om å komma under hundretalet.

– No når Sjøfartsdirektoratet også har opna fleire fartsområde gjev det mulegheiter.

UTVIDA FARTSOMRÅDE

Det var i haust Sjøfartsdirektoratet opna for at studentar på maritime fag no kan gjennomføra store delar av praktisk opplæring/kadett-plass i fartsområde 1 og 2.

Dette krev at minimum ein sjettedel opplæringstida blir gjennomført i fartsområde 3, noko som i regelverket blir omtala som «sjøgående». Dokumentasjon av opplæringsprogrammet skal skje via løysinga Webcadet, som blir administrert av opplæringskontora.

– Vi trur dette vil vera eit viktig bidrag til å sikra at ungdom og vaksne som er i ferd med å ta ei maritim utdanning faktisk får fullført denne, seier Yngve Folven Bergesen, som er underdirektør for avdeling for sertifikat og bemanning i Sjøfartsdirektoratet. Han rosar sjømannsorganisasjonane, opplæringskontora og næringa for samarbeidet i saka. ■

Sikrer praksisplasser:

Christian Radich gjenoppstår som skoleskip

Mange skip i opplag gjør det vanskelig for elever i maritime fag, som skal ut i praksis. I høst fikk 65 VG3-elever fra hele landet praksisplass på ærverdige Christian Radich.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

I samarbeid med Sjøfartsdirektoratet og Færder videregående skole i Vestfold, har Stiftelsen Christian Radich utviklet et tilbud som gjør at seilskipet Christian Radich igjen kan fungere som skoleskip. Elevene som har sikret seg opplæringsplass om bord på seilskipet, satte kursen sørover i begynnelsen av september, og vil i løpet av åtte måneder sikre seg både fagkompetanse og fartstid. Sjøfartsdirektoratet har bistått Stiftelsen

Christian Radich med rådgivning for å få et undervisningsopplegg som fyller kravene til godkjenning i henhold til gjeldende regelverk (STCW-koden).

GODE ERFARINGER MED SKOLESKIP

– Vi ser veldig positivt på at Stiftelsen Christian Radich ønsker å påta seg en slik rolle, og at Sjøfartsdirektoratet fikk anledning til å bidra fra starten av prosjektet, da dette medførte en enklere saksgang i godkjenningsprosessen. Vi ser også fordelene av et opplegg der den enkelte elev får en god oppfølging i opplæringsperioden, sier fungerende sjøfartsdirektør Lars Alvestad.

– Det er stor mangel på læreplaner for denne elevgruppen, og vi har veldig gode erfaringer fra Statsraad Lemhkuhl og Sjøkurs når det gjelder praksiselever. Selv om dette er gamle seilskuter som skiller seg fra moderne skip, er kunnskapen og disiplinen de lærer om bord fremdeles ytterst relevant, sier sjefsingeniør Jack-Arild Andersen, som har jobbet med saken hos Sjøfartsdirektoratet.

Christian Radich var sist skoleskip for maritime elever i 1998, og har de siste ti årene hatt oppdrag for Sjøforsvaret på vinterstid.

UNIKE OPPLEVELSER

– Vi er glade for å kunne tilby elever på maritime studieretninger i videregående skoler unike praksisplasser. Vi vet det er en utfordring å finne relevante læreplaner, og i samarbeid med faglige myndigheter har vi utviklet denne muligheten til å slå sammen faglig kompetansebygging og fartstid som gir fagbrev og ferdighetssertifikat på rekordtid. Samtidig kan vi garantere unike opplevelser for livet. Christian Radich har seilt som skoleskip siden 1937, men dette er nybrottsarbeid med samarbeid med



SPENNENDE: Unike opplevelser venter elevene som får praksisplass på det ærverdige skipet.

FOTO: STIFTELSEN CHRISTIAN RADICH

myndigheter, skoleverk og næringsliv, sier daglig leder Einar Corwin i Stiftelsen Christian Radich.

Elevene som har mønstret på seilskipet kommer fra Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Sør-Trøndelag, Troms, Vest-Agder, Vestfold, Østfold, Finnmark, Hedmark, Nordland, Oslo, Akershus og Rogaland. ■



POSITIVT: Redningsselskapets skipper har meldt om økt bruk av flytevest blant båtfolket denne sommeren.

FOTO: REDNINGSSSELKAPET

Travel sommer for redningsselskapet:

Hjalp 2900 fritidsbåter

Oppdragene lot ikke vente på seg for Redningsskøytene, selv med dårlig sommervær.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Sommeren 2015 huskes kanskje best for det dårlige været, i motsetning til sommeren før, som slo varmerekorde. Statistikken over Redningsselskapets oppdrag de to siste somrene viser likevel ikke de helt store forskjellene. I år assisterte redningsskøytene 2900 fritidsbåter fra mai til ut august, mens tallet fra 2014 var 2940.

– Med tanke på hvor mange fritidsbåter vi har her i landet, går det jo stort sett bra på båtturene, sier kommunikasjonssjef i Redningsselskapet, Frode Pedersen.

TO TYPER BÅTFOLK

Han forteller at skippernes erfaringer er at man kan dele båtfolket i to grupper; «mobiltelefonfolket» og «de andre». Førstnevnte gruppe er overrepresentert i statistikken over hvem som tilkaller Redningsskøytene for assistanse.

– Med mobiltelefonfolket menes det båtøiere som stoler fullt og helt på mobilen sin når de legger ut i båt. Alle kart og hjelpe-redskap ligger på mobilen, og om en uforutsett situasjon oppstår mangler de nødvendig kompetanse til å komme seg ut av situasjonen på egenhånd, forklarer Pedersen. Han sier at dette er en gruppe båtbrukere som har økt i takt med lønninger og levestandard.

– Denne gruppen bruker båten som en bil, uten å tenke over at man ikke bare

kan åpne døren og sette passasjerene av dersom man får motorproblemer, sier kommunikasjonssjefen.

MED VHF, UTEN VHF

En annen måte skipperne kategoriserer båtfolket på er de som har VHF, og de som ikke har det.

– Har man VHF prioriterer man gjerne å tilegne seg kompetanse om både båtvevt og navigasjon, sier Pedersen. Han mener at denne gruppen også har en mye høyere terskel for å tilkalle hjelp enn «mobiltelefonfolket».

– Vi ser en økning i assistanseoppdrag som dreier seg om båter som er tomme for drivstoff, eller som har stoppet på grunn av tette filter, sier Pedersen. Han påpeker at



TRAVEL: Det manglet ikke på redningsoppdrag selv om sommeren var kald.

FOTO: REDNINGSSKAPET

folk ikke skal kvie seg for å ringe Rednings-selskapet om man får problemer på sjøen.

– Vi hever ikke pekefingeren eller snakker om mangel på kompetanse når vi er ute på oppdrag. Da stiller vi ingen spørsmål, vi er kun opptatte av å hjelpe, påpeker han.

ØNSKER PRAKTISK PRØVE

Redningsselskapet mener at en utvidelse av båtførerprøven er veien å gå for å

øke kompetansen blant norske fritids-båtførere.

– Vi mener tiden er moden for innføringen av en moderne båtførerprøve med en praktisk del. Og den må være obligatorisk for alle som skal føre båt, sier Pedersen, som påpeker at det har vært en kraftig øke i antallet store og raske båter i senere år. Neste sommer ønsker han å se flere kvinner bak roret.

– Jeg vet ikke hvorfor, men jenter er mye flinkere til å tenke sikkerhet enn gutta, mener Pedersen. Også Sjøfartsdirektør Olav Akselsen har tatt til orde for en evaluering av båtførerprøven, og mener at det vil være naturlig å se på mulighetene for å få på plass både en praktisk del og krav om et minimum antall timer på kurs. ■



NY TEST: Frode Pedersen har en utvidelse av båtførerprøven på ønskelisten. FOTO: REDNINGSSKAPET.

Sommeren 2015 - fritidsbåter	(mai - august)		
Fylke	Antall oppdrag totalt	Antall personer assistert	Antall fartøy assistert
Finnmark	18	45	18
Troms	51	92	51
Nordland	102	216	102
Trøndelag	85	163	85
Møre og Romsdal	113	217	113
Hordaland	223	446	223
Sogn og Fjordane	56	101	56
Rogaland	227	424	227
Agder	418	871	418
Telemark, Vestfold, Østfold	982	2129	982
Oslo, Buskerud og Akershus	586	1253	586
Hedmark og Oppland	39	48	39
Sum	2900	6005	2900

Redningsselskapet hadde totalt 4 209 oppdrag, og assisterte 8 045 personer i dette tidsrommet i 2015.

Fritidsbåtmøte på Stortinget:

- Må fremdeles ha fokus på flytevest

Mange dropper flytevesten til tross for påbudet som kom i vår.

Under båtpolitisk møte i Stortinget poengterte Sjøfartsdirektør Olav Akselsen at over halvparten av de som omkom i fritidsbåtulykker er funnet uten flytevest.



Dag Inge Aarhus
Kommunikasjons-
direktør
Sjøfartsdirektoratet

Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) satte fokus på fritidsbåter og sikkerhet da de arrangerte båtpolitisk møte på Stortinget 10. november, sammen med Høyre og Fremskrittspartiet.

Møtet var en oppfølging av en tilsvarende samling på vårparten, men denne gang var innholdet spisset mot sikkerhet og ulykker med fritidsbåt. Sjøfartsdirektør Olav Akselsen var invitert for å sette særlig fokus på ulykkesutvikling og forebyggende arbeid. Akselsen trakk blant annet frem rapporten som han var med å lage i 2012, som omhandlet sikkerhet ved bruk av fritidsbåt, og som ble overlevert daværende næringsminister Trond Giske (Ap).

– Hovedkonklusjonen i rapporten er at et av de viktigste tiltakene for å få ned tallet på ulykker er forebyggende arbeid. Det er like aktuelt i dag, selv om vi nå har fått et flytevestpåbud for enkelte fartøygrupper, påpekte Akselsen.

VOKSNE MENN OVERREPRESENTERT

Blant annet kunne sjøfartsdirektøren vise til statistikken over omkomne ved fritidsbåtulykker som viser at det fortsatt er mange som dropper flytevesten. Ser en dette over et tiårsperspektiv, er over 50 prosent av de som omkom i fritidsbåtulykker funnet uten flytevest. I tillegg er det stor usikkerhet knyttet til vestbruk for en stor del av den andre halvparten av de omkomne. Menn over 40 år topper statistikken over omkomne.

– Flytevest er det viktigste enkelttiltaket som hver og en av oss kan gjøre for å bedre sikkerheten og øke overlevelsesmuligheten dersom vi havner i sjøen, sa Akselsen til møtedeltakerne. Her fikk han bred støtte fra kommunikasjonssjefen i Rednings-selskapet, Frode Pedersen, som også viste til hva en flytevest kunne bety i de tilfeller der en ikke overlevde en ulykke i fritidsbåt.

– Flytevest gir ingen garanti selv om den øker muligheten for å overleve betraktelig. Men bruk av vest vil også gjøre letearbeidet enklere og dermed også skåne de som sitter igjen for den belastningen det er å ikke finne igjen sine kjøre sa Pedersen. ■



VIKTIGST: Olav Akselsen mener økt bruk av flytevest er det viktigste enkelttiltaket for å redusere tallet på dødsfall i forbindelse med fritidsbåtbruk.

FOTO: STEINAR HAUGBERG, SJØFARTSDIREKTORATET



Oppdaterte sjøkart

Det er nå kun mulig å kjøpe Kartverkets sjøkart som Print on Demand-kart (POD-kart). De offisielle sjøkartene kan dermed bare bestilles via godkjente POD-forhandlere.

POD-kartene utgjør de offisielle sjøkartene, også med hensyn til krav fra den Internasjonale maritime organisasjonen (IMO) og SOLAS-konvensjonen. Med Print on Demand-tjenesten får du i tillegg sjøkart som er oppdatert parallelt med publikasjonen Etterretninger for sjøfarende (Efs).

På papir og plast

Kartene tilbys både på papir og plast (Tyvek). Tyvek er fiberplast som er rivesikkert, vannavstøtende og brettbart, og i tillegg kan det skrives på med blyant. Det er med andre ord glimrende for sjøkart i maritimt miljø.

Oppdater også etter kjøp

Etter kjøp av kartet er det som før: Brukeren må selv sørge for å holde kartet oppdatert ved hjelp av Etterretninger for sjøfarende (Efs) (på kartverket.no/efs), hvor alle oppdateringer og rettelser til offisielle sjøkart blir publisert hver fjortende dag.

Se oversikt over POD-forhandlere på <http://kartverket.no/Bestille/Bestille-kart/>



Kartverket

Telefon 08700 – kartverket.no

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR):

Fortsatt høy aktivitet



Tone Olsen Risnes
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Også på sensommeren og i høst har registeret opplevd en høyere aktivitet enn i tilsvarende periode i fjor. I tillegg til nyregistreringer og slettelser holdes aktiviteten oppe av eierskifter og registrering av pant i fartøyene.

I NOR-registeret er alle fartøytyper som trafikkerer norskekysten representert. Fartøy over 15 meter må innføres, mens fartøy under 15 meter kan frivillig registreres. Totalt ble det registrert inn 211 nye fartøy i august, september og oktober i år, noe som



SEKTOR 6

Beredskapsmarkering - soneinndeling av ressursdepot

Et proaktivt beredskapstiltak til innsatsområdet. Leverandør i Skandinavia er RS Sjøredningsskolen.

ET ORGANISERINGSVERKTØY

- Visuell markering over soneinndeling av ressursdepot, enkelt å forholde seg til.
- Tidsbesparende på grunn av forutsigbare rutiner.
- Bedre kontroll og oversikt over materielle og menneskelig ressurser.
- Mindre tap av utstyr.



ET HMS VERKTØY

- Tilrettelegging av arbeidsforhold.
- Ryddige arbeidsforhold.
- Kontroll på rent/skittent – klar/ikke klar.
- Skiftesone

RS (+)
SJØREDNINGSSKOLEN

Raveien 205 • 3184 Borre
Tlf: 33 07 12 20 • epost: srs@rs.no
www.sjoredningsskolen.no

er 36 flere enn i samme periode i 2014. Det ble samtidig slettet 121 fartøy, mot 67 året før.

I slutten av august hadde NOR en bruttotonnasje på 3.592.937. Ved utgangen av oktober viste tonnasje en liten nedgang, og endte på 3.582.298.

– Den generelle aktiviteten var litt høyere enn samme periode i fjor, og økning i antall slettelser er et resultat av avdelingens kontinuerlige oppdatering av registeret, sier registerfører og avdelingsdirektør for Skipsregistrene, Anita Malmedal.

FLEST FRITIDSFARTØY

Stabilitet preger også fordelingen av nyregistrerte fartøy i NOR. I perioden fra august til oktober i år er det igjen fritidsfartøy som står for den største tilførselen med 104 av de 211 nyregistreringene. I samme periode ble det også registrert 59 mindre arbeidsbåter og 22 fiskefartøy. De øvrige nyregistreringene var godt fordelt på til sammen 15 andre fartøytyper. Handelsflåten holder seg relativt stabil og har mer eller mindre vært uendret den siste tre-måneders perioden.

POPULÆRE BERGEN

Bergen er fortsatt det mest brukte hjemstedet, og siden forrige utgivelse av Navigare har byen fått en tilførsel på 28 fartøy. Ålesund, Svolvær og Hammerfest har mistet et par fartøy hver mens de øvrige byene har fått tilført et par nye. Den interne rangeringen av de ti mest brukte hjemstedene forblir uforandret. ■



ØKER: Antallet store fritidsbåter som er oppførte i NOR øker stadig.

ILLUSTRASJONSFOTO: NTB/SCANPIX

Continued high activity

The registry has experienced a rise in the number of registrations in August, September and October compared to the corresponding period last year. New registrations and deletion of vessels, changes of ownership and registration of mortgages have contributed to this increased activity.

All vessel types navigating along the Norwegian coastline are represented in our domestic register.

Vessels of 15 meters and more are subject to mandatory registration, whereas vessels less than 15 meters are voluntarily entered into the register. All in all, as many as 211 new vessels entered the register during the months of August, September and October this year, 36 more than in the same period in 2014. At the same time, 121 vessels were deleted, 54 more than during the same months last year.

The GT of the NOR register showed 3.592. 937 at the end of August. By the end of October, this number had decreased slightly to 3.582. 298.

– This August, September and October, the register experienced a general upsurge in activity. The number of deleted vessels may be explained by our continuous updating of the register, says Mrs.

Anita Malmedal, Registrar and Head of Department of Ship Registration.

MOST PLEASURE VESSELS

The vessel types that are most commonly registered with the NOR remains stable. As previously, pleasure vessels have dominated and represent the greatest additions to the register with as many as 104 of the 211 new registrations in August – October this year. Smaller work boats have contributed with 59 new entries and fishing vessels with 22. The remaining new registrations are distributed among the other 15 vessel types to be registered during these months. The merchant fleet remains stable and more or less unchanged the last three month period.

POPULAR BERGEN

Bergen is still the most used home port, and since the last issue of Navigare, the city has enjoyed an addition of 28 vessels. Ålesund, Svølør and Hammerfest have all lost a few vessels each while the remaining cities on this top-ten list have gained some. ■

The Norwegian International Ship Register (NIS):

Registered four new-buildings and six transfers

At the beginning of August, the NIS fleet counted 528 ships.

By the end of September the number had increased to 532.



Tone Olsen Risnes
Senior Adviser
Norwegian
Maritime Authority

Ten new ships were registered during August, September and October, and six were deleted. Accordingly, the net growth was four ships from August until September. At the beginning of August, the NIS consisted of a total GRT of 13,664, 677. This

number amplified alongside with the number of ships, and ended at 13,656, 955 by the end of October.

Of the ten new registrations, three were newbuildings from China and one a newbuilding from Korea. Two ships were transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR), while the remaining four were transferred from various registers.

REGISTERED IN AUGUST 2015

CLIPPER VENUS – LATU7 – IMO 9731042

Newly built LPG tanker. The ship was built by Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Korea. Upon completion and delivery, she was registered with the NIS.

REGISTERED IN SEPTEMBER 2015

FAR SAGA – LLJS3 – IMO 9237955

Offshore Support vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

HANNE KNUTSEN – LAVS7 – IMO 9190638

Oil tanker transferred from the UK Ship Registry.



BRAND NEW: The newly built bulk carrier SOUTHERN LIGHT upon departure from the yard.

PHOTO: LIGHTHOUSE SHIPHOLDING AS

NOR FEEDER – LAW7 – IMO 9144689

Container ship transferred from the Gibraltar Ship Registry.

SOUTHERNLIGHT – LAVJ7 – IMO 9744063

Newly built bulk carrier. The ship was built by Jiangsu Hantong Ship Heavy Industry Co., China. Upon completion and delivery, she was registered with the NIS.

REGISTERED IN OCTOBER 2015

CHAMPION TRADER – LAWZ7 – IMO 9127667

Chemical tanker transferred from the Liberia Maritime Authority.

EUROPEAN SUPPORTER – LAW7 – IMO 9126584

Cable layer transferred from the Isle of Man Ship Registry.

SIEMAMETHYST – LCBM3 – IMO 9442433

Tug/ supply vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

SPAR OCTANS – LATS7 – IMO 9735000

Newly built bulk carrier. The ship was built by Jiangsu Hantong Ship Heavy Industry Co., China. Upon completion and delivery, she was registered with the NIS.

STAR EOS – LAUZ7 – IMO 9738210

Newly built bulk carrier. The ship was built by Yangzhou Dayang Shipyard Co. Ltd., China. Upon completion and delivery, she was registered with the NIS. ■



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

NIS  NOR

Søk i tide – unngå sertifikatkø

- Alle sjøfolk må oppgradere sertifikatene innen 1. januar 2017
- Vi oppfordrer alle til å søke i god tid før fristen
- Det kan oppstå kø ved kurssentrene om mange utsetter oppgraderingen
- Bruk elektronisk søknad – det gir kortere behandlingstid

Opphopning av søknader i siste halvdel av 2016 kan føre til at Sjøfartsdirektoratet ikke kan utstede sertifikater i tide. Vi oppfordrer derfor også rederiene til å bidra til å spre søknadene over hele året.

Se egen sak om sertifikater i dette nummeret av Navigare og på www.sdir.no.



Foto: Bjarne Hovland, Fotokonkurransen for sjøfolk 2014.



www.sdir.no

Den foretrukne maritime administrasjonen



DIALOGMØTE: 28 engasjerte deltakere møtte opp da Sjøfartsdirektoratet inviterte til dialogmøte om sikkerhetsstyring, 12. oktober. FOTO: KARI STAUTLAND, SJØFARTSDIREKTORATET

Innfasing av nytt regelverk:

Sikkerhetsstyring engasjerte næringen

Sjøfartsdirektoratet fikk mange konstruktive innspill da næringen ble invitert til dialogmøte om sikkerhetsstyring.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet hadde den 12. oktober 2015 et åpent dialogmøte i forbindelse med innfasingen av nytt regelverk for sikkerhetsstyring for fartøy som i dag ikke har krav om ISM.

Totalt var 28 deltakere fra 14 forskjellige bedrifter og organisasjoner til stede, og de fremmøtte kom med mange konstruktive innspill og tilbakemeldinger. Spørsmål rundt sikkerhetssystem er noe som engasjerer næringen, og det ser ut til å være bred enighet om at sikkerhetssystemet bør være så enkelt og praktisk anvendelig som mulig.

– Vi ser også at det er viktig at de som er om bord får eierskap til systemet, og at systemet tilpasses driften på det enkelte fartøy, sier Torben Vik i Sjøfartsdirektoratet. Seniorrådgiveren leder arbeidsgruppen som jobber med utviklingen av regelverket.

MÅ GJØRE DET ENKELT

Sjøfartsdirektoratet har merket seg at det i deler av næringen har festet seg forestillinger om at sikkerhetsstyringssystem må være

ensbetydende med svært omfattende og tungroddede systemer som er kjent fra oljerelatert virksomhet, men dette er ikke tilfellet.

– Utfordringen ligger ofte i å etablere gode og enkle systemer, og evne til forenkling er en kritisk suksessfaktor i dette arbeidet. Vi har sett flere eksempler på at rederiene etablerer alt for omfattende og detaljerte systemer, som er vanskelig å vedlikeholde og upraktisk på bruke i det daglige arbeidet, sier Vik.

Hovedintensjonen er nå å gi et verktøy til næringen, som kan være rammeverket for en mer systematisk tilnærming til en god sikkerhetskultur om bord. Systemet omfatter blant annet metoder for læring av uønskede hendelser og kontinuerlig forbedring gjennom avviksbehandling. For omfattende systemer, særlig i operasjonelle arbeidsbeskrivelser, kan ofte ta oppmerksomheten bort fra det viktige og virke mot sin hensikt.

VIL HA SPESIFIKKE FORMKRAV

Det er heller ikke meningen at rederiet skal duplisere systemer, og mange har allerede i dag dokumentasjon og systemer i drift som kan inngå i et sikkerhetsstyringssystem. Det er viktig at

sikkerhetsstyringssystemet tilpasses det enkelte fartøy og at både rederiledelse og ombordværende er involvert i etableringen, driften og utviklingen av systemet.

– Vi håper at spesifikke formkrav til selve sikkerhetsstyringssystemet vil bidra til å forenkle prosessen med å implementere og få på plass et sikkerhetsstyringssystem som dekker de oppgavene som utføres om bord, sier Vik.

Et sikkerhetsstyringssystem vil også være til hjelp for å passe på at en drifter fartøyene i henhold til gjeldende krav til sikkerhet, vedlikehold og eventuell sertifisering.

ULYKKEFOREBYGGENDE TILTAK

I årene fremover ønsker Sjøfartsdirektoratet å legge større vekt på aktiv forebygging av ulykker og bruk av sikkerhetsstyringssystem. Det er allerede i dag et krav at alle næringsfartøy skal ha et sikkerhetsstyringssystem etter Skipssikkerhetsloven § 7. Det har imidlertid vist seg at det er behov for å utforme mer spesifikke krav til innhold i en forskrift, for å utfylle lovens krav angående sikkerhetsstyring.

Statens Havarikommisjon for Transport har i flere av sine ulykkesrapporter pekt på behovet for utfyllende regler om sikkerhetsstyringssystem på fartøy. Økt fokus på sikkerhetskultur og sikkerhetsstyringssystem, og mindre detaljkontroll i tilsynsarbeidet er i samsvar med den internasjonale utviklingen.

– Sjøfartsdirektoratets håp er at en etterlevelse av krav om sikkerhetsstyringssystem på sikt vil føre til færre uønskede hendelser og ulykker. Vi har også fått tilbakemeldinger om at rederier opplever at den økte kontrollen med sikkerhetsstyringen fører til større driftssikkerhet, færre driftsavbrudd, bedre vedlikehold, slik at det også kan være driftsøkonomisk lønnsomt, påpeker Vik.

FAKTA

- Ny forskrift skal etter planen omfatte passasjerskip, lasteskip og fiskefartøy som ikke allerede i dag har krav om et ISM- sikkerhetsstyringssystem, jf. forskrift 5. september 2014 nr. 1191 om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger.
- Det nye regelverket forventes å tre i kraft fra 1. januar 2017.
- Det nye regelverket vil blant annet gjelde for:
 - Flere tusen fiskefartøy under 15 meter, 6-700 fiskefartøy over 15 meter.
 - Flere hundre lasteskip flere hundre lasteskip under 15 meter og flere hundre lasteskip over 15 meter.
 - Noen hundre passasjerfartøy som tar mindre enn 100 passasjerer og som opererer i innenriksfart.

IKKE KRAV OM SERTIFISERING

Det legges ikke opp til krav om sertifisering eller eksterne revisjoner, men det foreslås at rederiet må foreta en årlig evaluering av systemet. Direktoratet vil kunne føre uanmeldt tilsyn med sikkerhetsstyringssystem for å kontrollere om kravene etterleves. Vi ser nå på dette som et felles prosjekt der både næringen og direktoratet skal spille hverandre gode og dele de gode løsningene, i arbeidet mot bedre sikkerhetsstyring og en bedre sikkerhetskultur om bord.

– Direktoratet vil fremover se på det som kom opp under dialogmøtet og planlegge den videre strategien for prosjektet ut fra det. Vi vil ta kontakt med aktuelle organisasjoner i det videre arbeidet med forslaget, frem mot et høringsutkast, sier Vik, som takker næringen for mange gode innspill og samarbeidet så langt. ■

EB MARINE
DYKKERFIRMA

AD MOMENT FOTO: TORE LIEN

VI UTFØRER ALLE
TYPER ARBEID
UNDER VANN.

EB MARINE HAR LANG OG BRED ERFARING INNEN
YRKESDYKKING. VI TAR OPPDRAG I HELE NORGE!
TLF: 51 95 86 86 WWW.EBMARINE.NO

Dette er et sammendrag fra rapporten Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) utarbeidet i etterkant av forliset på taubåten Chanko nord av Senja 22. april 2014.

Mistet framdriften - drev på grunn

Ingen ble skadd da taubåten Chanko mistet kontroll over framdriften og forliste nord for Senja 22. april i fjor, men Statens Havarikommisjon for Transport etterlyser sikkerhetsstyringssystem hos rederiet.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Natt til lørdag 19. april 2014 gikk Chanko fra land ved Bogen i Steigen med seks merder, hver med en diameter på 130 meter. Merdene var festet sammen i et slep som skulle leveres i Giska, nord på Senja. Rederiet Polar Tugs AS hadde kontrakt for sleping av nyproduserte merder, og jobben var som et rutineoppdrag å regne.

Avgangstidspunktet var valgt for å sikre gunstige strømforhold gjennom Tjeldsundet på vei nordover. Hastigheten var 3,5 knop over grunn, og turen startet uten problemer for besetningen på fire personer. Om kvelden mandag 21. april gikk Chanko nordover og ut Malangen ved øya Hekkinga. Fra å ha seilt innaskjærs i mer skjermet farvann, fikk de nå mer føling med sjøen og vinden, som var økende. Hastigheten ble derfor redusert til rundt to knop.

MISTET FREMDRIFT

Rundt midnatt hadde taubåten passert Hekkingen fyr, og planen var å dreie vest og sørover inn mot Baltsfjorden når de hadde tilstrekkelig god klaring i forhold til slepets lengde. Et kvarter senere gikk matrosen sin faste runde. Nede i maskinen opplevde han plutselig vibreringer i akterskipet i tillegg til at akslingen slakket omdreiningshastigheten. Matrosen sjekket om kapteinen brukte maskinen til manøvrering, men fikk avkrefret dette.

Samtidig opplevde kapteinen at motoren slakket opp, akkurat som om noen dro



NYHET: Chankos havari fikk mye oppmerksomhet i pressen, både lokalt og nasjonalt.

FAKSIMILE, ITROMSO 24.04.2014.

i maskinhendlene. Ute på dekk observerte han og styrmannen at sjøen ble pisket opp til vannflaten akterut fra propellen. Fra maskinrommet kunne matrosen ikke se noen umiddelbar grunn til at maskinen gikk unormalt. Fordi akterskipet vibrerte, forsøkte kapteinen å endre vridningen på propellen frem og tilbake, uten resultat. Like over midnatt den 22. april mistet Chanko fremdriften fullstendig.

Kapteinen opplevde hendelsen mye likt det han tidligere hadde opplevd på fiskebåter når de hadde fått garnposer eller tau fast i propellen. Han konkluderte derfor med at det ville være umulig å få frigjort propellen, og besluttet å stenge ned hovedmotoren.

MÅTTE HOLDE SEG FAST

Da motoren stoppet var bølgehøyden fem til sju meter og fartøyet slingret en god del. Mannskapet måtte til tider holde seg fast for ikke å falle. Under rådende forhold mente kapteinen at Chanko kunne ha to til to og en halv time med sikker drift i sjøen vest av Edøy.

Vinden hadde tidligere blåst fra vest, men endret seg etter hvert til nordvest sterk kuling med storm i kastene. Med tidevannet på vei inn Malangen antok man at strømmen ville sette i en sørlig retning. Ut fra dette regnet kapteinen med at de ville drifte litt mer mot sør, noe som ville gi dem en lengre distanse å drifte på.

Vardø sjøtrafikksentral ble kontaktet og redningsskøyta Kaptein Skaugen, som lå til kai i Tromsø ble sendt ut klokken 00.35. Beregnet seilingstid ut til fartøyet var en og en halv time. Sjøtrafikksentralen sendte informasjonen videre til Bodø Radio og Hovedredningssentralen Nord-Norge (HRS-N). Styrmannen forsøkte også å ringe reder og driftssjef, uten å få svar.

DREV RASKT

I løpet av den første timen etter at motorene stanset kunne kapteinen observere at tidevannet ikke gav dem den sørlige strømmen de håpet på, og Chanko nærmet seg grunnere vann raskere enn antatt. Besetningen låret ut anker med 100 meter kjetting med håp om at dette ville få feste når de nærmet seg grunnere farvann. Etter hvert kunne manskapet høre og føle

vibreringer da ankeret berørte bunnen, uten at ankeret slo feste.

Klokken 02.02 overhørte Bodø Radio en samtale på VHF-sambandet der mannskapet på Chanko informerte redningsskøyta om at de holdt på å drive på land. Bodø radio kalte straks opp fartøyet på VHF-radio, og fikk Chankos posisjon. Taubåten var da bare noen hundre meter fra å treffe land.

FORLISET

Da redningsskøyta kom til stedet åtte minutter senere var besetningen iført redningsdrakter og forsøkte å legge ut en redningsflåte. Chanko fikk en kraftig slagside da den berørte et skjær, og redningsflåten ble kastet tilbake ombord. Besetningen gav opp redningsflåten, og satte i stedet arbeidsbåten ut med kran etter at Chanko skled av skjæret. De fire besetningsmedlemmene kom seg om bord i denne, og manøvrerte seg vekk fra havaristen. Ingen av dem var fysisk skadd da de gikk om bord i redningsskøyta.

I tidsrommet 02.30 til 04.00 ble fartøyet overvåket fra Kaptein Skaugen fram til Chanko til slutt satte seg på fast grunn helt inne ved land mot Edøy. Like før klokken fire ble det meldt at man nå kun kunne se deler av styrhuset over vann, og at slepet som nå lå i fjæren langs Edøy kunne drifte av ved endringer i vind og strøm. Vraket etter Chanko ble fjernet 9 mai. 2014.

MEDVIRKENDE FAKTORER

Havarikommisjonen mener det var sikkerhetskritisk at kapteinen ikke regelmessig oppdaterte HRS-N og/eller Vardø Sjøtrafikksentral om situasjonens utvikling. Hverken HRS-N eller Vardø sjøtrafikksentral hadde kommunikasjon eller oppfølging av havaristen i perioden fra fartøyet meldte «ingen fare» frem til situasjonen hadde utviklet seg til å bli kritisk. Lukket kommunikasjon på mobiltelefon ble brukt av fartøyet i nesten all kommunikasjon de hadde med Vardø sjøtrafikksentral og med redningsskøyta. VHF-radio ble kun benyttet av fartøyet rett før de grunnstøtte.

Vardø sjøtrafikksentral ble tidlig gjort oppmerksom på at Chanko hadde maskinstans. Etter avtale med fartøyet formidlet de en beskjed til HRS-N, via

Bodø radio, om at fartøyet driftet uten motorkraft, men at det ikke var noen fare. Sett i forhold til kapteinens opplysning om at det ikke var noen fare, oppfattet hverken Vardø sjøtrafikksentral eller HRS-N noe behov for videre oppfølging av fartøyet. Etter Havarikommisjonens vurdering fulgte både HRS-N og Vardø sjøtrafikksentral sine rutiner gjennom denne ulykken, men mener samtidig det er rom for begge å tydeliggjøre sine rutiner på enkelte områder for å bidra til å forhindre lignende ulykker.

MANGLET STØTTESPILLER

Havarikommisjonen reagerer på at rederiet ikke hadde etablert en beredskap på land som kunne svare på henvendelser fra Chanko. Mannskapet prøvde å informere ledelsen i land om situasjonen de befant seg i, men fikk ikke svar da de tok kontakt om natten. I tillegg til å informere om selve situasjonen mener Havarikommisjonen at det å kunne diskutere og kvalitets-sikre sine tanker og beslutninger med rederiet ville vært av stor verdi for kapteinen. Rederiet kunne fungert som en verdifull støttespiller fra landsiden, men ble i stedet en ubenyttet ressurs, skriver SHT. ■

SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2015/06T

Havarikommisjonens undersøkelse av grunnstøtingen og forliset med slepebåten Chanko har avdekket at rederiet på ulykkestidspunktet ikke hadde etablert prosedyrer for å sikre at landsiden var tilgjengelig for å besvare henvendelser fra fartøyet ved eventuelle nødsituasjoner. Konsekvensen av dette var at kapteinen ikke fikk nødvendig bistand i sin vurdering av situasjonen da Chanko kom i drift.

Statens havarikommisjon for transport tilrår at rederiet Polar Tugs AS gjennomgår sine interne rutiner og starter arbeidet med å etablere og implementere et sikkerhetssystem for sin fartøysdrift.

Fornyng av sertifikat:

Eindagsprøve kan erstatta fartstida

Gjennom simulatortrening og ein teoritest kan ein komma unna kravet om 12 månaders fartstid i løpet av ein dag.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Tidlegare har kravet om 12 månaders fartstid innan ein femårsperiode vore ei utfordring for sjøfolk som arbeider på land, og vil fornya sertifikata sine.

– Det er mange som ønskjer å oppretthalda sertifikata sine, men som

ikkje har høve til å utføra fartstida. Her kan dei ta ein test i løpet av ein dag, og få vist kompetansen sin gjennom ein teoritest og ein simulatorprøve, seier underdirektør i Sjøfartsdirektoratet, Yngve Folven Bergesen.

SPESIALUTVIKLA OPPLEGG

Med utgangspunkt i at Kvalifikasjonsforskriften(22-12-2011 nr 1523) opnar for at sertifikatprøvar kan erstatta fartstida for maskin- og dekkspersonell, lyste Sjøfartsdirektoratet ut eit anbod på utforminga av ein slik prøve. Simulatorsenteret Simsea vann konkurransen, og er dei første som har fått godkjenning på gjennomføring av slike prøvar.

– Simsea har utvikla eit opplegg for oss, som andre kurscenter står fritt til å bruka. Per i dag er det berre dei som er godkjend kurscenter for denne sertifikatprøven, men me reknar med at fleire kurscenter vil søka godkjenning etterkvart, seier Bergesen.



POPULÆRT: Linn Therese Syvertsen i Simsea fortel at første sertifikatprøven blei gjennomført i november.

FOTO: SIMSEA.

STOR INTERESSE

Hos Simsea i Haugesund opplever dei stor interesse for sertifikatprøven, ifølgje salssjef Linn Therese Syvertsen.

– Sjølve prøven går over ti timar. Dagen startar med ein teoriprøve, før ein får eit par timar til å bli kjend med simu-

latorane. Så ventar fem timar med praktiske testar i simulator, seier Syvertsen. Ho fortel at dei også tilbyr eit tredagars teorikurs i forkant, for dei som føler at kunnskapane er litt rustne. Første kurset starta opp 5. november. ■



ECAP propeller by MMG

EXPERTISE IS KNOWING WHICH DETAILS MAKE ALL THE DIFFERENCE

When you're designing and building a new ship or offshore structure, DNV GL provides much more than just regulatory compliance. With strong, long-term relations not only with owners and operators, but also with shipyards, suppliers and designers in all major shipbuilding regions, we help realize the optimal vessel for your operations. Can you afford anything else?

Learn more at dnvgl.com/maritime



Viste leiarskap av ypperste klasse:

Heidra for redningsaksjonar i Adenbukta

KNM Fridtjof Nansen redde 13 menneskeliv under antipirat-operasjonen Ocean Shield i Adenbukta i 2013. I november blei dåverande skipsjef Ståle Pedersen og mannskapet heidra med «Medaljen for redningsdåd til sjøs».



Elias Engevik
Journalist
Sjøforsvaret

For snart to år sidan sto dei midt oppe i to utfordrande situasjonar. Under antipirat-operasjonen Ocean Shield i Adenbukta i 2013, utførte KNM Fridtjof Nansen to redningsaksjonar der 13 menneskeliv vart redda. I dag skulle inn-satsen til skipssjef og besetning heidrast.

– Det at vi har redda 13 menneskeliv kjennes godt, så eg er veldig stolt over at vi har fått denne anerkjenninga. Dette er ikkje noko eg har gjort sjølv, heile besetninga på KNM Fridtjof Nansen,

inkludert Marinejegerkommandoen som var sentrale i redningsaksjonen har vore med på dette, punkterer kommandør Ståle Pedersen.

Fylkesmann Lars Sponheim var til stades på vegne av Sjøfartsdirektoratet og stod for utdelinga av medaljen, og plakett og diplom til besetninga. Seremonien fann stad på Haakonsværn 3. november i år.

– Først må eg få sagt at dette er skjeldent. Eg har i dag delt ut det eg vil kalle Sjøfarts Noreg sin medalje for redningsdåd til sjøs. Når denne medaljen blir delt ut er det ei verkeleg heltedåd bak.

Desse to hendingane som gjorde at skipsjef Pedersen med besetning fekk denne anerkjenninga er heilt i kjerna av føremålet med denne medaljen.

FRYKTA KAPRING

KNM Fridtjof Nansen deltok i operasjon Ocean Shield og patruljerte nordkysten av Somalia. 1. desember 2013 fekk dei melding om ein båt med problem. Skip-sjef sette beste fart mot havaristen, med fleire tankar i hovudet. Det største dilemmaet var om dette var også var ein kapring, noko som hadde skjedd tidlegare i området.



HAVSNAUD: Dette synet møtte mannskapet om bord på KNM Fridtjof Nansen 1. desember 2013.

FOTO: FORSVARET

– Det som var spesielt var at vi ikkje viste om dette var piratar eller kva det var. Vi måtte nærme oss havaristane på ein spesiell måte, slik at vi visste at det ikkje var våpen involvert, fortel Pedersen. Operasjonen vart til slutt vellykka, men allereie neste dag fekk «Nansen» inn ei ny melding, om ein ganske lik situasjon med ein ny havarist. I samarbeid med Marinejegerkommandoen løyste skipssjef med besetning, situasjonane godt og redda i alt 13 menneskeliv.

– Det å redde liv er det største eit menneske kan gjer, så enkelt og så vanskelig. Her har dei openbart redda liv, med risiko for eige fartøy og besetning, så her kan det nesten ikkje bli brukt store nok ord om det, meiner Sponheim.

LEIARSKAP I YPPERSTE KLASSE

I forslaget om «Medaljen for redningsdåd til sjøs», skildra dåverande nestkomman-



REDDA: Uten hjelp frå KNM Fridtjof Nansen i 2013 hadde dei trolig omkomme på sjøen. Her med dåverande skipssjef Ståle Pedersen.

FOTO: MATS HJELMELAND/FORSVARET



TILDELINGA: Fylkesmann i Hordaland, Lars Sponheim delte ut medaljen til Ståle Pedersen og hans besetning på KNM Fridtjof Nansen, på vegne av Sjøfartsdirektoratet.

FOTO: MATS HJELMELAND/FORSVARET

derande på «Nansen», kommandørkaptein Arild Skoge, innsatsen med følgande:

«Under uføresette hendingar der ein skipssjef, grunna risiko for eige fartøy og besetning, kan velje å la være å gjennomføre redningsaksjonar, valte skipssjef Ståle Pedersen likevel å gjennomføre rednings-

aksjonane. Begge operasjonane vart gjennomført med leiarskap i ypperste klasse, ved bruk av heile fartøyets organisasjon, for å sikre at sikkerheita til eige mannskap vart ivaretatt og med det resultat at 13 menneskeliv vart redda og gitt en ny moglegheit i livet». ■

Helseerklæringen:

Bidrar til sikkerhet om bord

Helsekrav for sjøfolk er viktig for å opprettholde sikkerheten om bord.

Sjømannslegen må følge regelverket, men det blir likevel gjort en individuell vurdering hver gang det tas en avgjørelse om å utstede helseerklæring eller udyktighetserklæring.



Hege Sofie Imsen
Seksjonsoverlege
Norsk senter for
maritim medisin

Sykdom er en potensiell risikofaktor om bord på fartøy, og forskriften om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger har som formål å sikre at arbeidstakerne er helsemessig skikket til tjeneste om bord. Den skal sikre at arbeidstakere ikke lider av en medisinsk tilstand som kan antas å bli forverret ved tjeneste til sjøs eller utgjør en fare for helse og sikkerhet for andre om bord.

INDIVIDUELL VURDERING

Om en arbeidstaker oppfyller helsekravene er en skjønnsmessig vurdering, selv om dette i mange tilfeller vil komme tydelig fram fra forskriften. Ulike sykdommer vil gi ulik risiko, og i kombinasjon med forskjellige arbeidsoppgaver og seilingsmønstre vil samme sykdom kunne gi varierende grad av risiko.

Sjømannslegen er en viktig barriere for å ivareta sikkerheten om bord på norske skip. Han eller hun skal vurdere om mannskapet har en helse som er forenlig med å ivareta sikkerheten til sjøs. Sjømannslegen gjør en oppgave på vegne av Sjøfartsdirektoratet, og er i motsetning til fastlegen ikke ansvarlig for behandling eller ivaretagelse av den enkeltes helse, ut over å sikre at arbeidet om bord ikke vil forverre en allerede eksisterende sykdom.

Sjømannslegen må følge regelverket, men det blir likevel gjort en individuell vurdering hver gang det tas en avgjørelse om å utstede helseerklæring eller udyktighetserklæring. Vedtaket fattes innen rammer som regelverket gir, og i vurderingen skal det blant annet tas hensyn til arbeids-

takerens helse, helsen til de andre om bord, tjenesten arbeidstaker skal utføre, og evnen til å fungere effektivt i en nøds- eller ulykkesituasjon. Det betyr at sjømannslegen må ha informasjon om arbeidstakerens helsetilstand og arbeidssituasjon.

MEDISINSKE OPPLYSNINGER

Både aktuell og tidligere sykdom er viktig informasjon for sjømannslegen. Når arbeidstaker signerer på egenerklæringsskjemaet, gis sjømannslegen tillatelse til å innhente medisinske opplysninger fra fastlege og annet helsepersonell som har vært involvert i behandling.

Dersom det finnes medisinsk dokumentasjon tilgjengelig fra tidligere behandling, vil det være lurt å ta denne med til helseundersøkelsen hos sjømannslege. Ved tilstander som følges opp av fastlege eller spesialist, vil det være lurt å be om en skriftlig uttalelse der status på tilstanden, videre planlagte kontroller og prognoser for hendelser knyttet til tilstanden fremkommer. Om en har med et slikt skriv til sjømannslegen, vil man i mange tilfeller kunne spare tid på få en avgjørelse.

Dersom en vet at en har en tilstand som vil kunne kreve spesielle tilpasninger om bord, vil det også være lurt å kontakte rederi, eller skipsfører, og få en uttalelse på hvordan dine behov kan ivaretas om bord, og medbringe uttalelsen til sjømannslegen.

Når en fremstiller seg for helseundersøkelse hos sjømannslegen, skal man ha med legitimasjon og sist utstedte helseerklæring eller eventuell udyktighetserklæring. Det vil også være lurt å ta med eventuelle tidligere vedtak fra Fagnemnda.

ULIKE TYPER VEDTAK

Sjømannslegen kan fatte ulike vedtak. Får man en helseerklæring, er man funnet helsemessig skikket til å jobbe om bord. Sjømannslegen kan også vedta utstedelse av begrenset helseerklæring, det vil si en helseerklæring med begrensninger i form av fartsområde, tidsrom eller type tjeneste om bord. Dersom man ikke blir funnet helsemessig skikket til å tjenestegjøre om bord, blir vedtaket en udyktighetserklæring, enten permanent, foreløpig eller midlertidig.



Vedtaket registreres elektronisk hos Sjøfartsdirektoratet. Det betyr at om man går til ny sjømannslege, vil vedkommende ha opplysningene om forrige sjømannsleges vedtak. Helseopplysninger vil ikke ligge inne på dette elektroniske skjemaet, og ny sjømannslege må eventuelt innhente disse på nytt.

Helseerklæringen er vanligvis gyldig i to år, bortsett fra helseerklæringer til arbeidstakere under 18 år, som er gyldig i ett år. Sjømannslegen kan begrense gyldigheten på helseerklæringen dersom han eller hun mener det er nødvendig for å ivareta sikkerheten. Helseerklæringen skal fornyes hvis arbeidstakeren tiltrer en annen stilling om bord med strengere krav til arbeidstakerens helse.

KRAV OM NY HELSEERKLÆRING

Arbeidstaker har et eget ansvar for å oppsøke sjømannslege, og å informere skipsfører eller rederi, dersom det er grunn til å anta at helsekravene ikke lenger er opp-

fylt. Rederiet eller skipsføreren skal kreve ny helseerklæring hvis det er sannsynlig at arbeidstakeren ikke lenger oppfyller forskriftskravene om helse. Kravet om ny helseerklæring skal gis skriftlig til arbeidstakeren og begrunnes.

Hverken den ansatte eller rederiet kan eller skal fatte avgjørelse om hvorvidt helsekravene er innfridd. Det er kun sjømannslege som kan fatte slike vedtak, og han må kontaktes dersom man er ikke lenger er sikker på om kravene oppfylles. Sykdom, symptomer, sykehusinnleggelse, sykmelding, bruk av faste medikamenter, ny behandling og bivirkninger av behandling er eksempler på forhold som gjør at det kan være grunn til å tro at helsekravene ikke lenger er innfridd.

Synskrav er fastsatt i en bindende internasjonal standard, STCW-konvensjonen, med endringene av 2010 som trer i kraft fra 1. januar 2017. Etter denne datoen kan det ikke innvilges dispensasjon fra synskravene i forskriften.

BRUK AV FASTE MEDIKAMENTER

Alle arbeidstakere som kan godkjennes helsemessig, og som går på faste medikamenter, skal ha en erklæring fra sjømannslegen med spesifikasjon av medikamentets navn, dosering og en bekreftelse på at det er gitt tillatelse til å bruke medikamentene under tjenestegjøring om bord på skip. Medikamentell behandling av sykdom som ikke er kronisk, skal som regel være avsluttet før en helseerklæring kan utstedes.

Arbeidstakere bør som hovedregel være ferdig utredet og behandlet før en reiser på arbeid. Muligheten for behandling og utredning om bord er svært begrenset, og uavklarte helsesituasjoner vil ofte skape en psykisk ekstrabelastning som gjør at sjøfolk for ofte må avbryte sitt arbeid i slike situasjoner. Erfaring fra Radio-MedicoNorway viser at det for ofte er nødvendig med behandling og evakuering av arbeidstakere om bord, som ikke burde reist på jobb, men heller holdt seg hjemme til behandling eller utredning var ferdig. Særlig gjelder dette tannbehandling, men vi ser også at personer som er under utredning for uavklarte helsesituasjoner, eller som venter på behandling, reiser om bord på arbeid.

Arbeidstakere bør gjøre behandlere oppmerksomme på den spesielle arbeidssituasjonen det er å arbeide om bord på skip, langt fra behandlingsapparatet på land. Sjøfolk vil kunne ha behov for sykmelding i situasjoner der arbeidstakere på land ikke har samme behov, særlig dersom det er vanskelig å komme raskt til land for å fullføre behandling eller utredning.

KLAGE OG DISPENSASJON

Sjømannslegen skal gi arbeidstakeren en skriftlig begrunnelse av vedtak om begrenning i helseerklæringen eller udyk-

BEGRENSET: Muligheten til behandling om bord er begrenset. Derfor er det viktig at sjøfolk som har vært syke, er ferdig utredet og behandlet før de reiser ut.

FOTO: NTBSCAPNIX/SCIENCE PHOTO LIBRARY



tighetserklæring. Man har rett til å klage på sjømannslegens vedtak. Tidsfrist for å klage er tre uker fra en mottar vedtaket. Ved en klage skal sjømannslegen vurdere vedtaket sitt på nytt og gjøre nærmere undersøkelser dersom det er grunnlag for det.

Det kan også være situasjoner der sjømannslegen, etter en individuell vurdering, finner at det er forsvarlig at det ut-

stedes helseerklæring, men regelverket stopper ham/henne fra å kunne gi en slik erklæring, eller at det må settes spesielle vilkår som sjømannslegen ikke har myndighet til å sette. Da kan det søkes om dispensasjon hos fagnemnda. Det er ingen tidsfrist for å søke om dispensasjon.

Klage på vedtak truffet av sjømannslegen, og søknad om dispensasjon fra kravene

i forskriften, skal behandles av fagnemnda. Fagnemnda har tre medlemmer og består av en lege som er fagnemndas leder, en representant fra et fagforbund og en representant fra Sjøfartsdirektoratet. Representanten fra fagforbundet skal ha kompetanse i forhold til den stillingsgruppen arbeidstakeren tilhører.

The medical certificate:

Contributes to safety on board

Health requirements for seafarers are important for the safety on board. The seafarer's doctor has to follow the regulations, but a case-by-case assessment is nevertheless carried out each time a decision to issue a medical certificate or declaration of unfitness is made.



Hege Sofie Imsen
Head physician
Norwegian Centre
for Maritime Medicine

Illness is a potential risk factor on board vessels, and the purpose of the Regulations on the medical examination of employees on Norwegian ships and mobile offshore units is to ensure that employees are medically fit for service on board. The Regulations shall ensure that employees are not suffering

from a medical condition likely to be aggravated by service at sea or to endanger the health and safety of other persons on board.

CASE-BY-CASE ASSESSMENT

Whether an employee satisfies the health requirements is a discretionary evaluation, even if this in many cases will be clearly provided by the Regulations. Different illnesses will constitute different risks, and the same illness combined with varying tasks and sailing patterns could also involve varying degrees of risk.

The seafarer's doctor is an important ward for the safety on board Norwegian ships. He or she shall assess whether the health of the crew is compatible with maintaining the safety at sea. The seafarer's doctor performs a task on behalf of the Norwegian Maritime Authority, and is, as opposed to a regular general practitioner (RGP), not responsible for treating or safeguarding the individual's health beyond ensuring that the work on board will not aggravate an already existing illness.

The seafarer's doctor has to follow the regulations, but a case-by-case assessment is

nevertheless carried out each time a decision to issue a medical certificate or declaration of unfitness is made. The decision is made within a framework provided by the legislation, and the assessment shall, among other things, take into account the health of the employee, the health of other persons on board, the service to which the employee is assigned and his or her ability to function effectively in an emergency or casualty situation. This means that the seafarer's doctor needs information about the employee's medical fitness and work situation.

MEDICAL INFORMATION

Both current and former illnesses are of importance to the seafarer's doctor. When signing the self-declaration forms, the employee gives the seafarer's doctor permission to obtain medical information from the RGP and other health personnel who have been involved in treatment.

If medical documentation from previous treatments is available, it would be a good idea to bring this along to the medical examination by the seafarer's doctor. For conditions being followed-up by the RGP or a specialist, it would be a good idea to ask for a written statement describing the status of the condition, planned check-ups and prognoses for events related to the condition. Bringing such statements along to the seafarer's doctor could in many cases speed up the decision-making process.

For employees who know that they have a condition that could require special arrange-

ments on board, it would be a good idea to contact the company or the master for a statement on how their needs can be addressed on board, and to bring the statement along to the seafarer's doctor.

When presenting oneself for a medical examination by a seafarer's doctor, a form of identification and the most recently issued medical certificate or declaration of unfitness should be brought along. It would also be wise to bring along any former decisions from the appellate body.

DIFFERENT KINDS OF DECISIONS

The seafarer's doctor may make different types of decisions. If a medical certificate is issued, the employee has been found medically fit to work on board. The seafarer's doctor may also issue a limited medical certificate, which is a medical certificate with limitations in the form of trade area, time period or type of service on board. If the employee is not found medically fit for service on board, the decision will be a declaration of unfitness, either permanent, temporary or provisional.

The decision is registered electronically with the NMA. This means that if another seafarer's doctor is seen, he or she will have information about the decision made by the previous seafarer's doctor. Medical information will not be included in this electronic form, and the new seafarer's doctor would have to reobtain this information.

The medical certificate is normally valid for two years, with the exception of medical certificates issued to employees of less than 18

FAGNEMNDA

Fagnemnda skal ta utgangspunkt i forskriftens formål og vedlegget til forskriften ved vurdering av en søknad om dispensasjon eller klage på vedtak fattet av en sjømannslege. Dispensasjon kan innvilges dersom kravet ikke er et minimumskrav fra en bindende internasjonal standard, unntaket anses sikkerhetsmessig forsvarlig og at kom-

penserende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet i forskriften.

Fagnemnda kan sette særlige begrensninger og vilkår for utstedelse av helseerklæring, og disse begrensningene skal påføres helseerklæringen.

Arbeidstaker må skrive en erklæring om klage, og levere denne til sjømannslegen. Den må være undertegnet og datert, og bør inne-

holde en begrunnelse for klagen og ønsket endring i vedtaket. Det er lurt å belyse arbeidsplassen godt og fortelle om arbeidsoppgaver om bord, slik som fartsområde, bemanning, skiffordning, oppgaver og sikkerhetsfunksjoner.

Erklæringen, sammen med sjømannslegens utfyllende opplysninger, sendes deretter videre til Sjøfartsdirektoratet som forbereder saken for fagnemnda. ■

years, which are valid for one year. The seafarer's doctor may limit the period of validity of the medical certificate if he or she finds it necessary with regard to safety. The medical certificate shall be renewed if the employee changes position on board to a capacity with stricter requirements to the employee's health.

DEMAND FOR NEW CERTIFICATE

The employee is personally responsible for seeing a seafarer's doctor, and for informing the master or the company, if there is reason to believe that the health requirements are no longer satisfied. The company or the master shall demand a new medical certificate if it is likely that the employee no longer satisfies the regulatory health requirements. The demand for a new medical certificate shall be presented in writing to the employee, and the grounds therefore shall be stated.

Neither the employee nor the company may or shall make a decision on whether the health requirements are satisfied. Only a seafarer's doctor may make such decisions, and he or she must be contacted if there is doubt as to whether the requirements are met. Illness, symptoms, hospital admission, sick leave, use of prescribed medication, new treatments and adverse effects of treatment are examples of circumstances that could give reason to assume that the health requirements are no longer satisfied.

Eyesight requirements have been laid down in a binding international standard, the STCW Convention including amendments of 2010 which enter into force on 1 January 2017. After this date, exemptions may no longer be granted from the eyesight requirements of the Regulations.

USE OF PRESCRIBED MEDICATION

All employees found medically fit for service and who use prescribed medication, shall be provided with a statement from the seafarer's doctor specifying the name and dosage of the medication, and confirming that permission has been granted to use the medication during service on board ships. Medicinal treatment of non-chron-

ic illnesses shall as a rule be completed before a medical certificate can be issued.

Investigations and treatments of employees should as a main rule be completed before starting work on board. The possibility for treatment and investigation on board is very limited, and inconclusive health situations will often constitute an additional physical strain causing seafarers to abort their work in such situations. Experiences from RadioMedicoNorway show that it is too often necessary with treatment and evacuation of employees on board, who should not have gone to work in the first place, but stayed at home until treatment or investigation had been completed. This is particularly the case with dental treatment, but we also see that persons who are under investigation for inconclusive health situations, or who await treatment, go to work on board.

Employees should make doctors and therapists aware that working on board ships, remote from the shore-based treatment system, constitutes an extraordinary work situation. Seafarers might need to be granted sick leave in situations where shore-based employees do not have the same needs, and sick leave will often be justified in such situations if it is difficult to get to shore quickly in order to complete treatment or investigation.

APPEALS AND EXEMPTIONS

The seafarer's doctor shall give the seafarer an informed decision in writing, including grounds, in the case of limitations in the medical certificate of declaration of unfitness. Employees have the right to appeal against decisions made by seafarer's doctors. The time limit for appeal is three weeks after receipt of the decision. In the event of an appeal, the seafarer's doctor shall reassess the case, make further examinations if necessary, and then reconsider his or her decision.

There may also be situations where the seafarer's doctor, following a case-by-case assessment, finds it justifiable to issue a medical certificate, but where the legislations prevents him/her from issuing such a certificate, or

that special conditions must be given which the seafarer's doctor is not authorised to give. In such cases, the employee may apply for an exemption from the appellate body. There is no time limit for applying for exemptions.

Appeals against decisions made by seafarer's doctors and applications for exemption from any requirements of the Regulations shall be considered by the appellate body. The appellate body for seafarers has three members and consists of a medical practitioner who is the head of the appellate body, a trade union representative and a representative from the Norwegian Maritime Authority. The trade union representative shall have competence in relation to the occupational category to which the employee belongs.

THE APPELLATE BODY

The appellate body shall base their decision on the purpose of the Regulations and the appendix to the Regulations when considering an application for exemption or an appeal against a decision made by a seafarer's doctor. Exemptions may be granted if the requirement is not a minimum requirement from a binding international standard, the exemption is considered justifiable in terms of safety, and that compensating measures will maintain the same level of safety as required by the Regulations.

The appellate body may impose specific limitations and conditions on the issuance of medical certificates, and these limitations shall be entered on the medical certificate.

Employees must lodge an appeal in writing, and deliver this to the seafarer's doctor. The appeal must be signed and dated, and should include grounds for the appeal and requested change of the decision. It is wise to explain the work situation thoroughly and to describe tasks on board, such as trade are, manning, shift schedules, tasks and safety functions.

The appeal together with the seafarer's doctor's supporting information shall be forwarded to the Norwegian Maritime Authority which will prepare the case for the appellate body. ■



INNLEDET: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen ønsket velkommen til Sjøsikkerhetskonferansen 2015.

FOTO: STEINAR HAUGBERG, SJØFARTSDIREKTORATET.

Godt oppmøte i turbulente tider

Olav Akselsen innledet Sjøsikkerhetskonferansen 2015 med å takke for den gode oppslutningen. – Med turbulente tider i bransjen er vi ekstra glade for at så mange tok turen, sa sjøfartsdirektøren.



Steinar Haugberg
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Et tett pakket program med temabolkene Skipet som sikker arbeidsplass, Innovasjon, Regelverk og Sikre farleder sørget for over 200 deltakere til årets konferanse, som gikk av stabelen i Hauge-sund 24. – 25. september.

Her innledet sjøfartsdirektør Olav Akselsen med å redegjøre for valget av fokusområde. Brudd på

hviletidsbestemmelser og ugunstige arbeidsordninger er viktige årsaker til utmattelse og trøtthet, ofte omtalt som fatigue. Utilstrekkelig bemanning av fartøy antas å være den sentrale årsaken til dette. Mannskap som ikke har fått tilstrekkelig hvile, er etter direktoratets vurdering en viktig bakenforliggende årsak til ulykker. I tillegg til at personell sovner på vakt, medfører utmattelse og trøtthet redusert årvåkenhet og økt sannsynlighet for feilvurderinger.

POSITIV EFFEKT AV FOKUSOMRÅDE

– Å ha nok mannskap som er godt kvalifisert og uthvilt er viktig for sikker drift av et fartøy. Vi vet at mannskap som ikke har fått tilstrekkelig hvile er mindre årvåkne, kan ta snarveier på bekostning av sikkerheten og lettere feilbedømmer situasjoner. Derfor er det viktig for Sjøfartsdirektoratet å forsterke sitt tilsyn på disse områdene i 2016, sa Akselsen. Han påpekte at ansvaret for at man har nok mannskap til jobben, fullt og helt hviler

på rederiet. Sjøfartsdirektoratet vil utarbeide egne sjekklister for årets fokusområde, som vil bli brukt på uanmeldte tilsyn.

– Vi ser at det hjelper å ha fokusområder. For et par år siden laget vi egne sjekklister for brann om bord. Da fant vi veldig mange ting, som kanskje virket små, men som kunne ført til alvorlige ulykker. I år har fokusområdet vært sikker arbeidsplass om bord, og vi har sett en stor økning i tallet på pålegg, sa Akselsen.

DEBATTERTE SIKKERHETSBEAMANING

Bemanningsvar var også tema for debatten under årets konferanse, der Harald Thomassen fra NHO Sjøfart, Hans Sande i NORSK Sjøoffisersforbund og Sjøfartsdirektoratets Yngve Folven Bergesen møttes for å diskutere den pågående debatten om dagens krav til sikkerhetsbemanning.

Dagens ordning tilsier at Sjøfartsdirektoratet fastsetter sikkerhetsbeman-

ning på innenriks skipsfart, mens rederiene fastsetter driftsbemanningen i henhold til Skipssikkerhetsloven. Anbud på ferjeruter, ønsker om økonomiske innsparinger og ulike oppfatninger av hva som er riktig bemanning gjør imidlertid at det er delte meninger om hvem som skal fastsette bemanning og hvordan.

VANSKELIG Å NÅ ENIGHET

Debatten under årets Sjø sikkerhetskonferanse viste at det neppe finnes enkle løsninger for å løse uenigheten.

– Det blir en slags enighet blant både ledelse og ansatte i rederiene at de må rigge seg økonomisk for å kunne vinne anbud. Og så gjør de det ved å søke om nedbemanning, sa direktør Hans Sande i Norsk sjøoffisersforbund.

Administrerende direktør Harald Thomassen i NHO Sjøfart mente imidlertid at rederiene ser klar forskjell på hva som er sikkerhetsbemanning og hva som

er driftsbemannings. Han mente også at tillitsvalgte ikke nødvendigvis må være med på å bestemme sikkerhetsbemanning, slik forskriften i dag krever.

INGEN KONKLUSJON

– Jeg er ikke enig med Thomassen at det ikke er noen rolle for tillitsvalgte å vurdere dette. Men rederiet må bli pålagt å sende inn de risikovurderingene som ligger til grunn for bemanningssøknaden, og Sjøfartsdirektoratet må se på denne sammen med skipets ISM-plan, sa Hans Sande.

– Skal vi gjøre det, må vi nok ansette en del flere saksbehandlere. Da er det bedre å styrke dialogen mellom partene før søknaden sendes, repliserte Folven Bergesen, som leder Sjøfartsdirektoratets avdeling for utdanning, seritifisering og bemanning. ■

Maritime studietilbud ved Maritim Campus Nord

HANDELSHØGSKOLEN, UNIVERSITETET I NORDLAND

- Årsstudium maritim økonomi og ledelse
- Bachelor i nautikk med økonomi og ledelse
 - skipsoffiserutdanning med påbygning

BODIN MARITIME FAGSKOLE (BMF):

- Teknisk fagskole maritime fag med fordypningsområdene Dekkoffiser og Maskinoffiser

BMF KURS OG SIKKERHETSSENTER:

- En rekke maritime kurs og sikkerhetskurs

BODIN VGS:

- Vg2 maritime fag

LOFOTEN MARITIME FAGSKOLE:

- Skipsoffiserutdanning med nautisk fordypning.

VEST-LOFOTEN VGS:

- VG2 maritime fag, Naturbruk Vg1 og Naturbruk (Fiske og fangst) Vg2

OPUS LOFOTEN:

- En rekke maritime kurs og sikkerhetskurs.



Risikofylte arbeidsoperasjoner:

Ulykker med vinsjer, wire og tauverk

Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) har undersøkt 28 arbeidsulykker på sjøen. Halvparten er relaterte til operasjoner med wire, vinsj eller tauverk.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

- Om bord har vi mange risikofylte arbeidsoperasjoner, og vi har sett at operasjoner med wire, vinsj eller tauverk er en fellesnevner for mange av ulykkene, både når det gjelder store fartøy og små sjarker, sa Havariiinspektør Elisabeth Juel under sitt innlegg på Sjøsikkerhetskonferansens dag 1. Juel dro fram fire eksempler på arbeidsulykker der dette er fellesnevner.

FISKESJARKEN BJØRNAR

Ein fin sommerdag i 2008 var fiskeren om bord på den vesle fiskesjarken Bjørnar på vei ut for å fiske breiflabb. Fiskeren fortalte i ettertid at han hadde sett en diger kveite i garnet, som han ville sikre at han fikk om bord. Normalt sett stod fiskeren alltid bak i båten, fordi han visste at det

var farlig å bevege seg lenger foran på båten.

Til tross for dette gikk han fram til garnrulla. Noe gikk galt, og han ble dradd inn i garnfestet. Der lå han i tolv timer, til han ble funnet og sendt til sykehus. Fiskeren fortalte at han ikke hadde foretatt noen offisiell risikovurdering, men at han hadde et nært forhold til det å operere trygt, og at han trodde han hadde innebygde systemer for dette.

FISKEBÅTEN EIRAVÅG

Fiskeren om bord på Eiravåg var ute å satte teiner i Trondheimsfjorden 1. mai 2014. Sannsynligvis skjedde det noe som gjorde at han måtte bevege seg akterut for å rette på noe med teiner eller tauverk. Underveis har fiskeren sannsynligvis trådd i tauverket, og dette førte til at en kveil dro ham med over bord. Han ble senere funnet flytende i sjøen og konstatert

druknet. Fiskeren visste at det var farlig å bevege seg bort i området med teinene, og pleide normalt å holde seg i styrhuset.

GASSTANKEREN SUEZ EVERETT

Et besetningsmedlem på gasstankeren omkom i en ulykke som skjedde under skifte av en fortoyingswire, i mai 2012. Båten beveger seg, og mannen ble truffet av en løs trommel og dratt over. Rederiet utførte risikovurdering i forkant av jobben, men SHT vurderte at denne hadde svakheter.

SERVICEFARTØYET STÅLBJØRN

Mannskapet om bord på servicefartøyet skulle flytte noen anker utenfor Hitra denne julidagen i 2013, et rutineoppdrag som gikk galt. Ankerlinna glapp over styrepinnen, og slo over de ansatte med så sterk kraft at den ene omkom, og den andre ble hardt skadet. Det var ikke mye bevegelse på båten.

FELLESNEVNERE

Elisabeth Juel mener det er flere fellesnevnerer for disse fire ulykkene, som kan være viktige å ta lærdom av.

- De har alle hatt mangelfulle risikovurderinger, og i alle disse situasjonene var de som ble skadet klar over at de beveget seg inn i risikofylte områder på fartøyene, men tok likevel sjansen, sa Juel. Hun påpekte at å få på plass fysiske barrierer er det viktigste tiltaket man kan gjøre for å forhindre lignende ulykker, og viste til at man på Stålbjørn har fått på plass sperre for styrepinne i ettertid.

- Vi tror at en kombinasjon av gode risikovurderinger og fysiske barrierer ville kunne hindret at disse ulykkene skjedde, sa Juel. ■



VIKTIG: Havariiinspektør Elisabeth Juel snakket om hvordan mangelfulle risikovurderinger var felles ved mange ulykker.

FOTO: STEINAR HAUGBERG, SJØFARTSDIREKTORATET

Vil endre skipsfarten:

Ubemannede skip på vei

Autonome skip vil komme. Men det kreves mye utvikling innen både teknologi og regelverk, kom det fram på årets konferanse.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Mellom 80 og 90 prosent av hele verdens produksjon forflyttes til sjøs før varene kommer dit de skal forbrukes. For enkelte typer lasteskip, for eksempel containerskip, er interessen stor for å utvikle ubemannede skip

som selv manøvrerer seg over verdenshavene. Ubemannede skip var emne på andre dag av årets konferanse.

– Ubemannede skip vil komme som følge av den teknologiske utviklingen som gjør automasjon, fjernstyring og overvåkning mulig, sier professor Ørnulf Jan Rødseth ved Marintek i Trondheim. Han har deltatt i det europeiske forskningsprosjektet Munin, som har pågått i tre år og sett på hvordan slik skipsfart kan realiseres både teknisk og sikkerhetsmessig.

– Skip uten mannskap og dermed uten mannskapsfasiliteter vil både se annerledes ut og ha andre kapasiteter enn dagens, sier Rødseth. Hvordan de skal overvåkes og styres finnes det også ulike modeller på, fra fullt autonome fartøyer til ulike grader av fjernstyring fra land eller følgebåt i mer trafikkerte farvann.

USIKRE PÅ NÅR

Tidshorisonten for slik teknologi vil han ikke antyde, men skisserer at ubemannede skip vil være aktuelle over lange havstrekninger eller i shuttle-ruter mellom havn og for eksempel produksjonsplattform offshore.

Avdelingsleder for sikkerhet i Norsk Sjøoffisersforbund, Morten Kveim tror det vil gå lang tid før man får se fullstendig autonome skip i drift.

– Helautonome skip tror jeg er ganske fjernt, ganske langt frem i tid. Men det



SPENNENDE: Forsker Ørnulf Jan Rødseth hadde mye interessant å fortelle om autonome skip.

FOTO: STEINAR HAUGBERG, SJØFARTSDIREKTORATET

finnes mange grader av autonomi og menneskelig involvering, sa Kveim.

– Når det gjelder regelverket for sikker drift av denne typen fartøyer, ligger de juridiske løsningene på IMO-nivå, sier Henrik Mikael Ringbom, professor ved Nordiskt institut for sjørett i Sverige. Enighet i IMO vil muliggjøre implementasjon i det maritime regelverket for alle verdens land.

TRUSSEL OG MULIGHET

For norske sjøfolk kan utviklingen på sikt innebære både en trussel og en mulighet.

– I første omgang en trussel mot etablerte arbeidsplasser der det på sikt er mulig å innføre ubemannede skip. Men også en fremtidig mulighet for sjøfolk som skal overvåke disse skipene, sier avdelingsleder for sikkerhet i Norsk Sjøoffisersforbund, Morten Kveim.

Men det er ikke kun for sjøfolkene autonome skip kan være en trussel. Ifølge Rødseth er den kanskje viktigste risikoen ved utviklingen av autonome skip knyttet til sikkerhet.

FRYKTER TERRORFARE

– Vi tror at pirater vil være et mindre problem for autonome skip enn bemannede skip, men den største trusselen vi ser er faktisk faren for at terrorister skal kunne ta kontrollen over skipene, sa forskeren. Det poenget tok også Kveim med i sitt innlegg.

– Man har trusselen av både terrorister og hackere. Viss hackere tar over kontrollen av et skip med 100 tonn last, kan man blokkere en hel havn, sa Kveim, som også pekte på at det er store utfordringer knyttet til vedlikehold av skip uten mannskap. ■

Åpen dag i direktoratet:

Fikk snakket ansikt til ansikt

Mange nyttet anledningen til å slå av en prat med Sjøfartsdirektoratets ansatte under årets Åpen dag-arrangement 23. september.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet



Steinar Haugberg
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Tradisjonen tro inviterte direktoratet til Åpen dag i forkant av Sjøsikkerhetskonferansen. I år stilte rundt 60 personer fra ulike deler av næringen.

– Jeg er veldig glad for at så mange av dere ta dere tid til å møte oss på denne måten. Målet med Åpen dag er å gjøre oss tilgjengelig for næringen, sa sjøfartsdirektør Olav Akselsen da han innledet arrangementet, som feiret sitt femårsjubileum.

KNYTTET KONTAKTER

– Et veldig bra og informativt opplegg, og vi fikk en hel del svar på ting vi lurte på. Ikke minst fikk vi knyttet en del kontakter og snakket ansikt til ansikt med de vi ellers bare kommuniserer skriftlig med, sier mannskapssjef Kristin Alsaker i BOA Offshore.

Hun og kollegaen, crew coordinator Marianne Haugen, benyttet tiden under Åpen dag til å lære mer hos direktoratets underavdeling for Utdanning, sertifisering og bemanning. De hadde spørsmål om ERM/BRM-bedømmelse, påtegninger, krav til skipslektrikeroffiserer og andre emner innen mannskapssertifikater.

BOOKET SJØFARTSDIREKTØREN

På hovedkontoret til Sjøfartsdirektoratet i Haugesund var det travelt i korridorene. Etter flere orienteringer i plenum før lunsj, kunne deltakerne booke seg inn hos avdelingene for å avklare konkrete spørsmål eller treffe kontaktpersoner.



BENYTTET SJANSEN: Kristin Alsaker og Marianne Haugen fra BOA Offshore i møte med Sjøfartsdirektoratets Jack-Arild Andersen under Åpen dag 2015.

FOTO: STEINAR HAUGBERG, SJØFARTSDIREKTORATET

For HSSEQ-manager Odd Are Sletten fra rederiet Grieg Star var det bare å gå rett til topps.

– Jeg ønsket å gi noen tilbakemeldinger til direktoratet på hvordan vi opplever saker som opptar oss på rederikontoret, blant annet prisstrukturen på tjenester hos norsk flagg sammenlignet med andre flaggstater. Da jeg så at sjøfartsdirektøren var ledig var det enkelt å booke 20 minutter med ham, sier Sletten. Grieg Star har alle sine fartøy registrert i NIS.

STUDENTENES TUR

Uken etter inntok 70 studenter fra Høgskolen Stord Haugesund, Karmsund maritime fagskole og Austevoll maritime fagskole direktoratet for nok en Åpen dag. På programmet stod mellom annet informasjon om sertifikat, internasjonale regelverk, sikkerhet om bord, og en presentasjon av sjømannsidretten.

– Hvordan vi skal søke sertifikat er vel det som er mest interessant for oss. Og informasjon om kadettplasser, sier Trygve Rabben og Joakim Hestnes, som begge går maritim fagskole på Austevoll.



UNGE: Studentene Gunhild Bondhus, Ida Økland og Henriette Vedøy synes det var artig med et besøk hos direktoratet.

FOTO: KARI STAUTLAND SJØFARTSDIREKTORATET

KRYSSER FINGRENE

– Det er greit med litt informasjon, selv om vi har vært borti en del av det fra før, sier Henriette Vedøy, som går på maskinoffiserlinjen ved Karmsund maritime fagskole. Ida Økland og Gunhild Bondhus tar også maritime fag på samme skolen, og krysser fingrene for at markedet i den maritime bransjen vil snu før de skal ut i lære om to år.

– Jeg har drømt om å jobbe på sjøen siden jeg var liten jente. Aller helst vil jeg i utenriksfart, sier Gunhild Bondhus.

FINT Å MØTE FRAMTIDENS SJØFOLK

Åpningen av arrangementet var det sjøfartsdirektør Olav Akselsen som stod for.

– Det er viktig for Sjøfartsdirektoratet å være tilgjengelige for næringen, og for de som utdanner seg til å bli del av den. De vil ha kontakt med oss når de er utdanna sjøfolk, og da kan det være greit at de kjenner oss og vet hva vi driver med, sier Akselsen.

– Vi har også gjennomgått en omlegging av sertifikattjenestene våre, som det kan være nyttig for studentene å kjenne til, påpeker Akselsen. ■

Husk å sende inn bilder til årets fotokonkurranse:

Sjøfolkenes bilder er populære

Året nærmer seg slutten, og tradisjonen tro inviterer vi alle fotoglade sjøfolk til å sende inn sine ti beste kameraforevigelser gjennom året. Her er det premier, heder og ære å vinne.



Trine Carin Tynes,
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

I 27 år har sjøfolk delt sine opplevelser til sjøs gjennom de årlige fotokonkurransene. Vi er takknemlige for alle de fine motivene som beskriver livet om bord, aktivitet på havet og i havn, og vakre naturscenarier fra alle verdenshav.

Det er flere enn Sjøfartsdirektoratet som er interessert i sjøfolkenes egne bilder fra livet om bord. Bilder fra fotokonkurransen er for eksempel å finne i Norsk Maritimt Museum på Bygdøy. Utstillingen «Til Sjø!» tar tilskuerne med på en reise gjennom sjømannsliv over de siste tusen år, og utvalgte bidrag fra Fotokonkurransen for sjøfolk illustrerer det moderne livet på sjøen.

Sjøfolks egne blinkskudd er også ønsket til en utstilling på DuVerden sjøfartsmuseum og vitensenter i Porsgrunn i 2016. Vi håper derfor at mange aktive seilende igjen vil sende inn bilder som kan bidra til å gi et innblikk i moderne sjømannsliv. Det vil Grenlands maritime museumsstolthet sette stor pris på. Alle fotografene blir kreditert om bildene deres blir brukt.

HVERDAGSMOTIV SLÅR AN

Sjøfartsdirektoratet har selvsagt selv stor glede av innkomne bilder og benytter disse i publikasjoner. Vi oppfordrer den fotointeresserte om å skildre hverdagen om bord, man trenger ikke jakte på det ene spektakulære øyeblikket for å delta i konkurransen. Det som skjer i den daglige tralten kan gi vel så spennende bilder.



SAMTIDSHISTORIE: Utvalgte bilder fra fotokonkurransen går i kontinuerlig i loop på veggen i Norsk Maritimt Museum på Bygdøy.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

Motiver av ulike arbeidssituasjoner er ofte egnet som illustrasjonsbilder, og sjansen øker for at fotografen får publisert sine bilder. Vi setter også stor pris på bilder som viser aktivitet i fritiden om bord. For ettertiden er det verdifullt å bevare bilder som forteller om sjømannslivet anno første del av det 21. århundre.

NORDISK FINALE

Vi håper både tidligere og nye deltakere passer på å sende inn bidrag innen 31. desember 2015. Alle innsendte bidrag blir bedømt av en fotofaglig kompetent jury. Fem premierte vinnerbilder samt ti bilder gitt hederlig omtale av den norske juryen går videre til en nordisk finale.

Der venter en ny uavhengig jury som vurderer de beste bidragene fra Norge,

Danmark, Finland, Island og Sverige. Det kåres fem vinnerbilder som mottar gjeve premier. Alle deltakere mottar diplom, og resultatet blir publisert i Navigare og på vår hjemmeside. I år som i fjor drysser vi også Martha-DVD-er på de femten beste norske bildene. ■

FAKTA

Alle påmønstret et norsk/norskeiet skip kan delta i konkurransen. Mer informasjon og regler for fotokonkurransen finner du på www.sdir.no/velferden. Bilder må være på minimum 1MG og sendes som jpg-filer på e-post til velferden@sdir.no innen 31.12.2015.



Døgnåpent tilbud:

Vel ferd med e-boka, farvel papirboka

Nå kan Sjøfartsdirektoratets bibliotekjeneste tilby de nyeste bøkene til sjøfolk som seiler på norske skip når som helst på døgnet, samme hvor seilasen går.



Trine Carin Tynes,
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Medieformidlingen har vært gjennom en riven- de teknologisk utvikling de siste årene. Sjøfarts- direktoratet som har oppgaven å formidle samfunnets kulturtil- bud til sjøfolk, har digi- talisert velferdstilbude-

ne i takt med nye løsninger for å nå flere. Idrettstjenesten er modernisert gjennom portalen «Sjømannsidretten», og nå har bibliotekjenesten digitalisert bokfor- midlingen via utlånsportalen «E-lån for sjøfolk».

Mange skip har ikke fått byttet bok- esker som ønsket. Via «E-lån for sjøfolk» kan seilende nå opprette sin egen bruker-

profil og få tilgang til stadig nye bøker hvor enn seilasen går. E-bøkene lastes ned når du har internettforbindelse, og er deretter tilgjengelig «offline» på enheten du bruker, enten det er PC, MAC, android-telefon/ nettbrett eller iPhone/iPad. Du kan veksle mellom å lese e-boka på ulike enheter.

E-boka leverer inn seg selv ved forfalls- dato og kan aldri bli borte. Du kan låne

Smakebiter fra utvalget i «E-lån for sjøfolk»

«BLODIGE STRENDER», JOHN MICHELET

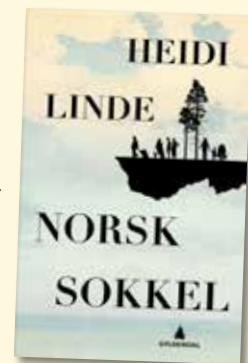
Jon Michelets serie «En sjøens helt» er en av de mest sentrale fenomenene i norsk bokverden de siste årene. Romaneposet lagt til annen verdenskrig har dessuten bidratt til fornyet oppmerksomhet urettferdigheten krigsseilerne ble utsatt for etter krigen. Tredje bind «Gullgutten» ble lansert av forfatteren selv på Sjøsikkerhetskonferansen 2014 i Haugesund. Fjerde bind fortsetter der «Gullgutten» slapp, i april 1942. Tjueåringen Halvor Skramstad befinner seg i New York etter at båten hans, M/T Vivian, ble torpedert. I New York har

Nortraship arkiver med navn på sjøfolk som har begått forseelser eller på annen måte anses som skadevirkende. Et sted i dette arkivet finnes Halvors navn. Med hyre på Kronprins Olav og håp om å komme til England legger Halvor ut på havet igjen. Krigen til sjøs er et stadig mer dramatisk og blodig bakteppe for skildringene av Halvors tjeneste som matros og marinegast, og av uhyggelige møter med svartelister, domstoler og elendige fengselsforhold. «Blodige strender» følger Halvor fram til D-dagen i juni 1944.



«NORSK SOKKEL» HEIDI LINDE

Dette er historien om velferds-Norge, om menneskene som bor der. Om deres drømmer, skuffelser og tilkortkommenheter. Det er handler om en familiefar i Skien som prøver å glede seg over at han ikke har kreft. Om en sønn i Sogndal som prøver å få moren sin på sykehjem. Om et gravid par i Jessheim som får et rutinemessig tilbud om fosterdiagnostikk. Det er en roman om livet slik det leves i Norge i dag. Linde skriver humoristisk og gjenkjennelig om mennesker vi kjenner igjen. Boken er bygget opp av korte historier som henger sammen.



inntil fem bøker om gangen og lånetida er fem uker, med mulighet for fornying dersom ingen andre venter på boka. Du kan også reservere fem bøker i tillegg.

BOKLAGERET TØMMES

Bibliotekjtenesten for sjøfolk har vært organisert som en vandrebokordning i over hundre år. Sjømannskirken har vært en god støtte i bokbyttingen. En av de gode hjelperne er Sjømannsprest Jostein Handal. Han har formidlet tusenvis av bøker til sjøfolk, både fra sin tid i Skottland og nå i offshoreflåten langs kysten.

– Fritidsmulighetene om bord er begrenset, og det er alltid kjærkomment med nytt lesestoff i bokhylla om bord, sier Handal. Han er innom Sjøfartsdirektoratet i Haugesund for å hente de siste bokeskene med returbøker fra lageret. Litterær kvalitet går ikke ut på dato, så papirbøker i god forfatning vil ennå en stund bli sirkulert mellom skip.



BOKLAGERET TØMMES: Sjømannsprest Jostein Handal sørger for at bokeskene omsettes til kjærkomment lesestoff om bord.

FOTO: TRINE C.TYNES/SJØFARTSDIREKTORATET

– Men sjøfolk ser frem til den nye ordningen, sier Handal. Mange er forventningsfulle til mulighetene for å finne nettopp sine bokønsker i den nye portalen, forteller han.

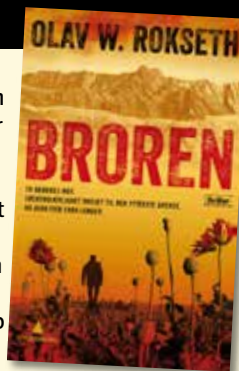
TAR I MOT ØNSKER

Tjenesten med individuelle bokbestillinger, kjent som «grønnkortordningen» er for øvrig lagt om. Ønskede bøker blir ikke lenger sendt hjem til bestiller, men innkjøpt til utlånsportalen. Gjennom boktips og ønsker, samt statistikk over hvilke titler som er mest populære og etterspurte i portalen, håper vi utvalget vil være enda mer tilpasset sjøfolk.

Den tekniske løsningen kan også håndtere utlån av lydbøker, tidsskrifter, aviser og filmer. Dette ligger noe frem i tid ettersom det også er spørsmål om ressurser og avklaring av rettigheter. Målsettingen er at «E-lån for sjøfolk» skal utvikles til en kilde for flere ulike medietyper som kan bidra til å berike fritida om bord.

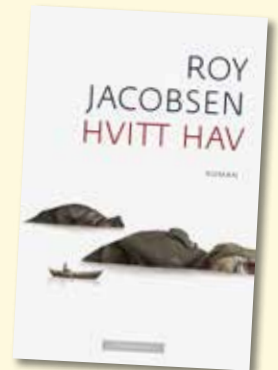
«BROREN», OLAV WILLIAM ROKSETH

Rokseth, som debuterte i 2012 med thrilleren «Et spørsmål om beskyttelse» holder seg til sjangeren. Fem år gamle Daniel har leukemi, og cellegiftbehandlingen virker ikke. Bare beinmargstransplantasjon fra faren Alex kan redde ham. Men Alex er savnet på oppdrag i Afghanistan. Broren til Alex har også vært soldat i landet. Under en militæraksjon skjøt han en tretten år gammel gutt, og har aldri blitt den samme igjen. Nå reiser han tilbake til landet for å finne broren og redde livet til nevøen. Sammen med sin afghanske veiviser Omaid begir han seg opp i fjellene blant en lokalbefolkning som rives mellom tradisjonell gjestfrihet og hat mot utenlandske okkuperanter.



«HVITT HAV», ROY JACOBSEN

Jacobsen er en kystfolkets mester, en virtuos skildrer av en kystkultur med fiske, båtmannskap og praktisk virke. Fortellingen foregår på Barrøy året 1944-45, og er en frittstående oppfølger til «De usynlige». Ingrid er nå i 20-årene og får i løpet av noen intense vinteruker oppleve en uvanlig forelskelse når hun redder en fremmed mann som driver i sjøen. Ingrid vet det ikke da, men fangeskipet «Rigel» ble senket i november 1944, og over 2000 tyske soldater, tyske desertører og russiske fanger omkom. Ingrid blåser liv i russerfangeren som hun finner i vannkanten. De forelsker seg, men han må sendes vekk. Landet er okkupert.



«MAGNET», LARS SAABYE-CHRISTENSEN

Forfatteren har skrevet store epos før. Ifølge VGs omtale er «Magnet» på høyde med «Beatles» og «Halvbroren», og vel så det. I papirform ville det 779 sider lange verket være en mursteinroman. Mye god lesning å glede seg til altså. Det handler om Jokum og Synne som treffer hverandre på Sogn studentby i Oslo på 1970-tallet. Jokum blir fotograf, og Synne hans kurator. De gifter seg i San Francisco på 80-tallet og bosetter seg der. Her begynner de å klatre i kunstverdenen. Men i arbeidet med bildene ender de opp med å komme hverandre for nær. En stor og poetisk kjærlighetsroman som også handler om tid, kunst og skjønnet.





«PIKEN PÅ TOGET», PAULA HAWKINS

Boken er både et klassisk «hvem-gjorde-det-mysterium» og en psykologisk thriller. Rachel tar det samme toget hver eneste morgen og kjenner rutinen. Toget stopper på det samme signalet hver gang, akkurat der hvor hun har utsikt over en husrekke med bakhager. Hun føler til og med at hun kjenner noen av menneskene som bor i et av husene. Jess og Jason kaller hun dem. Slik hun ser det, er livene deres perfekte. Om bare Rachel kunne ha vært like lykkelig! En morgen ser hun noe sjokkerende i hagen til paret. Det tar bare ett minutt før toget går videre, men hun har sett nok. Nå er alt forandret. Rachel øyner en mulighet til å bli en del av livet til de menneskene hun har observert på avstand.



«EVNA», SIRI PETERSEN

Med «Ravneringene»-trilogien har Siri Pettersen tatt fantasy-sjangeren ut av nerdeloftene og ned til en bred leseskare. Første boka «Odinsbarn» starter det oppslukende eventyret på norrøn grunn. Her finnes verken profetier, drager eller magiske sverd. Hovedpersonen Hirka er en ressurssterk, kvinnelig utstøtt, som lever med en villmann fra nord som selger droger. Hun er ikke «utvalgt» og har ingen spesielle krefter. Hun er annerledes nettopp fordi hun mangler de kreftene alle andre har. Men hun bærer en hemmelighet noen er villig til å drepe for. Oppfølgeren «Råta» kom med en original samtidskobling. I avslutningsboka samler forfatteren trådene og drar det mangfoldige plottet i land på snedig vis - i et episk oppgjør med fremmedfrykt, blind tro og retten eller viljen til å lede.



Sommerkampanjen 2015:

Seks lag skilte seg ut i toppen



Sverre Flatebø
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Sommeren 2014 lanserte vi en kampanje der vi inviterte til trening og registrering i løpet av de tre sommermånedene juni, juli og august. Hovedmålet var å mobilisere deltagere på flest mulig fartøy til å registrere og samle poeng for laget sitt. Nå er vinnerne av årets kampanje klare.

I fjor trakk vi ut en totalvinner blant de fem beste lagene i sommerkampanjen. I år ser vi at det var så mange gode lag at vi ble nødt til å fremheve hele seks lag. I løpet av sommerkampanjen registrerte hele 778 deltagere aktivitet, fordelt på 270 lag.

Helt i toppen fant vi disse seks lagene: Stril Poseidon skift A, Baut, Far Solitaire Skift A, Ajax, Far Star Skift B, Bebe.

De som har god hukommelse kan se at to av disse lagene var i toppen i fjor også, nemlig Ajax fra Østensjø og Bebe fra

SPORTY: Daglig leder i Maritimt Opplæringskontor, Øyvind Bårdsen, gjør knebøy på scenen under festmiddagen på Sjøsikkerhetskonferansen sammen med Sverre Flatebø fra Sjømannsidretten.

FOTO: STEINAR HAUGBERG, SJØFARTSDIREKTORATET



Buksèr og Berging. Det er flott med kontinuitet og god trening, og nå ser vi for oss en enda mer intern kamp neste år mellom Bebe og Baut, som begge er fra samme rederi, Buksèr og Berging.

Videre var det to Havila-båter som lå tett bak disse, Havila Foresight (Skift 2) og Havila Charisma (Skift 1). Begge var nær å bli på topp seks i sommerkampanjen og med i trekningen om å bli invitert med på Sjøikkerhetskonferansen i Haugesund.

Blant de som nesten nådde helt opp, må vi også nevne fergen Boknafjord fra Fjord1. Der deltok hele 20 personer i kampanjen. Gjengen hadde helt klart det høyeste snittet blant de som har besetninger på over 20 personer, og vil ha stor mulighet til å hevde seg i neste års sommerkampanje om innsatsen holder seg.

STAKK AV MED POKALEN

Blant de seks beste lagene ble det foretatt en loddtrekning for å kåre den ene vinneren som skulle få premien sin utdelt av Sjøfartsdirektøren under festmiddagen på



BEVIS: Johnny Paulsen (midten) fra Far Solitaire, Farstad Shipping ASA, har mottatt det synlige beviset fra Sjøfartsdirektør Olav Akselsen (t.v.) med pokal som beste idrettsskip under sommerkampanjen 2015. Sverre Flatebø fra Sjømannsidretten til høyre.

FOTO: STEINAR HAUGBERG, SJØFARTSDIREKTORATET

Sjøikkerhetskonferansen som gikk av stabelen i Haugesund i september. Den heldige og dyktige vinneren ble Far Solitaire Skift A. Dette er en aktiv gjeng som jobber i Farstad Shipping ASA.

Da Sjøfartsdirektoratet og Sjømannsidretten inviterte noen fra laget til å komme og ta imot prisen, ville tilfældighetene det slik at mannskapet skulle mønstre på arbeid dagen før konferansen startet. Gode råd ble dyre. Heldigvis og hadde en sporty matros på motsatt skift, Johnny Paulsen, både tid og lyst til å hente premien på vegner av vinnerlaget.

NY TRADISJON

Sjømannsidretten tror det er bra å mobilisere og motivere til innsats også i sommermånedene. Det er enda en god grunn til å holde seg i gang med god aktivitet. Vi satser på at det blir en bra tradisjon å invitere med på sommerkampanjen, og

dernest å invitere et lag til Sjøikkerhetskonferansen. Generelt er også Sjøikkerhetskonferansen en bra arena for utvikling av faglig maritim kompetanse, og en fin mulighet til å treffe folk fra bransjen.

Poengreglene våre er slik at poengsummen deles på samtlige i mannskapet for å få et gjennomsnitt, ikke bare blant de som registrerer. Noen har stilt spørsmål ved dette, og ment det kan være litt urettferdig. Den viktigste grunnen til av Sjømannsidretten koordinerer og legger til rette for trening og aktivitet er for å få flest mulig folk med, spesielt de inaktive. Dersom det skulle vært slik at de som trente minst skulle «ødelegge» for de som trente mye, så er vi redd for at de minst aktive heller ville holde seg helt borte fra trening og registrering.

Når det er slik at alle teller med, er en liten økt mer positivt enn ingenting. Det kan forhåpentligvis også være med på å bidra som motivasjon for å få enda flere med.

SPORTY INNSATS UNDER UTDELING AV IDRETTSPRISEN

Før prisen til beste skip skulle deles ut under Sjøikkerhetskonferansen, inviterte Sjømannsidretten en frivillig under festmiddagen til å komme opp på scenen for å gjøre noen treningsøvelser.

Spørsmålet ble stilt åpent ut i salen, og blant dress- og kjolekledde gjester var vi forberedt på at det kunne være vanskelig å finne en villig deltager. Det viste seg at engstelsen var ubegrunnet. Daglig leder i Maritimt Opplæringskontor, Øyvind Bårdsen, spratt opp fra stolen for å være med. Han løp opp på scenen og var veldig klar for å kjempe om en flott bag fra Sjømannsidretten. Etter knebøy med trange klær og stive knær, gjorde han seg fortjent til både bagen, jubel og applaus.

Har du ditt på det tø

Ta kursene på Sikkerhetssenteret Rørvik AS og oppdater din



Sikkerhetssenteret Rørvik AS har i løpet av de ti siste år avholdt retreningskurs for snart 1000 dekksoffiserer og maskinister. Siden 2013 er også ECDIS/BRM og ERM en del av retreningskursene. Dette er både økonomisk og tidsmessig fordelaktig for deltakerne. For de som har sertifikat med utløpsdato 31.12.2016, er det greit å ta nødvendige oppfriskningskurs i god tid før utløpsdato. Underordnede må også repetere sikkerhetskurset før 31.12.2016.

EcoShip

Den maritime næringens miljømålsetting om reduksjon av utslipp av klimagasser og miljøgifter blir stadig mer sentral. Vi har i en årrekke tilbudt miljøbevisste aktører EcoShip – et kurs med spesiell fokus på drivstofføkonomisk og miljøvennlig kjøring av ferjer og hurtigbåter. Gjennom kursing viser simulatoren på en pedagogisk og realistisk måte sammenheng mellom ulike typer fartøyshåndtering og utslipp av emisjoner til luft. Se våre nettsider for mer informasjon om EcoShip.

Kurs 2016:

- RETRENING for dekksoffiserer / RETRENING for maskinister - som ikke har opprettholdt sin yrkeskompetanse de siste 5 år.
- 66 timers repetisjon av sikkerhetskurs for dekksoffiserer og maskinister
- ECDIS – kurs
- BRM – kurs / ERM – kurs
- 20 timers FSE – kurs



**SIKKERHETSSENTERET
RØRVIK AS**

Telefon: +47 74 39 22 22

E-post: post@ssras.no

Internett: ssras.no

STCW-78
KONVENSJONEN
med senere endringer

Ørre?

e sertifikater

Sikkerhetscenteret Rørvik AS (SSRAS) ble etablert i 1994, og har utviklet seg til å bli et senter med høy faglig kompetanse innen utdanning av sjøfolk. Vi har i dag godkjenning på de fleste kurs i hht STCW78 med senere endringer (Manilakonvensjonen), og er ISO9001-godkjent av Det norske Veritas. Vi fokuserer på hvordan vi kan tilrettelegge kursingen til beste for rederiene, med det resultat at vi kan tilby fleksible og skreddersydde løsninger. Vi utvikler også nye kurs etter hvert som behovene dukker opp, og vi tilrettelegger gjerne kurs og opplæring som rederiene kan ha spesielle behov for. Vi holder gjerne kurs der det passer best for rederiene, og vi ser fram til å bli bedre kjent med ditt fartøy eller deres rederi.



A sikkerhetens tjeneste i 20 år!

- Høyspenningskurs for maskinister
- Hurtigbåt - grunnkurs og retrening
- Grunnleggende sikkerhetskurs
- Repetisjonskurs for underordnede og fiskere
- Repetisjonskurs for offiserer

• For informasjon om kursdatoer og opplysninger om andre kurs - ta kontakt eller se våre nettsider: ssras.no



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

Avdeling Skipsregistrene

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

Region 1

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

Tilsynskontor Larvik

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

Region 2

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

Tilsynskontor Kristiansand S

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

Tilsynskontor Haugesund

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

Region 3

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

Tilsynskontor Florø

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

Region 4

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

Region 5

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

Tilsynskontor Trondheim

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

Region 6

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

Tilsynskontor Bodø

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

Tilsynskontor Rørvik

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

Region 7

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

Tilsynskontor Harstad/Narvik

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

Tilsynskontor Hammerfest

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

Tilsynskontor Tromsø

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

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:
Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Authority

FORSIDEBILDE: Norsafe

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

ANNONSE/ADS: DG Media
Telefon: 21 60 81 90
E-post: epost@dgmedia.no
Annonse selger Pia Helen Kristensen Moe.
Mobil: +47 91 76 72 61
E-post: pia.kristensen@dgmedia.no

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

TRYKK/PRINT: Merkur Grafisk AS, Oslo

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

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

SJØFARTSDIREKTORATET:
Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A
Postadresse/Postal address:
Postboks 2222, N-5509 Haugesund
Telefon: 52 74 50 00 Telefaks: 52 74 50 01
E-post: postmottak@sjofartsdir.no
Internett: www.sjofartsdir.no
Bestilling av bladet rettes til postmottak@sjofartsdir.no i Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 30.11.2015

ISSN-NR 0804-4589

Vakttelefon til Sjøfartsdirektoratet 52 74 50 00 – gjelder også Skipsregistrene

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

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

Vakttelefon kommer en i kontakt med ved å ringe vårt sentralbordnummer 52 74 50 00. Du vil da kunne bli satt over til vakttelefon utenom vår ordinære åpningstid.

Sjøfartsdirektoratets ordinære kontortid er:

Fra 15.09 til 15.05: 08.00 til 15.45

Fra 15.05 til 15.09: 08.00 til 15.00

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

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

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



SAFETY THROUGH KNOWLEDGE

NORWAY UK GERMANY POLAND GREECE CYPRUS SINGAPORE JAPAN

Founded in a maritime tradition

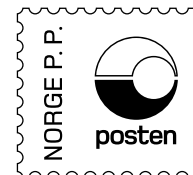
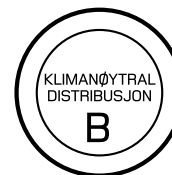
The world class training system



500.000 trainees on 9000 ships

Seagull maritime AS

WWW.SEAGULL.NO



Oppdatering av maritim opplæring og sertifikater

Alle sjøfolk, både offiserer og underordnet mannskap, må innen fristen **01.01.2017** ha gjennomført oppdatering av sin sikkerhetsopplæring for å kunne fortsette å seile. I fremtiden må oppdatering skje hvert 5. år.

RS Sjøredningsskolen i Horten tilbyr alle relevante kurs som kreves i henhold til Kvalifikasjonsforskriften og emneplaner fra Sjøfartsdirektoratet, både for underordnet mannskap og offiserer.

I vår kursportefølje finnes blant annet:

- Grunnleggende og videregående sikkerhetsopplæring
- Oppdateringskurs (sikkerhet) for mannskap og offiserer
- Oppgraderingskurs for offiserer uten seilingstid
- Hurtigbåtkurs, grunnkurs og retrening
- ECDIS og AIS
- Bridge og Engine-room Resource Management

For full kursoversikt se:
www.sjøredningsskolen.no