

# NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Authority

1 / 2015



## Fargesterk vinner

Side 58

Cruiseskip inn i NIS  
Side 6

Sjekker svovelutslipp  
Side 22

Frykter sertifikat-kø  
Side 24



# NAVIGATING COMPLEXITY

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

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

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

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



# Innhold

- 4** Leder: Har trenden snudd?
- 6** Cruisereferi velger norsk flagg
- 7** Bedre service og enklere krav
- 9** Ulykkesstatistikken for 2014: Betydelig færre branner om bord
- 11** Fokusområde 2015: Sikker arbeidsplass om bord
- 13** Etter «brann-året» 2014: Fremdeles behov for brannfokus
- 14** NOR: Økte med over 1000 fartøyer på to år
- 17** De ti største rederiene i NIS
- 18** Viktig å seile under kvalitetsflagg
- 19** Forbereder nye regler for sleping
- 22** Nye krav om svovel i bunkers
- 24** Frykter sertifikat-kø i slutten av 2016
- 26** Færre mistet livet i fritidsbåtulykker i fjor
- 27** SHT-rapport: Kollisjon mellom taxibåt og fritidsbåt utenfor Kragerø
- 30** Nytt pensum til båtførerprøven
- 34** Nye læreplaner for fritidsskipper-sertifikatene
- 36** Fritidsbåtkonferansen 2015
- 38** Dette er revisjonsenheten i Sjøfartsdirektoratet
- 42** Haugesundkonferansen 2015
- 48** Sjømannslegen erstatter ikke fastlegen
- 50** Styrker kvaliteten på helsesertifikatene
- 52** Redaktørbytte og kontorsammenslåing
- 53** Direktoratet utvider vaktordningen
- 54** Velferden i endring
- 55** Høy puls i sjømannsidretten
- 58** Her er vinnerne av fotokonkurransen 2014

**Olav Akselsen**  
Sjøfartsdirektør  
Director General  
of Shipping and  
Navigation



## Har trenden snudd?

I ei internasjonal skipsfartsnæring er det viktig å få gjennomslag når internasjonalt regelverk vert utvikla.

I FN sin sjøfartsorganisasjon IMO og andre internasjonale organisasjonar, er det ein kontinuerleg prosess for å endra og betra regelverket som regulerar skipsfarten. Utfallet av desse prosessane kan få stor innverknad på drifta av skip. Stadig fleire område vert regulert, og regelverket kan tidvis vera svært detaljert.

For Noreg sin del er det Sjøfartsdirektoratet som koordinerer det internasjonale arbeidet. For å vera sikker på at ein ikkje gjennomfører endringar som kan få uane eller negative konsekvensar, har ein i dette arbeidet lang tradisjon for tett samarbeid

med næringa. Før alle større internasjonale møter vert det halde nasjonale formøter.

I tillegg til å opplysa om sakene som skal opp på dei internasjonale møta, prøver ein å koma fram til felles nasjonale haldningar til aktuelle saker. I dialogen mellom næringa og direktoratet, får næringa også høve til å fremma saker som er viktig for utviklinga i næringa. Desse innspela er viktige når direktoratet sine folk deltar i dei internasjonale prosessane. På mange måtar kan me seie at Sjøfartsdirektoratet ikkje berre representerar norske styresmakter, men opererer på vegne av norsk skipsfartsnæring i det internasjonale arbeidet.

Sjøfartsdirektoratet sin påverknad på dei internasjonale prosessane er sjølvstøtt avhengig av innsatsen til dei som deltek på våre vegner, men også talet på norskregistrerte skip er viktig. Nasjonar med ein stor flåte har større gjennomslagskraft.

Difor er det viktig at talet på norskregistrerte skip er høgt.

Til trass for at me har sett ein vekst i den internasjonale flåten og i talet på norskeigde skip det siste tiåret, har talet på norskregistrerte handelsskip diverre gått ned. Det er i dag om lag 1000 norskeigde skip under utanlandsk flagg. Dersom den negative trenden held fram, vil det gå utover Sjøfartsdirektoratets og Noregs evne til å påverka i saker som er viktige for norsk maritim næring. Direktoratet og næringa burde difor ha felles interesse av å snu utviklinga.

Direktoratet jobbar målretta for å gjera våre tenester betre, slik at me på den måten bidreg til å gjera det norske flagget meir attraktivt. I tillegg til at stadig fleire av tenestene våre kan løysast digitalt, har me i seinare tid målretta servicen vår endå meir.

Me har oppretta ei gruppa som skal gje betre service ved innflagging, slik at dei



Nasjonar med ein stor flåte har større gjennomslagskraft i IMO og andre internasjonale organisasjonar. Difor er det viktig at talet på norskregistrerte skip er høgt, skriv Akselsen. Her frå møte i IMO, der Sjøfartsdirektoratet er til stades.

*Nations with a big fleet have greater influence in IMO and in other international organizations. It is therefore important that the number of ships flying the Norwegian flag is high, Akselsen writes. This is from a meeting in IMO, where the Norwegian Maritime Authority is present.*

FOTO: STEINAR HAUGBERG

reiarlaga som ønskjer det kan få faste kontaktpersonar. Me har også forenkla dokumentasjonskrava ved innflagging og i samband med personsertifikat, og utvida vaktordninga vår.

Sjølv om me diverre også i 2014 hadde ein liten nedgang i talet på skip i NIS, opplever me færre utflaggingar. I tillegg har me fått gode signal for utviklinga framover.

Så langt i år er det meldt om 27 nybygg som skal inn i NIS. For 2016 er det alt no meldt om 16 nybygg. Sjølv om alle skip er like velkomne, er det ekstra gledeleg at me her snakkar om mange store skip. Det vil gje ei fin utvikling i tonnasjen vår

Det må vera lov å håpa at dette er ein ny trend, og at me på nytt vil oppleve vekst i dei norske skipsregistra. ■

## Is the trend turning?

The shipping industry is international. International rules and regulations are therefore important for the growth of the industry. In IMO, the maritime organisation of UN, and in other international organisations, there is an ongoing process to change and improve the regulations applicable to the shipping industry. The result of these processes may have great impact on the operation of ships. More and more areas are regulated, and the regulations may at times be very detailed.

In Norway, the international work is coordinated by the Norwegian Maritime Authority. In order to make sure that changes made have no unexpected or negative consequences, there is a long tradition for close cooperation with the industry. Prior to big international meetings, national preparatory meetings are always organized.

In addition to receiving information about the agenda of the international meetings, the participants try to reach a joint national consensus on the agenda items. Through dialogue between the industry and the Authority, the industry is also invited to raise issues that are important for the development of the industry. This input is important for the representatives of the NMD who participate in the international processes. In many ways, one can say that the Norwegian Maritime Authority not only represents the Norwegian authorities, but they also operate on behalf of the Norwegian shipping industry internationally.

The influence of the Norwegian Maritime Authority on the international processes does of course, depend on the efforts of those who participate on our behalf. However, the number of ships in the Norwegian registries are also important. Nations with a big fleet of ships have a greater impact on the decisions. It is therefore important that a large number of ships fly the Norwegian flag.

Although we have seen a growth in the international fleet and the number of ships on Norwegian hands over the last decade, the number of ships registered in Norway has unfortunately decreased. Today, there are around 1000 Norwegian-owned ships sailing under foreign flags. If this negative trend continues, it will affect the ability of the Norwegian Maritime Authority and Norway to influence matters that are important to the Norwegian maritime industry. The NMD and the industry should therefore both be interested in turning the development.

The NMD works systematically to provide better services, and thus contribute to making the Norwegian flag more attractive. In addition to providing a digital alternative for more and more of our services, we have also lately tried to make our service even more goal-oriented.

We have established a group which will provide better service for registration at home, giving the shipowners who want it, dedicated contacts in the NMD. We have also simplified the documentation requirements both for registration at home and in connection with personal certificates, as well as expanded our emergency services.

Unfortunately, although we had a small decrease in the number of ships registered in NIS in 2014, we are now experiencing fewer ships flagging out. In addition, we have received positive signals for the future development.

So far this year, reports have been received that 27 newbuildings will be registered in NIS. 16 newbuildings have already been reported for 2016. Even though all ships are welcomed, it is extra gratifying that we are now talking about big ships - which will give us a nice tonnage growth.

It must be permissible to hope that this is a new trend, and that we once more will experience growth in the Norwegian ship registries. ■

Første gang på ti år:

# Cruisereferi velger norsk flagg

For første gang på 10 år blir det registrert cruiseskip i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Innflaggingen er et resultat av et tett samarbeid mellom sjøfartsdirektør Olav Akselsen og styreformann Torstein Hagen i bergensrederiet Viking Cruises.



**Tone Olsen Risnes**  
Seniorrådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

– Jeg er stolt over at rederen velger det norske flagget, og håper at det vil gi en sterk signaleffekt til andre rederier om å følge etter. Vi har jobbet målrettet i lang tid for å gjøre Norge til den foretrukne maritime administrasjonen, noe som har ført til mange endringer i direktoratet. For cruiseskip er kanskje den største forbedringen at søknader om maritime personellsertifikater nå kan gjøres elektronisk, sier Akselsen.

## STYRKER NORGE I IMO

Han understreker at økt innflagging til NIS bidrar til å styrke Norges internasjonale,

maritime innflytelse siden flåtestørrelse har betydning i fora som den International Maritime Organization (IMO).

Sjøfartsdirektoratet har etablert en egen innflaggingsgruppe som guider kunden på tvers av avdelinger og sikrer at alle spørsmål om innflagginger følges nøye opp.

– Jeg er glad for at vi igjen får cruiseskip registrert i Norge. Skip under norsk flagg er viktig for å beholde og videreutvikle Norge som maritim nasjon, sier næringsminister Monica Mæland i en kommentar.

Hun opplyser videre at regjeringen jobber med å styrke sjøfartsadministrasjonen og øke antallet skip under norsk flagg.

– Sjøfartsdirektoratets satsing på oppsøkende virksomhet og kundefokus skal bidra til at direktoratet foretrekkes av rederiene. Dette er også et sentralt tema i vår maritime strategi, som vi etter planen skal legge frem i vår, sier Mæland.

## LEVERES I MARS

Cruiseskipet Viking Star, med plass til 930 gjester, er under bygging ved det italienske verftet Fincantieri og planlegges levert allerede i slutten av mars i år. Det flagges da direkte inn i NIS.

Ytterligere tre søsterskip skal bygges for Viking Cruises, og disse planlegges også registrert i NIS ved levering fra verftet. Så langt i prosessen er Torstein Hagen og hans folk godt fornøyde med den norske sjøfartsadministrasjonen og deres arbeid for å sikre registrering i NIS.

– Vi er blitt møtt med positive holdninger, løsningsorientering og samarbeidsvilje, sier Hagen. Han understreker at dette er viktige elementer som teller sterkt ved valg av flagg.

## DØPES I BERGEN

Viking Star er ikke bare et luksusskip. Skipet er miljøvennlig med et energieffektivt hybrid maskineri, et optimalisert skrog og baug for å maksimere drivstoff effektivitet. Hun har også solcellepanel og utstyr som minimerer utslipp.

Viking Star skal ha Bergen som hjemsted og utgangspunkt for cruiset som har fått navnet «Viking Homelands». I løpet av 15 dager blir passasjerene tatt med til åtte land. Dåpen finner selvsagt også sted i Bergen, på selveste 17. mai. Samtlige av byens innbyggere er da invitert på folkefest. ■



INN I NIS: Cruiseskipet Viking Star, med plass til 930 gjester, er under bygging ved det italienske verftet Fincantieri og planlegges levert allerede i slutten av mars i år. Det flagges da direkte inn i NIS. Bildet er fra juni 2014.

FOTO: NTB SCANPIX

KOORDINERER: Seniorrådgiver Tone Olsen Risnes i Skipsregistrene koordinerer henvendelser om innflagging videre inn i direktoratet.

FOTO: HAAKON NORDVIK

POINT OF CONTACT: Senior Adviser Tone Olsen Risnes with the Department of Ship Registration coordinate enquiries and direct them to the proper case handlers within the NMA.



Ved innflagging til NIS:

# Bedre service og enklere krav

Sjøfartsdirektoratet gjør det nå enklere for rederier som ønsker å flagge inn skip til NIS.



**Bjarte Amble**  
Fungerende  
redaktør Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

For å bedre prosessen i forbindelse med innflagginger, har direktoratet satt opp faste kontaktpersoner som skal koordinere sakene framover. Dette gjelder både i Avdeling for skipsregistrene og i de aktuelle fagavdelingene i Sjøfartsdirektoratet, opplyser avdelingsdirektør Lars Alvestad.

Ved forespørsler om generell innflagging vil seniorrådgiver i Skipsregistrene, Tone Olsen Risnes, være kontaktpunktet utad og den som koordinerer henvendelser videre inn i direktoratet.

– Vi har de siste årene gjennomført en rekke besøk og kontaktmøter med våre kunder i den maritime næringen. Da har vi fått tilbakemeldinger på at det må bli enklere å finne fram til «rette vedkommende» i Sjøfartsdirektoratet. Det nye opplegget med én koordinator og flere

kontaktpersoner er et svar på dette ønsket, sier Alvestad.

Han legger til at den forenklede prosessen ved innflagging også er et av tiltakene som skal gjøre Sjøfartsdirektoratet til den foretrukne maritime administrasjon for rederiene.

Alvestad minner for øvrig om at Skipsregistrene har en vaktordning som dekker tidsrommet fra 07.00 til 24.00.

Det vil også være informasjon om dette på direktoratets nettsider for innflagging/registrering.

## ENKLERE DOKUMENTASJONSKRAV

Også når det gjelder innsending av dokumenter i forbindelse med registrering i NIS og NOR, har Skipsregistrene foretatt en forenkling.

Rederier som skal registrere skip i NIS og NOR har hittil måttet levere en del skjemaer til Skipsregistrene i både elektronisk og papirformat. Nå trenger næringen

kun å levere disse dokumentene i elektronisk format.

Dette omfatter blant annet meldings-skjema, erklæring om nasjonalitet og andre egenerklæringer, navnesøknader og betalingsinformasjon. Skjemaene er verken hjemmels- eller pantedokumenter, og skal ikke oppbevares om bord. Originalene blir heller ikke returnert til innsender etter at registrering har funnet sted.

Sjøfartsdirektoratet legger vekt på forenkling og effektivisering i sin kontakt med næringen. Avdeling for Skipsregistrene har derfor besluttet at det ikke lenger er nødvendig for våre kunder å ettersende dokumentene i listen under som papirkopier, siden disse allerede er innsendt elektronisk.

Dette gjelder følgende skjemaer:

- KR-0001 - 0007 Erklæring om nasjonalitet
- KR-0010 Melding om registrering av fartøy i NIS og pliktige NOR fartøy

- KR-0012 Melding om registrering, ikke-pliktige NOR fartøy
- KR-0013 Melding til Skipsbyggingsregisteret
- KR-0008 Melding om endring
- KR-0009 Melding om sletting
- KR-0011 About the Provisional Certificate of Nationality
- KR-0015 Garanti fråsegn for skip i NIS - Garanti fråsegn utan bemanning
- KR-0016 Garantierklæring for skip i NIS - Kun nordmenn-EØS
- KR-0017 Garanti erklæring for skip i NIS - Lavstatsgaranti brukes med KR-0018
- KR-0018 Garanti fråsegn for skip i NIS - Lavstatsgaranti brukes med KR-0017
- KR-0019 Søknad om Navneattest
- KR-0025 Søknad om reservering av navn
- KR-0023 Erklæring vedr. Enkeltmannsforetak
- KR-0060 Oppnevning av norsk representant
- KR-0070 Betalingsinformasjon
- Bekreftelse på merking av kjennings-signal

Skipsregistrene krever ikke at formularene som er listet opp nedenfor sendes inn i original. I praksis ser vi at det ofte blir gjort. Dersom rederiet selv ønsker det, kan følgende dokumenter fortsatt sendes

inn i original for stempling og signatur før de bringes om bord:

- KR-IMO-01 Application for Continuous Synopsis Record
- KR-IMO-02 Form 2- Amendments to the continuous Synopsis Record
- KR-IMO-03 Index of Amendments to CSR Document

Endringen i Skipsregistrenes rutiner er allerede iverksatt.

Sjøfartsdirektoratet håper at kundene vil oppleve denne effektiviseringen som et positivt bidrag til å forenkle registreringsprosessen. ■

## Registration in the NIS:

# Improved service and simplified requirements

The Norwegian Maritime Authority (NMA) makes it easier for shipowners who want to flag ships to the NIS

In order to improve the process around registrations in the NIS, the NMA has established designated persons to coordinate enquiries. Case handlers in the Department of Ship Registration and the Department of Vessels and Seafarers will participate, says Head of Department Lars Alvestad.

Tone Risnes, Senior Adviser with the Department of Ship Registration will be the point of contact for general enquiries. She will direct the questions to the proper case handler within the NMA.

– The last couple of years, we have visited quite a few of our clients within the Maritime Industry. This close dialogue has exposed a need for an easier “access” to the correct case handler within the Authority. The new scheme is designed to meet this requirement, says Alvestad.

He adds that this is one of the initiatives designed to ensure that the NMA is the preferred Maritime Administration and that the Department of Ship Registration has an officer on call from 7 a.m. until midnight.

Information on this new scheme is also available on our website for new registration in the NIS.

## SIMPLIFIED DOCUMENTATION REQUIREMENTS

The Department of Ship Registration has also simplified their requirements concerning means of forwarding certain forms upon registration.

Up until now, quite a few of our registration forms have been required to be forwarded in hard copy, even if scanned copies of the signed forms had first been sent as email attachments. From now on, signed, scanned forms sent as email attachments will be sufficient for registration purposes. The original hard copies are not required to be sent in afterwards.

This change comprises notification forms, Declarations of Nationality and other self-declarations, applications regarding ship names and payment information. None of these forms are title documents, mortgages or encumbrances, and are not to be kept on board. The originals were previously not returned from the Department of Ship Registration after registration had taken place.

The NMA has a strong focus on simplifications and efficiency in their dialogue with the industry. Accordingly, the Department of Ship Registration has resolved that the English forms and confirmations listed out below will be included in this new arrangement (additional Norwegian forms also fall in under the scope of this change):

- KR-0001 - 0007 Declaration of Nationality
- KR-0010 Notification for vessel to be registered - NIS and NOR.
- KR-0012 Notification for registration, NOR less than 15m
- KR-0013 Notification to the Shipbuilding Register

- KR-0008 Notification for a change in the Register
- KR-0009 Notification for deletion from the Register
- KR-0011 About the Provisional Certificate of Nationality
- KR-0019 Application for Certificate of Name
- KR-0060 Appointment of Process Agent
- KR-0070 Payment information
- Confirmation of marking of Call Sign

Although the department of Ship Registration does not require for the following forms to be provided in original, experience shows us that this is very often done. If the shipowner needs for the forms to be stamped and signed prior to being brought on board, the originals may be sent us prior to registration:

- KR-IMO-01 APPLICATION for Continuous Synopsis Record
- KR-IMO-02 Form 2- Amendments to the continuous Synopsis Record
- KR-IMO-03 Index of Amendments to CSR Document

The above references changes have already been implemented into our routines and we hope that our users will find this to be a positive contribution in simplifying the registration process. ■



Sammenlignet med 2013 har Sjøfartsdirektoratet registrert en nedgang i både skips- og personulykker i 2014. Blant de forskjellige ulykkestypene, ser vi en tydelig nedgang i antall brannulykker, fra 40 hendelser i 2013 til 22 branntilfeller i 2014.



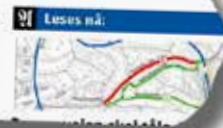
ÅR FAST: Båten tar inn vann og lekker bensin. De fire som var om bord er innløst, men er ikke skadet.

## Fire personer evakuert fra båt i nattemørket

MS «Raana» kjørte på grunn utenfor Nordmøre.

Mannskapet om bord ble evakuert fra båten, som tar inn vann.

- Det var ruffe forhold da vi gikk ut søm av, men de var vant sjøfolk, så det gikk greit, forteller Sigmund



PÅ GRUNN: MS Raana var et av fartøyene som grunnstøtte i 2014. Ulykken skjedde ved Hestskjæret fyr utenfor Averøy. Mannskapet på fire ble evakuert.

FAKSIMILE FRA ADRESSA.NO

### Ulykkesstatistikken for 2014:

# Betydelig færre branner om bord



**Bjarte Amble**  
Fungerende  
redaktør Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

– Dette er spesielt gledelig, med tanke på at Sjøfartsdirektoratet i 2014 har hatt et ekstra fokus på brann om bord i skip, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen i en kommentar.

Han viser til at inspektørene i fjor hadde en egen sjekkliste for uanmeldte tilsyn der forhold knyttet til brannsikkerhet om bord skulle kontrolleres særskilt. Brann var nemlig en av ulykkestypene som skilte seg negativt ut i 2013, og direktoratet reagerte på at hele tredjeparten av de 40 brannulykkene medførte alvorlig eller totalskadde fartøy. Brann ble derfor valgt som fokusområde i direktoratets risikovurdering for 2014.

– Det er likevel for tidlig å si om det er dette arbeidet har hatt en effekt på

ulykkestallene, men vi håper det er tilfelle, sier Akselsen.

#### LAVESTE SIDEN 80-TALLET

2014 karakteriseres ved en moderat nedgang i antall registrerte ulykker i Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase. I perioden 2009 til 2013 ble det registrert i gjennomsnitt 510 skips- og personulykker per år. I 2014 var dette tallet falt til 471 ulykker. Dette tilsvarer en nedgang på om lag 7,4 prosent.

De 471 ulykkene i fjor fordeler seg med 258 skipsulykker og 213 personulykker, en nedgang fra henholdsvis 278 skipsulykker og 255 personulykker i 2013.

#### ÅTTE OMKOM

Blant de 471 ulykkene i fjor var det åtte dødsulykker på norskregistrerte skip.

Dette er like mange som i 2013. I likhet med tidligere år er det også i 2014 arbeid om bord i fiskefartøy som medfører flest dødsfall – fem av de åtte dødsulykkene skjedde nemlig på fiskefartøy. Alle ulykkene fant sted på fartøy under 15 meter, med besetning på én eller to personer.

Støt- og klemskade og fall om bord er fremdeles de hyppigste årsakene til personskader, og står for til sammen hele 156 av skadene. Samtidig viser denne typen hendelser en betydelig nedgang fra 2013, da antallet var oppe i 198. Dernest kommer kuttskader og skader påført ved elektrisitet, brann eller kjemikalier.

#### GRUNNSTØTER FREMDELES

Grunnstøting toppe fremdeles som den hyppigste årsaken til skipsulykker. Hele 102 grunnstøtinger er rapportert inn i

2014, og det er omtrent det samme tallet som de siste seks årene.

Det samme gjelder for ulykkestypen kontaktskader, der fartøyer kolliderer med kaier, broer og lignende. I fjor var det 56 slike hendelser, noe som er omtrent på samme nivå som de siste seks årene.

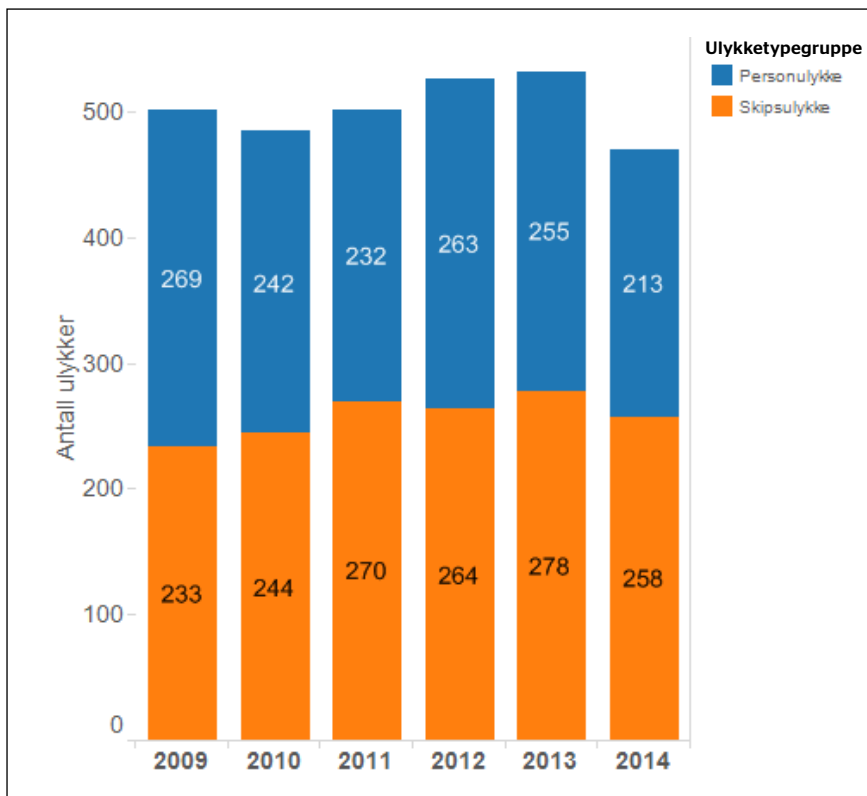
Den tydeligste endringen finner vi på kategorien brann/eksplosjon, der det er en tydelig nedgang fra 40 til 22 de siste to årene.

Forurensning og miljøutslipp viser derimot en betydelig økning, fra 16 hendelser i 2013 til 28 i fjor.

Skadeomfanget i de forskjellige skipsulykkene varierer mye, fra ingen eller ubetydelig skade til alvorlige skader og forlis.

Mens det mellom 2009 og 2011 var i overkant av 50 tilfeller av alvorlige fartøyskader eller forlis i året, har dette tallet falt fra 38 i 2013 til 29 i 2014. Elleve av disse alvorlige ulykkene skyldes grunnstøting.

Antall forlis sank fra 16 i 2013 til 10 i 2014. ■



Søylene viser hvordan ulykkesbildet har variert fra 2009 til 2014.

GRAFIKK: VEGAR BERNTSEN

## ARCOS – MARITIME SIKKERHETSKURS I TROMSØ



Arcos AS har kjøpt Tromsø Sikkerhetssenter (Havarivernsenteret) på Skattøra i Tromsø. Utvidelsen gjør at Arcos er landsdelens største leverandør av kurs og rådgivning mot markedene maritim og petroleum.

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

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

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

For ytterligere informasjon og bestilling se [www.arcos.no](http://www.arcos.no)

Arcos leverer kurs og rådgivning mot petroleumsbransjen og maritim virksomhet.

Bedriften er godkjent av Sjøfartsdirektoratet og Norsk Olje & Gass som opplæringsinstitusjon og Sikkerhetssenter. Vi tilbyr helikopterevakueringstrening (HUET) i nye og moderne fasiliteter.

Arcos er sertifisert av DNV GL i henhold til ISO 9001:2008 og «Maritime Training Providers».

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

[www.arcos.no](http://www.arcos.no)

# ARCOS





RISIKO: Uanmeldte inspeksjoner i 2015 vil ha et særlig fokus på arbeidsoperasjoner og forhold om bord som kan medføre risiko for at sjøfolk kan skade seg eller miste livet.

ILLUSTRASJONSFOTO: STEINAR HAUGBERG

**Sjøfartsdirektoratets fokus i 2015:**

# Arbeidsplassene om bord skal bli sikrere

Mange arbeidsulykker kunne vært unngått dersom en i forkant hadde vurdert risikoen ved arbeidsoperasjoner. Sjøfartsdirektoratet vil gjennom hele 2015 ha et ekstra fokus på forhold som kan gi sjøfolk en sikker arbeidsplass.



**Bjarte Amble**  
Fungerende  
redaktør Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratets siste risikoanalyse er utgitt i publikasjonen «Fokus på risiko 2015». Den konkluderer med at direktoratet valgte «Sikker arbeidsplass om bord» som sitt fokusområde for inneværende år.

Rapporten tar blant annet for seg noen arbeidsoperasjoner og forhold om bord som kan medføre risiko for at sjøfolk kan skade seg eller miste livet.

Det er ikke tvil om at det på mange fartøy utføres arbeid som utsetter mannskapet for høy risiko. Typiske eksempler er arbeid på fabrikk- og tråldekk innen fiskeri, bildekk på ferger, løfteoperasjoner og bruk av vinsj i forbindelse med ankerhåndtering eller fortøyning.

Utføringen av komplekse arbeidsoperasjoner under tidspress, krever stor grad av årvåkenhet, konsentrasjon og faglig dyktighet, i tillegg til utholdenhet. Mannskapet er ofte i nærkontakt med krefter

som overgår hva det personlig verneutstyr er designet for å tåle.

Noen ganger går det dessverre galt. Disse hendelsene medfører ofte alvorlige kvestelser, når personer blir klemt fast eller trukket inn i roterende utstyr. Noen arbeidsoperasjoner medfører også fare for at personell blir dratt over bord.

De siste ti årene har 58 personer omkommet i slike arbeidsulykker. Dette er 45 prosent av totalt omkomne på norske skip i samme periode, går det fram av risikorapporten.

## ANALYSER

Direktoratets analyser viser at en viktig bakenforliggende årsak til arbeidsulykker er at farene ved arbeidsoperasjoner om bord ikke er tilstrekkelig identifisert, og at det mangler risikovurdering. I noen tilfeller er det gjennomført risikovurdering, men uten at denne viser alle faremomentene ved operasjonen. Enkelte risikovurderinger angir heller ikke tiltak som er gode nok med tanke på å forebygge en ulykke.

Sjøfartsdirektoratet mener at mange av disse arbeidsulykkene kunne vært unngått, eller fått begrenset omfang, dersom en i forkant hadde risikovurdert operasjonen og satt i verk tiltak som sikrer arbeidstakeren.

Videre ser vi at rederiet ofte har for lite fokus på utforming av sikre arbeidsstasjoner ved bygging av fartøy. Hensyn til ergonomi og menneskelige faktorer blir ikke tilstrekkelig ivaretatt. Økonomi og produksjon blir gjerne styrende ved valg av design.

## SLIK VIL FOKUSOMRÅDET MERKES

Underdirektør Alf Tore Sørheim i Sjøfartsdirektoratet sier at uanmeldte inspeksjoner i 2015 vil ha et særlig fokus på i hvilken grad risikovurderingen er utført etter regelverket, og at tiltak som reder har identifisert er gjennomført.

– Vi har nå utarbeidet egne sjekklister som inspektørene skal gjennomgå, i tillegg til de ordinære sjekklister ved inspeksjoner, sier Sørheim. Han opplyser at sjekklister i en tid har vært tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets nettsider.

– Næringen kan derfor bruke sjekklister aktivt, slik at våre inspektører forhåpentligvis ikke finner noe å sette fingeren på når de kommer om bord, sier Sørheim.

Han opplyser at sjekklister også er sendt til de seks anerkjente classeselskapene.

– Classeselskapene er bedt om å benytte disse sjekklister, i tillegg til de ordinære, når de foretar uanmeldt tilsyn på vegne av Sjøfartsdirektoratet. Det betyr at samtlige norske skip, enten de er innenriks eller utenriks, kan bli møtt med de samme spørsmål og krav, presiserer Alf Tore Sørheim. ■

## KAMPANJESJEKKLISTENE

Sjekklister som benyttes i henhold til fokusområdet kalles «Kampanjesjekkliste sikker arbeidsplass 2015», og kommer som nevnt i tillegg til ordinær sjekkliste. Det opereres med tre lister – for passasjerskip, lasteskip og fiskefartøy.

Her er noen få eksempler på hva inspektørene vil kontrollere:

### LASTESKIP

**Verneutstyr:** Er personlig verneutstyr om bord tilpasset eksisterende forhold på arbeidsplassen og er blir utstyret vedlikeholdt og rengjort? Be om befaring i lager for verneutstyr. Sjekk at fallsikringsutstyr gjennomgår jevnlig kontroll, og at verne- og sikkerhetsutstyr oppbevares i egne skap om bord når det ikke er i bruk. Sjekk at utstyret er CE-merket.

**Opplæring:** Har hver enkelt arbeidstaker gjennomgått opplæring for å kunne utføre sitt arbeid på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte? Sjekk opplæringsplaner/ opplæringshåndbok. Opplæringen skal kunne dokumenteres. Gjennomfør intervjuer med personell som utfører risikofyllt arbeid for å få bekreftet at de har kjennskap til faremomenter og vernetiltak knyttet til arbeidsoperasjonene de utfører.

**Arbeid i tanker og trange rom:** Er alle dører, luker, mannlukk m.m. i atkomst til gassfarlige rom eller rom hvor det kan være oksygenmangel tydelig merket med skilt som angir fare for gassforgiftning eller oksygenmangel?

**Roterende utstyr, bevegelige deler:** Er roterende utstyr og bevegelige deler i maskin og på dekk tilstrekkelig skjermet mot klemfare?

**Laste-/losseoperasjoner:** Er ludedekslar sikret når de står i åpen stilling? (Kontrolleres dersom det utføres laste-/lossearbeid under tilsynet) Dersom det er mekanisk opererte ludedekslar, sjekk at disse opereres av kyndig personell.

### PASSASJERSKIP

**Risikovurdering:** Er farer om bord avdekket og kan dokumentasjon på risikovurdering fremlegges for farlige operasjoner om bord?

**Stikkprøvekontroll:** Be om at det fremvises risikovurdering for minst to risikofylte arbeidsoperasjoner (se liste i veiledning)

**Forslag til aktuelle risikovurderinger:** Arbeid i høyden, arbeid i tank, fortøyning, ankring, utsetting av MOB-båt/livbåt, løfteoperasjoner, arbeid

på dekk, arbeid med kjemikalier, varmt arbeid, farlig last, utsetting av fiskeutstyr, slepeoperasjoner

**Opplæring:** Har hver enkelt arbeidstaker gjennomgått opplæring for å kunne utføre sitt arbeid på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte? Opplæringen skal kunne dokumenteres. Gjennomfør intervjuer med personell som utfører risikofyllt arbeid for å få bekreftet at de har kjennskap til faremomenter og vernetiltak knyttet til arbeidsoperasjonene de utfører.

**Fortøyning:** Kan det fremlegges risikovurdering av fortøyningsoperasjon? Er fortøyningsoperasjon risikovurdert? Er det kommunikasjon mellom bro og fortøyningsplass? Har mannskap som fortøyer egnet verneutstyr? Er det foretatt vurdering av snap back-zone (faresoner ved brudd av fortøyningsstrosser)?

### FISKEFARTØY

Rapportering av ulykker (gjelder fiskefartøy alle lengder): Har fartøyet etablert rutiner for melding og rapportering av sjøulykker og personulykker til sjøs? Kontroller at det finnes rutiner for melding og rapportering av uønskede hendelser, og be om å få se noen rapporter.

**Rømningsveier (gjelder fiskefartøy alle lengder):** Er rømningsveier merket og fri for hindringer?

**Sklisikring (gjelder fiskefartøy alle lengder):** Er følgende områder sklisikret: Dekk i arbeidsområder som maskinrom, bysse, ved vinsjene, steder hvor det arbeides med fisken, ved opp- og nedganger til ledere, i trapper og foran dører.

**Roterende utstyr, bevegelige deler (gjelder fiskefartøy alle lengder):** Er roterende utstyr og bevegelige deler i maskin/fabrikk og på dekk tilstrekkelig skjermet mot klemfare?

På nettsidene til Sjøfartsdirektoratet finner du de komplette sjekklister: <http://www.sjofartsdir.no/ulykker-sikkerhet>

Etter «brann-året» 2014:

# Fremdeles behov for brannfokus

I 2014 hadde Sjøfartsdirektoratet brann som spesielt fokusområde. I løpet av året foretok direktoratet 466 uanmeldte tilsyn, som resulterte i 1102 pålegg. 213 av disse gjaldt mangler ved brannforebyggende tiltak.



**Bjarte Amble**  
Fungerende  
redaktør Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Underdirektør Alf Tore Sørheim i Sjøfartsdirektoratet opplyser at det ble gitt 608 pålegg til fiskefartøy, noe utgjør om lag 55 % av samlet antall pålegg. Lasteskip står for 370 pålegg, mens passasjerskip er ilagt 106 pålegg for mangler.

Korrigert for antall skip, er det lasteskip som har høyest antall pålegg per tilsyn, med 2,7. Deretter følger fiskefartøy (2,6) og passasjerskip med 1,3 pålegg per utført tilsyn.

Sørheim forteller at de fleste påleggene var knyttet til mangler ved redningsredskaper, nemlig hele 286. Deretter følger tiltak mot brann med 213 pålegg.

De brannrelaterte påleggene gjelder først og fremst mangler ved bærbart sløkkeutstyr, ofte grunnet manglende service og ettersyn. Mange pålegg var også knyttet til mangler ved brannspjeld og ventilasjonsanlegg.

Statistikken viser at det syndes mest mot brannsikkerhet om bord på fiskefartøy, da denne fartøygruppen sto for hele 65 % av påleggene knyttet til brannforebyggende tiltak.

## BEDRING

– Når det gjelder antall pålegg i forbindelse med tiltak mot brann, viser statistikken en liten bedring i forhold til 2013 – fra 223 til 213. I forhold til 2012 er det derimot en betydelig forbedring, da tilsvarende antall pålegg var helt oppe i 313, sier Sørheim.

Han sier at selv om dette ikke viser noen tydelig nedgang fra 2013 til 2014, gikk antall alvorlige brannulykker på skip kraftig ned i samme perioden. Ifølge ulykkesstatistikken registrerte direktoratet i 2013 hele 40 hendelser som var brannulykker, der om lag 33 % medførte alvorlig skadde eller totalskadde fartøy.

– I 2014 derimot, viser ulykkestallene en reduksjon i antall registrerte branntilfeller fra 40 til 22, altså om lag 45 %, i forhold til året før. Kun 14 % av brannulykkene i 2014 medførte alvorlig eller total skade på fartøyet, sier Alf Tore Sørheim.

Han ser ikke bort fra at noe av nedgangen kan skyldes at Sjøfartsdirektoratet hadde brann som spesielt fokusområde i 2014. ■



FÆRRE BRANNER: I 2014 gikk antall registrerte branntilfeller ned fra 40 til 22. Kun 14 prosent av brannulykkene medførte alvorlig eller total skade på fartøyet, opplyser underdirektør Alf Tore Sørheim.

FOTO: STEINAR HAUGBERG



Norsk Ordinært Skipsregister (NOR):

# Økte med over 1 000 fartøyer på to år

Etter NOR passerte 18 000 registrerte fartøyer i juli 2014, har registeret bare fortsatt å øke. De siste to årene fikk registeret en netto økning på hele 1 133 fartøyer.



**Tone Olsen Risnes**  
Seniorrådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

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

## STATUS

Ved utgangen av 2012 var det totalt 17 187 fartøyer i registeret. Dette tallet økte med 523 og endte på 17 710 per 31. desember 2013. I 2014 økte totalt antall registreringer ytterligere, og vi startet det nye året med 18 320 fartøyer i NOR.

– En netto tilgang på 1 133 på to år er en veldig hyggelig utvikling, sier av-

delingsdirektør i Skipsregistrene, Anita Malmedal.

## STØRST ANDEL FRITIDSFARTØY

Trenden fortsetter, og det er uten tvil mindre fritidsfartøy (under 15 meter) som det registreres flest av. Deretter følger mindre arbeidsbåter, fiskefartøy og forsyningskip for plattformer. Registreringen av nye fritidsfartøy har stabilisert seg de siste årene.

I 2012 ble 637 fritidsfartøy registrert inn for første gang. Dette tallet sank til 599 i 2013 og i 2014 viste det 494.

Nyregistrering av mindre arbeidsbåter økte fra 169 til 203 for deretter å ende på 199 over samme treårs periode. Også fiskefartøyene har hatt en liten netto

økning fra 96 nye i 2012 til 105 nye i 2014. Antallet nyregistrerte forsyningskip for plattformer i NOR sank fra 34 i 2012 til 22 i 2013. I 2014 endte dette tallet på 24.

## HANDELSFLÅTEN

Handelsflåten omfatter skip på 100 bruttotonn og over, med et par unntak. Blant unntakene finner vi fartøy definert i Sjøfartsdirektoratets kategorier for fiskefartøy, spesialskip og diverse.

Som søylediagrammet viser sank denne del av flåten med 20 fartøy fra 2012 til 2013 og stabiliserte seg deretter. Ved årsslutt 2014 var det like mange skip i den NOR-registrerte delen av handelsflåten som ved utgangen av året før. ■



NY I NOR: Den el-drevne bilfergen Ampere ble registrert I NOR 23. Januar, og satt inn i sambandet Lavik–Oppedal for rederiet NORLED.

FOTO: SAMFERDSLEFOTO

## The Norwegian Ordinary Ship Register (NOR): 2014 Summarized

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.

### STATUS

At the end of 2012, the NOR register counted a total of 17,187 vessels. By December 31st 2013 the number of registered vessels had increased with 523, totaling as many as 17,710. A continuous net accumulation in 2014 led to the new all-time high of 18,320 vessels in the NOR at the beginning of 2015.

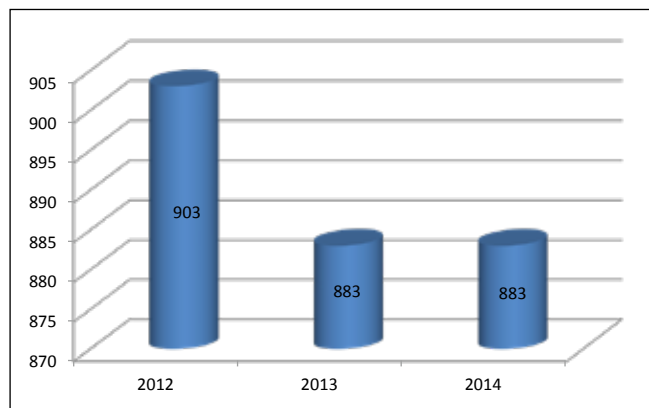
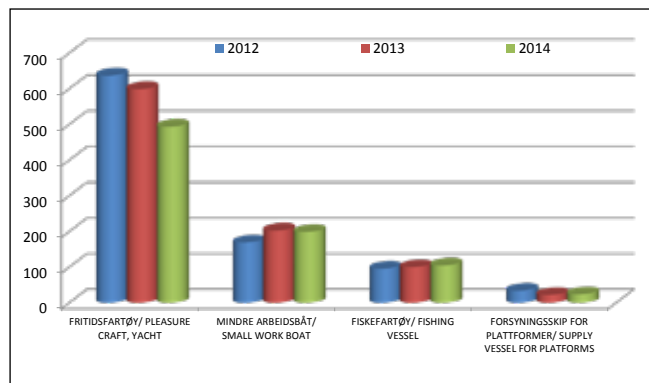
Head of Department of the Ship Registers, Anita Malmedal, is pleased with this positive development.

### THE GREATEST INCREASE

The trend continues with smaller pleasure vessels being the number one vessel type to be registered. These are followed by small workboats, fishing vessels and platform supply vessels.

Registration of new pleasure vessels have, however, stabilized over the last couple of years. In 2012, 637 entered the register for the first time. This number decreased to 599 in 2013 and ended with 494 in 2014.

The number of newly registered smaller workboats increased from 169 to 203 from 2012 to 2013, and ended with 199 newly registered vessels during the same three year period. Also fishing vessels have enjoyed a small net increase in the number of new registrations. The number accumulated from 96 to 100 to 105 over the years 2012, 2013 and 2014. For platform supply vessels, the number of new registrations declined from 34 in 2012 to 22 in 2013. 2014 yielded a total of 24 new registrations of this vessel type.



### THE MERCHANT FLEET

The Merchant fleet is comprised by vessels of 100 gross tonnage and upwards, with a few exceptions. Vessels belonging to the Norwegian Maritime Authority's categories for fishing vessels, specialized vessels and others are not included in this fleet.

This part of the fleet lost 20 vessels from 2012 to 2013 for, thereafter, to stabilize with the same number of registrations at the end of 2014.

## The Norwegian International Ship Register (NIS) 2014:

# Slight decrease in registrations - stabile GRT

2014 ended with a total of 522 registered ships, which means a loss of eleven ships over the last year.



**Tone Olsen Risnes**  
Senior Adviser  
Norwegian Maritime  
Authority

The number of new entries into the register declined in 2014. In comparison, 2012 resulted in 67 registrations. This increased to 72 in 2013, before it decreased to 57 in 2014.

Deletions from the register dropped from 85 in 2012 to 61 in 2013. In 2014 we deleted a total of 75 ships from the NIS.

November and December 2014 plus January 2015, resulted in eleven new ship registrations, which is a reduction of five from the same period in 2013/2014. The number of deletions in this period were, however, reduced by as many as 15, from 21 to six. 2014 ended with a total GRT of 13.452.798 for the NIS. By the end of January 2015 the GRT increased slightly to 13.516.709.

Comparatively the GRT read 13.891.611 per 31 December 2012, and 14.262.768 per 31. December 2013. At the end of January 2014 the total GRT for the NIS was 14.025.463.

Once again, with five of the eleven new registrations being supply ships, this vessel type constituted the greatest increase to the register. Three of the new registrations were Norwegian newbuildings registered in our Shipbuilding Register during construction, and three were newbuildings from abroad.

Another two were transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR) to the NIS. The remaining three were transferred from various flag states.

### REGISTERED IN NOVEMBER 2014

*ISLAND CONDOR – LAEP7 – IMO 9695042*

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

*SIEM SYMPHONY – LART7 – IMO 9690066*

Newly built supply ship for platforms. The ship was built by Hellesøy Verft AS, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, she was registered with the NIS and, immediately thereafter, transferred to the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

*OLYMPIC PRINCESS – LMOH3 – IMO 9177844*

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

### REGISTERED IN DECEMBER 2014

*ADS GALTESUND – LAVH7 – IMO 9336581*

Bulk carrier, transferred from the Panama Maritime Authority.

*HÖEGH CHIBA – LAVD7 – IMO 9303558*

Car carrier, transferred from the US Coast Guard.

*SUSANNE VICTORY – LAVC7 – IMO 9185499*

Chemical oil tanker, transferred from the Liberian Registry.

*VIKING NEREUS – LDEQ3 – IMO 9297797*

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

### REGISTERED IN JANUARY 2015

*BOW TRIUMPH – LARW7 – IMO 9669902*

Newly built chemical tanker. The ship was built by Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Korea. Upon completion and delivery, she was registered with the NIS.

*JO LARIX – LAPQ7 – IMO 9617650*

Newly built chemical tanker. The ship was built by Nantong Mingde Heavy Industry Co. Ltd., China. Upon completion and delivery, she was registered with the NIS.

*STRIL BARENTS – LATZ7 – IMO 9695937*

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

*SPAR ARIES – LATO7 – IMO 9701920*

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. ■



NEWBUILD: The newly built chemical tanker Bow Triumph was amongst the new editions to NIS this January.

PHOTO: JON ATLE JOHANNESSEN/ODFJELL



## Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS):

# De ti største i registeret

Statistikken viser at det fremdeles er de Bergens- og Oslo-baserte rederiene som er mest lojale til flagget.

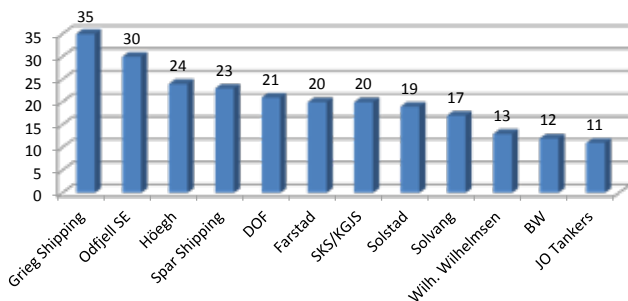


**Tone Olsen Risnes**  
Seniorrådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

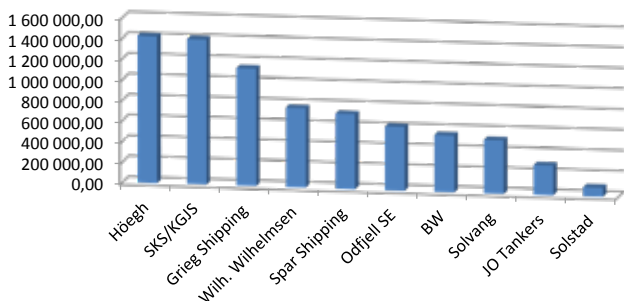
Når man ser på størrelsen på flåten i henhold til antall registrerte skip, topper Grieg Shipping i Bergen listen med sine 35 skip. Et annen Bergen-basert selskap, Odfjell SE kommer på en sterk andreplass med sine 30 skip. På tredje plass finner vi Höegh Autoliners som er basert i Oslo. I dag har Höegh totalt 24 skip registrert i NIS.

Hvis vi ser på størrelsen på flåten i henhold til GRT, er denne rangeringen noe endret. Höegh er nå på førsteplass med en total GRT på 1.425.564. Med en total GRT på 1.410.626, - klatrer SKS (SKS OBO Limited og SKS Tankers Limited, begge eid av Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi A / S, "KGJS") fra en sjuendeplass i henhold til totalt antall skip, til andreplass i henhold til GRT. Grieg Shipping er fortsatt blant de tre største bidragsyterne med en total GRT på 1. 143.265. ■

**STØRRELSEN PÅ FLÅTEN I HENHOLD TIL ANTALL REGISTRERTE SKIP**



**STØRRELSEN PÅ FLÅTEN I HENHOLD TIL GRT**



**EB MARINE**  
DYKKERFIRMA

**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](http://WWW.EBMARINE.NO)

ADM. MOMENT - FOTO: TORE LIEN

## Høegh Autoliners velger NIS:

# Viktig å seile under kvalitetsflagg

– For Høegh Autoliners er det viktig at skipene i vår flåte seiler under kvalitetsflagg, og vi ser flere fordeler ved å ha skip flagget i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS), sier Ingar Skiaker, CEO i Høegh Autoliners til Navigare.



NORSK: I dag har Høegh Autoliners 25 skip under NIS flagg, og de nærmeste to årene vil ytterligere seks nye bilskip leveres til rederiet.



Tone Olsen Risnes  
Seniorrådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

I dag har Høegh Autoliners 25 skip under NIS flagg, og i løpet av de neste to årene vil ytterligere seks nye bilskip leveres til rederiet.

– Avgjørelsen om å la også disse nye skipene seile under NIS-flagg var en lett beslutning å ta for Høegh Autoliners, sier Ingar Skiaker.

Han legger til at valget av NIS først og fremst er knyttet til tonnasjeskatte reglene, og det faktum at NIS yter utmerket service når de har behov for det.

### FORUTSIGBART

– NIS er forutsigbart og lite byråkratisk, noe som forenkler gjennomføringen av

våre prosjekter når skip eller skipspant skal registreres. I tillegg ligger det også mye stolthet og tradisjon i det å seile under det norske flagget på alle verdenshav. Det å videreføre en norsk, maritim tradisjon føles både riktig og viktig, sier Skiaker.

Men Høegh Autoliners ser også forbedringspotensial for Sjøfartsdirektoratet, spesielt når det gjelder sertifisering av sjøfolk.

– Vår erfaring er at selve logistikkprosessen ved utstedelse av sertifikater tidvis er veldig omstendelig. Her kan Sjøfartsdirektoratet lære av prosessene som andre flaggstater har, og vi håper at dette vil bedre seg i fremtiden, sier Ingar Skiaker. ■



SERVICE: Ingar Skiaker, CEO, Høegh Autoliners, sier at rederiet velger NIS, blant annet for sin utmerkede service.

FOTO: HØEGH AUTOLINERS

## Høegh Autoliners chooses the NIS:

# Important that our ships fly quality flags

– For Høegh Autoliners, it is important that the vessels in our fleet fly quality flags and we see several advantages with having vessels flagged in NIS, says Ingar Skiaker, CEO i Høegh Autoliners to “Navigare”.

Today, we have 25 vessels under the NIS flag, and over the coming two years, we will have six new car carriers added to our fleet. The decision to let these vessels fly the NIS flag was easy to make for Høegh Autoliners, says Ingar Skiaker.

He adds that the choice of NIS is first and foremost linked to the tonnage tax regime and the fact that NIS gives excellent service when needed.

### PREDICTABLE

– The register is predictable and not very bureaucratic which simplify the accomplishment of our projects when we are registering vessels or ship mortgages. There is also much pride and tradition connected to sailing the world's oceans under the Norwegian flag. To

continue a Norwegian maritime tradition feels both right and important, adds Skiaker.

Høegh does, however, also see improvement potential, especially when it comes to the certifying of seafarers.

– In our experience, the logistics process related to issuing certificates may at times be very detailed. In this respect, the Norwegian Maritime Authority can learn from the processes in other flag states and it is our hope that this will improve in the future. ■



Sjøfartsdirektoratet lytter til næringen:

# Forbereder nye regler for sleping

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

ILLUSTRASJONSFOTO: NTB SCANPIX

Sjøfartsdirektoratet ønsker å innføre en ny ordning for slepefartøy, der fartøyet må sertifiseres som slepefartøy før det kan slepe i næringsvirksomhet. Håpet er å få sendt forslag til endring i regelverket på høring før sommeren.



**John Kristian Spångberg**  
Juridisk rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Sertifiseringen vil bekrefte at fartøyet er bygget i tråd med de relevante forskriftene for å utføre slepeoperasjoner. I denne sammenheng er det byggreglene i forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip (byggeforskriften) og forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip.

Både fartøy over og under 15 meter vil omfattes av det nye regimet. Reglene er derfor konkurransenøytrale.

Formålet med forslaget er at tilstanden skal være forutsigbar både for Sjøfartsdirektoratet og for næringen. Dette gjøres ved å gå over til et sertifiseringssystem i stedet for den tidligere ordningen med slepetillatelse.

## FORUTSIGBAR HVERDAG

I en overgangsfase vil den nye ordningen kunne medføre noe merarbeid, men på sikt vil dette merarbeidet oppveies av en mer forutsigbar hverdag.

Det vil da ikke lenger være en ordning hvor fartøy må vurderes av Sjøfartsdirektoratet fra gang til gang når et slep skal utføres. Med en påtegning på sertifikatet vil det gå tydelig fram – både for rederiene og forsikrings-selskapene – hvorvidt et fartøy kan slepe.

Dette er ment å redusere mengden av byråkrati ved at behovet for å sende søknad før hvert enkelt slep faller bort.

## BAKGRUNNEN

Allerede for snart to år siden hadde Sjøfartsdirektoratet et møte med representanter for slepebåtnæringen, Kystverket og Kystvakten, der næringen spesielt uttrykte usikkerhet rundt dagens regelverk og den praksis Sjøfartsdirektoratet har vedrørende slepebåter under 15 meter.

Bakgrunnen for usikkerheten var at slepebåter under 15 meter har fått slepetillatelse selv om besiktelsesforskriften har stengt for dette.

I etterkant av dette møtet har Sjøfartsdirektoratet gjennomgått regelverket og vurdert hvordan reglene kan se ut i fremtiden. Blant annet har det blitt utarbeidet et nytt rundskriv, (RSV 07-2014), som tar opp noen av de problemstillingene som ble luftet i møtet 18. juni 2013. Et slikt rundskriv ville likevel ikke løse alle utfordringene en sto overfor. Dette ville kreve en forskriftsendring.

## PRESENTERT FOR NÆRINGEN

Det var dette som var bakgrunnen for et nytt møte som ble holdt i desember i fjor – som fungerte som et dialogmøte før den planlagte høringsrunden.

Sjøfartsdirektoratet presenterte her et forslag til nytt regelverk, som innebærer at dagens ordning med slepetillatelse vil forsvinne, og erstattes med en sertifisering som slepebåt i form av påtegning på fartøysertifikatet.

Etter forslaget vil systemet med slepetillatelse for eksisterende fartøyer fortsette inntil samtlige er faset over på de nye reglene for påtegning. Fartøyene vil ha mulighet til å få sertifisering/påtegning dersom de oppfyller vilkårene på et tidligere tidspunkt – det vil si valg mellom påtegning og slepetillatelse.

Ordningen med påtegninger omfatter kun fartøy med brutotonnasje under 500, og manglende påtegning kan føre til overtredelsesgebyr.

## DET MESTE BLE GODT MOTTATT

Forslaget ble godt mottatt, sett opp mot at dette danner dokumentasjon for hvilke fartøy som i det hele tatt kan slepe. Næringen påpekte at det er raskere saksbehandlingstid på slepetillatelse nå, og at ting har kommet seg. Det var positivt at det nye regelverket stenger for useriøse aktører i form av begrensninger.

Representantene for næringen var derimot mer reserverte med hensyn til hva dette ville si for det som skulle slepes, og vurderingene rundt slepet.

Forslaget fra Sjøfartsdirektoratet legger opp til at skipsfører i større grad skal vurdere situasjonen. Det ble pekt på at ulike skipsførere kan vurdere situasjonen ulikt. Dette kan virke uheldig rent konkurransemessig. Man kan stille spørsmål om hvem som er best til å vurdere risiko. Hva skjer dersom noe går galt?

Dagens slepetillatelse fungerer som en garanti overfor tredjepart, som for eksempel overfor forsikringsselskap og oppdragsgivere i en anbudsrunde. Hvordan stiller disse seg når man ikke lenger har en slepetillatelse å vise til?

Må de som er involvert i den enkelte slepeoperasjonen søke hjelp hos konsulenter eller klasseselskap for å få på plass et dokument som sier at en uavhengig part har vurdert slepet som sikkert? Det ble uttrykt at det i så fall vil kunne bli dyrt å slepe.

## VIL GJENNOMGÅ

Sjøfartsdirektoratet viser til at enhver skipsfører har et selvstendig ansvar for å vurdere om et slep kan gjennomføres. Slepene næringen skiller seg ikke fra andre næringer med hensyn til ansvaret for sine operasjoner.

Likevel vil Sjøfartsdirektoratet gjennomgå de tilbakemeldingene vi har fått i det videre arbeidet. Det er nå også opprettet dialog med forsikringsbransjen for å få innspill på hvordan de vil forholde seg til de foreslåtte endringene. ■



**NORSAFE**  
Lifeboatbuilder since 1903

**FIRST CHOICE**  
in maritime safety

Mako 655 Fast Rescue Craft

Norsafe's Mako 655 Fast Rescue Craft (FRC) is manufactured according to SOLAS, Classification Society and NORSOK R-002 regulations. Utilising advanced construction methods and materials, Norsafe provides the strongest and most durable hulls in the industry.

The Mako 655 is one of the best-selling rescue boats in the world. It received the Nordic Council's Design Award after its release in 1999, and was the first FRC with an integrated GRP self-righting frame, eliminating the need for CO2 tanks and inflatable bags. It was also the first FRC with optional inboard water jet engines or outboard propeller engines.

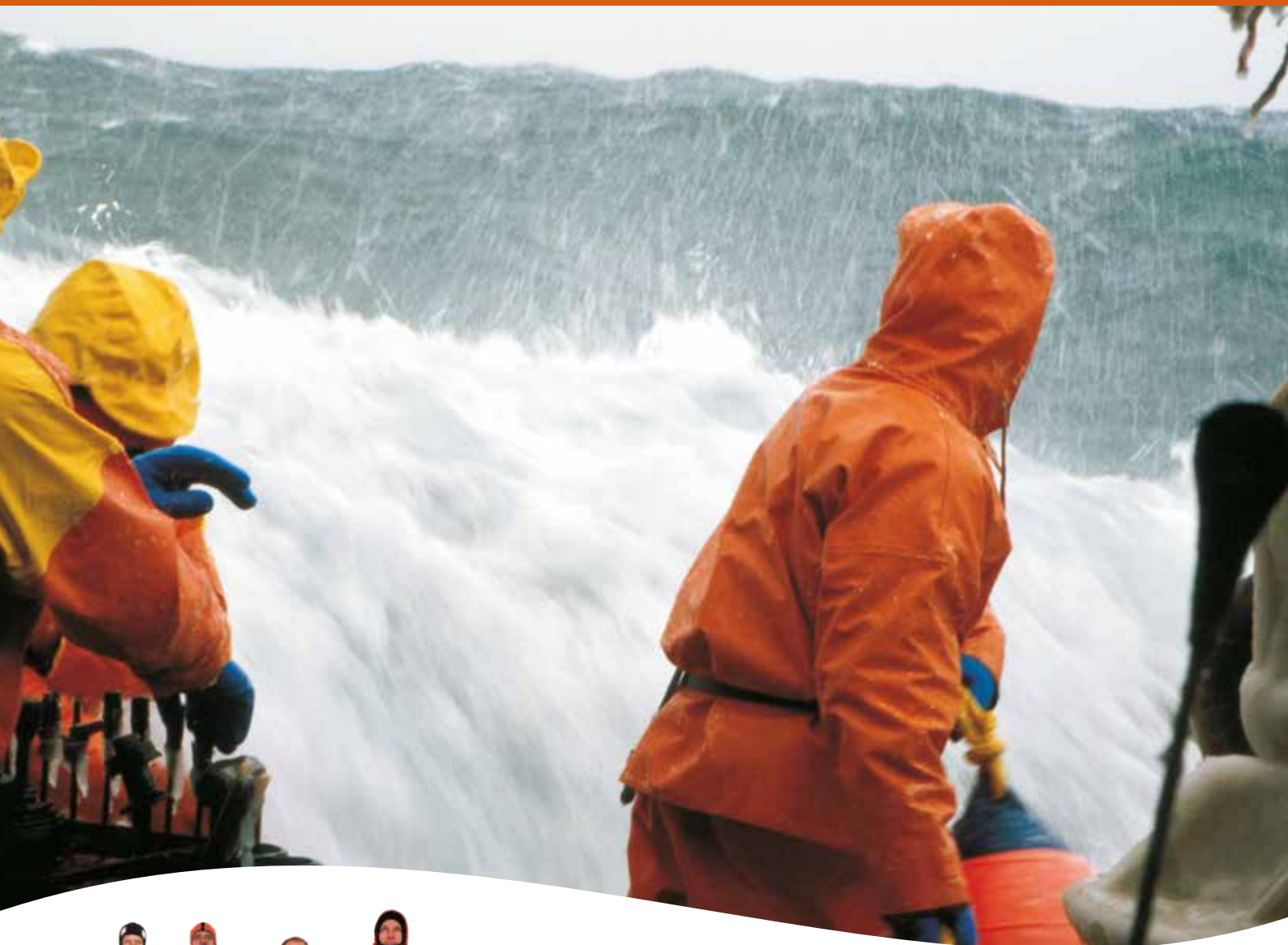
Norsafe FRCs are built with fibreglass reinforced fire-retardant polyester (GRP). Both the hull and inner liner are one-piece mouldings that are bonded together. The resulting spaces are filled with closed cell buoyant foam, making the boat unsinkable even when damaged.

For more information, visit our website:  
[norsafe.com](http://norsafe.com) and [youtube.com/norsafeas](http://youtube.com/norsafeas)



**Norsafe** BETTER BY DESIGN

«Rekker du kampen på søndag, pappa?»



*Uansett hva du gjør på havet,  
vi har drakten!*

Regntøy er bra når det regner...  
*Din beste livsforsikring til sjøs  
er en redningsdrakt  
-som er i orden og passer.*

**Kom trygt hjem!**



**HANSEN**  
PROTECTION

[hansenprotection.no](http://hansenprotection.no)



Sjøfartsdirektoratet dobler antall kontroller:

# Nye krav om svovel i bunkers

Sjøfartsdirektoratet vil i år doble antall kontroller av fartøy for å sjekke om de nye, strengere kravene til svovelinnhold i drivstoff blir etterlevd. Brudd på regelverket kan resultere i overtredelsesgebyr av betydelig beløp.



**Svein Erik Enge**  
Senioringeniør  
Sjøfartsdirektoratet

Regelverket trådte i kraft 1. januar 2015, og sier at det nå ikke lenger er tillatt å benytte drivstoff som inneholder mer enn 0,10 % svovel. Den forrige maksimumsgrensen var 1 %. Kravet gjelder innenfor SECA-området (Sulphur

Emission Control Area), som er definert i MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships). Området omfatter landene rundt Nordsjøbassenget, Østersjøen og kysten av Nord-Amerika.

## SKJERPER KONTROLL

De som ikke følger det nye regelverket, vil kunne spare store beløp. Derfor vil alle SECA-land skjerpe kontrollen av

svovelinnhold i bunkers som benyttes om bord i fartøy som anløper SECA-havner.

I februar gjennomførte Sjøfartsdirektoratet en kampanje med fokus på de nye kravene. Kampanjen hadde som formål å vise at det vil foretas økt kontroll av svovelinnhold i bunkers, samt å informere næringen om de nye kravene. Sjøfartsdirektoratet gjennomførte kampanjen i samarbeid med alle land tilknyttet SECA.

Samarbeid på tvers av SECA-landene og andre land, er en viktig nøkkelfaktor. Det er derfor laget et system som varsler samarbeidslandene når det blir oppdaget brudd på lovverket.

Etter at de nye kravene trådte i kraft, er det i samarbeid med flere land laget en informasjonsbrosjyre som i kampanjeperioden ble utlevert til skip og andre aktører i næringen.

## STIKKPRØVER

Kontrollene til Sjøfartsdirektoratet vil framover bestå av dokumentkontroll og stikkprøvetaking av drivstoff som benyttes om bord i fartøyet. Prøvene blir sendt til laboratorium der drivstoffets innhold blir analysert. Brudd på det nye regelverket kan resultere i betydelige overtredelsesgebyr.

Flere av SECA-landene ser også på alternative, kostnadseffektive og målrettede kontrollmetoder. Noen land ser på muligheter til å benytte seg av både droner og fly i jakten på lovbrytere.

Fly er allerede i bruk for å avsløre og kartlegge for eksempel oljesøl og lignende utslipp. Å utvikle droner til å jakte på fartøy som ikke overholder lovverket i forbindelse med de nye svovelkravene er noe nytt.

Andre land benytter seg av såkalte sniffere for å kontrollere hva fartøyene slipper ut i området der utstyret er plassert. Slikt utstyr kan plasseres i nærheten av skipsleder, eller om bord i fly eller fartøy, for eksempel kystvaktfartøy. Målet med slikt utstyr er å oppnå en mer spisset

FORURENSING: Fra 1. januar ble grensen for maks utslipp av svovel fra skip kraftig innskjerpet. Forurensende utslipp fra skip kan være et problem, blant annet i norske fjorder.

ILLUSTRASJONSFOTO: NTB SCANPIX

POLLUTION: On 1 January the limit for maximum emission of sulphur from ships was severely reduced. Polluting emissions from ships can be a problem, for instance in Norwegian fjords.



kontroll med fartøyene som seiler i, eller anløper SECA-havner.

Sjøfartsdirektoratet vil i 2015 intensivere kontrollen av svovelinhold i bunkers, og doubler antallet kontroller sammenlignet med året før.

Det vil også bli flere kontroller for å sjekke at fartøy som ligger ved kai eller anker i Norge, ikke benytter drivstoff som inneholder over 0,1 prosent svovel, et krav som ble innført allerede for fem år siden. ■

## The Norwegian Maritime Authority doubles the inspections: New requirements regarding sulphur in fuel oil

This year, the Norwegian Maritime Authority will double the number of inspections of vessel in order to check whether the new and more stringent requirements related to the sulphur content of fuel are complied with. Infringements of the regulations may result in violation fines of a substantial amount.

The new requirements entered into force on 1 January 2015, and stipulate that the use of fuel containing more than 0.10% sulphur is no longer permitted. The previous maximum sulphur content was 1%. The requirement is applicable within the Sulphur Emission Control Areas (SECAs), which are defined in the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). The SECAs include the countries around the North Sea area, the Baltic Sea area and the coast of North-America.

### TIGHTENED CONTROL

Ships not complying with the new regulations will potentially save a lot of money. All SECA countries will therefore tighten the control of sulphur content of fuel oil used on board vessels calling at SECA ports.

In February, the Norwegian Maritime Authority (NMA) carried out a campaign which focused on the new requirements. The purpose of the campaign was to show that a larger number of inspections of the sulphur content of fuel oil will be carried out, as well as to inform the industry of the new require-

ments. Following the entry into force of the new requirements, an information pamphlet was created, in cooperation with several countries, which during the campaign period was handed out to ships and other actors in the industry.

### SAMPLING

The NMA's inspections will consist of document control and sampling of fuel used on board the vessel. The samples will be sent to a laboratory for an analysis of the content of the fuel. Infringements of the regulations may result in significant violation fines.

Several of the SECA countries are also looking at alternative, cost-effective and targeted control methods. Some countries are considering the possibility of using both drones and air planes in the search for offenders.

Air planes are already being used to reveal and map e.g. oil spills and similar spillages. The development of drones to search for vessels not complying with the legislation related to the new sulphur requirements is a novelty.

Other countries are using so-called sniffers to check what the vessels are emitting in the areas where the equipment is placed. Such equipment may be placed near fairways or on board planes or vessels, for instance coast guard vessels or other vessels. The purpose of such equipment is to achieve a more targeted control of the vessels operating in or calling at SECA ports.

The NMA will in 2015 intensify the control of sulphur content of fuel oil, and will double the number of inspections compared to the year before.

The number of inspections of vessels at berth or at anchor in Norway will also increase, in order to check that they do not use fuel containing more than 0.1% sulphur, a requirement which was already introduced five years ago. ■

### DETTE ER SECA-LANDENE: THESE ARE THE SECA COUNTRIES:

Belgia	Nederland	<i>Belgium</i>
Danmark	Norge	<i>Canada</i>
Canada	Polen	<i>Denmark</i>
Estland	Russland	<i>Estonia</i>
Finland	Sverige	<i>Finland</i>
Frankrike	Storbritannia	<i>France</i>
Latvia	Tyskland	<i>Latvia</i>
Litauen	USA	<i>Lithuania</i>
		<i>Netherlands</i>
		<i>Norway</i>
		<i>Poland</i>
		<i>Russia</i>
		<i>Sweden</i>
		<i>United Kingdom</i>
		<i>Germany</i>
		<i>USA</i>



Frykter kø i slutten av 2016:

# Lurt å fornye sertifikatet tidlig

På grunn av endring i en internasjonal konvensjon, må alle personsertifikater være oppdatert etter nye krav innen 1. januar 2017. Sjøfartsdirektoratet frykter at dette vil medføre en opphopning av søknader mot slutten av 2016.



**Bjarte Amble**  
Fungerende  
redaktør Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Underdirektør Yngve Folven Bergesen i Sjøfartsdirektoratet opplyser at det etter revisjon i STCW-konvensjonen i 2010 kom nye krav til kompetansen til sjøfolk. Fra høsten 2013 har det blitt utstedt to typer: 1.

Etter gammel regelverk (kalt STCW-95-sertifikater) og 2. En ny type sertifikater som oppfyller kravene i STCW-78-konvensjonen, inkludert de såkalte Manila-endringene fra 2010.

Sjøfartsdirektoratet utstedte sertifikater etter det gamle regelverket (STCW-95) til utgangen av februar i år. Disse sertifikatene er kun gyldige ut 2016. Fra 1. januar 2017 må alle ha sertifikater som er oppgradert etter det nye regelverket.

– Det vi frykter er at de fleste sjøfolkene vil utsette å få oppgradert sertifikatene sine til slutten av 2016. I så fall vil Sjøfartsdirektoratet kunne få flere tusen søknader som må behandles i løpet av kort tid, sier Folven Bergesen.

Etter Sjøfartsdirektoratets beregninger vil det etter normal rytme for fornyelser komme ca. 3-5.000 søknader per kvartal. Men på grunn av endringene i kompetansekravene tilsier de samme beregningene at det i siste kvartal 2016 vil komme mellom 20.000 og 30.000 søknader.



NYTT FORMAT: De nye, såkalte kompetansesertifikatene blir utstedt i bankkort-format (t.h.), og erstatter de tidligere blå sertifikatene i A5-format (t.v.), viser Yngve Folven Bergesen.

FOTO: BJARTE AMBLE

– Derfor er det helt nødvendig at så mange som mulig søker tidlig, oppfordrer han.

Han håper at også rederiene vil bidra til å få spredd søknadene utover et lengre tidsrom.

– Vi ønsker å være tidlig ute med informasjon om dette, da en opphopning av søknader som skal behandles kan bli et stort problem for alle parter, sier Folven Bergesen.

## NYE KOMPETANSEKRAV

Før du får fornyet sertifikatet for maskinoffiser eller dekksoffiser etter den nye ordningen, er det noen krav i STCW-78-konvensjonen som må være oppfylt.

Blant annet må man dokumentere at en har kompetanse i ledelse av ressurser på broen og ledelse av ressurser i maskinrommet, vanligvis omtalt som BRM- og ERM (Bridge Resource Management og Engine Room Resource Management). Dette kan gjøres gjennom et kurs, eller kan alternativt dokumenteres gjennom en utsjekk av en assessor (sensor), forutsatt at

sjømannen har relevant erfaring fra tjeneste. I tillegg kreves det oppdateringskurs i sikkerhetsopplæring.

De nye, såkalte kompetansesertifikatene blir utstedt i bankkort-format, og erstatter de tidligere blå sertifikatene i A5-format.

## KAN BLI KØ FOR KURS

Yngve Folven Bergesen minner om at det mot slutten av 2016 også kan bli kø for å få skaffet seg dokumentasjon på nødvendig BRM- og ERM-kompetanse. På Sjøfartsdirektoratets nettsider kan du søke deg fram hvilke kurssentre i Norge som er godkjent for å holde de ulike kursene.

Bergesen minner om at det nå også er mulig å gjennomføre kurs på godkjente kurssentre i EØS-land, men at du selv må forsikre deg om at kurset er godkjent av den maritime administrasjonen i det aktuelle EØS-landet.

– Vi ser i tillegg på muligheten for å få gjennomført kurs på godkjente kurssentre, også i andre land, sier han, og anbefaler at man holder seg oppdatert via Sjøfartsdirektoratets nettside. ■



# 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

# Færre mistet livet i fritidsbåtulykker fjor

Tallet på personer som døde i fritidsbåtulykker gikk ned fra 34 i 2013, til 28 omkomne i 2014. Tallet er fortsatt for høyt, og mange kunne vært reddet om de brukte flytevest.



**Dag Inge Aarhus**  
Kommunikasjons-  
direktør  
Sjøfartsdirektoratet

– Vi håper dette er en positiv trend som vil fortsette. Samtidig er det tall i statistikken som viser at flere av disse trolig kunne berget livet om de hadde brukt flytevest, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen, og legger til: Ikke siden 2007 har ulykkesstatistikken vist færre omkomne enn i 2014. Det flotte sommerværet i fjor førte trolig til økt aktivitet på sjøen. Nedgang i tallet på omkomne er derfor positivt.

– Det skal være en flott opplevelse å være i båt, og vi håper at tallene også er et resultat av at folk i enda større grad tenker



POSITIVT: Vi håper dette er en positiv trend som vil fortsette, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen om fjorårets nedgang i antall dødsulykker ved bruk av fritidsfartøy.

ILLUSTRASJONSFOTO: STEINAR HAUGBERG



## BRM/ERM - Samhandlingstrening

### Ulykkesforebygging i praksis

Vår simulatorbaserte opplæring i BRM og ERM gir deltakerne økt forståelse for menneskelige faktorer som påvirker deres atferd og måten de samhandler og kommuniserer på. Vi gjør dem bedre rustet til å jobbe i team, og lærer dem arbeidsmetoder som hindrer misforståelser og bidrar til å forhindre ulykker og nesten-ulykker.

Les mer og bestill kurs på vår hjemmeside:

[www.sjøredningsskolen.no](http://www.sjøredningsskolen.no)

RS Sjøredningsskolen AS



sikkerhet, og at vårt fokus på forebyggende arbeid er en medvirkende faktor, sier Akselsen.

### 16 AV 28 OMKOMNE VAR UTEN FLYTEVEST

Sjøfartsdirektøren påpeker at det fortsatt er for mange som omkommer ved bruk av fritidsbåter, og at det i mange tilfeller er små grep som skal til for å bedre oddsene når ulykken er ute.

Et av de viktigste grepene er å bruke flytevest når man kjører i åpne båter. Gjentatte rapporter viser at det ikke alltid er tid til å finne frem flytevesten om noe uforutsett skjer, og man havner i sjøen.

Statistikken viser at hele 16 av de 28 omkomne ikke brukte flytevest da ulykken inntraff. Seks av de døde hadde flytevest på, mens bruken av vest er ubekreftet for seks av de omkomne. Øvrige trender i ulykkestallene viser at voksne menn er overrepresenterte i dødsstatistikken, og at de fleste ulykkene skjer i forbindelse med bruk av åpen motorbåt.

### FOKUS PÅ HOLDNINGER

Nå håper Olav Akselsen at den positive trenden med færre omkomne, fortsetter i 2015.

– Vi jobber videre med holdningsskapende arbeid, blant annet på de store båtmessene fremover. Det samme gjør mange andre etater og organisasjoner. Så håper vi det blir en flott båtsesong hvor folk nyter sjølivet og at sikkerhet blir en naturlig del av turplanleggingen, sier sjøfartsdirektøren. ■

Navigare omtaler fra tid til annen sammendrag av rapporter etter sjøulykker fra undersøkelser som Statens havarikommisjon for transport (SHT) har avsluttet.

Her følger et redigert sammendrag av rapporten om kollisjonen mellom taxibåten «Isabella» og en skjærgårdsjeep utenfor Kragerø natt til lørdag 27. juli 2013. Fullstendig og detaljert rapport finnes på: [www.aibn.no/Sjøfart/Avgitte-rapporter](http://www.aibn.no/Sjøfart/Avgitte-rapporter)

## Kollisjonen mellom taxibåt og fritidsbåt utenfor Kragerø:

# Høy fart, alkohol og uheldige faktorer

Med fire personer om bord, braste en skjærgårdsjeep i stor fart inn i siden på en taxibåt like utenfor Kragerø havn natt til lørdag 27. juli 2013. To av personene i skjærgårdsjeepen havnet i sjøen og omkom i den kraftige kollisjonen.



**Bjarte Amble**  
Fungerende  
redaktør Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

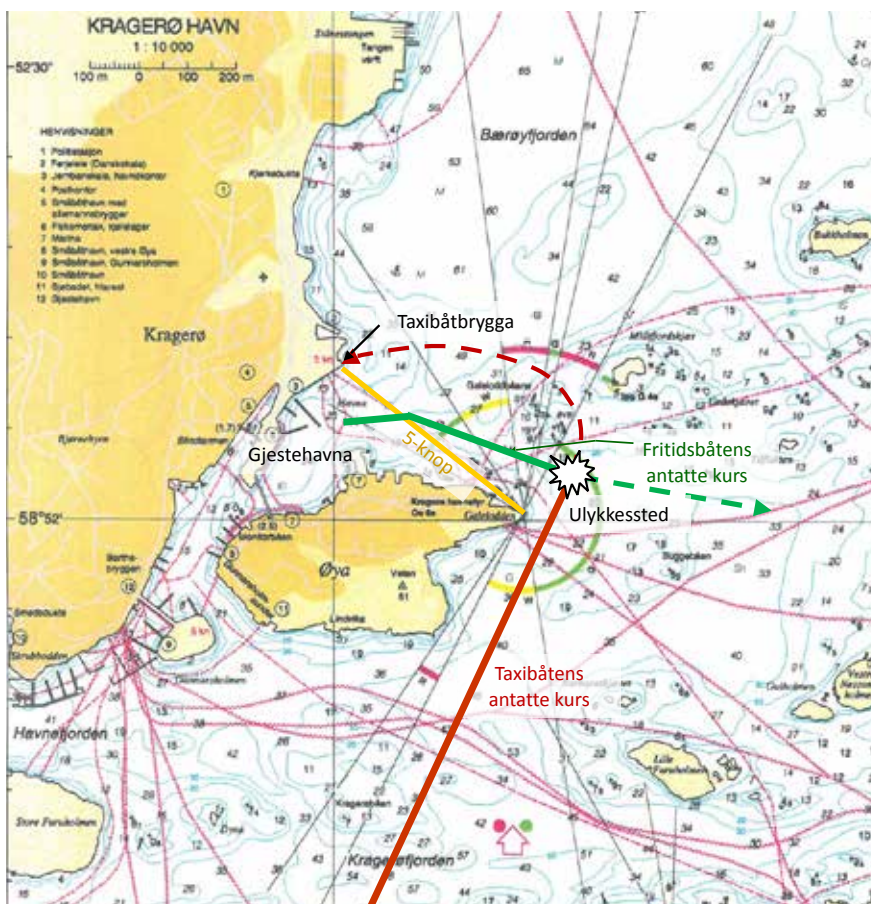
Statens havarikommisjon for transport (SHT) peker i sin ulykkesrapport på flere årsaker til den alvorlige ulykken, og mener den kan skyldes en kombinasjon av høy hastighet, alkohol og

noen uheldige sammenfallende faktorer. Ingen i fritidsbåten var iført redningsvest eller annet flyteutstyr.

Taxibåten lå på en rett kurs, og var underveis mot Kragerø, trolig i en hastighet på 22 knop. I samme tidsrommet forlot fritidsbåten Kragerø gjestehavn med fire personer om bord, trolig i en hastighet på 25-30 knop før kollisjonen. SHT antar at de to fartøyene kan ha ligget på direkte kollisjonskurs i 15-20 sekunder før ulykken. Ingen av båtførerne oppdaget hverandre tidnok til å unngå ulykken innenfor de få sekundene det var fri sikt mellom fartøyene.

### PROMILLE OVER 0,8

Føreren av fritidsbåten hadde inntatt alkohol, og hadde høyst sannsynlig over 0,8 i promille da ulykken inntraff. Dette kan ha påvirket flere av stegene i hendelsesforløpet til ulykken; fra beslutning om



KURSER: Utsnitt av sjøkart over Kragerø havn, hvor antatte/oppgitte kurs og posisjoner (grønn linje for fritidsbåt, rød linje for taxibåt) for ulykken er tegnet inn.

GRAFIKK: SHT/KARTGRUNNLAG: STATENS KARTVERK S.JØ, S.JØKART NR. 6.

å kjøre båt i høy hastighet etter å ha drukket alkohol, oppmerksomhetsnivå, evne til å oppdage taxibåten på lang avstand, bearbeidelse av sanseinntrykk og reaksjonsevne, heter det i rapporten.

I rapporten pekes det videre på at landskapet på Galeiodden hindret for fri sikt mellom fartøyene i en innledende periode før ulykken. SHTs beregninger og rekonstruksjon viser at båtførerne kan ha hatt et tidsrom på 12-15 sekunder til å oppdage det andre fartøyet før kollisjonen inntraff.

Taxibåtens plassering nært opp mot Galeiodden på sin babord side, ga mindre tid og strekning med fri sikt mellom fartøyene. Taxibåtføreren observerte ikke på

noe tidspunkt det andre fartøyet som kom inn fra babord side.

Føreren av fritidsbåten, som skulle holde av veien, oppdaget heller ikke taxibåten tidsnok.

#### FLERE UHELDIGE FAKTORER

I tillegg til ugunstig plassering i leia og høy hastighet, påvirket flere uheldige og sammenfallende faktorer båtførernes situasjonsforståelse, og muligheter for å oppdage det andre fartøyet i tide.

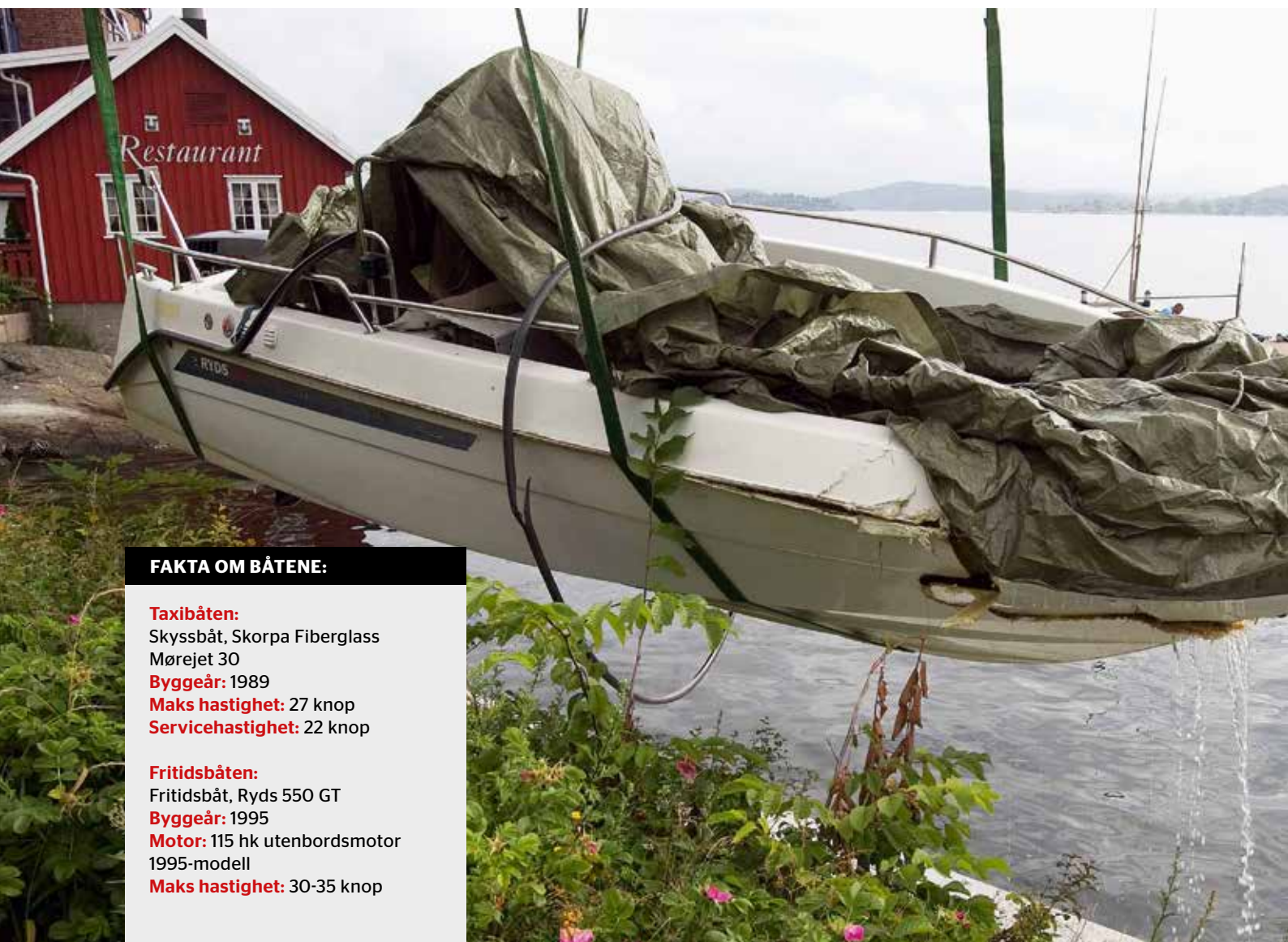
Taxibåtføreren hadde en blindsoner i eget fartøy, som kan ha vanskeliggjort en god visuell oversikt over farvannet i retning av fritidsbåten. En defekt ved

babord lanterne på taxibåten kan ha bidratt til at fritidsbåtføreren ikke oppdaget fartøyet i tide.

Stabile hastigheter og kurser inn mot ulykken har medført en fast vinkelretning mellom fartøyene, som gjorde situasjonen vanskeligere. Begge førerne kan også ha hatt problemer med å skille det andre fartøyet fra andre lyskilder i farvannet og på land.

#### SVAKHETER VED SIKKERHETS PRAKSIS

Undersøkelsen avdekket risiko ved taxibåtførers kjøremønstre og oppmerksomhetsnivå, samt mulig avvik ved taxibåtens lanterneføring. Sjøfartsdirektoratets



#### FAKTA OM BÅTENE:

##### Taxibåten:

Skyssbåt, Skorpa Fiberglass  
Mørejet 30

**Byggeår:** 1989

**Maks hastighet:** 27 knop

**Servicehastighet:** 22 knop

##### Fritidsbåten:

Fritidsbåt, Ryds 550 GT

**Byggeår:** 1995

**Motor:** 115 hk utenbordsmotor  
1995-modell

**Maks hastighet:** 30-35 knop

inspeksjon av taxibåten etter ulykken, fant ytterligere mangler ved tekniske detaljer og redningsmidler. SHT mener at de samlede funnene i undersøkelsen viser svakheter i sikkerhetspraksisen ved driften av den aktuelle taxibåten.

Opplysninger fremkommet til SHT gjennom undersøkelsen indikerer at svakheterne også kan finnes for andre taxibåter som trafikkerer i Kragerø sjøområde.

SHT fremmer i alt tre sikkerhetstilrådinge som følge av denne undersøkelsen. Disse er rettet mot oppfølging av taxibåtnæringen, og for å forhindre båtkjøring i høy hastighet under påvirkning av alkohol. ■

FART: Dette er fritidsbåten som i stor fart kolliderte med taxibåten utenfor Kragerø. To av de fire personene som befant seg om bord i båten mistet livet.

FOTO: NTB SCANPIX



Undersøkelsen av denne sjøulykken har avdekket tre områder hvor havarikommisjonen anser det som nødvendig å fremme sikkerhetstilrådinge som har til formål å forbedre sjøsikkerheten:

### SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2014/14T

Kollisjonen mellom fritidsbåten og taxibåten i Kragerø natt til 27. juli 2013 inntraff da ingen av båtførerne oppdaget den andre båten tidsnok. SHTs undersøkelse avdekket at taxibåtens babord lanterne hadde en defekt på ulykkestidspunktet, samt at det var risiko ved taxibåtførerens kjøremønster, og oppmerksomhetsnivå.

Sjøfartsdirektoratets tilsyn av taxibåten etter ulykken fant ytterligere mangler ved tekniske detaljer og redningsmidler. SHT mener at de samlede funnene viser svakheter i sikkerhetspraksis ved driften av den aktuelle taxibåten. Undersøkelsen indikerer også at svakheterne kan finnes for andre taxibåter som trafikkerer i Kragerø sjøområde.

Statens havarikommisjon for transport tilrår at Sjøfartsdirektoratet gjennomfører tilsyn i taxibåtnæringen med utgangspunkt i Kragerø sjøområde, for å avklare om det er behov for forbedringer av sikkerhetspraksisen.

### SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2014/15T

Alkoholpåvirkning hos føreren av fritidsbåten kan ha påvirket flere av stegene i hendelsesforløpet til ulykken i Kragerø den 27. juli 2013.

Forskning viser at alkohol svekker funksjonene man trenger for sikker navigering (impulskontroll, oppmerksomhet, visuelle funksjoner, vurderingsevne og reaksjonsevne). Dermed er båtkjøring i høy hastighet, kombinert med alkohol ikke forenelig ut fra et sikkerhetsmessig ståsted.

SHT mener at den nåværende promillegrense for fritidsbåter under 15 meter på 0,8, ikke tydeliggjør dette.

Statens havarikommisjon for transport tilrår Justis- og beredskapsdepartementet å evaluere småbåtloven med formål om å forhindre båtkjøring i høy hastighet under påvirkning av alkohol.

### SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2014/16T

Alkoholpåvirkning hos føreren av fritidsbåten kan ha påvirket flere av stegene i hendelsesforløpet til ulykken i Kragerø den 27. juli 2013.

Forskning viser at alkohol svekker de funksjonene (impulskontroll, oppmerksomhet, visuelle funksjoner, vurderingsevne og reaksjonsevne) som man trenger for sikker navigering. Dermed er båtkjøring i høy hastighet i kombinasjon med alkohol ikke forenelig ut fra et sikkerhetsmessig ståsted.

SHT mener at en kombinasjon av lovregulering, kontrollvirksomhet og informasjonstiltak kan gi en samlet og effektiv påvirkning på sikkerheten.

Statens havarikommisjon for transport tilrår at Nærings- og fiskeridepartementet utreder og gjennomfører tiltak, som kan bidra til å forhindre båtkjøring i høy hastighet under påvirkning av alkohol.

Fra 1. mars i år:

# Nytt pensum til båtførerprøven

Pensumet til Båtførerprøven har gjennomgått en fornyelse, der nytt pensum med tilhørende ny båtførerprøve trådte i kraft 1. mars i år.



Heidi Therese Bless  
Overingeniør  
Sjøfartsdirektoratet

Pensumet til båtførerprøven har ikke blitt større, men har fått ny utforming og legger mer vekt på utdyping av enkelte punkter, samtidig som det brukes et enklere språk. Det rettes også mer fokus på farer forbundet

med høy fart, samt godt sjømannskap og sjøvetregler.

Et nytt kapittel summerer opp de viktigste punktene i hele pensumet – emner som kommer til å bli vektlagt mer enn andre emner under båtførerprøven. Her kommer blant annet kunnskap om sjømerker – i kartet og i virkeligheten, symboler i kartet, sjøveisregler (hvem skal holde av veien) og betydningen av lanterner og flagg.

## MER OM SIKKERHET

Det reviderte pensumet har også et større fokus på forebygging av ulykker, og det er

i den forbindelse tilføyd flere sikkerhetsutrustninger som kandidaten må ha kunnskap om, som dødmannsknapp, ombordstigningsanordninger og drivanker. Pensumet vil også fokusere mer på bruk av VHF og mobiltelefon på sjøen, der det nå vil kreves kunnskap om rekkevidde, muligheter og begrensninger ved bruk av disse.

Under farer forbundet med høy fart, kommer punkter som høyhastighetsnavigasjon og forsinkelse ved bruk av elektronisk utstyr.

Delen om førstehjelp, som tidligere var generell, er blitt utdypet med underpunkter for lettere å redegjøre for hvilke spørsmål som kan dukke opp på prøven.

## MANGE NYE SPØRSMÅL

Med bakgrunn i det nye pensumet er det produsert ca. 250 nye spørsmål til båtførerprøven. Disse spørsmålene skal, sammen med noen av de gamle, sørge for at det nye pensumet blir dekket og at de

som består prøven sitter inne med den kunnskapen som kreves for å håndtere en fritidsbåt på inntil 15 meter.

Som kjent finnes det en rekke forskjellige lærebøker fra ulike forlag som kan benyttes som en forberedelse til båtførerprøven. Sjøfarts-



direktoratet går ut i fra at disse vil bli revidert i henhold til det nye pensumet.

Pensumet til båtførerprøven er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet, og godkjent av NFD (Nærings- og fiskeridepartementet). Sjøfartsdirektoratet har ledet en arbeidsgruppe med eksterne deltakere, som det siste året har gjennomgått det gamle pensumet med tanke på en oppdatering. Gruppen har bestått av deltakere fra KNBF (Kongelig Norsk Båtforbund), Politidirektoratet, Kystverket, Skjærgårdstjenesten og Redningsselskapet.





NYTT: Det nye pensumet til båtførerprøven har mer fokus på farer forbundet med høy fart, samt godt sjømannskap og sjøvetregler.

ILLUSTRASJONSFOTO: STEINAR HAUGBERG

I dag er det firmaet Norsk Test AS som utsteder båtførerbevis på oppdrag fra Sjøfartsdirektoratet.

#### HISTORIKK

Fra 1. mai 2010 ble båtførerprøven obligatorisk for alle som var født før 1.1.1980, og som skulle føre en norsk fritidsbåt over 8 meter eller med motor større enn 25 hestekrefter.

Båtførerbeviset gir rett til å føre

(norske) fritidsbåter inntil 15 meter. Båtførerprøven kan avlegges av personer som har fylt 14 år, men båtførerbeviset blir først sendt ut ved fylte 16 år.

Båtførerprøven danner også grunnlaget for ICC – Internasjonalt båtførerbevis. ICC er per i dag det eneste internasjonale kvalifikasjonsbeviset vi har for fritidsbåter i Norge, og beviset er gyldig i de land som har vedtatt UNECE sin resolusjon nr. 40. UNECE er en underorganisasjon av FN, og per dags dato er

det 19 medlemsland som har vedtatt resolusjonen. Det er likevel mange land som aksepterer ICC som dokumentasjon, selv om landet ikke har akseptert resolusjonen.

For å få utstedt ICC er det krav om båtførerbevis, praktisk prøve og en egen erklæring om helse. Den praktiske prøven kan avlegges på motorbåt eller seilbåt, og har til hensikt å se om vedkommende innehar den nautiske og tekniske kunnskapen for sikker navigering i kystfarvann.

Det er Norsk Test som utsteder ICC, og mer informasjon om dette sertifikatet finnes på deres hjemmesider.

#### HVEM TAR BÅTFØRERPRØVEN?

I 2010, som var inngangsåret til obligatorisk båtførerprøve, var det totalt 27.568 kandidater som avla båtførerprøven. I årene etter har tallet lagt på rundt 15.000.

Antall personer som skaffer seg internasjonale båtførerbevis (ICC) er betydelig lavere. I 2012 ble det kun utstedt 34 ICC, mens de to seneste årene har tallene lagt i overkant av 100 utstedte ICC per år.

Mai og juni er de månedene i året der flest personer velger å avlegge båtførerprøven. Bestått-prosenten til båtførerprøven har siden 2010 lagt på 80 prosent, men forventes å gå litt ned i forbindelse med innføring av den nye båtførerprøven. Dette er normalt, og prosenten for bestått prøve forventes å stabilisere seg igjen etter hvert. ■

#### DETTE ER ICC OG UNECE

The International Certificate for Operators of Pleasure Craft, normalt kalt The International Certificate of Competence eller bare ICC, er et internasjonalt båtførersertifikat for fritidsbåter. Norge aksepterte resolusjon 40 om ICC i 2011.

ICC er et sertifikat i et internasjonalt anerkjent format som gir innehaveren rett til å føre båt internasjonalt hvis landet man besøker har vedtatt resolusjonen. Gyldigheten av ICC bestemmes i forhold til hvorvidt medlemsstaten man besøker har anerkjent resolusjonen. ICC er derfor ikke et fullt ut internasjonalt anerkjent sertifikat. Det er likevel mange land som aksepterer ICC som dokumentasjon selv om landet ikke har akseptert resolusjonen.

ICC er det eneste internasjonale beviset som eksisterer p.t. for fritidsbåter.

ICC ble opprinnelig opprettet for å tillate fritidsbåter å navigere på elvene Rhinen og Donau, som begge går gjennom flere europeiske land. Det primære målet var å standardisere kvalifiseringen som trengtes for å navigere på de to store elvene, da hvert av landene som elvene går gjennom hadde sine egne sertifiseringskrav. ICC ble derfor vedtatt av UNECE.

UNECE er en forkortelse for United Nations Economic Commission for Europe, eller De Forente Nasjoners Økonomiske Kommisjon for Europa. UNECE har 56 medlemsstater og rapporterer til FNs økonomiske og sosiale råd. UNECEs hovedkontor ligger i Genève.

## 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:

- Teknisk fagskole maritime fag med fordypningsområdene Dekkoffiser og Maskinoffiser

#### VED 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.



[www.uin.no/hhb](http://www.uin.no/hhb)



Bodin videregående skole og maritime fagskole

[www.bodin.vgs.no/maritim-fagskole](http://www.bodin.vgs.no/maritim-fagskole)




Vest-Lofoten videregående skole Lofoten maritime fagskole

[www.vest-lofoten.vgs.no/lofoten-maritime-fagskole](http://www.vest-lofoten.vgs.no/lofoten-maritime-fagskole)





DAMEN



# WE SIMPLY LOVE TO BUILD BETTER BOATS

A BOAT. A SHIP. A VESSEL. WHATEVER HER JOB,  
WHATEVER HER PURPOSE, WE TAKE PRIDE IN BUILDING  
YOU SOMETHING USEFUL, SOMETHING GOOD

And when the time comes to hand her over to you, we strive for the perfect delivery.  
Perhaps she'll be back one day for an overhaul or a conversion...  
Whatever happens, we'll remember.

*We take pride in building you a sustainable ship  
The Damen family*

[WWW.DAMEN.COM](http://WWW.DAMEN.COM)

**DAMEN**

Nye læreplaner for fritidsskipper-sertifikatene:

# Bruk av fartøy inn i opplæringen

Skal du ta sertifikat som fritidsskipper, må du fra 1. mai forholde deg til nye læreplaner.

Det vil likevel bli en overgangsordning fra gammel til ny læreplan.



**Heidi Therese Bless**  
Overingeniør  
Sjøfartsdirektoratet

Gjeldende læreplaner for D5L–Fritidsskipper, og D5LA–Fritidsskipper med utvidet fartsområde, ble gjort gjeldende fra 18. oktober 2004. Det har i senere tid blitt behov for

å gjennomgå og oppdatere læreplanene, samt å gi innholdet en mer oversiktlig og moderne struktur.

Høsten 2013 ble det satt ned en arbeidsgruppe i regi av Sjøfartsdirektoratet som skulle gjennomgå gjeldende læreplaner og oppdatere disse med eventuelle endringer.

Forslaget til reviderte læreplaner bygger fremdeles på at sertifikatene er særnorske, og kan kun utstedes dersom kursarrangøren er godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

Resultatet fra arbeidsgruppen medførte blant annet at læreplanene fikk en endret



struktur for å gjøre det lettere å skaffe seg oversikt og orientere seg om innholdet.

### **ENDRINGER D5L–FRITIDSSKIPPER**

Den største endringen er gjort i læreplanen til D5L, og innebærer at kurssentrene må ha tilgang på et egnet fartøy under opplæringen, noe som tidligere ikke var nødvendig. Fartøyet skal benyttes i to nye moduler; navigasjonsinstrumenter i praksis og håndtering av fartøy.

De nye praktiske modulene skal sørge for at elevene får grunnleggende ferdigheter i praktisk fartøysbehandling og føring av fartøy, og at navigasjonsinstrumenter som GPS, elektroniske kart og radar kan brukes under seilas.

Totalt 16 timer er tilført den nye læreplanen med overnevnte emner. Antall

timer totalt ligger fortsatt på 120, noe som vil si at visse emner har fått tildelt mindre timer enn tidligere.

De nye kravene kan trolig føre til at kursene blir noe dyrere enn i dag.

### **ANDRE ENDRINGER**

Kapittelet om skipslære i læreplanen til D5L–Fritidsskipper er utvidet til også å kreve kunnskap om CE-merking av fartøy, lovverk om hindring av forurensning fra fartøy og hva som ligger i begrepet «sjødyktig skip».

Det er lagt til to nye underkapitler. Det ene handler om redningstjenesten, SAR, varsling og nødkommunikasjon, mens det andre tar for seg meteorologi, vær, vind og bølger.

Det er også lagt til nye vedlegg som gir mer informasjon om de nye modulene.

### **ENDRINGER D5LA**

Endringene i læreplanen til D5LA–Fritidsskipper med utvidet fartsområde, er ikke like omfattende. Eksamenstiden er økt med en time, og består nå av en fire timers skriftlig prøve, mot tre timer i den forrige læreplanen.

Det er også kommet et nytt punkt som handler om publikasjoner, regelverk og forsikring. Hensikten med det nye punktet er å gi elevene kjennskap til hvilke publikasjoner og skipsdokumenter som er nødvendig ved seilas i utlandet.

### **MANGE UTTALELSER**

Forslaget til nye læreplaner for sertifikatene som kalles D5L/D5LA (Fritidsskipper) har vært til høring, og da fristen for å kommentere forslaget gikk ut, var det kommet inn i underkant av ti uttalelser.

Uttalelsene gjelder hovedsakelig læreplanen til D5L, der det er delte meninger angående inntaket av de to nye, praktiske modulene. Det er også kommet flere innspill på kravet til instruktør, der forslagene går ut på at kravet til instruktør bør være tilsvarende som det undervises i, og ikke D4 slik det er i dag.

I tillegg er det kommet innspill på at fritidsskippercertifikatene bør gjøres mer internasjonale, slik at de lettere godkjennes i andre land.

Alle høringsuttalelser vil bli behandlet, og endringer i læreplanen kan bli gjort på bakgrunn av høringsuttalelsene. De nye læreplanene vil tre i kraft 1. mai 2015.

### **OVERGANGSORDNING**

I forbindelse med innføringen av de nye læreplanene er det laget en overgangsordning. Overgangsordningen innebærer en overlappingsperiode der begge læreplanene er gjeldende, og skal sørge for at kursentre som har påbegynte kurs etter gammel læreplan får fullført disse.

Overlappingsperioden vil vare fra 1. mai – 31. desember 2015. Kurssentrene kan i overlappingsperioden søke godkjenning av undervisning etter ny læreplan, mens de fremdeles underviser etter gammel læreplan. De gamle læreplanene oppheves 1. januar 2016.

Alle kursentre og kursarrangører som ønsker å ta i bruk ny læreplan, må re-godkjennes av Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet minner for øvrig om at det kan søkes om utstedelse av fritidsskippercertifikat etter gammel læreplan innen fem år etter utstedt vitnemål. ■



STORE: Dersom du skal føre store fritidsfartøy på over 15 meters lengde, kreves det fritidsskippercertifikat. Forslag til nye læreplaner for sertifikatet har nå vært ute til høring, og vil bli noe endret.

FOTO: MESSE DÜSSELDORF

### **FRITIDSSKIPPERSERTIFIKATET**

Fritidsskippercertifikatet (D5L) gir rett til å føre fritidsfartøy med skroglengde opp til 24 meter, utenfor næringsvirksomhet, i fartsområdet stor kystfart.

Fritidsskippercertifikat med utvidet fartsområde (D5LA) gir rett til å føre fritidsfartøy med skroglengde opp til 24 meter verden over.

## Fritidsbåtkonferansen 2015:

# Gjentek suksessen frå i fjor

Talet på deltakarar blei langt høgare enn venta då den første Fritidsbåtkonferansen gjekk av stabelen i fjor. Arrangørane håpar at endå fleire får med seg vårens oppføljar.



**Kari Stautland**  
Kommunikasjons-  
rådgjevar  
Sjøfartsdirektoratet

– Fritidsbåtbransjen har etterspurt ein møtestad lenge. I fjor håpa me på 50 deltakarar, og enda opp med 119. Tilbakemeldingane var kjempegode, så me håpar sjølv sagt at endå fleire tek turen i år, fortel Hedda

Grip Vikse og Randi Linløkken, som saman med Lorna M. Dyrkolbotn har hovudansvaret for konferansen.

Konferansen er ein samlingsstad for fritidsbåtbransjen, frivillige organisasjonar, kompetansemiljø og offentlege aktørar, og blir arrangert på Scandic Maritim Hotel i Haugesund torsdag 16. og fredag 17. april. Konferansen blir overlappa av Haugesund båtmesse.

– Me valte å leggja oss i forkant av båtmessa, slik at bransjefolka får to grunnar til å besøka Haugesund i april, seier Dyrkolbotn.

### TRYGGLEIK OG HALDNINGAR

Då Navigare gjekk i trykken var ikkje heile konferanseprogrammet klart, men arrangørane kunne likevel røpa nokre av postane på programmet, som er delt inn i bolkane regelverk, tryggleik og ulykker, og miljø.

– Einar Lunde har takka ja til å halda eit motivasjonsforedrag, og Statens Havarikommisjon skal snakka om funna i rapporten etter ei fatal ulykke mellom ein taxibåt og ein fritidsbåt ved Kragerø i 2013, fortel Grip Vikse. Politiet kjem for å snakka om deira aktivitetar i forhold til fritidsbåtar, medan Kartverket skal halda foredrag om elektroniske kart. Sjøfartsdirektoratet vil mellom anna presentera ulykkesstatistikken for fritidsbåtar og dei



SPENTE: Randi Linløkken og Hedda Grip Vikse i Sjøfartsdirektoratet håpar på stort oppmøte når dei samlar fritidsbåtbransjen i Haugesund.

FOTO: BJARTE AMBLE

nye læreplanane for fritidsskippersertifikatet.

– Me blir veldig glade om nokre politikarar stiller i år. I fjor fekk me nokre tilbakemeldingar på at ein sakna politiske røyster i debatten, seier Dyrkolbotn.

### FREMMAR BÅTGLEDE

Tryggleik og haldningsarbeid vil vera den raude tråden for konferansen. Ideen blei nemleg til som følgje av arbeidet med «Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt», som Sjøfartsdirektoratet var med å utarbeida i 2011.

– Me har teke initiativet til denne konferansen for å få merksemd om tryggleik når me står i starten av ein ny båtsesong, sa Sjøfartsdirektør Olav Akselsen under opninga av konferansen i fjor. Han var svært nøgd med arrangementet.

– Eg er veldig glad for at konferansen trekte så mange deltakarar frå så mange delar av fritidsbåtsegmentet i både Noreg og resten av Skandinavia. Bruk av fritidsbåt er ein positiv aktivitet, og me håpar at denne konferansen vil bidra til både auka tryggleik og auka båtglede, sa Akselsen om fjorårets suksess. ■



## Du kommer ikke nærmere med fly

Widerøe har spilt en viktig rolle helt fra starten på det norske oljeeventyret. Ikke bare med hyppige avganger fra hele landet inn til knutepunktene. Vi tilpasser også våre avgangstider til korresponderende trafikk, så reisen går så smidig som mulig, enten du skal onshore eller offshore. Kall oss gjerne oljen i maskineriet.

[wideroe.no](http://wideroe.no)





ENHETEN: Her er revisjonsenheten i Sjøfartsdirektoratet (unntatt Morten Alsaker Lossius): Fra venstre Geir Håvard Larsen, John Furubotn, Einar Aase, Lars-Erik Labori og Hans Erik Lofthus.

FOTO: BJARTE AMBLE

THE SECTION: This is the Section for Auditing in the NMA (except for Morten Alsaker Lossius): From the left: Geir Håvard Larsen, John Furubotn, Einar Aase, Lars-Erik Labori and Hans Erik Lofthus.

## Revisjonsenheten i Sjøfartsdirektoratet:

# En liten enhet med stor kompetanse

Revisjonsenheten i Sjøfartsdirektoratet har eksistert som egen enhet i om lag to år. Her jobber det seks fagpersoner, som må utvise stor integritet, være grundige og opptre upartiske i det de foretar seg.



**Bjarte Amble**  
Fungerende  
redaktør Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Enheten ledes av underdirektør Einar Aase, som har bred maritim erfaring fra sine mange år som kaptein. Gjennom sin erfaring har han opparbeidet seg faglige kunnskaper om ISM-koden (International Safety Management Code), som er det grunnleggende regelverket for hovedtyngden av enhetens arbeid og ansvarsområde.

– Men selv om revisjonsenheten befinner seg ved direktoratets hovedkontor i Haugesund, er 25 av inspektørene ved region- og tilsynskontorene langs kysten utpekt som revisjonsledere, opplyser Einar Aase.

For å kunne praktisere som revisjonsleder må du ha maritim utdanning fra høyskole, eventuelt annen relevant utdanning eller arbeidserfaring. Det kreves også formell kompetanse og erfaring innen revisjonsvirksomhet fra rederi, verk-

sted eller klasseselskap. I tillegg gis det egen opplæring i Sjøfartsdirektoratet.

### HOVEDOPPGAVER

Rederier som skal tilfredsstille ISM-koden skal etter regelverket gjennomføre regelmessige interne revisjoner om bord og i landorganisasjonene. Sjøfartsdirektoratet gjennomfører på sin side revisjoner av rederiene og fartøyene.

– ISM-revisjoner er utvilsomt det som tar mest tid av alle våre gjøremål, sier Aase.



REVISJON HOS BUREAU VERITAS: Fra venstre: Michel Bereau, Boris Gruden, Dryssia Dehmane og Raduane Assad fra Bureau Veritas, samt Einar Aase, Morten A. Lossius og Lars-Erik A. Labori fra Sjøfartsdirektoratet.

FOTO: BUREAU VERITAS

AUDIT AT BUREAU VERITAS: From left: Michel Bereau, Boris Gruden, Dryssia Dehmane and Raduane Assad from Bureau Veritas, as well as Einar Aase, Morten A. Lossius and Lars-Erik A. Labori from the Norwegian Maritime Authority.

Revisjonslederne deltar også som observatører når classeselskapene gjennomfører ISM-revisjoner på vegne av Sjøfartsdirektoratet.

Revisjonsenheten har videre ansvar for alle oppgaver tilknyttet rollen som nasjonalt knutepunkt innenfor Maritime Security, med sikkerhet for skip. Dette innbefatter alt nasjonalt og internasjonalt arbeid som vedrører Maritime Security, og inkluderer fast deltakelse i EUs komité for Maritime Security (MARSEC), samt i IMOs underkomiteer «Maritime Safety Committee» og «Facilitation Committee».

Avdelingen har også ansvar for at alle nødvendige Maritime Security-oppdateringer tilknyttet IMOs nettsider blir utført.

#### OVERVÅKER KLASSESELSKAPENE

En annen viktig del av revisjonsenhetens ansvar er å overvåke anerkjente classeselskaper, såkalte RO-er (Recognized Organizations) og anerkjente sikkerhetsorganisasjoner, såkalte RSO-er (Recognized Security Organization).

– Sjøfartsdirektoratet fører overordnet kontroll og revisjon av de seks anerkjente classeselskapene, sier Aase, som legger til

at overvåkingen av RO-er og RSO-er foretas som systemrevisjoner (gjennomgang av kvalitetssystemet), vertikalrevisjoner og uanmeldt tilsyn i tilknytning til flere fagområder.

Den mest ressurskrevende formen for revisjon av classeselskapene er de såkalte vertikalrevisjonene. Ved en vertikal revisjon blir et oppdrag fulgt fra start til slutt, og alle prosesser som inngår, blir undersøkt.

Einar Aase forteller at direktoratet startet med vertikalrevisjoner i 1991, etter at det utover 1980-tallet kom et økende antall bekymringsmeldinger om eldre skip, dårlige skrog og flere alvorlige havarier på oljetankere og bulkskip. Vertikalrevisjonene kom i gang som resultat av arbeidet til en prosjektgruppe nedsatt av DNV (Det Norske Veritas) og Sjøfartsdirektoratet.

Siden starten i 1991 er det utført totalt 74 vertikalrevisjoner. I fjor foretok Sjøfartsdirektoratet seks slike revisjoner, i Kina og forskjellige steder i Europa.

#### TIDKREVENDE VERTIKALREVISJON

Einar Aase forklarer hvordan Sjøfartsdirektoratet gjennomfører en vertikalrevisjon:

Sjøfartsdirektoratet er ansvarlig for kontroll av norske skip. Inspeksjoner og tilsyn kan delegeres til anerkjente klassifikasjonsselskaper. Her er classeselskapene som er anerkjent av Sjøfartsdirektoratet, også kalt RO (Recognized Organization) og RSO (Recognized Security Organization):

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

*The Norwegian Maritime Authority is responsible for the supervision of Norwegian ships. Inspections and surveys may be delegated to recognised classification societies. The following classification societies are recognised by the NMA, also called ROs (Recognized Organization) and RSOs (Recognized Security Organization):*

- American Bureau of Shipping (ABS)
- Bureau Veritas (BV)
- DNV GL AS
- Lloyds Register of Shipping (LRS)
- RINA S.p.A
- Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)

– Vanligvis dreier det seg om å observere hvordan classeselskapet utfører mellomliggende tilsyn eller en klassefornyelse på NIS-skip og frivillig delegerte skip, som primært er eldre enn 15 år.

– Classeselskapet presenterer en liste over aktuelle fartøy. Vi velger skipet, ut fra historikken etter havnestatskontroll, resultat etter uanmeldte tilsyn og innrapporterte forhold fra andre myndigheter. Før vi setter i gang, kontakter vi rederiet og anmoder om å benytte deres skip til vertikalrevisjon av classeselskapet.

Etter et åpningsmøte mellom deltakere fra Sjøfartsdirektoratet og classeselskapet, danner revisoren seg et bilde av skipet. Han har med seg en fast sjekklister, og tar en tur rundt om på fartøyet – først

sammen med representanten fra klaseselskapet og deretter alene.

– Vår inspektør noterer ned feil og mangler på sin egen liste, som i etterkant blir holdt opp mot mangellisten som klaseselskapet utarbeider. Det er da vi ser om de har oppdaget det de burde avdekke av feil og mangler. Med andre ord hvordan de har gjort jobben sin, sier Aase.

Men det er tidkrevende, da hver vertikalrevisjon kan kreve rundt fire ukers arbeid totalt, med forarbeid (60 % av tiden), selve revisjonen (30 %) og etterarbeid hjemme i direktoratet (10 %).

### ANDRE OPPGAVER

En rekke andre oppgaver ligger også under revisjonsenheten, som for eksempel

revisjon av radioforetak (RDO), overvåking og godkjenning av Tekniske kontrollorgan (TKO), samt alle prosesser tilknyttet førstegangsgodkjenning og fornyelse av Godkjente foretak (GKF).

Fra 1. januar i år overtok revisjonsenheten ansvaret for revisjon av maritime utdanningsinstitusjoner. Fram til årsskiftet lå dette ansvaret hos Underavdeling for utdanning, sertifisering og bemanning (USB). I år starter revisjonsenheten også med revisjon av fiskefartøy og tilhørende rederier.

Enheten skal på sikt være ansvarlig for all revisjon i Sjøfartsdirektoratet. ■

### UTFØRT 2014:

ISM-REVISJONER: 257  
 Observasjon av RO: 8  
 ISPS RSO: 2  
 Vertikalrevisjoner: 6  
 SOR (kontroll av oppblåsbart redningsutstyr): 26  
 ISPS UANMELDT TILSYN: 22

### PLANLAGTE REVISJONER I 2015:

ISM: 305  
 ISM rederier og fiskefartøyer: 320  
 Utdanningsinstitusjoner: 38  
 Vertikalrevisjoner: 5  
 Observasjon av RO: 8  
 ISPS RSO: 3  
 ISPS uanmeldt tilsyn (UAT): 24  
 SOR: 29

### ISM-REVISJONER SISTE ÅR:

2012: 293  
 2013: 212  
 2014: 257

### COMPLETED 2014:

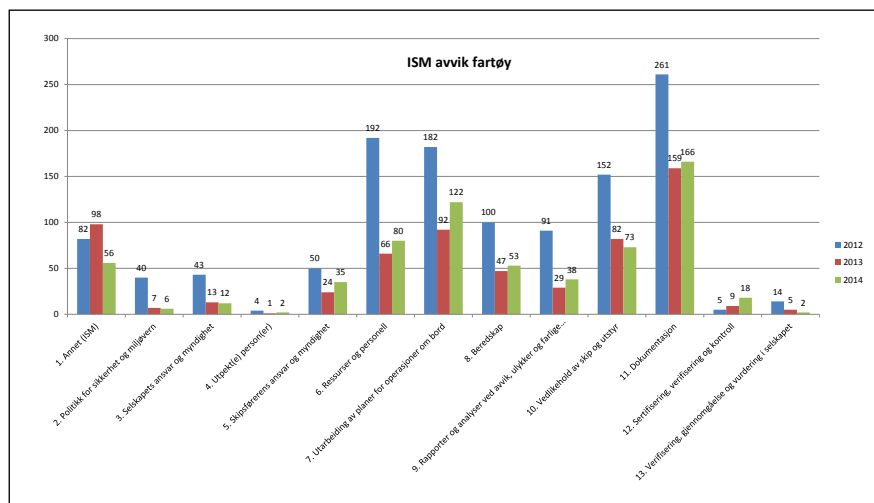
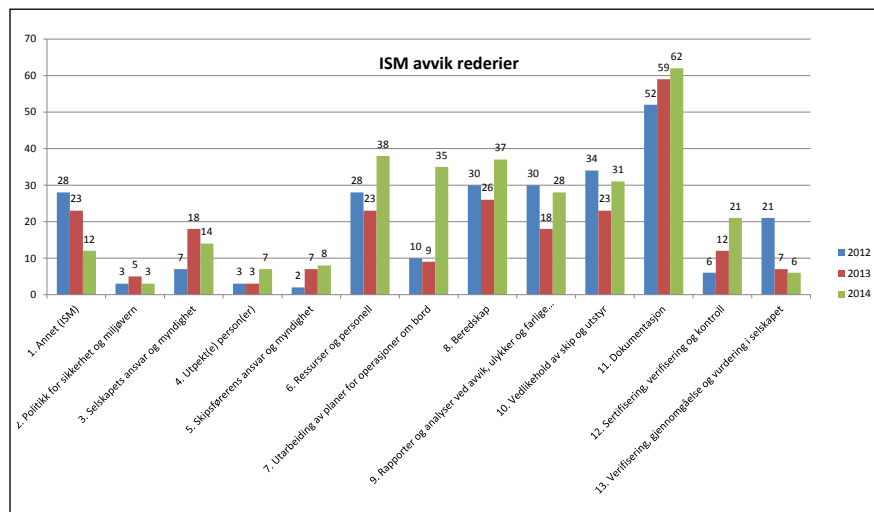
ISM AUDITS: 257  
 Monitoring of ROs: 8  
 ISPS RSO: 2  
 Vertical audits: 6  
 SOR (inspections of inflatable life-saving appliances): 26  
 UNSCHEDULED ISPS SUPERVISION: 22

### PLANNED AUDITS IN 2015:

ISM: 305  
 ISM companies and fishing vessels: 320  
 Training institutions: 38  
 Vertical audits: 5  
 Monitoring of ROs: 8  
 ISPS RSO: 3  
 Unscheduled ISPS supervision: 24  
 SOR: 29

### ISM AUDITS LAST YEARS:

2012: 293  
 2013: 212  
 2014: 257



AVVIK: Søylen viser hvilke områder som hadde flest avvik i 2014, på fartøy og i rederiene.



## The Section for Auditing in the Norwegian Maritime Authority:

# A small section with broad competence

The Section for Auditing in the Norwegian Maritime Authority has existed as a separate section for around two years. The section employs six specialists who have to show integrity, be thorough and act unbiased in their activities.

The section is headed by Einar Aase, who has extensive maritime experience from his many years as captain. Through his experience, he has gained technical knowledge about the ISM Code (International Safety Management Code), which is the set of rules forming the basis of the majority of the section's work and responsibilities.

– Even though the Section for Auditing is based at the Norwegian Maritime Authority's main office in Haugesund, 25 of the surveyors at the survey and regional offices along the coast have been designated as lead auditors, Einar Aase explains.

In order to work as lead auditor, you need a maritime education from a university college, or other relevant education or work experience. Formal competence and experience with auditing from a shipping company, yard or classification society is also required. Separate training will also be given by the Norwegian Maritime Authority (NMA).

### MAIN TASKS

Companies required to comply with the ISM Code shall, according to the regulations, carry out regular internal audits on board and ashore. The NMA will in turn carry out audits of the companies and the vessels.

– ISM audits are undoubtedly the most time-consuming of our tasks, says Aase.

The lead auditors also take part as observers when the classification societies carry out ISM audits on behalf of the NMA.

The Section for Auditing is moreover responsible for all tasks related to the role as national hub within the field of Maritime Security, with the safety of ships. This comprises all national and international work related to Maritime Security, and includes permanent participation in the Maritime Security Committee (MARSEC) of the EU, and in the Maritime Safety Committee and the Facilitation Committee of the IMO.

The section is also responsible for implementing all necessary Maritime Security updates related to the IMO's web site.

### OVERSIGHT OF CLASSIFICATION SOCIETIES

Another important part of the responsibilities of the Section for Auditing is the oversight of Recognized Organizations (ROs) and Recognized Security Organizations (RSOs).

– The NMA conducts general supervision and audits of the six recognised classification societies, says Aase, who adds that the oversight of ROs and RSOs is carried out in the form of system audits (review of the quality management system), vertical audits and unscheduled inspections with regard to several fields.

The most resource-demanding form of audit of the classification societies is the so-called vertical audit. In a vertical audit an assignment is followed from beginning to end, and all involved processes are reviewed.

Einar Aase explains that the NMA started conducting vertical audits in 1991 following an increasing number of notes of concern received during the 1980s, which were related to older ships, poor hulls and several disastrous breakdowns of oil tankers and bulk carriers. The vertical audits were a result of the efforts of a project group appointed by the DNV (Det Norske Veritas) and the NMA.

Since the start in 1991, a total of 74 vertical audits have been conducted. Last year the NMA carried out six such audits, in China and different places in Europe.

### TIME-CONSUMING VERTICAL AUDITS

Einar Aase explains how the NMA conducts a vertical audit:

– A vertical audit normally consists of monitoring how the classification society performs an intermediate survey or a class renewal survey of NIS ships and voluntarily delegated ships, which are primarily older than 15 years.

– The classification society presents a list of vessels of interest. We select the ship based on its Port State Control history, results of unscheduled supervision and reports from

other authorities. Before we start, we contact the company and request their permission to use their ship for our vertical audit of the classification society.

After an opening meeting between participants from the NMA and the classification society, the surveyor forms an impression of the ship. The surveyor brings along a set check list, and takes a tour around the vessel – at first together with the representative from the classification society and then alone.

– Our surveyor takes note of defects and deficiencies on his own list, which will later be compared to the list of deficiencies prepared by the classification society. This way, we can see whether they have found all the defects and deficiencies that they should have. In other words how they have done their job, says Aase.

But it is time-consuming, as every vertical audit can require a total of around four weeks of work, with preparatory work (60%), the actual audit (30%) and supplementary work at the NMA following the audit (10%).

### OTHER TASKS

Several other tasks also fall under the Section for Auditing, such as audits of approved radio companies, oversight and approval of notified bodies and all processes related to initial approval and renewal of approved companies.

On 1 January this year, the Section for Auditing assumed responsibility for audits of maritime training institutions. Up until the turn of the year, this responsibility fell to the Section for Education, Certification and Manning (USB). From 2015, the section also assumed responsibility for audits of fishing vessels and companies.

In the future, the section will be responsible for all auditing in the NMA. ■

# Frykter en langvarig nedtur

Lars Peder Solstads innlegg under Haugesundkonferansen var ikke preget av optimisme. Rederen spår et beintøft 2016 for norsk leverandørindustri.



**Kari Stautland**  
Kommunikasjons-  
rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Mens flere av de andre foredragsholderne under årets maritime konferanse prøvde å finne lyspunkt på industrihorisonten, var direktøren i Solstad Offshore ASA, Lars Peder Solstad klar i sine spådommer for norsk leverandørindustri de kommende årene. Han mener det over lang tid har vært for stort

fokus på selve produksjonen, og ikke på hva det faktisk koster.

– Dermed har vi bygd opp en overkapasitet, mens etterspørselen etter tjenestene våre har gått ned, sier Solstad, som tror at nedgangstidene for fullt vil merkes i bransjen neste år.

#### SPÅR TØFFE TAK I 2016

– De neste årene blir tøffere for leverandørindustrien enn noen våger å tenke på.

I år lever de fleste av oss på kontrakter som ble inngått for lenge siden, så sommeren trenger ikke bli så verst. Men deretter blir det ille, sa rederen, som også er president i Rederiforbundet.

Solstad ser likevel for seg nye oppturer på sikte, og viste til at det aldri før har vært så mange store prosjekter på gang som nå. Johann Sverdrup-prosjektet ble dratt frem som det store lyspunktet her til lands.

– Nedgangstidene kommer til å gå



over, men det vil ta litt tid. Jeg tror oppturen først vil komme når oljeprisen har stabilisert seg på et høyt nivå, samtidig som kostnadsnivået må ned, sa Solstad. Han skildret kostnadsnivået i bransjen som ubegripelig høyt.

#### KOM UT AV DET BLÅ

Likevel kom nedturen ut av det blå, ifølge rederen.

– Vi og andre selskaper gjorde store investeringer i løpet av fjoråret, og forutså ikke nedgangen. Innen shipping og rigg er det lange tradisjoner for å bygge i hjel sitt eget marked, sa Solstad, som ser ut til å ha strategien klar for Solstad Offshore.

– Tøffe tider gir også muligheter. Man kan komme ut av dette som et sterkere selskap, og det er det vi har tenkt å gjøre i det selskapet jeg jobber, sa Solstad, som



**KVALITETSBEVISST:** Næringsminister Monica Mæland oppfordret den maritime bransjen til nytenkning, men påpekte norsk kostnadsnivå krever kvalitetsfokus.

FOTO: BJARTE AMBLE.



UVENTET: President i Rederiforbundet Lars Peder Solstad mener nedturen i leverandørindustrien kom uventet på store deler av bransjen.

FOTO: BJARTE AMBLE.

beklaget at han ikke var like optimistisk som mange av de andre foredragsholderne på konferansen.

#### INGEN KRISE

Finansminister Siv Jensen, som var invitert til Haugesund for å snakke om vekstevnen i norsk økonomi, var også klar på at norsk industri går utfordrende tider i møte, men unngikk å bruke ordet krise.

– Det ville være spesielt å kalle det Norge står oppe i for en krise. Vi er ikke i krise, men vi går mot en ny normal, sa Jensen. Hun påpekte at oljesektoren ikke vil bli borte det neste tiåret.

– Men den vil være mindre viktig enn vi har vært vant med. Vi trenger flere ben å stå på, sa Jensen.

#### OMSTILLING BLIR NØKKELEN

Finansministeren brukte anledningen til å skryte over omstillingsevnene i maritim næring.

– Den maritime næringen har hatt en helt spesiell plass i det norske næringslivet. Den er tradisjonsrik, samtidig som den viser en spesiell evne til omstilling, sa Jensen, som flere ganger påpekte at omstillingsevne vil være avgjørende i tiden fremover. Den tråden tok næringsminister Monica Mæland videre da hun overtok talerstolen i Haugesund.

– Nøkkelford for fremtiden er evne til å omstille oss, utvide oss og være i forkant, sa Mæland, som påpekte at vår største utfordring ligger i kostnadsnivået.

– Vi kan ikke være billigst. Derfor må vi være best, konkluderte Mæland. ■

Foredragshaldarar trur framtida ligg i miljøsatsingar:

## Vil farga framtida grøn

Ordet «miljø» var vanskeleg å komma unna under årets Haugesundkonferanse. I ei tid som krev omstilling peikar mange mot innovasjon og grønne løysingar.



**Kari Stautland**  
Kommunikasjons-  
rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

– Kompetanse på miljø kan vera eit konkurransefortrinn både for Sjøfartsdirektoratet og den norske maritime bransjen, sa sjøfartsdirektør Olav Akselsen på konferansen. Han var ikkje aleine om å tenkja i grønne banar.

– Norske reiarar og skipsverft kan bli best på miljø og innovasjon. Det segmentet kan me ta, sa sjefsøkonom i SR-Bank Markets, Kyrre M. Knudsen, som også peika på utsleppsfrie fjordar som eit overkommeleg mål. Han fekk støtte frå mellom anna Lars Gørvell-Dahll, som er leiar for maritim bransjeforeining i Norsk Industri.



**DISKUTERTE:** Lars Gørvell-Dahll i Norsk Industri (f.v.) ønskjer å lokka turistar til Noreg med nullutslepp-grense i fjordane.

FOTO: BJARTE AMBLE



**ENGASJERT:** Dagleg leiar i miljøorganisasjonen Zero, Marius Holm drøymmer om elektriske lasteskip, og ber den maritime næringa tenkja innovativt.

FOTO: BJARTE AMBLE

### REINE FJORDAR

– Noreg har sjanse til å bli verdslieiane innan eitt område, nemleg miljø. Kva hadde skjedd om me hadde innført ei nullutsleppssone langs heile kysten vår? Eller i det minste i fjordane? Det ville sett Noreg på kartet, meinte Gørvell-Dahll.

Under ein paneldebatt blei Lars Peder Solstad, direktør i Solstad Shipping ASA, utfordra til å kommentera Statoil sitt miljøfokus.

– Eg trur dei er veldig gode på brønningar og slikt, men det er lite i anbudsrapira deira som oppfordrar til miljøvenlege båtar, sa Solstad. Dagleg leiar i miljøorganisasjonen Zero, Marius Holm meiner ein er nøydd til å setja fleire krav for å sikra ei miljøvenleg utvikling til havs.

### MÅ TY TIL PISK

– Skal me få til eit grønt skifte må ein bruka litt pisk. Ein må setja krav til nullutslepp i alle ferjeambod, og innføra nullutsleppssoner, sa Holm. Han var blitt beden om å utfordra den maritime bransjen på miljøspørsmål då han heldt sitt foredrag på konferansen.

– Me jobbar for å få på plass el-ferjer i heile Oslofjorden, og meiner det bør vera eit mål å få alle ferjestrekningar i landet utsleppsfrie, sa Holm. Han lanserte også tanken om elektroniske fartøy til frakting av gods.

– Mange vil seie at det ikkje er muleg, men det sa dei store bilprodusentane om el-bilen også. Endringsevna i maritim bransje er ikkje mindre enn i bilbransjen, sa Holm. ■

# Fleire skip bør flagga norsk

Sjøfartsdirektoratet har ein offensiv strategi for å få fleire skip inn i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS).



**Bjarte Amble**  
Fungerende  
redaktør Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen tok under Haugesundkonferansen for seg ei rekke argument for at rederia bør velga norsk flagg.

Han opplyste at i år 2000 segla om lag 60 prosent av norskeigde skip under norsk flagg. I 2012 var denne andelen redusert til om lag 40 prosent.

– Realiteten er at heile 1000 «norske» skip seglar under framandt flagg. Dette må vi gjera noko med, sa Akselsen, og stilte spørålet: Kva er det som avgjer valget av flagg?

– Jo, generelle rammevilkår, service og følelsar, svarte han.

Akselsen peikte vidare på at Noreg og NIS står i ein konkurransesituasjon, sidan det er fritt for rederia å velja kva land dei vil registrera skipa sine i. Sjøfartsdirektoratet sine tenester vert difor heile tida målt opp mot andre registre sine tenester.

## KRAV OM SERVICE

Etter kontaktmøter med ei rekke rederi rundt om i landet, er tilbakemeldingane at service er noko av det viktigaste rederia tek omsyn til når det skal velga flagg, sa Akselsen, og lista opp kva dei meiner med begrepet service: Kort sakshandsamingstid, tilgjengelege tilsette, gode elektroniske tenester og tett dialog. Dessutan må det ikkje eksistera norske særkrav.

Han tok vidare for seg mange av dei tiltaka Sjøfartsdirektoratet har sett i verk for å tilfredsstilla næringa sine behov og krav: Digitalisering av tenestene, betre service ved registrering i dei norske registra (NIS og NOR), med fast kontaktperson, enklare dokumentasjonskrav og utvida vaktordning.

– Sjøfartsdirektoratet sin strategi har eitt hovudmål, nemlig at direktoratet skal bli den føretrekte maritime administrasjon. Ja, Sjøfartsdirektoratet vil gjerne vera ein god grunn til at rederia vil flagga norsk, sa Akselsen.

## GODE UTSIKTER

Sjølv om talet på skip i NIS har gått ned dei siste 10-12 åra, fann sjøfartsdirektøren grunn til å stilla spørja om trenden no har snudd.

Han kunne nemleg opplysa at for 2015 er heile 27 nye skip under bygging førehandsmeldt inn til NIS. I tillegg kjem at det for 2016 allereie er varsla inn 15 nybygg.

Dei 27 nybygga i 2015 fordeler seg på 13 bulkskip, fem bilskip, tre tankskip og seks spesialskip.



OPTIMISME: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen finn grunnar til å sjå optimistisk på framtida.

FOTO: BJARTE AMBLE

Dei 15 nye skipa i 2016 gjeld fire bulkskip, to bilskip, fem spesialskip og fire tankskip.

– Desse tala gjev oss grunn til å sjå optimistisk på framtida, med håp om at den negative trenden no er snudd, sa sjøfartsdirektør Akselsen. ■

Næringen krever tiltak for å få mer godstrafikk til sjøs:

## Savner fokus på sjøtransport

«Alle» er enige i ønsket om å få mer godstrafikk på kjøll, men næringen etterlyser tiltak.



**Kari Stautland**  
Kommunikasjons-  
rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

– Den nye E39 vil bety slutten på visen for store deler av kysthandelsflåten i Norge, det er jeg overbevist om, advarte direktør i Sea Cargo, Ole Sævil. Han var invitert til Haugesund for å presentere suksesshistorien selskapet hans har representert innen den maritime logistikkbransjen, men brukte anledningen til å etterlyse tiltak for å få fortgang i planene om å flytte varetransport fra veiene til sjøen.

– Til tross for at det er stor politisk enighet om at man skal flytte last fra vei



**SAMFERDSEL:** Finansminister Siv Jensen pratet maritime satsinger i Ketil Solvik-Olsens fravær.

FOTO: BJARTE AMBLE

til sjø, ser det ut til å være praktisk talt umulig, sa Sævil. Han mener den miljømessige gevinsten vil være stor, men tror en omlegging vil kreve innsats og politisk vilje. Marius Holm i miljøorganisasjonen Zero var også blant foredragsholderne som var innom emnet.

### STRENGERE KRAV TIL LASTEBILNÆRINGEN

– Vi må våge å gjøre det dyrere å kjøre gods på veiene, ellers får vi ikke en økning av denne trafikken til sjøs. Aller snakker om avgifter på havnene, men ikke på veiene, sa Holm.



FOLKSOMT: Årets Haugesundkonferanse hadde 214 påmeldte.

FOTO: BJARTE AMBLE

Mange av deltakerne på konferansen hadde trolig sett frem til Ketil Solvik-Olsens foredrag om temaet, men en brokollaps i Vestfold forhindret samferdselsministeren i å delta. Partikollega Siv Jensen forsikret i hans sted om at flytting av gods fra land til sjø har høy prioritet hos regjeringen.

– Vi ønsker å innføre strengere krav til lastebilnæringen for å sikre en mer ryddig konkurransesituasjon, sa Jensen. Hun sa også at regjeringen vil legge til rette for en forenklet og forbedret havnestruktur. Det var også tema da Tore Gautesen entret konferansepodiet.

#### **STØRRE SKIP, FÆRRE ANLØP**

– En ting er sikkert når vi skal planlegge fremtidens havner, vinnerne vil være havnene med store areal. Jeg har også tro på nærhet mellom havn og industri, sa Gautesen, som er direktør i Karmsund Havn, som er Norges tredje største målt i godsomslag. Han er ikke pessimistisk i forhold til framtidige veiprosjekters betydning for godstrafikken på Vestlandet.

– Fremtidens veistruktur kan åpne en del muligheter, og vil trolig bety at en del sentrallager flyttes fra Østlandet til Vestlandet. Jeg tror anløpene vil fordele seg over færre havner, og med større skip, sa havnedirektøren, som hadde fått i oppgave å snakke om fremtidens havner. ■



**Sjøfartsdirektoratet**  
Norwegian Maritime Authority

Skipsregistrene NIS/NOR og regionkontor Bergen samlokaliseres til en enda mer helhetlig aktør i det maritime miljøet i Bergen.

Vi ønsker våre kunder velkommen til nye lokaler i:

**Nygårdsgaten 114**  
**5008 Bergen**

**NIS NOR**  
The High Quality Flag

Tlf. 55 54 12 50 • [post@nis-nor.no](mailto:post@nis-nor.no) • [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no)



# Sjømannslegen erstatter ikke fastlegen

Etter en undersøkelse hos fastlegen eller bedriftslegen tror mange at alt det nødvendige er kontrollert.

Det kan være en misforståelse.



**Alf Magne  
Horneland**  
leder Norsk senter  
for maritim medisin

Går du til sjømannslegen for en undersøkelse, sjekker hun eller han om du oppfyller helsekravene for sjømenn. Det er en kvalifikasjonskontroll, og du kommer dit for å få en helseerklæring. Når du besøker fastlegen er som oftest målet å finne løsningen på et medisinsk problem og fokuset er diagnostikk og behandling. Går du til bedriftslegen får du kontrollert hvordan arbeidsmiljøet har virket på din kropp. Hans fokus er å kartlegge om du er eksponert for noe som kan skade din helse og yteevne.

Mange er ikke klar over at dette er vidt forskjellige undersøkelser, med ulik tilnærming og formål. Det handler om at legens oppdrag er ulikt, at hans tankegang

er ulik og at det han prioriterer å se etter er ulikt. Kommunikasjonen mellom lege og pasient er mange ganger avklarende. Her har selvsagt legen et ansvar for å være tydelig på sin rolle når du besøker ham eller henne, men det er også viktig at du som besøker legen har en «bestilling». Mange av dagens leger har nemlig flere roller. Din fastlege kan også være bedriftslege på arbeidsplassen din, og ha godkjenning som sjømannslege.

## UNDERSØKELSEN DEKKER IKKE ALT

En fersk helseerklæring fra sjømannslegen betyr ikke at du har blitt vurdert for mulig arbeidsrelatert sykdom og skade. Dersom du tror at du er blitt undersøkt for generell forekomst av sykdom i en slik situasjon, tar du også feil. Men det er ikke uvanlig at man blander dette sammen, og tenker at «en lege



er en lege», eller at en «helseundersøkelse er en helseundersøkelse». Slik er det ikke.

Overvåkingen av ansattes helse, som er en plikt for arbeidsgiver etter arbeidsmiljøforskriften, er vesentlig forskjellig fra en undersøkelse gjort etter helseforskriften, og blir ikke ivarettatt av sjømannslegeundersøkelsen – selv ikke om man tar en rekke laboratorieprøver. Å ta laboratorieprøver for å lete etter sykdom hos tilsy-

## The seafarer's doctor is no substitute for your GP

After a visit to the doctor, you may think all necessary checks have been done. You may be the victim of a misunderstanding.

When you visit the seafarer's doctor, you will be checked against medical standards. It is an assessment of qualification and you are there to get a medical certificate. Your visit to the general practitioner usually is prompted by a medical problem for which you want a solution. The focus is diagnostics and treatment. The doctor measuring the working environment exposure on your body, however, is the company doctor. His/her task is to map

possible factors that could influence your health and performance.

Many do not realize that these medical examinations differs widely from each other, have completely different purposes and completely different approaches. The doctor's tasks are different, the mind-sets are different and the priorities are different.

Communication between doctor and patient can often be clarifying. The doctor should, of course, be clear on his/her role, at the same time as you should be clear on your "order" – why you have booked your visit.

Because many doctors today have several roles, you need to be clear on this. The general practitioner may be the occupational physician for your company and may also be approved as a seafarer's doctor.

## DOESN'T COVER EVERYTHING

If you think you have been judged regarding possible work-related injury and disease when you have visited the seafarer's doctor and got your medical certificate – you are mistaken. If you think you have been examined for general occurrence of disease in such a situation, you





HELSESJJEKK: Fastlegen undersøker deg ut fra andre kriterier enn bedriftslegen og sjømannslegen.

FOTO: NTB SCANPIX

relatende friske mennesker, er en øvelse som like godt kan erstattes med terningkast. Resultatet ville vært like pålitelig. Laboratorieprøver får først en verdi når de settes inn i en sammenheng og kobles mot personens sykehistorie og kunnskap om eksponering. Prøveresultatene må også kobles mot kunnskap om sykdomsforekomster i normalbefolkningen, før man kan dra nytte av funnene.

#### UTFYLLER HVERANDRE

Hører du dårlig? Da vil fastlegen spørre om hørselen er så dårlig at høreapparat er nødvendig. Etter å ha sjekket at du ikke har ørevoks, vil han eventuelt henvise deg til utprøving av hjelpemidler.

Bedriftslegen vil på sin side spørre om hvordan hørselen din var ved forrige kontroll – og kontrollen før det. Han vil spørre om du bruker hørselsvern, om det

er mye støy på arbeidsplassen din. Bedriftslegen vil vite om det er andre med dårlig hørsel på arbeidsplassen din, og vurdere om det er behov for å kartlegge støyforholdene. Behovet for høreapparat ber han deg ta opp med fastlegen.

Sjømannslegen har en annen tilnærming til audiometriresultatene dine. Han ser dem i forhold til kravene i forskriftene. Det blir ja eller nei til helseerklæring. Han ber deg ta opp spørsmål om høreapparat med fastlegen, og ber deg dra til bedriftslegen for å diskutere støy på arbeidsplassen. Slik har det seg at én helseundersøkelse ikke kan erstatte en annen. Det er ikke sant at «en helseundersøkelse er en helseundersøkelse, er en helseundersøkelse...». Dersom du er klar med din bestilling, og legen er tydelig på sin rolle, kan unødige misforståelser unngås. ■

are also mistaken. It is, however, usual for many to have a confuse understanding of such medical examinations. Many think that “a doctor is a doctor”, or that “a medical examination is a medical examination”. Neither of these statements is true.

The surveillance of the health of the employees, a duty for the employers in accordance with the Regulations concerning working environment, health and safety of persons working on board ship, is substantially different from medical examination in accordance with the health regulations, and is not taken care of during the approved seafarer’s doctors examination – not even if he or she adds a long list of laboratory tests.

Laboratory tests for the purpose of finding diseases in individuals without symptoms is usually completely worthless, and could often be replaced with throwing a dice – with the

same reliability. It is when you put such results into a context, combine the results with the patients history, knowledge about exposure, and knowledge about incidence in the general population, that such screening can be valuable.

#### COMPLEMENT EACH OTHER

Do you suffer from a hearing loss? Your general practitioner will ask if your hearing is so bad that you need hearing aids. After having rinsed your auditory canal for earwax, he probably will send you to a specialist.

The company doctor, however, will ask how your hearing was at the last medical examination you have had and the one before that again. He will also ask about noise at your working place, if co-workers have the same problem, whether you use hearing protection or not, and consider if a mapping

of your workplace is indicated. He will send you to your general practitioner or family doctor to discuss the need for hearing aid.

The approved seafarer’s doctor has a yet a different approach. He will check whether your hearing meets the requirement for work on board ship, and issue or not issue a medical certificate. He will send you to your general practitioner or family doctor to discuss the need for hearing aid. If you mention issues with noise at the working place, he’ll forward you to the company doctor.

In this way it is clear that one medical examination is not covering the same as another. And it is not true that “a medical examination is a medical examination...:”

If you are clear on what you want, and your doctor is clear of his role, misunderstandings can be avoided. ■

## Internasjonalt samarbeid om sjømannsleger:

# Styrker kvaliteten på helse-sertifikatene

Elektronisk innsending av helseerklæringer fra utenlandske sjømannsleger ble innført fra årsskiftet. Det reduserer muligheten for at helseerklæringene ikke stemmer overens med virkeligheten.



**Torbjørn Husby**  
Underdirektør  
Sjøfartsdirektoratet

Det er ingen hemmelighet at sjøfolk som ikke har fått godkjent helseattest hos én sjømannslege, gjerne oppsøker andre leger for om mulig få en attest, selv om helsen ikke er god nok.

Men når sjøfolkenes historikk hos sjømannslegene når blir lagt i en database, vil det være enkelt for legene å sjekke historikken til sjømannen – og om han for eksempel er erklært udyktig av en annen lege.

Sjøfartsdirektoratet har i over ett år testet ut og justert systemet med elektronisk innsending av helseerklæringer fra sjømannsleger i Norge. Nå venter en periode hvor sjømannsleger i utlandet skal venne seg til det nye systemet, noe som kanskje vil kreve litt tålmodighet.

Vi minner også om at flaggstater etter 2010 er pålagt å føre tilsyn med hvordan sjømannsleger utfører jobben sin, i den såkalte Manila-revisjonen av STCW-konvensjonen.

### FLERE LAND HAR SIGNERT

Navigare har tidligere omtalt at det har pågått et samarbeidsprosjekt om godkjenning og opplæring av sjømannsleger, samt gjensidig godkjenning av hverandres helseerklæringer. 19. januar i år ble siste signatur satt på avtaledokumentet.

Samarbeidet med Storbritannia og Nederland innebærer at helseerklæringer utstedt av Storbritannias og Nederlands sjømannsleger i en rekke land, godkjennes for arbeid på NOR/NIS-registrerte skip.

På Sjøfartsdirektoratet sin nettside, under «Sjøfolk/helseerklæring», finner du en liste over 22 land som er med i ordningen. ■

## Fritidsbåtkonferansen

16. - 17. april 2015, i Haugesund

Etter fjorårets suksess arrangerer Sjøfartsdirektoratet for andre gang en nasjonal fritidsbåtkonferanse.

Vi håper Fritidsbåtkonferansen vil være en møteplass for politikere, offentlige aktører, kompetansemiljøer, frivillige organisasjoner og næringen. Med fritidsbåtkonferansen ønsker vi å bidra til en bedre sikkerhet med fritidsbåter, gjennom dialog, erfaringsutveksling og idémyldring.

Gå inn på Sjøfartsdirektoratet sin nettside [www.sdir.no](http://www.sdir.no) for mer informasjon og påmelding.



### HVA ER EN HELSEERKLÆRING?

En helseerklæring – også kalt helseattest – er en bekreftelse som viser at en person har gjennomgått helseundersøkelse i samsvar med helseforskriften, og er funnet helsemessig skikket til å gjøre tjeneste om bord. Erklæringen gjelder for maksimalt to år om gangen. En helseerklæring kan begrenses til et bestemt fartsområde, til et bestemt tidsrom, eller til en bestemt tjeneste om bord.

### HVEM TRENGER HELSEERKLÆRING?

Enhver som har sitt arbeid om bord på norskregistrert skip (NOR/NIS) eller flyttbar innretning i sertifikatpliktig stilling, må gjennomføre en helseundersøkelse hos en godkjent sjømannslege, jf. Forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip (helseforskriften) - se link i boksen «Fra regelverket til høyre på denne siden.

### HVOR FINNER JEG EN SJØMANNSLEGE?

Oversikt over alle godkjente sjømannsleger som kan utstede helseerklæringer finner du på direktoratets nettside [www.sdir.no](http://www.sdir.no), videre til [sjøfolk/helseerklæring/oversikt over sjømannsleger](#).

På siden for «helseerklæring» finner du også linken «Sjøfartsdirektoratet godkjenner utstedte helseerklæringer fra følgende flaggstater».



unique people unique beds



# Kvalitets søvn

Wonderland gir deg uthvilte medarbeidere



**Vendbar madrass**



**Produktmerking**



**Vaskbar 60 °C**



**Overmadrass**



Wonderland offshoremadrasser er produsert hos kvalitetsfabrikken som ligger i Åndalsnes ved inngangen til Romsdalen.

De spesialdesignede madrassene gir deg optimal komfort og hvile. Madrassene er flammehemmede og oppfyller alle kravene i offshore og marine sektoren.

**Sertifikater:**  
Achilles godkjent  
Alle våre madrasser er godkjent og testet gjennom:



# Ny redaktør for Navigare

Kari Stautland er nå på plass som ny redaktør for Navigare, etter at mangeårig redaktør Bente Amandussen sluttet ved årsskiftet.

Stautland er fra Stord, og har blant annet bakgrunn som journalist i Haugesunds Avis, der hun arbeidet i åtte år. Hun overtar redaktøransvaret fra og med Navigare nr. 2.

Bjarthe Amble, som har fungert som redaktør i tre av de siste fire årene, har også hatt ansvar for å utgi dette årets første Navigare. Det er på sin plass å takke Amble for jobben han har gjort i disse årene.

Vi er glad for å ha fått Kari Stautland inn i kommunikasjonsavdelingen, og føler oss sikre på at hun vil videreføre kvaliteten på vårt fagblad.

Det var rundt 30 søkere til stillingen som redaktør da denne ble lyst ut.

*Dag Inge Aarhus*  
Kommunikasjonsdirektør



Ny redaktør Kari Stautland. FOTO: BJARTE AMBLE

## Skipsregistrene og regionkontor Bergen:

# Sammen i nye lokaler



NYTT: Her ser vi avdelingsdirektør ved Skipsregistrene, Anita Malmedal, i den nye resepsjonen. Førstekonsulent ved regionkontor Bergen, Marijke Taverne, er klar til å ta imot besøkende.

FOTO: DAG INGE AARHUS

Fra mandag 15. desember ble Avdeling for skipsregistrene og regionkontor Bergen samlokalisert i nye lokaler. Dermed er Sjøfartsdirektoratets kontorer i Bergen samlet under samme tak.

Samlokaliseringen skjedde ganske nøyaktig tre år etter at Skipsregistrene NIS/NOR ble slått sammen med Sjøfartsdirektoratet og inngikk der som en avdeling.

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen og resten av direktoratets ledergruppe var til stede i Bergen da de nye lokalene ble formelt åpnet. Åpningen ble markert med taler, lunsj og kake til alle ansatte.

Avdelingsdirektør ved Skipsregistrene, Anita Malmedal og seksjonssjef ved regionkontor Bergen, Odd Bertin Eide, er

begge veldig fornøyd med sin nye hverdag. De to har jobbet tett sammen de siste månedene, for å sikre en smidig og god prosess. Begge to er helt sikre på at de ansatte vil oppleve endringen som positiv.

– Selv om vi har hver våre arbeidsområder, vil vi helt klart kunne dra veksler på hverandres kompetanse og erfaring, sier Malmedal. Nye kollegaer er alltid godt for miljøet. Odd Bertin Eides stab består for det meste av mannlige inspektører. Skipsregistrene har på sin side en overvekt av kvinnelige ansatte, slik at kjønnsfordelingen nå er litt jevnere.

Direktoratets nye, mer slagkraftige fellesskap ser nå frem til å ta imot sine kunder i trivelige lokaler i Nygårdsgaten 114, 5008 Bergen. ■



PRØVEORDNING: For å yte bedre service overfor næringen, utvider Sjøfartsdirektoratet sin ordning med vakttelefon. I første omgang som en prøveordning.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

**Sjøfartsdirektoratet utvider vaktordningen:**

# Åpner for flere typer hastesaker

Sjøfartsdirektoratet har avdekket et behov for kontakt utenfor ordinær kontortid for enkelte hastesaker. Derfor utvider nå direktoratet sin vaktordning.



**Dag Inge Aarhus**  
Kommunikasjons-  
direktør  
Sjøfartsdirektoratet

Den nye ordningen innebærer at vakttelefonen 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.

– Vi innfører dette som en prøveordning for å finne en optimal løsning som vil dekke næringens behov, eksempelvis når norske skip befinner seg i andre tidszoner enn Norge, sier Sjøfartsdirektør Olav Akselsen

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 sentrallbordnummer 52 74 50 00. Du vil da kunne bli satt over til vakttelefon utenom vår ordinære åpningstid.

Som en del av arbeidet med bedret service og kundefokus har direktoratet intensivert arbeidet med kontaktmøter med næringen – enten gjennom besøk hos enkeltrederier og organisasjoner eller ved samling for flere aktører langs hele kysten. Dette har blitt tatt imot svært positivt og

innspillene fra møtene er en viktig del av det forbedringsarbeidet som direktoratet nå jobber med. På møtene har også direktoratet fått presentert arbeidet som gjøres med digitalisering av flere tjenester. Dette vil gjøre tjenester tilgjengelig døgnet rundt – eksempelvis elektronisk søknad om personlige sertifikater for sjøfolk og refusjonsordningen.

Når vaktordningen nå utvides til å ta imot flere typer hastesaker så er dette også begrunnet i ønske om bedre service og økt tilgjengelighet. Erfaringene den første tiden vil bli brukt til å evaluere ordningen og deretter gjøre nødvendige justeringer. Ordningen er først og fremst tenkt for hastesaker og henvendelser fra næringen som opererer i andre tidszoner.

– Vi utvider vaktordningen for å yte bedre service overfor næringen, og håper at dette blir positivt mottatt, sier Akselsen.

Henvendelser vedrørende registrering av skip vil også gå via den nye vakttelefonen. ■



Velferden i endring:

# Overgang til digitale tjenester

Filmtjenesten for sjøfolk og Sjøfartsdirektoratets bibliotekstjeneste vil i løpet av 2015 gjennomgå store endringer. Digitale tjenester er på vei inn.



**Torbjørn Husby**  
Underdirektør  
Sjøfartsdirektoratet

Når det gjelder Sjøfartsdirektoratets bibliotekstjeneste, vil den i løpet av 2015 gå over til å bli en ren dyrket e-bok tjeneste. Det vil ikke bli kjøpt inn flere papirbøker.

Dermed vil utsending av papirbøker i bokkasser stoppe opp så snart lageret er tomt. Men det er fortsatt mange bøker i sirkulasjon og direktoratet vil fortsatt utfordre skip på at de bytter seg imellom. Det er mange tusen bøker der ute med velferdens stempel. Disse bør sirkulere.

Sjøfartsdirektoratet er nå i gang med å etablere en elektronisk boktjeneste hvor sjøfolk fortsatt låner bøker, men nå skal alt skje elektronisk. Lånetiden vil vi sette omtrent som på et folkebibliotek (3-4 uker).

Bøker skal da kunne leses på smarttelefon, iPad, nettbrett, PC osv. I starten blir det mest norske titler, men etter hvert vil vi få mange engelske titler i databasen. Sjøfolk skal da kunne låne en bok, hvor de enn er i verden – bare de har nettilgang. Boken vil da ligge på deres PC/nettbrett i 3-4 uker, for så å forsvinne automatisk. Hvis den ikke var ferdig lest, må den lånes på nytt.

## RETTELSE

I forrige utgave av Navigare kom vi i skade for å trykke en feil i intervjuet med forfatteren Rose George.

I boka "Ninety percent of everything" reiste hun fra Felixstove til Singapore med en kaptein som fortalte henne om livet til sjøs. I intervjuet stod det at kapteinen hadde seilt i 42 dager, mens han i virkeligheten hadde tilbragt 42 år som sjømann.



**BOKKASSER:** Utsending av papirbøker i de tradisjonsrike bokkassene, er slutt. Her ser vi direktoratets Line Myklebust som overleverer bøker til kaptein Erling Sandvines (t.v.) og stuert Børge Torkellsen om bord i Normand Pacific i 2011.

FOTO: PRIVAT

## VURDERER ULIKE FILMTJENESTER

Når det gjelder filmtjenesten så ser Sjøfartsdirektoratet på ulike tjenester. Teknologien er i kontinuerlig endring. DVD som medium er i ferd med å fases ut og nedlastning vil være det som overtar formidlingen av film.

Sjøfartsdirektoratet har en avtale med filmbyrå som går ut i april i år. Velferden jobber nå intenst med å forme en løsning, slik at de 300 som abonnerer på film gjennom oss, fortsatt skal få det samme tilbudet. Sjøfartsdirektoratet kommer ikke til å bli mellomledd, men det enkelte skip skal da forhåpentligvis ikke merke noe til endringen.

Alle våre kunder vil bli kontaktet. Framtidens løsning for film og hvordan det administrativt skal løses, vil vi komme tilbake til.

## FORPLIKTELSE

MLC (Maritime Labour Convention) stiller forventninger til hvordan Norge som kyststat skal ivareta sine forpliktelser. Sjøfartsdirektoratet har satt i gang et prosjekt for å finne ut hvor og hvordan vi kan ivareta sjøfolk som anløper norske havner. Dette vil bli en satsing som vi skal informere mer om når ting materialiserer seg.

For vel et år siden etablerte Sjøfartsdirektoratet en database for sjøfolk som trimmer. Dette var en videreføring av innsending av idrettsresultater på skip. En aktivitet som har historiske røtter i Norge. Direktoratet beregnet og dimensjonerte databasen til å få ca. 500 deltagere første året. Vi fikk 2.500. Dette har vært en kjempesuksess. Sjøfolk er blant de mest trimmende og sunneste arbeidstakerne i Norge. ■

Året 2014:

# Et år med høy puls i sjømannsidretten

Året 2014 ble et svært aktivt og spennende år for sjømannsidretten, med fotball- og golfturnering, og ny web-portal. Der førte hele 2000 brukere treningsdagbok i fjor.



**Sverre Flatebø**  
Rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

I løpet av 2014 har faktisk hele 2098 unike brukere registrert sine aktiviteter i treningsdagboken sin i web-portalen. Noen har selv sagt vært mer aktive enn andre, men uansett er dette et antall brukere vi er veldig glade og stolte over.

Målet videre er nå at samtlige av dere registrerer mye aktivitet i 2015 også, og at vi får mange flere brukere. De av dere som er brukere av treningsportalen er våre beste ambassadører, og kan få deres kollegaer med i sjømannsidretten med økt fysisk aktivitet som positivt resultat.

## IMPONERENDE TALL

For å illustrere hva vi som registrerer våre økter har gjort av trening i 2014, tar vi med noen tall: 508 personer har 200 poeng eller mer. Hele 1037 personer har 60 poeng eller mer, mens 839 deltagere har registrert 50 ganger eller mer med aktivitet.

Nesten 161.977 treningsøkter er registrert, hvilket gir et gjennomsnitt på 77 økter pr person. Det er brukt om lag 21.721 dagsverk til trening (ut fra 7,5 timer per dag).

Blant de som har gjennomført trening som gir registrering av kilometer eller



IVRIGE: Sjøfolkene på MS Volantis er svært ivrige, og trener regelmessig om bord.

FOTO: PRIVAT

meter (gå, sykle, løpe, fjelltur, ski osv.), er det registrert en tilbakelagt distanse på hele 1.308.675 kilometer. Det vil si at våre flotte sjøfolk og maritime venner har trent seg hele 32,6 ganger rundt ekvator. Eller 770 ganger fra Lindesnes til Nordkapp.

## INTERNE KAMPANJER I REDERIER

Noen rederier har allerede brukt portalen vår til å holde interne kampanjer. De har markedsført dette via eget intranett eller via e-post til ansatte og til fartøylene. Sjømannsidretten har på sin side lagt til rette for at portalen er klar til bruk for rederiet.

En ansvarlig i rederiet har dermed fått lister med oversikt over mange ulike resul-

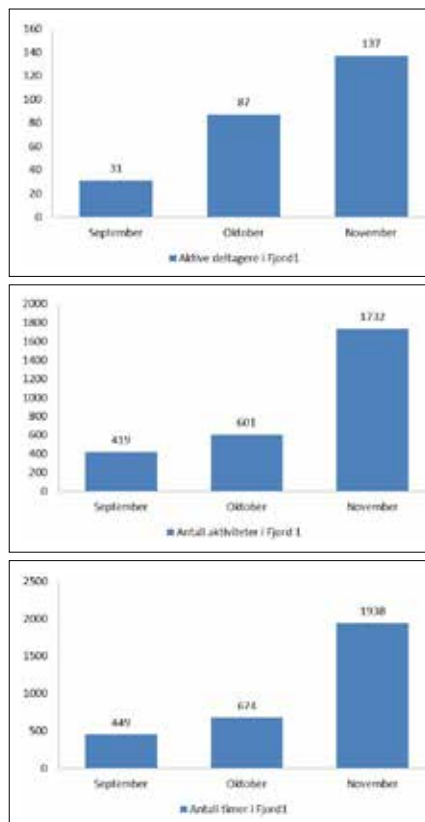
tater, og ferdig trukket liste med vinnere. På denne måten har det kun vært å klippe og lime for de ansvarlige, for deretter å presentere resultater ut til de ansatte.

## FJORD1

Fjord 1 startet kampanjen i november, men flere gjorde seg klare og fikk seg profil i web-portalen fra slutten av oktober. Den siste uken i oktober var det 87 personer som registrerte aktivitet, mens det i november ble registrert aktivitet fra 137 forskjellige personer.

Rederiet fikk blant annet visuelle grafer som viste noe av utviklingen etter at de startet sin interne treningskampanje.

Dette var en positiv og god kampanje.



UTVIKLING: Grafene viser utviklingen i registrering av fysisk aktivitet i Fjord1 før og under deres kampanjeperiode.

Vi anbefaler rederiet å fortsette med motivasjon og tilrettelegging for trening og fysisk aktivitet, og gjerne arrangere 2–3 interne kampanjer hvert år. Dette for å vise de ansatte at rederiet setter pris på de ansatte og vil følge de opp så godt de kan.

Det er også ofte slik at de som ikke kommer seg i gang ved den første kampanjen, gjerne blir med på den andre eller tredje. For mange er det nytt med trening og aktivitet. Noen kan også være i situasjoner der de har det travelt med oppussing, små barn, en dårlig rygg eller lignende.

#### FARSTAD SHIPPING

Farstad Shipping er et annet rederi som gjennomførte en god intern kampanje. De var faktisk det første rederiet som gikk i gang og brukte den nye web-portalen vår.

De gjennomførte sin kampanje i oktober, da det ble registrert hele 2065 aktiviteter. En formidabel økning fra må-



POPULÆRT: Fotball er en populær idrett blant sjøfolk. Her fra Nordsjøcupen 2014. FOTO: MAGNUS J. FJELL

neden før, da det ble registrert 357 aktiviteter blant deltagerne.

Målt i tid, ble det i september registrert aktivitet i 431 timer, mens det i oktober ble registrert aktivitet i 2103 timer.

#### VELGER SELV

Rederiene velger selv hvilken type kampanje, og hvilken varighet og premiering de ønsker. En kan for eksempel ha trekning av premier blant de som har oppnådd et minimum av poeng, eller de som har registrert minimum et gitt antall aktiviteter i løpet av en periode (for eksempel en uke).

Vi kan da sortere deltagerne etter poeng slik vi ønsker. Ut fra listene vi da får trekker vi vinnere til de aktuelle premiene, og rederiene får en mengde data tilbake som de kan distribuere til deltagerne, og motivere til videre innsats.

#### NORDSJØCUP I FOTBALL

28-30. april 2014 arrangerte Sjøfartsdirektoratets idrettstjeneste Nordsjøcup i

fotball for 18. gang. Værgudene var nok en gang på vår side, og vi ble møtt med sol og tørt gress på idrettsanlegget. Det ble spilt over 30 kamper.

I tillegg til fotball deltok også de fleste i vår friidrettskonkurranse. Det ble der konkurrert i både 60-meter løp, kulestøt og stille lengde.

#### NORDSJØCUPEN 2015

Nordsjøcupen 2015 arrangeres i Hirtshals. Vi reiser med Fjordline fra Bergen den 6. mai, spiller turnering og har premieutdeling i Danmark den 7. mai og er tilbake i Bergen den 8. mai. Mer informasjon og invitasjon til Nordsjøcupen finner du på [idrett.sdir.no](http://idrett.sdir.no). Meld dere på.





### BLÅMYRA OPEN I GOLF

Fredag 6. og lørdag 7. juni var det igjen duket for golfturneringen Blåmyra Open, med 40 deltakere. Første dag av turneringen går spillerne en «texas scramble». Det blir da satt opp lag, hvert med to spillere. Deretter går to lag, altså fire spillere, sammen en runde. Dette er en morsom og hyggelig konkurranseform.

Fredagskvelden ble det invitert til felles middag der 35 personer deltok. Lørdag var det flott vær, og det ble spilt en vanlig runde «stableford». Også her ble det spilt i grupper på fire personer, som gikk sammen rundt banen.

### ANDRE ARRANGEMENTER

Sjøfartsdirektoratet sto i 2014 ellers bak store arrangementer, som Bergen Championship i fotball i sommer, der det i år ble spilt over 70 kamper med deltakere fra til sammen 35 cruiseskip.

Idrettsuken i Aberdeen ble som vanlig arrangert i juni sammen med den danske velferdstjenesten. ■



REGISTRERT: I løpet av 2014 har hele 2098 unike brukere registrert sine aktiviteter i treningsdagboken sin i web-portalen.

## EN HILSEN FRA M/S VOLANTIS

Sjømannsidretten får av og til brev og e-poster med historier og bilder fra ting som har skjedd om bord. Først og fremst rundt fysiske aktiviteter eller kampanjer som er gjort. Dette setter vi stor pris på. Som oppsummering fra 2014, fikk vi denne hilsen fra Volstad-fartøyet M/S Volantis:

Tenkte det var på sin plass med et lite innlegg fra en av båtene i topp-10 listene deres. Litt info om oss først. Vi er Volantis, en av flere båter i Volstad Management AS, og også den sprekkeste båten. Vi har vært nede i Asia siden midten av 2011 og går i fast kontrakt med Deep Ocean. Akkurat nå er vi ferdig med en jobb for Saipem i Kina, så da er det masse tid til trening mens vi ligger for anker i varmen.

Enorm lagånd og utallige treningstimer har resultert i 5. plass i Julekampanjen 2014 og 6. plass totalt i Sjøtrimkonkurransen 2014. Det er vi meget stolte over, med tanke på den harde konkurransen det har vært.

Det er hovedsakelig én person vi kan takke for den gode stemningen, samholdet og motivasjonen om bord, og det er kaptein Freddy Larsen. Det kan dere også se på resultatet han har prestert alene dette året, imponerende 765 poeng i skrivende stund. Om bord har vi hovedsakelig hatt gruppetreninger kl. 19.30 mandag til lørdag, men også noen perioder om morgenen, kl. 9.30. Lørdag er uttøyingstimer.

*Hva er så en gruppetreningsuke om bord i Volantis?*

En gruppetreningsuke om bord hos oss kan være at vi starter mandag med 60 minutter «Insanity» på storskjerm i konferanserommet. «Insanity» er et knallhardt treningsprogram på DVD. Vi har flere typer DVD-programmer, som «P90X», «Combat Fighting», «Tabata» og «T25».

Tirsdag har vi boksing i «bosunstore». Det går hovedsakelig ut på forskjellige stasjoner. Vi slår på pads med hooker, jabs og uppercuts, slår på boksesekk, samt tar burpies, squats, pushups, situps, planking etc.. Vi er ca. 30-60 sekunder på hver stasjon, alt etter intensitet og oppmøte, med innlagte korte pauser. Total varighet på økten er ca. 60 minutter.

Onsdag er vi tilbake i konferanserommet med noe lignende det vi hadde på mandagsøkten, men med en annen muskelgruppe i fokus. Torsdag er det igjen boksing. Fredag konferanserommet, og lørdag har vi en rolig og behagelig uttøyingstimer etter treningshardkjøret tidligere i uka. Søndag er det treningsfri.

Oppmøtet om bord på Volantis sine treningstimer har i gjennomsnitt vært stabilt, med 12 deltakere gjennom hele året.

*Hilsen Skift 1, M/S Volantis*



## Fotokonkurransen for sjøfolk 2014:

# Fargesterkt seiersbilde

Blinksudd av sjøfolk i ulike arbeidssituasjoner toppet årets fotokonkurranse. De flotte bidragene beskriver ulike sider ved livet til sjøs.



**Trine Carin Tynes**  
Rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Totalt var det 49 hobbyfotografer som deltok i fotokonkurransen for sjøfolk i 2014. Det er omtrent samme antall som i fjor. Bildemengden har derimot gått ned fra 356. Kanskje skyldes det oppfordringen fra fjorårets jury om å være selektive, i stedet for å sende inn ti nesten like fotografier.

– Velg ut de beste, da vil bildet få mer oppmerksomhet, var appellen. Men sitter dere på varierte bildeutvalg håper vi selvsagt dere fortsetter å sende inn full pott med bilder. Juryen vet ikke hvem fotografene er, så her kan flere bilder fra samme fotograf bli plukket ut.

Noen bidrag ble imidlertid luket bort før juryeringen, da de har blitt sendt inn tidligere

år. Et av vilkårene er at bildene ikke skal være mer enn høyst et par år gamle, og ikke ha vært publisert tidligere.

Juryen hadde likevel rikelig av utmerkede blinkskudd å velge mellom blant de 261 bidragene som ble vurdert.

Fraværet av lavoppløselige bilder gledet juryen.

Fotografier som er ute av fokus blir også raskt avslørt, og disse ble umiddelbart lagt bort.

### JURYEN

Årets jury har bestått av pressefotograf Kjell Strand, leder av Haugaland Fotoklubb Terje Kolbeinsen, og Bjarte Amble som er fungerende redaktør for Navigare. Alle har erfaring med bedømming av fotografier og har rutiner blikk for bilder som skiller seg ut i mengden.

– Men våg å være enda kvasere i beskjæringen, oppfordrer

juryen. Det handler ikke om å redigere bort elementer, men å fjerne det som forstyrrer på sidekantene, for å fremheve og skape balanse i motivet.

Teknisk kvalitet, komposisjon, skarphet og farge er viktige faktorer. Når alt dette er på plass, er det for juryen et annet, og like viktig kriterium som gjenstår. Nemlig hvorvidt bildene forteller interessante historier, og utfordrer nysgjerrigheten. Men helst uten kunstige poseringer eller at motivet virker oppstilt.

### MANGFOLDIG MOTIVKRETS

Vi landkrabber som til vanlig utfører vårt arbeid i kontorbygg, får her innblikk i en 24-timers global verden som vibrerer, gynger, og påvirkes av skiftende farvann og værforhold.

Her er også vakre og spektakulære utsyn over horisonter

og kystlinjer: Fra fargerikt kveldsopplyst utsikt over Bosporsstredet, New-Yorks skyline, Rio de Janeiros kjente landemerker, Antarktis' isøde, dystre russiske havner, til idylliske fiskevær i Nord-Norge.

Bildene som til slutt havnet på pallplass i år har til felles at de skildrer sjøfarere i ulike arbeidssituasjoner. Her kommer vi tett på livet til de som seiler for «vår velstand og lykke og flagget som vaier om bord», slik den kjente sjømannsvisen lyder. Det er nesten så en også kan fornemme «finast parfymen av lukta te olje og sjø».

### VINNERBILDET

Årets førstestremieviner har deltatt tidligere og oppnådd hederlig omtale. Når kaptein Bjarne Hovland på «KL Sandefjord» i år entret pallplassen, var det med bravur. Bildet av den



ANDREPLASS: Kaptein Mikhail Chulanov har levert et talende bilde om dimensjonene til sjøs.



TREDJEPLASS: Matros Andreas Woldens vinterbilde formidler på estetisk vis sjømannslivets strabasiøse side.



**FØRSTEPLASS:** Kaptein Bjarne Hovland er mester for dette fargesterke, velkomponerte og innholdsrike bildet, som fullstendig bergtok juryen.

blide matrosen på ankerhåndteringsfartøyet gikk til helt til topps. Det som spesielt fanget juryens oppmerksomhet er de klare og sterke fargene, skarpheheten og dybden i bildet.

– Fantastisk lys og koloritt, sier en begeistret jury. Dybdeskarpheten og alle nivåene i bildet skaper dessuten en nesten tredimensjonal virkning. Om det var litt tautrekking mellom jurymedlemmene underveis i silingen, var de unisone om førsteplassen. Kontrollert, dynamisk og herlig var også ord som ble nevnt om vinnerbildet. Den skrå horisonten understreker dynamikken. Det er jo slik det er til havs: sjøgang og gynging.

Fotografen ble glad da han fikk nyheten om seieren, og kunne fortelle at objektivet han brukte ble kjøpt i Hauge-sund når de var innom med båten. Bildet ble tatt med blender 6,3, og 1/80 lukker iso 100. Men det er alltid mer fotoutstyr på ønskelisten for en ivrig fotograf. Nyheten om premien på 3000 var derfor en hyggelig overraskelse, en helt alminnelig ettermiddag.

– Dette er et øyeblikksbilde tatt på en frivakt. Jeg tar gjerne med kameraet en rusletur på dekk i frivakta, og spesielt når lysforholdene er spesielle. Vi opererer mest i Nordsjøen, men har også hatt oppdrag i Middelhavet, fortel-

ler Hovland. Tidligere har han vært på fartøy til fjernere himmelstrøk, bl.a. Nord-Afrika. Men man trenger ikke eksotiske motiver for å ta interessante bilder. Himmelen over Nordsjøen er også en flott kulisse når man evner å fange lyset på denne måten.

#### **PREMIEDRYSS FOR «KL SANDEFJORD»**

At fotointeressens gjelder flere på «KL Sandefjord», vitner andre bidrag om. Matros Andreas Wolden på samme fartøy havnet også på pallplass, og kan dermed også supplere fotoutstyret sitt for tredjepremien.

– Veldig hyggelig, sier Hovland om premiedrysset til

#### **RESULTATLISTE**

- 1.** Kaptein Bjarne Hovland, KL Sandefjord  
**Premie:** Fotoutstyr verdi kr 3000
- 2.** Kaptein Mikhail Chulanov, Wilston Garston  
**Premie:** Fotoutstyr verdi kr 2000
- 3.** Matros Andras Wolden, KL Sandefjord  
**Premie:** Fotoutstyr verdi kr 1000
- 4.** Styrermann Jonatan Svensson, Ressurspool Eidesvik  
**Premie:** Fotobok
- 5.** Styrermann Jonatan Svensson, Ressurspool Eidesvik  
**Premie:** Fotobok

#### **Hederlig omtale**

1. styrmann Edgar Eidsheim, Island Centurion

Overstyrmann Kjell-Rune Gausvik, Viking Avant

Elektriker Torkil Hansen, HMS Protector

Helikopterkontrolløffiser/ navigatør Håkon Kjølmoen, KS Svalbard

1. maskinist Bogi Nordfoss, Island Centurion

Kaptein Vidar Strønstad, Skandi Commander

2. styrmann Ralph H. Tolentino (2)

Matros Stian Tollås, Island Valiant



**FJERDEPLASS:** Styrermann Jonatan Svenssons maleriske bilde av det opprørte havet og dramatiske himmel fascinerte juryen.



**FEMTEPLASS:** Styrermann Jonatan Svensson tok også femteplassen med sitt humørfylte bilde av sjøfolk på delfinutkikk.



HEDERLIG OMTALE: Helikopterkontrolløffiser/navigatør Håkon Kjølmoen, KS Svalbard

båten. At skipet har gjort det så skarpt i teten vil nok bidra til ekstra inspirasjon for hobbyfotografene om bord.

Bjarne Hovlands egne bilder av sine besetningsmedlemmer i arbeid har fått et stort publikum allerede. Norsk Maritimt Museum på Bygdøy fikk fotokonkurransens digitale bildebeholdning i 100-års jubileumsgave i 2014. Museet valgte flere av Hovlands bidrag fra foregående konkurranser til sin nye faste utstilling som ble åpnet av kulturministeren i fjor.

**MENNESKET OG ELEMENTENE**

Mikhail Chulanovs foto av sjømannen som arbeider med polering av propellen ble trukket frem av juryen fordi det så billedlig taler om dimensjone-

ne til sjøs og viser «den lille mann i det store maskineriet». Det ga fotografen annenplass i konkurransen.

Andreas Woldens foto på tredje plass har tittelen «vinter i Nordsjøen». Bildet skildrer at arbeidet om bord ubønnhørlig må gå sin gang – uansett vær og vind. Skarpheten og fargene tross utfordrende fotoforhold imponerte også juryen.

– Snødrevet gir bildet liv og bidrar til historiefortellingen, er dommen fra juryen. De mente fotografens ferdigheter med å fange dette på en så utmerket måte fortjente pallplassering.

**DOBBELT SVENSK**

De to svært ulike motivene på fjerde og femte plass viste seg til



HEDERLIG OMTALE: Matros Stian Tollås, Island Valiant



HEDERLIG OMTALE: 2. styrmann Ralph H. Tolentino (2)

juryens overraskelse å tilhøre samme opphavsmann. Det var kommet inn mange stemningsfulle bilder av rigger i ensom majestet ute på havet. De fleste badet i solnedgangsslys.

Styrmann Jonatan Svensons bilde i gråtoner skilte seg ut

blant riggmotivene. Her er det andre naturkrefter i sving. Her skimtes en rigg i det fjerne omgitt av opprørt hav, og en dramatisk himmel som snører seg sammen og varsler om uvær i emning. Eller er det motsatt? Er det skylaget som sprekker opp?



HEDERLIG OMTALE: 1. styrmann Edgar Eidsheim, Island Centurion



HEDERLIG OMTALE: Overstyrmann Kjell-Rune Gausvik, Viking Avant



HEDERLIG OMTALE: 1. maskinist Bogi Nordfoss, Island Centurion



HEDERLIG OMTALE: 2. styrmann Ralph H. Tolentino (2)



HEDERLIG OMTALE: Elektriker Torkil Hansen, HMS Protector

### DELFINSPOTTING

Svenssons andre premierte foto fanget interesse grunnet bildets komposisjon og den uvanlige vinkelen som juryen mente ga et spennende uttrykk. Her må blikket lete litt for å plassere situasjonen. Et skikkelig blink-

skudd i fugleperspektiv av to sjøfolk, som fra en nedfelt luke iakttar delfinene som jager foran den fossende baugen.

### HEDERLIG OMTALE

Sammen med de fem vinnerbildene ble ytterligere ti bi-

drag valgt ut og gitt hederlig omtale. Alle disse femten går videre på like vilkår til den nordiske finalen. Der konkurrerte bildene videre med de 15 beste bidragene fra de andre nordiske landene. Flere av disse vil nok sees på trykk som

illustrasjonsbilder, både i Navigare og i andre av Sjøfartsdirektoratets publikasjoner. Håkon Kjølmoens vakre bilde fra Antarktis er allerede ønsket til en publikasjon om polar-koden.



HEDERLIG OMTALE: Helikopterkontrolløffiser/navigatør Håkon Kjølmoen, KS Svalbard



HEDERLIG OMTALE: Kaptein Vidar Strønstad, Skandi Commander



Fotokonkurransen for sjøfolk 2014:

# Svensk seier i den nordiske finalen

I konkurranse med de 75 beste bidragene fra de nordiske landene, utmerket det norske vinnerbildet seg med en fin fjerdeplass i finalen. Svenske sjøfolk dominerte ellers konkurransen.



**Trine Carin Tynes**  
Rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Fredag 13. februar ble finalen i den nordiske fotokonkurransen avholdt i Reykjavik på Island. Juryeringen foregikk på fartøyet «Landsbjörg», et flytende sikkerhetssenter, der daglig leder Hilmar Snorrason var vert. Hvert

lands velferdsrepresentant hadde med seg de 15 topp-plasserte fotografiene fra respektive nasjonale konkurranser.

I fjor gjorde Island det suverent i Sverige. I år var det svensker som seiret på Island. Men her er det ikke snakk om vennskapelig nabo-poenggivning som i Eurovision-finalen. Juryen har nemlig ingen anelse om herkomsten til de 75 bidragene. Bildene får kun tale for seg selv.

En jury bestående av frilansfotograf Kristján Maack, og Árni Sæberg, som er pressefotograf i Islands største avis



FINALEJURYEN: De islandske fotografene Kristján Maack (f.v.) og Árni Sæberg, samlet seg raskt om en vinnerrekke de var tydelig godt fornøyd med. Her bekjentgjøres vinnerbildet for spente, nordiske velferdsfolk. FOTO: TRINE CARIN TYNES

Morgenbladet, hadde oppgaven med å bedømme og kåre vinnere.

## STOR SPENNVIDDE

Finalebildene fra skipsfarten som springer ut fra det høye nord, var også i år imponerende. De nordiske sjøfolkenes operasjonsområder spenner over hele kloden, og det mangler ikke på motiver som blir omsatt til vakre fotografier. Bredden er stor, og den tekniske kvaliteten stiger år for år.

Bilder der fotografen tydelig har gjort seg umake, er de som oftest gjør det skarpt i konkurransen. Men også bidrag hvor prestasjonen består i hurtighet i avgjørende øyeblikk, kan gjøre det skarpt.

## VINNERBILDET

Vinnerbildet i den nordiske finalen er i følge juryen et godt komponert og fantastisk øyeblikksbilde.

– Dette er en unik situasjon, som er få andre forunt enn sjøfolk å komme inn på, uttalte juryen. Den nysgjerrige isbjørnen som «inspisierer» skroget er så nær, men likevel trygt unna fotografens ståsted.



– Jeg har valgt å kalle bildet for “Isbjørn mot stäv”, sier vinneren Elin Johansson, som tok bildet da hun jobbet som matros på Svalbard om bord på fartøyet M/S Stockholm sist sommer.

Det er ikke bare vinnerbildet i seg selv som er unikt, det er også unikt at en kvinnelig sjøfarer topper fotokonkurransen, som er like mannsdominert som sjøfolkbestanden for øvrig.

## SAMSTEMTE JURYER

God komposisjon var fellesbetegnelsen for det svenske og islandske bidraget på sølv- og bronseplass - og det norske bidraget som kapret fjerdeplassen.

## RESULTATLISTE

**Første plass:** Matros Elin Johansson, Sverige - Stena Germanica

**Andre plass:** Matros Magnus Henrysson, Sverige - MS Peter Pan

**Tredje plass:** Matros Hlynur Ágústsson, Island - Kristbjörg VE

**Fjerde plass:** Kaptein Bjarne Hovland, Norge - KL Sandefjord

**Femte plass:** Kokk Jörgen Språng, Sverige - Bit Okland

### Hederlig omtale:

Jonatan Svensson, Norge - Ressurs-pool Eidesvik (to bidrag)

Remigusz Piotrowski, Danmark - Selandia Swan



FØRSTEPLASS: Elin Johanssons blinkskudd av isbjørnen som snuser på baugen førte ikke til premieplass hjemme i Sverige, men det velkomponerte og sjeldne motivet ga full uttelling hos juryen i den nordiske finalen.

Den norske juryen kan notere seg at den nordiske juryen i stor grad bekreftet deres egne valg og prioriteringer. Bjarne Hovlands vinnerbilde fra den norske konkurransen, gjorde det nemlig best av de norske bidragene i finalen. Dermed kan kapteinen på KL Sandefjord styrke fotoutstyrsbudsjettet ytterligere.

Hovlands blinkskudd fanget den islandske juryens oppmerksomhet av samme grunn som ga bildet topplassering i Norge: det dramatiske lyset, sterke farger og dynamiske linjer.

Også de norske bidragene på fjerde- og femteplass her hjemme ble trukket frem på Island. Jonatan Svenssons svært



ANDREPLASS: Magnus Henryssons bilde vakte både beundring og undring hos juryen. Komposisjonen er dyktig gjennomført. Det frådende vannet gir følelse av kaos, men fyret i bakgrunnen er et essensielt element som stabiliserer det kaotiske uttrykket. Men hvor befant fotografen seg?



TREDJEPLASS: Hlynur Ágústssons panoramabilde appellerte til juryen for det nostalgiske uttrykket som gir assosiasjoner til prospektkort fra 60-tallet. Komposisjon, perspektiv og linjer er tiltalende samtidig som bildet rommer en dramatisk situasjon.



FEMTEPLASS: Jörgen Språngs foto av bukserbåten «BOSS» som møter motstand i Brofjorden ble belønnet med pallplass for lyset og dyktigheten med å forevige den fartsfylte situasjonen.



HEDERLIG OMTALE: Jonatan Svenssons premierte bilder her hjemme fikk hederlig omtale i den nordiske finalen. Juryen ga også hederlig omtale til et av Danmarks bidrag levert av Remigiusz Piotrowski.

ulike bilder ble nemlig gitt hederlig omtale ut fra de samme kvalitetene som vår hjemlige jury pekte på.

#### SAMLER PÅ PALLPLASSER

Kokk Jörgen Språng er den mestvinnende deltakeren i den nordiske finalen. Han har hatt pallplass nesten hvert eneste år, fire av dem førsteplasser.

– Utover matlagingen fotograferer jeg en hel del, og finner stor glede i å fotografere mine kolleger i ulike situasjoner om bord, sier han. Denne gang var det imidlertid et actionfylt bilde av et fartøy som ga førstepremie i den svenske konkurransen og femteplassen i den nordiske finalen.

# Har du ditt på det tøy

Ta kursene på Sikkerhetscenteret Rørvik AS og oppdater din



Fra høsten 2013 er det to typer sertifikater som gjelder, STCW-95 sertifikater etter gammelt regelverk, og sertifikater etter STCW-78 med senere endringer. STCW-95 sertifikatet gjelder til og med 31.12.2016.

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.



**SIKKERHETSSENTERET  
RØRVIK AS**

Telefon: +47 74 39 22 22

E-post: [post@ssras.no](mailto:post@ssras.no)

Internett: [ssras.no](http://ssras.no)

**STCW-78**  
**KONVENSJONEN**  
med senere endringer

## Kurs 2015:

- **RETRENING for navigatører / RETRENING for maskinister - som ikke har opprettholdt sin yrkeskompetanse de siste 5 år.**

- Navigatører: Uke 18 og 26 • Maskinister: Ta kontakt

- **66 timers repetisjon av sikkerhetskurs for dekksoffiserer** • Uke 17 og 25

- **ECDIS – kurs** • Uke 17, 20 og 24

- **BRM – kurs / ERM – kurs** • Uke 16, 19, 22, 23 og 27



# ørre?

## e sertifikater

**Sikkerhetssenteret 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!*

- **Hurtigbåt - grunnkurs og retrening** • Uke 15, 21 og 25
  - **Grunnleggende sikkerhetskurs** • Uke 21 og 26
  - **Repetisjonskurs for underordnede og fiskere**  
• Uke 15, 20 og 24
  - **Repetisjonskurs for offiserer** • Uke 16, 19 og 23
- 
- **For andre kurs - se våre nettsider** • [ssras.no](http://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](mailto:post@nis-nor.no)

#### **Region 1**

**Regionkontor Oslo**  
Postboks 442 Sentrum, 0103 Oslo  
Telefon: 52 74 54 00  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### **Tilsynskontor Larvik**

Postboks 84, 3251 Larvik  
Telefon: 52 74 54 80  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### **Region 2**

**Regionkontor Stavanger**  
Postboks 668 Sentrum, 4003 Stavanger  
Telefon: 52 74 55 00  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### **Tilsynskontor Kristiansand S**

Postboks 24, 4661 Kristiansand S  
Telefon: 52 74 54 60  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### **Tilsynskontor Haugesund**

Postboks 2222, 5509 Haugesund  
Telefon: 52 74 55 60  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto: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](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### **Tilsynskontor Florø**

Postboks 58, 6901 Florø  
Telefon: 52 74 54 40  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### **Region 4**

**Regionkontor Ålesund**  
Kongensgt. 25, 6002 Ålesund  
Telefon: 52 74 55 40  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### **Region 5**

**Regionkontor Kristiansund N**  
Postboks 767, 6501 Kristiansund N  
Telefon: 52 74 54 70  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### **Tilsynskontor Trondheim**

Postboks 4310, 7417 Trondheim  
Telefon: 52 74 55 30  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### **Region 6**

**Regionkontor Sandnessjøen**  
Postboks 213, 8801 Sandnessjøen  
Telefon: 52 74 54 93  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### **Tilsynskontor Bodø**

Postboks 325, 8001 Bodø  
Telefon: 52 74 54 20  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### **Tilsynskontor Rørvik**

Postboks 229, 7901 Rørvik  
Telefon: 52 74 54 90  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### **Region 7**

**Regionkontor Svolvær**  
Postboks 54, 8301 Svolvær  
Telefon: 52 74 55 10  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### **Tilsynskontor Harstad/Narvik**

Postboks 264, 9483 Harstad  
Telefon: 52 74 54 54  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### **Tilsynskontor Hammerfest**

Postboks 180, 9615 Hammerfest  
Telefon: 52 74 54 50  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### **Tilsynskontor Tromsø**

Postboks 6258, 9292 Tromsø  
Telefon: 52 74 55 20  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### **NAVIGARE**

**UTGIVER/PUBLISHER:**  
Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Authority

**FORSIDEBILDE:** Bjarne Hovland, 1. premie fotokonkurransen for sjøfolk 2014.

**ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF:** Dag Inge Aarhus  
**FUNGERENDE REDAKTØR/ACTING EDITOR:** Bjarte Amble  
**OVERSETTER/TRANSLATOR:** Bjørg Rossebø, Merete Løberg

#### **ANNONSE/ADS: DG Media**

Telefon: 21 60 81 90  
E-post: [epost@dgmedia.no](mailto:epost@dgmedia.no)  
Annonse selger Pia Helen Kristensen Moe.  
Mobil: +47 91 76 72 61  
E-post: [pia.kristensen@dgmedia.no](mailto:pia.kristensen@dgmedia.no)

**GRAFISK FORMGIVNING/DESIGN AND LAYOUT:**  
Hilde Brindis, Merkur Grafisk AS, [www.merkurgrafisk.no](http://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:** Skipsfører, eller andre som mottar bladet, oppfordres til å la det sirkulere blant besetningsmedlemmene.

**SJØFARTSDIREKTORATET:**  
Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:  
Postboks 2222, N-5509 Haugesund  
Telefon: 52 74 50 00 Telefaks: 52 74 50 01  
E-post: [postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)  
Internett: [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no)

Bestilling av bladet rettes til [postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no) i Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 25.02.2015

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.



# Gratis oppdatering til sjøkart

Alle viktige kartrettelser til sjøkart publiseres i Etterretninger for sjøfarende (Efs) som du finner på **kartverket.no/efs**. Tjenesten er gratis, inneholder tracings, og rettelsers meldes hver fjortende dag.

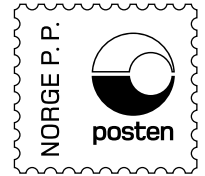
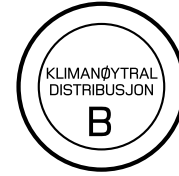
I 2014 ble 2 531 grunner og 695 nye lykter meldt i Efs. Vet du hvor de er?

*Det handler om sikkerhet for alle som ferdes på sjøen.*



Kartverket

Telefon 08700 – [kartverket.no](http://kartverket.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](http://www.sjøredningsskolen.no)