

NAVIGARE

Strengt krav i verdensarvfjordene

Side 6

Mari Ann blei redda av sikkerhetsline

Side 24

Articles in English

Pages 55–65

Redningsleder Cecilie Øversveen:

Beholdt roen under Viking Sky-dramaet

Side 14



ARCOS – KURS OG RÅDGIVNING INNEN SIKKERHET OG BEREDSKAP

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

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

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

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

I tillegg leverer Arcos kurs for landbasert virksomhet – fallsikring, Industrivern, brannvern, førstehjelp, kjemikaliedykking, røykdykking, varmt arbeider etc.

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

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

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

Arcos er sertifisert av DNV GL i hht. ISO 9001:2015.

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

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

www.arcos.no

Spørsmål og bestilling av kurs og rådgivning:

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

Spørsmål og bestilling av fartøysinspeksjoner:

Kontakt fartøysinspektør direkte på telefon 417 97 100



ARCOS



INNHOOLD



SIDE 6

Strengere krav til alt fra kloakk til nitrogenoksid skal berge verdensarvfjordene. De første cruiseskipene har allerede lagt om planene og bestemt seg for å gå andre steder på grunn av nye miljøkrav.



SIDE 8

De ville utgjøre en forskjell, firerbanden i elevbedriften Oceanase. Selvplukket plast fra nærområdet ble til beskyttende mobileksel framfor årevis forvitring i naturen.



SIDE 14

Cecilie Øversveen og Andreas Bull ved Hovedredningssentralen på Sola hadde sentrale oppgaver i de nervepirrende minuttene og timene da cruiseskipet Viking Sky var nær ved å havarere i Hustadvika.



SIDE 24

– Hadde det ikke vore for sikkerhetslina hadde eg hamna over rekka. Det kunne blitt fatalt, seier yrkesfiskaren Mari Ann Johansen

SIDE 48

Treningspalten



ARTIKLER/REPORTASJER

- 6 Nye krav sikrer rene verdensarvfjorder
- 8 Lager mobileksel av plast fra havet
- 12 Ferje krysser fjorden autonomt
- 14 Slik jobbet hovedredningssentralen under Viking Sky-dramaet
- 20 Ny leder for DNV GL Maritime i Nord-Europa
- 24 Sikkerhetsline blei redninga for yrkesfiskar
- 26 850 sjarkar skal seritfiserast
- 28 Tidlig varsling av ulykker kan redde liv
- 30 Slik blir du klar til fritidsbåtsesongen
- 32 Støtter sjøvett-arrangement for barn og unge
- 34 Tanja hospiterer i EMSA
- 36 Byggingen av Yara Birkeland er i gang
- 42 Inviterer næringen med på internasjonale møter
- 50 Digitaliserer for fremtiden

FASTE SPALTER

- 4 Leiar
- 22 Min arbeidsplass
- 23 Sjøfartsdirektoratet svarer
- 38 Kommentar fra Norsk senter for maritim medisin og dykkermedisin
- 46 Nye i NIS/NOR
- 48 Treningspalte
- 52 Boktips

PAGES IN ENGLISH

55-65



Lars Alvestad
Fung. Sjøfartsdirektør

«**For å få redusert mest mulig av de skadelige luftutslippene sjekker Sjøfartsdirektoratets inspektører om skipene holder seg til gjeldende regelverk**»

Maritim miljøbevissthet

I 2019 har Sjøfartsdirektoratet særlig fokus på miljø. I tillegg preger nå miljø også i enda større grad direktoratets strategiplan. Vår visjon er fortsatt å være «Den foretrukne maritime administrasjonen», men i dette ligger det også sterke signaler om å ta miljøet på alvor. Vi ser en økende miljøbevissthet blant folk flest og dermed også i den maritime næringen. Bilder av hval, fugler og fisk full av plast, samt luftforurensing i vakre norske fjorder har nok bidratt til å forsterke ønsket om å ta vare på miljøet. I strategiplanen vår omtales dette slik: «Fremtidens skipsfart vil bli betydelig påvirket av strengere miljøkrav og de store endringene som skjer innenfor digitalisering og automatisering. Direktoratet skal blant annet bidra til at regjeringens plan om å halvere utslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030, følges opp.»

Skipsfarten står i realiteten bare for omkring 2,2 prosent av verdens samlede utslipp av CO₂, til tross for at nærmere 90 prosent av all godstransport i verden foregår med båt. Skipsfart er den klart mest miljøvennlige transportformen, men har likevel et stort potensial for å redusere utslipp av blant annet svoveloksider (SO_x) og nitrogenoksider (NO_x). I en del havnebyer oppstår det i perioder store ulemper grunnet utslipp til luft fra blant annet skip. For å få redusert mest mulig av de skadelige luftutslippene, sjekker Sjøfartsdirektoratets inspektører om skipene holder seg til gjeldende regelverk når det gjelder svovelinnhold i drivstoffet.

Nå i vår ble det innført nye strenge miljøkrav for skip som skal inn i verdensarvfjordene på Nord-Vestlandet, og det vil komme flere miljøkrav. Under høringene i forbindelse med innføring av de nye kravene var mange for enda strengere krav, så vi ser en endring i samfunnet hvor det forventes at miljøet tas på alvor og beskyttes.

Innføring av ny, grønn teknologi er også en viktig del av det å bli mer miljøvennlig. Her jobber også våre fagfolk tett sammen med en sterk og innovativ næring, enten det gjelder nye miljøvennlige energiformer eller større eller mindre grad av autonomi og fjernstyrte operasjoner.

I hverdagen kan vi og alle bidra med å plukke søppel – eller enda bedre, å forhindre at søppel havner i naturen. Det å rydde bidrar også til fellesskap, noe vi fikk erfare da ansatte i Sjøfartsdirektoratet i begynnelsen av mai var med på den nasjonale strandryddeaksjonen. Dette var et avbrekk i arbeidshverdagen, men også sosialt. Miljøfokus handler om alt fra å lage nye innovative løsninger til det å forhindre at søppel havner i naturen. Sjøfartsdirektoratet ønsker å bidra her – enten det er gjennom godkjenning av nye energiformer, tilsyn for å forhøye svovelinnhold i drivstoff, eller å ta vare på miljøet rundt oss.

Ta med deg en pose og plukk med deg litt søppel når du er ute i naturen. Husk at alle monner drar!

LESS WEIGHT **IS MORE EFFICIENCY**

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



QUALITY ASSURED DESIGN
SAFE AND EFFICIENT INSTALLATION
OPTIMAL OPERATIONS



Kravene som skal sikre rene verdensarvfjorder

Strengere krav til alt fra kloakk til nitrogenoksid skal berge verdensarvfjordene. De første cruiseskipene har allerede lagt om planene og bestemt seg for å gå andre steder på grunn av nye miljøkrav.



MILJØFOKUS: Cruiseskipene som skal inn i Geirangerfjorden i sommer har strengere krav å forholde seg til.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

GEORG MATHISEN
Journalist

Den som er viktig, er at vi ikke har laget et regelverk for cruiseskip. Vi har laget et regelverk for skip, sier Bjørn Pedersen. Han er avdelingsdirektør for regelverk i Sjøfartsdirektoratet. – Utgangspunktet var trykket fra cruiseskipene, men reglene gjelder skip generelt.

ALVOR I VERDEN SARVEN

Pedersen roser cruisenæringen for å ha skjont at det er alvor og at miljøproblemene som turisttrafikken fører til i norske verdensarvfjorder, må løses. Verdensarvfjordene – det vil si Nærøfjorden, Aurlandsfjorden, Geirangerfjorden, Sunnylvsfjorden og Tafjorden.

– Med noen få unntak er reglene tilpasset internasjonale krav. Den store forskjellen er at de nye reglene har tilbakevirkende kraft. Reglene for verdensarvfjordene gjelder uansett når båtene er bygd, forteller han.

UTSLIPP

Konkret handler kravene om avløp, klimagassutslipp og søppelforbrenning. – Avhengig av størrelsen på skipene forbyr vi utslipp av kloakk, og vi forbyr utslipp av gråvann fra de største skipene. Så har vi nedlagt forbud mot søppelforbrenning om bord på båtene. Vi sier at de største skipene skal ha en miljøplan for hvordan de vil operere i verdensarvfjordene – de skal finne optimal fart og optimal bruk av

motorkraft for å holde utslippene på et minimum, sier Pedersen. Den miljøinstruksen kommer til å bli sjekket når skipene kontrolleres.

NOX OG SVOVEL

– Så har vi fastsatt en innskjerpingsplan for utslipp av NOx, som du får med forbrenning av diesel. Den begynner i 2020. Den siste innstramningen skjer i 2025, men allerede i 2022 er det flere skip som ikke vil kunne gå inn i verdensarvfjordene. De klarer ikke å holde kravene til utslipp av NOx fordi motorene deres er for gamle, forteller han.

I tillegg kommer kravet om maksimalt 0,1 prosent svovel i drivstoffet og at tungolje må renses i et lukket system som ikke produserer mye røyk.

SKYER OVER FJORDEN

– Verdensarvfjordene er terskelfjorder med lite utskifting av vann og ligger mellom fjellene. Vandamp blir liggende som en sky over fjorden. Vi vil ikke ha menneskeskapt skyer over fjordene. Skip som produserer mye røyk, vil få besøk av oss, varsler Bjørn Pedersen.

Han innrømmer likevel at det er et paradoks at noen av de eldste fergene i Norge går nettopp i verdensarvfjordene. – Samtidig bygger vi ut elektriske ferger. Men det går på økonomi: Det sitter nok et stykke inne hos selskapene å bytte ferge midt i en kontraktperiode, sier Pedersen.

VERDEN SARVRÅDET JUBLER

Lokalt møtes de nye reglene med jubel. – Dette er historisk viktig for et bedre miljø i verdensarvfjordene, mener Arne Sandnes, som er leder for verdensarvrådet for Vestnorsk fjordlandskap og ordfører i Norddal kommune.

– Miljøkartleggingene fra Sjøfartsdirektoratet har avdekket store utslipp fra skip i verdensarvfjordene. Derfor er det helt avgjørende at det innføres nye miljøkrav for å redusere utslippene, sier Sandnes.

LANGS HELE KYSTEN

Nå skal Sjøfartsdirektoratet vurdere kravene til kjoakktutslipp fra skip også langs resten av norskekysten.

– Det kommer endringer i eksisterende regelverk, og de vil bli knyttet opp mot størrelsen på skipene og antall personer om bord, forteller regelverksdirektør Pedersen.

– Så har vi fått i oppdrag å vurdere tilsvarende regelverk som vi har for verdensarvfjordene, også for resten av norsk farvann. Det arbeidet starter nå. Der vil vi gå bredt ut og involvere alle interessenter. Det er viktig for næringen å ta inn over seg at det blir strenge miljøkrav. Ikke bare i fjordene, men i norsk farvann generelt, sier Bjørn Pedersen.

Gresk rederi får varsel om 700.000 kroner i gebyr for brudd på regelverk i verdensarvfjordene

MS Magellan, tilhørende det greske rederiet Global Cruise Lines Ltd brøt regelverket om svovelinnholdig drivstoff i verdensarvfjordene og har fått varsel om et overtredelsesgebyr på kroner 700.000 kroner.

1. mars ble det innført nye miljøkrav for utslipp til luft og til sjø i verdensarvfjordene Nærøyfjorden, Aurlandsfjorden, Geirangerfjorden, Sunnlyvsfjorden og Tafjorden. Nå har Sjøfartsdirektoratet sendt ut sitt første varsel om overtredelsesgebyr som følge av de nye reglene.

16. april mottok Sjøfartsdirektoratet en bekymringsmelding om røykutslipp fra det Bahamas-registrerte cruiseskipet Magellan, som lå til kai i Flåm. Dette ble fulgt opp med et tilsyn om bord da skipet ankom Geiranger neste dag. Sjøfartsdirektoratets inspektører målte svovelinnholdet i skipets drivstoff, og fikk utslag på 0,17 prosent. Grensen for lovlig svovelinnhold i Verdensarvfjordene er 0,10 prosent.

GIKK INN I TO VERDEN SARVFJORDER

Sporing av fartøyets AIS-signal viser at fartøyet anløp både Eidfjord og Flåm i dagene forut for anløpet i Geiranger. Begge disse havnene ligger innenfor lavutslippsområdet i Nordsjøen. Skipet kom til Eidfjord fra Tilbury i UK, hvor fartøyet forlot havn den 13. april.

– Vår dokumentasjon viser at skipet har gått inn i to verdensarvfjorder med svovelverdier som ligger langt over lovlig nivå, sier Bjørn Pedersen, avdelingsdirektør for regelverk og internasjonalt arbeid.

Overtredelsens omfang er betydelig i denne saken, hvor det foreligger en lang seilas innenfor lavutslippsområdet med for høyt svovelinnhold i drivstoffet som var i bruk. I tillegg er det svært skjerpene at det foreligger en overtredelse av de nye reglene tilknyttet verdensarvfjordene. Totalt sett tilsier dette at rederiet ilegges et overtredelsesgebyr på et historisk høyt nivå.

FLERE KONTROLLER

Sjøfartsdirektoratet vil i 2019 ha fokus på kontroll av skip, spesielt cruiseskip i verdensarvfjordene. Selv om mange cruiseselskap har nye og moderne skip, er det fortsatt mange eldre skip som besøker verdensarvfjordene. Sjøfartsdirektoratet har en klar forventning om at det nye regelverket blir fulgt.

– Vi kommer til å ha økt tilstedeværelse i verdensarvfjordene i månedene fremover, med særlig fokus på å kontrollere at de nye miljøkravene etterleves, sier Alf Tore Sørheim, avdelingsdirektør for operativt tilsyn.

– Direktoratet har satset mye på gode og effektive kontroller av svovelutslipp. Inspektørene våre er utstyrte med håndholdte apparater som gir en umiddelbar indikasjon på om fartøyet overholder kravene eller ikke. Vi har også investert i sensorer som kobles på en drone for å fange opp svovelinnholdig eksos, legger Sørheim til.



FAKTA MS MAGELLAN:

Rederi: Global Cruise Lines Ltd

Lengde: 222 meter

Bruttotonnasje: 46.052

Byggeår: 1983/1985

Flaggstat: Bahamas

Selvgjort er velgjort

De ville utgjøre en forskjell, firerbanden i elevbedriften Oceancase. Selvplukket plast fra nærområdet ble til beskyttende mobildeksel framfor å revis forvitring i naturen.

MARIT NILSEN

Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

Det er kanskje bare en dråpe i havet sammenlignet med hva andre gjør, men det viktigste er likevel at vi gjør noe, sier Marthe Grindheim.

Sammen med Hannah Johansen, Thomas Ekornseter og Leiah Emilie Clarke Westmork står hun bak elevbedriften «Oceancase» ved Vardafjell videregående skole i Haugesund. Vikar og strender har blitt ryddet fri for plast for å kunne gjenbrukes i 3D-printeren og bli til fullt brukende mobildeksel.

– Det går med rundt 20-30 gram plast per deksel. Plastinnsamlingen tar ikke lange tida, ei heller å mate 3D-printeren, men den igjen bruker seks timer på to deksler da, forteller eneste hane i kurven, Thomas Ekornseter.

TIDKREVENDE

At det går med en del timer før selve sluttproduktet er klart, bryr de seg ikke om.

– Printerens kan jobbe om natta mens vi sover, så det er ikke så nøye. Det viktige er at vi gjør noe for miljøet, og så er det jo kjekt å sitte igjen med noe håndfast da – bokstavelig talt, smiler de.

Ungdommene er klar over at de er privilegerte som vokser opp i et land med både panteordning, miljøstasjoner og andre gode miljøvennlige tiltak.



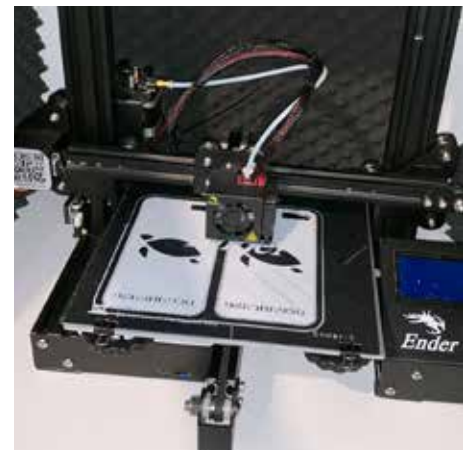
MILJØBEVISSTE: Hannah Johansen, Marthe Grindheim og Thomas Ekornseter ville gjøre noe for miljøet da de skulle opprette elevbedrift. Leiah Emilie Clarke Westmork er også en del av Oceancase, men var ikke tilstede da bildet ble tatt.

Foto: Marit Nilsen

– Vi har sett filmer og bilder fra Filipinene, India og andre steder. Man ser nærmest ikke elva eller havet – kun plast som flyter rundt. Et trist syn, sier de.

KONKRETE LØSNINGER

For plast i havet er et globalt miljøproblem som det er viktig å ta tak i – heldigvis engasjerer det mange. Sjøfartsdirektoratet har høsten 2018 og våren 2019 deltatt i et samarbeidsprosjekt kalt Circular Cleanup. Sammen med 17 andre aktører har vi utforsket hva som skal til for å finne nye løsninger for å kunne bidra til et renere og sunnere hav.



3D-PRINTET: Dette dekselet er laget av innsamlet plast fra krinker og kroker, og er blitt til et fullt brukende deksel til mobiltelefon.

Foto: Oceancase



– Å delta på Circular Cleanup har vært en spennende og lærerikt reise for Sjøfartsdirektoratet. Samarbeidsprosjektet har gitt oss grunnleggende kunnskap om miljøproblemet, samtidig har det avdekket at vi har store muligheter til å være med på å finne konkrete løsninger nasjonalt og globalt. Løsninger som vil være med på å redusere tilførsel av plast til havet samt systemer for å fjerne forsøpling, sier Thomas A. Bergh, underdirektør for inspeksjon, revisjon og beredskap.

Han legger også til at Norge som havnasjon har stor påvirkningsmulighet for å legge til rette for grønnere skipsfart.

– Det inkluderer også forbruk og



SAMLET FOR LANSERING: 14. mars i år viste aktørene og samarbeidspartnerne i Circular Cleanup fram arbeidet og de nye initiativene for et renere hav.

Foto: Floke

returordninger for plast i skipsfartsnæringen, sier han.

VERDIKJEDEN

Circular Cleanup presenterte i februar en verdikjede for opprydding av marin forsøpling. Den har følgende hovedpunkter:

- 1) Overvåkning
- 2) Koordinering
- 3) Opprydding
- 4) Logistikk
- 5) Mottak
- 6) Sortering
- 7) Verdiøkning

I tillegg ble det lansert 14 konsepter i selve verdikjeden. Administrerende direktør i Norges Rederiforbund, Harald Solberg, mener Norge med sin verdensledende kompetanse innen både maritim virksomhet og avfallshåndtering har et godt utgangspunkt for å være med å løse problemet.

– Havet er ikke bare et stort mulighetsrom, men også et sårbart økosystem. For å komme i mål tidnok må vi øke innsatsen for å skape nye løsninger,

og nye politiske virkemidler for et renere hav, sier han.

FORRETNINGSMULIGHETER

Han får solid støtte fra en av hovedsamarbeidspartnerne, Bård Vegard Solhjell, generalsekretær i WWF Verdens Naturfond.

– Vi er opptatt av å lete etter nye løsninger, og da er det utrolig viktig å kunne samarbeide med dem som har ekspertise på noe annet enn oss selv. Initiativ som Circular Cleanup, hvor store og viktige aktører på feltet går sammen, er viktig for å kunne skape de gode løsningene, sier han.

WWF jobber samtidig iherdig med å få på plass en avtale mot plast i havet. Det vil gjøre tiltak enklere å forholde seg til på tvers av landegrensener, og bidra til høyere standard og likere konkurransesituasjon.

– En slik avtale vil også kunne skape attraktive forretningsmuligheter for nye og bærekraftige løsninger. Deltakerne i Circular Cleanup leder nå an og vi vil sammen være klare for å vise at det finnes konkrete prosjekt for å løse problemet med marin forsøpling, sier Solhjell.



En ryddegjeng i Haugesund:



Sandnessjøen:



Strandrydding i region Stavanger:



Ut på ryddeaksjon!

Årets fokusområde for Sjøfartsdirektoratet er miljø. Da var det ikke vanskelig å prioritere strandryddedagen 2019.

Tidvis ulendt terreng, såpeglatte knauser og klipper, og flere ganger dro vi opp både røtter og planter for å rydde bort plast og søppel som hadde blitt en unaturlig del av naturen. Hvor mange kilo søppel som ble ryddet totalt, vites ikke, men vi har på det rene at vi ryddet strender fra Kristiansand i sør til Tromsø i nord, og det gjorde godt for både kropp og sjel i tillegg til miljø.

Sandnessjøen:



Haugesund:



Svolvær:



Tromsø:



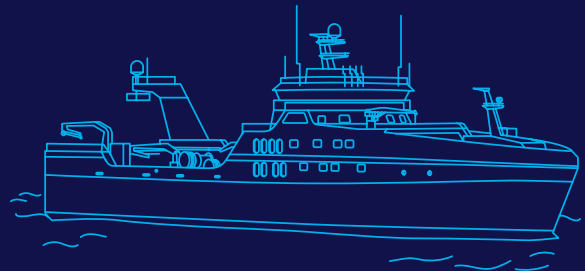
Kristiansand:



Haugesund:



KLASSE FOR FISKEFARTØY



SIKKERHET - MILJØ - EFFEKTIV DRIFT

Kontakt et av våre lokale kontorer idag:

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

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

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

Klasse • Konsept • Nybygg • Operativ drift • Konsulenttjenester

www.dnvgl.com

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV•GL

Ferje krysser fjorden autonomt

Mens kapteinen reiser seg fra stolen klapper MF Folgefonn sømløst til kai ved Hodnanes. Etter en liten pause går den fra kai igjen, krysser fjorden og legger til ved Jektevik ferjekai. Alt uten inngripen fra kaptein eller styrmann.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

STORD: – Nå opplever dere noe helt unikt. Automatisk kryssing med ferje, sier kommunikasjonssjef i Wärtsilä, Jane Jünger, mens hun ser utover gruppen av potensielle kunder, som er invitert med på testtur med MF Folgefonn. Til tross for flystreik har en stor gruppe amerikanere

tatt turen, samt representanter fra ferjebransjen i Danmark. Sjøfartsdirektoratet, som har ansvar for å godkjenne bruk av systemet, var også på plass under testturen i mai.

TRYKKER PÅ «SEIL»

I to år har Wärtsilä jobbet med å utvikle programvare og teknologi som kan få

ferjen, som ferjerederiet Norled stiller til disposisjon, til å foreta både docking og kryssing på autopilot. Det nye systemet fungerer slik; når operatøren av ferjen skal seile til neste destinasjon, starter man ganske enkelt operasjonen ved at kapteinen velger «Seil». Da tar det autonome kontrollsystemet over styringen av fartøyet. Ruten er allerede plottet inn i systemet,



TRAKK INTERESSENER: Potensielle kunder fra Danmark og USA tok turen til Sunnhordland for å se MF Folgefonn krysse fjorden autonomt. FOTO: Wärtsilä

som er utviklet av Jann-Timothy Mayer, programvareingeniør ved Wärtsiläs San Diego-kontor.

GPS OG LASERE VISER VEI

Navigasjonen av fartøyet ivaretas ved å benytte en rekke spor og veipunkter som fører skipet til neste destinasjon. Den autonome kontrolleren, som er basert på dagens dynamiske posisjoneringssystem, styrer fartøyet kurs, fart og posisjon på forhåndsdefinerte spor og veipunkter.

– Systemet er basert på GPS, men vi har også montert lasere på ferjen og på kaien på Jektevik, som skal fungere som back-up i tilfelle det blir problemer med GPS'en, forklarer Mayer. Teknologien er fremdeles ikke i stand til å lese trafikkbildet og styre unna hindringer, og kapteinen følger seilassen nøye fra plassen sin på broen. Han kan når som helst bytte til manuell styring av fartøyet.

MÅ GODKJENNES FØR DRIFT

Selv om ferjen MF Folgefonn til vanlig trafikkerer sambandet Jektevik-Nordhuglo-Hodnanes, er det nye systemet forbeholdt testturer. Enn så lenge.

– Vanligvis kjører vi på gamlemåten. Det er ikke lov å bruke det med passasjerer ennå. Dessuten får vi ikke skrudd det på uten Jann-Timothy (Mayer, journ. Anm.), ler overstyrmann Bjørn Hystad. Bruk av systemet må nemlig godkjennes av Sjøfartsdirektoratet før det kan benyttes i ordinær drift av ferjen. Senioringeniør i Sjøfartsdirektoratet, Nils Haktor Bua har vært med på flere tester av systemene på Folgefonn, og mener det er mye som peker mot at ferjen får godkjenningen i orden.

– Vi ser på dette som tilleggssystem på broen, til hjelp for kapteinen. Det erstatter ikke mannskapet eller eksisterende løsninger, men blir et supplement som øker sikkerheten, sier Bua.

STORT POTENSIALE

Prosjektet har vekt stor oppmerksomhet, både i inn- og utland. Ingve Sørfohn, som er teknisk direktør i Wärtsilä, forteller at de har hatt besøk av interessenter fra både USA og Asia.

– I prinsippet er det et enkelt system å sette inn på andre fartøy, så lenge det har nok propellkraft. Ved denne typen teknologi kan en optimalisere overfarten, slik at den blir mer kostnadseffektiv, sier Sørfohn.

fakta:

- Fartøyet «Folgefonn» er 85 meter langt og eies av det norske rederiet Norled.
- Ferjen ble også benyttet i forbindelse med den første testingen av Wärtsiläs sitt autodocking-system, som ble gjennomført tidlig i 2018.
- MF Folgefonn er også utstyrt med hybrid fremdrift med trådløs lading.

RESQ®

Totalleverandør av Kurs, Tjenester og Kompetanse innenfor Sikkerhet og Beredskap

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

Kontakt oss så finner vi ditt kursbehov sammen med deg.



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

www.resq.no



Mens Viking Sky drev hjelpeløst mot land:

40 nervepirrende minutter

Cecilie Øversveen og kollegaene hennes ved Hovedredningsentralen på Sola, innså raskt at de måtte forberede seg på en stor katastrofe med mange omkomne. Enorme bølger og full storm presset det store cruiseskipet Viking Sky nærmere og nærmere fjæresteinene innerst i Hustadvika.

BJARTE AMBLE

journalist Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Klokken 14.00 lørdag 23. mars sendte Viking Sky ut MAYDAY. Fartøyet hadde fått full maskinstans og drev mot land. Det blåste full storm fra sørvest, med en bølgehøyde som varierte mellom åtte og 15 meter. De 1373 personene om bord kunne ikke gjøre annet enn å holde seg fast, vente og håpe det beste.

Ved Hovedredningsentralen ble det slått full katastrofealarm. Alle instanser som skal varsles i slike tilfeller ble satt i beredskap.

– Vi er normalt bare to redningsledere på vakt, men på dette tidspunktet var nettopp en tredje person kommet på jobb. Mye måtte gjøres og helst på en gang. Heldigvis klarte vi å kalle ut ytterligere tre redningsledere, og i tillegg tre i ledelsen som skulle ta seg av overordnede oppgaver, forteller den erfarne redningslederen Cecilie Øversveen til Navigare.

DE FØRSTE 10 MINUTTENE

Redningslederne ser på kartet over Hustadvika og retningen skipet driver.

– Vi skjønte straks at det i dette været ikke nytter å sette ut livbåter. Det var heller ikke mulig å foreta evakuering til andre fartøyer. Helikopter var den eneste løsningen. Et redningshelikopter var allerede på veg fra Florø, men ville ikke kunne være på plass over skipet før tidligst klokken 15.00. Et Sea King redningshelikopter fra 330-skvadronen hadde tatt av fra Ørland flystasjon, men slet med kraftig motvind og ville ikke rekke fram før rundt klokken 16.00, forteller Øversveen, som har yrkesbakgrunn fra Luftforsvaret.

Flere skip hadde meldt seg til tjeneste og var på veg mot Hustadvika. Redningslederne tar raske beslutninger mens de jobber på spreng. Alle nødetatene på Møre var alarmert, mens Viking Sky fortsetter å drive mot land.

DET VERSTE KAN SKJE

Berørte kommuner ved Hustadvika satte krisestab. Frivillige fra Røde Kors og Norsk Folkehjelp, samt helse- og ambulanspersonell rykket ut. Med stor innsats ble det på kort tid etablert et mottakssenter i Brynhallen på Hustad. Her var de forberedt på det verst tenkelige. **Klokken 14.26** melder Viking Sky at de har begge ankrene ute, men at de ikke får feste på bunnen.

Enda et helikopter var nå på veg mot Hustadvika. Det var et offshore redningshelikopter som normalt er stasjonert på Heidrun-feltet. På grunn av uværet var det blitt stående i Kristiansund.

Samtidig forberedte alle seg på det som kunne skje innen kort tid: En grunnstøting

SLEP: Cruiseskipet Viking Sky ankommer Molde etter problemene som oppstod over Hustadvika i Møre og Romsdal

Foto: Svein Ove Ekornesvåg / NTB scanpix

i fjæresteinene, med kraftig slagside og mennesker som havner i det frådende havet kun utstyrt med vanlige standard flytevester.

40 MINUTTER

Klokken 14.40 melder Viking Sky at de har stoppet driften mot land. Ankrene har fått feste, og like etterpå fikk de start på én av motorene. Da var skipet trolig bare rundt 100 meter fra en av grunnene i Hustadvika.

– Endelig en god nyhet?

– Ja, men vi kunne ikke vite om ankerfestet ville holde eller om maskinen ville stoppe igjen. Vi jobbet derfor videre for fullt med å forberede evakuering med helikopter, sier Øversveen. Tre helikoptre var nå på veg. Flere skip var på plass i området ved havaristen, men kunne foreløpig ikke foreta seg noe på grunn av været.

Klokken 15.03 er det første redningshelikopteret på plass over Viking Sky, klar for å heise opp engstelige passasjerer – mange i høy alder og noen syke eller med skader. Den eldste var 94 år. Ni passasjerer heises opp og får bli med på den første turen inn mot Brynhallen, der alt er klart til mottak.

– Imponerende gjort å få mottaket klart på så kort tid, sier Øversveen.

I løpet av den første nervepirrende fasen kalles den såkalte redningsledelsen inn til Hovedredningsentralen og etablerer seg i et eget rom. En av dem var fungerende operativ inspektør Andreas Bull, med mange års erfaring på offshorefartøy. Han har vært redningsleder i ti år.

– Redningsledelsen består av representanter fra Forsvaret, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, Helsedirektoratet, Telenor Maritim Radio, Avinor, FORF (frivilliges organisasjoners redningsfaglige

forum) og Redningsselskapet. Disse etablerte hurtig kontakt med forskjellige instanser som kunne gi viktige opplysninger i tilknytning til redningsarbeidet. Vår oppgave var å samle mest mulig nyttig informasjon, tenke strategisk, og fram i tid. Hva vil skje dersom skipet på ny kommer i drift, sier Andreas Bull.

TRENGER SLEP

En av redningslederne jobbet kontinuerlig med å skaffe taubåt eller et annet fartøy med kapasitet til å slepe cruiseskipet bort fra den livsfarlige posisjonen langt inne i Hustadvika.

En rekke båter meldte seg, men de fleste var for langt unna. De kunne ikke benytte supplybåter, og heller ikke små taubåter.

Forsikringselskapet Norwegian Hull Club og rederiet (Viking Ocean Cruises) fikk så napp på det kraftige beredskapsfartøyet Ocean Response til rederiet Atlantic Offshore, som kunne klare jobben. Men det lå i Florø, og kunne ikke være framme før rundt klokken 03.00 natt til søndag. Det setter kurs nordover.



– Men vi måtte ha hjelp i mellomtiden, sier Øversveen. I 17-tiden var taubåten Vivax ved havaristen, men den kunne ikke sette sleper om bord. En time senere ankommer Ocean Art og Edda Fauna, men heller ikke de har tilstrekkelig slepekapasitet. Etter hvert samler det seg en rekke båter i området.

TRE MAYDAY PÅ FEM TIMER

Klokken 18.07: Mens alt fokus er rettet mot Viking Sky, kommer det inn nok et MAYDAY-anrop. Folk har observert et helikopter i lav høyde ved Kragerø, og hørte deretter et brak. Et lite helikopter hadde styrtet med to personer om bord. Et redningshelikopter ble sendt ut fra Rygge, og sammen med luftambulansen fant de vraket. Den ene var uskadet, mens den andre hadde alvorlige bruddskader.

Som om dette ikke var nok, mottar Hovedredningsentralen enda et MAYDAY:

Klokken 18.56 erklærer lasteskipet Hagland Captain at de har fått full blackout, og driver mot land uten motorkraft. Lasten med tømmer har deretter forskjøvet seg, og gitt fartøyet en sterk slagside, med fare for kantring og livet til de ni sjøfolkene om bord.

– Hva tenkte dere da?

– Tre MAYDAY på fem timer. Er det virkelig mulig? Men når det først skulle være så galt, var Hagland Captain tross alt på et gunstig sted da det skjedde. Her hadde vi allerede ressursene til å aksjonere, sier Cecilie Øversveen.

En redningsleder kontaktet straks mottakssentralen på land, og forberedte dem på den nye situasjonen: Her kunne det komme ytterligere ni personer. Der organiserte de umiddelbart et eget hjørne av hallen til sjøfolkene fra Hagland Captain.

Å få reddet denne besetningen opp fra lasteskipet, ble en mye mer dramatisk operasjon enn den som allerede var på gang fra cruiseskipet. På grunn av slagside og store bevegelser i fartøyet var det umulig for et helikopter å heise folkene opp fra dekket. Eneste løsning var å



NÆR HAVARI: Cecilie Øversveen og Andreas Bull ved Hovedredningsentralen på Sola hadde sentrale oppgaver i de nervepirrende minuttene og timene da cruiseskipet Viking Sky var nær ved å havarere i Hustadvika. Skjermene på veggen i bakgrunnen viser blant annet hvilke redningsressurser som er tilgjengelige til enhver tid.

FOTO: BJARTE AMBLE

plukke dem opp fra det opprørte havet, en om gangen.

Øversveen forklarer at de først måtte legge ut en lang trosse fra fartøyet. Iført overlevingsdrakt hoppet så mannskapet en etter en i sjøen og lot seg gli langs trossa helt bak til enden, der en redningsmann fra helikopteret var klar til å plukke dem opp. For å klare det, måtte sjøfolkene for en kort stund slippe taket i trossa. Det var ganske heftig, og veldig slitsomt for redningsmannen.

VENTER PÅ SLEP

Evakueringen med helikopter gikk samtidig videre for full styrke. Viking Sky har med egen maskinkraft klart å komme seg ut på litt større dyp, fortsatt med bare en motor i drift og begge ankere ute. I løpet av kvelden og natten kommer ytterligere to

helikoptre inn i evakueringen.

Redningen, Ocean Response, kommer stadig nærmere og ankommer Hustadvika klokka 03.00 om natten. Planen var å koble opp slepet når dagslyset kom i 06-tiden. Slepelina ble skutt med en luftkanon, og litt over klokka åtte søndags morgen var slep satt fra Ocean Response, med taubåten Vivax (Østensjø rederi) med slep i akterenden av cruiseskipet.

Evakuering fra skipet stanses før slepet setter kurs vestover, bort fra land. 460 passasjerer er nå trygt på land, og ingen er påført fysiske skader som følge av evakueringen.

Vinden har minket noe i løpet av natten, men redningslederne på Sola våget ennå ikke å slappe helt av.

– Vi så flere kritiske punkter underveis langs sleperuta, og beholdt derfor fokus på

Travelt, men rolig ved Hovedredningsentralen

- Det var veldig mye som skjedde på en gang. Likevel opplevde jeg at det var en imponerende ro og profesjonalitet over arbeidet, både hos Hovedrednings-sentralen og Redningsledelsen, sier Alf Tore Sørheim i Sjøfartsdirektoratet.

Sørheim er en av Sjøfartsdirektoratets representanter i Redningsledelsen, og ble kalt inn hos Hovedredningsentralen på Sola da Viking Sky-dramaet pågikk.

- Det var imponerende å se hvordan Hovedredningsentralen og Redningsledelsen jobbet, sier Sørheim. Redningsledelsen trår inn ved ulykker med stort skadepotensiale, og består av representanter fra blant annet Brann- og redningstjenesten, politiet, Fylkesmannens beredskapsorganisasjon, Siviltforsvaret og Røde Kors. Sjøfartsdirektoratet og Kystverket sine representanter blir kalt inn i saker relatert til det maritime.

- Vi har vært tilknyttet



FOTO: BJARTE AMBLE

Redningsledelsen i noen år, men dette er første hendelsen som har hatt potensiale til å bli så alvorlig at vi ble kalt inn, forteller Sørheim. Han er avdelingsdirektør for Operativt tilsyn i Sjøfartsdirektoratet og benytter også

anledningen til å skryte av direktoratet sine inspektører som førte tilsyn på Viking Sky etter hendelsen.

- Inspektørene gjorde en kjempeinnsats for å finne ut av årsakene bak blackouten, sier Sørheim.

«Worst Case Scenario». Skipet hadde tross alt svært lite maskinkraft. Hva gjør vi dersom noe skjer på disse stedene? Men det gikk heldigvis bra helt fram til Viking Sky lå trygt ved kai i Molde, konstaterer Cecilie Øversveen.

INGEN STORE FEIL

- I ettertid, er det noe dere ser burde vært gjort annerledes?

- Det var ingen store ting som gikk feil. Men vi vet at vi alltid kan forbedre oss, sier Andreas Bull.

Han medgir at flere tilfældigheter bidro til at alt gikk bra, blant annet at Viking Sky stoppet driften mot land etter 40 minutter uten maskinkraft.

- Det ville blitt noe helt annet å drive redningsoperasjon fra et skip som står på grunn med eventuell kraftig slagside, sier Bull.

Han karakteriserer det også som hell at de klarte å bemanne HRS med hele seks

personer i løpet av kort tid. Normen er at det bare skal være to på vakt, mens en tredje redningsleder må stille innen en time fra utkalling.

- Vi skal ha en intern evaluering av redningsaksjonen, og i tillegg har vi invitert alle parter som deltok til en samling der vi skal utveksle erfaringer, forteller Andreas Bull.

I dette tilfelle var det et kraftig beredskapsfartøy, som fikk havaristen bort fra den livsfarlige kysten.

- Hvordan er slepebåtberedskapen langs kysten?

- Vi er nok fremdeles nødt til å satse på et samvirke mellom det offentlige og private for å takle slike situasjoner. Det er ikke mulig å få en beredskap med slepebåter som dekker en situasjon som den vi hadde med Viking Sky, konkluderer Andreas Bull, lettet over at alt gikk bra denne gangen.

Erna takket redningsmannskapet

Statsminister Erna Solberg benyttet anledningen til å takke for innsatsen, da Samfunnsikkerhetsminister Ingvil Smirnes Tybring-Gjedde inviterte representanter fra redningsmannskapet til lunsj i slutten av april.

- Innsatsen viste at samvirket fungerte, og at beredskapen er god. Jeg er imponert over alles innsats, både profesjonelle og frivillige, sivile og militære. Uten det gode samarbeidet redningsmannskapene viste, kunne det gått veldig galt, sa statsministeren.

Granskes av havarikommisjonen

Statens havarikommisjon for transport har iverksatt en grundig granskning av Viking Sky-hendelsen, som skal være klar innen ett år. Få dager etter hendelsen slo Sjøfartsdirektoratets inspektører fast at lavt oljetrykk var årsaken til at motorene på cruiseskipet stanset.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Sammen med representanter fra skipets klasseselskap Lloyds, gikk Sjøfartsdirektoratets inspektører om bord på cruiseskipet 25. april. To dager senere gikk direktoratet ut med denne meldingen:

«Det vi foreløpig kan slå fast, er at den direkte årsaken til at fartøyets motorer stanset, var lavt oljetrykk. Nivået av smøreolje på tankene var innenfor fastsatte grenser, men relativt lavt, da fartøyet gikk ut på Hustadvika. Tankene var utstyrt med nivåalarm, men disse hadde ikke blitt utløst da fartøyet gikk ut på Hustadvika. Den tunge sjøen på Hustadvika medførte trolig så store bevegelser i tankene at smøreoljepumpene mistet tilførsel. Dette utløste alarm på lavt smøreoljetrykk, noe som igjen førte til automatisk nedstenging av motorene kort tid etter»

SIKKERHETSMELDING

Sjøfartsdirektoratet utarbeidet samtidig en generell sikkerhetsmelding til alle fartøy om å sikre tilførsel av smøreolje til motorer



Havariinspektør Dag Liseth

og andre kritiske systemer under forventede værforhold. Dette bør gjøres i samarbeid med motorleverandør og tas inn som en del av skipets risikovurderinger i sikkerhetsstyringssystemet.

– Vi setter stor pris på de raske og effektive undersøkelsene som Sjøfarts-

direktoratet har gjort, og vi forstår og anerkjenner deres funn. Vi har innsisert nivåene av smøreolje på alle våre søsterskip og vi gjennomgår nå prosedyrene våre for å sikre at dette problemet ikke vil oppstå igjen. Vi vil fortsette å samarbeide med våre partnere og tilsynsmyndigheter for å støtte dem i deres pågående undersøkelse, sa pressetalsmann for Viking Cruises, Jon Mørland.

KOMPLEKS SAK

Statens havarikommisjon for transport jobber med sin granskning av saken, og opplyser at rapporten skal foreligge senest ett år etter at ulykken inntraff, i henhold til sjøloven.

– Dersom vi gjennom undersøkelsen avdekker sikkerhetskritiske forhold som bør formidles for å unngå nye ulykker, vil disse formidles umiddelbart. Hendelsen med Viking Sky er stor og kompleks å undersøke, og jeg vil derfor ikke spekulere i annet enn det sjøloven stiller krav om når det gjelder publiseringstidspunkter, sier havariinspektør Dag Liseth.

«Hendelsen med Viking Sky er stor og kompleks, og jeg vil derfor ikke spekulere i annet enn det sjøloven stiller krav om når det gjelder tidspunkt for publisering av rapporten.»

LESS WEIGHT **IS MORE EFFICIENCY**

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



QUALITY ASSURED DESIGN
SAFE AND EFFICIENT INSTALLATION
OPTIMAL OPERATIONS



Stakar ut retninga for framtida

Interessa for segling lokka Tuva Flagstad-Andersen til studia ved NTNU. Det førte til skipsinspektørjobb i det som den gongen heitte Norske Veritas. Sytten år og fleire leiarstillingar seinare blei ho i januar i år utnemnt til regiondirektør for DNV GL Maritime, region Nord-Europa.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

HØVIK: Det er fredag, og i DNV GL sitt landemerke av eit kontorbygg har den nye regiondirektøren bytta ut dressbuksa med jeans. Tuva Flagstad-Andersen var nyutdanna sivilingeniør innan marin teknikk då ho byrja i klasseselskapet som approbasjonsingeniør. Seinare blei ho

inspektør, og ho har hatt fleire leiarstillingar i selskapet. Ho har mellom anna vore leiar for maskinavdelinga på Høvik, avdelingsleiar for teknisk rådgiving i Singapore og til sist distriktsleiar for Finland, Russland og Baltikum.

– Eg trivst aller best med å jobba med menneske og fekk tidleg sjansen til å prøva meg i ei leiarstilling. Det å engasjera og å bli engasjert er viktig for

meg, seier Flagstad-Andersen. No er ho ferdig med dei første 100 dagane som regiondirektør for maritime tenester i Nord-Europa i det som er eitt av verdas tre største selskap innan skipsklassifisering, verifikasjon og rådgjeving retta mot både petroleums- og energisektoren samt maritime felt.

– Det er mykje å setja seg inn i, sjølv om eg kjenner regionen godt frå før. Desse

Namn: Tuva Flagstad-Andersen
Yrke: Sivilingeniør
Alder: 42
Bur: Jar
Sivilstatus: Gift (med kollega i DNV-GL), barn på 5 og 10 år.

FOTO: KARI STAUTLAND, SJØFARTSDIREKTORATET



første månadane har eg hatt fokus på å staka ut ei ny retning for oss og gjera denne kjent for organisasjonen. I tillegg har eg brukt mykje tid på å bli kjent med kundane. Det er snakk om mange hundre, med alt frå sjarkeigarar til store globale reiarlag, så det tar litt tid å koma rundt, fortel ho.

EI NÆRING I ENDRING

Spørsmål knytt til «det grønne skiftet» og krav til reduserte utslipp er opplagte samtaleemne i møte med kundane. Dei store reiarlaga lurar på kva dei skal bygga for å møta framtidige behov.

– Me ser store endringar i bransjen. Kundane er veldig opptekne av framtida og kva dei skal gjera for å møta

utsleppskrava. Då skal me vera ein uavhengig sparringpartner som sit med faktakunnskapen som skal til for å sikra at løysinga dei vel blir utført på ein god måte, seier Flagstad-Andersen. I tillegg til auka bruk av ulike alternative drivstoff, trur ho me vil sjå ei større grad av autonome løysingar i åra som kjem.

– Autonome eller grader av autonome løysingar blir testa ut og kan brukast til å auka tryggleiken, men det treng ikkje å bety at alle fartøy skal bli heilautonome.

EIN SKIPSNASJON FOR FRAMTIDA

Flagstad-Andersen meiner at Noreg med si tette maritime klynge kan ta ein leiande posisjon i åra som kjem.

– Me er ein gammal og stolt, men også innovativ og sterk skipsnasjon. Ein har lenge snakka om skipsbransjen som ein veldig konservativ bransje, men som følge av dei nye miljøkrava er det mange spennande initiativ på gang. Noreg og Norden har kompetansen som trengst for å lykkast med overgangen, seier ho.

Sjølv fatta ho interesse for det maritime gjennom far sin, som introduserte henne for segling. Det skulle også bli avgjerande for yrkesvalet.

– Eg har alltid interessert meg for det maritime, og eg visste at Institutt for marin teknikk ved NTNU hadde ein seglbåt tilgjengeleg for studentar. Det hadde nok også litt å seie for valet, ler ho.

Visste du at ...



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

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



... vi tilbyr **spennande traineestillingar**



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



VI JAKTAR PÅ NY KOMPETANSE

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

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

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



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



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

www.fjord1.no

Vi har snakket med:

Namn:
Leif Ove Mikkelsen

Jobb:
Underdirektør, avd. Sjøfolk,
Sjøfartsdirektoratet

Alder: 41

Bur:
Halsnøy, Kvinnherad

Sivilstatus:
Sambuar med Solfrid, som eg
har tre barn med. Mina (6 år),
Klara (4 år) og Aslak (2 år).

Fritidsinteresser:
Dersom gode radioprogram
kan kombinerast med pussing
på tresnekka, støyping eller
snikring, så er eg eit svært
lukkeleg menneske. Ut frå
eigenprofileringsomsyn burde
eg nok her svart noko meir
spenstig, som til dømes ein
eller anna variant av
ekstrem sport. Men det hadde
vore løgn.

Har du lyst til å
fortelle om deg og din
arbeidsplass i neste Navigare?

Send en e-post til
kari.stautland@sjofartsdir.no

**KVA JOBBAR DU MED?**

Eg jobbar som underdirektør, og starta i denne stillinga den 1. mars.

**KORLEIS SER EIN TYPISK ARBEIDSDAG UT?**

Då eg framleis er relativt ny i direktoratet, har eg ikkje heilt klart for meg kva som er ein typisk arbeidsdag for meg. Gjerne er det ikkje ein typisk arbeidsdag? Uansett, det startar med at eg går gjennom innboksen når eg sit på ferja frå Ranavik til Skjersholmane. Deretter møtes avdelingsdirektør og underdirektørane på Fartøy og Sjøfolk kl 0845. Ut over dagen er det møter, planlegging osv. Eg møter på nye utfordrignar kvar einaste dag, og det likar eg svært godt.

**KVA ER DET ALLER BESTE MED JOBBEN DIN?**

Sjølv om eg ikkje har vore her så lenge, kan eg allereie no sei at det beste må vera kollegaer. Det er givande å få til ting saman innafor eit breitt og spanande saksfelt. Eg er takksam for at direktoratet har eit inkluderande miljø, og eg er imponert over kompetansen som er her.

**OG KVA ER MINUSET?**

Eg er framleis ny i jobben, og – slik som dei nyforelska – ser berre dei positive sidene :)

**HVIS DU SKULLE BYTTA YRKE, KVA VILLE DU BYTTA TIL?**

Eg likte meg godt som aktør i rettssalen. Kan henda måtte det ha blitt advokat-/politiadvokatyrket igjen då. Dersom eg hadde stått heilt fritt med omsyn til personlege eigenskapar, ville eg kanskje blitt trebåtbyggjar. Eg har ein romantisk – og truleg urealistisk – tanke om at det er eit fint yrke.

**«Dersom eg hadde stått heilt fritt
med omsyn til personlege
eigenskapar, ville eg kanskje blitt
trebåtbyggjar.»**

SJØFARTSDIREKTORATET SVARER



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

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

NYTT BÅTFØRERBEVIS

Hei, jeg har mistet båtførerbeviset og lurere på om det er mulig å få et nytt?

Dette får du ordnet ved å kontakte Norsk Test AS på tlf. 78 97 35 00 eller gå inn på nettsiden deres www.norsktest.no. Det er de som utsteder båtførerbevis på vegne av Sjøfartsdirektoratet.

HEI

Jeg har søkt om personlig sertifikat og lurere på hva status er, og hvor lang tid det tar før jeg får sertifikatet mitt?

Hilsen Thor

Hei, Thor.
Vi har for tiden redusert saksbehandlingskapasitet på maskin- og elektrosertifikater. Saksbehandlingstid er 4-10 uker på de fleste sertifikater. Søknader behandles ikke før sertifikatgebyret er betalt.

Status på søknaden din finner du på min side sjøfolk, som er en digital selvbetjeningsløsning for sjøfolk. Her kan du sjekke status på sertifikatsøknader, se kvalifikasjoner, fartstid og helseerklæringer. Du kan også velge varslingsmåte for utløp av sertifikater slik at du får en påminnelse om å søke.

Her er de vanligste statusene på sertifikatsøknader:

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

Hilsen Sjøfartsdirektoratet.

HEI.

Jeg har fått tilsendt en faktura for årsgebyr på fiskebåten min fra Statens innkrevingsentral. Det er ikke noe jeg har fått før. Hva er dette, og hvorfor får jeg den?

Hilsen sjarkeier.

Hei.
Fra og med 2015 ble forskrifter om sertifisering av mindre laste- og fiskebåter endret, disse trådte i kraft fra og med 2016. Tidligere var nedre grense 10,67 meter lengde på båten før plikt om fartøyinstruks oppstod. Endringene innebærer at lastebåter også fra og med 8 meter og til 15 meter, og fiskebåter fra og med 9 meter og

til 15 meter, som brukes i næringsvirksomhet - er pliktig å ha sertifikat (fartøyinstruks).

Alle båter med fartøyinstruks skal betale årsgebyr (et grunngebyr) til Sjøfartsdirektoratet. Årsgebyret i 2019 for båter (største lengde) under 10 meter er kr 3 629, mens båter fra og med 10 meter er kr 5 444.

Alle fiske- og lastefartøy under 15 meter lengde skal fremstilles for kontroll av et godkjent foretak. Kontrollen gjennomføres etter kontrollskjemaet til Sjøfartsdirektoratet. Når fartøyet er kontrollert og godkjent, så har fartøyet sertifikat (fartøysinstruks) som bekrefter dette.

Kravet om kontroll hos godkjent foretak for fartøy med største lengde fra 8 til 10,67 meter blir innfasert over tid, og startet med fartøy bygget etter 1. juli 2014.

Tabell 1 viser når eksisterende fartøy må ha gjennomført kontrollen.

Tabell 1: Tidspunkt for kontroll av fartøy med største lengde fra 8 til 10,67 meter

| | Bygget etter 1.7. 2014 | Bygget i perioden 1.1. 1998 til 1.7. 2014 | Bygget i perioden 1.1. 1992 til 31.12. 1997 | Bygget i perioden 1.1. 1983 til 31.12. 1991 | Bygget i perioden 1.1. 1970 til 31.12. 1982 | Bygget før 1970 |
|-------------|------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------|
| Fartsområde | | | | | | |
| Bankfiske | Før fart | 1.1. 2016 | 1.1. 2016 | 1.1. 2016 | 1.1. 2016 | 1.1. 2016 |
| Kystfiske | Før fart | 1.1. 2016 | 1.1. 2017 | 1.1. 2019 | 1.1. 2019 | 1.1. 2019 |
| Fjordfiske | Før fart | 1.1. 2016 | 1.1. 2017 | 1.1. 2019 | 1.1. 2020 | 1.1. 2021 |



Sikkerhetsline blei redninga

TAR RISIKOEN PÅ ALVOR: Fiskarar har eit yrke med høg risiko. Fall over bord er årsaken til størstedelen av dødsulykkene. Mari Ann Johansen ser på redningslina som ei billeg og god løysing for å hindra nettopp dette. FOTO: RUNE ENDRESEN/NORDLYS

For **Mari Ann Johansen** er det like naturleg å festa på sikkerhetslina når ho skal på fiske, som det er å bruka belte i bilen. Det er ho glad for etter ein dramatisk arbeidsdag i vinter. – Hadde det ikkje vore for sikkerhetslina hadde eg hamna over rekka. Det kunne blitt fatalt, seier yrkesfiskaren.

Enkelt, effektiv og potensielt livsviktig

Sjøfartsdirektoratet oppmodar fiskarar om å bruke sikkerhetsline så langt dette er praktisk mogleg når det skal utførast arbeid som inneber risiko for å falle over bord. Dette gjeld spesielt fiskarar som arbeidar åleine på dekk.

Sikkerhetsline er ei enkel innretning som effektivt hindrar at ein kan falle over bord. Er uheldet ute og ein fell i sjøen er det ein farleg situasjon om ein ikkje har nokon i nærleiken til å hjelpe seg. Bølger og vind kan gjere det enda vanskelegare å kome seg om bord. Er båten i fart har ein ingen sjanse til å berge seg. Mange er kanskje skeptiske til å bruke sikkerhetsline og tenkjer det er

upraktisk. Vi trur mange har båtar der dette vil fungere godt om det blir gjort nokre mindre tilpassingar om bord. Litt tilvenning må sikkert og til før ein føler at dette blir opplevd som naturleg.

På 1990-tallet opplevde vi mykje skepsis då vi byrja å handheve kravet til naudstopp på innhalingsutstyr på grunn av mange stygge ulykker med personar som blei dradd inn i dette utstyret. Vi

fekk høyre at sjølvaktiverande naudstoppinnretningar berre var i vegen og at innhalingsutstyret stadig ville stoppe når ein skulle dra inn fiskereiskapen. Men fiskebåteigarar og utstyrsprodusentar fann i fellesskap gode løysningar, og i dag er ikkje dette tema lenger. Sjølvaktiverande naudstopp fungerer og i dag har vi svært få alvorlege ulykker der menneskap blir dratt inn i innhalingsutstyr.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Det var mykje fisk og juksabåtane låg side ved side på havet utanfor Kvalvik i Troms, denne marsdagen i år. Men det var sterke dønningar og vindbårer som kom og gjekk. Mari Ann Johansen sto inntil romluka og heldt på å jobba med ein installasjon, då det brått kom ei kraftig bære. I konsentrasjonen såg ho ikkje den store båra som kom.

BLEI KASTA OPP I LUFTA

– Plutselig var eg i lufta. Eg låg ved skuteseide og dreiv med fisken. Eg landa med heile lengda oppå rekkverket. Det var nesten som sakte film, fortel ho. Takka vera tryggjekslina, som var festa rundt midja hennar, fall ho ned på rette sida av rekka. Den iskalde sjøen skylte over dekk, og Mari Ann var våt og fortumla. Ho klarte å komma seg opp, og fekk drege inn snøra, til trass for sterke smerter i eine armen.

På heimturen, som tok to og ein halv time, hadde ho jamnleg kontakt med familien, som frakta henne til legen for ein

sjekk så snart ho kom til land. Mari Ann slapp unna med skrekken og ein kraftig forslått arm.

– Hvis eg ikkje hadde stått i lina kunne dette enda fatalt. Då hadde eg falt ut av båten. Landar du i havet på vinterstid, kan det bli fatalt sjølv om det er mange andre båtar i nærleiken. Når det er godt fiske står alle med fullt fokus på sitt, det er ikkje sikkert at nokon hadde sett det, seier ho.

OPPTEKEN AV EIGEN TRYGGLEIK

Mari Ann kjøpte seg ein 27 fots Viksund som 45-åringen i 2012, og bestemte seg for å satsa på juksafiske. Gjennom forsikringsselskapet sitt, Tromstrygd Sjøforsikring, blei ho invitert på eit gratis heildagskurs om trygggleik. Der fekk ho ei rekke tips til førebyggjande tiltak som ikkje var lovbestemte, til dømes sikkerhetslina. Den har ho brukt frå dag ein. Ho har også sklimatte på dekk, og brukar flyteutstyr sommar som vinter. For å unngå stikkskadar har ho gått over til å bruka ein kulekniv utan spiss til sløyving og bløgging.

– Som aleinefiskarar er me utsette. I større selskap har ein HMS-rutinar og

andre som følgjer med på trygggleiken din. Som aleinefiskar har du heile ansvaret og alle rollene aleine, seier kvinna frå Tromvik utanfor Tromsø.

– Då eg begynte som fiskar hadde eg fått tre barn. Det har kanskje gjort at eg har ekstra fokus på trygggleik. Eg snakkar masse om trygggleik med kollegane mine i Tromvik, og er oppteken av at me har kontakt med kvarandre under fiske og gir beskjed om kor me er, seier ho.

POSITIVE TILBAKEMELDINGAR

Etter å ha delt den skremmande hendinga på vinterhavet med vennene sine på Facebook, blei Mari Ann kontakta av Kyst og Fjord og Nordlys, som ønskte intervju. Ho gjekk nokre rundar med seg sjølv før ho sa ja, men blei møtt med positive tilbakemeldingar frå kollegane.

– Etter at artikkelen stod på trykk i Nordlys har eg fått inngående spørsmål frå ein kollega, som lurte på dette med sikkerhetslina. Han var nøydd til å fiska aleine, og han hadde fått ein vekkar av min historie. Hvis andre kan dra nytte av lærdommen er det ingenting som er betre, seier Mari Ann.

Utan å setje det eine opp mot det andre, trur vi dei fleste fiskarar som opererer aleine vil kunne bruke sikkerhetslina på sin båt. Det er ikkje eit absolutt krav å bruke sikkerhetslina, men ei tilråding i regelverket, spesielt for dei som opererer aleine. Vi oppmodar difor alle fiskarar til å sjå på moglegheita for å bruke sikkerhetslina fordi vi er viss på at dette er eit enkelt og effektivt tiltak for å få ned talet på fall over bord ulykker i fiskeflåten.

Arild Lie,
Fung. Underdirektør Fiskefartøy,
Sjøfartsdirektoratet.

– Ein del av rutinane

Også Olav Kristensen festar automatisk sikkerhetslina når han skal på fiske. Det har 59 åringen frå Napp gjort i årevis.

– Det er så innarbeida i rutinane at eg faktisk ikkje får meg til å dra ut utan å festa sikkerhetslina. Det er blitt ein vanesak, seier Kristensen. Han driv juksafiske og linefiske og opplever ikkje at sikkerhetslina er i vegen for arbeidet på dekk.

– Det er ikkje sikkert at sikkerhetslina fungerer like bra for alle typar fiske, men for meg er det viktig. Det er lett å hamna over rekka, og når ein er aleine om bord har ein liten sjanse om ein hamnar i havet.

Lina gjer at eg kjenner meg tryggare, seier Kristensen. Han har vore fiskar heile livet, og kjøpte sin første eigne båt for 30 år sidan. I dag har han ein liten sjark på ti meter. Sikkerhetslina han brukar er ikkje butikkjøpt, men sjølv laga, av tau og karabinkrok.

– Det er eit veldig rimeleg trygggleikstiltak. Eg snakka med ein annan kar, som hadde kjøpt seg ei sikkerhetslina som rulla inn og ut og heldt seg stramt. Det fungerte veldig bra for han, fortel han.

850 sjarker skal sertifiseres



VIKTIG: Rundt 850 fartøy skal gjennom et nokså omfattende sertifiseringsarbeid. Det er derfor viktig å bestille kontroll hos et godkjent foretak tidlig.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

Fiskefartøy bygget i perioden fra 1970 til og med 1982 må sertifiseres innen 1. januar 2020 for å kunne fortsette å drive fiske. Det kan være stor pågang for å få utført kontroll og stabilitetsberegninger, så her er det lurt å være tidlig ute.

ARILD LIE

Fung. underdirektør fiskefartøy, Sjøfartsdirektoratet

For litt over fem år siden ble den såkalte sjarkforskriften fastsatt og det ble da innført krav om kontroll og sertifisering av fiskebåter ned til 8 meter største lengde. Kravet kom som en følge av en uakseptabel høy ulykkesrate i denne flåtegruppen.

Kontrollgrensen ble da senket fra 10,67 til 8 meter og over 3000 yrkesfiskefartøy i størrelsesgruppen 8-10,67 meter måtte dermed sertifiseres av et godkjent foretak for å kunne fortsette å drive fiske. Sertifiseringen ble lagt opp som en

innfasing over flere år med de nyeste fartøyene og de som skal operere lengst ut fra kysten først ut og de eldste til slutt.

Alle fartøy bygget etter 1982 er nå sertifisert. Det samme gjelder alle fartøy som opererer i fartsområde Kystfiske og Bankfiske I, uavhengig av byggeår. Det gjenstår å sertifisere fartøy bygget før 1983 som skal operere i fartsområdet fjordfiske.

BESTILL KONTROLL TIDLIG

Fiskefartøy bygget i perioden fra 1970 til og med 1982 må sertifiseres innen 1. januar 2020 for å kunne fortsette å drive fiske. Det er totalt 1187 registrerte aktive

fartøy pr. februar 2019. 335 av disse har imidlertid fartøyinstruks fra før slik at det er 852 fartøy som potensielt gjenstår å sertifisere.

Hvor mange av disse som eventuelt velger å ikke sertifisere fartøyene sine, har vi ikke tall på. Det er i alle tilfeller et stort antall fartøy som skal ha sertifikat, og vi anbefaler derfor alle fartøyeiere om å bestille kontroll hos et godkjent foretak så tidlig som mulig, for å unngå forsinkelser!

Erfaringene våre fra forrige runde med fartøy som skulle sertifiseres innen 1. januar 2019, var at mange fartøyeiere var sent ute med å bestille kontroll. Det ble dermed et stort press på godkjente foretak i månedene før og etter nyttår og enkelte fartøyeiere fikk ikke fartøyene sine sertifisert så tidlig som de hadde håpet og forventet.

SERTIFISERINGSPROSESSEN

Det er et nokså omfattende arbeid knyttet til sertifiseringen av et fartøy, blant annet med utarbeidelse av tegninger og stabilitetsberegninger dersom en ikke har dette fra før. På eldre fartøy som nå skal inn i kontrollordningen, er det som regel ikke utarbeidet stabilitetsberegninger og det mangler ofte linjetegning. Det betyr at fartøyene må måles opp. I dag gjøres dette ved at fartøyene scannes mens de står på land.

Før stabilitetsberegningene kan utarbeides må det også avholdes krengeprøve. Dette er en nøyaktighetsaffære og må gjøres på et sted og på et tidspunkt det ikke er bølger, strøm og vind. Å utsette dette til utpå høsten kan fort medføre forsinkelser.

Kontroll av elektrisk anlegg kan resultere i venting om mange bestiller kontroll mer eller mindre samtidig. Vår oppfordring er derfor å være ute i god tid. Ellers anbefaler vi at sjekklista som

innen 1. januar 2020

godkjente foretak bruker som grunnlag for å utstede fartøyinstruks, gås igjennom før godkjent foretak skal inspisere fartøyet. Ved å gjøre utbedringene selv kan en slippe avvik som ellers må følges opp av inspektør fra godkjent foretak i ettertid.

UTBEDRINGER AV FARTØY MED FOR DÅRLIG STABILITET

På en del fartøy må det gjøres utbedringer for å oppfylle stabilitetskravene. Det kan for eksempel være påbygging av en ballastkøl, utskifting til lettere redskap eller tilføring av oppdrift. Hva som er mest fornuftig og effektivt, kan sjekkes ved å

kjøre tester i et stabilitetsberegningsprogram. Noen vil ikke oppnå de kapasitetene som de hadde forventet, selv om det gjøres

**«Vår oppfordring
er derfor å være
ute i god tid.»**

tiltak. Har en et smalt fartøy, lite fribord og kanskje heller ikke så mye bakk eller

dekkshus som kan ta imot, er utgangspunktet dårligere for å klare kravene og kunne ha større vekter om bord enn om en har en bredere båt med større fribord. Enkelte fartøyeiere må kanskje ta til følge at måten å drifte på må endres, og at fartøyets kapasiteter blir betydelig mindre enn en hadde håpet.

Fra Sjøfartsdirektoratets side vil vi påpeke viktigheten av at kapasitetene som beregnes overholdes. Det sikrer at en alltid kommer trygt hjem så lenge en tar nødvendige forholdsregler, blant annet med hensyn til bølger, vær og vind og ved å sikre at luker og dører holdes stengt.

Vi leverer Maritim Trening i verdensklasse

- Re-trening for navigatør som mangler fartstid
- Drift av LNG skip, Basic & Advanced i samsvar med IGF koden
- Safe Cargo Transport & Handling - SCTH
- Driftsoptimalisering, fartøy og installasjoner
- Kystnavigasjon for kadettfarledsbevis
- Dynamisk Posisjonering - Basic - Simulator - Revalidation - Refresher
- Polarkoden, Basic & Advanced
- G5 Offshore Kran Retrening jfr Norsok R003; 2017

Vi holder nå til i Norsk Maritimt Kompetansesenter - nybygget og har tatt i bruk topp moderne lokaler og simulatorer



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

 **NTNU**
Ocean Training AS

Tidlig varsling kan redde liv

Sen varsling er en faktor som går igjen i statistikken over dødsulykker med fritidsbåter.

– I noen tilfeller kan bruken av en liten fløyte være alt som skal til for å få tilkalt hjelp.

Det sa havariinspektør Pål Brennhovd under fritidsbåtkonferansen 2019.

KARI STAUTLAND

redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Det siste året har Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) gjort en grundig kartlegging av fritidsbåtulykker i Norge. Resultatet ble presentert under Fritidsbåtkonferansen, der de serverte hovedfunnene.

OMKOM ETTER KANTRING

Halvparten av de omkomne i 2018 druknet etter at båten hadde kantret eller etter at de hadde falt over bord. I de fleste tilfeller tok det lang tid, mer enn 45 minutter, før andre var klar over at de var i nød. Nedkjøling har sannsynligvis bidratt

til at de omkom. SHT konkluderer med at umiddelbar varsling om nød og posisjon, i kombinasjon med bruk av riktig tilpasset redningsvest og påkledning som forsinker nedkjøling, kan bidra til at personer overlever etter å ha falt i sjøen.

NEDKJØLING ØKER FAREN

– Historisk sett er det kantring og fall over bord som fører til de fleste dødsulykkene. Det er derfor vi nå går ut og sier at de fleste dør av nedkjøling eller hypotermi, som det heter på fagspråket, sa havariinspektør Pål Brennhovd. En person er per definisjon nedkjølt når kjernetemperaturen er 35 grader eller under. Allerede ved 34

grader kan forvirring og manglende orienteringsevne være truende. Ved nedkjøling er det vanskelig å holde luftveiene frie for vann uten redningsvest eller andre flytemidler.

– Faren for drukning fra hypotermi er en stor trussel selv om kjernetemperaturen ikke har kommet ned til moderat eller alvorlig hypotermi, poengterte Brennhovd. Han viste en rekke eksempler på ulykker der tidlig varsling kunne ha spilt en avgjørende rolle. En kano med tre personer om bord kantret en fin sommerdag med frisk bris. Alle tre havnet i sjøen. Etter halvannen time klarte to av dem å karre seg til land, og fikk varslet om ulykken. Da letemannskapene fant tredjemann var det for sent.

VIKTIG MED VARSLING

– Dette viser behovet for tidlig varsling. Vi vet at lyd bærer godt over vann. Dette var nærme beboelse, og i denne situasjonen er det mulig at en fløyte vil kunne være godt nok til å varsle om at de var i nød, sa havariinspektøren. Andre alternativer er Nødbluss AIS-sender med varslingsmulighet eller helst en håndholdt VHF, eller personlig nødpeilesender. Det letter og hjelper redningssentralen og de som er med i søket.

I en annen ulykke tok det mer enn 30 minutter fra båtføreren falt overbord til han ble klar over at han var i nød. 30 minutter senere var redningstjenestene på plass og gjorde søk. Denne personen er fortsatt ikke funnet.

KOLLISJONER PÅ VEI HJEM

Ulykkeskategorien «Grunnstøting og kollisjon» utgjør 20 prosent av statistikken, til liks med «Fall i sjøen mellom båt og



NY RAPPORT: Havarikommisjonens Dag Liseth (f.v.), William J. Bertheussen og Pål Brennhovd presenterte kartleggingen av fritidsbåtulykker under Fritidsbåtkonferansen i Haugesund i april.

FOTO: KARI STAUTLAND, SJØFARTSDIREKTORATET

brygge». Førstnevnte skjer ofte på vei hjem fra utelivet med motorbåt eller vannscooter, og her er personer under 45 overrepresenterte. De er gjerne båtvante og kjente i farvannet.

– Disse ulykkene kjennetegnes ved en kombinasjon av høy fart, moderat til tydelig ruspåvirkning og tussmørke, sa Brennhovd. Han mener at dette viser et behov for økt kunnskap og forskning om ulykker knyttet til båtføring i ruspåvirket tilstand.

Erfaringer fra veitrafikken viser at endring av promillegrensen til 0,2 har hatt positivt resultat, med færre personskader og dødsulykker.

– Men dette forutsetter at andre tiltak samtidig innføres, slik som økt promillekontroll, påpekte han.

FALT I FYLLA

Når det gjelder fall mellom båt og brygge, som også utgjorde 20 prosent av ulykkene i fjor, er de forulykkede av høyere alder. Disse ulykkene skjedde med eldre personer, over 50 år, hovedsaklig menn. De fleste skjedde mellom to og fem om natten, på vei hjem fra fest.

– Felles for disse er at de er tydelig ruspåvirket, med en gjennomsnittlig promille på 2,2. Det kan ha bidratt til at de falt i sjøen, og at de ikke har klart å varsle om at de er i nød. Promillen vil også ha redusert muligheten deres til å redde seg. De brukte i hovedsak ikke redningsmidler, og endte med å drukne, sa Brennhovd.

– Rapporten som SHT la frem på fritidsbåtkonferansen i dag, vil bli et viktig verktøy i vårt pågående arbeid med en tiltaksplan mot fritidsbåtulykker. Gjennomgangen i dag viser at SHT har gjort en grundig jobb som peker på viktige faktorer som kan være avgjørende når ulykken først er ute, kommenterte fungerende sjøfartsdirektør Lars Alvestad.

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR)

Båtforhandler ser verdien av NOR

Når nesten en tredjedel av NOR-registeret består av fritidsbåter, blir båtforhandlerne viktige ambassadører. De ansatte hos Bergen Marinesenter har rutiner på å informere kundene om fordelene ved registrering, og har ambisjoner om å bli registerets største kunde.

TONE OLSEN RISNES

Avdeling Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet

Bergen Marinesenter, og andre forhandlere som dem, er svært viktige ambassadører for Norsk Ordinært Skipsregister. De har tett kontakt med kundene og kjenner godt til mulighetene og verdiene registrering i Skipsregisteret representerer.

– Vi har som ambisjon å være NOR sin aller største kunde, forteller Ståle Daae Børnes, som er daglig leder hos Bergen Marinesenter. Bare i fjor solgte de hele 143 båter. Mange av disse er registrert i Skipsregisteret.

Profesjonelle samarbeidspartnere

Som profesjonelle aktører er båtforhandlerne drevne og vet at man alltid må sjekke om båten er realregistrert eller ei. Skipsregisteret er det eneste såkalte realregisteret i Norge der man får godkjent eierskap til båten og mulighet til å bruke den som sikkerhet for lån.

Børnes og hans kolleger har godt innarbeidede rutiner for å gjøre kunden oppmerksom på å sjekke NOR-registeret ved kjøp av båt. De erfarer at altfor mange båteiere fortsatt ikke sjekker selv og dermed ikke vet om selger faktisk er registrert som eier.

– Det skjer titt og ofte at eierskifter ikke er meldt og at det må gjøres før kjøper får overført eierrettighetene til seg, forteller Børnes. Hvis båten ikke er innført tidligere, gjør de oppmerksom på mulighetene som ligger i en registrering. Børnes er ikke bare opptatt av fordelene for dagens eier til å oppnå finansiering. Han ser også viktigheten av å se fremover til et eventuelt senere salg.

Det kan nemlig være enklere å få solgt en båt som allerede er inne i registeret. Alt ligger da til rette for at kjøper kan bruke båten som sikkerhet for lån. De av båtene som er over 15 meter og registreringspliktige går det automatikk i ved kjøp og salg.

Registrering er en viktig beskyttelse

Børnes fremhever at Skipsregisteret er en trygg plass for eierforhold og panteheftelser. Samtidig vet han at det er farlig dersom partene ikke er bevisst på at registeret finnes og at opplysningene der gjelder.

– Den som er eier av en båt eller er rettighetshaver til en panteheftelse i en båt beskytter sine rettigheter overfor tredjeparter og kreditorer ved å velge registrering i NOR sier Monika Borge, avdelingsdirektør for Sjøfartsdirektoratet Avdeling Skipsregistrene.

– Man skal kunne stole på at det som står i registeret er riktig. Vi er derfor helt avhengige av at både selger og kjøper følger opp sin plikt til å melde eierskifter på registrerte fartøy til oss, legger hun til.



HAR RUTINER: Ståle Daae Børnes (f.v.) og Snorre Nilsen ved Bergen Marinesenter. Foto: PRIVAT



HUSK: Alle vester bør sjekkes minst en gang i året, og spesielt viktig er det for oppblåsbare vester da disse trenger jevnlig vedlikehold. Tradisjonelle vester trenger også jevnlig sjekk. Etter bruk i saltvann må vesten skylles i ferskvann.

Heidi Martinsen, Fotokonkurransen fritidsbåtliv

Klar for fritidsbåtsesongen?

Er du en av dem som har planer om å bruke tid på sjøen de neste månedene? Da kan det være godt med noen tips for å sikre en trygg og sikker sommer i båten.

HEIDI THERESE BLESS

Seksjon for fritidsfartøy, Sjøfartsdirektoratet

Tall fra båtlivsundersøkelsen 2018 viser at den norske husholdningen eier mer enn 900.000 fritidsbåter. For mange av disse starter båtsesongen gjerne i påsken eller i tiden rundt. Da blir båten klargjort for sesongen før den blir sjøsatt og flittig brukt resten av sommeren.

Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) sine undersøkelser viser at de fleste fritidsbåtulykker skjer i sommerhalvåret. Det er derfor viktig at det ikke bare er båten som får en klargjøring før årets sesong setter i gang. Også flyteutstyret bør sjekkes etter å ha ligget ubrukt i flere måneder, og det samme gjelder for annet sikkerhetsutstyr.

SJEKK VESTEN FØR BRUK

Alle vester bør sjekkes minst en gang i året, og spesielt viktig er det for oppblåsbare vester da disse trenger jevnlig vedlikehold. Når du går gjennom en oppblåsbar vest, er det viktig å sjekke at det ikke er hull i pølsa, at patronen er hel og ordentlig skrudd fast, og at cellulose-tablettene virker. Alle som selger vester tilbyr

delersom noe må skiftes ut. Se sjekkvesten.no for instruksjonsvideo.

Tradisjonelle vester trenger også jevnlig sjekk. Etter bruk i saltvann må vesten skylles i ferskvann. I tillegg er det lurt å ta en årlig sjekk av sømmer, stropper og spenner. Sjekk også at flyteelementene ser ok ut.

RIKTIG BRUK AV VEST

Det finnes mange ulike typer flyteutstyr til bruk i båt, for eksempel: flytejakker, seilervester, redningsvester, oppblåsbare vester og flytedresser. Når du skal velge flyteutstyr, er det viktig å tenke på årstid og aktivitet. En redningsvest som fungerer optimalt vil snu deg, holde hodet over vann og gi deg frie luftveier selv hvis du er bevisstløs. En flytevest vil til sammenligning gi deg en oppreist stilling i vannet, men gir ingen støtte til hodet.

Det er også viktig at flyteutstyret du velger, brukes i henhold til brukerveiledningen. Feil bruk kan føre til at det ikke virker som forventet. Skrittstropp skal for eksempel alltid brukes dersom det medfølger. Dropper du skrittstroppen, kan du risikere at vesten flyter opp og legger seg rundt hodet når du faller i sjøen eller at den faller helt av. En vest kan oppføre seg ulikt fra

person til person, og det kan derfor være lurt å prøve vesten i vannet for å se at den passer deg. Tall fra SHT viser at halvparten av de som omkommer i fritidsbåtulykker på sjøen i Norge har flyteplagg, men at flyteplagget ikke er riktig tilpasset personen eller mangler skrittstropp.

Se sikkerhverdag.no for mer informasjon om sikker bruk av vest.

VÆR FORBEREDT

Alle bør utføre en mann over bord øvelse i trygge omgivelser. Å komme seg ombord etter fall i sjøen, kan være betydelig vanskeligere enn forventet. Vannet er ofte kaldt, og våte klær gjør deg ekstra tung. Nedkjøling gjør at det tar kort tid før du blir mindre førlig.

Sjekk også at båten din har en god stige som er mulig å nå når du ligger i vannet. Mange båter mangler stige eller har en stige som det er vanskelig å nå når det virkelig trengs.

VARSLING OG DØDMANNSKNAPP

Sørg for å alltid ha mulighet til å varsle dersom du trenger hjelp. Et fellestrekk ved mange av fritidsbåtulykkene som fikk alvorlig utfall i fjor, var at det tok lang tid fra ulykken inntraff til noen var klar over at det hadde skjedd en ulykke.

En VHF, gjerne med DSC, og mobiltelefon er gode varslingsmidler. For VHF er kanal 16 den internasjonale nød- og kallekanalen. På VHFer med DSC kan du trykke på nødknappen, og så sendes båtens posisjon, navn og nummer automatisk til nærmeste kystradiostasjon, som deretter varsler redningsskøyter og skip i nærheten. For at nødknappen skal virke, må VHFen være registrert.

Varsler du via mobiltelefon, kan du ringe 120 for nærmeste kystradiostasjon eller et av de andre nødnumrene: 110, 112 eller 113 for brann, politi eller ambulanse. Er du mye alene i båt, kan det være lurt med vanntett kommunikasjonsutstyr på kroppen. Det finnes for eksempel egne vanntette posere til mobiltelefon for å ha rundt halsen.

For din egen og andres sikkerhet anbefaler vi at dødmannsknappen alltid brukes når båten er i fart.

KRAV OM LANTERNEFØRING

Alle båter som skal brukes i mørke eller ved nedsatt sikt er pliktig å ha en form for lanterner. Mange mindre båter og vannscootere selges uten påmonterte lanterner. Disse er ulovlige å bruke i mørket eller ved nedsatt sikt dersom du ikke sørger for å få ettermontert lanterner. Også kajakker, kanoer og andre mindre båter har krav om lanterneføring. Hvilke lanterner båten må føre er beskrevet i sjøveisreglene.

I tillegg til lanterneføring stiller sjøveisreglene krav til at alle båter skal være utstyrt med lydsignal for å kunne påkalle hjelp, få en annen båts oppmerksomhet eller gi signal under nedsatt sikt. Båttype og lengde avgjør hvilken type lydsignal som kreves ombord.

SJEKK VÆRMELDINGEN

Å bli overrasket av dårlig vær på sjøen er både skremmende, farlig og ukoselig. For å sikre en trygg båttur med god stemning er det lurt å sjekke værmeldingen før du drar ut. Si også i fra til noen på land hvor dere drar og når dere har tenkt å komme hjem.



Sjøvettreglene

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



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

Pengedryss til sjøvett-aktiviteter

I Norge finnes det mange frivillige lag og organisasjoner som aktivt driver med sjøvettopplæring. Sjøfartsdirektoratet støtter opp om dette arbeidet, og deler årlig ut inntil en million kroner i forbindelse med tilskuddsordningen for sjøvett-tiltak. 2019 er intet unntak!

BIRGITTE VELDE HAMMER

Seksjon for fritidsfartøy, Sjøfartsdirektoratet

Per i dag er det alt for mange som omkommer i forbindelse med fritidsbåtulykker. Tallet for 2018 var noe lavere enn tidligere år, men det er fortsatt for høyt. Sjøfartsdirektoratet har en nullvisjon for antall omkomne i forbindelse med fritidsbåt. Tilskuddsordningen er et av tiltakene for å bedre holdninger og øke kunnskapen om bruk av fritidsbåt. Målet er å få flere frivillige organisasjoner til å arrangere sjøvettaktiviteter for barn og unge.

ENKLE RETNINGSLINJER

De som kan søke tilskudd er Frivillige lag og organisasjoner som er registrert i Enhetsregisteret og i Frivillighetsregisteret i Brønnøysundregistrene. Foruten det har vi satt noen enkle kriterier for å ivareta målet om mer sjøvettarbeid. Det er viktig at disse retningslinjene følges. Feil formulering av søknad, og gjennomføring som er forskjellig fra søknaden, kan få konsekvenser. Forsinket innsending av rapporteringen kan også påvirke tildelingen.

DETTE KAN DEKKES

Det gis kun tilskudd til sjøvett-arbeid i form av aktiviteter/arrangementer/prosjekter som fortrinnsvis foregår på, i eller ved vann. Kostnadene som kan

dekkes er noe du må være bevisst på når du formulerer søknaden. For å få mest mulig effektiv bruk av midlene, har vi måttet sette noen begrensninger til hvilke utgifter som dekkes. Dette har vært med i retningslinjene flere år, men vi ser det er mange som trenger en repetisjon.

Her er eksempler på hvilke kostnader tilskuddsordningen sjøvett kan dekke:

- Kjøp av forbruksutstyr som f.eks. patroner, redningsvest, skrivesaker, bensin, og hygieneduk/masker til førstehjelps arbeid.
- Leie av utstyr som er relevant for sjøvettarbeidet, og som er uaktuelt å kjøpe inn.
- Leie av transport for skoleklasser (dette punktet gjelder for aktiviteter for skoleklasser).

Her er eksempler på kostnader som IKKE dekkes av tilskuddsordningen sjøvett:

- Kapitalkrevende arbeid som båt og motor, hjertestarter, kanoer mv. dekkes ikke.
- Mat og drikke dekkes ikke.
- Leie av utstyr som ikke er relevant for sjøvett-arbeidet dekkes ikke.
- Det dekkes KUN inntil 20 prosent av midlene fra Sjøfartsdirektoratet som kan gjelde utgifter som innleie av instruktør, annonsering, førstehjelpsduke, redningsvester og



Nyttig: Her lærer barn sjøvett på kurs i regi av Feøy Velforening. ARKIVFOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

annet relevant redningsutstyr til bruk i undervisningen.

RAPPORTEN ER ENKEL, MEN VIKTIG

For å være sikker på at midlene brukes etter avtale, må du sende inn en rapport. Rapport skjemaet fylles ut på sdir.no, og sendes inn før 1. november året dere har mottatt midler. Selv om du slipper å sende inn kvitteringer, er det viktig at et prosjektrekningskap med kvitteringer er tilgjengelig dersom vi tar en stikkprøve. Neste gang KAN det være din tur.



Ove Vermedal og Hans -Erik Jørgensen mottok Sjøvett-prisen på vegne av Vis Sjøvett Hordaland.

Vi setter også stor pris på å få tilsendt bilder fra sjøvett-aktivitetene.

SJØVETTPRISEN

Sjøvettprisen er nytt av året, og en pris vi ønsker å dele ut årlig fremover. Med Sjøvettprisen vil vi gi ekstra oppmerksomhet til en av aktørene som har mottatt midler fra tilskuddsordningen foregående år. For å ha mulighet til å bli nominert til Sjøvett-prisen må man tilfredsstillende noen få kriterier.

KRITERIENE FOR NOMINASJON

- Registrert frivillig lag/forening.
- Har mottatt midler fra tilskuddsordningen for sjøvettaktiviteter.

- De har utført arrangementet som definert i tilskuddssøknaden.
- Rapport skal være levert inn før 1. november, inkludert tall og helst også bilder.
- Midlene skal være brukt i tråd med retningslinjene for tilskuddsordningen.

Utover det bruker Sjøfartsdirektoratet søknadene og rapportene som grunnlag for å finne verdige nominerte, og til slutt en verdig vinner.

STOLTE VINNERE

Den første Sjøvettprisen ble delt ut på Fritidsbåtkonferansen 25. april 2019. Sjøfartsdirektør Olav Akselsen delte ut

prisen til tidenes første vinner, som ble Vis Sjøvett Hordaland. Vis Sjøvett Hordaland har mange gode år med sjøvettarbeid bak seg, med sjøvettundervisning for både skoleungdommer og barn. Ove Vermedal og Hans-Erik Jørgensen var til stede i salen og mottok prisen på vegne av Vis Sjøvett Hordaland.

Selve vinnerbeviset er en eikeplate med en fastmontert Vis Sjøvett-logo av bronse.

Bronsen støpes hos Olausen Metallstøperi, samme sted som Amanda-statuetten er produsert.

DELTE UT NESTEN ÉN MILLION

Midlene for 2019 er allerede delt ut. 55 frivillige lag og foreninger som når ut til ca 21 580 barn og unge med sjøvett-tiltak, har fått tildelt til sammen kroner 922 350. Samtidig har vi sendt ut heftene Sjøvettboka og Vannviktig til de som ønsket å dele ut dette.

Hvem som blir nominert til neste sjøvettpris vil vise seg når rapportene har kommet inn. Fristen for innsending av rapporter er samme dag som neste søknadsfrist for tilskuddsordningen 2020: 1. november 2019.

Lærer maritim juss i Portugal

Siden januar har Tanja Isberg (30) hatt permisjon fra jobben ved regelverksavdelingen i Sjøfartsdirektoratet for å jobbe i EUs byrå for sjøsikkerhet, EMSA. – Det er interessant å se hvordan andre land jobber med de samme spørsmålene knyttet til sjøsikkerhet, sier hun.

KARI STAUTLAND
Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

I fem måneder bytter den 30 år gamle juristen bort regnfylte Haugesund til fordel for solfylte Lisboa, og arbeid ved underavdelingen for Skipssikkerhet i EMSA (European Maritime Safety Agency.) Der er hun hospitant, eller National expert in professional training (NEPT), som det kalles der.

– Jeg var nysgjerrig på hvordan det jobbes her, og fikk muligheten til å få et innblikk i dette. Oppgavene mine i Sjøfartsdirektoratet gjorde meg veldig bevisst på de mange EU- direktivene som gjennomføres i det norske lovverket, og jeg ble nysgjerrig på prosessene bak, sier Isberg ivrig.

LÆRERIKT

Den selverklærte juss-nerden forteller med stor glede om arbeidshverdagen i Portugal. Underavdelingen består av seks med maritim teknisk bakgrunn og en jurist med spesialkompetanse innenfor det maritime fagfeltet.

– De har alle vært på avdelingen lenge, og sitter på veldig mye kunnskap, så det er et veldig lærerikt miljø, sier haugesunderen. NEPT stillingen er todelt, det vil si at den både fungerer som en opplæringsstilling, samtidig som kandidaten skal bidra og løse arbeidsoppgaver på bakgrunn av kunnskap

fra profesjon og tidligere arbeidserfaring fra hjemlandet. Noe av arbeidet hun har fått være en del av så langt er oppstart av en studie som omhandler MASS (maritime autonomous surface ships), utforming av et oversiktskart for å gjøre de kombinerte resultatene fra studiene «Firesafe I» (2016) og «Firesafe II» (2018) om brannsikkerhet på ro-ro passasjerskip mer tilgjengelig for allmennheten. Hun fikk også ta del i «Refit»-prosjektet som i hovedsak skal forenkle og oppdatere ulike EU direktiver innenfor det maritime området. EMSA lyser ut hospiteringsplasser og tildeler plasser utfra hva de har behov for. Dette halvåret er Isberg eneste hospitanten (NEPT) i organisasjonen.

– De er veldig flinke til å ta imot nye folk, og er veldig inkluderende, sier hun, og legger til at arbeidsspråket er engelsk. Det betyr likevel ikke at hun ikke tar med seg noe portugisisk i bagasjen hjem.

– Det er ikke kaffeautomat på kontoret, men en kaffebar med portugisisk barrista. Så nå kan jeg bestille espresso og americano, og kaffe med melk, ler Isberg.

LANG LUNSJ I SOLENE

Den største forandringen fra arbeidslivet hjemme er selve arbeidstidene. Mens Sjøfartsdirektoratet har fleksitidsordning med en kjernetid fra 09.00–14.30, opererer EMSA med kjernetid fra 10.30 -12.00 og fra 15.00-16.30.



– Det er lagt inn god tid til lunsj. Jeg innvilger meg stort sett en lang lunsj, og setter meg ut i sola etterpå, sier juristen. Hun er full av lovord om den portugisiske hovedstaden, og er ikke i tvil om at både maten og klimaet vil bli savnet når hun returnerer til Haugesund i sommer.

– Det har vært overraskende enkelt å tilpasse meg livet i Lisboa. Jeg har ikke hatt tid til å savne hjem!



EMSA

European Maritime Safety Agency



fakta:

EMSA

- EMSA (European Maritime Safety Agency) ble opprettet i 2002 og startet operasjoner i Brussel samme år. Fra 2004 ble hovedkvarteret permanent lagt til Lisboa i Portugal.
- EMSA har støttefunksjoner for Europakommisjonen og medlemsstatenes nasjonale sjøfartsadministrasjoner. I tillegg har EMSA visse inspeksjonsoppgaver i forhold

til nasjonale administrasjoner og classeselskaper, slik som DNV GL Group, og en viss operativ kapasitet på egen hånd.

- De viktigste støttefunksjonene består primært i opplæringstiltak overfor nasjonale tjenestemenn, slik som opplæring av skipsinspektører innen havnestatskontroll og drift av databaser over skip og regelverk, i tillegg til informasjonsinnhenting.

- EMSA inspiserer classeselskaper og nasjonale sjøfartsadministrasjoner for å kontrollere at de følger europeisk og internasjonalt skipssikkerhetsregelverk.
- I forhold til oljesøl og forurensning benytter EMSA seg også av satellittovervåking og har skip til disposisjon for å bistå nasjonal opprydning etter oljesøl.

Byggingen av Yara Birkeland er

– Vi er godt i gang med bygging av skroget, og ferdigstillingen ved Vard i Brevik vil starte i høst, sier Peter Due, EVP Strategic Partnerships i Yara Birkeland, og en av arkitektene bak Yara Birkeland-konseptet.

KJELL JØRGEN HOLBYE

Journalist

Det elektrisk drevne containerskipet skal settes i drift våren 2020, og vil betjene strekningene mellom Yaras fabrikk på Herøya ved Porsgrunn og utskipningsterminalene i Brevik og Larvik. Totalt vil skipet erstatte 40 000 vogntokturer årlig på strekningen, og det med en brøkdel av energibruken. Skipet vil drives av en batteripakke på 7 MWh, og marsjfarten på 6 knop medfører et effektbehov på bare 110 kW ved full last – tilsvarende en motor på 140 hester.

– Det blir først en bemannet fase for deretter å gå over i autonom drift innen utgangen av 2022. På én tur vil skipet ha kapasitet til å frakte 120 containere fra Herøya til Larvik med samme energibruk som 1,5 containere på bil, sier Due.

– I tillegg kommer nullutslippsteknologi og ikke minst frigjøring av veikapasitet. Dette er definitivt et miljøprosjekt i særklasse, sier han.

BYGGES I ROMANIA OG NORGE

I skrivende stund er skroget under bygging i Romania, og i høst vil det slepes til Vard i Brevik, bare et steinkast unna Yaras anlegg på Herøya for ferdigstilling og utrustning. Autonomi-teknologien er utviklet og skal leveres av Kongsberg Maritime.

– Dette blir virkelig et eksempel på kortreist teknologi, sier Due, som er glad for at kontraktene endte i Norge.



– Det er klart det er fantastisk flott, og det demonstrerer styrken i det norske maritime klusteret. Vi lette etter de beste leverandørene og fant dem i Norge, sier han. Også designet er norsk, levert av Marin Teknikk i Gursken på Sunnmøre, thrustere produseres av Brunvoll i Molde og kraner og straddle carriere leveres av finske Kalmar, som er ledende på lasthåndteringsutstyr.

IKKE BARE SKIP

Selv om skipet er den delen av prosjektet som har fått mest oppmerksomhet, er Yara Birkeland i virkeligheten et utslippsfritt ende-til-ende logistikksystem, poengterer Due. Lasting av containere, transport til kai på Herøya og lasting om bord i fartøyet vil skje autonomt.

– Etter at containerne er fylt inne i fabrikk, vil de transporteres av autonome portalkraner til kaia, der en automatisk kran vil sørge for lasting av

skipet. Seilingene vil foregå året rundt, og skipet vil være fullstendig autonomt, inkludert fortoyning, sier Due.

– Det gjør at prosjektet er omfattet av tre forskjellige regulatoriske domener: EUs maskindirektiv når det gjelder kran, Vegtrafikkloven når gjelder transport med straddle carrier, og til sist sjøloven for skipet, legger han til.

TETT SAMARBEID

I skrivende stund er regelverket for autonom skipsdrift ikke på plass, og Yara Birkeland vil måtte operere med dispensasjoner. Due kan ikke få fullrost samarbeidet med Sjøfartsdirektoratet og Kystverket i arbeidet med å tilrettelegge for prosjektet.

– Vi innså tidlig at vi ville være avhengige av et tett samarbeid med myndighetene, og tok kontakt med både Sjøfartsdirektoratet og Kystverket på et tidlig tidspunkt i prosessen. Det har

i gang

resultert i et tett og godt samarbeid, og vi jobber med mitigerende tiltak for å møte myndighetskravene, sier Due.

– Og det er stor internasjonal interesse for denne samarbeidsformen, legger han til.

– Japan, Canada, EU og USA er blant landene som er svært interessert i å vite mer om dette. Vi er kommet langt når det gjelder samarbeid mellom private aktører og det offentlige, og mange land ser til Norge, slår han fast.

ER BLITT AS

Den internasjonale interessen stopper ikke ved de gode samarbeidsprosessene.

Teknologien vekker oppsikt, og Yara har etablert selskapet Yara Birkeland AS for å kommersialisere og selge løsninger basert på konseptet.

– Visjonen er å implementere den innovative teknologien i Yara Birkeland for å bidra til nullutslippssamfunnet, sier Due. Gründerne i selskapet er Bjørn Tore Orvik, mannens om fikk ideen til Yara Birkeland, og Peter Due. Han er glad for at Enova har støttet prosjektet med 133 millioner kroner.

– Det er krevende å være first mover, men dette er en viktig del av en utslippsfri fremtid. Prosjektet er støttet av ENOVA med 133 millioner kroner og er en viktig bidragsyter til å få realisert prosjektet. Interessen internasjonalt er veldig sterk, og per i dag opplever jeg at dette prosjektet fronter Norge som teknologinasjon internasjonalt, sier Due, som selv har et anselig antall reisedøgn årlig i arbeidet med å spre det glade budskapet.

Økonomi og bærekraft går hånd i hånd, og private aktører begynner å legge større og større vekt på dette når de foretar investeringer. I mange sammenhenger stiller de langt høyere krav enn myndighetene. Dette er en global trend i næringslivet, forteller Peter Due i Yara Birkeland.

– Nødvendig å tenke nytt

– Yara Birkeland vil være verdens første autonome skip. Det er et spennende og svært ukonvensjonelt prosjekt som har gjort det nødvendig å tenke i nye baner, forteller prosjektleder Svein David Medhaug i Sjøfartsdirektoratet.

Det er Sjøfartsdirektoratet som skal sertifisere Yara Birkeland, men så langt finnes det ikke noe regelverk for selvstyrende skip – verken i Norge eller internasjonalt. Det betyr at Sjøfartsdirektoratet må vurdere sikkerheten i prosjektet og utstede sertifikat etter en vurdering av «likeverdige løsninger».

– De internasjonale regelverkene gir anledning til at vi foretar en vurdering av sikkerheten, og at den møter likeverdige system løsninger. Men vi møter derimot større utfordringer når det er snakk om ubemannede funksjoner, sier Medhaug. Nasjonalt er det derimot flere muligheter i tilfeller der ny teknologi utfordrer eksisterende regelverk.

– Det er da avgjørende at eier kan levere dokumentasjon på at sikkerheten er ivaretatt. Bevisbyrden ligger på eier og teknologileverandører. Det er et helt avgjørende hensyn, sier Medhaug. Han er optimistisk med tanke på selvgående skip.

– Vi tror faktisk at selvdrevne skip vil være enda sikrere enn dagens skipsfart. Det er både spennende og interessant å være med på denne prosessen, som er helt banebrytende internasjonalt, sier Medhaug. Når vi snakker med ham, venter han på flyet hjem fra Kypros, der han har holdt foredrag om Sjøfartsdirektoratets håndtering av prosjekter som omfatter ny teknologi.

– Det er stor interesse internasjonalt for vår tilnærming til denne typen prosjekter, sier prosjektlederen, som har sittet tett på prosessen helt fra starten.



Svein David Medhaug

– Det har nok vært en nødvendighet for at vi dag nærmer oss en sertifisering av prosjektet, sier Medhaug.

Når Yara Birkeland settes i drift, vil det i en fase være bemannet. Hensikten er å gi fartøyets kunstige intelligens «opplæring», samtidig som det vil gi ytterligere dokumentasjon på at sikkerheten er ivaretatt.

– Vi må se systemet i drift i praksis, og det må være folk om bord i store deler av testperioden. Men vi har stor tro på at systemet vil fungere, sier Medhaug.

Målet for Sjøfartsdirektoratet er å komme frem til et nasjonalt regelverk for autonom skipsfart. Internasjonalt er det et mye lengre lerret å bleke, sier Medhaug.

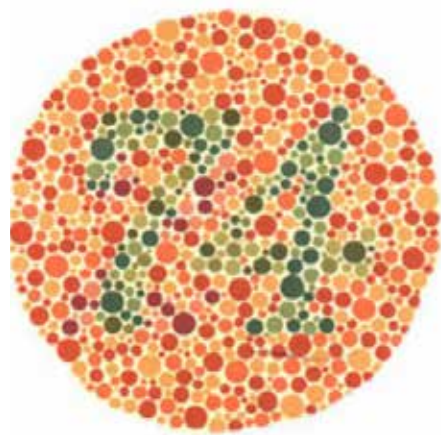
– Et internasjonalt regelverk ligger nok et stykke frem i tid, det er mange og kompliserte prosesser som leder frem til det. Vi jobber aktivt innenfor IMO som en del av denne prosessen, men ser at det likevel kommer til å ta tid, sier Medhaug.

Behøver maskinister normalt fargesyn?

I 2014 ble det stilt nye krav til fargesyn for maskinister og skipselektrikere. Forskriftens ordlyd er litt vanskelig formulert og har skapt usikkerhet både hos arbeidstakere og sjømannsleger som skal utstede helseattester.

Sjømannslegen undersøker fargesynet ved førstegangsundersøkelse og deretter når det foreligger grunnlag for å få det revurdert. Medfødt fargesvakhet endrer seg lite, og hyppige undersøkelser er vanligvis ikke nødvendig dersom synet for øvrig er uendret.

Fargesynet testes først og fremst med en fargetavle, Ishihara, som har god evne til å skille mellom personer med normalt



Ishihara lesetavle. Denne leses ofte som 21 av personer med nedsatt fargesyn

og nedsatt fargesyn. Metoden er ikke egnet til å klassifisere fargesynet eller alvorlighetsgraden av nedsatt fargesyn. Skal nedsatt fargesyn kartlegges, må det brukes andre metoder. Klassifiseringen som brukes i regelverket (se tekstboks), baserer seg på et testbatteri der lanternetesten er den som er mest kjent. Nye metoder med bruk av databaserte

tester er utviklet, men tolkningen av disse er ikke forskriftshjemlet i Norge.

Utvidet fargesynsundersøkelse gjennomføres to steder i Norge, enten ved Haukeland Universitetssykehus i Bergen eller ved Universitetet i Sørøst-Norge på Kongsberg.

FARGESYNSKRAV HOS MASKINISTER MED FLERE

Forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger setter krav til fargesyn hos maskinister, skipselektrikere osv. som inngår i maskinvakten på skip større enn 500 tonn og med mer enn 750 kW maskinkraft. Kravet er at de skal ha vist at de kan se korrekte fargekoder på kort avstand. For brotjeneste er det ingen endringer i kravene til fargesyn.

Det aktuelle kravet ble innført i 2014 og har ført til at en rekke sjømenn plutselig har fått et nytt helsekrav å forholde seg til. Relativt mange maskinister er fargesvake nettopp fordi dette var den eneste jobben de fikk dersom de ønsket å arbeide på sjøen. Som fargesvak arbeide på broen, men man kunne jobbe i maskinen. Innføringen av fargesynskrav har medført usikkerhet i forhold til jobbsituasjon.

For å redusere ulempene for både arbeidstakere og arbeidsgivere er det innført en modererende formulering i forskriften. Formuleringen er ikke umiddelbart enkel å tolke, men betydningen av den er som følger:

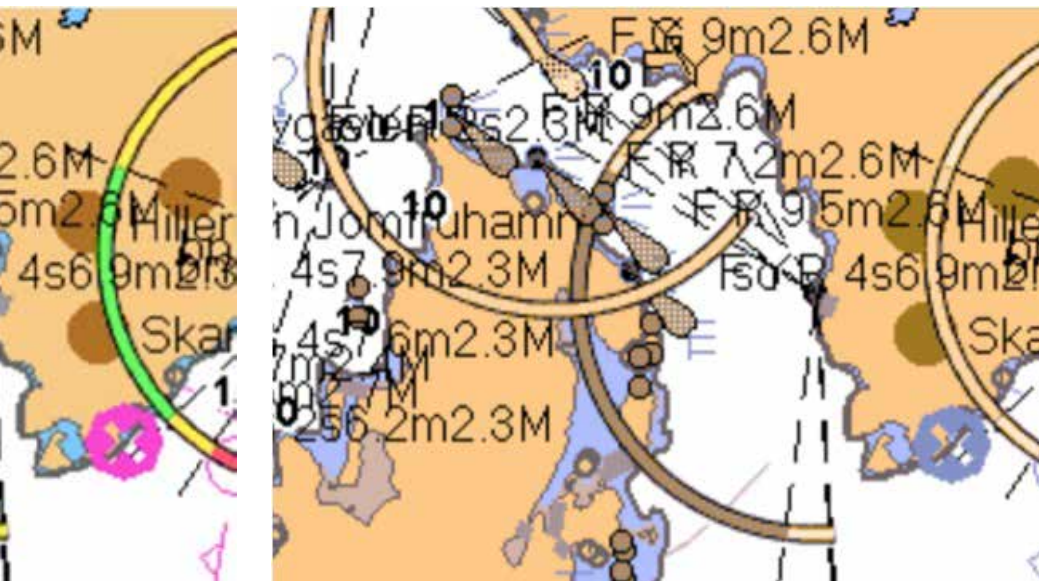


Dersom sjømannen har normalt skarpsyn, synsfelt, mørkesyn og lesesyn, kan man se bort fra kravet til fargesyn, og det kan innvilges dispensasjon fra fargesynskravet. Denne vurderingen kan gjøres av sjømannslege ved utstedelse av helseerklæring.

FARGESYN

Evnen til å oppfatte farger er basert på et sinnrikt system som i hovedsak er knyttet til synsceller i øyets netthinne. Det er tre celletyper med ulike egenskaper i oppfattelsen av lys som sammen gir grunnlaget for lyssansen. Cellene er maksimalt følsomme for ulike bølglengder av synlig lys og har sitt navn etter hvilken del av lyset de er mest følsomme for. Hos noen foreligger det en forskyvning av maksimal sensitivitet, noe som medfører en annerledes fargeopplevelse enn hos personer med normalt fargesyn.

Endret fargesans kan klassifiseres på ulike måter, både etter hvilken type (diagnose) og alvorlighetsgrad som foreligger. Både diagnose og alvorlighetsgrad vil gi begrensninger i opplevelsen av farger sammenlignet med personer med normalt fargesyn. Dette kan svekke personens evne til å oppfatte



Slik kan forskjellene i fargene på en skjerm oppleves for en med nedsatt evne til å skille mellom rødt og grønt.

fargekoder korrekt, i tillegg til at det ofte brukes lengre tid på å identifisere riktig farge, og at fargekoden må ha høyere lysintensitet.

Vanligvis blir evnen til å se rødt og grønt berørt, og omtrent syv prosent av alle menn har medfødt nedsatt fargesyn. Kjønnforskjellen skyldes arvemønsteret for denne egenskapen.

FARGEDE KODER

Bruk av fargekoder har lang tradisjon og er i økende bruk. Formålet med å bruke fargekoder er å øke hastigheten på informasjonsoverføringen til en mottaker. I maritim sammenheng ble lanterner innført fra 1830-tallet, og i mer moderne tid har innføringen av multifunksjonsskjermer både i maskinrom og på bro gitt økt bruk av fargekoder. De første rapportene om betydningen av normalt fargesyn kom i 1855, og i 1877 ble det innført krav til normalt fargesyn i noen av transportnæringene. Fargekodene er i stor grad standardisert i maritim sektor, og det er IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) som ivaretar regelverket for navigasjonsmerker. Det finnes ikke noe tilsvarende standard for fargebruk på skjermene som brukes om bord. Ulempene

ved en svekket fargesans kan reduseres ved tilpasning av fargekoder, noe som kan utføres på multifunksjonsskjermer. Arbeidsgiver har plikt til å tilpasse arbeidsplassen for å redusere ulempene ved nedsatt fargesyn.

ER DET BEHOV FOR FARGESYNSTESTING?

Norsk senter for maritim og dykkermedisin anbefaler å undersøke at alle arbeidstakere på skip oppfyller kravet til fargesyn, og vi anbefaler at personellet henvises til videre testing dersom fargesynet er nedsatt. Formålet med undersøkelsen er å avklare om fargesynet er tilfredsstillende med hensyn til forskriftskravet, og på den måten fjerne enhver usikkerhet knyttet til sertifikatet, også ved fremtidige helseundersøkelser. Dersom fargesynet ikke er tilfredsstillende, må sjømannslegen foreta en begrunnet vurdering av om det kan innvilges fritak fra forskriften.

Vi opplever stadig at elever ved maritime skoler henvises til undersøkelse, og det er en god praksis. En god kartlegging av fargesynet blant elever som gjør feil på Ishihara, vil gjøre det mulig å gi dem god yrkesveiledning.

Krav til fargesyn

I STCW-konvensjonens bindende del fremkommer det at fargesyn skal testes i henhold til CIE 143-2001 International recommendations for colour vision.

Det betyr at

- de som deltar i brovakten på skip over 500 tonn, skal ha CIE-standard 1 for fargesyn (Normal Colour Vision)
- de som deltar i brovakten på skip under 500 tonn, skal ha CIE -standard 2 for fargesyn (Defective Colour Vision A)
- de som jobber som maskinister, skipselektrikere osv. på skip større enn 500 tonn og med mer enn 750 kW maskinkraft, må ha minst CIE-standard 3 for fargesyn (Defective Colour Vision B)

Tolkning av de ulike standardene

CIE-standard 1 for fargesyn: Personer som har normalt fargesyn

CIE-standard 2 for fargesyn: Personer som har mild fargesynsdefekt og som har vist at de kan se korrekte fargekoder. De kan ha redusert observasjonsavstand og økt responstid.

CIE-standard 3 for fargesyn: Personer som har fargesynsdefekt og som har vist at de kan se korrekte fargekoder på kort observasjonsavstand.

Ikke-klassifisert CIE-standard for fargesyn: Personer som ikke kan forventes å gjenkjenne fargede signaler eller koder på riktig måte.



Vilhelm F. Koefoed

Overlege ved Norsk senter for maritim medisin og dykkermedisin



STOR: Her er havmerden nedsenket og under klargjøring for produksjon. Nedsenket modus.

FOTO: OCEAN FARMING

Startet simulatortrening for havbruk

Med en nyutviklet havmerd, og åtte utviklingskonsesjoner for utplassering av oppdrettsanlegg i havgapet valgte Ocean Farming AS å kjøre et omfattende kurs og opplæringsprogram for sine ansatte. Dette inkluderte trening i en nyutviklet simulatormodell med oppdrettsanlegg og støttefartøy.

Uten et regelverk tilpasset havbrukskonstruksjoner som deres nybygg Ocean Farm 1, valgte Ocean Farming å etablere et treningsprogram rettet spesielt mot denne installasjonen. Plasseringen i Frohavet i Trøndelag er noe mer eksponert enn det som er vanlig for oppdrettsanlegg, og sikkerheten ble dermed et tema.

Første runde treningsprogram ble gjennomført ved NTNU sommeren 2017, i forkant av at havmerden ble tatt i drift senhøstes samme år. Andre runde varte i ti dager, og gikk etter at første produksjonssyklus var gjennomført. Denne omfattende simulatortrening hos NTNU Ocean Training AS.

– Simulatormodellen er unik ved at det er første gang at et oppdrettsanlegg og støttefartøy er modellert i simulator, opplyser Arnfinn Oksavik i NTNU Ocean Training. Det er Offshore Simulator Centre (OSC) som står bak teknologien

som har gjort det mulig å gjennomføre opplæringsprogrammet Sikkerhet og Samtrening for Havbruk.



SIMULATORØVELSE: Fra venstre: Hans-Marius Eidsvaag fra Ocean Farming og Kaptein Tor Arne Skarsvåg og matros Morten Antonsen fra Eidsvaag AS gjør seg klar til å levere før til OF1.

FOTO: OCEAN FARMING

Fotokonkurransen for sjøfolk

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



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



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

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



Den foretrukne maritime administrasjonen

2019

Bli med i den tradisjonsrike fotokonkurransen og vann gjeve premier.

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

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

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

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

Bildene må være høyst et par år gamle.

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

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

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

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

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

International Maritime Organization (IMO):

Samspeilet med næringen står sentralt

Norske myndigheter tar næringen med på laget når FNs sjøfartsorganisasjon IMO holder møter. – En god dialog med myndighetene er helt sentralt for vår virksomhet, sier Håkon Bjørn Thoresen i Wärtsilä. De lever av å lage miljø- og sikkerhetsteknologi basert på IMO-krav.

MARIT NILSEN

kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

LONDON: Et lyseblått hav strekker seg gjennom den store salen idet foldedørene åpnes. Mørkeblå svingstoler står trygt forankret bak trekledde pulter som umiddelbart gir assosiasjoner til årelange, maritime tradisjoner. Her utvikles lovgivning og reguleringer, og hovedfokuset er å ta i bruk et internasjonalt regelverk for trygg, sikker og effektiv transport på rene hav. Her, i denne sal, møtes 174 stemmeberettigede medlemsland som sammen utgjør den internasjonale sjøfartsorganisasjonen, populært forkortet IMO.

– God morgen og vel møtt, lyder det fra delegasjonsleder Lars Christian Espenes.

IMO

- IMO står for International Maritime Organization
- Organisasjonen ble opprettet i 1948 for å ivareta sikkerhet til sjøs og å hindre forurensing av det marine miljø
- IMO har 174 medlemsstater og en rekke spesialiserte komiteer og underkomiteer som utvikler internasjonal lovgivning og reguleringer

Med utsikt over Themsen og den travle London-trafikken har den norske delegasjonen et kort morgenmøte i IMO-byggets annenetasje. Myndigheter og næring, side om side. Alle korrekt antrukket i dress, dog i ulike fargenyanser innen marineblått, sort og grått. Det levnes liten tvil om at delegatene har respekt for omgivelsene og bygget de befinner seg i. Bygningen er utsmykket med utallige glassmontre med skipsmodeller fra internasjonale selskaper verden over. En gullbelagt ramme i inngangspartiet avslører at selveste dronning Elizabeth II erklærte bygget for åpnet 17. mai 1983, og at hun var på gjensitt for kun et snaut år siden under IMOs 70-årsjubileum.

FREMMER NORGES SYN

Espenes går raskt gjennom ukens første brief. Det er kun 15 minutter til samling i plenum. Han vet godt at dagens første arbeidsgruppe går i gang kort tid etter åpningen av PPR 6, underkomiteen for miljø saker hvor forkortelsen står for «Pollution, Prevention and Response».

– Vi har gode folk med oss internt og eksternt. Som delegasjonsleder skal jeg til enhver tid ha den totale oversikten i plenum, mens mine kollegaer møter i de ulike arbeidsgruppene. En arbeidsgruppe kan ofte bli sittende til langt utover kvelden, og vi bruker derfor



morgenmøtene til å oppdatere hverandre om framgang, og det som har skjedd, forteller han.

For det er i plenum sakene blir behandlet og vedtatt. Her deltar den norske delegasjonen aktivt for å fremme Norges syn på skipsfartspolitik og -lovgivning. Norge har som mål å være et foregangsland for sikker og miljøvennlig skipstrafikk, og direktoratet har en viktig pådriverrolle i utviklingen av nytt internasjonalt regelverk. Bare de senere årene har Norge vært med på å påvirke viktige IMO-saker som Polarkoden, IGF-koden og retningslinjer for ankerhåndteringsfartøy.

All planlegging, gjennomføring, oppfølging og rapportering av aktiviteter tilknyttet komiteen og dens underkomité er Espenes sitt ansvar. Det er også han som rapporterer tilbake til Sjøfartsdirektoratet når de ukelange møtene er over. Han



I ARBEIDSGRUPPEN: Norge, her ledet av Vidar A.T. Thorsen, ber om ordet ved å snu skiltet på høykant. Her diskuteres hvor og hvordan svovelinnhold i drivstoff om bord i skip skal måles.

beskriver arbeidsprosessene som ryddige og forutsigbare, og at de involverte alltid stiller godt forberedt.

– Man skal ha god kunnskap om sakene og det faglige som blir diskutert, samtidig som en skal kjenne rutiner, prosedyrer og vite hvordan IMO jobber. Det er mer som en prosess, man må vite hva som går an dersom ting ikke går helt slik vi hadde tenkt, sier delegasjonslederen.

LAGFØLELSEN

For siste gang skal PPR ledes av nordmannen Sveinung Oftedal, fagdirektør i hav- og forurensningsavdelingen ved Klima- og miljødepartementet. På papiret er han en del av den norske delegasjonen, men som formann, her kalt «chair», og leder for PPR, er han en nøytral tredjepart. Oftedal har vært i systemet i 25 år, og husker fortsatt sitt første møte her.

– Det var ganske overveldende. Stort,

staselig, flott. Men faktisk, det jeg husker best var at jeg knapt så én eneste kvinne blant de flere hundre dresskledde, gråhårede mennene. Det ironiske er at jeg nå har blitt en av dem selv, humrer han.

Selv om flertallet av de møtende i IMO i all hovedsak fortsatt er menn, har stadig flere kvinner gjort seg gjeldende i den maritime organisasjonen. Tiden da man kunne se flakkende blikk fra menn i salen, lettere «satt ut» av en kvinnelig røst tok ordet i plenum, er forbi.

– IMO har modernisert seg, og det har også Sjøfartsdirektoratet gjort. De gjør en knallgod jobb her, og de er spesielt gode på å finne lagfølelsen - gjøre Norge til ett lag, sier Oftedal.

Han mener den største endringen kom med nåværende sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

– Han har modernisere direktoratet på en måte ingen andre har klart før han. Vi

kan være stolte av Sjøfartsdirektoratet i Norge, understreker Oftedal.

NÆRINGEN INKLUDERES

Formelt sett er det delegatene som er oppnevnt av sjøfartsdirektøren som har talerett i IMO. For å inneha best mulig informasjon i forkant, under og etter møtene, er representanter fra leverandører, næring og industri også på plass.

– Vi lever av å lage miljø- og sikkerhetsteknologi basert på IMO-krav. Å bli invitert med på møter og ha en god dialog med myndighetene er helt sentralt for vår virksomhet, sier Håkon Bjørn Thoresen, teknisk spesialist med ansvar for regelverk hos Wärtsila Moss.

Han synes det er svært nyttig å følge med på sakene som diskuteres og besluttes i IMO, og finner det betryggende å kjenne den norske posisjonen til enhver tid.

– Norge har en sentral posisjon i IMO. Ikke bare fordi Sveinung Oftedal har sittet som formann i årevis, men også det at den norske delegasjonen har vært en aktiv pådriver for regelutvikling, tatt lederskap i komiteer, blant annet gjennom Turid Stemre i Sjøfartsdirektoratet, og generelt vært en sentral aktør, skryter Thoresen.

Han har fulgt IMO-arbeidet siden 2006, men da først gjennom DNV GL, før han startet i jobben i Wärtsila. Under PPR deltok han i en av de større arbeidsgruppene sammen med Vidar A.T. Thorsen, seniorrådgiver i Sjøfartsdirektoratet. Saken som fikk mest oppmerksomhet var implementeringen av nye svovelkrav som kommer i 2020.

LANGE MØTER

Arbeidsgruppene fungerer på samme måte som i plenum, dog uten oversettere på

øret. Man merker raskt en løsere tone og at flere representanter velger å be om ordet kontra i plenum. Møtene kan også vare til langt ut i de sene nattetimer.

– Det er heller unntaket enn regelen at vi er ferdige til avsatt tid, understreker seniorrådgiver Thorsen.

– For folk utenfor IMO kan det virke pirkete at nærmere hundre personer skal enes om setningsoppbyggingen av et lovverks-forslag. Og når man hører at de diskuterer hvorvidt man skal bruke betegnelsen «in use-sample» eller «on board-sample» i setningsforslaget, kan man stusse over hvor langt ned på detaljnivå man egentlig skal. Men språket har mye å si for de som skal følge opp regelverket. Forslaget fra Norge til nytt lovverk inneholder et forbud mot ikke bare bruk av drivstoff med mer enn 0,50 prosent svovel, men også et forbud om å ha slikt drivstoff om bord i drivstofftanker for å lettere kunne håndheve regelverket.

– Det er derfor viktig å kunne ta prøver av drivstoff som er i bruk (in use) og drivstoff som er lagret i drivstofftanker om bord (on board), forteller Thorsen.

NORGES POSISJON

I forkant av alle møter holdes det et nasjonalt koordineringsmøte.



GOD STEMNING: Lars Christian Espenes i hyggelig samtale med den tyske delegasjonen.

Sjøfartsdirektoratet skriver et forslag til norsk posisjon, og dersom det oppstår uenigheter må de involverte diskutere seg fram til hvilken posisjon Norge skal ta.

– Rederiforbundet kan for eksempel ha et annet synspunkt enn en utstyrsleverandør. Men det skal sies at det er sjeldent at vi er totalt uenige, bemerket Thorsen.

Eirik Nyhus fra DNV GL er også på plass i London. Han bistår delegasjonen med teknisk fagkunnskap i de sakene som diskuteres. Nyhus skryter av samarbeidet, og poengterer at det alltid har vært god dialog mellom myndigheter og næring. Men det er ikke alltid det er enighet om hvilken posisjon Norge skal ta.

– Vi vet at Sjøfartsdirektoratet opererer i en politisk virkelighet preget av regjering og Storting. Vi har et godt og åpent samarbeid med direktoratet, men naturlig nok vil man av og til lande på posisjoner og avgjørelser som ikke er helt slik vi ville foretrukket. Men, når vi er en del av Norges delegasjon i IMO opererer vi selvsagt etter briefet vi har blitt enige om, og stiller oss lojale bak myndighetene, sier han



DELEGASJONEN SAMLET: F.v.: Andrea Skarstein (SDIR), Eirik Nyhus (DNV GL), Helge Ostby (JETS), Lars Christian Espenes (SDIR), Sveinung Oftedal (KLD), Håkon Bjørn Thoresen (Wärtsilä), Roar Aamodt (Equinor), Kristian Johnsen (DNV GL), Ole Kristian Bjerkemo (Kystverket) og Vidar A.T. Thorsen (SDIR). Bjørn Reppe (SDIR) og Tore Hansen (TeamTec) var ikke tilstede da bildet ble tatt.

Unntak for fartøy som fører 12 passasjerer eller færre i undervisningssammenheng

På grunn av mange høringssvar vil det ta tid å fastsette nytt regelverk for fartøy som fører 12 eller færre passasjerer. Sjøfartsdirektoratet gir derfor et begrenset unntak fra regelverket



BEGRENSET UNNTAK: Barnehager, skoler, lag eller foreninger som driver med sjøvettopplæring gis et begrenset unntak fra regelverket, og kan derfor fortsette sine aktiviteter som før.

FOTO: Stig Fredrik Olaisen / Fotokonkurransen for fritidsbåt

for de som driver med sjøvettopplæring i regi av barnehager, skoler eller lag og foreninger.

Sjøfartsdirektoratet arbeider for tiden med ny forskrift for fartøy som fører 12 passasjerer eller færre. Det er stort engasjement rundt disse endringene, noe som antall høringsinnspill til forslagene viser. Direktoratet får ikke fastsatt forskriften i inneværende sesong.

Inntil nytt regelverk trer i kraft kan barnehager, skoler og leirskoler derfor fortsette sine aktiviteter knyttet til sjøvett og opplæring som før, uten at det er nødvendig å søke om dispensasjon. Aktørene må da følge reglene som gjelder for fritidsfartøy. I tillegg anbefaler Sjøfartsdirektoratet at aktørene også oppfyller følgende:

- Fartøyet opererer i maksimum 10 knop
- Fører av fartøyet har båtførerprøven
- Det er god mobildekning i området og mobiltelefonen oppbevares i vannrett futteral
- Alle om bord er iført egnet flyteutstyr under hele seilasen
- Fartøyet har om bord en innretning som gjør det mulig å plukke opp en person fra vannet

Eierskifte i Norled

Det familieeide selskapet Det Stavangerske Dampskibsselskab (DSD), har inngått avtale om salg av sin eierandel i Norled til et 50/50 eid selskap bestående av det nordiske infrastrukturfondet CapMan Infra og det canadiske selskapet CBRE Caledon Capital Management.

– Nå står selskapet ved et veiskille. Mye av årsaken bak Norleds fantastiske historie er at vi har hatt en god og mulighetsorientert eier. Norled har i dag en ordresreserve på 17 milliarder kroner, og har besluttet å bygge nye fartøyer for 2,4 milliarder kroner. Å vokse og lykkes med så mye nytt innenfor teknologi og investeringer er samtidig krevende for en familieeid virksomhet. Nå trenger selskapet å få tilført den nødvendige finansielle løfteevnen som skal til for at Norled kan vokse og utvikle

seg videre til neste fase og mot mye mål, sier styreleder i Norled, Ingvald Løyning i en pressemelding.

– Jeg er glad for at CapMan Infra og CBRE Caledon, som solide og profesjonelle eiere, skal utvikle Norled videre i tråd med selskapets forretningsplan og investeringsplaner. Denne avtalen kommer på en tid da norsk ferge- og hurtigbåtindustri investerer betydelig i ny, miljøvennlig teknologi. Norleds dedikerte medarbeidere har i flere år bevist sin evne til å være og forbli pionerer i det grønne skiftet innen sektoren, og jeg er sikker på at Norled med disse nye eierne vil fortsette sin positive utvikling og blomstre også i årene som kommer, sier Yuhong Hermansen, majoritetseier og styreleder i Det Stavangerske Dampskibsselskab.

Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS)

Høy aktivitet i første kvartal

Tjuseks skip med en samlet bruttotonnasje på 275 702 ble innført i NIS fra midten av januar til slutten av april i år. Tolv av skipene kom i april. Også i denne perioden var det god spredning både på fartøytype og på tidligere flaggstat. Ved inngangen til mai telte NIS 622 skip med en total bruttotonnasje på 15 717 715.

TONE OLSEN RISNES

Avdeling Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet



INN: Stykkgodsskipet Oslo Bulk 4 ble overført til NIS fra Singapore, og bidro med 5629 bruttotonn til den norske tonnasjen.

FOTO: BULKSHIP MANAGEMENT AS

NYE REGISTRERINGER:

BULK CARRIER - LDVE3. 1 425 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

JORITA - LAGJ8. 35 832 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Panama.

NH SIRI - LAGU8. 29 669 bruttotonn oljetanker overført fra Bahamas.

CLIPPER EOS - LAFM8. 18 898 bruttotonn nybygd LPG tanker ikke tidligere registrert.

NORMAND SERVICE - LAFR8. 4 007 bruttotonn forsyningsskip overført fra Marshalløyene.

VIKING JUPITER - LAYP7. 47 861 bruttotonn nybygd cruiseeskip overført fra Italia.

HAGLAND CARRIER - LAHA8. 2 984 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Nederland.

SKANDI GAMMA - LCML3. 5 054 bruttotonn forsyningsskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

SEA GOLDCREST - LAMG5. 4 983 bruttotonn nybygd forsyningsskip ikke tidligere registrert.

NAO THUNDER - LDJT3. 3 639 bruttotonn offshoreskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

OSLO BULK 4 - LAHB8. 5 629 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Singapore.

OSLO BULK 6 - LAHC8. 5 629 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Singapore.

SIDDIS MARINER - LAIY3. 5 106 bruttotonn forsyningsskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

CHRISTINE - LLPK3. 498 bruttotonn brønnfartøy overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

NORMAND SPRINGER - LAFT8. 4 007 bruttotonn forsyningsskip overført fra Marshalløyene.

FEED HELGELAND - LAHD8. 2 829 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Nederland.

BOW CAPRICORN - LAER6. 26 364 bruttotonn kjemikalietanker overført fra Hong Kong.

OLYMPIC ORION - LDEA3. 4 902 bruttotonn forsyningsskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

NORDSTJERNEN - LATU3. 2 191 bruttotonn kombinert passasjer-/stykkgodsskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

ØYTANK - LAFJ8. 498 bruttotonn nybygd kombinert kjemikalie-/oljetanker ikke tidligere registrert.

OCEAN VIKING - JXIW3. 2 090 bruttotonn hjelpe-/beredskapsfartøy overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

NH ERLE - LAGT8. 29 669 bruttotonn oljetanker overført fra Bahamas.

GEOGRAPH - LAHK8. 29 669 bruttotonn forsknings-/undersøkelsesskip overført fra Kypros.

LOKE VIKING - LEUX3. 6 279 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

ERNEST SHACKLETON - LAHN8. 4 028 bruttotonn ekspedisjonsskip overført fra Falklandsøyene.

CLIPPER ENYO - LAFL8. 18 898 bruttotonn nybygd LPG tanker ikke tidligere registrert.

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR)

Høy aktivitet og vekst i registeret

Den positive trenden fortsetter. Den generelle aktiviteten og saksvolumet har vært høyt, også i denne perioden.

STONE OLSEN RISNES

Avdeling Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet

I NOR-registeret er alle norske fartøyer som trafikkerer norskekysten representert. Fartøyer over 15 meter må innføres, mens fartøyer under 15 meter kan frivillig registreres.

Fra januar og ut april i år er 298 fartøyer blitt innført i NOR-registeret. Samtidig ble 294 fartøyer slettet, mot 80 i samme periode i fjor. Det store antallet slettelser skyldes en målrettet opprydding i registeret og dreier seg i all hovedsak om ikke-registreringspliktige fartøyer under 15 meter.

Til tross for det høye antallet slettelser økte registeret totalt. Ved utgangen av april var 20 511 fartøyer registrert. Til sammenligning viste dette tallet 20 144 på samme dato i fjor.

FLERE EIERSKIFTER GJENNOMFØRES

– I takt med den økende flåten øker også eierskiftene som meldes til registret. Det er veldig positivt, sier Ole Kamlund, seksjonssjef ved Sjøfartsdirektoratets avdeling



Ole Kamlund.

Skipsregistrene. Både selger og kjøper har plikt til å melde fra om endringer og det er i deres egen interesse å sørge for at registeret oppdateres. I perioden januar – april i år



ØKER: Fritidsbåter står for størsteparten av veksten i Norsk Ordinært Skipsregister. ILLUSTRASJONSFOTO. Dag Røttereng / NN / Samfoto

ble så mange som 766 eierskifter registrert, 144 flere enn i samme tidsrom i 2018. Alt i alt er det registrert 1 545 pantheftelser på NOR-fartøylene så langt i år.

Lurer du på om båten er registrert, hvem som er eier og om båten er belånt? Sjekk vårt gratis «skipssøk». Du finner det på våre hjemmesider og i en egen App med samme navn. Begge er gratis og tilgjengelig for alle.

HVILKE FARTØY BLIR REGISTRERT?

Her er det ingen endringer i den interne rangeringen: 149 fritidsfartøyer er kommet til i perioden og er således den klart største bidragsyteren til registeret. Tradisjonen tro kommer mindre arbeidsbåter med 71 innførsler på andre plass og fiskefartøyer med 52 registreringer deretter. Hele ti ferger er registrert, mens de øvrige er godt fordelt mellom andre fartøyttyper.

Sverre Flatebo



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

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

Er det viktig for deg å vite

Kosthold er viktig, uavhengig om du vil opp eller ned i vekt, eller bare å beholde vekten du har. Og kanskje viktigst: Et sunt, variert kosthold gir overskudd i hverdagen, økt trivsel og velvære.

Det kan gjerne oppleves som en klisje, men mat og drikke er selve drivstoffet i maskineriet vårt. Du blir hva du spiser. Det er sammenheng mellom overskudd og trivsel, og det du putter i deg.

Denne artikkelen vil ikke være noen oppskrifter på hva, og når du skal spise. Vi vil fortelle om gode og generelle anbefalinger som gis fra fagfolk, uten å mene noe om de ulike diettene med og uten sukker eller fett. Mange forskjellige spesialdietter, med ulik grad av virkning, kan du finne på internett. Om du heller ønsker å gjøre det enkelt og effektivt, vil vi anbefale deg å lese videre her.

VIKTIGERE ENN TRENING?

Ekspertene har sagt at kostholdet er viktigere enn trening om du skal gå ned i vekt. En må spise litt mindre og litt smartere. Det er ikke lett å trene seg slankere, men trening kan bidra til å holde vekten på ønsket nivå. Dersom man øker treningen kraftig, kan en forbruke så mange kalorier at en taper vekt, men dette er noe de færreste klarer å gjennomføre over tid. Dermed seirer det fornuftige kostholdet!

Mange har erfart at hjernen har et belønningssenter, som vil takke for god innsats. Etter en god treningsøkt er det fort gjort å unne seg noe. Selv om en trenger mat for å fylle opp energilagrene i cellene etter trening, er det fort gjort å fylle på med langt mer enn det en har brukt. Det ene slår likevel ikke ihjel det andre. En blanding av et fornuftig kosthold med en aktiv livsstil er å foretrekke. Da blir en sterkere og får bedre kondisjon, samtidig som forbrenningen øker.

ANBEFALINGER

Spis vanlig mat. Spis variert. Spis moderate mengder. Spis frukt og grønt.



Enkelt, men likevel vanskelig. Du kan spise hva du vil – Men ikke alltid! Og ikke hele tiden. Er målet å få mer energi eller å gå ned i vekt, anbefales det et variert kosthold med mye grønnsaker, frukt og bær, grove kornprodukter og fisk, og begrensede mengder bearbeidet kjøtt, rødt kjøtt, salt og sukker. Tørstedrikken din skal være vann!

Veldig mange kan gå ned i vekt kun ved å droppe sukkerholdige drikker, og matvarer som inneholder mye, men tomme kalorier slik som

noe om kosthold? Ja!



VIKTIG: Du kan vinne mye på å ta sunne matvalg i hverdagen.

FOTO: FRANK MAY/NTB SCANPIX

kaker, fet mat og godteri. De nasjonale kostrådene fra Helsedirektoratet vil være et godt utgangspunkt.

Er du kraftig overvektig, anbefales det at du konfererer med enten fastlege, frisklivssentralen i din hjemkommune eller andre fagpersoner. Det kan godt være hensiktsmessig med en «kick start» for å øke motivasjonen, men en må gradvis gå over til å spise slik en tenker å gjøre resten av livet.

Merker du at kroppen ofte er i ulage? At du har vondt her og der? Det skyldes gjerne betennelsestilstander i kroppen. Sukker er en driver av inflammasjon (betennelse) i kroppen. Mange vil oppleve at stivheter og betennelser kan bedres betydelig kun ved å redusere sukkerinntaket.

LITT KOS ER LOV

Så til noe av det viktigste av alt: Vi skal kose oss. Vi skal kunne spise og drikke litt

av alt! Det er viktig for den mentale helsen, og ikke minst for motivasjonen – men ikke hver dag.

Velg kampene dine med omhu. Skal du i klubb, se fotballkamp med kamerater, eller i selskap, er du fristilt de aller smarteste valgene. Supplerer du med en mer aktiv livsstil da, slipper du å tenke at nå er all kos borte. Ta de smarte valgene litt oftere enn du gjør i dag, og hold fast på «lørdagskosen».

Digitaliserer for fremtiden

Med *Min side fartøy* og heldigital løsning for utstedelse av personlige sertifikater gjør Sjøfartsdirektoratet det stadig enklere for sjøfolk og rederier å samhandle med myndighetene.

KJELL JØRGEN HOLBYE

Journalist

Sjøfartsdirektoratet er nå helt i innspurten av lanseringen av tjenesten *Min side fartøy* – en elektronisk samhandlingsplattform der rederier vil få innsyn i informasjon som er registrert på fartøy – inkludert reaksjoner etter inspeksjoner.

– Tidligere måtte disse opplysningene sendes per post eller epost, sier seniorrådgiver Torbein Kvil Gamst i Sjøfartsdirektoratet. – Nå vil tjenesten være tilgjengelig 24 timer i døgnet, 7 dager i uka, noe som legger til rette for både enklere tilgang og mer effektiv saksbehandling, både hos rederi og her i direktoratet, legger han til.

ALT PÅ ET STED

I tillegg til sertifikater og reaksjoner på det enkelte fartøy, blir også ulykker og hendelser som er registrert av Sjøfartsdirektoratet visert i tjenesten, som også inneholder en bygg-modul. – Dialogen mellom næringen og Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med nybygg og ombygninger vil foregå på *Min side fartøy*, og dette vil legge til rette for en effektiv og enkel kommunikasjon i alle ledd, sier Gamst.

– Dessuten kan brukerne abonnere på varsler om utløpsdato for sertifikater, frister for å besvare reaksjoner og for å sende inn dokumentasjon i forbindelse med bygg, sier Gamst.

– Løsningen ble satt i prøvedrift på nyåret, og vil, hvis all testing er vellykket, være i ordinær drift fra midten av mai.

Reaksjonene fra testbrukerne er så langt meget positive, forteller han. Sjøfartsdirektoratet arbeider også med en visning av status på søknader tilknyttet tilskuddsordningen til sjøfolk i den samme portalen, noe næringen har etterspurt.

– Vi arbeider hele tiden for å forbedre vår service overfor både publikum og næringen, og dette er noe vi prioriterer høyt, sier Gamst.

AUTOMATISK UTSTEDELSE

Et annet felt der det pågår aktivt utviklingsarbeid, er utstedelse av personlige sertifikater for sjøfolk. Senioringeniør Lise Goa Fagerheim forteller om den planlagte løsningen.

– Vi har igangsatt et prosjekt som tar sikte på å fornye saksbehandlings-prosessen for personlig sertifikat slik at det vil bli mulig med automatisk utstedelse. Realisering av prosjektet vil gi en stor samfunnsøkonomisk gevinst, hvor blant annet sjøfolk og rederi vil tjene på at sertifikat blir raskere utstedt, slik at sjøfolk er tidligere tilgjengelige for å seile, sier Fagerheim. – Allerede i dag kan sjøfolk logge seg inn på *Min side* for å få oversikt over sine sertifikater og bli varslet om utløpsdato. Men i fremtiden vil *Min side* inneholde flere funksjoner som innsending av søknad, sier hun.

– Målet er at alle kvalifikasjonskrav som vitnemål, kursbevis, sertifikater, helseerklæring og fartstid skal overføres automatisk til vårt system. Ved å få inn data direkte fra kilden vil vi ha tillit til dataene sier hun. – På den måten vil selve saksbehandlingen kunne foregå automatisk i de sakene der det ikke oppstår behov



DEMO: Torbein Kvil Gamst på besøk hos Karmøy Skipsconsult Management AS, som får en innføring i *Min side fartøy*.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



INTERNASJONAL OPPMERKSOMHET: Geir B. Kvam og Jorunn Lindøe som jobber med IT-løsningene for digitale sertifikater presenterte prosjektet for FNs sjøfartsorganisasjon IMO i vår.

FOTO PRIVAT

for manuell saksbehandling. Det blir enklere for kunden, og vi kan konsentrere ressursene om de sakene som krever ekstra behandling, sier Fagerheim. – Når systemet er i drift, vil sertifikater kunne utstedes automatisk på grunnlag av data som allerede er registrert, legger hun til.

STORE DATAMENGDER

I dag behandler Sjøfartsdirektoratet ca. 11 000 søknader om sertifikater og 6000 søknader om påtegning årlig. Fagerheim forteller at man venter en topp i 2021, når mange vil ha behov for å fornye sertifikater utstedt i forbindelse med revisjonen av regelverket i 2017.

– De fleste sertifikater har en gyldighetstid på fem år, og vi venter at antall søknader kommer til å ha en stor økning i 2021. Derfor har vi som mål å ha systemet i drift før det, sier Fagerheim.

– På lengre sikt håper vi på å bli i stand til å utstede elektroniske sertifikater som kan erstatte dagens sertifikater, men her må vi avvente regelverksendringer internasjonalt. Dette er tema i IMO (Internasjonal Maritime Organization), og vil kunne forenkle prosessen ytterligere, sier hun.

Tilskotsordning for meir effektive og miljøvennlege hamner

Kystverket lyser no ut ei ny ordning med tilskot til investering i effektive og miljøvennlege hamner.

Tilskot til effektive og miljøvennlege hamner skal bidra til å auke effektiviteten i logistikkjeda gjennom tltak i hamn. Tilskotet kan nyttast til investering i hamneinfrastruktur, tilkomstinfrastruktur og mudring. Tilskotet kan ikkje nyttast til investering i superstruktur, som kraner og bygningar.

– Tilskot til investering i effektive og miljøvennlege hamner er eit verkemiddel som skal bidra til meir effektiv sjøtransport, og slik bygge opp under satsinga til regjeringa for å effektivisere godstransporten. Vi i Kystverket er spent på korleis ordninga blir mottatt hos hamnene. Vi håper at ordninga vil munne ut i gode prosjekt med varige resultat, seier kystdirektør Einar Vik Arset i ei pressemelding.

50 millionar kroner

I statsbudsjettet for 2019 er det løyvd 50 millionar kroner til denne ordninga. Fristen for å søke er 2. juni 2019, og prosjekta må være ferdig innan 30. november 2019.

– Sjølv om det finst avgrensingar for kva type prosjekt som kan søke tilskot, er eg overtydd om at det finst fleire prosjekt som kan vere interessante for ordninga. I 2019 er det særst korte fristar, noko som stiller høge krav til prosjekta, seier seniorrådgivar Øyvind Sandbakk i Kystverket.

BOKANMELDELSER



Lesetips fra bokhavet i
«E-bibliotek for sjøfolk»

Spennende og tankevekkende leseopplevelser noen tastetrykk unna

I litteraturen kan vekkelsespresten Læstadius fint opptre som Sherlock Holmes, og det er nettopp det Mikael Niemi har gjort i en drivende detektivfortelling som også handler om kulturkonflikter og undertrykkelse. Boken er allerede utropt til årets store leseeventyr, og du finner den selvfølgelig i Sjøfartsdirektoratets E-bibliotek for sjøfolk.

Trine Carin Tynes
Underavd. Sjøfolk,
Sjøfartsdirektoratet

«KOKE BJØRN»

Mikael Niemi
(Oktober forlag)

Mikael Niemi, som slo gjennom med «Populærmusikk fra Vittula», har denne gang lagt handlingen til bygda Kengis i Nord-Sverige. Året er 1852, og prosten Lars Levi Læstadius' vekkelsesbevegelse treffer samer og tornedalinger med uant kraft. Truffet blir også Jussi, en ung samegutt som prosten Læstadius finner forlatt i en grøftekant og tar til seg. Samtidig med den religiøse vekkelsen, går ryktene om en stor, mannevond bjørn i området. Da en tjenestejente forsvinner i skogen, så en til, setter folk ut på storstilt bjørnejakt. Men prosten frykter at det er en langt mer skremmende morder som er på ferde. Han tar med seg Jussi og reiser inn i skogen, på ferten av de onde kreftene som truer med å ødelegge vekkelsen. Sentrale motiver i denne handlingsdrevne romanen er kulturkonflikter, undertrykkelse og store hendelsers betydning for små steder. Læstadius er identisk med den legendariske svenske presten Lars Levi Læstadius (1800-1861), grunnleggeren av den kristne vekkelsesbevegelsen læstadianismen. Presten var også en fremragende botaniker, lingvist og etnograf, og det er nettopp vitenskapsmannen Læstadius som er manet frem i dette fiktive portrettet, der Niemi bevisst har gitt ham trekk fra Sherlock Holmes. Forfatteren har selv vokst opp som nabo til prestegården der Læstadius bodde, og kjenner både landskapet, miljøet og skikkelsene.



«SKOGENS HISTORIE OG DEN BESVÆRLIGE TRANGEN TIL Å SPORE ULV»

Reidar Müller
(Aschehoug forlag)

Naturen som omgir oss rommer de utroligste livsformer, og slutter aldri å fascinere. Der Morten Strøknas fordypet seg i jakten på kjempehaien i «Havboka», tar Reidar Müller oss med på spennende vandring inn i skogens velde og mystikk på søk etter ulv. I folketroen har skogen alltid vært hjem for overnaturlige vesener, og også mer vanlige skapninger har skapt undring og frykt. Særlig gjelder det ulven. Reidar Müller har latt seg fascinere av dette mektige rovdiret, og har lært seg å spore ulv. Han har alltid vært opptatt av skogen, og i denne boken utforsker han skogen og dens betydning som livsmiljø for planter og dyr, og ikke minst dens plass i menneskenes forestillingsverden. Av erfarne skogsfolk lærer han å spore ulv, og fascinasjonen blir til en besettelse der forfatteren finner seg selv stående alene ute i villmarka og ule etter gråbein. Får han svar? Reidar Müller har doktorgrad i geologi og er også utdannet journalist.



«VUGGESANG»

Leïla Slimani
(Cappelen Damm forlag)

Leïla Slimanis velkomponerte og urovekkende fortelling om småbarnsforeldres verste mareritt er allerede utropt som årets nifseste thriller. Boken tok helt av i hjemlandet Frankrike og ble belønnet med den høythengende Goncourt-prisen for beste roman. Det vellykkede paret, musikkprodusenten Paul og juristen Myriam, ønsker å fortsette å leve som før selv om de har barn. De vil ha kontroll over karrieren, invitere venner på mat- og vinkvelder og samtidig gi barna en god oppvekst. Til dette trenger de hjelp. Da den middelaldrende, Mary Poppins-aktige barnepike Louise kommer inn i familien, synes alt å falle på plass. Louise passer barna, lager velsmakende middager, rydder og blir raskt helt uunnværlig for den lille familien. Men Paul og Myriam er uvitende om hennes mørke sider og den grenseløse sårbarheten til kvinnen de har betrodd sine barn til. Helt til tragedien en dag rammer. Romanen «Vuggesang» har spenningen til en thriller, men er også en original roman om klasse, rase, morskap - og om det destruktive i måten vi organiserer våre moderne liv på.



«KRIGSHESTEN»

Arto Paasilinna
(Aschehoug forlag)

Finnenes høyst elskede forfatter Arto Paasilinna som gikk bort sist høst rakk å skrive 35 romaner og bli oversatt til 50 språk. I «Krigshesten» bringes de mange entusiastiske norske Paasilinna-tilhengerne til krigsvinteren 1942 i Finland. To sovjetiske partisaner er sluppet ned over de finske skogene for å drive etterretningsarbeid. Leningrad er omringet og tyske og finske tropper har nådd fram til elven Svir. Savolento og Kunitsjin er gode sovjetiske borgere, men ikke så mye at de følger ordrene blindt. Når de ved en utrolig glipp havner midt i fiendeland, kommer de i nærkontakt med finske soldater, og opplever dramatiske møter med den finske sivilbefolkningen, blant annet en viss apoteker i skjørt. Det er et ganske kritisk bilde Paasilinna gir av den ofte selvforherligende finske hæren, sett gjennom våre to sovjetiske soldaters absurde opplevelser. Blir du også begeistret for Paasilinnas frodige og snodige eventyrfortellinger, finner du flere i vårt e-bibliotek. Fortsett gjerne med hans geniale gjennombrudd «Harens år» eller «Den klønete skytsengelen» der 500 engler møtes for det årlige grunnkurset for skytsengler.

**«SEROTONIN»**

Michel Houellebecq
(Cappelen Damm forlag)

«I årvis hadde jeg hatt å gjøre med folk som var rede til å gå i døden for frihandelens skyld.» Florent-Claude Labrouste er en depressiv agronom, hjemløst av sin fortid, i eksistensiell bevegelse mot et bakteppe av et samfunn i krise. Han er lei av jobben og enda mer lei av sin unge, overfladiske japanske samboer, som han bare har forakt til overs for. Etter å ha overveid å drepe henne, bestemmer han seg heller for å gå for en frivillig forsvinning. Han vender tilbake til sine røtter på bygda i et Frankrike som er ødelagt av globalisering og EUs liberale fellesskapspolitikk. Bøndene sliter med å få endene til å møtes, og bygdefolket er modne for oppgjør. Det eneste som holder ham oppe er stadig høyere doser av den antidepressive medisinen Captorix - og ideen om å treffe igjen sin tidligere kjæreste, Camille. Men er det i det hele tatt mulig å være lykkelig i et moderne, vestlig samfunn?

**«HJERTETS USYNLIGE STORMER»**

John Boyne
(Aschehoug forlag)

John Boyne forførte en hel verden med romanen «Gutten i den stripete pyjamasen». Hans siste bok strekker seg over 70 år og er en rørende og viltvoksende historie om én manns kamp for å finne sin plass i livet. Det er også en fortelling om et Irland i rivende forandring fra et samfunn der den katolske kirken bestemmer nær sagt alt, til et moderne europeisk land. Cyril Avery er ikke en ekte Avery, det er i hvert fall hva adoptivforeldrene hans sier. Men hvem er han da? Cyrils mor blir gravid utenfor ekteskap som 16-åring og bortvist fra landsbyen sin, en katolsk liten flekk på den irske vestkysten. Hun slår seg ned i Dublin og adopterer barnet bort til et velhavende, lettere eksentriske ektepar: Den kjederøykende forfatteren Maude, som ikke vil bli for populær, og bankmannen Charles. Men Cyril føler seg ikke som noen Avery, og han føler seg overhodet ikke hjemme i etterkrigstidens katolske Irland. Det er først da han møter den karismatiske skjørtejegegeren Julian Woodbead at han tør ta de første skrittene i jakten på hvem han er - en søken som fører ham til Amsterdam og New York i et forsøk på å finne lykken og kjærligheten.

**«KJÆRLIGHETENS ANTARKTIS»**

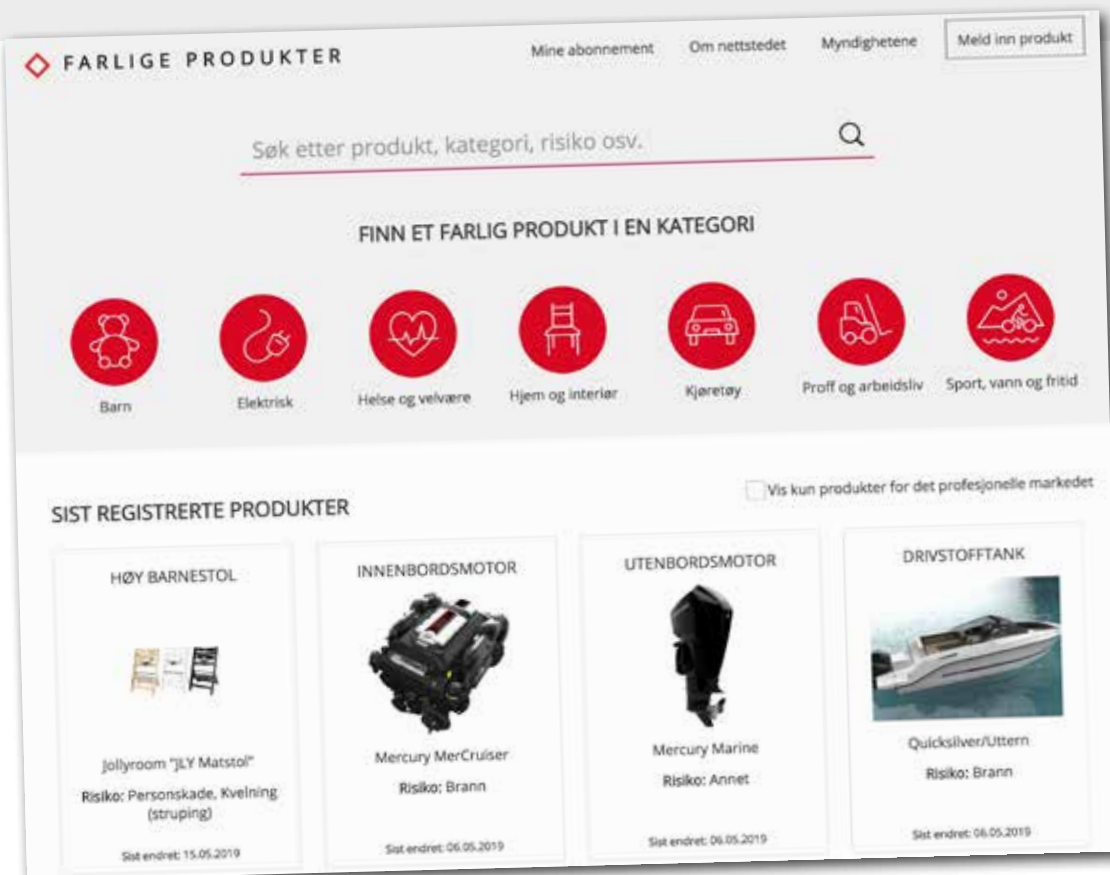
Sara Stridsberg
(Aschehoug forlag)

Det grusomme drapet på en ung narkoman kvinne i Stockholm utgjør rammen for romanen. Det er offeret selv som forteller sin tragiske livshistorie fra det hinsidige. Hun har i sitt korte jordiske liv opplevd verden med dens begjær og nytelser, lengsler og frykt, inntil en fremmed tar livet hennes. Nå flakker fortelleren omkring i et skumringsrike, der hun kan observere verden uten å gripe inn. Hun ser barna sine, Valle og Solveig, som myndighetene tok og plasserte et annet sted i Sverige, før hun døde. Hun ser foreldrene sine, Raksha og Ivan, der de flakker gjennom Stockholm i de dødes tapte verden. Og hun ser sitt eget grufulle dødsøyeblikk, igjen og igjen. Sara Stridsberg er en sentral forfatter i Svensk samtidsliteratur. Hennes romaner kretser gjerne om temaer som død, psykologiske overgangstilstander og kvinnelig erfaring, holdt i en eksperimentell stil, både språklig og fortellerteknikk.

**E-bokbiblioteket**

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

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



Nettsiden
farligeprodukter.no

Samler informasjon om farlige produkter

Nå har det blitt enklere å finne ut om et produkt er trygt eller farlig. På den nye nettsiden farligeprodukter.no kan du enkelt finne ut om det er kjente farer ved de produktene du eier eller vurderer å kjøpe. Sjøfartsdirektoratet er blant myndighetene som er med i den nye løsningen.

Det skal være trygt å kjøpe varer i Norge. Du skal kunne vite at det du kjøper ikke er skadelige, verken for deg eller miljøet rundt deg. For at det skal bli lettere å finne ut om et produkt er trygt eller farlig, har seks myndigheter utviklet en felles løsning for informasjon om farlige produkter.

Farligeprodukter.no er ikke bare nyttig for privatpersoner, men også for innkjøpere/ansvarlige for anskaffelser i bedrifter, arbeidsgivere og profesjonelle aktører.

Produsenter, importører og forhandlere har ansvar for å fjerne farlige produkter fra markedet. Likevel vil det fra tid til annen være farlige produkter i omløp. Det kan for eksempel skje hvis en forbruker ikke har fått med seg infor-

masjonen om at produktet skal leveres tilbake til butikken, og selger det videre på brukmarkedet. Det er også en risiko for at produktet som skulle vært fjernet fra butikken selges som salgsvare eller at utenlandske nettbutikker ikke forholder seg til norske myndigheters krav.

MELD FRA OM FARER

Myndighetene trenger din hjelp til å fjerne farlige produkter fra markedet. På farligeprodukter.no kan du melde fra hvis du er bekymret for at et produkt som selges er farlig. Slike bekymringsmeldinger følges opp av myndighetene, og din melding kan forhindre skader på personer og miljø.

Ansvaret for produktsikkerheten ligger

først og fremst hos markedsaktører som produsenter, importører og forhandlere. Dersom en markedsaktør oppdager mulige farer ved egne produkter, skal den gjøre nødvendige tiltak for å forhindre skade, og melde fra til myndighetene. Dette følges opp av seks ulike myndigheter i tett samarbeid.

Informasjonen om farlige produkter er nå samlet på ett nettsted for at forbrukere og profesjonelle aktører ikke skal trenge å lete seg frem til informasjon fra ansvarlig myndighet. Ved lansering er følgende myndigheter med i løsningen: Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Statens vegvesen, Sjøfartsdirektoratet, Mattilsynet, Miljødirektoratet og Arbeidstilsynet.

Maritime environmental awareness

In 2019, the Norwegian Maritime Authority (NMA) will focus especially on the environment. The environment is also a priority in the NMA's strategic plan. Our vision is to continue to be «The preferred maritime administration», and therein lies strong signals that we take environmental issues seriously. We notice that there is an increasing environmental awareness among most people, also in the maritime industry. Pictures of whales, birds and fish full of plastic, as well as air pollution in our beautiful Norwegian fjords, have definitely contributed to the reinforced attitudes when it comes to taking care of the environment.

In our strategic plan, we put it like this: "The shipping of the future will be significantly affected by stricter environmental requirements and the great changes within digitalization and automation. The Norwegian Maritime Authority will among other things, contribute to the follow-up of the government plan to halve emissions from domestic shipping and fisheries within 2030".

In reality, shipping only causes around 2,2 percent of the world's total emission of CO₂, despite the fact that close to 90 percent of all the world's cargo transport is by ship. Shipping is clearly the most environmentally friendly form of transportation, but there is still a great potential for reducing emission of for instance sulphur dioxides (SO_x) and nitrogen oxides (NO_x). In a number of ports, there are great disadvantages because of air pollution from ships. In order to reduce the harmful pollution, the inspectors from the Norwegian Maritime Authority check to see if the ships operate in accordance with the prevailing regulations regarding the sulphur content of the fuel.

« The Norwegian Maritime Authority will among other things, contribute to the follow-up of the government plan to halve emissions from domestic shipping and fisheries within 2030

This spring, new and stricter requirements regarding the environment were introduced for ships entering the world heritage fjords on the north-west coast of Norway, and more environmental requirements are pending. In the course of hearings prior to the introduction of the new requirements, many advocated for even stricter requirements, so we see a change in society towards an expectation that issues concerning the environment are taken seriously and that the environment is protected.

The introduction of new technology that is more sensitive to the environment plays an important part in the process of becoming more environmentally friendly. In this area, our professionals work closely with a strong and innovative industry, both on new environmentally friendly forms of energy and concerning various degrees of autonomies and remote-controlled operations.

In everyday life, we can all contribute by collecting waste – or even better, prevent waste from ending up in nature. Clearing waste also contributes to a sense of community, which we experienced when the employees of the Norwegian Maritime Authority, in the beginning of May, participated in a national campaign for clearing our beaches. Our participation also gave us a break in our workday, in addition to being a social event.

Focus on the environment is all about coming up with new innovative

solutions and preventing waste from ending up in nature. The NMA wants to contribute – either through approval of new energy forms, inspections to battle the high sulphur content in fuel or just taking care of the environment surrounding us.

So, bring a little bag when you go for a walk or when you take your boat out, and pick up some waste. Remember – every little thing helps!



Lars Alvestad

Acting Director General of Shipping and Navigation

While the Viking Sky drifted helplessly towards the shore: **40 nerve-wracking minutes**

Cecilie Øversveen and her colleagues at the Joint Rescue Coordination Centre at Sola quickly realised that they needed to prepare for a major disaster with numerous casualties. Huge waves and a full gale pushed the large cruise ship 'Viking Sky' steadily closer to the rocks in the inner reaches of Hustadvika bay.

BJARTE AMBLE, Journalist of Navigare

At 14.00 on Saturday 23 March the 'Viking Sky' sent out a MAYDAY signal. The engines had shut down and the vessel was drifting towards the shore. A full gale blew from the southwest, with waves of between eight and fifteen metres. The 1373 people on board could do nothing else than to hang on, wait and hope for the best.

The Joint Rescue Coordination Centre raised a full disaster alarm. All agencies that must be alerted in such cases were put on emergency preparedness.

'Normally, we are no more than two rescue coordinators on duty, but at this time a third person had just reported for work. Much had to be done, preferably all at once. We were fortunately able to call in three more rescue coordinators, in addition to three others in the management who could take care of general matters,' says Cecilie Øversveen, who is a seasoned rescue coordinator.

THE FIRST TEN MINUTES

The rescue coordinators looked at the map of Hustadvika and the direction in which the vessel was drifting.

'We saw immediately that launching the lifeboats was out of the question in such weather. Nor could the passengers be evacuated to other vessels. Helicopter was the only solution. A rescue helicopter was already on its way from Florø, but wouldn't reach the ship until 15.00 at the earliest. A Sea King rescue helicopter from the 330 squadron had taken off from Ørlandet Air Base, but struggled against strong headwind and wouldn't be there until 16.00 or so,' says Øversveen, who has a professional background from the Air Force.

Several ships had reported for service and were on their way to Hustadvika.

The rescue coordinators made quick decisions while working at full steam. All

emergency agencies in the Møre region had been alerted, but the Viking Sky continued to drift shoreward.

THE WORST MIGHT HAPPEN

The affected municipalities around Hustadvika bay appointed crisis management teams. Volunteers from the Red Cross and Norwegian People's Aid, along with health workers and ambulance crews, turned out. Thanks to great efforts, within a short time a reception centre was set up in the Brynhallen sports hall at Hustad. Everybody was prepared for the worst.

At 14.26 the Viking Sky reported to have dropped both anchors, but they failed to find a hold on the seabed.

Yet another helicopter was now heading towards Hustadvika. This was an offshore rescue helicopter which is normally stationed at the Heidrun oil field. The storm had left it stranded in Kristiansund.

In the meantime, everybody was preparing for what soon might happen: the vessel running aground on the rocks, listing heavily, with people falling into the raging sea with only standard life vests to keep them afloat.

40 MINUTES

At 14.40 the 'Viking Sky' reported to have halted the drift towards the shore. The anchors had caught on the seabed, and immediately afterwards the crew had succeeded in starting one of the engines. The vessel was then probably no more than 100 metres from one of the shallows in Hustadvika bay.

'Finally some good news?'

'Yes, but we couldn't be sure that the anchors would hold or whether the engine might stop again. We therefore continued working all-out to prepare for an evacuation by helicopter,' says Øversveen. Three



helicopters were now on their way. A number of other vessels were now present in the area around the disabled ship, but could do very little because of the weather.

At 15.03 the first rescue helicopter was in place above the Viking Sky, ready to hoist up frightened passengers – many of them elderly, some of them ill or injured. The oldest was 94 years of age. Nine passengers were hoisted up and taken on the first trip to Brynhallen, where everything was ready to receive them.

'It was impressive to prepare a reception centre on such short notice,' says Øversveen.

During the first, nerve-wracking phase, the so-called collective SAR management group was summoned to the JRCC, where it set itself up in a separate room. In the group was acting operational manager Andreas Bull, who has many years of experience from offshore vessels. He has worked as a rescue manager for ten years.

'The SAR management group includes

CLOSE TO BEING SHIPWRECKED: Cecilie Øversveen and Andreas Bull at the Joint Rescue Coordination Centre at Sola were at the centre of events during the nerve-wracking minutes and hours when the cruise ship 'Viking Sky' came close to being shipwrecked in Hustadvika bay. The screens on the background wall display the rescue resources that are available at any one time.

PHOTO NTB SCANPIX



representatives from the Armed Forces, the Coastal Administration, the Maritime Authority, the Directorate of Health, Telenor Maritime Radio, Avinor, the Norwegian Forum for Rescue Organisations (FORF) and the Norwegian Society for Sea Rescue. These quickly established contact with various agencies that could provide essential information related to the rescue operation. Our remit is to gather as much useful information as possible, think strategically and look ahead, for example what might happen if the vessel starts drifting again,' says Andreas Bull.

TUGBOAT NEEDED

One of the rescue coordinators continuously sought to obtain a tugboat or another vessel with the capacity to haul the cruise ship out of its perilous position deep into Hustadvika bay.

A number of vessels called in, but most of them were too far away. Supply boats could not be used, nor could small tugboats.

The Norwegian Hull Club insurance company and the ship owners (Viking Ocean Cruises) were suddenly offered the powerful preparedness vessel 'Ocean Response', owned by the Atlantic Offshore company and capable of doing the job. However, it was moored in Florø, and would not reach the area until 03.00 on Sunday morning. The vessel headed north.

'But we needed some help in the meantime,' says Øversveen. At around 17.00, the tugboat 'Vivax' was alongside the disabled ship, but was unable to attach the towline on board. One hour later, 'Ocean Art' and 'Edda Fauna' arrived, but their combined towing capacity was still not enough. A number of vessels gradually assembled in the area.



Busy, but calm at the Joint Rescue Coordination Centre

- Det var veldig mye som skjedde på en gang. Likevel opplevde jeg at det var en imponerende ro og profesjonalitet over arbeidet, både hos Hovedredningssentralen og Redningsledelsen, sier Alf Tore Sørheim i Sjøfartsdirektoratet.

Sørheim is one of the Norwegian Maritime Authority's representatives in the collective SAR management, and was summoned to the JRCC at Sola when the Viking Sky incident was unfolding.

'It was impressive to see how the JRCC and the SAR management were working,' Sørheim tells us. When potentially disastrous incidents occur, the SAR management group steps in. The group includes representatives from the fire and rescue services, the police, the county governor's emergency response organisation, the Civil Defence and the Red Cross. Representatives of the Norwegian Maritime Authority and the Coastal Administration are summoned in cases related to maritime incidents.

'We have been affiliated with the SAR management group for some years already, but this is the first time that we have been summoned for an incident with such a potential for disaster,' Sørheim explains. He is head of the Department of Inspection in the Norwegian Maritime Authority, and he also seizes the opportunity to praise the authority's inspectors, who undertook the investigation on board the Viking Sky after the incident.

'The inspectors worked extraordinarily hard to reveal the causes of the blackout,' Sørheim concludes.

THREE MAYDAYS IN FIVE HOURS

18.07 hours: While everybody had their attention fixed on ‘Viking Sky’, another MAYDAY call came in. People had observed a helicopter coming in low near Kragerø, followed by a bang. A small helicopter had crashed with two people on board. A rescue helicopter was dispatched from Rygge Air Base, and aided by the air ambulance they found the wreckage. One of the passengers was unharmed, while the other had sustained serious fractures.

And as if they didn’t have enough trouble already, the JRCC received yet another MAYDAY call:

At 18.56 the ‘Hagland Captain’ freighter declared that they had a total blackout and were drifting towards the shore with no engine power. The cargo of timber had shifted and left the vessel listing heavily to one side, threatening to capsize and risk the lives of all nine crew members.

‘What were you thinking at that point?’

‘Three MAYDAYS in five hours – is it really possible? However, all things considered, the ‘Hagland Captain’ was nevertheless in a fortunate position when it happened. Here, the resources needed to take action were already available,’ Cecilie Øversveen explains.

Erna thanked the rescuers

When Ingvil Smines Tybring-Gjedde, Minister of Justice and Public Security, invited representatives of the rescue crew for lunch in late April, Prime Minister Erna Solberg seized the opportunity to thank them for their contribution.

‘The operation showed that those involved worked well together, and that our emergency preparedness is good. I’m impressed by everybody’s efforts, professionals and volunteers, civilian and military. Without such outstanding cooperation between the rescue crews, the situation could have taken a disastrous turn,’ the prime minister stated.



A rescue coordinator immediately contacted the reception centre and told them to prepare for the new situation: another nine people might be brought in. Right away, a separate corner in the hall was organised for the crew on board the ‘Hagland Captain’.

Rescuing the crew from the freighter was a far more dramatic operation than the one that was going on at the cruise vessel. Because of the list and large movements in the vessel, the helicopter could not hoist the crew members up from the deck. The only solution was to pick them up from the turbulent sea, one after the other.

Øversveen explains that first they needed to lay a long hawser from the vessel. Having donned survival suits, the crew members jumped into the sea one by one and let themselves glide to the end of the hawser, where a rescuer from the helicopter was ready to pick them up. To do so, the sailors needed to let go of the hawser for a brief moment. It was quite a feat, and very arduous for the rescuer.

WAITING FOR THE TUGBOAT

The evacuation by helicopter kept going at full throttle. The ‘Viking Sky’ had been able

to go out into deeper waters under its own steam, still with just one engine running and both anchors dropped. As the evening went by and night fell, two further helicopters joined the evacuation effort.

The rescue vessel ‘Ocean Response’ was approaching and arrived in Hustadvika bay at 03.00 in the morning. The plan was to attach the towline when dawn broke around 06.00. The towline was shot out with rocket line thrower, and at shortly past eight o’clock on Sunday morning the ‘Ocean Response’ started the tow, with the tugboat ‘Vivax’ (owned by the Østensjø company) towing the aft end of the cruise ship.

The evacuation of the ship was halted before the tow headed west, away from the shore. Altogether 460 passengers had been brought safely to shore, and none of them had sustained any physical injuries as a result of the evacuation.

The wind had abated somewhat during the night, but the rescue coordinators at Sola dared not yet relax completely.

‘We noticed a number of critical points along the route of the tow, and therefore kept focusing on the ‘worst-case scenario’. After all, the vessel had very little engine power.

Reviewed by the Accident Investigation Board

The Accident Investigation Board for Transport has initiated a thorough review of the Viking Sky incident, and the report will be ready within a year. Only a few days after the incident, the inspectors from the Norwegian Maritime Authority had ascertained that lack of oil pressure had caused the cruise ship's engines to shut down.

Accompanied by representatives of Lloyd's, the vessel's classification society, inspectors from the Norwegian Maritime Authority boarded the cruise ship on 25 April. Two days later, the authority issued the following press release:

'For the present, our conclusion is that the engine failure was directly caused by low oil pressure. The level of lubricating oil in the tanks was within set limits, however relatively low, when the vessel started to cross Hustadvika. The tanks were provided with level alarms, however these had not been triggered at this time. The heavy seas in Hustadvika probably caused movements in the tanks so large that the supply to the lubricating oil pumps stopped. This triggered an alarm indicating a low level of lubrication oil, which in turn shortly thereafter caused an automatic shutdown of the engines.'

SAFETY NOTICE

The NMA has drawn up a general safety notice about ensuring a continuous supply of lubricating oil to engines and other critical systems in poor weather conditions. This should be done in cooperation with the engine supplier and, moreover, be included in the ship's risk assessments in the safety management system.

'We welcome the prompt and efficient investigation carried out by the NMA and we fully understand and acknowledge their findings. We have inspected the levels on all our sister ships and are now revising our procedures to ensure that this issue could not be repeated. We will continue to work with our partners and the regulatory bodies in supporting them with the ongoing investigations,' says Jon Mørland, who is press spokesman for Viking Cruises.

Accident investigator Dag Liseth.



A COMPLEX CASE

The Accident Investigation Board for Transport is working on their review of the incident and says that the report will be available within one year after the date of the accident, pursuant to the Norwegian Maritime Code.

'If the investigation reveals issues that are critical in terms of safety and ought to be communicated to avoid further accidents, these will be published immediately. The investigation of the Viking Sky incident is complicated and extensive, and therefore I do not want to engage in speculation regarding the timing of publication beyond the requirements stipulated in the Maritime Code,' says Dag Liseth, accident investigator.

What were we to do if something happened at these points? Fortunately, everything went well all the way until the 'Viking Sky' was safely docked in Molde,' Cecilie Øversveen states.

NO MAJOR MISTAKES

'In the aftermath of events, do you see anything that ought to have been done differently?'

'No major mistakes were made. But we know that there is always room for improvement,' says Andreas Bull.

He admits that a number of coincidences contributed to the positive outcome, for

example that 'Viking Sky' stopped drifting shoreward after 40 minutes without engine power.

'A rescue operation from a ship that has run aground, possibly listing heavily, would have been a different matter entirely,' Bull says.

He also puts it down to sheer luck that they were able to staff the JRCC with as many as six people on short notice. The norm is for only two people on duty, while a third rescue coordinator must report in within one hour after having been called.

'We will undertake an internal assessment of the rescue operation, and we have also

invited all those who participated to a joint session to exchange experiences,' Andreas Bull explains.

In this case, a powerful preparedness vessel was able to pull the disabled ship away from the treacherous coast.

'What's the situation in terms of tugboat preparedness along the coast?'

'We are likely to remain dependent on collaboration between public and private agencies to handle such situations. It is impossible to establish tugboat preparedness that covers a situation similar to the one with the 'Viking Sky',' Andreas Bull concludes, relieved that all went well this time.

Plotting a course for the future

Her interest in sailing attracted Tuva Flagstad-Andersen to study at the Norwegian University of Science and Technology (NTNU). This led to a position as surveyor for Bureau Veritas Norway (now DNV GL). 17 years and several management positions later, she was appointed Regional Manager for DNV GL Maritime in Region North Europe in January this year.

KARI STAUTLAND, Editor Navigare, NMA

HØVIK: It is Friday, and in DNV GL's landmark of an office building, the new Regional Manager has changed from suit trousers to jeans. Tuva Flagstad-Andersen had just graduated in Marine Engineering when she started working at the classification society as an approbation engineer. Later, she became a surveyor, and she has held a number of management positions in the company. Among other positions, she has served as Head of Section Machinery and Systems at Høvik, Head of Department Technical Advisory in Singapore and, finally, Area Manager for Finland, Russia and the Baltic states.

«Working with people is what I enjoy the most, and I soon got the opportunity to try my hand at a management position. To me, it is important to be involved and engage others,» says Flagstad-Andersen. She has completed her first 100 days as regional manager of maritime services in Northern Europe in one of the world's three leading providers of classification, verification and advisory services aimed at both the petroleum, energy and maritime industries.

«Even though I already know the region well, there is a lot to take in. These first months, I have been focusing on plotting a new direction for us and presenting it to the organisation. Moreover, I have spent a lot of time getting to know our clients. There are hundreds of them, including, among others, owners of fishing vessels and large global shipping companies, so it takes time to get an overview,» she says.

A CHANGING INDUSTRY

Issues related to the Green Shift and reduction requirements for emissions and discharges are obvious topics of conversation with the clients. The large shipping companies are considering what to build in order to meet future needs.



Name: Tuva Flagstad-Andersen
Occupation: Graduate Engineer
Age: 42

Place of residence: Jar
Civil status: Married (to a colleague in DNV-GL),
children of 5 and 10 years old.

«We see significant changes in the industry. The clients are concerned with the future and what they have to do to meet the requirements for emissions and discharges. We will serve as an independent sparring partner providing the knowledge required to ensure the solution they choose is carried out smoothly,» says Flagstad-Andersen. She believes that not only will we see an increased use of alternative fuels in the years to come, but also a larger number of autonomous solutions.

«Autonomous solutions or various degrees of autonomy are being tested and may be used to improve safety. However, that does not necessarily mean that all vessels will be fully autonomous.»

A SHIPPING NATION OF THE FUTURE

Flagstad-Andersen believes that Norway with

its solid maritime cluster may achieve a leading position in future years.

«We are an old and proud, but still innovative and strong shipping nation. The shipping industry has been regarded as strongly conservative for a long time, but several exciting initiatives are on stream due to the new environmental requirements. Norway and the Nordic countries have the expertise needed in order for the transition to be successful,» she claims.

Her maritime interest was initiated by her father, who introduced her to sailing. This undoubtedly affected her choice of career.

«I have always been interested in the maritime field, and I knew that the Department of Marine Technology at NTNU had a sailing boat at students' disposal. My choice was probably also influenced by that,» she laughs.

Studying maritime law in Portugal

Since January, Tanja Isberg (30) has been on leave from her job in the regulations department of the Norwegian Maritime Authority to work in EMSA, the EU's maritime safety agency. 'It's interesting to see how other countries address the same questions related to maritime safety,' she says.

KARI STAUTLAND, Editor Navigare, NMA

For five months, the thirty-year-old lawyer has exchanged rainy Haugesund for sunny Lisbon, and is working in the section for vessel safety in EMSA (the European Maritime Safety Agency). She is there as a guest student, or National Expert in Professional Training (NEPT), as they call it there.

'I was curious to see how they work here, and I was given the opportunity to learn more about it. My work in the Norwegian Maritime Authority made me aware of the numerous EU directives that are incorporated into Norwegian legislation, and I was intrigued about the underlying processes,' Isberg tells us enthusiastically.

INFORMATIVE

The self-declared law nerd is happy to describe her working day in Portugal. The section consists of six people with a technical maritime background and a lawyer with special competence in maritime issues.

'They have all been working in the section for a long time, and they possess a wealth of knowledge, so it's a very advantageous environment to be in for learning,' the Haugesund native tells us. The NEPT position is a dual one, meaning that while the



candidate is a trainee, he or she is also expected to help address issues based on their professional knowledge and previous work experience from their home country. Some of the work that Isberg has been involved in so far, includes the launch of a study related to MASS (maritime autonomous surface ships), design of an overview map to make the results from the two studies 'Firesafe I' (2016) and 'Firesafe II' (2018) on fire safety on board ro-ro passenger ships more available to the public, and last but not least, the 'Refit' project, which primarily is intended to simplify and update various EU directives in the maritime area. EMSA announces vacancies for guest

students, and allocates placements based on its needs. Isberg is therefore the only guest student (NEPT) in the organisation this spring.

'They are really good at welcoming new people, and very inclusive,' she says, adding that the working language is English. However, will she also bring some Portuguese language skills with her.

'In the office there is no coffee machine, but a coffee bar with a Portuguese barista. So now I'm able to order espresso, americano and café au lait,' Isberg says with a smile.

LONG LUNCHES

The greatest change from working life at home is the working hours. While the Norwegian Maritime Authority has a flexitime schedule and core hours from 09.00 to 14.30, EMSA's core hours are from 10.30 to 12.00 and from 15.00 to 16.30.

'Ample time is set aside for lunch. I tend to allow myself a long lunch and then go out in the sun,' the lawyer says. She is full of praise for the Portuguese capital, and has no doubts that she will miss both the food and the climate after returning to Haugesund this summer.

'It has been surprisingly easy to adapt to life in Lisbon. I haven't had any time to be homesick!'

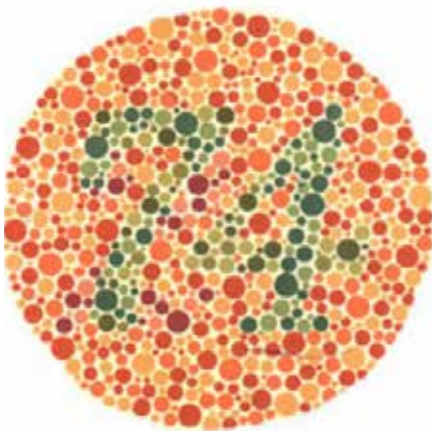
EMSA

- EMSA (the European Maritime Safety Agency) was established in 2002 and began operations in Brussels in the same year. Since 2004 the headquarters have been permanently located in Lisbon, Portugal.
- EMSA fills support functions for the European Commission and the national maritime administrations in the member countries. In addition, EMSA undertakes certain monitoring tasks with regard to national administrations and classification societies, such as the DNV GL Group, and the organisation also has a certain independent operational capacity.
- Key support functions primarily include training programmes for national administrative staff, such as training of vessel inspectors in port state control and operation of databases of vessels and regulations, as well as information gathering.
- EMSA inspects classification societies and national maritime administrations to monitor their compliance with European and international maritime safety regulations.
- In relation to oil spills and pollution contingency, EMSA also makes use of satellite surveillance and has vessels at its disposal to assist national clean-up after oil spills.

Do engineers need normal colour vision?

New colour vision requirements for engineers and electro-technical officers on board ships were introduced in 2014. The wording of the Regulations is not completely clear, causing uncertainty among employees and among medical examiners issuing medical certificates.

The medical examiner checks the patients colour vision at the initial physical examination and any subsequent vision tests. A congenital colour vision defect is not likely to change, and frequent follow-up examinations are not necessary if there are no other changes in vision.



Ishihara colour test plate People with reduced colour vision may read it as «21».

The colour vision testing should be done with the Ishihara test plates. This method works well to establish if the patient has a normal or a reduced colour vision. This method is not suitable to classify colour vision or the severity of the reduced colour vision. Other methods must be used in order to review the reduced colour vision in more detail. The classification used in the legislation (see text box) is based on a test battery of which the lantern test is the most known. New methods using computer-based tests have been developed. However, the interpretation of these does not have a legal basis in Norwegian regulations.

In Norway, seafarers can take an extended colour vision examination either at Haukeland

University Hospital in Bergen or at the University of South-Eastern Norway in Kongsberg.

Colour vision requirements for engineers, etc.

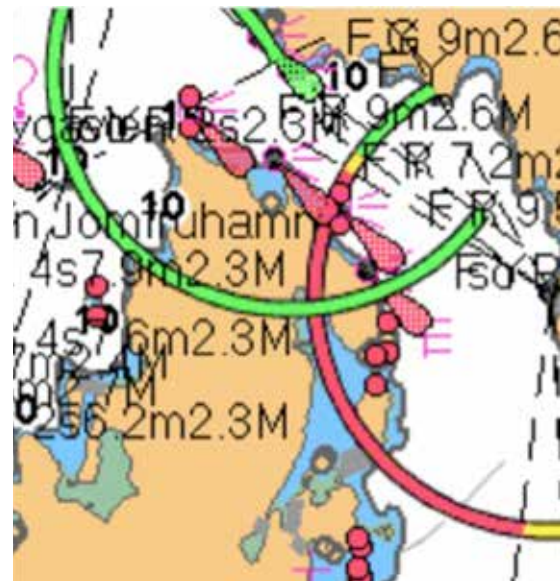
The Regulations on medical examination of employees on Norwegian ships and mobile offshore units include colour vision requirements for engineer officers, radio operators, electro-technical officers or ratings on ships of more than 500 tonnes and with a propulsion power of more than 750 kW. It is required that they demonstrate an ability to recognise the correct colour codes at a short distance. There are no changes in colour vision requirements for navigational watch ratings.

This particular requirement was implemented in 2014, introducing a completely new medical requirement for a number of seafarers. Several engineers have a reduced colour vision, as this has been the only position they could actually have if they wanted to work at sea. People having a reduced colour vision could not work on the bridge, but could serve in machinery spaces. The implementation of the colour vision requirement has made some people uncertain about their work situation.

In order not to cause any inconvenience for employees and employers, a more moderate wording has been added to the Regulations. The wording is not the easiest to interpret. However, this is what it means: If the seafarer has a normal visual acuity, visual field, night vision and reading vision, the colour vision requirement may be disregarded and an exemption from the colour vision requirement may be granted. This assessment may be done by a medical examiner when issuing a medical certificate.

Colour vision

Our ability to recognise colours is based on an ingenious system mainly related to light-



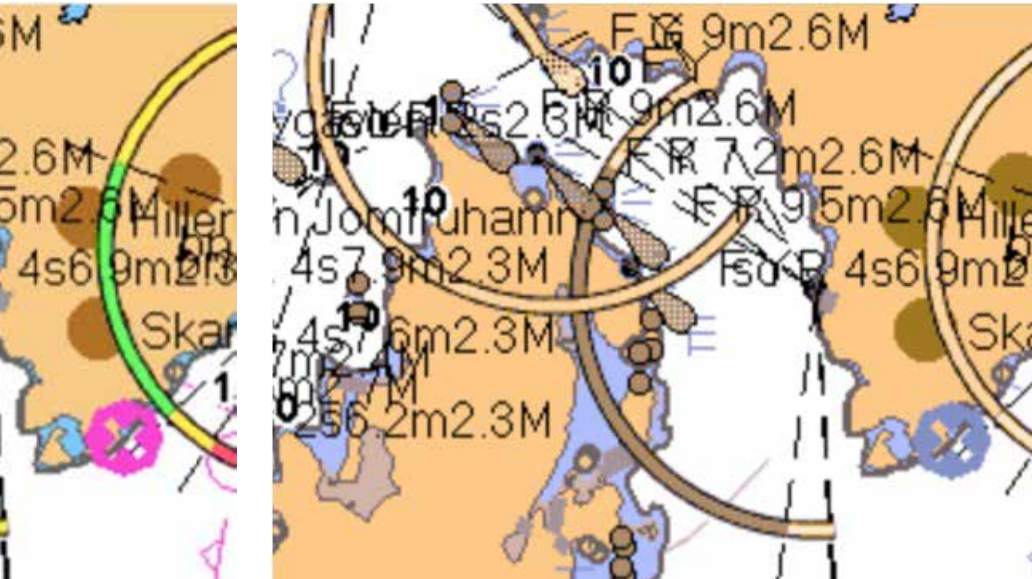
sensing cells in the retina. There are three cell types with different abilities of light perception that form the basis for the sense of light. The cells have a maximum sensitivity for different wavelengths of visible light named after which part of the light they are most sensitive to. Some people may have a shifting in the maximum sensitivity, which results in a changed colour perception compared to people with normal colour vision.

Changes in the sense of colour may be classified in different ways, based on the type (diagnosis) and severity. The diagnosis and the severity will restrict the perception of colours compared to people with normal colour vision. The persons ability to perceive colour codes correctly may be reduced, it may take more time to identify the correct colour, and the colour code needs to have a higher light intensity.

The red-green colour vision is normally affected, and approximately 7 percent of all men have a congenital colour vision deficiency. The gender difference is due to the inheritance pattern for this quality.

Colour coding

The use of colour codes has a long tradition and is increasingly used. The purpose of using colour codes is to increase the speed for information transmission to a recipient. In a maritime context, lanterns were introduced in



This is how a person with a red-green colour deficiency may experience differences in colour on a monitor.

the 1830s, and in modern times, there has been an increased use of colour coding on multifunction monitors in machinery spaces and on the bridge. The first reports of the importance of having a normal colour vision came in 1855, and in 1877, a requirement for normal colour vision was established in some divisions of the transport industry. The colour codes are to a great extent standardised in the maritime sector, and the IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) is responsible for maintaining the legislation for navigation marking. There is no equivalent standard for the use of colours on monitors used on board. The disadvantages of having a reduced sense of colour may be minimised by adapting the colour codes, which can be done on multifunction monitors. The employer is responsible for adjusting the workplace in order to diminish the disadvantages by having reduced colour vision.

Is testing of colour vision necessary?

The Norwegian Centre for Maritime and Diving Medicine recommends all workers on ships to be examined with regard to the colour vision requirement. Furthermore, it recommends that the personnel will be referred to additional examinations if the colour vision is reduced. The aim of the examination is to establish whether

the colour vision meets the requirement and thereby eliminates any uncertainty concerning the certificate, also with regard to future medical examinations. If the colour vision is not satisfactory, the medical examiner must make a justified assessment in order to grant an exemption from the Regulations.

Maritime students are often requested to have an examination, which is good practice. Assessing the colour vision among students with an unsatisfactory Ishihara score can help providing them with proper advice on a future career.



Vilhelm F. Koefoed
*Chief Physician at the Norwegian Centre
for Maritime and Diving Medicine.*

Colour vision requirements

The mandatory part of the STCW Convention states that colour vision must be tested in accordance with CIE 143-2001 International Recommendations for Colour Vision Requirements for Transport.

This means that:

- ratings forming part of a navigational watch on board ships of more than 500 tonnes must have a CIE standard 1 colour vision (Normal Colour Vision);
- ratings forming part of a navigational watch on board ships of less than 500 tonnes must have a CIE standard 2 colour vision (Defective Colour Vision A);
- engineer officers, radio operators, electro-technical officers or ratings forming part of an engine room watch on board ships of more than 500 tonnes and with propulsion power of more than 750 kW must at least have a CIE standard 3 colour vision (Defective Colour Vision B).

Definitions of the different standards

CIE standard 1 colour vision: People with normal colour vision

CIE standard 2 colour vision: People with a mild colour vision defect who can demonstrate their ability to recognise the correct colour codes. They may have a reduced ability to recognise the codes from a distance and also have an increased response time.

CIE standard 3 colour vision: People with colour vision defect who can demonstrate their ability to recognise the correct colour codes at a short distance.

Non-classified CIE standard colour vision: People who cannot be expected to recognise colour signals or codes correctly.

The Norwegian International Ship Register (NIS)

High activity in the first quarter

Twenty-six ships with a total gross tonnage of 275 702 entered the NIS from the middle of January until the end of April this year. Twelve of the ships were registered in April. Also in this period, there was diversity amongst the new ship types and previous flag states. At the beginning of May, the NIS counted 622 ships with a total gross tonnage of 15 717 715.



STONE OLSEN RISNES, Department of Ship Registration, NMA

NEW REGISTRATIONS

BULK CARRIER - LDVE3. 1 425

bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

JORITA - LAGJ8. 35 832 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Panama.

NH SIRI - LAGU8. 29 669 bruttotonn oljetanker overført fra Bahamas.

CLIPPER EOS - LAFM8. 18 898 bruttotonn nybygd LPG tanker ikke tidligere registrert.

NORMAND SERVICE - LAFR8. 4 007 bruttotonn forsyningskip overført fra Marshalløyene.

VIKING JUPITER - LAYP7. 47 861 bruttotonn nybygd cruiseeskiper overført fra Italia.

HAGLAND CARRIER - LAHA8. 2 984 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Nederland.

SKANDI GAMMA - LCML3. 5 054 bruttotonn forsyningskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

SEA GOLDCREST - LAMG5. 4 983 bruttotonn nybygd forsyningskip ikke tidligere registrert.

NAO THUNDER - LDJT3 3 639

bruttotonn offshoreskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

OSLO BULK 4 - LAHB8. 5 629 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Singapore.

OSLO BULK 6 - LAHC8 5 629 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Singapore.

SIDDIS MARINER - LAIY3 5 106 bruttotonn forsyningskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

CHRISTINE - LLPK3. 498 bruttotonn brønnfartøy overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

NORMAND SPRINGER - LAFT8. 4 007 bruttotonn forsyningskip overført fra Marshalløyene.

FEED HELGELAND - LAHD8. 2 829 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Nederland.

BOW CAPRICORN - LAER6. 26 364 bruttotonn kjemikalietanker overført fra Hong Kong.

OLYMPIC ORION - LDEA3. 4 902 bruttotonn forsyningskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

NORDSTJERNEN - LATU3. 2 191 bruttotonn kombinert passasjer-/stykkgodsskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

ØYTANK - LAFJ8. 498 bruttotonn nybygd kombinert kjemikalie-/oljetanker ikke tidligere registrert.

OCEAN VIKING - JXIW3 2 090 bruttotonn hjelpe-/beredskapsfartøy overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

NH ERLE - LAGT8. 29 669 bruttotonn oljetanker overført fra Bahamas.

GEOGRAPH - LAHK8. 29 669 bruttotonn forsknings-/undersøkelsesskip overført fra Kypros.

LOKE VIKING - LEUX3. 6 279 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

ERNEST SHACKLETON - LAHN8. 4 028 bruttotonn ekspedisjonsskip overført fra Falklandsøyene.

CLIPPER ENYO - LAFL8. 18 898 bruttotonn nybygd LPG tanker ikke tidligere registrert.

The Norwegian Ordinary Ship Register (NOR)

High activity and growth in the register

The positive trend continues. Both the general activity as well as the case volume has been high, also during this period.

TONE OLSEN RISNES, Department of Ship Registration, NMA

All Norwegian owned vessels navigating along the Norwegian coastline are represented in our domestic register. Vessels of 15 meters and more are subject to mandatory registration, whereas vessels (boats) less than 15 meters are subject to voluntary registration.

STATUS

From January until the end of April this year, 298 vessels have entered the NOR. At the same time, 294 vessels were deleted, compared with 80 in the same period last year. The large number of deletions were due to a project initiated to update the register. Mostly vessels under 15 meters, which are not subject to mandatory registration, were targeted. Despite the high number of deletions, the register experienced an overall increase in volume. By the end of April, 20 511 vessels were registered, as opposed to 20 144 at the same time in 2018.

MORE CHANGES OF OWNERSHIP ARE REGISTERED

As the fleet is increasing, more changes of ownership are reported to the register. This is very positive says Ole Kamlund, Head of Section with the NMA's Department for Ship Registration.



Ole Kamlund.

Both seller and buyer have an obligation to notify the register of changes, and it is in both parties' interest to ensure that the register is updated. In the period January – April this year, as many as



ØKER: Fritidsbåter står for størsteparten av veksten i Norsk Ordinært Skipsregister.

ILLUSTRASJONSFOTO: Dag Røttereng / NN / Samfoto

766 new owners were registered against vessels in the NOR, 144 more than during the same period last year. At the same time, 1 545 mortgages were registered.

Are you wondering if a vessel is registered, the owner and if the vessel is mortgaged? Check out our free "Ship search" on www.sdir.no. The search is also available in an App in Norwegian: "Skipssøk".

WHICH VESSELS ARE BEING REGISTERED IN THE NOR?

The ranking remains the same. With an addition of 149 this period, pleasure crafts are still the largest contributors. Seventy-one smaller workboats came in second, followed by 52 fishing vessels. As many as 10 ferries entered the NOR while the rest of the new registrations were distributed among various vessel types.



Nytt LNG-konsept får godkjenning

Klasseselskapet DNV GL har gitt Shiplnox en prinsippgodkjenning (AiP) for deres nye LNG-bunkerfartøy-design. Dette er det første designet basert på et offshore supply vessel (OSV), som har fått godkjenning fra klasseselskap.

Prosjektet er et resultat av en økende interesse for LNG som drivstoff i bransjen, i tillegg til at rederier nå ser etter flere bruksområder for sine supply-skip. Sjøfartsdirektoratet har hatt en rådgivende rolle i arbeidet med prosjektet.

- Vi ønsker å bidra til en grønnere skipsfart, og har etterhvert mye erfaring knyttet til nye design som utfordrer standardoppsettet. Vi er glade for at Shiplnox bestemte seg for å involvere oss tidlig i prosessen, og har blant annet bidratt med å identifisere potensielle hindringer i regelverket. Vi har fulgt prosjektet frem til DNVGLs «Approval in Principle»(AiP), og ser at det er en stor fordel at de mest problematiske utfordringene har blitt nøye vurdert både av Shiplnox og DNV GL, sier senioringeniør i Sjøfartsdirektoratet, Karolina Lundgren.



Karolina Lundgren.

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

FØLG OSS!

Facebook:

Sjøfartsdirektoratet

Instagram:

sjofartsdir



Avdeling Skipsregistrene

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

Region 1

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

Tilsynskontor Larvik

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

Region 2

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

Tilsynskontor Kristiansand S

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

Tilsynskontor Haugesund

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

Region 3

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

Tilsynskontor Florø

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

Region 4

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

Region 5

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

Tilsynskontor Trondheim

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

Region 6

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

Tilsynskontor Sandnessjøen

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

Region 7

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

Tilsynskontor Harstad/Narvik

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

Tilsynskontor Hammerfest

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

Tilsynskontor Tromsø

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

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:

Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Authority

FORSIDEBILDE: SJØFARTSDIREKTORATET

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

REDAKTØR/EDITOR: Kari Stautland

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

ANNONSE/ADS: A2 Media

Telefon: 97 16 65 07

E-post: bjornulf@a2media.no

Annonseleder: Bjørnulf Lie

GRAFISK FORMGIVNING/DESIGN:

Rita Oosterhuis, Kai Hansen Trykkeri AS

TRYKK/PRINT AND LAYOUT: Kai Hansen Trykkeri, Stavanger

OPPLAG/CIRCULATION: ca. 14 000

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

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

SJØFARTSDIREKTORATET:

Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:

Postboks 2222, N-5509 Haugesund

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

E-post: postmottak@sjofartsdir.no

Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til postmottak@sjofartsdir.no i

Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 14.05.2019

ISSN-NR 0804-4589

Vakttelefon til Sjøfartsdirektoratet 52 74 50 00 – gjelder også Skipsregistrene

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

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

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

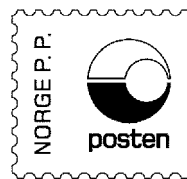
The Maritime Authority's duty phone is staffed all day, all year for reporting accidents, incidents at sea, matters relating to the registration of ships and matters that cannot be resolved within ordinary office hours.

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

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

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

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



Returadresse: Sjøfartsdirektoratet, Postboks 2222, 5509 Haugesund



Husk Sjøsikkerhetskonferansen!

25. og 26. september 2019



FØLG OSS I SOSIALE MEDIER!



@sjofartsdir @vissjovett

www.sdir.no