

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Authority

2 / 2014



**Tech competence attracts
ship owners to NIS**

Side 6

Norwegian expertise on LNG
Side 8

SafeSeaNet Norway
Side 12

Fritidsbåtkonferansen 2014
Side 24

Print on Demand

Trykking av kart etter forespørsel – Print on Demand

Print on Demand-kart (POD-kart):

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



Kartverket

Innhold

- 4** Leiaren: Gode grunner til å velja norsk flagg
- 5** Editorial: Good reasons to fly the Norwegian flag
- 6** Tech competence attracts ship owners to the Norwegian International Ship Register
- 8** Expect significant rise in LNG fuelled ships: Sought-after Norwegian expertise on LNG
- 9** Forventer sterk økning i LNG-drevne skip: Mange ønsker norsk LNG-kompetanse
- 12** Easier and more efficient digitalized ship reporting: SafeSeaNet Norway
- 15** Snart ferdig: Ryddejobb i forskriftene
- 16** Maritimt Batteri Forum etablert: Norge kan bli ledende på batteridrevne skip
- 16** Maritime Battery Forum established: Norway pioneering battery-powered ships
- 18** Politiets sjøfartsmøte 2014
- 20** Viktige forberedelser om bord: Sikker på sjøen i sommer
- 23** Modell for risikoprofilering
- 24** Fritidsbåtkonferansen 2014: Bruk vest, hald deg edru og pass farten!
- 26** Fritidsbåtkonferansen 2014: Skipsregisteret som tinglygingsregister
- 27** Fritidsbåtkonferansen 2014: Sikrar forbrukarane
- 28** Fritidsbåtkonferansen 2014: Avfallsløysing for kasserte fritidsbåtar
- 29** Havnestatskontoll på norske skip i 2013: Gamle fartøy tilbakeholdes oftest
- 30** Maritime milestones: The Great War at Sea
- 32** Bekymret for overlast i torskefiske
- 34** Bunkringsvann: En helseisiko?
- 35** Bunkered water: A health risk?
- 38** CIC - Propulsion and Auxiliary Machinery: A matter of concern on older ships
- 40** TRANSIKK: Forskning på transportsikkerhet
- 41** NIS: February and March 2014
- 42** NOR: Oppgangen i NOR-registeret fortsetter
- 43** NOR: Norway's domestic NOR register continues to expand
- 44** Havnestatskontroll: Gapestokk for dårlig prestasjon
- 44** Port State Control: Poor performers in the pillory
- 46** Oppgradering til kompetansesertifikat STCW-78
- 47** Fotokonkurranse: Sommerens båtliv i bilder
- 48** Sjømannstatoveringer: Minner og symbolikk
- 50** Elektroniske kart: Sikker seilas starter med grundig planlegging
- 52** Ny forskrift på andre høringsrunde: Bygging og tilsyn av mindre lasteskip
- 54** DuVerden: Fremtidsrettet opplevelsessenter for sjøfart
- 57** Kompetansekrav i fokus på Hurtigbåtkonferansen
- 58** Sjekket CE-merking på Sjøen for alle
- 60** Film Service for Seafarers: Timeless stories
- 63** Flyttbare innretninger 2014: Riggneringens møteplass
- 64** Kampanje for aktivitet: Hod deg i form i sommer!

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør
Director General
of Shipping and
Navigation



Gode grunner til å velja norsk flagg

I ei tid med gode rammevilkår og rekordvekst i norsk maritim næring, bør forholda ligga til rette for vekst for det norske flagget.

Ifølgje tal frå Menon Business Economics går det svært godt i norsk maritim næring for tida. Frå 2011 til 2012 var veksten på heile 14 %. Næringa som omfattar reiarlag, utstyrsleverandørar, verft og maritime tenestar, er Noregs nest største eksportnæring etter petroleumsnæringa. Det er vekst både i verdiskaping og sysselsetting. Talet på norskeigde skip og talet på norske sjøfolk går opp.

Den maritime næringa si rolle i norsk næringsliv har hatt ein sterk relativ vekst dei siste åra, både i omsetning og eksportverdi. Næringa er blitt viktigare for Noreg, og sysselsett i dag om lag 105 000 personar. Sjølv om næringa er særleg viktig for kysten, skapar den arbeidsplassar i alle landet sine kommunar. I mange regionar er næringa avgjerande for sysselsetting og verdiskaping.

Også i internasjonal samanheng spelar norsk maritim næring ei viktig rolle. Den norskeigde flåten er nummer fire i verden målt i verdi, nummer seks målt i talet på

skip og nummer åtte målt i tonnasje. Den norske offshoreflåten er verdens nest største, og på svært mange område er norsk maritim næring verdslaiende.

Det er eit mål for styresmaktene å fremma konkurransekrafta til norsk maritim næring og å sikra Noreg som eit attraktivt vertsland for maritim næringsaktivitet. Dei siste åra er det gjort mykje for å leggja til rette for den maritime næringa i Noreg. Mellom anna er skatteordninga for reiarlag avklara. Denne er no konkurransedyktig i ein internasjonal samanheng. Den førre regjeringa jobba etter ein maritim strategi med mange ulike tiltak for den maritime næringa. Den nye regjeringa har annonsert at også den vil fremja ein maritim strategi. Det er grunn til å tru at mange av tiltaka vert vidareført. Det er med andre ord stor oppslutnad om den maritime politikken.

Alt i alt er det stor grunn til optimisme for norsk maritim næring. Men, på eit område er det diverre grunn til uro. Talet

på norskregistrerte skip held ikkje tritt med den positive utviklinga elles, snarare tvert imot. Ser ein utviklinga over tid, ser me ein heller stor nedgang i talet på skip registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Sjølv om talet på handelskip i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) held seg stabilt, er utviklinga samla sett negativ. Med tanke på at denne nedgangen har skjedd parallelt med ein sterk internasjonal vekst i talet på skip og i ein periode der Norsk Rederiforbund har hatt medlemsvekst, er denne utviklinga urovekkande.

Om den negative utviklinga i talet på norskregistrerte skip ikkje vert snudd, kan det på sikt trua utviklinga til norsk maritim sektor. Dette er difor noko som bør oppta alle som er opptatt av utviklinga av det maritime Noreg.

Det er i dag vanskeleg å peika på kvifor denne utviklinga held fram. Tradisjonelt sett har det vore peika på politisk usikkerhet om dei norske rammevilkåra

som grunn for å velja andre register. Etter mitt syn er ikkje lenger det eit aktuelt problem, snarare tvert om. Ein skal langt tilbake i tid for å finna så brei semje bak den maritime politikken som ein har i dag.

Frå Sjøfartsdirektoratet si side er me opptatt av å gjera vår del av jobben for at Noreg skal vera ein attraktiv flaggstat. Dei siste åra har me hatt stort fokus på å vera enda meir brukarvennleg og serviceinnstilt. Me har gjennomført mange ulike tiltak for å betra tenestnivået vårt. Me opplever kortare sakshandsamingstid, betre digitale tenester og tettare dialog med brukarane. Me opplever stadig oftare positive tilbakemeldingar på tenestene me leverer. Mange peikar på god fagleg hjelp og konstruktiv dialog.

Me håpar at norske reiarlag vil gjera sitt for å støtta opp om ei sterk maritim næring ved å jobba saman med oss. Vårt mål er å gjera ein så god jobb at Sjøfartsdirektoratet vert den føretrekte maritime administrasjonen og ein god grunn til å velja norsk flagg. ■

Good reasons to fly the Norwegian flag

At a time of favourable conditions and record growth in the Norwegian maritime industry, conditions are good for the expansion of the Norwegian flag.

According to figures from Menon Business Economics, things are currently looking decidedly bright for the Norwegian maritime industry. From 2011 to 2012 the growth was an impressive 14%. The industry, which includes shipping companies, equipment suppliers, shipyards and maritime services, is Norway's second largest export industry after the petroleum industry. There is growth in both production and employment. The number of Norwegian-owned ships and Norwegian seafarers is on the rise.

The maritime industry has had a strong relative growth in recent years, both in turnover and exports. The industry has become more important for Norway and currently employs about 105,000 people. Although this industry is particularly important for the coastal areas, it does, in fact, create jobs all over the country. In many regions, the industry is crucial for employment and production.

The Norwegian maritime industry also plays an important role internationally. The Norwegian-owned fleet ranks fourth in the world in terms of value, number six in terms of number of vessels and number eight in terms of tonnage. The Norwegian offshore fleet is the world's second largest, and in many fields, the Norwegian maritime industry is world-leading.

It is an objective for the government to strengthen the competitiveness of the Norwegian maritime industry and to ensure that Norway remains an attractive country for maritime activities. In recent years, much has been done to facilitate conditions for the maritime industry in Norway. Among other things, the tax scheme for shipping companies has been settled and is now internationally competitive. The previous government had a maritime strategy with several different measures for the industry. The new government has announced that it too will promote a maritime strategy and there is reason to believe that many of the measures will be continued. There is, in other words, a high degree of support for Norway's maritime policy.

All in all, there is good reason for optimism for the Norwegian maritime industry. However, there is one cause for worry: The

number of Norwegian-registered vessels is not keeping up with the positive development – quite the contrary. Looking at this trend over time reveals a rather significant decrease in the number of vessels registered in the Norwegian International Ship Register (NIS). Although the number of merchant ships in the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR) is stable, the overall trend is negative. Given that this decline has occurred at the same time as a strong international growth in the number of ships and during a period where membership in the Norwegian Shipowners' Association has increased, this trend is alarming.

If this negative trend is not reversed, it may in the long run threaten the development of the Norwegian maritime sector. This is therefore something that should worry all who are concerned with the development of the maritime industry in Norway.

It is currently difficult to pinpoint why this trend continues. Traditionally, political uncertainty about the Norwegian regulatory framework has been named as a reason to choose other ship registers. In my opinion, this is no longer a relevant problem. In fact, we must look back a long way to find such broad agreement on maritime policy as we have today.

At the Norwegian Maritime Authority, we are committed to doing our part of the job to promote Norway as an attractive flag State. In recent years, we have placed great emphasis on being even more user-friendly and service-minded. We have implemented a variety of measures to improve the level of our service. We now have shorter case handling time, improved digital services and closer dialogue with our users. This has resulted in frequent positive feedback on the services we provide. Many of our users express that they appreciate our professional help and constructive dialogue.

We hope that Norwegian shipping companies will work with us to support a strong maritime industry in Norway. Our goal is to do such a good job that the Norwegian Maritime Authority will be the preferred maritime administration and a good reason to fly the Norwegian flag. ■

Tech competence attracts ship owners to the Norwegian International Ship Register

- Registering our two new LNG-PCTCs in the Norwegian International Ship Register (NIS) gives us full access to the Norwegian Maritime Authority's technical and legal expertise regarding LNG fuelled vessels, says CEO Glenn Edvardsen of United European Car Carriers (UECC).



Steinar Haugberg
Steinar Haugberg
Senior Adviser, NMA

A major short sea operator and logistics provider for the transportation of cars, vans and high & heavy cargo in Europe, UECC, operates a fleet of 23 purpose-built vessels and several vehicle terminals in major European ports. When assessing its future vessel investments, one thing was clear:

- An overall greener footprint, fuel efficiency and preparing for future lowered emission standards all go hand in hand for us. To reach these goals, liquefied natural gas (LNG) as fuel is an obvious choice. With tested technology we felt was mature enough to take another step, we have ordered two pioneering dual fuel LNG PCTC designs for delivery in 2016, says Edvardsen.

HIGHER QUALITY VESSELS

The PCTCs (Pure Car and Truck Carrier) will be built by Kawasaki Heavy Industries at the NACKS shipyard in Nantong, China. Both ships will be registered in the Norwegian International Ship Registers upon delivery and built to the rules and standards set by the Norwegian Maritime Authority and under NMA supervision.

- In our opinion, the NMA have had a pioneering role in the development of



WELCOME: Glenn Edvardsen (left) CEO of United European Car Carriers (UECC) is welcomed by Olav Akselsen, Director General of Shipping and Navigation, Norwegian Maritime Authority, as he chooses to build two car carriers to the Norwegian International Ship Register. Behind the table from left to right: Technical Director Lasse Karlsen (NMA), Head of Department, Vessels and Seafarers, Lars Alvestad, (NMA), Senior Surveyor, Cargo Ships, Kenneth Sortland, (NMA), Head of Section, Cargo Ships, Ole Morten Fureli (NMA), Svein Urbye, (Lloyd's Register), Thomas Klenum, (Lloyd's Register) and Peter Andersson, Head of Ship Management, UECC.

PHOTO: STEINAR HAUGBERG

rules and guidelines for LNG fuelled ships, and is a strong contributor to continuing IMO (International Maritime Organization) work in this area. The NMA also have the technical expertise we seek in a supervising authority. Building to the high standards of the NMA will contribute to higher quality vessels benefitting us and our customers, says Edvardsen.

AT THE FOREFRONT OF TECHNOLOGY

Development of LNG fuelled vessels started in Norway, with the coastal car ferry "Glutra" debuting the technology in 2001. Until 2012, the vast majority of LNG fuel-

led fleet flew the Norwegian flag. The cleaner and greener fuel is now spreading to new vessel types and international waters, as detailed in this issue's feature on LNG.

After satisfying initial concerns on the safety aspects of LNG, The Norwegian Maritime Authority have been instrumental in developing a code for the use of LNG as a substitute for marine gas oil or heavy oil. The Authority have also contributed heavily to work leading to the implementation of an international LNG code by the IMO.

- LNG is only one of the areas of technical competence where, in my

opinion, The Norwegian Maritime Authority have a lot to offer shipowners who choose to fly the Norwegian quality flag. Our vision states that we shall work together with the shipping industry for increased safety at sea, and we see the Authority as a partner in improving quality and standards to the benefit of all, says Director General of Shipping and Navigation, Olav Akselsen of the NMA.

He continues by highlighting Norway's ranking among the top ten on the White lists of both Paris MoU and Tokyo MoU port state control areas as a mark of quality.

- Furthermore, the NIS is widely considered as highly competitive on fees and shipping taxation, he notes.

IMPROVING SERVICE TO THE INDUSTRY

High levels of technical and legal com-

petence throughout the organization are now complemented by high levels of digital competence. The Norwegian Maritime Authority have in recent years funnelled large resources into developing online solutions for shipowners, ship yards, crewing operations and seafarers. Services include digital submission and handling of most information related to shipbuilding, the reimbursement scheme for seafarers and online applications for personal certificates.

Online services dovetail with other improvements of service. Commencing with the detailed report on "Norway as a Quality Flag" released by the NMA in late 2012, focus will be on these core areas of service in the next few years:

- Dedicated resources and contact personnel for shipowners in vessel departments and in the NIS
- Greater accessibility to NMA personnel and services by telephone and dedicated contact points as described above
- Shorter case handling times in newbuilding issues by better planning and prioritizing of individual cases
- Improved round-the-clock accessibility for assistance, minimizing delays and allowing ships to sail

Our vision states that we shall work together with the shipping industry for increased safety at sea, and we see the Authority as a partner in improving quality and standards to the benefit of all, says Director General of Shipping and Navigation, Olav Akselsen of the NMA.

FLAG OF CHOICE

- We are focused on providing our flag carriers with even better service in the future. To meet this goal, we now emphasize a more extensive dialogue with the entire shipping community to better understand their wishes and needs. All feedback is duly noted and considered as we strive to improve the NMA's level of service to the shipping industry, says Director General Olav Akselsen.



NEWBUILDING: Artist's impression of the dual-fueled Pure Car and Truck Carriers to be delivered to UECC in late 2016 in the Norwegian International Ship Register.

The NMA recognizes its unique position among Norwegian government bodies as both a regulatory body and as a Ship Register exposed to the international marketplace. This awareness has coalesced into the philosophy "Preferred Maritime Authority", including and adding to the improvements already detailed.

- Our overarching goal is to make the NMA and the NIS the preferred partner of the Norwegian and international shipping industry, international government and trade agencies and other concerned parties by competing on the highest level of quality and safety, concludes Olav Akselsen. ■

THE USER-FRIENDLY MARITIME AUTHORITY

In recent years, the Norwegian Maritime Authority have worked hard to make their services more accessible to all our users.

- Online submission and processing of ship drawings
- One project manager as single point of contact for each vessel during building
- Online application and reimbursement for seafarers tax payments according to the governments reimbursement scheme for seafarers on NIS and NOR registered ships
- Online application and submission of documents pertaining personal certificates for seafarers
- Coming in 2014: Direct online access for shipowners and contractors to the NMAs case handling for newbuildings to the NIS



CANADA: Representanter fra Transport Canada (TC) og DNV GL Canada og Norge besøkte Sjøfartsdirektoratet nylig for å få lære av Norges erfaringer med LNG. Fra venstre teknisk direktør Lasse Karlsen (Sjøfartsdirektoratet), Luc Tremblay (TC), Ian Campbell (TC), Gerd Wursig (DNV GL Hamburg), Donald Russel (Director General Marine Safety and Security, TC), Ole Vidar Nilsen (DNV GL Norge), Alberto Manfredini (DNV GL Canada) og avdelingsdirektør Lars Alvestad (Sjøfartsdirektoratet).

CANADA: Representatives from Transport Canada (TC) and DNV GL Canada and Norway recently visited the Norwegian Maritime Authority to learn about Norway's experience with LNG. From the left: Technical Director Lasse Karlsen (NMA), Luc Tremblay (TC), Ian Campbell (TC), Gerd Wursig (DNV GL Hamburg), Director General Marine Safety and Security, Donald Russel (TC), Ole Vidar Nilsen (DNV GL Norge), Alberto Manfredini (DNV GL Canada) and Head of Department Lars Alvestad (NMA).

PHOTO: BJARTE AMBLE

Forventer sterk økning i LNG-drevne skip:

Mange ønsker norsk LNG-kompetanse

Norge er i dag verdensledende på bruk av flytende naturgass (LNG) til drift av skip. Av 48 LNG-drevne skip på verdensbasis, er hele 38 norskregistrerte, og av de resterende har fem skip norske eiere



Bjarte Amble
Kommunikasjonsrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Teknisk direktør Lasse Karlsen i Sjøfartsdirektoratet mener at antall LNG-drevne skip i verden vil øke betydelig de nærmeste fem til ti årene.

Mange land er interessert i Sjøfartsdirektoratets kompetanse på området.

Hittil i år har fagpersoner fra Canada og Japan besøkt Sjøfartsdirektoratet i Haugesund for å skaffe seg kunnskap om forskjellige sider ved bruk av LNG til drift av skip.

De siste par årene har direktoratet også hatt interesserte gjester fra Kina, Italia og The Great Lakes i Nord-Amerika. Lasse Karlsen har dessuten etter invitasjon deltatt på fagkonferanser om LNG i Kina, Tyskland og England.

Russland har også meldt sin interesse for å lære av Sjøfartsdirektoratets kompetanse på området.

TUSEN SKIP

– Ut fra signaler i næringen, vil antall skip drevet med flytende naturgass bare øke og øke i årene framover. Mange mener at det i 2020 kan være over tusen LNG-drevne skip på verdensbasis, sier Karlsen.

Han mener det er flere årsaker til den store interessen, men et hovedmotiv for mange land er å møte nye strenge internasjonale miljøkrav som gjelder i Østersjøen, Nordsjøen og i USA – såkalte ECA-områder (Emission Control Areas). Ved å erstatte tungolje og marin diesel med LNG-metan får man ned utslippene av miljøskadelige stoffer til luft. >>>

Expect significant rise in LNG fuelled ships:

Sought-after Norwegian expertise on LNG

Norway is a world leader in the use of liquefied natural gas (LNG) as fuel for ships. Of the 48 LNG fuelled ships worldwide, as many as 38 are registered in Norway and five of the remaining ships are under Norwegian ownership

Technical Director Lasse Karlsen of the Norwegian Maritime Authority (NMA) thinks the number of LNG fuelled ships will increase significantly over the next five to ten years.

Many countries are interested in the NMA's expertise in this area. So far this year, professionals from Canada and Japan have visited NMA in Haugesund to acquire knowledge about various aspects of the use of LNG as fuel for ships.

In recent years, the Authority have been host to visitors from China, Italy and the Great Lakes in the U.S. and Mr. Karlsen has

been invited to a number of conferences on LNG in China, Germany and England.

Russia has also expressed an interest in learning from the NMA's experience in this field.

THOUSAND SHIPS

– Based on indications from the industry, the number of ships fuelled with liquefied natural gas will increase considerably in the years to come. Many believe that by 2020, there may be more than a thousand LNG fuelled ships worldwide, says Mr. Karlsen.

He believes there are several reasons for the great interest in LNG, but the main motive for many countries is to meet the new stringent international environmental standards applicable in Emission Control Areas (ECA) like the Baltic Sea, the North Sea and the United States. By replacing heavy fuel oil and marine diesel with LNG methane, emissions of harmful substances into the air will decrease.

It is therefore considerable and growing interest of LNG in the U.S. and many European countries, including the Netherlands,

Belgium, France, Germany and Italy. LNG is considered for transatlantic shipping, short sea shipping and maritime traffic on rivers and other waterways.

The European Union see LNG as important for the environment and have made plans for where LNG is to be available. Consequently, the Norwegian cities of Oslo and Narvik will have to meet demands to supply LNG to ships.

– China is struggling with air pollution, so the environmental aspect is an important motive for using LNG in shipping, although

China is not an emission control area, says Mr. Karlsen.

In addition to stricter environmental standards, it is a point that the known reserves of methane worldwide are greater than the known oil deposits.

SAFETY AND REGULATIONS

Thanks to an innovative maritime industry, Norway was the first country to develop a regulatory framework for the use of LNG in ships. In 2004, Norway initiated the development of international guidelines and in 2009, the IMO >>>

Det er derfor stor og økende interesse for LNG i USA og mange land i Europa – blant annet i land som Nederland, Belgia, Frankrike, Tyskland og Italia. Her er det snakk om både transatlantisk skipsfart, nærskipsfart og skipstrafikken på elver og andre vannveier.

EU ser LNG som viktig for miljøet, og har lagt planer for hvor LNG skal være tilgjengelig. Oslo og Narvik vil som følge av dette få krav til å kunne levere LNG til skip.

– For Kina, som sliter med luftforurensning, er miljøperspektivet et viktig motiv for å benytte LNG i skipstrafikken, selv om de ikke har internasjonale miljøkrav (ECA-områder), sier Karlsen.

I tillegg til innskjerpede miljøkrav, er det et poeng at de kjente reservene av naturgassen metan, på verdensbasis er større enn kjente oljeforekomster.

SIKKERHET OG REGELVERK

Takket være en innovativ maritim næring, var Norge det første landet som laget et regelverk for bruk av LNG i skip, og i 2004 tok Norge ved Sjøfartsdirektoratet initiativ til utvikling av et internasjonalt regelverk. Fra 2009 fikk IMO (International Maritime Organization) egne retningslinjer (IMO Guideline) for skip drevet med gass, og samtidig startet arbeidet med regelverk i den såkalte IGF-koden (International Gas Fuel Code).

Norge ved Sjøfartsdirektoratet har oppgaven med å lede dette arbeidet. Koden ventes å tre i kraft i midten av 2017, og vil inneholde en del nye tekniske krav knyttet til sikkerhet og funksjon sammenlignet med IMO Guideline.

– Koden vil neppe medføre omfattende



JAPAN: Havnemyndighetene i Japan (Port and Harbor Bureau of Japan) har satt i verk en studie om LNG-drift av skip og spørsmål knyttet til bunkring av LNG. To av fagfolkene som arbeider med studien, besøkte blant annet Sjøfartsdirektoratet tidligere i år. Fra venstre teknisk direktør i Sjøfartsdirektoratet Lasse Karlsen, visedirektør Seiichi Kawashima og rådgiver Susumu Kimura i OCEDI (Overseas Coastal Development Institute of Japan).

JAPAN: The Port and Harbor Bureau of Japan has initiated a study of LNG fuelled ships and issues related to refueling. Two of the professionals working on the study, visited the NMA earlier this year. From the left: Technical Director Lasse Karlsen (NMA), assistant Director Seiichi Kawashima and advisor Susumu Kimura of the Overseas Coastal Development Institute of Japan.

PHOTO: BJARTE AMBLE

endringer i forhold til det norske regelverket, som er ganske bra, mener Karlsen.

Som en sammenligning nevner han at den første norske forskriften for LNG på passasjerskip er litt strengere enn det som kan aksepteres i dag.

– Det norske regelverket er ikke endret, men vi tillater bruk av en IMO Guideline, som er litt lempeligere enn den norske forskriften. Når det gjelder lasteskip, er norsk forskrift og IMO Guideline omtrent identiske, opplyser Lasse Karlsen.

Han legger samtidig til at Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

(DSB), som allerede kjent, i januar fjernet forbudet mot bunkring av LNG med passasjerer om bord på skipet.

– I stedet for forbud er det nå innført krav om at det gjennomføres en risikoanalyse før bunkring med passasjerer om bord kan tillates, sier Karlsen og legger til at det til nå ikke vært noen brann- eller eksplosjonsulykker på LNG-drevne skip. Det har heller ikke forekommet slike ulykker i forbindelse med bunkring av skip.

NYE OPPLÆRINGSKRAV

IMO er i ferd med å vedta nye internasjonale

(International Maritime Organization) introduced their guidelines for ships powered by gas. At the same time, work started on the so-called IGF Code (International Fuel Gas Code).

Norway, represented by the NMA, is leading this work. The code is expected to enter into force in 2017 and will feature a number of new technical requirements related to safety and function compared to the Guidelines.

– The code is unlikely to lead to major changes in the Norwegian legislation, which is already rather comprehensive, says Mr. Karlsen.

In comparison, the first Norwegian regula-

tion for the use of LNG on passenger vessels is a bit stricter than what is seen as acceptable today.

– Norwegian regulations have not changed, but we permit the use of the IMO Guideline, which is slightly more lenient than the Norwegian regulations. When it comes to cargo, the Norwegian regulation and the IMO Guideline are almost identical, he says.

A important step was taken in January, when the Norwegian Directorate for Civil Protection lifted the ban on refuelling LNG with passengers on board.

– Instead of a ban, requirements have been

introduced to conduct a risk analysis before allowing refuelling with passengers on board, Mr. Karlsen says, adding that so far, there have been no incidents of fire or explosions on LNG fuelled ships. Nor have there been any such incidents in connection with refuelling.

NEW TRAINING REQUIREMENTS

The IMO is presently in the process of adopting new international qualification requirements for crews on gas-powered vessels. These requirements are a result of the ongoing development of the IGF Code.



GASSFERGE: MF «Landegode» er en av de nye gassfergene til Torghatten Nord. Fergen trafikerer sambandet Bodo-Moskenes på Vestfjorden, og drives med naturgass fra Snøhvitfeltet. Her fotografert i Karmsundet på veg nordover fra verftet i Gdansk i oktober 2012.

GAS FERRY: MF "Landegode" is a gas ferry belonging to Torghatten Nord. The ferry operates in northern Norway and fuelled with natural gas from the Snøhvit field. Here she is heading north from the shipyard in Gdansk in October 2012.

PHOTO: BJARTE AMBLE

nale tilleggskvalifikasjoner for mannskap på gassdrevne fartøy. De nye kvalifikasjonskravene er en følge av den pågående utviklingen av IGF-koden.

Arbeidet med regelverket foregår i IMOs underkomité STW (Standard of Training and Watchkeeping) der Norge er representert ved Sjøfartsdirektoratet. Opplæringskravene bygger på et norsk forslag.

MANGE ARENAER

Det er ikke bare i IMO Sjøfartsdirektoratet har bidratt med utvikling knyttet til LNG. Direktoratet har hatt representan-

ter i en ISO-komité som har utviklet retningslinjer for bunkring, og er også med i EUs European Sustainable Shipping Forum, hvor LNG drøftes i en egen gruppe.

I tillegg har Sjøfartsdirektoratet hatt initiativ til, og etablert, en nordisk samarbeidsgruppe for å harmonisere regelverk knyttet til bunkring. I denne gruppen er både landbaserte og maritime myndigheter representert.

GUNSTIG FOR NORGE

– Utviklingen med en sterk økning i antall gassdrevne skip er gunstig både for mil-

jøet og for den norske maritime næringen, mener Karlsen.

Han viser til at det i alle LNG-drevne skip som nå bygges rundt om i verden er innslag av norsk teknologi og kompetanse på bruk av naturgass i skip.

– Det er svært hyggelig at utenlandske rederier nå vil bygge nye skip under norsk flagg (NIS). Det må regnes som en anerkjennelse vi bør være stolt av, sier Lasse Karlsen og legger til at etter hvert som antallet av denne typen skip fortsetter å øke betydelig, vil det naturlig også medføre en økt etterspørsel etter relevant teknologi og kompetanse. ■

Work on legislation takes place in the IMO subcommittee STW (Standards of Training and Watchkeeping) where Norway is represented by the Norwegian Maritime Authority. The training requirements are based on a Norwegian proposal.

MANY VENUES

It is not only in the IMO that Norwegian Maritime Authority have contributed to the development related to LNG. The Authority had representatives in an ISO committee that developed guidelines for refuelling, and is also part of the

EU's European Sustainable Shipping Forum, where LNG is discussed in a separate group.

In addition, the NMA have initiated and established a Nordic cooperation group to harmonize regulations relating to refuelling. Both land-based and maritime authorities are represented in this group.

BENEFITS NORWAY

– The significant increase in the number of gas-powered vessels is beneficial for both the environment and the Norwegian maritime industry, says Mr. Karlsen.

He points out that in all LNG fuelled ships now being built around the world, there are elements of Norwegian technology and expertise on the use of natural gas as fuel.

– It is very nice that foreign shipping companies now want to build new vessels in the Norwegian International Ship register. It must be regarded as a recognition we should be proud of, says Lasse Karlsen, adding that as the number of such vessels continues to increase, it will also lead to an increased demand for relevant technology and expertise. ■

Easier and more efficient digitalized ship reporting:

SafeSeaNet Norway

With the ambitious goal of moving from paper, fax and e-mail forms to fully digitalized electronic reporting of notifications from ship to shore by 2015, the Norwegian Coastal Administration have their work cut out.



Anne Grethe Nilsen
Communications
advisor
Norwegian Coastal
Administration

– We are moving into the digital age. Our overall goal is to simplify the reporting regime for shipping by taking advantage of available technology. Soon paper forms sent by fax or e-mail will become obsolete as electronic reporting becomes the norm,

says principal engineer Jarle Hauge, who is project managing the development of SafeSeaNet Norway in the Norwegian Coastal Administration (NCA).

The SafeSeaNet Norway project aims to make it easier for the shipping industry to submit mandatory information electronically to Norwegian authorities once only, rather than sending the same information several times to different authorities in various forms and formats.

The transition to electronic reporting in SafeSeaNet Norway will improve the flow of information between the shipping industry and the authorities, and will also simplify notification procedures and reduce case handling time on board ships and ashore.

A GRADUAL APPROACH

The ship reporting digitalization process has been ongoing since SafeSeaNet Norway was established as an electronic ship reporting system in 2005, as a result of EU Directive 2002/59/EC which required European countries to develop and establish a common ship reporting system. Since that time, SafeSeaNet Norway has gradually matured as one of the most developed digital ship reporting systems in Europe.



Today, a total of 3,600 registered users use SafeSeaNet Norway to submit regulatory information upon arrival in or departure from Norwegian ports. In the last eight years, the number of electronic notifications submitted via SafeSeaNet Norway has increased from 7,500 to 99,000, which confirms that the system has become well-established among the shipping industry.

PITFALLS AND SUCCESSES

It has been a bumpy road with pitfalls and successes, resulting in both dismay and delight for the shipping industry and national agencies. But with the continued encouragement, patience and helpful user feedback from the shipping industry and national partners, the development of the system has continued in the right direction.

Today, eight years later, the Norwegian Coastal Administration is fast approaching its overall goal of establishing a national Single Window for ship reporting, one milestone at a time.

– The vision of the Norwegian Coastal Administration has been and continues to be the development of a national Single Window for ship reporting that not only meets the demands of the EU and the Norwegian government, but also makes it possible for the shipping industry and national agencies to send and receive information in an efficient and user-friendly way, says Hauge.

– One of the lessons learnt over the



PILOT: In 2013, nearly 99 per cent of pilot bookings were made electronically in SafeSeaNet Norway.

PHOTO: THE NORWEGIAN COASTAL ADMINISTRATION

years, is the importance of working closely together with stakeholders in both the operational and technical aspects of the implementation. This collaboration has been further strengthened by the recent establishment of a reference group consisting of representatives from the involved parties. Information to, and communication with, the industry is also an important factor which we are continuously working on improving, says Hauge.

ONE BUILDING BLOCK AT A TIME

Many major milestones, such as the introduction of HAZMAT reporting, the possibility to do electronic pilot bookings, electronic reporting of customs formalities, reporting arrivals and departures to the military and submitting crew and passenger lists to the border control authorities, have been important steps towards this end.

With the introduction of Port State Control in SafeSeaNet Norway in 2011, the Norwegian Maritime Authority (NMA) have had an important part to play in the development of a Single Window for ship reporting. Since that time, ships have used SafeSeaNet Norway to send obligatory reports electronically to the Norwegian Maritime Authority as a part of a New Inspection Regime (NIR), which is mandatory upon arrival due to Norway's partnership in the Paris MoU cooperation on Port State Control.

With the New Inspection Regime, more and extended inspections of High Risk Ships were introduced, while ships classified as Low Risk Ships were to be subjected to fewer inspections.

– We have had a very good coopera-

tion with the Norwegian Coastal Administration in the preparation of the electronic system for receiving arrival messages in connection with Port State Controls, says senior advisor Kristine Breistrand at the Norwegian Maritime Authority. – The NMA got the desired electronic solutions and can now find information about arrival and departure in SafeSeaNet Norway.

POSITIVE FEEDBACK

Feedback from the Norwegian Directorate of Customs and Excise confirms a positive development in the reporting of customs declarations in the ship reporting system since they began using it in 2011. By 2013, over 230 companies have actively used SafeSeaNet Norway to report

customs declarations electronically, resulting in over 130,000 electronic customs reports.

Comments from the shipping industry show that the transition to electronic reporting to Customs is a clear improvement from manual reporting. Today some of the regional offices of the customs authority report that the majority of reports, between 80-90 per cent, received from the shipping industry today are sent electronically. This number is also increasing in other sectors.

A SYSTEM IN PROGRESS

Beyond the regulatory requirements, SafeSeaNet Norway also seeks to support the industry through value added services such as pilot booking, and 2013 proved

>>>



PROJECT MANAGER: Jarle Hauge, has been working on the development of SafeSeaNet Norway since its establishment eight years ago. He looks forward to presenting a fully digitalized reporting system next year.

PHOTO: THE NORWEGIAN COASTAL ADMINISTRATION

an important year with the introduction of the electronic Pilot Exemption Certificate (PEC). This service makes it possible for mariners to utilize SafeSeaNet Norway to renew, change or expand their Pilot Exemption Certificates. With a user profile in SafeSeaNet Norway, applicants can track the administrative application process electronically. Today, around 700 users have registered their Pilot Exemption Certificates in the ship reporting system.

– By digitalizing the Pilot Exemption Certificate in SafeSeaNet Norway, mariners can reuse previously registered information. Mariners can also register PEC voyages electronically, which can be used as documentation when applying for or renewing their PEC, says senior adviser Sten Terje Falnes, who is the NCA's main contact for Pilot Exemption Certificates.

As a member of the European Schengen cooperation, Norwegian authorities must satisfy requirements on control of traffic in border areas. In Norway, this is handled by the police. Since June 2013, the police have received notifications of crew and passenger information from ships electronically via SafeSeaNet Norway.

The overall goal of the police was to simplify reporting procedures and improve the quality of the border control. Feedback from the police confirms that the system is both stable and secure for this purpose. In addition, the transition from manual to electronic reporting has not only improved the quality of border control, but also enabled the police to reduce the manual labour of checking paper forms submitted, thus reducing personnel costs.

NEW ADDITIONS IN 2015

The Norwegian Coastal Administration will continue to develop new functionalities within the reporting system to meet the regulatory demands and needs of national authorities and the shipping industry. By June 1st 2015, the shipping industry will be able to submit arrival and departure information electronically to Norwegian ports, as well as information relating to ship-generated waste and cargo



REPORTING: With the increase in regulatory measures for safety, security and environmental protection, there is a need to develop an efficient method for ship reporting. With support from national partners and the shipping industry, the Norwegian Coastal Administration aspires to develop a fully digitalized ship reporting system that is efficient and user-friendly.

PHOTO: THE NORWEGIAN COASTAL ADMINISTRATION

SAFESEANET NORWAY

- A national and electronic ship reporting system that allows the shipping industry to report mandatory information only once instead of many times to different governmental agencies.
- Administered and continuously developed by the Norwegian Coastal Administration to meet user needs of the shipping industry and national agencies.
- Will by June 1st 2015 emerge as Norway's national Single Window for ship reporting where the shipping industry can submit arrival and departure information electronically to Norwegian ports, as well as information relating to ship-generated waste and cargo residues, Maritime Declaration of Health and ISPS (International Port Facility Security information).

residues, Maritime Declaration of Health and ISPS (International Port Facility Security information) using SafeSeaNet Norway.

The Norwegian Coastal Administration is also working towards harmonizing and merging current regulations on arrival notifications to ports, port security and notification requirements in relation to dangerous and polluting goods. The intention is to make it easier for the shipping industry to get an overview of necessary notification requirements prior to arrival and departure. ■



Snart ferdig:

Ryddejobb i forskriftene

Det nærmer seg ferdigstillelse for Sjøfartsdirektoratets forskriftsprosjekt, og brukerne kan snart se fram til et enklere og mer oversiktlig regelverk.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratets forskriftsprosjekt går ut på å restrukturere forskrifter som er gitt med hjemmel i skipssikkerhetsloven. – Vi har som mål å ferdigstille første del av prosjektet 1. juli i år, og så satser vi på implementering i løpet av høsten, forteller underdirektør Linda Bruås på Sjøfartsdirektoratets underavdeling for regelverk og avtaler. I del to vil direktoratet gjennomgå resten av forskriftsverket.

For sjøfartsnæringen vil det innebære at det nå skal bli enklere å finne fram i regelverket som regulerer maritim drift i Norge.

KLART OG BRUKERVENNLIG

Mange av Sjøfartsdirektoratets forskrifter gjennomfører internasjonale krav, som endres hyppig. Det kunne være vanskelig å spore hvor de internasjonale reglene var tatt inn, og det var flere forskrifter om samme emne, men for ulike fartøystyper. – Vi fikk tilbakemeldinger fra næringen om at regelverket vårt ble oppfattet som komplisert og fragmentert, sier Bruås. – Dette ville vi gjøre noe med, fordi en del av Sjøfartsdirektoratets strategi fram til

2015 er nettopp et klart, brukervennlig og lett tilgjengelig regelverk. – Regelverket som Sjøfartsdirektoratet forvalter skal være utformet på en slik måte at det er lett for brukerne å finne frem i, og enkelt for direktoratet å vedlikeholde, spesielt med tanke på gjennomføring av internasjonale forpliktelser, sier hun.

LANG PROSESS

Ideen har vært å gjennomgå forskriftene som gjennomfører internasjonale konvensjoner, og i størst mulig grad følge strukturen i de internasjonale konvensjonene.

Å snu om på et regelverk er ikke gjort i en håndvending. Man skal først analysere og utvikle et forslag som sendes på høring internt. Deretter blir forslaget sendt på ekstern høring før det endelig blir fastsatt. ■



RYDDER: – Brukerne våre kan se fram til et enklere regelverk, sier Linda Bruås i Sjøfartsdirektoratets underavdeling for regelverk og avtaler.

FOTO: BJARTE AMBLE

Maritimt Batteri Forum etablert:

Norge kan bli ledende på batteridrevne skip

Norge er verdensledende på bruk av LNG-drift av skip, og er nå også i ferd med å bli en foregangsnaasjon på batteridrevne skip.



Bjarte Amble
Kommunikasjonsrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

På et møte hos DNV GL 2. april i år, ble foreningen Maritimt Batteri Forum (MBF) formelt etablert. På forhånd hadde representanter fra skipsoperatører, verft, leverandører og offentlige myndigheter meldt sin interesse for å

delta i forumet. MBF har om lag 40 medlemmer. Sjøfartsdirektoratet er medlem med observatørstatus.

Deltakerne i Maritimt Batteri Forum har tro på at batteridrift har fremtiden for seg, og skal arbeide for at Norge blir verdensledende på området. Bakteppet er myndighetenes stadig strengere miljøkrav, økende priser på drivstoff og at batteridrift gir økt kraftresponns og dermed forbedret regularitet og sikkerhet i kritiske situasjoner.

Nye energikilder og ny teknologi åpner

for nye bruksmuligheter, som for eksempel bruk av batterier om bord på skip. Studier viser at ved å ta i bruk elektriske skip og skip med batterier i hybridssystemer, kan man oppnå økonomisk interessante reduksjoner i drivstoffkostnader, vedlikeholdsutgifter og miljøutslipp.

FØRSTE OG STØRSTE BATTERIFERGE

Norge kan allerede vise til flere prosjekter der skip skal drives hundre prosent med batterikraft. Hybridløsninger der batteri benyttes i kombinasjon med brenselceller og naturgass (LNG) eller diesel er allerede i drift.

Blant prosjektene finner vi fergen som Fjellstrand AS for tiden bygger for Norled. Fartøyet blir verdens første og største 100 prosent batteridrevne ferge. Norled vant anbudet på ti års ferge drift på E39 mellom Lavik og Oppedal i Sognefjorden fra 1. januar 2015. Det skal være tre ferger i

>>>



PÅ BATTERI: Dette er den batteridrevne fergen som Norled neste år skal sette inn i sambandet over Sognefjorden, mellom Lavik og Oppedal.

ILLUSTRASJONSFOTO: NORLED

RUNS ON BATTERIES: This is the battery-powered ferry that Norled will put into operation next year.

Maritime Battery Forum established:

Norway pioneering battery-powered ships

Already a world leader in the use of LNG as fuel for ships, Norway is now a pioneer on battery-powered ships.

The Maritime Battery Forum (MBF) was formally established at a meeting at DNV GL on the 2nd of April this year. Prior to this, representatives from shipping companies, shipyards, suppliers and public authorities had expressed their interest in participating

in the forum. Initially, MBF had about 40 members. The Norwegian Maritime Authority (NMA) is a member with observer status.

The members of the Maritime Battery Forum are convinced that battery power is a viable option, and will work to promote Norway's position in this field. The backdrop is increasingly stringent environmental regulations, rising fuel prices and the fact that battery power yields increased power response and thus improved regularity and safety in critical situations.

New energy sources and new technologies open up for new possibilities, such as the use

of batteries on board ships. Studies show that using electric ships and ships with batteries in hybrid systems can lead to considerable reductions in fuel costs, maintenance costs and harmful emissions.

FIRST AND LARGEST BATTERY FERRY

Norway can already boast of several ships with hybrid solutions where batteries are used in combination with fuel cells and natural gas (LNG) or diesel and of projects where ships are operated one hundred per cent on battery power.

The projects include a ferry currently be-

ing built by Fjellstrand AS for Norled. This vessel will be the world's first and largest 100 per cent battery-powered ferry.

Norled won the contract on a ten year ferry service between Lavik and Oppedal in Western Norway from 1 January 2015. There will be three ferries servicing this connection—two conventional diesel-powered vessels and a third ferry customized for special requirements regarding emissions and energy consumption.

The vessel has a capacity for 120 cars and 360 passengers and will operate at approximately ten knots of speed. Sailing time is 20 minutes and ten minutes on either end will be used for charging during unloading and loading. According to the Fjellstrand website, the ferry will store energy in lithium-ion batteries on board.

Low energy consumption is the most important attribute to operate the ferry on batteries alone. Consequently, the ferry will be built in aluminium and have a catamaran hull. All systems will be optimized for low energy consumption and heat recovery. LED lighting and solar panels will be part of the technology used on board. The propulsion system will have strong focus on efficiency and all components are evaluated in order to reduce power dissipation.

The shipyard believes that short distance ferries like many in Norway are ideally suited for battery operation and assume that half of the short ferry routes in the country can be operated with this technology.

MORE HYBRIDS

Hybrid solutions for propulsion are currently

the most common, usually battery in combination with diesel or LNG.

Østensjø shipping company's new supply ship "Edda Ferd" is a diesel / battery hybrid. "Viking Lady", belonging to the Eidesvik shipping company, is powered by LNG, fuel cells and electricity from large batteries.

The battery packs take care of the high levels of power demand, while charging when the demand for power is low, so that the diesel or LNG engines run at close to optimal effect, like a hybrid car. Battery operation is especially effective and useful when the vessel is performing dynamic positioning (DP) or in cases where it only needs a few per cent machine power.

The Norwegian newspaper Aftenposten recently featured the boat yard Selva Arctic AS in Trondheim, which is in the process of

>>>

dette sambandet, der to er konvensjonelle dieseldrevne fartøyer mens den tredje har spesielle krav til utslipp og energiforbruk.

Fartøyet har kapasitet for 120 biler og 360 passasjerer, og vil operere med cirka ti knops hastighet. Seilingstiden er 20 minutter og de ti minuttene i hver ende vil bli benyttet til lading, samtidig med lossing og lasting. Fergen vil lagre energi i lithium-ion batterier om bord, opplyser Fjellstrand på sine nettsider.

Lavt energiforbruk er den viktigste egenskapen for å kunne drifte fergen kun på batterier. Derfor vil fergen bli bygget i aluminium og ha katamaran skrog. Alle systemer vil bli optimalisert for lavt energibruk, og varmegjenvinnere, LED lys og solceller vil være en del av teknologien som benyttes om bord. Fremdriftslegget vil få kraftig fokus på virkningsgrader og alle komponenter er evaluert for å redusere effekttap.

Verftet mener at ferge drift i Norge er ideell for batteridrift, og regner med at halvparten av de korte fergestrekningene i landet kan drives med denne teknologien.

FLERE HYBRIDER

Valg av hybrid-løsninger for framdrift er i dag det mest vanlige. Det dreier seg da om batteridrift i kombinasjon med diesel eller LNG.

Østsjø-rederiets nye forsyningsskip «Edda Ferd» er en diesel/batteri-hybrid. «Viking Lady», tilhørende Eidesvik-rederiet, drives med LNG, brenselceller og strøm fra store batterier.

Batteripakkene tar de raske toppene i kraftbehovet mens de lades i dalene, slik

building a hybrid powered fishing boat in collaboration with Norwegian fishermen and scientists at the research organisation SINTEF. The first fishing vessel will be ready in October.

– The goal has been to dimension the battery capacity so that fishing can be done without the engine running. This reduces engine wear significantly, compared to the diesel engine that is idling most of the day, says project manager Jørn Eldby to Aftenposten.

MARITIMT BATTERI FORUM

Last year, DNV GL initiated a pilot project to



SIKKERHETEN: Direktør batterisystemer Maritim Miljørådgivning, Narve Mjøs (t.v.) og avdelingsleder Maritim Miljørådgivning Terje Sverud (begge DNV GL) under et besøk i Sjøfartsdirektoratet. Til høyre teknisk direktør Lasse Karlsen fra Sjøfartsdirektoratet, som særlig er opptatt av at sikkerheten ved batteridrift blir ivarettatt på en forsvarlig måte.

at diesel- eller LNG-motorene går på tilnærmet optimal kraft, tilvarende en hybridbil. Batteridrift er spesielt effektivt og nyttig når fartøyet ligger på DP (Dynamisk posisjonering) eller i andre tilfeller der det bare er behov for noen få prosent maskinkraft.

Avisen Aftenposten kunne nylig fortelle om båtbyggeriet Selva Arctic AS i Trondheim, som er i gang med å bygge en hybriddrevet fiskebåt i samarbeid med norske fiskere og forskere ved SINTEF. Den første sjarken skal være klar i oktober.

– Målet har vært å dimensjonere bat-

terikapasiteten slik at selve fisket kan gjøres uten at dieselmotoren er i gang. Dette reduserer slitasjen på motoren vesentlig, sammenlignet med en dieselmotor som går på tomgang store deler av dagen, sier prosjektleder Jørn Eldby til Aftenposten.

MARITIMT BATTERI FORUM
Det var DNV GL (tidligere DNV) som i fjor tok initiativ til et forprosjekt for å undersøke om det var interesse for å etablere et maritimt batteriforum, og det viser seg at interessen er meget stor.

find out whether there was interest in establishing a maritime battery forum. It turns out that the interest is very high indeed.
– The forum is now formally established as an independent association, with a powerful board of trustees, consisting of members from various parts of the maritime industry, says Mr. Narve Mjøs, Director Battery Project at DNV GL.
The forum will work to promote Norway's position as a world leader in maritime battery based value creation. It will support the government's ambition of Norwegian leadership in maritime green growth and recommendations in "Maritim21", which is a comprehen-

SAFETY: Director Battery Project, Maritime Environmental Consulting, Narve Mjøs (left) and Head of Maritime Environmental Consulting Terje Sverud (both DNV GL) during a visit to the NMA. To the right, Technical Director Lasse Karlsen (NMA), who is particularly concerned about the safety aspects of the battery powered vessels.

PHOTO: BJARTE AMBLE

sive maritime research and innovation strategy developed by the industry on behalf of the Ministry of Trade and Industry. It will work with political, technical and economic issues.
– Battery and hybrid vessels can become a pillar of Norwegian environmental policy, similar to electric cars, as well as providing important industrial development. In the future, we believe that most ships will be hybrid or plug-in hybrid, says an enthusiastic initiator of the forum, Mr. Narve Mjøs of DNV GL.

MARITIMT BATTERI FORUM

PAYING ATTENTION
The Technical Director at the Norwegian

Maritime Authority, Mr. Lasse Karlsen, welcomes battery power because of the environmental potential, especially in combination with pure Norwegian electricity, but also because power optimization renders reduced energy consumption. The fact that this may become a new addition to the Norwegian maritime industry is a positive thing, he thinks.

– For our part, it is important that we follow the development closely to ensure that corresponding legislation will be developed, so that the safety of battery operated ships is properly taken care of, says Mr. Karlsen. ■

MARITIMT BATTERI FORUM

Last year, DNV GL initiated a pilot project to

– Forumet er nå formelt etablert som en uavhengig forening og skal registreres i Brønnøysund. MBF har også fått et meget kraftfullt styre fra ulike deler næringen, sier Narve Mjøs, Direktør Batterisystemer Maritim Miljørådgivning i DNV GL.

Forumet skal arbeide for at Norge blir verdensledende innen maritim batteribasert verdiskapning. Det skal støtte regjeringens ambisjon om norsk lederskap innen maritim grønn vekst og anbefalingene i «Maritim21», som er en helhetlig maritim forsknings- og innovasjonsstrategi utviklet av næringen på oppdrag fra Nærings- og Handelsdepartementet. Det vil jobbe med politiske, tekniske og økonomiske problemstillinger.

– El-skip og hybride skip kan bli en pilar i norsk miljøpolitikk, tilsvarende el-biler, og dessuten gi viktige næringspolitiske resultater. I fremtiden tror vi at de fleste skip vil være hybride eller plug-in hybride, sier en entusiastisk initiativtaker til forumet, Narve Mjøs fra DNV GL.

FØLGER MED

Teknisk direktør i Sjøfartsdirektoratet, Lasse Karlsen, ønsker batteridrift velkommen ut fra miljømessige besparelser, særlig i kombinasjon med ren norsk elektrisk kraft – men også fordi effektoptimalisering gir redusert energiforbruk. At det kan bli et nytt tilskudd til norsk maritimt industri er bare positivt, synes han.

– For Sjøfartsdirektoratet sin del er det viktig at vi følger med på utviklingen, og sørger for at nødvendig regelverk blir utviklet, slik at sikkerheten ved batteridrift av skip blir ivarettatt på en forsvarlig måte, sier Lasse Karlsen. ■

Maritime Authority, Mr. Lasse Karlsen, welcomes battery power because of the environmental potential, especially in combination with pure Norwegian electricity, but also because power optimization renders reduced energy consumption. The fact that this may become a new addition to the Norwegian maritime industry is a positive thing, he thinks.

– For our part, it is important that we follow the development closely to ensure that corresponding legislation will be developed, so that the safety of battery operated ships is properly taken care of, says Mr. Karlsen. ■



POLITIETS SJØFARTSMØTE: – Det er nyttig at samarbeidende etater knytter kontakt, mener politiet. Fra venstre: Politivadokat Per Kristian Haaland, som er saksansvarlig for sjøfart, politioverbetjent Kjetil Nordvik, som er etterforsker, og politioverbetjent Aslaug Høgemark, som er leder av Nordsjø/miljøseksjonen i Rogaland politidistrikt.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

Politiets sjøfartsmøte 2014

Kontakt og erfaringsutveksling er målet når samarbeidende etater møtes for å diskutere etterforskning av hendelser med skip til sjøs.



Lisbeth Christine Toft
Juridisk rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Politiets sjøfartsmøte 2014 gikk av stabelen 23.–24. april på Rica Maritim hotell i Hugesund. Dette er et møte i regi av Rogaland politidistrikt hvor ulike myndigheter relatert til skipsfart

kommer sammen for å utveksle erfaringer når det gjelder arbeid knyttet til hendelser med skip til sjøs.

Møtet arrangeres annethvert år og under årets møte, som var det tredje i rekken, deltok drøyt 80 personer fra blant annet Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Kystvakten, Kripes, Økokrim og representanter fra politi- og påtalemyndighetene. Målet med møtet er å øke forståelsen for hva de ulike etatene

kan bidra med når det skjer en hendelse med skip til sjøs, for på den måten å bedre samarbeidet mellom de ulike etatene.

Blant temaene som ble belyst denne gangen var blant annet ny skipsarbeidslov samt sikring og behandling av bevis ved forurensende utslipp til sjø.

For Sjøfartsdirektoratet har møtet en klar nytteverdi sett opp mot både det operative og administrative arbeidet under og i etterkant av hendelser til sjøs, og også i år var møtet en stor suksess.

– Tilbakemeldinger vi har fått fra deltakerne etter møtet viser at det er positivt å knytte kontakter og få kjennskap til samarbeidende etater, forteller politivadokat Per Kristian Haaland. – Det er nyttig å ha med seg når en hendelse skal etterforskes. ■

Viktige forberedelser om bord:

Sikker på sjøen i sommer

Sommerens båtliv er sol, sjø og moro - helt til ulykken er ute. Det er da det gjelder å være forberedt.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Båtliv er en populær hobby og ferieform i Norge. Enten det er i små joller eller i digre cabin cruisere, så vil titusener av barn og voksne tilbringe sommeren på og ved sjøen. Dessverre viser statistikken at ikke

alle kommer til å overleve.

– Båtliv er flott, men vi må tenke sikkerhet, slik at alle kan komme trygt hjem fra båtturen, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Det er nok ikke ulykker og farlige situasjoner folk flest tenker på når de planlegger årets ferieturer med båten, men det er viktig å være klar over de farene som finnes. Med noen enkle forholdsregler kan du legge grunnlaget for en deilig og bekymringsfri sommer i båten.

UTSTYRET I ORDEN

Det er heldigvis veldig mye man selv kan gjøre for å øke sikkerheten om bord i fritidsbåter. Allerede når våren er i anmarsj og du starter med båtpussen, kan du legge opp til en trygg sesong på sjøen.

– Det første man må tenke på er at båten skal gjøres ordentlig sjøklar, sier Olav Akselsen, som selv er en ivrig båt-entusiast.

Motoren må overhales og man må sørge for at alt nødvendig utstyr er på plass. Lekkasje eller motorstans i rom sjø kan fort føre til farlige situasjoner, og det er viktig at enkle ting som øsekar og en reservekanne med drivstoff er på plass, om man skal unngå havari.

Ganske elementære hjelpemidler kan forhindre at en vanskelig situasjon utvikler seg til en krise. En lommelykt er gullverdt om man mister strømmen på nattestid, og



BRUK VEST! Å bruke flytevest når man kjører båt bør være like naturlig som å spenne på seg sikkerhetsbelte når man kjører bil, mener sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

en kraftig, skarp kniv må til om tauverk setter seg fast i propellen.

Mange lager mat på primus med åpen flamme, og det kan fort skje at noe tar fyr, så man må ha lett tilgjengelig brann-slokkingsutstyr for hånden. Et brannteppe er ideelt til å forhindre små branner fra å spre seg.

BRUK FLYTEVEST!

– Det aller viktigste man må sørge for å ha på plass er redningsvester eller annet flyte-utstyr til alle som er om bord, sier Olav Akselsen.

Statistikken viser tydelig at man har

langt større sjanse for å overleve en ulykke dersom man bruker flytevest. I fjor var det 34 mennesker som omkom i fritidsbåt-ulykker. 27 av disse brukte ikke vest.

Sjøfartsdirektøren tror flere kunne ha overlevd dersom de hadde hatt på seg flytevest.

– Det bekymrer meg at så mange ikke bruker flytevest når de vet at den kan redde livet deres i en gitt situasjon, sier han. – En flytevest er ikke noen garanti, men den gir deg mye bedre sjanse når ulykken er ute.

– Gjennom kampanjer og annet holdningsskapende arbeid har vi i Sjøfarts-

direktoratet, og mange lag og organisasjoner, i flere år fokusert på viktigheten av å bruke flytevest, sier han. – At så mange fortsatt dropper vesten er skuffende, og det gir mange tragiske utfall.

HANDLER OM HOLDNINGER

Som tidligere, så er det godt voksne menn som topper statistikken over dem som omkommer i fritidsbåt. Det siste tiåret har gruppen utgjort mer enn 90 prosent av de forulykkede. En relativt stor andel av de omkomne er 60 år eller eldre.

En real båtvant kar som kanskje har flere tiår bak seg i fritidsbåt, vil ofte ikke bruke flytevest. Han har vært med på det meste og vet hva han driver med. Dessu-

ten har det jo alltid gått bra før. Men dette med å «flyte på erfaringen» gjelder nok kun i overført betydning – havner man i sjøen, trenger man flyteplagg.

– Det er vel et uttrykk som sier at voksne ikke flyter bedre enn barn, sier Olav Akselsen og ber spesielt voksne menn tenke på om de fokuserer nok på egen og andres sikkerhet.

Det ble heldigvis ikke registrert noen tilfeller av barn som omkom i forbindelse med bruk av fritidsbåt i 2013. Folk er veldig flinke til å passe på at ungene har på seg flyteplagg. Mange barn som har fått sjørettundervisning har dessuten lært å ta ansvar for seg selv, og de har en påvirkningskraft overfor voksne. Sjørett smitter over på foreldrene når ungene gir klar beskjed.

– Derfor er jeg overbevist om at det arbeidet Vis sjørett-utvalgene gjør overfor barn er veldig viktig, sier sjøfartsdirektøren. – Å tenke sikkerhet handler om holdninger, og vi ser resultater av at barn lærer gode vaner. Vi får håpe det smitter over på bestefedrene etter hvert også, smiler han.

FARLIG Å FALLE I VANNET

Selv med flytevest er det ikke noen spøk å havne i sjøen. De fleste vet ikke hvor vanskelig det faktisk er å komme seg om bord i båten igjen. Det er nesten umulig å dra opp en voksen person med våte klær, selv om båten er liten og åpen med lavt fri-bord. Er du alene, er det bare én ting som kan få deg trygt om bord igjen – en leder. Det er best med ledere som kan slås ned i vannet, slik at man får fotfeste. Å dra seg opp etter armene er tungt og vanskelig.

Om du faller overbord under fart, er du i livsfare dersom du ikke har koblet deg med snor til dødmannsknappen på motoren. Tenk deg at du faller i sjøen utaskjærs en mørk kveld, og må ligge å trå vannet mens du ser båten forsvinne i det fjerne.

– Bruker du dødmannsknappen stopper motoren med en gang du faller, og sjansen for å overleve øker betraktelig, sier Akselsen, som mener at bruk av død-

mannsknappen bør være like selvfølgelig som å bruke redningsvest.

Det kan lønne seg å øve på mann-over-bord-situasjoner under trygge forhold. Engasjer gjerne hele familien, og sørg for at hver enkelt vet hvordan de skal komme seg om bord igjen uten hjelp.

Det er for øvrig ikke bare ute på sjøen man bør ha på seg vest, for flere ulykker skjer ved land, når man skal fortøye og gå i land eller om bord igjen. Brygger og svaberg kan være glatte, og det er fort gjort å skli og falle i vannet. Slår man hodet og svimer av, kan man drukne.

TA BÅTFØRERPRØVEN!

Om ulykken er ute – om det brenner, om båten har gått på et skjær og tar inn vann eller om du har falt i sjøen og ikke kom-

>>>

DETTE KAN DU GJØRE SELV

Er du båtbruker kan du selv gjøre mye for å redusere risikoen for alvorlige ulykker. Det er spesielt to ting som er viktig:

- Bruk flyteplagg!
- Monter leder eller annen innretning som gjør det mulig å komme opp i båten igjen, fullt påkledd med vått tøy.

Andre tiltak:

- Gjør båten skikkelig sjøklar, og hold det ryddig om bord, slik at du ikke snubler i ting som ligger og slenger.
- Bruk "dødmannsknapp" på tenningsnøkkelen. Da stopper motoren – og etter hvert båten – hvis du faller i sjøen.
- Hold deg fast hvis du skal stå i båten, bevege deg på dekk eller lene deg over rekka.
- Hvis du havner i sjøen og ikke klarer å komme deg om bord igjen, må du forsøke å beholde roen og spare på kreftene. Hold deg ved båten og kryp sammen for å unngå varmetap.
- Ha mobiltelefon tilgjengelig, slik at du kan tilkalle hjelp.

mer deg om bord igjen – så må du tilkalle hjelp så fort som mulig. Har du VHF og mulighet for å bruke den så er det bra, men en vanlig mobiltelefon er ofte enklest. Ha alltid mobilen på deg i en lukket vanntett pose, så er du sikker på at den virker, selv om det regner eller du har falt i sjøen.

Sørg for å vite hva det heter der du befinner deg, slik at redningsmannskapet ikke må kaste bort verdifull tid på å lete etter deg. Ha oppdaterte sjøkart om bord og bruk dem aktivt. Dette er også viktig om du har planer om å reise på turer i ukjente farvann. Plott gjerne ut seilasen på forhånd, slik at du er forberedt og vet hva som venter.

– Bruk av fritidsbåt skal være en positiv og hyggelig ting, sier sjøfartsdirektøren og oppfordrer alle som ferdes på sjøen til å ta båtførerprøven.

– Du skal ikke se bort i fra at selv gamle gubber som har hatt båt hele livet kan lære noe nytt, smiler han. ■



VOKSNE FLYTER IKKE BEDRE ENN BARN: I kaldt vann blir du raskt utmattet, og har du ikke på deg redningsvest kan du drukne etter kort tid.

FOTO: INCITUS AS



Maritime studietilbud

VG2 Maritimt lag:

- Matros- og mekanikk

Maritimt lagskole:

- Dekks- og maskinøffiser

Maritimt kursseniar:

- Sikkerhetskurs for offshore og maritim virksomhet
- Hurtigbåt- og fergekurs
- Øvrige kurs

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



Bodin videregående skole og maritime fagskole



Modell for risikoprofilering

Sjøfartsdirektoratet engasjerte høsten 2013 institutt for marin teknikk ved NTNU for å gjennomføre et forprosjekt med mål om å etablere en risikomodell for norske skip. Modellen er tenkt å benyttes som et ledd i den langsiktige utviklingen av sikkerhetsfokus i Sjøfartsdirektoratet.



Kristian Breidfjord
Sjefsingeniør
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet har som et førende prinsipp at tilsyn skal være risikobaserte, altså at man setter inn ressurser der det er størst mulighet for å ha en påvirkning på sikkerhetsbildet i flåten. Ressurser kan være ekstra fokus på enkelte fagfelt, skjerpede inspeksjoner på gitte fartøystyper, endringer i regelverket eller påvirkning i internasjonale fora.

I forbindelse med dette forprosjektet er det gjort intervjuer av leder og saksbehandlere ved Sjøfartsdirektoratets avdelinger for kontroll og inspeksjon, regelverk og avtaler samt fartøy og sjøfolk. I tillegg har forskerne sett på datakilder vi har tilgang til, og vurdert disse opp mot behov og ønsker.

Rapporten konkluderer blant annet med at Sjøfartsdirektoratet ikke har tilgang på gode nok data på alle områder til å kunne etablere en analysepraksis som kan gi svar på alle de behovene man har identifisert. Dette må tas hensyn til når modellene utvikles, samtidig som de må gjøres fremtidsrettet, slik at de enkelt kan ta inn i seg bedre data etter hvert som dette blir tilgjengelig.

Det foregår nå et arbeid for å innhente data på de områder som rapporten identifiserte som mangelfulle.

Sjøfartsdirektoratet har inngått avtale med Safetec om konsulentbistand ved gjennomføring av risikovurderinger, samt etablering av risikomodell og analysepraksis. Basert på statistikk fra siste år, jobbes det nå med å se nærmere på ulike fartøygrupper og hendelser for å se hvor man skal sette fokuset i 2015. Dette arbeidet skal presenteres under sjøsikkerhetskonferansen i september.

NTNU har i tillegg søkt om midler gjennom Forskningsrådet og MAROFF og SMARTRANS til et forskningsprosjekt som vil se på en del utfordringer som dette forprosjektet identifiserte. I tillegg til eventuelle midler fra Forskningsrådet, har Sjøfartsdirektoratet og Kystverket gitt tilsagn om støtte. ■

HUSK

Sjøsikkerhetskonferansen
24. - 25. september 2014

Åpen dag i Sjøfartsdirektoratet
23. september 2014

"Sjøsikkerhetskonferansen er et faglig treffpunkt for den maritime næringen, der sikkerhet på sjøen står i fokus. Alle tema som tas opp har sikkerhet som bakgrunnsbilde. Her blir det muligheter til å utveksle erfaringer og få nye impulser. Velkommen til den årlige Sjøsikkerhetskonferansen i Haugesund."

Olav Akselsen, sjøfartsdirektør



NIS//NOR

Fritidsbåtkonferansen 2014:

Bruk vest, hald deg edru og pass farten!

Det var hovudbodskapen til Sjøfartsdirektør Olav Akselsen då han i mars presenterte «Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsfartøy» for deltakarane på den aller første Fritidsbåtkonferansen.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Nordmenn er eit båtelskande folk. Med smått og stort finst det om lag 800 000 fritidsbåtar her i landet. Kvar fjerde husstand i Noreg har tilgang til fritidsbåt. Over ein million nordmenn er fører av fritidsbåt, og i tillegg kjem alle passasjerane.

– Alt i alt trur eg ein skal leita lenge før ein finn eit anna land der så stor del av folket tek del i gledene som båtlivet fører med seg, sa Akselsen, som sjølv er ein stor båtentusiast.

RISIKO

– Nordmenn får stadig betre råd, og vi brukar meir pengar på stadig større og raskeare båtar. Men sjølv om komforten og båtglede har auka, så er det diverre ingen kopling mellom storleiken på lommeboka og mengda av båtvett, sa sjøfartsdirektøren.

– Vi ser at evna til å kjøpa båt ofte er større enn evna til å føra båt – for diverre skjer det ulykker, og alt for mange misser livet, sa han.

Det er diverre ein risiko knytt til det å bruka fritidsbåt. Sjøfartsdirektoratet fører statistikk over dødsulykker ved bruk av fritidsbåt, og tala viser at så mange som 34 personar mista livet i fjor i samband med bruk av fritidsfartøy. 167 personar har omkomme mellom 2009 og 2013.

– Talet på omkomne i fritidsbåtulykker er for høgt. Det kan – og må ned, sa sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

ARENA FOR DIALOG

119 representantar for frivillige foreinin-



OPNING: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen opna den aller første Fritidsbåtkonferansen i Haugesund 27. mars. FOTO: STEINAR HAUGBERG

gar, forbund, båtbransjen og styresmakter i Noreg, Sverige og Danmark var til stades på denne aller første nasjonale Fritidsbåtkonferansen. Målet med konferansen er å bidra til betre tryggleik med fritidsbåtar gjennom dialog, utveksling av erfaringar og idémyldring. Konferansen er tenkt å vera ein møteplass for offentlege aktørar, kompetansmiljø, frivillige organisasjonar og næringslivet.

– Vi har teke initiativ til denne konferansen for å få merksemd om tryggleik når vi no står i starten av ein ny sesong, sa Akselsen. – Vi opplever at det er behov for ein nasjonal arena for diskusjon om bruk

av fritidsbåtar, og vi håper at vi vil få gode og viktige innspel til arbeidet vårt.

OPP FRÅ SKRIVEBORDSKUFFA

I 2011 fekk Sjøfartsdirektoratet i oppdrag å laga ein rapport om tryggleik ved bruk av fritidsbåt. Rapporten vart levert i 2012, og foreslår ei rekke konkrete tiltak for å auka tryggleiken for brukarane. Rapporten konkluderer med at haldningsskapande arbeid er det viktigaste tiltaket for auka tryggleik, saman med påbod om flyteutstyr, skjerpa promillegrense og meir synleg politi på sjøen.

Det er nå to år sidan rapporten vart

levert, men det har ikkje skjedd så veldig mykje sidan den gong. Det er eit faktum som vekke debatt og engasjement på konferansen.

– Denne rapporten er altfor god til å bli liggande i ei skuff, meiner Akselsen. – Eg trur politikarane trur at dette dreier seg om veldig kontroversielle ting, men det gjer det eigentleg ikkje, sa han.

ETTERLYSTE TILTAK

Rapporten foreslår også ei nasjonal fartsgrænse på sjøen, eit einsarta regelverk og ei eige sertifikat for fartøy med høg fart. Kontrollar er dessutan eit viktig tiltak.

– Vi trur at det er det same som på



PANELDEBATT: Frå venstre sjøfartsdirektør Olav Akselsen, Jane Erik Næss (KNBF), Hans Due (Båtmagasinet), Ole Henrik Nissen-Lie (Norsk maritimt forlag), Frode Pedersen (Redningsselskapet), Lars Göran Nyström (Transportstyrelsen i Sverige) og Thorvald Haarberg (Bergen Båtskole). Konferansier Knut Netland til høgre. FOTO: STEINAR HAUGBERG

vegane, sa sjøfartsdirektøren. – Fleire kontrollar gjer at farten vert senka.

– Vi i Sjøfartsdirektoratet jobbar ut frå korleis vi skal påverka haldningane best mogeleg, sa Akselsen, som også understreka kor viktig det er at folk har tilstrekkeleg kunnskap og veit kva dei driv med om bord i fritidsbåtane.

Under den avsluttande paneldebatten uttrykte mange av deltakarane skuffelse over at regjeringa nyleg vende tommelen ned for vespåbod, for bruk av redningsvest er sannsynlegvis det viktigaste tiltaket for å auka personleg tryggleik.

– Vi kan klaga over kva politikarane gjer eller ikkje gjer, men det fritek ikkje kvar og ein av oss frå å ta ansvaret for vår eigen tryggleik, påpeikte leiaren i Kongelig Norsk Seilforening, Jan-Erik Næss.

HALDNINGAR

I første rekke er det mannfolka som må bli betre til å ta ansvar for eigen tryggleik, for det i hovudsak menn som misser livet på sjøen. Nesten ingen barn, og veldig få kvinner misser livet som fylgje av ulykker med fritidsbåt.

– Dersom menn hadde oppført seg som damer nå dei er på sjøen, så trur eg tapstalla hadde gått ned, sa Akselsen.

Ein stor del av fritidsbåttbrukarane seier at dei har redningsvest på seg på sjøen, men ulykkestala viser at det er eit

fåtal av dei som mister livet som bruker flyteutstyr.

– Bruk av vest er det aller viktigaste tiltaket ein sjølv kan gjera for å overleva. Om ein i tillegg held seg edru og tilpassar farten etter tilhøva, så er mykje gjort, sa han.

VEL BLÅST

Under konferansen vart det også tid til å fokusera på dei mange gledene ved båtlivet, med betraktningar og flotte bilde av born som badar og fiskar krabbe, bikkjer i baugen, fredeleg idyll i ei stille vi og ein ankerdram etter fortøyning for kvelden. Slikt fekk nok mange til å gleda seg til båtseongen.

Sjøfartsdirektøren er veldig fornøyd med gjennomføringa av denne første Fritidsbåtkonferansen til Sjøfartsdirektoratet:

– Eg er veldig glad for at konferansen trekte så mange deltakarar frå så mange deler av fritidsbåtsegmentet i både Noreg og resten av Skandinavia, seier han. – Det viser at vi har treft blink med programmet. Vi har forsøkt å finna ein balanse der vi framhevar gledene ved båtlivet – men det er no ein gong slik at vi i Sjøfartsdirektoratet også må framheva risiko og arbeid for tryggleik.

– Bruk av fritidsbåt er ein positiv aktivitet, og vi håper at denne konferansen vil bidra til både auka tryggleik og auka båtglede, seier Akselsen. ■

Verdien av rettsvern:

Skipsregisteret som tinglysingsregister



FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

Det er viktig at båteigarane kjenner til registeret sine oppgaver og funksjoner for best muleg å kunna forstå fordelar, mulegheiter og plikter som er knytt til registrering i Skipsregisteret.



Anita Malmedal
Avdelingsdirektør
Skipsregistrene
Sjøfartsdirektoratet

På Sjøfartsdirektoratet sin aller første fritidsbåtkonferanse, med tryggleik i høgsetet, var dei rundt 120 deltakarane losa gjennom ein annan form for tryggleik, nemlig skipsregistrering.

Det finst fleire ulike registre over fritidsbåtar i Noreg, men berre eitt som vert definert som eit såkalla realregister eller rettighetsregister: Skipsregisteret. Her vert fartøy tinglyst på lik linje med fast eigedom.

Registreringa sikrar rettsvern for eigarskap til fartøyet og pantehefte.

Registeret vert styrt av sjølova, og alle norske fartøy over 15 meter er registreringspliktig. Fartøy under 15 meter kan registrerast frivillig. For fritidsfartøy er den nedre grensa sett til sju meter.

RETTSVERN OG PANTEHEFTE

Rettsvern tyder at ein tileigna rett til fartøyet får vern overfor tredjemenn som gjer gjeldande konkurrerende rettar til fartøyet. Så fram eit fartøy kan registrerast i eit realregister er det berre her panthavar

kan oppnå rettsvern. Frivillig pantsetjing kan difor berre skje dersom fartøyet er registrert i Skipsregisteret.

KVA PLIKTER FYLGJER MED?

Stadig fleire er kjent med registeret og ser verdien av ei slik registrering. Like fullt er det framleis litt uvisse knytt til korleis ein kan finna ut om fartøyet er registert, og korleis ein skal forhalda seg når det skjer endringar i dei opplysningane som er gjevne.

Mykje av uvissa som eksisterer rundt registrering av fritidsfartøy, kjem nok av det faktum at registrering av fartøy under femten meter er frivillig.

På Sjøfartsdirektoratet si nettside kan ein sjølv søka opp eit fartøy. «Skipssøk» er ei gratis teneste, som vil kunna gje ein indikasjon på om eit fartøy er registrert eller ikkje. Dersom eit søk kjem opp tomt, kan ein alltid kontakta Skipsregistrene direkte. Sakshandsamarane er alltid klar til å rettleia. Gje opp så mange opplysningar om fartøyet som mogeleg, slik at det kan gjerast eit breiare søk i registrene.

Som registrert eigar er ein forplikta til å melda alle endringar i registrerte tilhøve til Skipsregisteret. Ved sal er både seljar og kjøpar forplikta til å melda frå. Melding skal sendast snarast mogeleg, og seinast innan 30 dagar. Eit korrekt register er avhengig av at dette vert overhalde. Manglande registrering vert ramma av straffelova § 419.

MERKING

Det har alltid vore eit krav at registrerte fartøy skal ha kjenningssignalet varig merka i ein dekkshjelke, lukekarm, skott eller annan høveleg plass om bord.

Det hadde lenge vore behov for at også dei ikkje-registreringspliktige fartøya var synleg merka. 1. januar 2010 kom det difor eit tilleggskrav om at alle nyregistrerte fartøy frå og med denne datoen også har kjenningssignalet merka utvendig, på begge sider. Etter registrering vert det no sendt ut klistermerke med kjenningssignalet. Dermed er det enklare både å kalla opp fartøyet og å finna ut om det er registrert i Skipsregisteret. ■

Inspeksjon av fritidsbåtar:

Sikrar forbrukarane

Inspeksjon av fritidsbåtar har eitt hovudmål – at du kan vera trygg. Trygg på at båten du kjøper er bygd etter ein standard.



Simon Næsse
Seniorrådgjevar
Sjøfartsdirektoratet

Når Sjøfartsdirektoratet nå set i gang eit nytt inspeksjonsregime av fritidsbåtar, er det ikkje eigarane av båtane som er fokuset. Inspeksjonane vil retta seg mot produsent, importør og salgsledd. Nettopp fordi du som forbrukar skal kunna stola på at båtane som er på marknaden oppfyller ein minimum standard.

MERKING

CE-merking kjenner dei fleste igjen frå mange produkt. Også fritidsbåtar skal vera CE-merka. Dette betyr kort forklart at produktet er bygd etter ein standard, og er merka på ein slik måte at alle kan undersøka dette. Inspeksjonane av fritidsfartøya går difor i hovudsak ut på å sjå til at merking og dokumentasjon er i orden. Dersom vi finn feil, vil vi sjå nærare på andre tilhøve.

Difor er det nye inspeksjonsregimet til direktoratet delt opp i tre fasar. Første fase er ein enkel dokumentkontroll og sjekk av båten. Inspektøren ser etter om merkinga er korrekt og om all dokumentasjon som skal følgja med båten er på plass. Desse kontrollane vil i hovudsak bli utført på dei store båtmessene rundt om i landet.

DEI DÅRLEGE

Fase to er ein meir detaljert kontroll av fartøyet. Ein ser då nærare på kva standardar fartøyet er bygd etter og undersøker mange fleire tilhøve. Dersom vi finn mange feil i fase to, vil vi følgja opp med ein fase-tre-inspeksjon eller revij



INSPEKSJON: Frå Europeisk koordineringsmøte i Helsinki kor inspektørar frå heile Europa gjer inspeksjonar saman. FOTO: SIMON NÆSSE

sjon. Den har som føremål å undersøka produsenten, importøren eller seljaren nøye.

Målet med ein slik tredeling av in-

speksjonane, er at dei seriøse aktørane skal få vera mest muleg i fred, samstundes som ein konsentrerer seg om dei dårlegaste i klassen. ■

Avfallsløysing for kasserte fritidsbåtar



MILJØPROBLEM: Det er ei veldig dårleg løysing å la gamle fritidsbåtar liggja i fjæra og rotne, sa Bernt Ringvold frå Miljødirektoratet.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

Båtane våre vert før eller sidan til avfall. Kva skal vi gjera med dei då? Korleis skal vi handtera dei utan at dei vert eit miljøproblem?



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Det er nesten opp mot ein million fritidsbåtar i Noreg i dag. Ein reknar med at ein båt normalt vil vara i rundt 40 år. For tida er om lag fire prosent av fritidsbåtflåten meir enn 44 år gammal, medan rundt 19 prosent av båtane er meir enn 34 år gamle. Det vil sei at det i løpet av dei neste ti åra vil vera ganske mange båtar som skal kasserast.

MANGLAR RETURSYSTEM

– I 2017 vil om lag 15 000 båtar vera klar for å kasserast, fortalte rådgjevar Bernt Ringvold frå Miljødirektoratet til deltakarane på Fritidsbåtkonferansen.

Det fins likevel ikkje noko retursystem for fritidsbåtar i Noreg, så kva gjer folk for å bli kvitt dei gamle båtane sine? Nokre let dei liggje og rotne, og skaper

dermed eit forsøplingsproblem. For kven skal eigentleg ta ansvaret for eigarause båtar som ligg og rotnar? Nokre set fyr på båtane, medan andre senker dei. Då vert dei liggande på botnen og forurenar.

MILJØPROBLEM

Det største problemet med båtar som ligg i fjæra eller på botnen av fjorden er det gradvise utsleppet av miljøgifter, til dømes bly, kadmium, kvikksølv, asbest og PCB, samt oljeprodukter.

– Kartlegginga av miljøgifter i båtane er mangelfull, sa Ringvold. – Men jo eldre båtar det er snakk om desto verre er det som regel.

Kostnadane for å handtera dette på riktig måte kan bli store. Avfallsmottaka er dessutan ikkje tilpassa mottak av fritidsbåtar. I prinsippet inneheld båtane ressursar som kunne vore gjenvunne, men gjenvinning av glassfiberbåtar er ei utfor-

dring, og det finst heller ikkje noko system for dette.

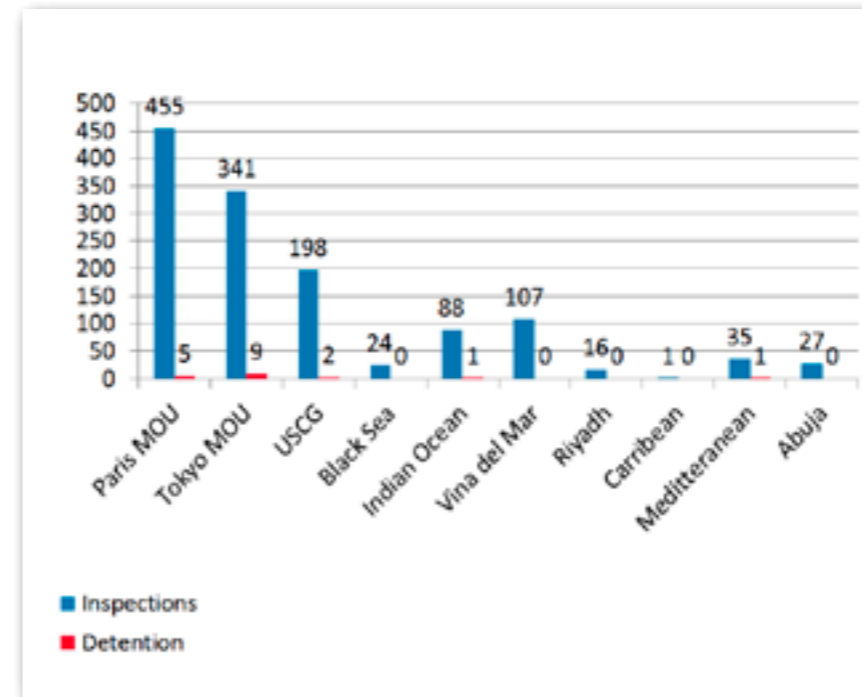
PRIORITERT

Kva gjer så miljøstyresmaktene med denne utfordringa? I fjor kom det ein avfallsstrategi som har kasserte fritidsbåtar som prioritert område. Miljødirektoratet har fått i oppdrag å oppdatere anslag over talet på kasserte båtar og kartlegga miljørisiko ved ulovleg avfallshandtering. Dei skal også utreda mulege løysingar med fokus på produsentansvar.

– Vi vil sjølvsagt sjå på dette i samarbeid med bransjen, sa Ringvold, og fortalte at dei spesielt skal sjå på finansielle insentiver, som til dømes vrakpant.

Miljødirektoratet vil prioritera dette arbeidet i 2014, og skal levera si utgreiing i februar neste år.

– Vidare framdrift vil verta avgjort av departementa, sa Ringvold. – Det vil krevja politisk vilje å få ei løysing på plass. ■



HAVNESTATSKONTROLL: Norske skip ble inspisert nesten 1300 ganger i 2013.

Tilbakeholdelsesmangler



TILBAKEHOLDELSMANGLER: Flesteparten av skipene som ble tilbakeholdt hadde mer enn én tilbakeholdelsesmangel. Det høyeste antallet var ti.

Havnestatskontroll på norske skip i 2013:

Gamle fartøy tilbakeholdes oftest

17 norske skip ble tilbakeholdt i utlandet i fjor. Elleve av dem var over ti år gamle.



Bjørn Ove Hansen
Havnestatskoordinator
Sjøfartsdirektoratet

Ut fra tilgjengelige opplysninger, så ble norske skip inspisert 1292 ganger av de forskjellige havnestatskontrollregimene i 2013. Paris MoU, Tokyo MoU og USCG utførte flest inspeksjoner.

17 norske skip ble tilbakeholdt. Det er en liten økning fra 2012, da Norge hadde 14 tilbakeholdte skip. Norge har en stor flåte, og antallet tilbakeholdte skip er lavt i forholdt til antall inspeksjoner.

Fem av tilbakeholdelsene var innenfor Paris MoU, ni i Tokyo MoU, to av USCG, en i Indian Ocean og en i Meditteranean. 15 av de tilbakeholdte skipene var regis-

trert i NIS og to i NOR. Alderssammensetningen viser ikke overraskende at det er de eldste skipene som tilbakeholdes oftest. Elleve av skipene var over ti år.

Fordelt på skipstyper finner vi en overvekt på stykkogods, kjemikalietankere og bilbåtar. Ett skip ble tilbakeholdt to ganger, mens to av de tilbakeholdte skipene senere ble solgt til opphugging.

HØYT PÅ WHITE LIST

Paris MOU offentliggjør hvert år en liste over hvordan et flagg har prestert ved havnestatskontroller innenfor deres område. Listen rette navn er «White, Grey and Black Flag List», men den kalles populært kun for «White list».

Sjøfartsdirektoratet jobber for at Norge skal være en attraktiv flaggstat med høy sikkerhet for liv, helse miljø og materielle verdier. Antall tilbakeholdelser er en indikasjon på kvaliteten til et register, og er med på å bestemme plasseringen på

«White list». En høy plassering er et mål for Norge som flaggstat, og viser at vi er et kvalitetsregister. Norge lå i fjor på sjuende plass.

PRIORITERT TILSYN

Det er alltid meget skuffende når Sjøfartsdirektoratet blir informert om norske skip som tilbakeholdes på grunn av alvorlige mangler. Når et skip tilbakeholdes vil direktoratet normalt ta kontakt med rederiet og be om en forklaring på hva som er skjedd. Rederiet blir også bedt om å redegjøre for hvilke tiltak som blir gjennomført for å unngå gjentakelse.

Skipene blir satt på prioritert liste for uanmeldt tilsyn av Sjøfartsdirektoratets inspektører.

For skip som er delegert, så vil også classeselskapene normalt bli kontaktet. For eksempel kan det anmodes om at det foretas tilleggsrevisjon av ISM-systemet om bord for å verifisere at det fungerer. ■

Commemoration of the First World War Centenary:

The Great War at Sea

While trench warfare on the Western Front may be what most associate with the First World War, it was in fact a maritime conflict as well.



Bente Amandussen
Editor Navigare
Sjøfartsdirektoratet

In a time before large long-range aircraft, WWI became a world-wide conflict due to the ships carrying men and supplies from all corners of the globe. War was waged on a truly industrial scale which led to a rapid development and wider employment of maritime inventions and practices that had only seen limited use previously.

The war at sea was dominated by the efforts to blockade supplies, where the Allied Powers, with large fleets and surrounding positions, tried to blockade the Central Powers.

The conflict spread to all oceans, but naval warfare was at its most bloody in the North Atlantic and the waters around the British Isles. The protagonists here were the British and German navies, and the sufferers were the seamen sailing in these waters.

THE NAVAL ARMS RACE

In the early 1900s, Great Britain was an island nation with a far flung Empire and depended on its navy. The revolutionary Dreadnought class of battleships became a symbol of national power. They had more big guns and were as well armoured as the best German battleships, but were faster than German cruisers, thanks to the use of steam turbine propulsion.

Germany vainly attempted to follow the lead, but was out-built, not just in quantity but also in quality. By the outbreak of war, the German Navy had 14 dreadnought-type battleships, whilst the British had 24. This led to a shift in strategy by the Germans from the building of a few expensive capital ships to launching ever larger numbers of cheaper subma-

nes. They entered the war with 24 submarines. During the war, 350 more were built. 178 were lost.

In May 1916, the German and British navies clashed in what was the only fleet action of the war. The Battle of Jutland fought by 151 British and 99 German warships ended inconclusively. The Germans won a tactical victory by sinking more British ships, but the British won the strategic victory because the Germans did not occupy that sea area, nor did their fleet ever venture into the North Sea again at full strength.

BLOCKADE

The first British naval response to the declaration of war had been to send civilian cable laying vessels to cut the German underwater telegraph cables to the Americas. For the rest of the war, the Germans had to use unreliable radio telegraphy. Messages were intercepted and decoded by British Naval intelligence.

HALF MAST

The International Maritime Organization (IMO) received a request from the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) to assist and cooperate in implementing their initiative to commemorate the event that triggered the First World War. UNESCO has requested that on 28 June 2014, all vessels at sea, if practical, to fly ship's flags at half mast, to indicate mourning in remembrance of the Centenary of World War I. Vessels moored in harbours are encouraged to use a remembrance sound signal on the same day at 1700 h UTC, being the hour of the first shot fired in the conflict, to commemorate the Centenary.



PRIZE RULES: In the early days of World War I, German U-boats let the crew and passengers evacuate the ship before they sunk it.

PAINTING BY WILLY STÖWER

Their next response was to set up a blockade. A list was published of contraband, which also included foodstuffs. All vessels headed for Germany and the occupied countries, were intercepted and sent to a British port for examination before they could sail on to their destination, frequently after part of their cargo had been confiscated.

By the start of 1915, British Naval patrols had effectively sealed off all of the German North Sea ports, and the entire North Sea had been declared a war zone. All ships entering did so "At their own risk".

THE WAR ON COMMERCE

In the early part of the war, German U-boats practiced the Prize rules of the Hague Convention when attacking merchant ships. The submarine surfaced and the crew and passengers were allowed to evacuate the vessel before it was sunk. However, as retaliation for the ever tightening naval blockade, Germany declared

unrestricted submarine warfare, making life even more dangerous for seafarers.

Attacks on unprotected merchant ships sailing alone wrought their toll. Many were flying the flag of neutral countries, causing much anger among the flag states. In May 1915, the liner RMS Lusitania was torpedoed off the coast of Ireland. 1198 people were killed, 128 of these were US citizens. Perhaps more than any other incident, the sinking of the Lusitania shook the United States out of its isolation and set the country on a path to war.

THE NOOSE TIGHTENS

In 1916, the harvest failed in Germany. In what was known as the Turnip winter, civilians and military alike had to make do with rations that were less than a third of that before the war. Artificial fertiliser uses the same raw materials as military explosives. The war effort took priority and crop yields fell.

A novel, but short lived method employed by the Germans to break the blockade was to use cargo submarines. Deutschland, the largest submarine in the world, was built without torpedo tubes or other armament and registered as a merchant ship. She slipped past the blockade by running underwater. She arrived in Baltimore, loaded a cargo of 782 tons of nickel, tin and rubber and returned safely to Germany. The Deutschland made only one more voyage as a merchantman before being fitted with armaments and pressed into war service.

CONVOYS

In 1917, the entry of the United States into the war was seen as inevitable and Germany tried to starve out Britain before the US could mobilise. With hundreds of submarines, war at sea became brutal.

The US declared war on Germany in

April. By then, a quarter of all ships bound for Britain had been sunk. Britain had only six weeks of grain supplies left and it was time for the British civilians to tighten their belts.

The British admiralty had been asked to organise convoys of shipping and provide escorts but had repeatedly refused, claiming their ships were needed to bottle up the German battle fleet. Only when the Prime Minister exasperatedly ordered the navy to organise convoys did this happen. It resulted in a steady reduction in the losses of ships.

By the spring of 1918, air cover for convoys was being provided by both airships and aeroplanes. This reduced losses even further, whilst increasing the number of enemy U-boats sunk.

MUTINY

In Germany, the home front was collapsing. The starving population perished in the hundreds of thousands from typhus and tuberculosis which tore through the cities.

On the Western front, the German spring offensive that had captured more territory than any other action since 1914 had crumbled. By the summer, the Allies, strengthened by 1.2 million American soldiers, inflicted the first of an unremitting series of defeats on the exhausted German army.

It was however, sailors that started the ball rolling for capitulation. The German battle fleet had not left port since Jutland. In late October 1918, admirals planned to take the entire fleet out to attack the British, but the war-weary sailors at the navy base at Kiel mutinied. Attempts to quell the mutiny failed and it spread. On the 4th November 40,000 sailors took over the town. Delegations of sailors dispersed to all of Germany's big cities and joined forces with aggrieved citizens. By the 7th November, they had seized all large coastal cities as well as Hanover, Brunswick, Frankfurt and Munich. Kaiser Wilhelm abdicated on the 9th. Two days later, an armistice was signed. The war was over.

15,000 seamen had lost their lives. 7,700 ships were sunk. Norway alone lost 1,180,316 GRT of its fleet, more than any other country, except Britain. ■



UTRYGGT: Når man overlaster fartøyet, kan det gå ut over sikkerheten.

FOTO: ILLUSTRASJONSFOTO

Bekymret for overlast i torskefiske

Sjøfartsdirektoratet og Norges Fiskarlag er bekymret over at enkelte overlaster fartøyene under fiske.



Dag Inge Aarhus
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Bekymringen bygger på konkret informasjon som direktoratet har fått inn i forbindelse med fiske etter torsk.

– Noen av eksemplene vi har sett er svært urovekkende, særlig med tanke på at fartøyets stabilitet blir svært forringet ved slik overlasting, sier avdelingsdirektør Lars Alvestad i Sjøfartsdirektoratet. Sammen med lederen i Norges

Fiskarlag, Kjell Ingebrigtsen, henstiller Alvestad derfor nå om at fartøyenes grenser for last ikke blir utfordret.

– Fartøy som har stabilitetsberegninger har klare grenser for hvor mye last som kan tas om bord i lasterommet og på dekk. Disse grensene må følges for at det fortsatt skal være trygt å benytte fartøyet, sier han.

STABILITET

For fartøy som ikke har stabilitetsberegninger anbefales det et fribord på minimum 200 millimeter. Dette er et krav som på sikt blir innført gjennom nytt regelverk for den aktuelle flåtegruppen, og er en grense som alle bør etterkomme for å sikre tilstrekkelig stabilitet og flyteevne.

Også plassering og sikring av lasten er viktig med tanke på å oppnå tilfredsstillende stabilitet. Det er da viktig å plassere last i rommet først og begrense mengden med dekkslast, for på den måten å få et lavest mulig tyngdepunkt i fartøyet.

SUNN FORNUFT

– Det foregår for tiden et svært godt vinterfiske etter torsk, og for flåtegruppen under 11 meter er det som kjent fritt fiske. Vi har så langt i år vært forskånet for fatale ulykker under dette fiskeriet, og vi henstiller på det sterkeste om at alle utviser sunn fornuft i forbindelse med fiske, og ikke laster fartøyene mer enn det som er forsvarlig, sier Kjell Ingebrigtsen. ■



UTVIS FORNUFT: – Ikke last mer enn det som er forsvarlig, oppfordrer Kjell Ingebrigtsen, leder i Norges Fiskarlag.

FOTO: JAN-ERIK INDRESTRAND



BEKYMRET: – Vi har sett urovekkende tilfeller der grensene for last blir overskredet, sier avdelingsdirektør Lars Alvestad i Sjøfartsdirektoratet

FOTO: BJARTE AMBLE



Maritime kurs i Vestfold

Høgskolen i Buskerud og Vestfold er sentralt plassert på Østlandet og har den største og mest komplette maritime utdanningen i Norge.

Vi tilbyr høyt kvalifiserte instruktører og en topp moderne simulatorpark.

Vi arrangerer:

- BRM og ERM kurs
- ECDIS produktspesifikke kurs for TECDIS, MARIS og Transas
- IMO ECDIS kurs ihht. STCW2010
- GMDSS kurs
- Rederispesifikke RAS kurs inkl. BRM/ERM for seismikk
- Skreddersydde kurs og simulatortrening for ethvert behov

www.hbv.no/training

training@hbv.no





INFISERT: Når en amøbe blir infisert med Legionella på denne måten kan bakteriene bli svært farlige.

ILLUSTRASJON: SINTEF

Bunkringsvann:

En helserisiko?

Regelmessig kvalitetskontroll av drikkevann er rettet mot tarmbakterier, mens alvorlige sykdomsbakterier som Legionella ikke blir undersøkt i det hele tatt. Er dette en udetonert bombe?



Catrine Ahlén
Seniorforsker,
SINTEF/NSMM

Drikkevannet er vårt viktigste næringsmiddel, og kvalitetskravene til drikkevann er nøye presisert i drikkevannsforskriften, som sier at drikkevannet skal være «hygienisk bertryggende, klart og uten fremtredende lukt, smak eller farge. Det skal ikke inneholde fysiske, kjemiske eller biologiske komponenter som kan medføre fare for helseskade i vanlig bruk». De samme kravene gjelder selvsagt også for drikkevann som leveres til skip fra landbaserte bunkringsstasjoner. Men, kan vi stole på at vi får godt nok vann?

MIKROORGANISMER

Veien fra vannverk til bunkringsstasjon er

vanligvis meget lang – fra noen kilometer til flere mil med rørledninger. Vannledningene er ikke sjelden gamle, med betydelige avleiringer. Disse avleiringene kalles «biofilm», og er egentlig et levende samfunn av mikroorganismer.

Temperaturen på drikkevannet ut fra et vannverk er regulert til å være rundt 5 °C – en temperatur som innebærer beskjeden vekst av mikroorganismer. Vanntemperaturen i rørledningene vil derimot kunne variere, både som resultat av omgivelsene men også beroende på «komposteringseffekten» fra avleiringene. På vinterstid har også enkelte bunkringsstasjoner varme på bunkringspunktet, for at vannposten ikke skal fryse. Vanntemperaturen på bunkringspunktet er med andre ord en

utfordring med tanke på mikrobiologisk aktivitet.

LEGIONELLA

Legionella er en ferskvannsbakterie som kan forårsake alvorlig lungebetennelse, og kan medføre livsfare og død hos eksponerte personer. Bakterien finnes ikke i sjøvann, og kan kun infisere et skips vannsystem via bunkring.

Bakterien er i motsetning til de fleste andre vannbakterier meget krevende hva gjelder både temperatur og næring. Den vokser ikke ved vanntemperatur lavere enn 20 °C, og av den grunn vil forekomsten være meget beskjeden i naturlige vann og vannverk. Legionella er avhengig av næringstilskudd som kun produseres i levende organismer i vannsystemet. Den

BAKTERIEN LEGIONELLA PNEUMOPHILA

- Lever i vann. Kan gi livsfarlig lungebetennelse for eksempel hvis den finnes i dusjvann eller i vann fra kjøletårn, og ørsmå dråper av dette vannet havner i lungene.
- Var helt ukjent inntil en kongress for militære veteraner (legionærer) i USA endte i masse sykdom og død i 1976. 29 hotellgjester døde. De ble smittet via ørsmå vannråper fra et aircondition-anlegg.
- Første registrerte utbrudd i Norge var i Stavanger i 2001, med 28 smittede, hvorav sju døde. Seinere har det vært nye utbrudd i Stavanger i 2002 og i Trondheim i 2003. Det siste store utbruddet kom i Østfold i mai 2005 og krevde ti menneskeliv.

Kilde: SINTEF Materialer og kjemi

vokser dårlig i naturen, og selv i laboratoriet er det vanskelig å få dyrket den opp. Men, bakteriene kan overleve og vokse i et teknisk vannsystem ved å benytte biofilmen som finnes der.

EGET ANSVAR

Legionella er bare sykdomsfremkallende via vann som er forstøvet, som for eksempel i dusjer og høytrykksspylere. Sykdommen ble oppdaget på 1970-tallet i USA men det var ikke før etter årtusenskiftet man kunne konstatere at bakterien også er å finne i ferskvannskilder i Norge. Det første innenlandske sykdomsutbruddet var i Stavanger 2001 der sju mennesker døde, etterfulgt av Sarpsborgutbruddet med ti døde i 2005.

Som en direkte følge av disse sykdomsutbruddene kom det i 2008 en særnorsk forskriftsendring spesielt myntet på denne bakterien: «Rund-skriv om forskrift om miljørettet helsevern – endringer for forebygging av legionellasykdom». Rundskrivet sier at virksomheter selv har ansvar for at deres innretning ikke er smittefarlig, og at vannholdige installasjoner skal kartlegges og risikovurderes med hensyn til vekst og spredning av legionellabakterier.

FUNN

På bakgrunn av denne instruksjonen tok Sjøforsvaret i 2010 initiativ til en gjennomgang av samtlige 41 fartøy i flåten med tanke på å kartlegge og forebygge eksponeringsrisiko for Legionella ombord. I studien inngikk også gjennomgang av samtlige av Forsvarets bunkringsstasjoner. >>>

Bunkered water:

A health hazard?

Regular quality control of drinking-water is aimed at intestinal bacteria, whereas bacteria causing serious diseases, such as Legionella, are not controlled at all. Is this a ticking time bomb?

Drinking-water is our most important nutrient, and the quality requirements related to drinking-water are carefully specified in the Drinking Water Regulations, which state that water intended for human consumption shall be "hygienically safe, clear and without conspicuous odour, taste or colour. It shall not contain physical, chemical or biological components that could lead to a risk of harm to human health from ordinary use". The same requirements obviously also apply to drinking-water delivered to ships from shore-based bunkering stations. Nevertheless, can we trust that the received water is good enough?

MIKROORGANISMER

The distance from the waterworks to the bunkering station is usually very long – from a couple of kilometres to several miles of pipelines. The water pipes are often old, with significant deposits. These deposits are called "biofilm", and are in fact a community of living microorganisms.

The temperature of the drinking-water coming out of a waterworks is regulated to be around 5°C – a temperature involving modest growth of microorganisms. The water temperature in the pipes, on the other hand, will vary, both as a result of the surroundings but also depending on the "composting effect" of the deposits. In wintertime some bunkering stations even use heat sources at the bunkering site to prevent the water from freezing. The water temperature at the bunkering site is in other words a challenge when it comes to microbial activity.

LEGIONELLA

Legionella are freshwater bacteria that can cause severe, life-threatening pneumonia in exposed persons. The bacteria are not found in seawater, and can only contaminate a vessel's

water system through bunkering.

The bacteria, unlike most other water bacteria, are very demanding when it comes to temperature and nutrients. They do not grow in water temperatures below 20°C, and for that reason their occurrence will be very modest in natural waters and waterworks. Legionella are furthermore dependent on a supply of nutrients which are only produced in living organisms in the water system. Growth conditions in nature are limited, and the bacteria are even difficult to culture in a laboratory. The bacteria may, however, survive and grow in a technical water system by using the biofilm present there.

OWN RESPONSIBILITY

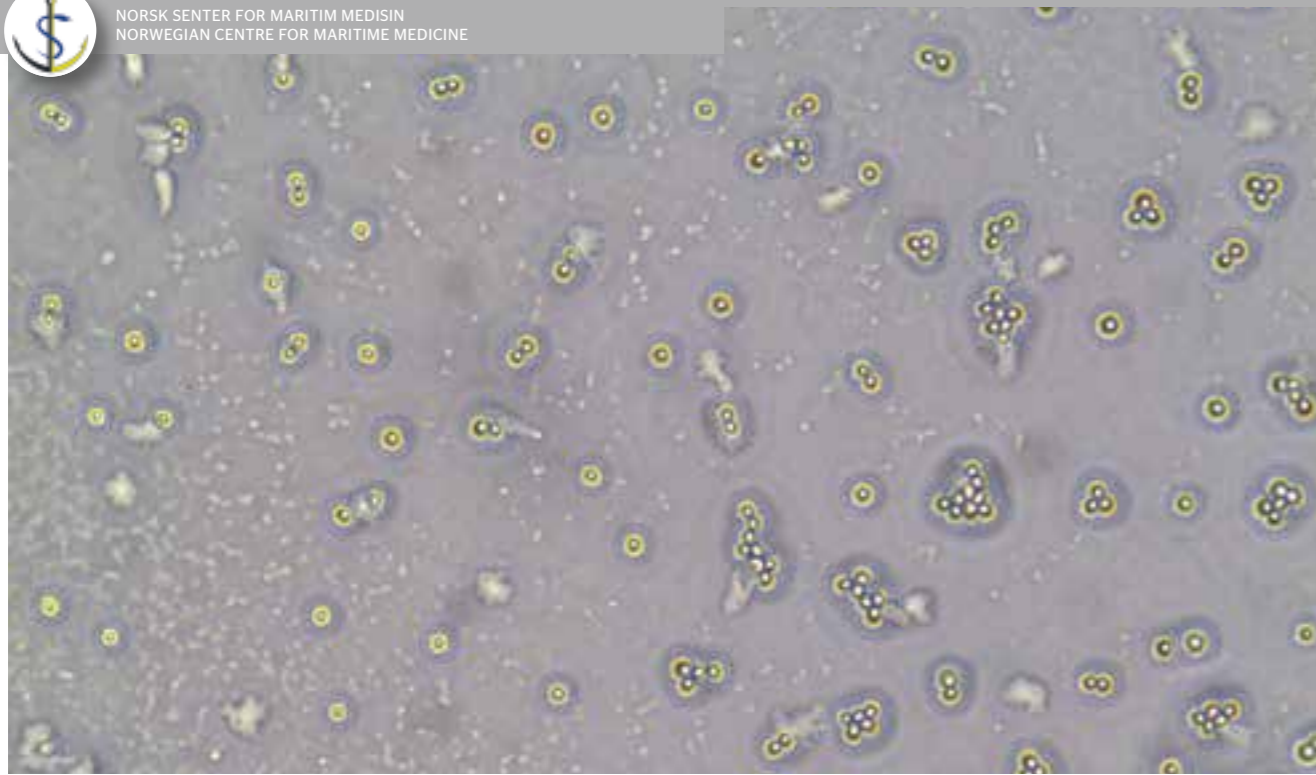
Legionella are only pathogenic through aerosolised water, such as in showers and high-pressure hoses. Legionellosis was discovered in the 1970s in the USA, but it was not until after the turn of the millennium that Legionella was found to be present in freshwater environments in Norway as well. The first outbreak in Norway was in Stavanger in 2001 where seven people died, followed by an outbreak in Sarpsborg in 2005 with ten deaths.

As a direct consequence of these outbreaks, a special Norwegian regulatory amendment was laid down in 2008, which was aimed particularly at these bacteria: "Circular regarding Regulations on environmental health care – amendments for the prevention of Legionellosis". The circular stated that it is the responsibility of each company to ensure that their arrangement is not a source of infection and that water-carrying installations are mapped out and risk assessed with regard to the growth and proliferation of Legionella bacteria.

FINDINGS

In 2010, on the background of this

>>>



KAN OVERFØRES I BUNKRINGSVANN: Amøbepopulasjon som spiser bakterier.

ILLUSTRASJON: SINTEF

Legionella pneumophila ble påvist i vannsystemene til cirka halvparten av fartøyene og fra flere av bunkringspostene. Legionella pneumophila er den typen av legionella som er desidert vanligst forekommende i sykdomsutbrudd og finnes i over 90 prosent av tilfellene.

Opphavet til smitten i skipene kunne spores til respektive benyttede bunkringsposter. Intern vekst i vannsystemene kunne spores til hydrofortanker, plassert i varme maskinrom som genererte «kaldvannstemperaturer» på 20 °C og over.

AMØBER

Sjøforsvarets gjennomgang kom også til å belyse en annen og enn mer viktig side av bunkringsproblematikken; nemlig den at man ikke bare får overført selve sykdomsbakteriene men også de nødvendige overlevelsesorganismene som de trenger for å kunne bli værende i det tekniske vannsystemet. For Legionella handler det om frittlevende amøber (FLA). Disse er relativt store encellede organismer, og det er gjennom oppholdet i disse at legionellabakterien kan bli svært farlig.

MÅ HA BARRIERER

Hva kan man så gjøre for å unngå å få etablering av sykdomsfremkallende



DRIKKEVANNSYSTEM: Skissen er utarbeidet på bakgrunn av de nye utfordringene. Dette designet er underlag for installasjon på samtlige av Sjøforsvarets fartøy fra 2014.

Legionella-bakterier i vannsystemet? Så lenge man ikke har bedre kvalitetskontroller med bunkringsvannet vil det være risiko for kontaminasjon av smittestoff som Legionella. Sykdomsfremkallende organismer som måtte være med i lave antall, vil kunne oppskaleres i fartøyets vannsystem.

Et første tiltak for å minske risikoen ved fyllestasjonen ville være å kontrollere temperaturen på transportveien fra vannverk til bunkringspunkt, slik at kaldt vannet blir holdt kaldt helt frem til tappepunktet. I avvente av bedre kvalitetskontroller av bunkringsvann vil man sårt trenge effektive hygieniske barrierer i form av UV-anlegg med tilhørende partikkel-filte for å hindre kontaminering av vannsystemet ombord. Barrierene må beskytte både mot bakterier og overlevel-

sesorganismer, slik at det ikke kan etableres en oppvekstsituasjon internt i vannsystemet. ■

I samarbeid med Sjøforsvaret og kolleger ved SINTEF/NTNU har mikrobiolog Catrine Ahlén de tre siste årene systematisk studert hvordan legionella-problemer oppstår og forblir i vannsystemet på skip.

I prøver fra marinefartøyene fant seniorforskeren bevis på at bakteriene hadde overlevd den foreskrevne behandlingen ved å bruke amøber som skjold. Ingen har tidligere påvist dette i et vannforsyningsanlegg.

instruction, the Royal Norwegian Navy initiated a control of all 41 vessels in their fleet with a view to mapping out and preventing the risk of exposure to Legionella on board. The study also included a control of all of the Norwegian Armed Forces' bunkering stations.

L. pneumophila was found in the water system of approximately half of the vessels and in the water from several of the bunkering sites. L. pneumophila is the type of Legionella which is by far the most common in outbreaks, and is found in over 90 per cent of cases.

The source of the infection on the vessels was traced back to the bunkering sites used by the vessel in question. Bacterial growth inside the water systems was traced back to pressure tanks placed in hot engine-rooms which generated "cold water temperatures" of 20°C and over.

AMOEBAE

The Royal Norwegian Navy's control also exposed another and even more important side of the bunkering issue, i.e. that it is not only the actual bacteria that are transferred, but also the organisms they need in order to survive in the technical water system. For

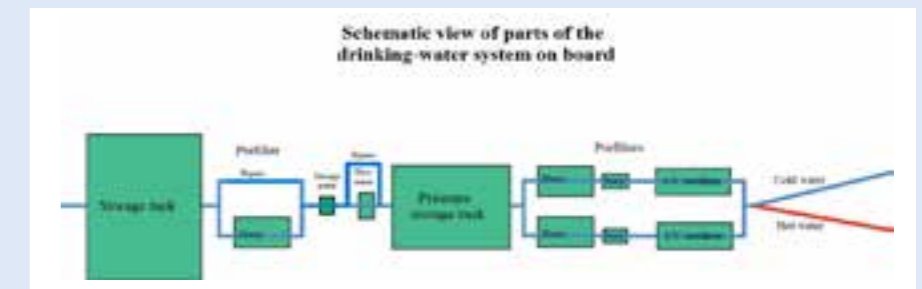
Legionella, these survival organisms are free-living amoebae (FLA), which are relatively large, single-celled organisms. By acting as reservoirs, they facilitate the proliferation of Legionella, which is when the bacteria can become very dangerous.

NEED FOR BARRIERS

So what can we do in order to prevent pathogenic Legionella bacteria from surviving and growing in the water system? Until improved quality controls of the bunkering water are introduced, there will always be a risk of contamination by contaminants such as Legionella. Pathogens which may be transferred in

low numbers will be able to multiply in the vessel's water system.

A first measure to reduce the risk at the filling station could be to control the temperature of the water during the transport from the waterworks to the bunkering site, so that the cold water is kept cold all the way to the filling point. While awaiting improved quality control of bunkering water, there is a desperate need for efficient hygienic barriers in the form of UV installations with appurtenant particle filters in order to prevent contamination of the water system on board. The barriers must protect against both bacteria and survival organisms, so that bacterial proliferation within the water system is prevented. ■



DRIKING-WATER SYSTEM: The sketch is developed based on the new challenges. This design is the foundation for installation on all of the Royal Norwegian Navy's vessels from 2014 onwards.

APPLY TB

APPLY TB AS divisjon Bergen har spesialkompetanse på maritime oppdrag innen elektro og elektronikk. Vi gjør alt fra store overhalingsoppdrag til mindre oppgraderinger, installasjoner og reparasjoner av alle typer fartøy.

Vi har lang erfaring med større prosjekter for kunder i maritim sektor, med blant annet oppdrag på hovedoverhaling av Forsvarets fregatter sammen med Bergen Group Services.

Vi leverer service maritimt innenfor fagene elektro og elektronikk, og har serviceteknikere for alle typer maritime elektrooppdrag, bygge og installere tavler, IR termografi, radio og navigasjonsutstyr.

For mer informasjon se www.applytb.no

- Elektro og automatisjonsløsninger for skip
- Tavleproduksjon for skip
- Termografi
- Datasprednett, Cat. 7
- Fibernett
- PA
- Telefoni og telefonsentral
- CCTV, overvåkningskamera
- Radio – GMDSS og håndholdt
- Navigasjonsutstyr

APPLY TB BERGEN Møhlenpris, Thormøhlensgt. 49, 5006 Bergen, Telefon: 51 88 60 00

CIC - Propulsion and Auxiliary Machinery:

A matter of concern on older ships

The 45 Maritime Authorities of the Paris and the Tokyo Memoranda of Understanding on Port State Control (PSC) joined forces last year on a three month long Concentrated Inspection Campaign (CIC). During that period, 68 ships were detained as a direct result of the CIC.



Bjørn Ove Hansen
Port State Coordinator
NMA

The campaign, which ran from 1 September until 30 November 2013 was a joint effort with the purpose of ensuring compliance with SOLAS Chapter II-1 on construction - structure, subdivision and stability, machinery and electrical installations. The scope of the CIC was the safety of propulsion and auxiliary machinery, especially the working order and maintenance of the main engines, auxiliary engines, auxiliary equipment and their related alarm systems. Special attention was given to familiarity of the crew with safety and emergency procedures with regard to these systems.

Deficiencies in the area of propulsion and auxiliary machinery have in previous years on average accounted for 7% of the total number of deficiencies within the Paris and Tokyo MoU areas. Compliance with the applicable provisions from SOLAS Chapter II-1 has never before been assessed by a CIC.

PROBLEM AREAS

Preliminary results from the CIC carried out in 2013 in the Paris MoU region show that 41% of all detentions in the three month period came as a direct result of the CIC for deficiencies related to propulsion and auxiliary machinery. Problem areas included the propulsion of the main

engine, cleanliness of the engine room and emergency source of power/emergency generator.

The deficiency recorded the most frequently during the CIC was related to propulsion main engine, which was recorded 221 times, followed by cleanliness of the engine room. Along with emergency lighting, batteries and switches, these problem areas have represented the most recorded deficiencies as reasons for detention.

DETENTIONS

During the CIC period, 3,879 inspections with a recorded CIC questionnaire were carried out on 4,126 individual ships. 667 inspections (17% of the total

PORT STATE CONTROL - PSC

PSC is a control of visiting foreign ships to verify their compliance with international rules on safety, pollution prevention and seafarers' living and working conditions. It is a means of enforcing compliance in cases where the owner and flag State have failed in their responsibility to implement or ensure compliance. The port State can require deficiencies to be rectified, and can detain the ship for this purpose if necessary. It is therefore also a port State's defence against visiting substandard shipping.



number of CIC inspections) resulted in a total of 1105 deficiencies related to the topic of the campaign.

In total, 166 (4.3%) of the inspections with a recorded CIC questionnaire resulted in the detention of the vessel. 68 of these detentions were on the account of a detainable deficiency covered by the CIC topic.

No Norwegian vessel was detained on CIC-related deficiencies.

The most inspected ship type was general cargo/multipurpose ships with 1,270 inspections, followed by bulk carriers with 805 inspections and container ships with 458 inspections.

Refrigerated cargo ships had the highest CIC-topic related detention rate (3.7%), followed by general cargo ships and oil tankers.

OLDER SHIPS

More than half of all CIC-topic related detentions involved ships of 20 years or

SPIC AND SPAN: This engine room is clean and tidy. However, deficiencies related to "Cleanliness of the engine room" were recorded 203 times during the campaign. PHOTO: PARIS MOU

more. This category had a CIC-topic related detention rate of 3.6%, which compares unfavourably to the overall 1.8% CIC-topic related detention rate.

For ships with an age between five and twenty years, the average detention rate was 1.4% and for ships with an age of five years or less, the average detention rate was 0.4%.

"This outcome illustrates that wear and tear of propulsion and auxiliary machinery remains an issue, which should be adequately addressed by ship owners", says Richard Schiferli, Secretary General of the Paris MoU on PSC.

GOOD LEVEL OF COMPLIANCE

Most inspections were carried out on ships under the flags of Panama with 495 inspections, Liberia with 322 inspections, Malta with 317 inspections and Antigua

and Barbuda with 246 inspections.

The flags with the highest CIC-topic related detention rate were Tuvalu with 1 CIC-topic related detention following 1 inspection, the United republic of Tanzania with 6 CIC-topic related detentions following 27 inspections, Curacao with 2 CIC-topic related detentions following 16

inspections and Togo with 4 CIC-topic related detentions following 35 inspections.

From the preliminary results of the campaign, it can be concluded that there is in general a good level of compliance with the provisions of SOLAS Chapter II-1 covered by the scope of the CIC. ■

	Number of individual ships inspected during the CIC	Number of inspections performed with a CIC questionnaire	Number of inspections without a CIC questionnaire
Number of inspections with detentions	4127	3879	444
Number of detentions with CIC-topic related deficiencies	186	166	20
	73	68	5

TRANSIKK:

Forskning på transportsikkerhet

Å se på sikkerhetsutfordringer på tvers av ulike transportformer kan gi økt kunnskap for alle.



Elisabeth Vaagen Samsøe
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Vei, luft og maritim sektor er representert i ulike prosjekter i TRANSIKK, som er Forskningsrådets program der man setter søkelys på sårbarhet, nye sikkerhetsutfordringer og mer tradisjonelle problemstillinger i forhold til transportsikkerhet.

Fra 2002 frem til 2009 ble det gjennomført flere forskningsprosjekter finansiert av Forskningsrådet i et program kalt RISIT (Risiko og sikkerhet i transportsektoren). Programmet frembrakte ny forskningsbasert kunnskap som gav økt forståelse av transportrisiko på tvers av ulike transportformer, og behovet for en videre satsning på sikkerhetsforskning meldte seg. TRANSIKK ble derfor etablert som en videreføring, med en programperiode fra 2010-2015. Til sammen utgjør programmene en langsiktig satsning innen transportsikkerhet.

MÅLSETTINGER

TRANSIKK er en viktig møteplass for direktorat, departementer og forskere, og har som et av sine mål å bidra til å gjøre myndighetene bedre rustet til å identifisere fremtidige sikkerhetsutfordringer og



SAMARBEID PÅ TVERS AV TRANSPORTFORMER:
Ved å forske og utveksle erfaringer fra ulike transportgrener kan man oppnå økt forståelse av transportrisiko.

FOTO: SHUTTERSTOCK

å gi bedre grunnlag for beslutninger.

Programmet har tre hovedtemaer for forskningen: Regulering, styring og håndtering; sikkerhetskultur; samt teknologi og transportsikkerhet. Man håper at forskning på tvers av transportformer vil gi en mer helhetlig forståelse av sikkerhetsutfordringene og bidra med viktig overføring av kunnskap mellom transportsektorene

og ulike fagområder. TRANSIKK ønsker å bidra til å utvikle og styrke norske forskningsmiljøer og å øke rekrutteringen av forskere innen feltet.

SAMARBEID I FOKUS

Det er lagt til rette for aktiv kunnskapsdeling og diskusjon av forskningsresultater, både underveis i prosjektperioden og i

avslutningsfasen. Gjennom sin rolle i programstyret har Sjøfartsdirektoratet kunnet følge spennende maritime prosjekter fra ide til gjennomføring og begynnende resultater.

Sjøfartsdirektoratets visjon er «Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø», og man håper gjennom engasjement og deltagelse å stimulere til økt interesse for maritim forskning, både blant forskningsinstitusjoner og i den maritime næringen. Økt samarbeid mellom det offentlige, academia og privatsektoren vil styrke norsk transportsikkerhetsforskning, og vil kunne bidra til å fremme en aktiv sikkerhetskultur til sjøs. ■

Det vil bli arrangert en konferanse om transportforskning i Oslo 5. juni. Du kan finne mer informasjon om konferansen og om TRANSIKK på Forskningsrådets nettsider.

FORSKNINGSPROSJEKTER

Pågående maritime prosjekter:

- Safety culture and sustainable safety performance in the maritime transportation sector, Sigurd W. Hystad, Universitetet i Bergen/ Institutt for samfunnspsykologi
- RESCUE, Regulative rationalities and safety culture development, Trond Kongsvik, NTNU Samfunnsforskning A/S
- Prospects for improving transport safety, Rune Elvik, Transportøkonomisk institutt
- Improving the knowledge base for systematic management of fatigue and

- reduced vigilance in transport operators, Fatigue in Transport, Ross Phillips, Transportøkonomisk institutt
- Utenlandske godstransportørers ulykkesrisiko på veg og sjø, Tor-Olav Nævestad, Transportøkonomisk institutt

Nye maritime prosjekter:

- Arbeidsrelaterte ulykker i veg, sjø- og lufttransport, Beate Elvebakk, Transportøkonomisk institutt

Følgende søknader er dessuten bedt om å samarbeide om en ny søknad:

- Professional competence, standardization and safety in aviation and the maritime industry, Torgeir Kolstø Haavik, NTNU Samfunnsforskning A/S
- Safety and performance in Aviation and Maritime Operations, Vegard Nergård, Universitetet i Tromsø



NORSHORE ATLANTIC: This drilling ship was registered in March.

PHOTO: OLAV LIE, NORSHORE

The Norwegian International Ship Register (NIS): February and March 2014

With February and March this year came six new additions to the Norwegian International Ship Register (NIS). As many as 16 ships were deleted during the same period, leaving the register with a total of 526 ships at the beginning of April 2014.



Tone Olsen Risnes
Senior Adviser
Department of Ship
Registration
NMA

A fifty percent increase in the number of deleted vessel compared to the same period last year marked February and March of this year. The number of new registrations also decreased by two, from eight to six. Of the new registrations in the NIS, as many as four ships were transferred from our domestic register, The Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

At the end of February 2014 the total GRT for the NIS was 13,709,769.

THE FOLLOWING SHIP WAS REGISTERED IN FEBRUARY 2014

FAR SIGMA – LAPF7 – IMO 9659062
Newly built supply ship for platforms. The vessel was built by Vard Group AS, Brattvaag, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, the ship was registered with the NIS and, immediately thereafter, transferred to the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR). ■

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN MARCH 2014

POLAR ONYX – LAQD7 – IMO 9664706
Newly built supply ship for platforms. The vessel was built by Ulstein Verft AS, Ulsteinvik, Norway and registered with the NIS upon completion and delivery.

DINA STAR – LDJG3 – IMO 9648697
Tender/ standby vessel for platforms, transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

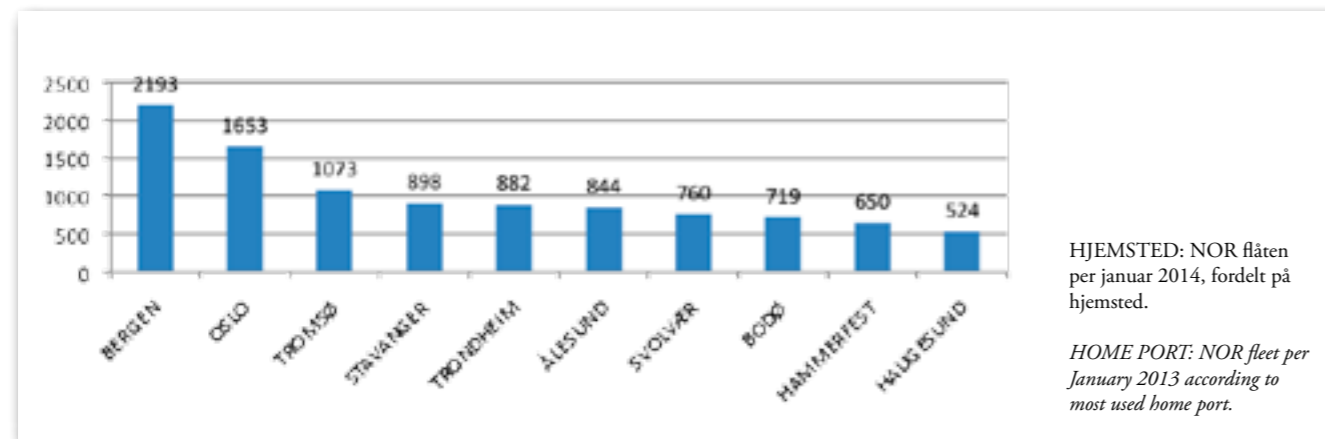
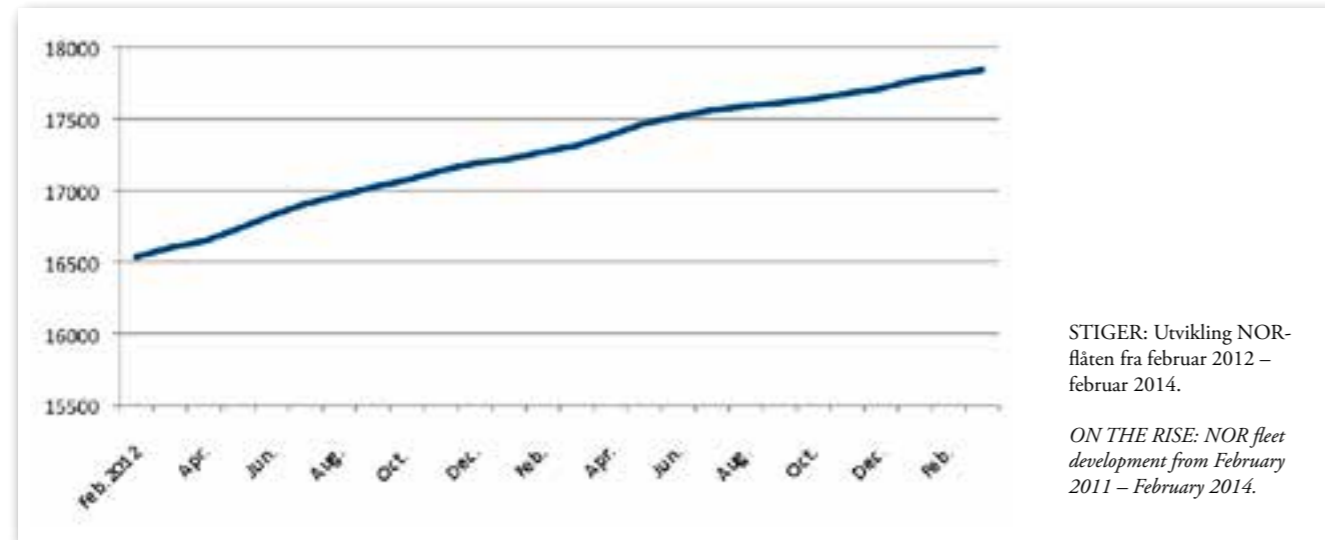
NORSHORE ATLANTIC – LGIH3 – IMO 9545675
Drilling unit including drilling ship, transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

SENTINEL PRINCE – LAZP3 – IMO 7400819
Tender/ standby vessel for platforms, transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

OLYMPIC ELECTRA – LCZX3 – IMO 9547415
Supply ship for platforms, transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR). ■

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR):

Oppgangen i NOR registeret fortsetter



Til tross for målrettet opprydding og kvalitetskontroll øker antallet registrerte fartøy jevnt. Resultatet er et enda mer oppdatert kvalitetsregister.



Tone Olsen Risnes
Seniorrådgiver
Skipsregistrene
Sjøfartsdirektoratet

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

STATUS

I februar 2014 ble det registrert 79 nye fartøyer i NOR registeret, 8 flere enn i løpet av samme måned året før. Samtidig ble det slettet 42 fartøyer, mot 20 i februar 2013.

Antallet nyregistreringer kom opp i 72 i mars måned, mot

71 i samme måned året før. Antallet slettelser endte på 37, ti flere enn året før.

Ved utgangen av mars telte NOR registeret 17 842 fartøyer med en total bruttotonnasje på 3 351 930. Høy aktivitet har preget disse to månedene.

1242 NYE FARTØY PÅ TO ÅR

Per mars 2012 telte NOR registeret 16 600 fartøyer. Ved utgangen av mars 2014 var antall registrerte fartøyer kommet opp i 17 842.

Per mars 2012 utgjorde handelsflåten NOR 898 av fartøy-



- FRIIDTSFARTØY/PLEASURE VESSEL
- MINOR FARTØY/SMÅ/SMALL WORKBOAT
- FISKEFARTØY & TRÅLER/FISHING VESSEL & TRAWLER
- FORSYNINGSSKIP FOR PLATTFORMER/PLATFORM SUPPLY SHIP
- SELVEKTER/BARGE
- STYRINGSKRAFT/CARGO SHIP
- FARTØY MED BEIDRETT PASASJERFORORDNING/SMÅL PASSENGER-VESSEL
- PASASJERSKIP/PASSENGER VESSEL
- BILFERRY/CAR FERRY
- PASASJERSKIP/TENGER, BIL/PASSENGER SHIP/TERRY CAR

TYPYR: Nyregistreringer NOR mars 2012 – mars 2014, fordelt på de største fartøytypene.

TYPES: New registrations from March 2012 – March 2014 according to the major vessel types.

ene i NOR-flåten. To år senere, i mars 2014 er dette tallet redusert med tolv, til 886. Handelsflåten omfatter skip på hundre bruttotonn og over, med et par unntak. Blant unntakene finner vi fartøy definert i Sjøfartsdirektoratets kategorier for fiskefartøy, spesialskip og diverse.

Fritidsfartøy utgjør fortsatt hovedvekten av nyregistreringene, etterfulgt av mindre arbeidsbåter, fiskefartøy og deretter forsyningsskip for plattformer.

BEHOLDER SOLEKLAR FØRSTEPLASS

Hvilken by kan skilte med å være hjemsted for flest NOR-registrerte fartøyer? Skipsregistrenes hjemby, Bergen, har fått tilført 16 nye fartøyer siden januar 2014, og beholder sin soleklare førsteplass. Oslo har økt med 14 fartøyer i samme periode, og beholder sin solide andreplass. De ti mest brukte hjemstedene er uendret siden juni 2013, og har også beholdt sin interne rangering ■

The Norwegian Ordinary Ship Register (NOR):

Norway's domestic NOR register continues to expand

Even with targeted quality control of registered information for our vessels, the NOR register continues to grow. The result is an even more up-to-date quality register.

All 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 less than 15 meters are voluntarily entered into the register.

STATUS

In February 2014, 79 new vessels entered the NOR register, eight more than during the same period the year before. At the same time, 42 vessels were deleted, a significant increase compared to the 20 vessels that were deleted in February 2013.

The number of new registrations ended at 72 in March, one more than the 71 new registrations in March 2013. At the same time, 37 vessels were deleted, an increase of ten compared to the equivalent month the year before.

March ended with a total of 17,842 active vessels with a total Gross tonnage of 3,351,930. High activity has characterized these two months.

1242 NEW VESSELS IN TWO YEARS

In March 2012, the NOR register counted a total of 16,600 vessels. At the end of March 2014, this number had increased to 17,842.

The NOR registered part of the merchant fleet counted for 898 of the total NOR fleet in March 2012. Two years later, this number has been reduced by 12. As of March 2014, 886 vessels belong to this part of the fleet. The merchant fleet is comprised by vessels of 100 gross tons and more, with a few exceptions. Vessels belonging to the Norwegian Maritime Authority's categories for fishing/hunting, specialized vessels and others are not included in this fleet.

The majority of all new registrations are still pleasure vessels, followed by smaller work boats, fishing vessels and supply vessels for platforms.

HOME TOWN STILL NUMBER ONE

Which Norwegian city can boast of being home port to the highest number of NOR-registered vessels? The two last years have yielded a net increase of 16 vessels using Bergen as their home port, ensuring that the city remains at its obvious first place. Second place is still occupied by Oslo, with a net increase of 14 vessels during the same period. The ten most commonly used home ports have remained unchanged since June 2013 and the list has also retained its internal ranking. ■

Havnestatskontroll:

Gapestokk for dårlig prestasjon

Enkelte rederier presterer notorisk dårlig ved havnestatskontroll. Nå har EU besluttet å offentliggjøre listen over rederier og skip som ikke holder mål.



Bjørn Ove Hansen
Havnestatskoordinator
Sjøfartsdirektoratet

I 2011 innførte man et nytt inspeksjonsregime (NIR) for havnestatskontroll innenfor Paris MoU. Man gikk da over til å basere utvelgelsen for inspeksjon på skipenes risikoprofil. Dårlige skip inspiseres oftere enn gode skip, med det formål å drastisk redusere antallet lavstandardskip innenfor inspeksjonsområdet.

REDERIET ANSVARLIG

For å bestemme skipenes risikoprofil ble følgende kriterier lagt til grunn:

Skipstype, skipets alder, flaggstatens prestasjonsnivå, anerkjent organisasjon for utstedelse av skipets sertifikater, rede-

riets prestasjonsnivå og skipets historikk med hensyn til havnestatskontroll.

Ved havnestatskontroll er rederiet den som er ISM-ansvarlig for skipet når inspeksjonen finner sted. Etersom lasteskip under 500 bruttotonn ikke er pliktig til å være ISM-sertifisert, så vil eventuelle mangler ved inspeksjon av disse ikke ha noen innvirkning på rederiets prestasjonsnivå, uavhengig om skipet er frivillig ISM-sertifisert eller ikke.

MANGLENDE VILJE

Rederiene blir delt inn i ulike kategorier etter prestasjonsnivå: Meget lavt, lavt, mellom høyt eller høyt. Siden NIR ble innført 1. januar 2011, så har dessverre en del rederier kontinuerlig figurert på den dårligste enden av skalaen.

EU har derfor besluttet å publisere en liste over rederier som i løpet av de siste 36 månedene kontinuerlig har prestert lavt eller meget lavt. Listen oppdateres daglig av EUs sjøfartsorganisasjon EMSA (European Maritime Safety Agency).

Hensikten med offentliggjørelsen er at listen bedre viser rederiets prestasjoner over tid. Man antar at sammenhengende svake prestasjoner over så lang tid demonstrerer manglende vilje eller evne til å forbedre seg. ■

Listen finnes på EMSAs nettside:
The list can be found on the EMSAs web page: <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/company-performance>

Port State Control:

Poor performers in the pillory

Some companies have a continuously poor Port State Control (PSC) performance. The EU has now decided to publish a list of the poorest performing companies and ships.

In 2011, a New Inspection Regime (NIR) was introduced for port State control within the Paris MoU region. The targeting of ships for inspection will now be based on a Ship Risk Profile (SRP). High risk ships are inspected more frequently than ships with a lower risk profile, and the aim is to drastically reduce the number of substandard ships within the inspection region.

THE COMPANY IS RESPONSIBLE

The Ship Risk Profile is determined based on the following criteria:

Type and age of ship, performance of ship's flag, performance of the Recognised Organisation (RO), performance of the com-

pany and the ship's port State control history.

During a port State control, the company is the ISM manager of the ship at the time of the inspection. Cargo ships of less than 500 gross tonnage are not required to be ISM certified, and any deficiencies discovered during an inspection of such ships will not affect the company's performance level, irrespective of whether the ship is voluntarily ISM certified or not.

UNWILLINGNESS TO IMPROVE

The companies are ranked as having a very low, low, medium or high performance. Since NIR was introduced on 1 January 2011, several companies have unfortunately been

ranked on the worst end of the scale on a regular basis.

The EU has therefore decided to publish a list of companies whose performance has been low or very low for a continuous period of 36 months. This list will be updated on a daily basis by the European Maritime Safety Agency (EMSA).

The purpose of the publication is that the list will provide a more detailed overview of the company's performance over time. It is believed that a consistently poor performance for such an extended period demonstrates an unwillingness or inability on the part of the company to improve performance. ■

Public Site Company Performance Portlet(3.18.18@16.01.2014_11:33)

Very Low Performance for 36 months Low or Very Low Performance for 36 months Low Performance for 36 months

TMO Number	Name	Country
5391887	Abou Marfi Ship Management SAL	Lebanon
5322502	Accord Marine Management Pvt	India
5087489	AFK Universal Consulting	Russian Federation
5331230	Africa Marine Co	Tunisia
5118266	Aktug Shipping & Trading Ltd	Turkey
5267101	Albatris Shipping Co	Albania
5175517	Albmarine Ltd	Albania
5325854	Almar	Ukraine
5493097	Anglian Ship Management Co	United Kingdom
5091667	Antarctic Shipping SA	Chile

LAVSTANDARD: Listen avslører hvilke selskaper og skip som har prestert jevnt dårlig ved havnestatskontroll de siste tre årene. Skipene under et selskap har nødvendigvis ikke samme flagg som landet hvor selskapet er registrert.

UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

BESØK VÅR
WEB-SIDE



Markom

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

Post- og besøksadresse: Markom Uniformer AS, Akershusstranda 23, N-0150 Oslo
Tlf: 915 13 079 • 21 92 10 92 • Fax: 94 77 24 31 • post@markom.no • Org. 992 755 482

Se detaljer og komplett utvalg på www.markom.no

Oppgradering til kompetansesertifikat STCW-78

Det er nødvendig med kurs for å oppgradere sertifikat STCW-95 til sertifikat STCW-78.



Bente Amandussen
Editor Navigare
Sjøfartsdirektoratet

STCW-konvensjonen krever at kompetanse som legges til grunn for sertifikatutstedelse skal vedlikeholdes. Dette må dokumenteres hvert femte år. Etter revisjonen av STCW-konvensjonen i 2010, er det kommet nye krav til sjøfolks kompetanse.

Høsten 2013 begynte man å utstede to typer sertifikater: Sertifikater etter gammelt regelverk, kalt «STCW-95-sertifikater» og sertifikater som oppfyller krav til STCW-78-konvensjonen med endringer, kalt «STCW-78, med endringer-sertifikater». Dette inkluderer Manila-endringene fra 2010. Sjøfartsdirektoratet vil utstede

«STCW-95-sertifikater» til og med 1. juli i år.

Du kan kun tjenestegjøre med et STCW-95-sertifikat frem til 1. januar 2017. Av den grunn blir ikke gyldigheten på STCW-95-sertifikat satt til lenger enn til og med 31.12.2016.

For å oppgradere sertifikat STCW-95 til sertifikat STCW-78, med endringer, må du ta et oppgraderingskurs. Skolene vil innnta oppgraderingen i sin undervisning, så for fremtidige sjøfolk vil dette være inkludert i utdanningen. Undersøk med skolen dersom du påbegynte din utdanning i 2012 og er i tvil om du har fått utstedt vitnemål som kvalifiserer deg til STCW-78, med endringer-sertifikat. ■

OPPGRADERINGSKRAV FOR KOMPETANSESERTIFIKAT DEKKSOFFISER

Man må ha gjennomført og bestått:

- oppdatering av sikkerhetsopplæring - 24 timer
- godkjent oppdatering medisinsk behandling - 8 timer
- godkjent kurs i Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) - 24 timer
- godkjent kurs i Automatic Identification System (AIS) - 6 timer
- godkjent kurs i Bridge Resource Management (BRM) - 30 timer

OPPGRADERINGSKRAV FOR KOMPETANSESERTIFIKAT MASKINOFFISER

Man må ha gjennomført og bestått:

- repetisjon av sikkerhetsopplæringen - 24 timers
- godkjent kurs i Engine-room Resource Management (ERM) - 30 timer
- godkjent kurs for oppgradering av maskinoffiserer, funksjon 2 i STCW-koden (Kurset kan tilpasses deltakerens forkunnskaper.)

STCW-78, med endringer-sertifikater vil bli utstedt i plastkortformat, og får en QR-kode som vil gjøre det lettere for inspektører å verifisere sertifikatet.



Fotokonkurranse for fritidsbåtfolket:

Sommerens båtliv i bilder

For andre år på rad inviterer Sjøfartsdirektoratet til fotokonkurranse for fritidsbåtentusiaster.

Temaet for konkurransen i år er: «Husk vest i båt».



Bente Amandussen
Editor Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Å ha flytevest tilgjengelig til alle om bord i båten er påbudt og viktig. Vi ønsker oss bilder som kan illustrere vestbruk i både solskinn og uvær. Send oss også gjerne noen ord om hvor og i hvilken anledning bildene er tatt.

Alle som ønsker kan delta i konkurransen, så her er det bare å knipse i vei når motivene byr seg. For at bildene skal kunne trykkes, må de ha god oppløsning, så husk å stille inn kameraet på høy kvalitet.

Resultatet blir kunngjort i neste nummer av Navigare, som kommer ut i september. For at vi skal klare å kåre vinneren i tide, må vi ha mottatt bildene senest 15. august. ■

Viktig:

- Send bare digitale bilder.
- Maks fem bilder per deltaker.
- Bildene må være på minimum 1MB og så skarpe som mulig.
- Merk sendingen tydelig med fotografens navn, adresse og telefonnummer.
- Vi forbeholder oss retten til å publisere innsendte bidrag i Sjøfartsdirektoratets publikasjoner. Identifiserbare personer på bildene må være gjort oppmerksom på dette.



VINNERBILDE: Fjorårets vinner i fotokonkurransen halte seieren i land med et herlig stemningsfullt bilde som illustrerer båtlivets gleder for både to- og firbeinte. Og alle har på seg vest, som seg bør og bør.

FOTO: AKSEL NORDHOLM

Premier:

1. premie: iPad og en flytevest
2. premie: iPad mini og en flytevest
3. premie: Flytevest og ryggsekk
4. til 10. premie: Gymbag med diverse sjøvettartikler

Bildene sendes på epost til:
bam@sdir.no

Sjømannstatoveringer: Minner og symbolikk

Sjømenn som dro ut i 1950- og 60-årene kom ofte hjem med en tatovering. Hjemme kunne reaksjonen være alt fra beundring til spott. Mange mødre ønsket nok ikke at sønnen skulle tatovere seg. Like fullt ble det gjort, for tatoveringer var en viktig del av sjøfolks kultur.



Elisabeth S. Koren
Førstekonservator
Norsk Maritimt
Museum

Mange kulturer har tradisjoner for å merke kroppen på forskjellige måter. Det er spor av tatovering langt tilbake i europeisk og norsk historie. Den moderne tatoveringens begynnelse i Europa finner man imidlertid i europeernes møte med kulturene i Stillehavet. Det var James Cook som tok med seg ordet «tatovering» hjem fra Tahiti. Også japansk tatoveringskunst ble senere viktig for utviklingen av de moderne tatoveringene, etter at japanske havner ble åpnet for utenlandske skip i 1854.

Skikken kom altså til Europa med sjøfarende og med sjøfolk, og dagens tatoveringer er således et produkt av utveksling av kulturmøter og læring av teknikker mellom flere verdensdeler.

SJØMANNSMOTE

Ved inngangen til 1900-tallet kom elektriske tatoveringsmaskiner. Etter dette kunne tatoveringer lages raskere og enklere, og de ble mye mer utbredt, men tatoveringer var i høy grad forbundet med sjøfolk. Det var sjøfolk som tok med seg tatoveringstradisjonen til Eu-



ØRNEMANNEN: Ragnar Wallentin fikk sitt kallenavn på en tatoveringsbule i Singapore. Han så plan-sjen med ørnen med gang. Vingene gikk bra, for på selve brystet har man mer kjøtt, men da tatovøren kom til kroppen på ørna og brystbeinet hans, sa han stopp. «Ikke mer?», spurte tatovøren. «Jo», svarte Ragnar «Men da må jeg ha noe innabords først». Da var det å kjøpe en flaske whisky, og så fortsatte de.

FOTO: ELIN HANSSON. BILDET ER LÅNT FRA BOKEN «NORSKE SJØMANNSTATOVERINGER».

ropa, og det var blant dem det først ble mote.

Tatoveringssjappene lå gjerne i havneområdene i verdens sjøfartsbyer. Her ble de særegne sjømannstatoveringene utviklet til en egen sjanger innen tatovering, som skiller seg fra andre tatoveringer i motivvalg og utforming. De er gjerne enkle strektegninger. I havn skulle det gå fort – sjømannen skulle få seg en tatovering før han seilte videre. Tatovøren på sin

side ville bli raskt ferdig, og fortsette til neste kunde.

SYMBOLIKK

I tidligere tider var det sterk symbolikk knyttet til motivene i tatoveringene. For eksempel betydde en sval at man hadde seilt fem tusen nautiske mil. Bilde av en fullrigger betydde at man hadde seilt rundt Kapp Horn.

Slik streng symbolikk forsvant gradvis, og er i dag helt borte, men de tradi-



EN AV GUTTA: Å tatovere seg var en del av sjømannskulturen i etterkrigstiden.

FOTO: HVALFANGSTMUSEET I SANDEFJORD. BILDET ER LÅNT FRA BOKEN «NORSKE SJØMANNSTATOVERINGER».



MOTIVER: Hvert motiv hadde sin egen symbolikk. Savnet av mor sto sterkt i mangan ung sjømanns hjerte.

FOTO: TATO-JACK/MARINMUSEUM, KARLSKRONA. BILDET ER LÅNT FRA BOKEN «NORSKE SJØMANNSTATOVERINGER».

sjonelle motivene ble beholdt i sjømannstatoveringene. Maritime motiver som skip og ankere er vanlige. Andre gjengangere er blomster og hjerter.

Sjømannsyrket var et yrke for menn. De var adskilt fra det øvrige samfunnet på land i lang tid av gangen, og fraværet fra familie og hjemland preger sjømannstatoveringene. Hvordan dette påvirket sjøfolks forhold til kvinner går fram i tatoveringene – her er havfruer, halvnakne og nakne kvinner. Havfruer symboliserer den vakre, men utiljen-

gelige kvinnen. Det spesielle motivet «mannens ruin» viste fristelser det var vanskelig å motstå: Kortspill, alkohol og kvinner.

Også religiøse motiver var vanlige. Kors, anker og hjerte sto for tro, håp og kjærlighet. Visstnok tatoverte sjømenn seg tidlig med kristne kors. Bakgrunnen skulle være å sikre seg en kristen begravelse dersom man omkom på havet.

IDENTITET

I etterkrigstiden ble det svært vanlig å

tatovere seg for norske sjøfolk, det var en del av sjømannskulturen. Mange sjøfolk forteller at det var viktig for dem å få en tatovering, for å være skikkelig sjømann. Ofte spilte motivet en underordnet rolle, så lenge det var en sjømannstatovering.

Det var selve handlingen å tatovere seg som var sentralt. Slik ble man en av gutta. Tatovering er jo ikke helt fri for smerte, så det hadde også et element av prøvelse i seg. Det kan nærmest sammenlignes med et overgangsritual.

Tatoveringer har jo dessuten den egenskapen at de ikke så lett lar seg fjernes, så det å tatovere seg var et ugjenkallelig valg. Da viste man at man virkelig var en del av sjømannskulturen. Sjømannsyrket var en del av identiteten, i den grad at den satte varige spor på huden. Kvinner som dro til sjøs tatoverte seg nok ikke. Sjømannskulturen var en kultur av menn.

MINNER

I etterkrigstidens Norge var det få muligheter til å få seg en tatovering. Man måtte til utlandet. Nordmenn flest hadde få muligheter til å foreta slike reiser. Det var sjøfolk som dro ut, og i sjømannskvartalerne i verdens havnebyer var det rikelig anledning til å få permanent kroppsdekor.

Man kan nesten si at tatoveringene var en slags souvenir. Hvilket sted tatoveringen ble laget var kanskje viktigere enn hva som var motivet. Sjøfolk med mange tatoveringer har dem gjerne som minner fra forskjellige havner.

For dem der hjemme var tatoveringene eksotiske tegn fra den store verden, men de ble nok samtidig litt uglesett av mange. Man forbant tatoveringene med fyll og umoral i land. Risikoen for infeksjoner bidro også til skepsisen.

Det var dessuten mange sjøfolk som ikke tatoverte seg, og som ikke synes noe om skikken. Disse negative holdningene kan likevel ha vært med på å opprettholde tatoveringens mystikk. Sjømannstatoveringene var eksotiske og flotte, tydelige tegn på tilhørighet og identitet som sjømann – og ansett som litt suspekter. Til sammen dannet dette tatoveringens tiltrekningskraft. ■

Elektroniske kart:

Sikker seilas starter med grundig planlegging



PLANLEGGING: Eksempel på bruk av rutemoniteringsvindu og kursnotasjon. Kursnotasjon samt viktig informasjon for neste kurs er uthevet i rødt. God planlegging sørger for kontinuerlig kontroll av det elektroniske kartsystemet.

Elektroniske kartsystemer er et veldig godt hjelpemiddel for navigatøren når de benyttes på en korrekt måte. Ny teknologi og tradisjonelt navigasjonshåndverk forenes for å øke navigasjonssikkerheten, men det hele må likevel starte med grundig planlegging.



Odd Sveinung Hareide
Fagleder, elektronisk navigasjon
Sjøforsvarets Navigasjonskompetansesenter

Det er en revolusjon innenfor maritim navigasjon når det nå gradvis innføres papirløs navigasjon. Det tradisjonelle papirkartet flyttes fra bestikkbordet og over til dataskjermen. I den spede begynnelsen var de elektroniske kartene kun dét: Skannede papirkart, kjent som «rasterkart», som ble presentert på en dataskjerm på samme måte som papirkartet før ble presentert på bestikkbordet.

Den andre delen av revolusjonen skjedde når man, ved hjelp av integrasjon mot ulike posisjonssystemer, fikk posisjonen presentert i kartet nesten i sann tid. Dette har ført til at mye av oppmerksomheten til navigatøren har blitt trukket bort fra virkeligheten ute, til dataskjermene som presenterer posisjonen i tilnærmet sann tid på det elektroniske kartsystemet. Det er en utvikling som kan være farlig, og som motarbeider sikker navigasjon.

Nye teknologiske hjelpemidler som elektroniske kartsystemer er fantastiske verktøy som forenkler jobben til navigatøren og

bidrar til sikker navigasjon hvis de blir brukt korrekt. Men dersom navigatøren har for stor tiltro til systemet og glemmer virkeligheten, vil farlige situasjoner og navigasjonsulykker kunne oppstå.

VIKTIG KONTROLL

Det er mange eksempler på at det elektroniske kartsystemet med sin integrasjon mot en posisjonssensor blir sett på som den hele og fulle sannhet. Viktigheten av kontroll av elektroniske kartsystemer ble belyst i forrige utgave av Navigare, der fordelen med ny teknologi ble presentert samtidig som det ble påpekt at man må benytte tradisjonelle navigasjonsprinsipper.

På grunn av de ulike feilkildene, integritet og pålitelighet i det elektroniske kartsystemet med sine posisjonssensorer, er det essensielt at det elektroniske kartsystemet hele tiden kontrolleres med optiske og konvensjonelle kontrollmetoder. Optiske kontrollmetoder er kjent som de tradisjonelle navigasjonsprinsippene som krysspeiling, stevning og tvers med flere. Konvensjonelle kontrollmetoder er bruken av teknologi og integrasjon som

for eksempel radar. For å øke bevisstheten om dette, starter det hele i planleggingsfasen av en seilas på et elektronisk kartsystem, og disse prinsippene er gjeldende både for små og store fartøyer.

START MED PLANLEGGING

Planlegging er en viktig, men ofte oversett del av seilasen. For at seilasen skal være sikker og effektiv, må grundig planlegging gjennomføres.

Planlegging i papirkart foregikk med parallellforskyver, blyant og stikkpasser. Stevningsobjekt, tverstørn, kurs og loggdistanse ble sirlig nedført. På samme måte er dette et viktig middel for kontroll i dagens bruk av elektroniske kartsystemer. Ved å gjennomføre en grundig planlegging med bruk av optiske prinsipper, og dermed kontrollmetoder, vil man enkelt kunne kontrollere det elektroniske kartsystemet kontinuerlig under seilasen.

Under planlegging i elektroniske kart har de aller fleste kartsystemer i dag en forlenget stiplet linje for å kunne identifisere et stevningsobjekt. På samme måte har de en stiplet linje tvers av planlagt «waypoint» for å identifisere tversobjekt. Enkelte systemer har også en stiplet linje for å ta ut 45 graders vinkel, noe som er nyttig i hurtigbåtnavigasjon for å unngå å komme for sent i tørn.

NOTASJON

I Sjøforsvaret har man løst utfordringen med å presentere informasjonen i et elektronisk kartsystem ved å bruke notasjon. Notasjonen benyttes i «message-feltet», som stort sett alle elektroniske kartsystemleverandører har tilgjengelig i dag. Under seilasen vil denne informasjonen presenteres i rutemoniteringsvinduet, og man får informasjonen presentert underveis.

Ved å gjennomføre en grundig planlegging vil man, uten ekstra arbeid, kontinuerlig kontrollere posisjonsangivelsen i det elektroniske kartsystemet. Navigatøren har hele tiden fokus ut, og ser at man ligger i stevning, samt tørner tvers valgt objekt. Ved et raskt gløtt på det elektroniske kartsystemet vil navigatøren raskt kontrollere posisjonsangivelsen, og man kan derfor stole på kartsystemet i videre seilas.

Det er viktig å kontinuerlig kontrollere kartsystemet hvis en situasjon skulle oppstå, og man må fravike fra planen, for eksempel ved møtende trafikk.

KORREKT BRUK

Elektroniske kartsystemer er et svært godt hjelpemiddel for navigatøren, og et viktig element i en integrert brøsløsning. Kartsystemet og andre teknologiske navigasjonshjelpemidler må brukes for alt de er verdt, men det må understrekes viktigheten av korrekt bruk.

Det er et økende antall ulykker på grunn av feil bruk av elektroniske kartsystemer, såkalte «ECDIS-assisterte grunn-

NOTASJON	BETYDNING	MERKNAD / EKSEMPEL
Faste sjømerker		
S	Jernsøyle	
V	Varde	
Lateralmerker		
RS / GS	Rødstake / Grønnstake	
Blinker, lykter og belysning		
FR / FG	Fast rød / Fast grønn	
FM	Osculating / Fast med 1 formørkelse	Periodens lengde skal ikke angis
ISO2	Isofase, 2 sekund periode	1 sekund lys, 1 sekund mørk
GISO2	Grønnblink, ISO2	
IB	Indirekte belysning	
Tørnindikator		
45	Tørn på objekt relativt 45 grader på baug	45Vsb - Tørn når varde er relativt 45 grader på styrbord baug
9	Tørn på objekt tvers (relativt 90 grader på baug)	9FRbb - Tørn når Fast Rod er tvers om babord
TPxxx	Tørnpeiling (rettvisende) til objekt	TP345 FM Tørnpeiling 345 til lykt, FM
	Tørnpeiling til stevningsobjekt	TP345 >FM Tørnpeiling 345 til FM, stevne FM
Stevning / Akterstevning (eller mellomkurs)		
>	Stevning	45ORbb >FM2
<	Akterstevning	WeR/FM2 <FM2
>MK	Mellomkurs	>MK benyttes for å understreke at det ikke er stevning på kurs
Andre notasjoner		
>>	Overettmerke	
(0.2)	Passeringsavstand	
NES	Nes	
KL	Kant land	
MESSAGE-feltet:		
SP	Sikkerhetspeiling	SP233S Sikkerhetspeiling 233 til søyle
RED	Reduser fart / fartsbegrensning	REDS Fartsreduksjon til 5 knop
Radarseilas		
AB	Avstand i baug (radar)	AB(0.5)NES Tørner på avstand 0,5 nm i baug til nes
Pi(0.2)sb	Parallellindeks	Avstanden i parallellindeksen settes i parentes, 0,2 til nærmeste

NOTASJON: Eksempel på Sjøforsvarets kursnotasjon fra Sjøforsvarets Nautiske Publikasjon.

støtinger». Derfor er det viktig at navigatørene benytter seg av systemene på en riktig måte og utnytter alle funksjoner som det elektroniske kartsystemet gir, men kontinuerlig kontrollerer posisjonen som blir presentert. Det er flere kjente feilkilder som ligger i posisjonssensoren, og virkeligheten er fortsatt ut gjennom de aller største skjermene på broen – nemlig vinduene. ■



Norges Rederiforbund er en interesse- og arbeidsgiverorganisasjon for rederier innen utenriksfart, nærskipfart og offshorerelaterte virksomheter.

Forbundet har 160 medlemmer og spiller en aktiv rolle på vegne av fellesskapet i næringen.

www.rederi.no

Ny forskrift på andre høringsrunde:

Bygging og tilsyn av mindre lasteskip

Den nye forskriften har engasjert næringen, og Sjøfartsdirektoratet har mottatt et stort antall høringsinnspill som nå er behandlet. Fristen for å gi innspill til revidert forslag går ut 2. juni i år.



Mona Kristensen
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

du lese om her.

INNFASING

Ikrafttredelsesdatoen for den nye forskriften er planlagt å være 1. juli 2014. Forskriften skal i første omgang gjelde for skip hvor byggekontrakten er inngått på ikrafttredelsesdatoen eller senere. I tillegg skal den gjelde alle skip som blir levert ett år fra ikrafttredelsesdatoen eller senere, det vil si 1. juli 2015 eller senere, uavhengig av kontraheringsdato.

Skip levert før 1. juli 2015 hvor byggekontrakten er inngått før 1. juli 2014, har fått en lengre innfasingsperiode enn tidligere foreslått. Dersom skipet er kjølstrukket 1. januar 1990 eller senere, skal det være utstyrt med fartøyinstruks senest 1. juli 2016. Er kjølstrekkingsdatoen tidligere enn dette, er fristen 1. juli 2017. Disse skipene behøver imidlertid ikke oppfylle alle kravene i forskriften; i hovedsak skal de oppfylle ulike krav til utstyr og utrustning, stabilitet, fribord og brannkontrollplan.

Det er viktig å merke seg at ikke alle krav til skip med største lengde fra og med åtte meter, men med lengde under 24 meter, er samlet i denne ene forskriften. Områder som for eksempel redning, navigasjon, radio, sjøveisregler, laste- og

losseinnetninger og innredning reguleres allerede av andre forskrifter, som sammen med den nye forskriften vil danne grunnlag for utstedelse av fartøyinstruks.

UNNTAK

Det er alternative krav til skip med største lengde under 15 meter som har begrensede kapasiteter.

Særlig havbruksnæringen og det offentlige har gitt tilbakemelding om at de benytter enklere CE-merkede båter, gjerne med en nokk, til oppgaver som gjelder oppsyn, patruljering og frakt av ansatte. Til disse oppgavene er det behov for å utføre løft som gir liten belastning på fartøyet og å ta med for eksempel arbeidsredskaper eller mindre mengder last i båten. Det er tale om fartøy som ikke utfører typiske «lasteskipoppgaver», og den lavere belastningen på fartøyene gjør at mange av de generelle kravene i utkastet til ny forskrift ikke passer eller kan fremstå som urimelig strenge.

Det nye forskriftsutkastet åpner derfor for at skip under 15 meter, som ikke skal slepe; som fører maksimalt 1000 kg last; og som utfører løft hvor den kregende moments arm ikke overstiger 0,1 meter, ikke behøver å følge forskriften. Betingelsen er at skipet oppfyller kravene i forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv. Dette gjelder fartøy som ellers ikke ville vært omfattet av sistnevnte forskrift, eller ville vært omfattet av begge forskrifter.

KRAV TIL SKROG OG UTRUSTNING

Skipets skrog og utrustning skal, når ikke

annet er bestemt, være i samsvar med kravene til konstruksjon, styrke og vanttett integritet i en standard fra et anerkjent klassifikasjonsselskap. Dersom skipet har største lengde under 15 meter, kan alternativt Nordisk båtstandard for yrkesbåter under 15 meter benyttes.

Sjøfartsdirektoratet har imidlertid fastsatt en rekke krav som skal gjelde uavhengig av standard. Det kan skyldes at ikke alle aktuelle standarder med nødvendighet har bestemmelser om disse forholdene, eller at vi ønsker avvikende krav.

Det er viktig å merke seg at henvisningen til standardene kun gjelder forhold som reguleres i kapittelet om konstruksjon, styrke og vanttett integritet for skrog og utrustning. Lastelinjeforhold, stabilitet, fribord, brann, maskineri og elektrisk utstyr er regulert for seg selv i egne kapitler.

SLEP OG ANKERHÅNTERING

Det skilles nå mellom skip som skal utføre slepe- og ankerhånderingsoperasjoner i henholdsvis liten kystfart eller mindre, og utenfor. Skip som skal utføre slike operasjoner i større fartsområde enn liten kystfart skal oppfylle kravene i dagens byggeforskrift. For skip i liten kystfart eller mindre har vi gjort en ny vurdering.

I lys av fartsområdebegrensningen til liten kystfart har vi fjernet reguleringen av lengden på slepewiren. Det er dessuten ikke lenger krav om spoleapparat for fartøy som skal drive ankerhåndtering, siden wire ikke brukes i den form for ankerhåndtering som disse relativt små fartøyene utfører. Tau og trosser har andre materialeegenskaper enn wire, og anses ikke å være like utsatt for de skader som spoleapparatet skal forhindre. Tilsvarende er kravet til reserveslepewire tatt ut.

Kravet om haikjeft og lukkede styrepinner gjelder allerede i dag for fartøy med største lengde 15 meter eller mer, men kravene til dette utstyret er tilpasset større forhold. Vi har gitt en innfasingsperiode frem til 1. januar 2018 med tanke på at dette er utstyr som må utvikles eller tilpasses en ny brukergruppe. Den relativt lange innfasingen skyldes også at haikjeft må utvikles for bruk sammen med trosser.

LYSVENTILER, VINDUER, LUFTERØR OG VENTILATORER

For skip over 15 meter kan løse blindlokk nå erstatte hengslede blindlokk i fartsområde tre eller mindre. Det løse blindlokket må oppbevares i samme rom som lysventilen eller vinduet. Kravet om automatisk lukking ved neddykking av lufterørsåpningen ved en krengevinkel på mindre enn 40 grader tatt ut. Det er imidlertid innført et nytt krav om at lukningsmiddelet skal være permanent festet til røret eller den tilstøtende konstruksjonen.

Det stilles krav om at høyde og plassering av maskinromsventilatorer er slik at stabilitetskravene er tilfredsstillende når åpningen behandles som et fyllingspunkt. Dette erstatter krav om en spesifikk høyde over dekk for maskinromsventilatorer. I tillegg stilles det krav om at maskinromventilatorer skal ha sprutsikre rister og innvendig terskel, slik at åpningen er beskyttet mot vannfylling fra overbrytende sjø.

Utløp som holdes lukket i sjøen kan i det reviderte forskriftsutkastet ha en «screw down valve» som opereres fra fribordsdekk i stedet for en automatisk tilbakeslagsventil.

KRENGEVINKEL

Maksimum tillatt krengevinkel ved bruk av kran i forbindelse med ankerhånderingsoperasjoner var noe som engasjerte flere. Mange høringsinstanser mente at maksimum tillatt krengevinkel på sju grader var for strengt. Her har vi økt maksimum tillatte krengevinkel til inntil ti grader på visse vilkår etter modell fra kravene i Storbritannia. Norske krav til later imidlertid mindre fribord enn den

britiske bestemmelsen. Det er i tillegg presisert at det skal finnes informasjon fra produsenten om maksimal krengevinkel som laste- og losseinnetningen er beregnet for. Maksimal tillatt krengevinkel skal uansett ikke overstige denne.

ELEKTRISKE ANLEGG

Delvis som en videreføring av kravene i dagens byggeforskrift og delvis for å imøtekomme kommentarer i høringsrunden som gjelder plasshensyn, anses kravet til elektrisk nødkraftkilde på visse betingelser å være oppfylt dersom hovedkraftkilden er plassert i to eller flere rom som ikke er tilstøtende. Det skal da være installert en mindre nødkraftkilde over skottdekket som skal kunne forsyne nødvendig nødbelysning og navigasjonslys.

På skip over 15 meter er det åpnet opp for at nødkraftkilden ikke behøver å ha kapasitet til å forsyne brannpumpen i 30 minutter, dersom brannpumpen i et slikt tidsrom kan drives av en annen kraftkilde som er plassert utenfor maskinrommet, og som er uavhengig av både hovedkraftkilden og nødkraftkilden. Et eksempel på dette er en dieselmotor.

BRANNKRAV

Kravene til brannsikre skiller er gjort mindre strenge og antall romkategorier er redusert. I samsvar med praksis på denne type fartøy har vi også skilt tydelig mellom bysse og pantry med kokemuligheter, noe som åpner for enklere og mindre kostnadskrevenne løsninger.

Hovedregelen om fast brannslukningsystem i maskinrom kategori A gjelder i utgangspunktet alle maskinrom, herunder maskinrom med bruttovolum på inntil 40

m³. En nøyere gjennomgang av de enkelte krav, viste at det ikke var vesentlige forskjeller mellom de to tidligere alternative kravene for maskinrom på henholdsvis over og under 40m³. Med dette vil systemets pålitelighet og det totale sikkerhetsbildet forbedres, og det blir færre krav å forholde seg til for brukerne av forskriften.

Når det er sagt, har vi utvidet adgangen til å ha en alternativ løsning med bruk av brannslukningsapparat til maskinrom på inntil ti kvadratmeter, mot tidligere grense på fem kvadratmeter. For å tydeliggjøre systemets oppbygging er det også gjort noen endringer i kravene til utførelsen av den alternative løsningen.

TILRETTELEGGING FOR INNOVASJON

En ny bestemmelse om innovasjon er ment å ivareta hensynet til utvikling og innovasjon i bransjen. Dersom det er tale om utprøving, utvikling eller bruk av en løsning som anses som nyskapende, kan Sjøfartsdirektoratet vurdere å gi dispensasjon, ikke bare til ett enkelt skip, men til en serie skip. Det er imidlertid en forutsetning at løsningen blir vurdert som sikkerhetsmessig forsvarlig.

KOMPETANSE

Sjøfartsdirektoratet ser nødvendigheten av at kompetanse for besetning på denne fartøysgruppen reguleres. I samarbeid med aktører fra næringen etableres en referansegruppe, og det jobbes med å kartlegge kvalifikasjonsbehov for sjøfolk som skal betjene fartøyene. Vår målsetting er at arbeidet med kvalifikasjonskrav og eventuelle overgangsordninger skal være i havn innen utløpet av 2014. ■

Maritime Simulator Courses

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

For more information and booking: www.simsea.no

SIMSEA
REAL OPERATIONS

Fremtidsrettet opplevelsessenter for sjøfart



DU VERDEN, FOR ET BYGG! Kledd med aluminium i fiskeskjellmønster gir Porsgrunns nye arkitektoniske landemerke assosiasjoner til både bølger og seil og til tungindustrien noen hundre meter lenger nede i fjorden.

FOTO: TRANSFORMICUBE

Siste nytt på stammen av museer som tar for seg Norges maritime historie, er DuVerden i Porsgrunn – et lærings- og opplevelsessenter tuftet på Grenlandregionens unike sjøfarts- og industrihistorie.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Porsgrunns maritime historie formidles ikke lenger bare gjennom Skomværsvals og skipsklokkens klang. Blant lave, gamle skipperhus og ruvende industri ved elva, ligger byens nye stolthet – et skinnende, futuristisk bygg med linjer som utfordrer alle konvensjoner. Sånn sett passer bygget godt til sitt navn, for det er liksom kun ett uttrykk som faller en inn i møte med slik arkitektur: «Å, du verden!»

INTERAKTIVT

Den moderne følelsen fortsetter innvendig.

Dette er ikke et tradisjonelt sjøfartsmuseum med utstilling av gamle ting i støvete monstre. Faktisk er nettopp fraværet av museums-gjenstander noe av det første som slår en når man vandrer rundt i bygningen. Her legges det i stedet vekt på at man selv skal leke seg gjennom museet for oppleve sjøfartshistorien.

– Alt er interaktivt, forteller daglig leder, Linda Arnesen, som har vært ansvarlig for utformingen av senteret. – Det er meningen at gjestene våre skal utforske og eksperimentere for å lære om både sjøfart og naturvitenskap.

Siden åpningen i desember i fjor har over ti tusen besøkende vært innom senteret, som

er et samarbeidsprosjekt mellom Vitenlaben og Telemark museum.

BARN OG UNGE

Selv om folk i alle aldre kan ha det artig her, så retter senterets aktiviteter seg i første rekke mot dem mellom åtte og atten. Det er laget forskjellige pedagogiske opplegg for skoleklasser på ulike trinn, der man vektlegger en praktisk tilnærming til emnene for å gjøre læringsprosessen annerledes og artig.

For unge skarpinger som har gått lei av bursdagsfeiring på burgersjappa, er det til og med mulig å ta med seg hele selskapet hit, for å feire dagen med mer utfordrende aktiviteter.



KAPTEIN PÅ SKUTA: Daglig leder Linda Arnesen gleder seg over godt besøk til det nye museet.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN



REKRUTTERING TIL REALFAG: Senteret har som mål å øke barn og unges interesse og kunnskap om realfag og historie gjennom lek og opplevelser.

FOTO: DAG JENSEN

– Vi ønsker å bidra til en målbar rekruttering til realfag her i regionen, sier Arnesen som håper at aktivitetene de kan tilby vil vekke de unges nysgjerrighet og interesse for historie, teknologi og naturfag.

POPULÆR SIMULATOR

Om ungene synes det er artig å prøve både mentale og fysiske krefter på senterets mange aktiviteter, så er det ett sted de garantert vil få konkurranse; nemlig skipssimulatoren. Dette er leketøy for de store gutta!

– Det er ofte lang kø av pappaer som vil prøve seg som kaptein. Ungene har ikke sjans, ler Arnesen.

Mange lokale besøkende har hytte i

skjærgården, og synes det er fryktelig stas å kjøre kjente farvann fra hytta, inn til Langesundsfjorden, forbi Brevik, inn til Porsgrunn og kanskje helt opp elva til Skien.

Fascinasjonen er tydeligvis ikke helt borte for Arnesen selv, som med dødsforakt freser opp Frierfjorden i en virtuell motortorpedobåt i 45 knops fart. Skumspruten står på skjermen, og en forskrekket redaktør fra Sjøfartsdirektoratet bemerker at her går det jaggju meg litt vel fort i svingene. Det er nesten så man må sette sjøbein.

SJØSIKKERHET

Om man virkelig vil teste balanseevnen,

>>>



HISTORIEN OM STUERNE: Den minimale tilstedeværelsen av gjenstander øker fotografiernes formidlingskraft. FOTO: BENTE AMANDUSSEN



RASKT I SVINGENE: Skipssimulatoren er blant museets mest populære aktiviteter – særlig blant karer med kapteinsdrømmer. FOTO: BENTE AMANDUSSEN



STUING: Her kan man selv, i miniformat, prøve seg på å laste og losse en båt. Den krenger fort, om balansen ikke er som den skal. FOTO: BENTE AMANDUSSEN



VORTEX-TUNNEL: Når himmelen spinner, skal det godt gjøres å sette sjøbein. FOTO: BENTE AMANDUSSEN

så er sjøsyketunnelen stedet. Det hjelper ikke hvor mye man forteller seg selv at gulvet står i ro – så lenge stjernehimmelen over lurer balansenerven til å tro at man befinner seg på heftig gyngende grunn.

I denne delen av museet er det sjøsik-kerhet som står i fokus. Her kan man lære om kroppens reaksjoner og teste sin egen reaksjonsevne. Hvor mye stress takler man egentlig, før man ikke lenger makter å utføre en oppgave skikkelig?

En masse praktiske øvelser gir innsikt i viktigheten av systematisk fokus på sikkerhet. Besøkende skal kjenne presset når uhellet er ute. Her gjelder det å handle kjøpt og holde hodet kaldt!

På en steilt skråstilt skipsbaug kan man få en anelse av hvordan et forlis føles. Selv om ungene nok synes dekket fungerer strålende som sklie, skal det ikke så veldig mye fantasi til å forestille seg stresset på en synkende båt – særlig ikke når Arnesen sørger for lyn og torden i taket.

KLIMA OG ENERGI

Vær og vind er et annet av temaene på

senteret. Grenlandsregionens sjøfart og industri bygger nemlig i stor grad på tilgangen til naturressurser og vannkraft.

Dagens situasjon blir illustrert med interaktive installasjoner og praktiske øvelser som gir innsikt i fremtidens energi- og klimautfordringer. Ved vær-bord med dreieskiver kan man produsere vind opp i storm styrke, mens utstillingen fokuserer på regionens sentrale rolle i Norges industrielle utvikling.

Kanskje i større grad enn andre deler av landet, kan Grenland takke de hvite seil for sin ære og sin makt. Fra Telemarksvassdraget og ut i den vide verden, har skip i over tusen år fraktet alt fra brynestein til høyteknologi.

LOGISTIKK

Skipsfarten i området har i hundrevis av år konkurrert i et internasjonalt marked. God logistikk har hele tiden vært en nøkkel til suksess, og man har betydelig spisskompetanse på området. På museet

forteller man historien sett med sturnes øyne.

– De er et eget folkeslag, konstaterer Arnesen. En bildevegg viser øyeblikk i sturnes verden – fra kaffepause med sneipen i hånda til havnenes strenge ISPS-regler.

De som ønsker mer hands-on-erfaring selv, kan pakke kasser eller bruke kran og prøve seg på å stue en liten båt. Man på passe godt på, så den ikke skal krenge.

FORTID OG FREMTID

DuVerden sjøfartsmuseum og vitensenter har som et av sine hovedmål å øke kunnskap og stolthet om regionens sjøfarts- og industrihistorie. Med sin unike blanding av kunnskapsformidling og underholdning har de nok en god sjanse for å klare det.

Senteret har skapt en lenke mellom formidling av Grenlands rike sjøfartshistorie og en visjon om framtidsrettet utdanning og næringsutvikling. Slikt er det lov å la seg imponere av. ■

Kompetansekrav i fokus på Hurtigbåtkonferansen

Sjøfartsdirektøren fikk overlevert rapport med forslag til fornying av hurtigbåtkurs.



Elisabeth Vaagen Samsø Rådgiver Sjøfartsdirektoratet

Hurtigbåtkonferansen 2014 gikk av stabelen i Bergen 18 og 19. mars. Dette er niende gang konferansen blir arrangert, og det viser at den er kommet for å bli og blir satt pris på av næringen. Konferansen er et viktig møte-sted for de ulike aktørene i hurtigbåtnæringen, og hadde i underkant av 80 deltagere fordelt på rederier, myndigheter, sjømannsorganisasjoner, verft og utstyrsleverandører.

Fokuset for konferansen var todelt. Første dag satte søkelyset på ulike utfordringer knyttet til spesifikke krav til materiell i anbudsruiter. Det ble reist spørsmål om hvem som skal eie driftsmidlene, fordeler og ulemper med nytt eller brukt, og hvorvidt salg til utlandet alltid vil være den enkle løsningen for brukt tonnasje.

REGLER

Representanter fra passasjerskipsavdelingen i Sjøfartsdirektoratet ga en gjennomgang av når nye krav kan bli stilt til eksisterende fartøy. Hovedprinsippet er at reglene på byggetidspunktet gjelder. Men nye regler kan også gjelde for eksisterende fartøy dersom rederiet gjør endringer i grunnlaget for sertifiseringen, for eksempel ved at fartøyet bygges om eller forandres på annen måte.

Andre temaer på konferansen var hvilke spesifikke krav oppdragsgiver har til materiell på ambulansébåter. Man fikk dessuten et viktig innblikk i hvordan et pendlerliv påvirkes av hurtigbåttilbudet.



RAPPORT: Direktør i HRF, Ottar J. Aare, overrekker sjøfartsdirektør Olav Akselsen en rapport med forslag til fornying av hurtigbåtkurs. FOTO: MAGNAR T. SELNES

Og trenger universell utforming nødvendigvis å koste skjorta?

KOMPETANSEKRAV

Dag to var viet til kompetanseheving, og ble innledet med en prestasjon av sjøfartsdirektør Olav Akselsen. Han trakk frem Hurtigbåtenes Rederiforbund (HRF) som en viktig og seriøs samarbeidspartner, og la vekt på at vi, til tross for teknologisk utvikling, fremdeles har ulykker.

– Dette viser at vi må få større fokus på menneskelige faktorer av ulikt slag, for å få ned ulykkestallene, mente han.

Sjøfartsdirektøren fikk overrekket en

rapport med forslag til fornying av hurtigbåtkurs. Rapporten er satt sammen av en referansegruppe bestående av representanter fra HRF og seilende mannskap.

Direktør i HRF, Ottar J. Aare, stilte spørsmål til hva som styrer kompetansekrav, og påpekte at det må nytenkning til for å kunne nå mål. Det har vært en omfattende utvikling både teknisk og operativt siden Hurtigbåtkursene ble utarbeidet i 2003. I denne perioden har det også vært regelverk- og forskriftsendringer. En bedre koordinering og fornyelse av kurs og krav vil kunne bidra til å redusere behovet for flere kurs med sammenfallende innhold. ■

Sjekket CE-merking på Sjøen for alle

- Trenden for CE-merking er positiv. I år var det bare én produsent som manglet merking, sier senioringeniør Glenn Klemmetsen ved Sjøfartsdirektoratets regionkontor i Oslo.



Steinar Haugberg
Steinar Haugberg
Senior Adviser, NMA

Sjøfartsdirektoratet sjekket i år som i fjor norske produsenters CE-merking av sine produkter på båt-messa Sjøen for alle på Fornebu i mars. CE-merking er obligatorisk i EU/EØS-området, og skal sikre den tekniske standarden på fritidsbåter på det norske markedet. I år hadde Sjøfartsdirektoratet sendt ut brev til alle norske båtprodusenter på forhånd, og varslet kontroll av CE-merking under båt-messa.

- Vi er mer opptatt av at produsentene følger reglene enn å ta dem i kontroll. Forhåndsvarselet bidro nok til at både merking og den dokumentasjonen som kreves var på plass under messa, sier Klemmetsen.

Han og kollega Stian Pedersen fant bare produkter fra én produsent som ikke var ferdig merket, men da var korrekt informasjon om at produktet var i godkjenningssprosessen forskriftsmessig satt opp.

DIREKTORATET PÅ Plass

Sjøfartsdirektoratet hadde også egen stand som ble flittig besøkt under messa. Ansatte fra ulike avdelinger i direktoratet var til stede, og svarte på publikums mange spørsmål om krav til båtførerbevis og fritidsskippercertifikat, samt registrering av båter i Skipsregistrene.

Mange publikummere fylte ut Sjøfartsdirektoratets Sjøvett-quiz, der man hver dag trakk en heldig vinner av en



SJEKKET CE: Senioringeniørene Glenn Klemmetsen (t.v.) og Stian Pedersen fra Sjøfartsdirektoratets regionkontor i Oslo var fornøyd med CE-merkingen av båtene utstilt på årets Sjøen for alle.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

oppblåsbar flytevest. Direktoratet delte også ut materiell om bruk av vest og andre forebyggende og holdningsskappende tiltak for å forhindre ulykker med fritidsbåt.

BRA SALG, MINDRE BESØK

Sjøen for alle samlet i år cirka 16 500 messebesøkende i dagene mellom 12. og 16. mars. Det er en markert nedgang i forhold til i fjor, da 22 500 besøkte messa. Men de 140 utstillerne var likevel godt fornøyd med salget under messedagene.

- Vi er fornøyd med salget av de mindre RIB'ene, som er båter med et stort bruksområde og kan kjøres av de fleste, sier daglig leder Øyvind Olafsen i Din-Båt

AS i Tønsberg. Firmaet hadde en stor stand med RIB'er i ulike størrelser.

- Ellers er inntrykkene litt sprikende etter messa. Det er synd at besøket faller i forhold til i fjor, og synd at avskallingen blant norske båtprodusenter har vært stor. Likevel er vi fornøyd med at vi selger mer på messa og at pilene for bransjen generelt peker oppover, sier Olafsen til Navigare.

BRANSJELØFT

Norboat, norske båtprodusenters paraplyorganisasjon, er arrangør av Sjøen for alle. De melder at flere av de største bransjaktørene har solgt vesentlig bedre enn i fjor, spesielt til markedet for småbåter under 25 fot.

- Båtprodusentene og importørene gir gode tilbakemeldinger og er godt fornøyd med salget, noe som selvsagt er viktig for utstillerne. Dette kan tyde på at våre positive kalkyler for utviklingen av båtsalget i 2014 er riktige, og at bransjen er i ferd med å få et løft, sier administrerende direktør i Norboat, Erlend Prytz.

- På en annen side er vi selvsagt ikke fornøyd med at besøkstallet går ned. Årets messe ble en salgsmesse, mens småbarnsfamilie og de mer opplevelsessøkende i større grad holdt seg hjemme. Dette må vi ta konsekvensen av, og framover må vi fokusere mer på å gi de besøkende en ramsalt maritim opplevelse og et større utvalg av messeaktiviteter. Sjøen for alle skal være en opplevelse for alle, og da må vi tilrettelegge for dette i årene som kommer, avslutter Erlend Prytz. ■



PÅ STAND: Tone Olsen Risnes fra Sjøfartsdirektoratets Avdeling for skipsregistrene svarte på spørsmål fra Odd-Erik Aks hos Ballistic Boats.

FOTO: STEINAR HAUGBERG



STOR MESSE: Rundt 140 utstillere fylte Telenor Arena under Sjøen for alle 2014. Men publikumsbesøket var lavere enn året før.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

CE-MERKING

Fritidsbåter med skroglengde på mellom 2,5 og 24 meter, skal være CE-merket før disse kan settes på markedet eller tas i bruk for første gang i EØS-området.

Fra 16. juni 1998 har det vært krav om at fritidsbåter skal være CE-merket. Fra 1. januar 2006 ble det krav om at også motorer skal være CE-merket. Kravet gjelder i hele EØS-området og viser at produktet er produsert i henhold til EU-regelverket. Det er produsentens ansvar å CE-merke båten. Ved import av bruktbåt er importøren ansvarlig for at båten er CE-merket.

Les mer på www.sdir.no.

Hvilke fartøy er unntatt fra krav om CE-merking?

- Fritidsbåter som er satt på markedet eller tatt i bruk for første gang i EØS-området før 16. juni 1998
 - Konkurranserbåter, merket som sådan av produsenten
 - Historiske båter, båter bygget før 1950 eller tro kopi av slike båter
 - Selvbygde båter for eget bruk, så lenge byggeren eier båten i en periode på fem år fra den tas i bruk
- Nærmere unntaksregler finnes i «Forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy».



THE GRAND BUDAPEST HOTEL: Welcome to stay with dandy Ralph Fiennes and almost unrecognizable Tilda Swinton.

PHOTO: 20TH CENTURY FOX

**Film Rental Service
- 3rd quarter 2014:**

Timeless stories

This quarter's films offer new perspectives on old tales. Who knew that the writer of much-beloved "Mary Poppins" was so unwilling to take her heroine to Hollywood, and who saw Noah as an action hero? In "Grand Budapest Hotel", we are treated to the story of a Europe before the bombs fell. Director Wes Anderson has brought together a stellar cast, including Tilda Swinton, who also stars in a timeless love story of two vampires.



THE GRAND BUDAPEST HOTEL

Wes Anderson's new film recounts the adventures of Gustave H (Ralph Fiennes), a legendary concierge at a famous European hotel between the great wars, and Zero Moustafa,

the lobby boy who becomes his most trusted friend. The story involves the theft and recovery of a priceless Renaissance painting and the battle for an enormous family fortune—all against the backdrop of a suddenly and dramatically changing continent. The star gallery is impressive: F. Murray Abraham, Adrien Brody, Willem Dafoe, Jeff Goldblum, Jude Law, Harvey Keitel, Bill Murray, Edward Norton, Saoirse Ronan, Jason Schwartzman, Tilda Swinton, Tom Wilkinson and Owen Wilson. >>>



Trine Carin Tynes
Adviser
Norwegian Maritime Directorate



SAVING MR. BANKS: Walt Disney had to fight for twenty years to bring Mary Poppins to the big screen
PHOTO: WALT DISNEY STUDIOS

SAVING MR. BANKS

Academy Award-winners Emma Thompson and Tom Hanks topline this film, inspired by the extraordinary, untold backstory of how Disney's classic "Mary Poppins" made it to the screen. When Walt Disney's daughters begged him to make a movie of their favorite book, P.L. Travers' "Mary Poppins," he made them a promise—one that he didn't realize would take 20 years to keep. In his quest to obtain the rights, Walt Disney comes up against an uncompromising writer who has absolutely no intention of letting her beloved magical nanny get mauled by the Hollywood machine.



ONLY LOVERS LEFT ALIVE: Bloodsuckers Adam and Eve are probably the artiest, most sophisticated pair of vampires to hit screens in a long time.
PHOTO: PANDORA FILM PRODUCTION

ONLY LOVERS LEFT ALIVE

Tom Hiddleston and Tilda Swinton lead the movie as Adam and Eve, two centuries-old vampire lovers living on different continents who reunite to spend time together. Both have got an all-embracing passion for music, literature and science, and have evolved to a level where they no longer kill for sustenance, but still retain their innate wildness. Their momentary bliss is interrupted by the arrival of Eve's carefree and uncontrollable little sister Ava (Mia Wasikowska). ■

THE FILM SERVICE

Today, life at sea is increasingly demanding. Watching a good film helps the crew unwind and relax when off duty. The Norwegian Government Seamen's Service has provided ships with film entertainment for more than six decades. The Film Service sends out six new movies every month. The titles are mainly new releases and almost every month we offer premieres before, or at the same time as, movie theatres on land. Films are chosen to represent scope and versatility in different genres, ranging from comedy, action, drama, mystery and thriller to western and fantasy. Would you like to register your ship for participation in the film rental service and receive monthly film packages for your crew? The Norwegian Maritime Authority holds the necessary rights for showing movies to crew on board ships, rigs and in international waters. Please find more information and register at our web-site: www.sdir.no.



NOAH: Aronofsky's story of Noah and his ark is far-removed from our collective recollections of Sunday school pageants.
PHOTO: PARAMOUNT PICTURES

NOAH

Russell Crowe stars as Noah in the film inspired by the well known epic story of courage, sacrifice and hope. Visionary film maker Darren Aronofsky has also added some other action details in his film about the man who was chosen to undertake a momentous mission to rescue the innocent before an apocalyptic flood cleanses the wicked from the world.

Flyttbare innretninger 2014:

Riggneringens møteplass

Programmet for årets konferanse speilet dagens utfordringer og aktuelle saker for riggnæringen. Man la i år vekt på tre områder: Kompetanse, kapasitet og kvalitet.



Ase Waage
Underdirektør
Sjøfartsdirektoratet

Rederiforbundet og BI rettet i flere innlegg fokus på kompetanse på framtidig mannskap. Er næringen interessant nok for framtidig arbeidskraft? Og hvordan skal vi sikre tilstrekkelig kompetanse for å dekke det store behovet som kommer de nærmeste årene? Konferansen gav på ingen måte noe løsning på utfordringene, men gav nok deltagerne en del punkter til ettertanke.

BEHOV FOR NYE INVESTERINGER

Det har vært en stor vekst i fartøy offshore, men foreløpig har dette ikke gitt noen vekst i produksjon. Faktisk har det vært en reduksjon i produksjonen på om lag to prosent. Det vil si at resultatet er økte kostnader.

Årsaken til dette er sammensatt: Flåteveksten har i hovedsak gått med til leting, og det kreves nå mer kompliserte operasjoner for å produsere det samme som før. Det har vært hundre prosent økning i antall boreinnretninger på norsk sokkel siden 2005, og vi har fått et rekordhøyt antall letebrønner. Det er grunnlag for å tro at etterspørselen til letefartøy vil gå ned, og at da veksttaket etter 2015 vil gå ned på kort sikt. Antall nybygg til 2015 vil være større enn etterspørsel. Men etterspørselen vil gå opp igjen mot 2020-årene, da nye felter forventes å gi «all time high»-produksjon, slik at det vil fortsatt være behov for nye investeringer.



STOR VEKST I FARTØY OFFSHORE: Her er Deepsea Aberdeen under bygging på DSME i Sør-Korea.
FOTO: SVEINUNG IVERSEN

Globalt vil det også være overkapasitet på kort sikt, men på lengre sikt er det et robust marked. Den kommende overkapasiteten og økt fokus på nyere og moderne utstyr vil kunne være en trigger for å ta ut den eldste delen av flåten.

SAMARBEID

Arbeidsmiljø har i alle år vært sentrale tema på dette arrangementet, så også i år. Norsk olje og gass, Petroleumstilsynet og Industri Energi gav alle sine refleksjoner og status på støy, risikoutsatte grupper og hvor viktig det er å fortsette det gode trepartssamarbeidet. Sentralt innenfor alle utfordringer i næringen er at fellesløsninger man oppnår gjennom samarbeid er avgjørende.

Operasjon i kalde strøk ble viet stor oppmerksomhet, og her er gjennomgående tema hvordan man skal forholde seg til vær, vind, is, kulde, kommunikasjon, beredskap og så videre.



ORIENTERTE: Sjøfartsdirektoratet var til stede på konferansen og orienterte om regelverksendringer.
FOTO: THOMAS GRIFFITHS

Kampanje for aktivitet:

Hold deg i form i sommer!

For å motivere til aktivitet i den fine årstiden vi nå går inn i, inviterer idrettstjenesten i Sjøfartsdirektoratet alle sjøfolk, båter og rederier til en sommerkonkurranse.



Sverre Flatebø
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

I løpet av sommeren har du og dine kollegaer muligheten til å vinne heder og ære for både fartøy og rederi. Ved hjelp av Sjøfartsdirektoratets nye web-portal for trening, drar idrettstjenesten i Velferden nå i gang en konkurranse, der målet er at flest mulig skal være i aktivitet i løpet av sommeren.

OPPSLUTNING

I konkurransen vil vi premiere hele lag, det vil i praksis si en båt eller en avdeling i et rederi. Vinnere vil bli kåret basert både på poeng og utregninger på hvor mange økter som er registrert, samt hvor lang tid som er brukt til aktivitet. Det vil også bli vurdert hvor stor oppslutning laget klarer å få rundt dette med trening om bord. Vi vil da vurdere og regne på hvor mange som deltar i forhold til hvor mange potensielle deltagere det er i laget.

Kampanjen strekker seg fra begynnelsen av juni til slutten av august. Minst et par ganger i løpet av denne perioden vil vi legge ut en oversikt over de 10-15 beste lagene. Da får du mulighet til å påvirke resultatene og innsatsen til de andre på laget, slik at dere bedrer sjansen til å gå av med seieren.

LETT Å BRUKE

Mange har allerede tatt i bruk Sjøfartsdirektoratets nye web-portal for registrering av treningsresultater. Idrettstjenesten i Sjøfartsdirektoratet fikk utviklet og satte i gang portalen rundt årsskiftet. Målet var at vi skulle få økt aktivitet og trening blant sjøfolk, og ikke minst få med personer



som ikke tidligere har deltatt i sjømannsidretten. Det var tydelig et behov for en slik tjeneste, og tilbakemeldinger har vist at dette motiverer.

Først og fremst fungerer portalen som en treningsdagbok for den enkelte, slik at du får oversikt over hvor mye du har vært i aktivitet over lengre tid. I tillegg er du automatisk med i konkurranser og kampanjer når du registrerer resultater på din egen side. Så langt i 2014 er det omtrent 1400 aktive brukere av portalen.

I treningsdagboken er det anledning til å registrere all fysisk aktivitet. Det vil si alt fra å gå tur med hunden, klatre, danse, trene med vekter, gå i trapper, svømme, bowle og så videre. Det er dermed lagt opp til at både nybegynneren og den aktive mosjonisten skal ha stort utbytte av å delta og å registrere i kampanjen.

Det går raskt og enkelt å registrere aktivitet om du laster ned og bruker app'en «aktiv sjømann». Denne er gratis til smarttelefoner, både Iphone og android.

HEDER OG ÆRE

Vinnerne av konkurransen vil bli invitert til Sjøsikkerhetskonferansen i Haugesund i september, der premieutdelingen vil være eget innslag på konferansen. I tillegg vil vinnerne bli presentert i Navigare, og selvsagt i nyhetsbrev og på nettsiden til portalen, «idrett.sdir.no».

Det vil være en stor stjerne i boken for både rederiet og båten som vinner. Sjøfartsdirektoratet oppfordrer derfor rederier til å ta kontakt, så vi i fellesskap kan sette inn tiltak som gjør at fysisk aktivitet og trening blir satt på dagsorden i rederiet i sommer.

Lykke til! ■

HAR DET MORO SAMMEN: Trening trenger ikke være blodslit. All slags treningsaktivitet kan registreres i treningsportalen og bidra til samlet seier for laget.

FOTO: LINE MYKLEBUST

REGISTRER DEG!

Sjøfartsdirektoratets web-portal for trening finner du på «idrett.sdir.no». Ved første gangs bruk må du trykke på «registrer deg». Først velges rederi, så personlig info. Til sist velges lag. På de fleste rederier ligger fartøyer og hovedkontor allerede inne i systemet. Alternativt er det enkelt å legge til lag. Husk å legge inn totalt antall potensielle deltagere (totalt begge skift, eventuelt å lage to lag per fartøy). Ved registrering av aktivitet oppfordres det til å legge inn både tid og mengde.

TA KONTAKT!

Aktivitet er ferskvare, og både treningen i seg selv og motivasjonen til trening må derfor holdes varm. Dette er spesielt viktig for lavterskeltilbud og for dem som ikke allerede trener jevnt. Vi ønsker at rederiene via hovedkontorer og HR-avdelinger aktivt skal bruke direktoratets web-portal for trening, for å gi økt fokus på fysisk aktivitet for sine ansatte. Vi ber derfor om at rederiene tar kontakt for å diskutere muligheter og erfaringer. Da jobber vi sammen mot felles mål - bedret helse, økt trivsel og redusert sykefravær.

Norske velferdsstasjoner
Norwegian Government
Seamen's Service

Branch offices

PORT SAID

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

ROTTERDAM

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

Kontakter/Contacts

ABERDEEN

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

ANTWERPEN

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

ESBJERG

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

KØBENHAVN

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

HOUSTON

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

SINGAPORE

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

MONGSTAD

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

NARVIK

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

ODDA

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

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

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

Avdeling Skipsregistrene

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

Region 1

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

Tilsynskontor Larvik

Postboks 84, 3251 Larvik
Besøksadresse: Storgt. 46, 3256 Larvik
Telefon: 52 74 54 80
postmottak@sjofartsdir.no

Region 2

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

Tilsynskontor Kristiansand S

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

Tilsynskontor Haugesund

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

Region 3

Regionkontor Bergen
Postboks 110, 5804 Bergen
Telefon: 52 74 55 80
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Florø

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

Region 4

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

Region 5

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

Tilsynskontor Trondheim

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

Tilsynskontor Rørvik

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

Region 6

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

Tilsynskontor Bodø

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

Region 7

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

Tilsynskontor Harstad

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

Kontor Narvik

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

Region 8

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

Tilsynskontor Tromsø

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

Kontor Båtsfjord

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

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:

Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Authority

FORSIDEBILDE: Glenn Edvardsen direktør i UECC og sjøfartsdirektør Olav Akselsen. Foto: Steinar Haugberg

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

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

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

TRYKK/PRINT: Kai Hansen Trykkeri

OPPLAG/CIRCULATION: ca. 14 000

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

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

SJØFARTSDIREKTORATET:
Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:
Postboks 2222, N-5509 Haugesund

Telefon: 52 74 50 00 Telefax: 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: 02.05.2014

ISSN-NR 0804-4589



© Gettyimages/Gary S. Chapman

NAVIGATING COMPLEXITY

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

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

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

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

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

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

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

Skipsregistrenes vaktordning

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

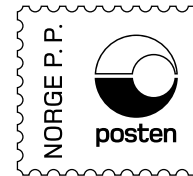
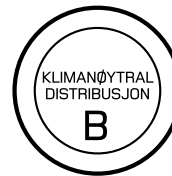
Emergency telephone

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

15 September to 15 May: 08.00 hrs. to 15.45 hrs.
15 May to 15 September: 08.00 hrs. to 15.00 hrs.

Department of Ship Registration's Officer on Duty

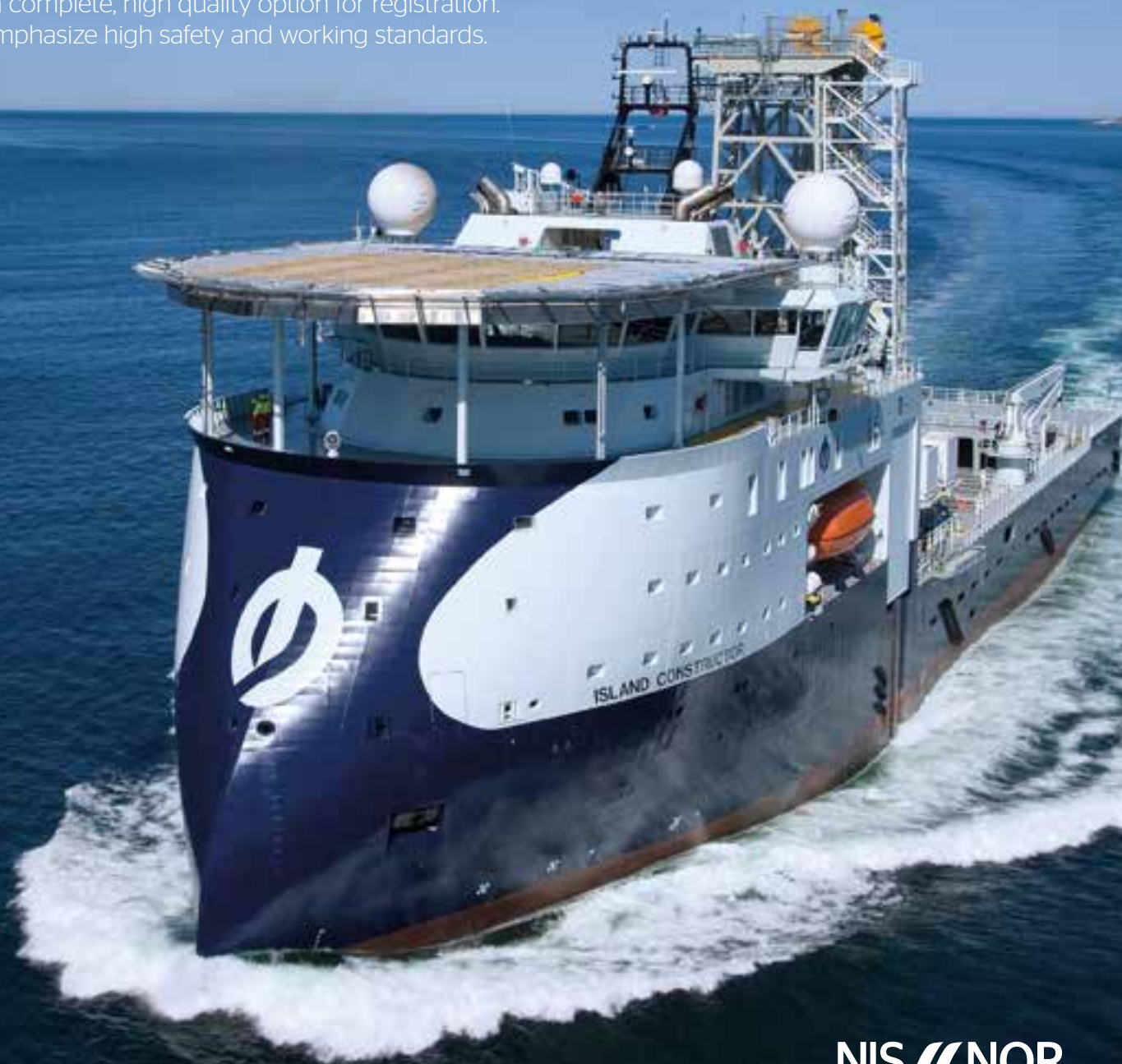
In order to ensure that registration of ships, their ownership and mortgages may take place as scheduled, the Department has an officer on duty from 7 a.m. until midnight all days except Sundays and International holidays.



The Norwegian International Ship Register

Renowned for excellent service and availability

The Norwegian Maritime Authority provides the industry with a complete, high quality option for registration. We emphasize high safety and working standards.



NIS NOR
The High Quality Flag