

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Authority

3 / 2016

Fiskarar om «sjarkforskrifta»:

Tryggleiken vår er det viktigaste

Side 12



Testa redningsutstyr i
Arktisk farvatn side 6

Hovudredningsentralen: Fiskarar bør
seinka terskelen for å be om hjelp side 28

Sjøfolk strømmer til
nytt velferdssenter side 60

NSK Ship Design

NSK Ship Design er et norsk designselskap med 30 ansatte fordelt mellom kontorer i Harstad og Arkhangelsk. Selskapet har en bred portefølje innen design og jobber for øyeblikket med prosjekter som nybygg av fôrartøy med fremdrift på LNG, ombygging av Long Fa til krillfartøy, full prosjektering av Havfarmen for Nordlaks og utvikling av nye brønnbåter for oppdrettsnæringen. Selskapet har hatt en god vekst siden oppstarten i 1992.



NSK Ship Design
Thomas Myhre Sales Manager of NSK Ship Design, Photo:
www.smilehullet.com



Innhold

- 4** Leiar: Fokus nyttar
- 6** Testa redningsutstyr utanfor Svalbard
- 8** Sjøfartsdirektoratet med nye nettsider
- 10** Mange lasteskip og fiskefartøy må sertifiserer innen nyttår
- 12** Kontrollordningen får både ris og ros frå fiskerne
- 14** The Norwegian International Ship Register is on the rise
- 16** Ti personer omkom I fritidsbåtulykker første halvår
- 18** Forurensning fra skip
- 20** Sikkerhetsstyring blir fokusområde for 2017
- 24** Her er vinnarane av årets fotokonkurranse for fritidsbåtbrukarar
- 28** Hovedredningsentralen meiner fiskarar ventar for lenge med å tilkalla hjelp
- 31** Nye regler om utregning av fartstid
- 32** Flest arbeidsulykker innen fiskeri og havbruk
- 34** Høy aktivitet i norsk ordinært skipsregister denne sommeren
- 36** Redningsselskapet gransket seg selv etter ulykke
- 40** Kraftig nedgang i pirataktiviteten
- 43** Paris MoU setter fokus på luftforurensning
- 44** Barn har sjøvett på timeplanen
- 46** Fiskeflåten: Hvem har ansvar for hva
- 48** Dette er kravene fra Fiskeridirektoratet
- 50** Presentasjon av Sjøfartsdirektoratets avdeling for fiskefartøy
- 51** Nye regler om sikkerhetsstyring skal på høring
- 52** Ønsker mer fleksible regler om innredning og hvilerom på skip
- 53** Etablerer forum for autonome skip
- 54** Markant nedgang i kontaktskader
- 56** Med enkle tiltak kan kvinnelige sjøfolk få et bedre helse- og velferdstilbud
- 60** Nytt velferdssenter er kjempepopulært
- 62** Boktips fra bibliotekjenesten
- 64** Usedvanlig spennende fotballturnering

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør
Director General
of Shipping and
Navigation



Fokus nyttar

I nokre år no har Sjøfartsdirektoratet valt å ha særlege fokusområder for våre aktivitetar. Fokusområda har me valt med utgangspunkt i funna frå vår årlege risikokartlegging. Erfaringane så langt er at denne måten å jobba på gir gevinst.

Sjøfartsdirektoratet si hovudoppgåve er å jobba for sikker skipsfart og for lågast mogleg negativ miljøpåverknad frå skipsfarten. I vårt arbeid har me ei brei tilnærming. Ved utvikling av norsk og internasjonalt regelverk, i vårt førebyggjande arbeid, ved tilsyn, dokumentgjennomgang og sertifisering prøver me å fokusera på dei tiltaka som har størst effekt for å nå målet om sikre og miljøvennlege skip.

I nokre år no har Sjøfartsdirektoratet valt å ha særlege fokusområder for våre aktivitetar. Fokusområda har me valt med utgangspunkt i funna frå vår årlege risikokartlegging. Fokusområda har vore styrande for direktoratet sine prioriteringar. Målet med ei risikobasert tilnærming er å bruka ressursane mest mogleg effektivt slik at innsatsen vert retta mot dei

områda som har størst gevinst for sikker drift av skip og for miljøet.

Erfaringane så langt er at denne måten å jobba på gir gevinst. Dersom me samanliknar resultatane av våre inspeksjonar og tilsyn før og etter at me har sett eit fokusområde, ser me store endringar i funna/pålegga frå direktoratet.

I 2014 var «Brann om bord» fokusområde, i 2015 «Sikker arbeidsplass om bord» og i 2016 «Kviletid og bemanning». Kvart år har me sett ein sterk auke i pålegg knytt til fokusområdet. For inneverande år ser me ein særleg sterk auke knytt til registreringskjema for kviletid, vaktplan og sertifikat for tryggleiksbemanning.

Me har hatt ein nedgang i talet på brannar etter at det var fokusområde.

Sjølv om ein skal vera forsiktig med å slå fast at det er ein klar samanheng, trur eg val av fokusområde aukar merksemda om dei aktuelle områda. Våre funn ved inspeksjonar, og pålegg som er gitt, har også bidrege til å fjerna mange potensielle farar.

Ideen bak arbeidet med ei årleg risikovurdering og val av fokusområde har vore todelt. I tillegg til å vera ein viktig reiskap for direktoratet i våre prioriteringar, er det også eit mål at vår årlege risikorapport og funna me gjer i våre risikovurderingar, skal ha relevans for næringa og vera eit verktøy som kan nyttast om bord i båtane og på reiarlagskontora.

Ved tilsyn har våre inspektørar brukt særlege sjekklister med bakgrunn i valt fokusområde. Desse har me publisert slik



Sikkerhetsstyring vil ha ekstra fokus når våre inspektører er på unelde tilsyn neste år.

ILLUSTRASJONSFOTO: SJØFARTSDIREKTORATET.

at mannskap og reiarlag sjølv kan bruka dei ved gjennomgang av drifta.

Eg vil oppmoda alle til å bruka denne sjekklista aktivt i sitt interne arbeid og i god tid før våre inspektører kjem på besøk. På den måten kan næringa sjølv både førebygga ulykker og redusera talet på pålegg frå direktoratet.

Mange av funna inspektørane våre gjer, kan tyda på at ein del reiarlag ikkje gjer nok for å førebygga ulykker. Manglande HMS-arbeid og manglande vedlikehaldsrutinar vitnar i mange tilfelle om manglande tryggingsskultur.

Gode haldningar til sikker drift startar på toppen. Leiinga i reiarlaget og om bord har ansvaret for å etablere rutinar og system som skal sikra sikker drift og at mannskapet vert trekt aktivt med i utviklinga av prosedyrar og instruksar.

Gode rutinar for sikker drift reduserer risiko for ulykker. Tryggingssstyring (tryggleiksstyring) er difor valt som fokusområde for 2017.

I desse dagar publiserer me vår årlege risikorapport, som du kan lesa eller bestilla på våre nettsider. Der kan du lesa meir om bakgrunnen for dette valet og kva direktoratet vil gjera for å følgja det opp. Her er òg informasjon om risikobilette, utvikling i talet på ulykker, funn ved inspeksjonar og nyttige tips for sikker drift. ■

Focus areas pay off

For some years, the NMA has chosen to have special focus areas for our activities. The focus areas are chosen based on the findings from our annual risk assessment, and have been important for the NMA's prioritisations. So far, experience shows that this approach pays off.

The main task of the Norwegian Maritime Authority (NMA) is to work for safe shipping and the lowest possible negative impact on the environment from shipping. We have a broad approach to our work. When developing Norwegian and international legislation, in our preventive work, during supervision, document control and certification, we try to focus on the most effective measures when it comes to reaching our goal of safe and environmentally friendly ships.

For some years, the NMA has chosen to have special focus areas for our activities. The focus areas are chosen based on the findings from our annual risk assessment, and have been important for the NMA's prioritisations. The goal of a risk-based approach is to use the available resources in the most effective manner possible and so that efforts are directed at the areas that can yield the best results for the safe operation of ships and for the environment.

So far, experience shows that this approach pays off. If we compare the results from our inspections and surveys before and after a particular focus area has been chosen, we see large changes in reported deficiencies.

In 2014, the focus area was "Fire on board", in 2015 it was "Safe workplace on board" and in 2016 "Rest periods and manning". Every year we see a large increase in the number of non-compliances related to the focus area. For the present year, we see a particularly strong increase related to registration forms for rest periods, watchkeeping schedule and certificate for minimum safe manning.

We have had a reduction in the number of fires following the 2014 focus area. Even though we should be careful about stating a clear correlation, I think our choice of focus area increases the attention to the areas in question. Our findings from inspections and the issued orders to rectify have also contributed to removing many potential hazards.

The idea behind an annual risk assessment and choice of focus area has

been a two-part idea. In addition to being an important tool for the NMA in our prioritisations, it is our intention that this report and the findings we make in our risk assessments will be relevant for the industry and be used as a tool on board the ships and in the company offices.

During the inspections, our surveyors have used special check lists prepared based on the selected focus area. The checklists have been published on our website, so that the crew and companies are able to use them for their own review of their operations.

I want to encourage everyone to use this checklist actively in their internal work and in ample time before our surveyors come to visit. This way, the industry itself can both prevent accidents and reduce the number of non-compliances found by the NMA.

Many of the findings made by our surveyors could indicate that some companies are not doing enough to prevent accidents. Inadequate HSE activities and lack of maintenance procedures speaks in many cases to a poor safety culture.

A positive attitude to safe operations starts at the top. The management in the company and on board are responsible for establishing routines and systems ensuring safe operations and that the crew are actively involved in the development of procedures and instructions. Good routines for safe operations reduce the risk of accidents. Safety management has therefore been chosen as the focus area for 2017.

In September we're also publishing our annual report on risks, which you can read or order from our web site. In this report you can read more about the background for this choice, and what the NMA are planning to do in order to follow it up. You fill also find information about risk scenarios, development in the number of accidents, findings from inspections and useful tips for safe operations. ■

Forskningsprosjekt:

Testa redningsutstyr i Arktis

I slutten av april flaut ein livbåt og ein redningsflåte rundt i det iskalde farvatnet utanfor Svalbard. Om bord sat eit forskningsteam. Dei skulle sitja der så lenge det var forsvarleg.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Den nye Polarkoden har som mål at passasjerskip i arktiske farvatn skal ha redningsutstyr som gjer det mogeleg å overleva minst fem dagar i ishavet ved eit forlis. Siste veka i april la eit forskningsteam turen til Svalbard med

Kystvaktfartøyet KV Svalbard, for å sjekka kor stort gapet er mellom funksjonskrava i Polarkoden og redningsutstyret som er på marknaden i dag.

Ein overbygd livbåt med 17 forsøkspersonar om bord, og ein standard red-

ningsflåte med 20 forsøkspersonar i, blei sett ut i Woodfjorden nordvest på Svalbard klokka 09.30 om morgonen den 24. april. Testpersonalet var iført ulike typar redningsdraktar- eller vestar, for å sjekka korleis dei fungerte i reelle forhold. Medisinsk personell og innsatsleiarar var også om bord i redningsfartøya, og det var sett tre kriterier for å avbryta opphaldet i flåten: skjelving, koordinasjon, og sterk kjensle av ubehag.

BLEI FORT KALDE

Forskarteamet hadde vêrgudane med seg, med klar himmel, lufttemperatur på minus



ni grader, berre tre sekundmeter med vind og ein sjøtemperatur på minus ein. Scenariet er som følger: Eit lite ekspedisjons-cruiseskip har treft eit isfjell og forlist.

– Ein blei fort kald, fortel Erik Johan Landa. Senioringeniøren ved Sjøfartsdirektoratets underavdeling for passasjerskip var ein av dei 20 forsøkspersonane som var om bord i redningsflåten.

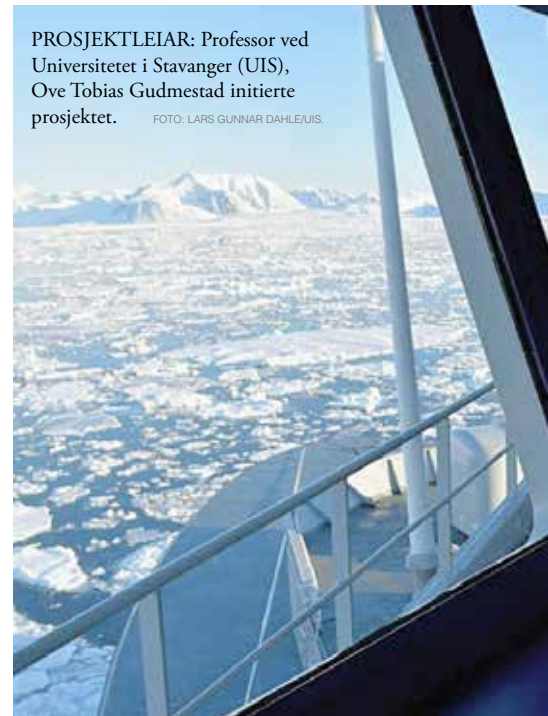


FLÅTEN: I denne flåten sat 20 forsøkspersonar. Det blei både trøngt og kaldt.

FOTO: LARS GUNNAR DAHLE/UIS.

PROSJEKTLEIAR: Professor ved Universitetet i Stavanger (UIS), Ove Tobias Gudmestad initierte prosjektet.

FOTO: LARS GUNNAR DAHLE/UIS.





PARAT: Kystvaktfartøyet KV Svalbard stod parat til å ta imot forsøkspersonane etter det kalde opphaldet i redningsfartøya. FOTO: LARS GUNNAR DAHLE/UIS.

– Sjølv om flåten var berekna for 25 personar, blei det veldig trengt. Me sat med beina vikla innunder kvarandre, så det var vanskeleg å bevega seg, og utfordrande å finna fram til naudutstyret som flåtane er utrusta med. Mykje av dette var av dårleg kvalitet, og enkelte ting, som til dømes handpumpa for å etterfylla luft i kammera, ble øydelagd før den var teken

i bruk, fortel han. Landa leier Sjøfartsdirektoratets kompetanseforum for redning og evakuering, og syntest det var svært interessant å få sett korleis utstyret fungerer i praksis.

STORT GAP

– Øvinga viste at det er eit stort gap mellom det redningsutstyret som finst i dag, og krava i Polarkoden, seier Landa. Forsøkspersonane som berre hadde livvest på fekk tidleg vanskar, og måtte evakuerast etter om lag fem timar i flåten. Dei som hadde termopose i tillegg til livvesten haldt ut tre timar meir, medan øvingspersonane i uisolerte draktar blei evakuerte etter ti til tolv timar. Sjølv dei som hadde dei beste redningsdraktane (Viking 5002 og Nordkappdrakt), klarte ikkje meir enn 20 timar i flåten. Sjølv om fem dagars kravet ikkje blei tilfredsstilt, såg ein at utstyret var til god hjelp i kortare tidsrom.

– Når det gjekk mot kveld sank temperaturen i flåten, og kondens fraus til is i ytterkantane av flåten. Kroppstemperaturen til forsøkspersonane låg på rundt 35 grader då dei kom opp, fortel Landa. I livbåten tok det noko lengre tid før temperaturen sank, og mykje betre plass, då dei var 17 personar i ein 55-mannslivåt. Men etterkvart begynte kondensen å frysa til istappar som hang oppunder taket.



– Sjølv der måtte forsøkspersonane i dei beste draktane evakuerast etter 24 timar, seier senioringeniøren.

FLEIRE UTFORDRINGAR

Landa fortel at det også var ei utfordring å halda utkikk etter isbjørn frå flåten, som berre hadde kikkkhol i ein ende. Det gjorde det vanskeleg å oppdaga om noko nærma seg bakfrå.

– I tillegg hadde me nokre nærgåande kvalrossar som dukka opp berre få meter frå flåten. Dei var lite villige til å flytta på seg, seier Landa. Forskingsprosjektet skjer i regi av Universitetet i Stavanger i samarbeid med norske og internasjonale utdanningsinstitusjonar, norsk industri, Kystvakten, American Bureau of Shipping, Sjøfartsdirektoratet og Petroleumstilsynet. Kystvakten nytta høvet til å leggja inn ei øving på effektiv evakuering av passasjerar.

STORT ULYKKESPOTENSIALE

– Cruiseraffikken i polare område har auka dei siste åra, og me ser at det er behov for å retta søkelyset på sjansane til å overleva ved eit forlis, seier Ove Tobias Gudmestad, som har leia prosjektet. Professorenen ved Universitetet i Stavanger viser mellom anna til Maksim Gorkiy-havariet utanfor Svalbard i 1989, og MV Explorer-forliset i Sørishavet i 2007. Begge desse enda utan at nokon omkom, takka vera hjelpa frå nærliggande skip.

– Akkurat når det gjeld cruiseskip kan utfallet av ei ulykke fort bli katastrofalt. Me snakkar gjerne om skip med mange hundre passasjerar om bord, ofte eldre menneske, som ikkje er veldig mobile, forklarar Gudmestad.

– Når Polarkoden no kjem med krav om at ein skal kunne overleva fem døgn om bord i ein redningsflåte, er det viktig at me får undersøkt om dette faktisk er muleg med dagens utstyr, seier , og legg til at forskingsprosjektet har vekt stor merksemd internasjonalt. Ein rapport over funna som blei gjort under testen, vil vera klar i løpet av hausten. ■

Blir lettere å bruke:

Sjøfartsdirektoratet med nye nettsider

En bedre brukeropplevelse er det første besøkende på www.sdir.no vil legge merke til på Sjøfartsdirektoratets nye nettsider. Sidene er mobiltilpasset, og gjør direktoratets mest brukte elektroniske tjenester enklere å finne.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Digitalisering av offentlige tjenester skjer i høyt tempo, og Sjøfartsdirektoratet har digitalisert en rekke tjenester de seinere årene. Blant de mest brukte er søknad om personlige maritime sertifikater, en løsning som rundt 16.000 sjøfolk har brukt så langt i år for å fornye sine sertifikater. Andre elektroniske løsninger er søknad om tilskudd til sysselsetting av sjøfolk (refusjonsordningen), søknad om påtegning og innrapportering av helseattester fra sjømannsleger.

– Sjøfartsdirektoratet har jobbet aktivt for å utvikle elektroniske tjenester for våre kunder, men tjenestene har vært spredt på ulike nettsider og har ikke alltid vært like enkle å finne. Det vil bli betydelig enklere med nettsidene vi lanserer nå, sier kommunikasjonsrådgiver og nettredaktør Steinar Haugberg i Avdeling for kommunikasjon og samfunnskontakt.

RASKERE KOMMUNIKASJON

Etter analyser av trafikk og oppførsel på dagens nettsider har Sjøfartsdirektoratet dannet seg et godt bilde av hvilke sider og tjenester kundene etterspør mest. De mest benyttede tjenestene er derfor løftet fram på den første siden kundene møter. Store og tydelige ikonknapper preger nå forsiden og gjør kommunikasjonen med kundene rask og intuitiv for brukere på alle typer enheter. Samtidig er navigasjon og søkefunksjonalitet forbedret.

– Vi tror at 80% av de som besøker nettsiden skal finne det de leter etter betydelig raskere enn tidligere, sier Haugberg.



STÅR BAK: Nettredaktør Steinar Haugberg (t.v.) og nettutvikler Torbein Kvil Gamst lover enklere bruk av Sjøfartsdirektoratets nye nettsider på mobil og nettbrett.

(FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET)

MOBIL ØKER STADIG

Stadig flere benytter smarttelefoner eller nettbrett for å kommunisere med offentlige etater. Derfor er det viktig at Sjøfartsdirektoratets tjenester også fungerer på disse enhetene. Mobilbrukere står så langt i år for nesten 25% av besøkene på nettsidene. Til sammenligning bruker bare ca 5% nettbrett, mens resten av kundene benytter ordinære datamaskiner.

Visning av nettsider på mobile enheter krever imidlertid oppgraderinger av samtlige ledd i

de elektroniske tjenestene. Nettstedet er nå mobiltilpasset, men kunder vil kunne oppleve at skjemaer og tilleggside nettsider ikke enda er oppgradert med mobiltilpassing. Dette vil imidlertid skje etterhvert som tjenestene blir utviklet.

FLERE SELVBETJENINGSLØSNINGER PÅ VEI

Sjøfartsdirektoratet innehar en betydelig mengde informasjon om både fartøy og sjøfolk. Mye av fartøysinformasjonen er offentlig gjennom søk i skipsregistrene NIS og NOR, mens informasjon om personlige sertifikater er tilgjengelig kun for Sjøfartsdirektoratet.

– Det har lenge vært et ønske å kunne tilby flere selvbetjeningsløsninger for de største kundegruppene våre, altså sjøfolk, rederier og verft. Det vil være enklere for både oss og kundene våre om hver enkelt selv kan logge seg på og sjekke hva slags informasjon vi har om fartøyer og sertifikater. Da vil kundene ha bedre oversikt over sine opplysninger, og vil for eksempel kunne begjære tilsyn eller søke nye sertifikater basert på opplysningene i våre registre, sier Steinar Haugberg.

Sjøfartsdirektoratet har begynt utviklingen av slike selvbetjeningsløsninger. Målsetningen er å lansere en eller flere slike tjenester i 2017. ■



Gå til
www.sjofartsdir.no
for å se våre nye nettsider!

Forsiden på nye www.sjofartsdir.no er preget av forenklet visuell kommunikasjon, store ikonknapper og lett adgang til de mest brukte tjenestene. (Skjermdump)

RADIOINSPEKSJONEN



Radioinspeksjonen i Telenor Kystradio kjennetegnes av høy integritet, lokal tilgjengelighet og solid kompetanse innen GMDSS og maritim kommunikasjon.

safety at sea

Kundeundersøkelser viser at våre inspektører leverer tjenester av høyeste kvalitet, og vår gode service gir svært fornøyde kunder.

Våre 8 distriktskontorer dekker hele kysten.

Vi er godkjent av alle anerkjente klasseselskap, og selvsagt av Sjøfartsdirektoratet.

KONTAKT OSS :

radioinspeksjonen@telenor.com

Tlf 959 04 560

GOC OG ROC-KURS TAR DU HOS TELENOR KYSTRADIO

Våre kunder er blant annet Hovedredningsentralen, Redningsselskapet og Kystverket.

Er dere flere sammen, ta kontakt for et godt samletilbud.

Telefon 51 68 36 45

E-post: kystradio.kurssenter@telenor.com.



Kontrollordning:

Mange lasteskip og fiskefartøy må sertifiseres før nyttår

Innen 1. januar 2017 må mange lasteskip fra 8 til 15 meter og fiskefartøy fra 8 til 10,67 meter være sertifisert før de settes i operasjon. Mange er allerede godt i gang og dermed i rute til å bli sertifisert innen fristen.



Aril Lie
Sjefsingeniør
Sjøfartsdirektoratet

– Det vil ikke bli lagt opp til noen form for utsettelse så her er det bare å komme i gang med sertifiseringsprosessen lyder oppfordringen fra Ole Morten Fureli og Geirmund Eikje som leder henholdsvis lasteshipsavdelingen og fiskefartøyavdelingen i Sjøfartsdirektoratet.

Som følge av nytt regelverk som trådte i kraft i 2014 og 2015 er kontrollordningen utvidet til også å innbefatte lasteskip under 15 meter og fiskefartøy under 10,67 meter. Kravet gjelder ikke dersom fartøyet ligger i opplag, men fartøyinstruks må være utstedt fra det øyeblikket fartøyet tas i bruk igjen.

Det er i regelverket lagt til rette for en gradvis innfasing i kontrollordningen. For lasteskip gjelder kravet om sertifisering til nyttår for skip kjølsturket 1. januar 1990 eller senere. Det er knyttet en del usikkerhet til hvor mange aktive fartøy som faller inn under denne kategorien, men det er snakk om godt over 500 fartøy. For fiskefartøy gjelder kravet om sertifisering for fartøy bygget i perioden mellom 1. januar 1992 og 31. desember 1997, totalt sett dreier dette seg om anslagsvis 180 fartøy om vi tar utgangspunkt i det antallet som frem-

ing til nyttår for skip kjølsturket 1. januar 1990 eller senere. Det er knyttet en del usikkerhet til hvor mange aktive fartøy som faller inn under denne kategorien, men det er snakk om godt over 500 fartøy. For fiskefartøy gjelder kravet om sertifisering for fartøy bygget i perioden mellom 1. januar 1992 og 31. desember 1997, totalt sett dreier dette seg om anslagsvis 180 fartøy om vi tar utgangspunkt i det antallet som frem-

FAKTA OM KONTROLLORDNINGEN FOR FISKEFARTØY:

- Fiskefartøy fra 8 til 15 meter sertifiseres av godkjente foretak på vegne av Sjøfartsdirektoratet. Sertifiseringen foregår på grunnlag av reders egenkontroll, godkjent foretak sin inspeksjon av fartøyet, samt gjennomgang av teknisk dokumentasjon som kreves fremlagt som bevis på oppfyllelse av krav.
- Fiskefartøy fra 8 til 9 meter skal kun gjennomføre en førstegangskontroll hos et godkjent foretak. Når denne kontrollen er gjennomført, fartøyet er sertifisert og har fått utstedt fartøyinstruks opprettholdes godkjennelsen såfremt fartøyet ikke endres og eier gjennomfører egenkontroll i samsvar med sjekkliste fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.
- Fartøy fra 9 til 10,67 meter skal etter førstegangskontroll ved et godkjent foretak kontrolleres hvert 5. år av et godkjent foretak. I løpet av det tredje året i hver sertifikatperiode må fartøyeier gjennomføre en egenkontroll.
- Fartøy fra 10,67 til 15 meter skal kontrolleres hver 30. måned ved godkjent foretak som før.
- **Reders ansvar:** Ansvar for til enhver tid å oppnå tilstrekkelig og nødvendig sikkerhet for å sikre liv og helse, miljø og materielle verdier ligger i første rekke på rederiet, i annen rekke på mannskapet, og særlig på skipsføreren. Dersom det avdekkes mangler ved fartøyet eller dets utrustning som klart utgjør en fare for de interessene som er beskyttet gjennom lovpålagte krav, er det godkjent foretak sitt ansvar og plikt å nekte utstedelse av fartøyinstruks.
- **Fartøyinstruksen** er fartøyet sertifikat og er en bekreftelse på at det har vært kontrollert og oppfyller den sikkerhetsstandard som kreves. Den inneholder opplysninger om fartøyet, bl.a. tillatt fartsområde, mengde last og hvilken type last fartøyet er beregnet for å føre, samt opplysninger om sikkerhetsutstyr fartøyet skal ha om bord.
- **Fartsområde:** Fartøyet størrelse og type er avgjørende for hvor stort fartsområde et fartøy kan bli sertifisert for. Åpne fartøy kan, uansett størrelse, ikke bli sertifisert for større fartsområde enn fjordfiske. Dekket fartøy fra 8 til 10,67 meter kan sertifiseres for fartsområde Bankfiske I. I perioden 15. mai til 30. september kan fartsområdet for denne fartøygruppen utvides til Bankfiske II, begrenset til 100 nm fra grunnlinjen. En slik utvidelse av fartsområdet betinger utrustning for fartsområde Bankfiske II. Dette innebærer bl.a. krav om MF-radiotelefonstasjon. Fartøy med største lengde 10,67 til 15 meter kan sertifiseres for fartsområde Bankfiske II hele året.

FRISTER FOR GJENNOMFØRING AV KONTROLL HOS GODKJENT FORETAK FOR FARTØY FRA 8 TIL 10,67 METER STØRSTE LENGDE:

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

kommer av Fiskeridirektoratets merke-register.

GODKJENTE FORETAK

Selve kontrollen av fartøy under 15 meter gjennomføres av godkjente foretak. Dette er private aktører som har fått en offisiell godkjenning av Sjøfartsdirektoratet til å utføre tilsyn på lasteskip og fiskefartøy under 15 meter. Det kan være verksteder, konsulentfirmaer eller andre som har fått en slik godkjenning. Per i dag gjelder dette 17 aktører, spredt over hele landet. Sjekklistene som foretakene benytter i forbindelse med kontrollen er utformet av Sjøfartsdirektoratet, disse ligger fritt tilgjengelig på Sjøfatsdirektoratets hjemmeside www.sdir.no.

NYTTIGE FORBEREDELSE

Kontrollene kan gjøres mer effektivt om flere fartøyeiere velger å gå sammen. Det kan også være lurt å gå gjennom sjekklista på forhånd, for å se til at ting man selv kan sjekke er i orden før den offisielle kontrollen skal gjennomføres. For fartøy som mangler stabilitetsberegninger er det viktig å finne ut av om det finnes tegningsunderlag, og om det finnes stabilitetsberegninger fra før for samme type fartøy. Finnes det tegningsunderlag, og eventuelt også beregninger for et annet fartøy som kan brukes som grunnlag, vil dette kunne redusere tidsbruk og kostnader betydelig. Det viktigste er at man er tidlig ute og avtaler kontroll med et godkjent foretak slik at man unngår unødig driftsavbrudd avslutter Fureli og Eikje. ■

Veiledning:

Måling av fartøys største lengde

Sjøfartsdirektoratet har i 2015 utarbeidet en veiledning for måling av parameteren største lengde.

Parameteren største lengde på et fartøy er en parameter som ofte er benyttet i regelverket for å kategorisere fiskefartøy inn i forskjellige størrelsesgrupper. Regelverk som benytter denne lengdekategoriseringen kan omhandle:

- Regler knyttet til føring av fartøy
- Regler knyttet til konstruksjon og utrustning av fartøy
- Regler knyttet til fiskerettigheter

Sjøfartsdirektoratet har i enkelte sammenhenger sett at lengdebegrepet forstås ulikt. Dette er noe vi ønsker oss vekk ifra og vi har den siste tiden jobbet med å utforme en felles veiledning for enhetlig måling av et fartøys største lengde.

I denne veiledningen tar vi for oss hvilke bestanddeler som skal medtas og hvilke bestanddeler som kan utelates fra måling av største lengde. Veiledningen er komplettert med skisser og praktiske eksempler.

Som utgangspunkt skal største lengde måles fra forkant av forreste del av fartøyet til akterkant av akterste del av fartøyet når fartøyet er uttrimmet. Dekk og skanseledning samt alle faste bestanddeler skal også tas med uavhengig av innfestingsmetode og materiale.

For mer detaljert informasjon om retningslinjene våre se den komplette veiledningen på våre nettsider under:

<https://www.sjofartsdir.no/regelverk/rundskriv/veiledning-om-maling-av-storste-lengde-pa-skip/>

Fiskar om kontrollordninga:

Tryggleiken vår er det viktigaste

Reglane om ny kontrollordning for mindre fiskefartøy blei innført for å auka tryggleiken til norske fiskarar, som er den mest utsatte yrkesgruppa i Noreg når det gjeld arbeidsulykker og dødsfall. Innføringa får både ris og ros frå fiskarar Navigare har vore i kontakt med.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Med den såkalla sjarkforskrifta som blei sett i verk 1. januar 2014, blei tilsynet av fiskefartøy som tidlegare omfatta fiskefartøy frå 10, 67 til 15 meter, utvida til også å omfatta fiskefartøy ned til 8 meter største lengde. Dette er gjort for å auka tryggleiken til fiskarane, men kontrollane som må gjennomførast hos eit av føretaka som er godkjend for denne sertifiseringa, byr også på ekstrakostnadar for eigarane av fiskartøya som

blir omfatta av ordninga.

– Dette er heilt greit, eg helsar kontrollordninga velkommen, seier Willy Even Nyvoll frå Honningsvåg. Svaret kjem kontant når Navigare spør om kvifor.

– Eg har lyst til å leva så lenge eg kan, eg og. Kontrollordninga gjev oss eit spark bak når det gjeld å sjekka at alt er på stell, seier 59-åringen, som har jobba i næringa sidan tidleg på 1970-tallet. Han erfarer at det er stort behov for å få på plass ei slik kontrollordning i næringa.

– Det er mykje rart å sjå om bord på fiskebåtar, særleg når det gjeld elektriske anlegg og slikt, seier Nyvoll. Han har ein Grimsøysjark frå 2001, og fortel at kontrollen for hans del baud på «full pakke» og stabilitetsutrekningar.

– Det kostar jo pengar, men det er ein ekstra tryggleik i dette med stabilitetsutrekningane. Dei moderne båtane som blir bygde no er heilt flate under, og i gitte situasjonar kan det sikkert by på utfordringar knytt til stabiliteten. Dessutan aukar det jo verdien på båten når me har alle godkjenningar i orden, seier Nyvoll.

- EI FORNUFTIG ORDNING

Også for Daniel Leithe Fjeldskår medførte den nye ordninga ein full gjennomgang og stabilitetsutrekningar.

– Det var eg førebudd på, sidan båten min er importert frå England, så utgiftene var med i budsjettet frå før, seier fiskaren frå Lindesnes. Han stiller seg i utgangspunktet positiv til det nye kontrollsystemet.

– Eg synest så absolutt at ordninga burde komma, tryggleiken til sjarkfiskarar er jo like viktig som for fiskarar med større båtar, seier Fjeldskår. Han meiner det er ei fornuftig ordning med tanke på nybygg og fartøy som blir importerte frå utlandet.

– Gir det ei ekstra kjensle av tryggleik å veta at alt er godkjent og kontrollert?



TRYGGLEIK I FOKUS: Fiskarar Navigare har snakka, veit at dei har eit yrke som er utsett for arbeidsulykker, og dei set eigen tryggleik høgt.

ILLUSTRASJONSFOTO: BJØRN-OWE HOLMBERG / NTB SCANPIX

– Nei, det gjer det ikkje. Eg hadde uansett sørga for å ha dette på stell, og sånn er det nok med dei fleste, meiner sørlendingen.

RÅKAR DEI ELDSTE FISKARANE

Fjeldskår er i det heile positiv til ordninga, men er redd for at den råkar ei gruppe spesielt hardt.

– Det er litt dumt at det ikkje er opning for litt skjønn når det gjeld eldre fiskarar med små, gamle båtar. Dersom dei berre har eit par år igjen som yrkesaktive, blir det for dyrt å gjennomføra kontrollen, og me har høyrte fleire eksempel på folk som heller gir opp fisket, fortel han.

Dette er også eit emne Ivar Kanten, som driv med rekefiske på Hvasser, tek opp.

– Tryggleik er viktig uansett om ein har stor eller liten båt, men når ein skal ha båtar heilt ned til åtte meter godkjend, øydelegg det litt av tradisjonen her til lands. Pensjonistar som held på den gamle sjarken forsvinn, fordi det blir for dyrt å få den godkjend. Det er litt trist, seier Kanten. Han meiner ordninga er unødvendig firkanta.

– Eg kunne tenkt meg ei overgangsordning, og at ein kanskje kunne opna meir for at ein fortsatt kunne bruka eldre båtar slik dei er, seier Kanten. ■



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

The Norwegian International Ship Register (NIS):

Upsurge over the summer months



Tone Olsen Risnes
Senior Adviser
Norwegian Maritime
Authority

An addition of 31 new vessels with a total GT of 695 382 generated a positive upsurge to the register from 1 May to 15 August. The number of registered ships has climbed to 566 with a total GT of 19 181 296.

Eleven of the new registrations were new-buildings not previously registered under any flag. The remaining 20 were transfers from various flags.

REGISTERED IN MAY 2016:

LAYL7 – MERCATOR: 1406 GT general dry cargo ship transferred from St. Kitts & Nevis.

LDVV3 – SEA SAILOR: 1324 GT tender/standby vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

LAYV7 – CARTEN ELINA: 4462 GT container ship transferred from Cyprus.

LAVN7 – ATLANTIC LIGHT: 36318 GT bulk carrier. No prior registration, newbuilding.

LKRV3 – EDDA FREYA: 17078 GT construction vessel transferred from the NOR.

LDPR3 OLYMPIC OCTOPUS: 3102 GT supply vessel transferred from the NOR.



REGISTERED IN JUNE 2016:

LAYM7 – IRELAND: 4284 GT cement carrier. No prior registration, newbuilding.

LAZB7 – FALKLAND: 2367 GT general dry cargo vessel transferred from Malta.

LLYV3 – SKANDI SOTRA: 3482 GT supply vessel transferred from the NOR.

LAUM7 – HÖEGH TRAPPER: 76420 GT car carrier. No prior registration, newbuilding.

LAZC7 – NONFJELL: 2061 GT general dry cargo transferred from Germany.

LAZA7 – STARMİ: 2901 GT general dry cargo vessel transferred from Gibraltar.

LDFT3 – MARINER B: 91159 GT floating production unit transferred from the NOR.

LAUV7 – NAO GALAXY: 3515 GT offshore vessel transferred from the NOR.

LAJW3 – EDDA FLORA: 6074 GT construction vessel transferred from the NOR.

THE NIS IS OPEN TO OWNERS OF ALL NATIONALITIES

Owner must satisfy one of the following conditions ref. the NIS Act/ Norwegian Maritime Code:

- 1) Norwegian/ EU subject registered in Norway which hold at least six tenths of the capital and voting rights.
- 2A) A limited company or a limited partnership with its head office in Norway which does not hold at least six tenths of the capital and voting rights.
- 2B) A shipowning partnership which does not hold at least six tenths of the capital and voting rights.
- 3) Foreign owner, which does not satisfy, items 1 or 2 and has appointed a representative who is authorized to accept writs on behalf of the owner.

Ships registered in accordance with items 2 or 3 shall be operate commercially or technically by a Norwegian shipping company with its head office in Norway.

Ships in the NIS per 30 April 2016 according to nationality conditions.



SISTERS: The picture shows the sister ships «Eco Future», «Eco Queen» and «Eco Seas». «Eco Queen» will be delivered around 20 September 2016 and «Eco Seas» around 5 October 2016.

LAZF7 – SUBSEA SUPPORTER: 1368 GT supply vessel transferred from Singapore.

LAXE7 - ECO LEADER: 157083 GT oil tanker. No prior registration, newbuilding.

LAYX7 - HAGLAND CAPTAIN: 2984 GT general dry cargo vessel transferred from The Netherlands.

LAXK7 - NORMAND CUTTER: 10979 GT construction vessel transferred from Isle of Man.

LAXT7 - YARA KARA: 18446 GT LPG tanker. No prior registration, newbuilding.

LAZE7 - ACERGY VIKING: 6472 GT construction vessel transferred from the Bahamas.

LALS7 - JO ALM: 23124 GT chemical tanker. No prior registration, newbuilding.

LATM7 – LEIKANGER: 30945 GT chemical tanker. No prior registration, newbuilding.

REGISTERED IN JULY 2016:

LAZJ7 - CAROLINE VICTORY: 32379 GT bulk carrier transferred from Panama.

JWZM3 - EDDA FAUNA: 9464 GT construction vessel transferred from the NOR.

LMER3 - EDDA FONN: 4505 GT construction vessel transferred from the NOR.

JWOH3 - OLYMPIC DELTA: 5395 GT supply vessel transferred from the NOR.

LATR7 - SPAR PAVO: 36313 GT bulk carrier. No prior registration, newbuilding.

LAXV7 - YARA AESA: 25118 GT LPG tanker. No prior registration, newbuilding.

REGISTERED FROM 1 - 15 AUGUST 2016:

LAXD7 - ECO FUTURE: 157083 GT oil tanker. No prior registration, newbuilding.

LAWC7 - MARI BOYLE: 30945 GT chemical tanker. No prior registration, newbuilding. ■

Et av verdens lengste skip registrert i NIS

Eco Future, en nybygd oljetanker på 336 meter, ble onsdag levert til Wilco Eco Tankers 2 AS, og går sammen med søsterskipet inn i NIS som et av verdens lengste skip.

Søsterskipet Eco Leader, også det på 336 meter, ble registrert i NIS den 23. juni i år. Eco Future er bygget ved Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd. i Korea.

– Dette er svært positivt og et godt tilskudd til flåten sier avdelingsdirektør Anita Malmedal.

Ved registreringen av Eco Future teller registeret nå 565 skip og har hatt en netto økning på 30 siden årsskiftet. Utsiktene fremover er også gode. Ytterligere to ECO skip er planlagt levert og registrert med Oslo i hekken i løpet av høsten.

Claus Mørch, Managing director i AWILCO Technical Services AS, forteller at rederiet antar at opinionen kommer til å kreve mer og mer miljøvennlig skip i årene som kommer og at utvikling vil tvinge frem miljøvennlige løsninger som kommer foran IMO sine krav. Miljø vil bli viktigere og viktigere. Mindre forbruk og mindre utslipp vil være et konkurransefortrinn for å lykkes innen shipping.



FAREFULLT: Fritidsbåt i urent farvann.

ILLUSTRASJONSFOTO

Halvårsstatistikk:

Ti fritidsbåtbrukere omkom i første halvår

Ti personer omkom ved bruk av fritidsfartøy i første halvår 2016, viser statistikk fra Sjøfartsdirektoratet.



Steinar Haugberg
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Det er en nedgang i forhold til første halvår 2015, der direktoratet registrerte 14 dødsfall ved bruk av fritidsbåt.

De omkomne er alle menn; åtte nordmenn og to utenlandske statsborgere. 70 prosent av de omkom-

ne er over 50 år, noe som er en gjennomgående trend de siste årene. De fleste ulykkene skjer fra den vanligste båttypen, åpen motorbåt under åtte meters lengde.

– Menn over 50 år er dessverre fortsatt overrepresentert i statistikken. Vi anbefaler også denne aldersgruppen om å ta båtførerbevis for å heve egen båtkompetanse, og ikke minst om å følge reglene for bruk av flytevest i fartøy der dette er lov-

pålagt, sier fungerende sjøfartsdirektør Bjørn Pedersen.

Sjøfartsdirektoratet har tatt initiativ til en evaluering av ordningen med båtførere født 1.1.1980 eller senere, som skal føre fritidsbåt som er lenger enn åtte meter eller har en motor som yter mer enn 25 hestekrefter.

ISNITT OMKOMMER 33 I ÅRET

Vestpåbudet for fritidsbåter under åtte meter som ble innført av Stortinget i 2015 har vært gjenstand for mye debatt. Sjøfartsdirektoratets historiske statistikker viser at bruk av flytevest kunne reddet mange liv. For 2016 er det bekreftet at kun tre av de omkomne benyttet flyteutstyr. I ett av tilfellene ble flyteutstyr benyttet, men var uten betydning for

utfallet. I de øvrige ulykkene er bruk av flytevest ikke bekreftet.

I gjennomsnitt har det omkommet 33 personer årlig i fritidsbåtulykker de siste 10 årene. Det omkommer alltid flere i andre halvår av året siden hovedvekten av fritidsbåtbruken skjer i juli og august. De fleste ulykker skjer i trange kystfarvann, og geografisk har ulykkene hittil i år skjedd langs kysten av Vestlandet og Nord-Norge, samt en ulykke i Hedmark. Så langt i år har det ikke omkommet fritidsbåtbrukere i Østlandsområdet.

For halvparten av ulykkene i første halvår oppgir politiet at de omkomne ikke har vært påvirket av alkohol. For de øvrige har ikke Sjøfartsdirektoratet mottatt opplysninger om alkoholpåvirkning. ■



SAFETY THROUGH KNOWLEDGE

How does your crew measure up?

Online crew evaluation with benchmarking



With more than 500 000 test results submitted by 250 companies worldwide, our Crew Evaluation System software is in a unique position. It contains a vast amount of data that gives great insight in the overall level of knowledge in the maritime world. With our new Benchmarking addition to the Crew Evaluation System you can now compare you crew against the industry average.

Do you hire the right people?

Seagull maritime AS

WWW.SEAGULL.NO

Søppel i havet:

Hindring av plastforurensing fra skipsfarten

Alle som har gått en tur langs strendene etter en storm har sett at plastposer, plasttau, kanner og annet avfall, blir skylt på land. For skip har det gjennom den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensing fra skip (MARPOL), i mange år vært forbudt å kaste plast i havet.



Linda Bruås
Underdirektør
Sjøfartsdirektoratet

Det har over tid vært stor oppmerksomhet om søppel i havet, særlig om problemet med plast som har lang nedbrytningstid. Reglene om hindring av avfallsforurensing fra skip i MARPOL er tatt inn i miljø sikkerhetsforskriften. Disse reglene gjelder for norske skip og flyttbare innretninger, og dessuten for utenlandske skip og flyttbare innretninger som befinner seg i norske farvann.

MARPOL angir hvordan skipene skal forholde seg til avfall som oppstår under driften av skipet. Avfallet kan leveres til mottaksanlegg på land, forbrennes om bord eller etter nærmere detaljerte regler slippes ut fra skipet mens det er underveis.

PLASTAVFALL

Når det gjelder avfall som inneholder plast, er det forbudt å slippe dette ut i havet. Forbudet gjelder også for plastavfall som er behandlet i forbrenningsovn. Alt avfall som inneholder plast skal med andre ord leveres til mottaksanlegg på land. Forbudet mot å kaste plastavfall i havet gjelder også for fritidsfartøy. Plastavfall omfatter alt avfall som består av eller inneholder plast i en eller annen form, og omfatter derfor også syntetisk tau, syntetisk fiskegarn, avfallssekker i plast mv.

For å legge til rette for at skipene kan levere avfall som ikke kan håndteres om bord, har statene plikt til å etablere mottaksanlegg i havnene. I EØS-avtalen er dette ytterligere forsterket ved et eget direktiv som pålegger medlemslandene å ha



FORURENSING: Man ser stadig stygge eksempler på forsøpling langs norske strender. Dette bildet er fra Frøya i Sør-Trøndelag.

FOTO:TØRE WUTTUDAL / SAMFOTO/SCANPIX

mottaksanlegg for skipsfarten. I tillegg er skipene forpliktet til å melde fra før ankomst om hvor mye avfall de har om bord og hvor mye som skal leveres i havnen. Rutegående skip, fritidsfartøy og fiskefartøy er unntatt fra kravet om meldeplikt, men også disse må følge reglene som gjelder for utslipp av avfall i havet.

PLAN FOR AVFALLSHÅNDTERING

Alle skip som har bruttotonnasje 100 eller mer, eller som er sertifisert for minst 15 personer, skal utarbeide og følge en plan for avfallshåndteringen. Planen omfatter inn-samling, oppbevaring og disponering av

avfallet. For skip som går i utenriksfart er det dessuten krav om å føre oversikt (søppeldagbok) over avfall som slippes ut eller forbrennes. Oversikten hjelper myndighetene å kontrollere at utslippsreglene blir fulgt.

MARPOL regulerer bare avfall som skriver seg fra vanlig drift om bord, og for eksempel ikke avfall som stammer fra andre skip eller blir fraktet bort fra avfallskilden med formålet å kvitte seg med avfallet. Det er for eksempel forbudt etter forurensingsforskriften å forbrenne avfall til sjøs som ikke stammer fra vanlig drift av skipet, og det er heller ikke tillatt å dumpe slikt avfall i havet. ■

Skal kartlegge miljøpåvirkning fra skipstrafikk i fjordene

Sjøfartsdirektoratet har fått i oppdrag av Klima- og miljødepartementet å kartlegge utslipp og miljøpåvirkning fra skipstrafikk i fjordene.

– Grønn skipsfart er et satsingsområde for regjeringen. Dette inkluderer også cruise-trafikken i norske fjorder. Oppdraget vi nå har gitt til Sjøfartsdirektoratet vil gi oss et faglig grunnlag for å sikre en mer klima- og miljøvennlig cruisetrafikk, sier klima- og miljøminister Vidar Helgesen.

Norske fjorder er populære besøksområder for turister enten det gjelder turistbuser, biler eller cruiseskip. Turistnæringen er stadig voksende og er et viktig inntektsgrunnlag for kommunene og det lokale næringslivet.

Kartleggingen omfatter Geiranger-, Nærøy- og Aurlandsfjorden og gjelder både lokal skipstrafikk og cruiseskip.

– Cruiseskip som besøker norske fjorder er generelt av høy teknisk kvalitet med moderne rensesystemer. Det er allikevel viktig å få kartlagt nøyaktig hva som slippes ut og hvor mye, sier Bjørn Pedersen, avdelingsdirektør i Sjøfartsdirektoratet.

Cruisenæringen som besøker de norske fjordene har stilt seg svært positiv til kartleggingen, og vil bidra med all informasjon som er ønskelig.

– Vi er svært glade for at cruisenæringen stiller seg så positive til kartleggingen, sier Pedersen. Han påpeker at arbeidet så vidt er påbegynt. Resultatet fra kartleggingen vil foreligge i mars 2017 og inkludere



I SØKELYSET: Cruiseskip i Geirangerfjorden, Møre og Romsdal.

ILLUSTRASJONSFOTO: BÅRD LØKEN / SAMFOTO/NTB SCANPIX

forslag til tiltak som skal bidra til at norsk fjordlandskap blir ivarettatt på en forsvarlig måte. ■



ONBOARD DECISION SUPPORT

All in view GNSS
Intelligent Berthing
Precise Navigation
Safe and Efficient Operation

OCEANSTAR™

FUGRO SATELLITE POSITIONING AS
+47 21 50 14 00
oceanstar@fugro.com
www.fugro.com/oceanstar

Fokusområde 2017:

Sikkerhetsstyring

Manglende prosedyrer for arbeidsoperasjoner og svakheter ved organisering, ledelse og kommunikasjon er årsaksfaktorer vi stadig ser i rapporter etter skips- og personulykker. I 2017 skal derfor Sjøfartsdirektoratets inspektører ha ekstra fokus på sikkerhetsstyringssystem.



Hilde Stange
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Statens Havarikommisjon for Transport har i flere av sine granskningsrapporter pekt på behovet for utfyllende regler om sikkerhetsstyringssystem på fartøy. Sjøfartsdirektoratet mener systematisk sikkerhetsstyring er et viktig virkemiddel for å forebygge ulykker. For å understreke viktigheten av dette har vi valgt sikkerhetsstyring som neste års fokusområde. Økt fokus på sikkerhetskultur og sikkerhetsstyringssystem og mindre detaljkontroll i tilsynsarbeidet er også i tråd med utviklingen internasjonalt.

Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet egne sjekklister som har fokus på sikkerhetsstyring. Disse vil bli brukt i forbindelse med tilsyn, og ligger tilgjengelige på www.sdir.no.

SYSTEMATISK ARBEID

Sikkerhetsstyring handler om å opprette system for å oppnå og opprettholde et høyt sikkerhetsnivå, slik at man lettere kan kontrollere risikoen. Enkelt forklart handler det om at sluttresultatet blir bedre dersom en gjør godt forarbeid. Ved å etablere en organisasjonsstruktur der ledelse, planlegging, ansvarsfordeling, rutiner, prosedyrer og ressurser er beskrevet, kan driften bli sikrere og mer effektiv. Når man arbeider systematisk med dette og lærer av egne og andres erfaringer, vil man med tiden bygge en god sikkerhetskultur om bord. For å oppnå kontinuerlig forbedring av sikkerhetsstyringen

er det nødvendig å rapportere uønskede hendelser og følge opp disse systematisk, samt å evaluere selve systemet jevnlig.

HVORDAN LYKES MAN?

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset virksomheten og den aktiviteten som drives. Det kan derfor være lurt å starte med en konkret beskrivelse av virksomhetens hovedaktiviteter, herunder antall ansatte, arbeidsoppgaver, utstyr og materiell. Det er viktig at de som er om bord får eierskap til systemet. De enkelte prosedyrene kan med fordel skrives av personellet som utfører den spesifikke arbeidsoppgaven i den daglige driften. Det er de som kjenner arbeidet best. Deretter må det kontrolleres at prosedyrene dekker eksisterende forskriftskrav, og at de ikke er i konflikt med andre bestemmelser i systemet.

Sjøfartsdirektoratet har merket seg at det i deler av næringen har festet seg forestillinger om at sikkerhetsstyringssystem er ensbetydende med omfattende og tungroddede systemer. Dette er ikke tilfellet. Utfordringen ligger ofte i å gjøre systemet så enkelt og oversiktlig som mulig. Det vil si at det skal jobbes målrettet mot å forebygge skader på personer, materiell, anlegg og miljø. Systemet bør være enkelt å holde ved like og praktisk å bruke i det daglige arbeidet. Dersom systemene er for omfattende, særlig i operasjonelle arbeidsbeskrivelser, kan de virke mot sin hensikt.

Styringssystemets hoveddeler bør beskrive hovedaktiviteter som ofte omfatter:



- operative oppgaver
- vedlikehold
- intern og ekstern kommunikasjon
- risikovurdering
- beredskap
- ressurser og kompetanse
- avviksbehandling
- dokumentkontroll
- kvalitetskontroll (evaluering og internkontroll)

Innenfor hvert tema må det vurderes om det allerede eksisterer en dekkende beskri-

VIKTIG: Sikkerhetsstyring vil ha ekstra fokus under Sjøfartsdirektoratets inspeksjoner i 2017.

ILLUSTRASJONSFOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



velse av hvordan aktiviteten skal utføres, styres og kontrolleres. Til slutt bør en sjekke om relevante forskriftskrav er dekket i prosedyrene, slik at sikkerhetssystemet tilfredsstillende minimumskravene i regelverket.

REGELVERK

Sikkerhetsstyring er på ingen måte nytt for næringen. I maritim sammenheng forbinder en gjerne ordet med ISM-koden (International Safety Management Code), som har overordnede regler for sikker drift av skip. Alle fartøy som er omfattet av

forskriften om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger, må følge ISM-koden og ha et gyldig sikkerhetsstyringssertifikat. I tillegg krever skipssikkerhetsloven at alle rederier skal etablere et sikkerhetsstyringssystem i rederiets organisasjon og om bord på det enkelte skip, for å kartlegge og kontrollere risiko og sikre at lovverket og interne sikkerhetskrav blir fulgt. Fartøy som er underlagt krav om ISM-system, er også omfattet av et eget revisjonsregime. Etter skipssikkerhetsloven har også øvrige fartøy

krav om å gjennomføre sikkerhetsstyring i rederiet, selv om de ikke er omfattet av ISM-kravet.

FORSKRIFTSENDRING

Det er utarbeidet et forslag til endringer i forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger, som skal gi mer utfyllende bestemmelser om sikkerhetsstyringssystem for næringsfartøy som ikke har krav til et sikkerhetsstyringssystem etter ISM-normen. Endringen skal etter planen tre i kraft 1. januar 2017.

Det legges ikke opp til krav om sertifisering eller eksterne revisjoner, men det foreslås at rederiet må foreta en årlig evaluering av systemet. Direktoratet vil kunne føre uanmeldt tilsyn med sikkerhetsstyringssystem for å kontrollere om kravene etterleves.

Vi ser på dette som et felles prosjekt der næringen og direktoratet ønsker å dele erfaringer og spille hverandre gode. Målet er bedre sikkerhetsstyring og en bedre sikkerhetskultur om bord. Sjøfartsdirektoratet håper at kravene om sikkerhetsstyringssystem på sikt vil føre til færre ulykker og uønskede hendelser. En økt overordnet kontroll, gjennom bedre sikkerhetsstyring, forventes også å føre til økt driftssikkerhet, effektivitet og lønnsomhet.

FORANKRING I LEDELSEN

Det finnes noen kritiske suksessfaktorer for å lykkes med etableringen av et sikkerhetsstyringssystem. Alle nivå i organisasjonene bør få anledning til å bidra i utviklingen av systemet, og rederiet må forplikte seg til å følge føringene som er lagt for sikkerhetsarbeidet gjennom skriftlig beskrevne rutiner, ansvar og rapportering. Det er likevel i rederiets ledelse arbeidet må begynne:

- Ledelsen må utvikle en bevisst strategi for å implementere systemet i organisasjonen og skape engasjement rundt temaet.
- De skal sette mål og ambisjoner for sikkerheten, og sørge for at nødvendige ressurser blir satt inn for å nå målene.

- Ledelsen må også se til at de ansatte får tilstrekkelig kunnskap om sikkerhetsarbeidet i organisasjonen, og at de blir gjort kjent med dokumentasjonen som beskriver ansvar og rutiner.
- De må motivere ansatte til å være tilstrekkelig sikkerhetsbevisste i hverdagen samt legge til rette for kontinuerlig forbedring og læring.
- Ledelsen skal bidra til å skape et miljø der ansatte har lav terskel for å rapportere om uønskede hendelser.

God sikkerhet i rederiet starter hos ledelsen. ■

Focus area in 2017:

Safety management

Lack of procedures for work operations and weaknesses in organisation, management and communication are recurring causal factors in reports following marine casualties. In 2017, the surveyors from the Norwegian Maritime Authority will therefore have an increased focus on safety management systems.

In several of their investigation reports, the Accident Investigation Board Norway has pointed to the need for supplementary rules on safety management systems on vessels. The Norwegian Maritime Authority (NMA) finds systematic safety management to be an important instrument in order to prevent accidents. To emphasise the importance of this, we have chosen safety management as next year's focus area. Increased focus on safety culture and safety management systems and less detailed controls in our supervisory work is also in line with the international development.

SYSTEMATIC WORK

Safety management is about establishing a system for achieving and maintaining a high level of safety, so that risks can be more easily managed. Simply put, it is about improving the end result by laying the proper groundwork. By establishing an organisational structure where management, planning, responsibilities, routines, procedures and resources are described, the operation can become safer and more effective. Working systematically with safety management and learning from your own and other's experiences will in time create

a good safety culture on board. In order to achieve continuous improvement of safety management, incidents need to be systematically reported and followed up, and the system itself must be evaluated on a regular basis.

HOW TO SUCCEED

The safety management system needs to be adapted to the business and the business activities. It could therefore be a good idea to start with a concrete description of the business' main activities, including the number of employees, work tasks, equipment and material. It is important that the persons on board develop an ownership to the system. Each procedure can with advantage be written by the personnel carrying out the task in question in the day-to-day operation. They are the ones who are the most familiar with the work. Afterwards, it needs to be confirmed that the procedures cover the relevant legal requirements, and that they are not in conflict with other provisions in the system.

The NMA has noted that some parts of the industry have illusions about safety management systems being synonymous with comprehensive and cumbersome systems. This is not the case. The challenge is often making

the system as simple and clear as possible. That is to say, that activities should have the goal of preventing injuries to people and damages to material, installations and the environment. The system should be easy to maintain and practical to use in the daily work. If the systems are too comprehensive, particularly in operational work descriptions, they could prove counterproductive.

The main parts of the management system should describe main activities, which often include:

- operative tasks
- maintenance
- internal and external communication
- risk assessment
- emergency preparedness
- resources and competence
- handling non-compliances
- document control
- quality control (evaluation and internal control)

Within each subject, it should be considered whether there is an existing and adequate description of how the activity should be carried out, managed and controlled. The final step is to verify that the procedures cover the relevant legal provisions, to make sure that



the safety management system satisfies the minimum requirements of the legislation.

LEGISLATION

Safety management is by no means new to the industry. In a maritime context, the term is often associated with the International Safety Management (ISM) Code, which lays down general rules for the safe operation of ships. All vessels covered by the Regulations on safety management systems for Norwegian ships and mobile offshore units must comply with the ISM Code and carry a valid Safety Management Certificate. In addition, the Ship Safety and Security Act requires all shipping companies to establish a safety management system in the company's organisation and on board each ship, in order to identify and control risks and ensure compliance with the legislation and internal safety requirements. Vessels required to have an ISM system are also covered by a separate audit regime. At present, all vessels are required to implement safety management in the company, even if they are not covered by the ISM requirement.

REGULATORY AMENDMENT

A proposal for amendments to the Regulations on safety management systems for Norwegian ships and mobile offshore units has been prepared, which provides supplementary

provisions on safety management systems for commercial vessels that are not required to have a safety management system in accordance with the ISM Code. The amendments are planned to enter into force on 1 January 2017.

There are no proposed requirements for certification or external audits, but it is proposed that the company should conduct an annual evaluation of its system. The NMA may carry out unscheduled supervision of the safety management system in order to verify compliance with the requirements.

We see this as a joint project where the industry and the NMA hope to share experiences and play off each other's strengths. The goal is improved safety management and a better safety culture on board. The NMA hopes that the requirements for a safety management system will lead to fewer accidents and unwanted incidents. Strengthened control through improved safety management is also expected to lead to increased operational reliability, efficiency and profitability.

ROOTED IN THE MANAGEMENT

There are some critical success factors for succeeding with the establishment of a safety management system. All levels in the organisation must be given the opportunity to contribute to the development of the system,

and the company must commit to following the provisions laid down for the safety activities through written procedures, responsibilities and reporting. Nevertheless, the work has to start in the company's management:

- The management must develop a deliberate strategy for implementing the system in the organisation and create involvement in the subject.
- They should set goals and ambitions for the safety, and ensure that the necessary resources are made available in order to reach the goals.
- The management must also see to that the employees get sufficient knowledge about the safety work in the organisation and that they are familiarised with the documentation describing responsibilities and procedures.
- They must motivate employees to be sufficiently aware of safety in their everyday activities, and facilitate continuous improvement and learning.
- The management should contribute to creating an environment where the employees feel encouraged to report unwanted incidents.

A high level of safety in the company starts with the management. ■



Fotokonkurransen for fritidsbåtfolket:

Unge matrosar med sjarm

I år fekk me inn heile 78 bidrag til konkurransen, og barn på båttur var med på flesteparten av dei. Det gjaldt også vinnarbildet, tatt i Sørfjorden i Nordland på ein av sommarens finaste dagar.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Årets vinnarbilde har fleire kvalitetar som gjorde inntrykk på juryen. Det er eit teknisk godt bilde, med god komposisjon. Den vakre naturen trekk heller ikkje ned.

– Det blir nesten litt postkort-aktig. Det eg likar er at det ser ut som om barna er like oppslukte av naturen.

Dei sit heilt i ro, og ser i kvar sin retning, kommenterte eit av jurymedlemmene.

GLAD VINNER

Ole Flæsen frå Bodø er mannen som står bak vinnarbildet. Han blei svært overraska og glad då han fekk høyra om sigeren.

– Ah, genialt! Dette var blodartig, eg må ringa kona, var reaksjonen frå Nordlendingen. Han fortel at bildet, som han sjølv har

døyp «Opplæring av utkikk», blei teken med GoPro-kamera ein vakker junidag i år.

– Dette var ein skikkeleg kosetur på blikkstilte fjord. Kona var på blåtur med jobben, så eg og dei to minste tok turen på sjøen, seier Flæsen. Han fortel at familien er ute på båttur så ofte dei kan,

– Ungane elsker å vera på sjøen, fortel Flæsen, som får tilsendt eit gavekort på 3000 kroner, og ein flytevest.



FØRSTEPLASS: To båtglade barn i vakker Nordlandsnatur sikra førsteplassen i årets konkurranse.

FOTO: OLE FLÆSEN



SØLVVINNAR: Dette er ein situasjon juryen kjenner seg att il

FOTO: ELINE BJØRMARK

TREDJEPLASS: Det er lett å sjå at Henrik (4) trives på båttur.

FOTO: LENE TØNNESEN

REKORDOPPSLUTNING

Oppslutninga rundt fotokonkurransen var rekordstor i år, men det var likevel langt mellom dei verkeleg gode bidraga, meinte juryen, som gjerne skulle sett ein større variasjon i motiva.

– Det hadde vore kjekt med nokre bilder som viste andre sider av fritidsbåtlivet også, gjerne meir aktivitet, kommenterte eitt av jurymedlemmene. I år opplevde me også at fleire bilder, som hadde potensiale til å kjempa om toppplasseringar, måtte leggast vekk då dei ikkje oppfylte kravet til storleik (minimum 1 MB).

SKILTE SEG UT

Eitt av motiva som skilte seg ut i mengda er bildet til 16-år gamle Eline Bjørmark, av mora og veslesøstera som skulle leggja til land på ei øy utanfor Nevlunghavn i Larvik.

– Bildet blei tatt no i sommarferien. Pappa var heime og jobba den dagen, så då var det oss jentene som var ute på tur, fortel jenta frå Lier. Juryen likte at bildet viser eit augneblinksmotiv. Det skildrar ei handling båtfolk flest kjenner seg igjen i. Bjørmark får tilsendt eit gavekort på 1000 kroner og ein flytevest.

SONG OVER RIPPA

Tredjeplassen blei kapra av ein liten pøse, som tydelegvis koste seg på båttur. Juryen fall for sjarmen i bildet. Det viser at ein kan ha ein veldig triveleg båttur sjølv om ikkje båten er ny og skinande.

– Det får fram minner frå ein var på båttur som liten. Med motordur i bakgrunnen fekk ein veldig lyst til å synga, var blant kommentarane frå juryen.



Lene Tønnesen, som tok bildet av sonen Henrik (4), fortel at familien på fem ofte er ute i båt.

– Då dette bildet blei teke tok med båten inn til byen for å handla, i staden for bilen. Det gjer me ganske ofte. Eg er fulltidsstudent, så me har ikkje råd til ein ny og fancy båt, men ungane elsker å vera ute i den, seier Tønnesen, som bur i Stavanger.

– Henrik satt og sang til motorduren då bilde blei tatt. Eg trur kanskje det gjekk i «Kaptein Sabeltann», fortel fotografen, som blei svært glad over å vinna ein ny flytevest.

– Tryggleik er viktig for oss, så flytevestane er alltid på, seier ho.

HEIDERLEG OMTALE

Også dette året deler Sjøfartsdirektoratet ut premiar til bilete som fortener heiderleg omtale. I år blei det valt ut fem bilder, som juryen meiner kvalifiserer til god omtale. Dei blir premierte med naudladarar.

RETTING

I Navigare nummer 2-2016, kom me i skade for å publisera feil bilde i artikkelen om fotokonkurransen. I staden for å publisera vinnarbildet tatt av Frank Haug-hom, kom me diverre i skade for å bruka bildet som kom på andre plass.



BÅTLIV: Juryen fall for stemninga i dette bildet, av jenta som er med beste-foreldra på båtferie.

FOTO: TOMMY HÅVARDSTUN.

KOS: Det treng ikkje vera solskin og 20 grader før ein legg ut på båtutur.

FOTO: KJELL VIDAR FORSBERG





DRAUMEPLASS: Å ha ein idyll som dette for seg sjølv, må vel vera draumen. FOTO: TOMMY HÅVARDSTUN



MORO: Her ser det ut som om både store og små nyt solskinsdagen ved sjøen.

FOTO: RUNE HAUGSENG



STOLT: At fiskaren er nøgd med fangsten er det liten tvil om.

FOTO: MAGNAR LYNGSTAD

Hovedredningsssentralen i Sør Norge:

Ber fiskarar senka terskelen for å be om hjelp

– Ring heller ein gong for ofte eller ein gong for lite, er oppmodinga frå Hovedredningsssentralen Sør-Norge. Der opplever dei at yrkesfiskarar gjerne ventar i lengste laget med å slå alarm om naudssituasjonar.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Når sjarkfiskarar ber oss om hjelp er situasjonen ofte nådd eit kritisk punkt. Dei er vane med å ordna seg sjølv, og ventar ofte for lenge med å kontakta oss, seier Jarle Øversveen som er avdelingsdirektør ved Hoved-

redningsssentralen Sør-Norge. Han ønskjer at terskelen for å kontakta HRS skal bli lågare.

– Me håpar at det skal skje ei haldningsendring som gjer at denne terskelen blir lågare. Jo tidlegare me blir kontakta, jo betre høve har me til å få til ein udramatisk redningsoperasjon. Meld frå i det du oppdagar at noko kan utvikla seg til å bli ein

faresituasjon, oppmodar Øversveen. Han påpeiker at det ikkje kostar pengar å få hjelp i ein naudssituasjon.

– Redningstenesten er her for alle, og det er ingen kostnader knyttet til redningsoppdragene. Ein får ikkje tilsendt noko rekning i etterkant, seier Øversveen. Saman med redningsinspektør Stein Solberg, viser han Navigare rundt i kontor-



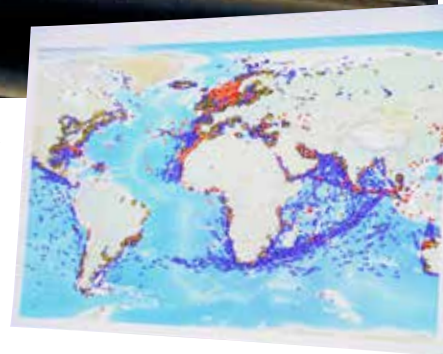
KONTROLL: Vakteiar ved Hovedredningsssentralen Sør-Norge, Nils-Ole Sunde, har mange monitorarar å følgja med på.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



TA KONTAKT: Fiskarar må ikkje nøla med å ta kontakt dersom dei opplever problemer på sjøen, oppmodar Stein Solberg, Jarle Øversveen og Nils-Ole Sunde.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



bygget på Sola i Rogaland. Det opne kontorlandskapet er fullt med monitorar som mellom anna viser skipstrafikken, ikkje berre i Noreg, men i heile verda.

ØV PÅ NAUDPROSESSANE

Solberg og Øversveen er klare i talen når Navigare ber om tips til kva ein bør gjera om det oppstår problem på sjøen.

– For det første må ein ikkje nøla med å ta kontakt med oss, sjølv om ein kanskje tenkjer at situasjonen kjem til å ordna seg. Og når ein kontaktar oss er det viktig at det skjer over VHF'en, i staden for mobiltelefonen, seier Solberg. Dei to har også eit anna godt råd når det gjeld førebuingar.

– Øv mykje på naudprosessane, og sørg for at naudutstyret er lett tilgjengeleg. Det å ha trening i å få på seg redningsutstyret raskt og skikkeleg, kan vera avgjerande i ein naudsituasjon, seier Øversveen. Ein naudsituasjon er ofte ei kaotisk oppleving, og Øversveen, som sjølv har luftoperativbakgrunn, påpeiker at det ikkje er lett å få på seg redningsdrakta første gong.

SJEKK REDNINGSUTSTYRET

Han fortel at godt redningsutstyr er ein fellesnemnar for ulykkene som endar godt. Ei ulykke illustrerer godt poenget. I 2012 var eit islandsk fiskefartøy med fire personar om bord på veg til Noreg. Berre ein av dei fire overlevde ulykka. Han hadde fått på seg redningsdrakt, og kom frå ulykka med livet i behald etter å ha ligge i den iskalde sjøen i tre og ein halv time.

– Har du godt vedlikehalde redningsutstyr, får sendt naudmelding gjennom VHF/DSC eller INMARSAT, eller utløyst naudpeilesendaren før du kjem deg om

bord i redningsflåten, har du gode sjansar for å overleva, påpeiker Øversveen.

ORGANISERER MANGE SJØREDNINGAR

I fjor registrerte hovudredningssentralane, som har det overordna ansvaret for leiding og koordinering av søk- og redningsaksjonar i Noreg, totalt 4472 sjøredningar. 1208 av dei blei registrerte ved HRS Nord

FAKTA

Norsk redningsteneste skjer gjennom eit samvirke mellom offentlege etatar, frivillige hjelpeorganisasjonar og private selskap som har eigna ressursar for hjelpetenesteføremål.

Hovudredningssentralane har det overordna operative ansvaret ved søk- og redningsaksjonar. Den operative koordineringa av aksjonar, skjer enten direkte frå ein av dei to hovudredningssentralane (HRS) som er lokalisert i Bodø og på Sola ved Stavanger, eller gjennom ein av dei 28 lokale redningssentralane rundt i landet.

Ansvarsområdet mellom HRS Nord-Norge og HRS Sør-Norge blir delt på 65 grader nord - langs grensa mellom Nord-Trøndelag og Nordland Fylke.

Norge, som har basen sin i Bodø, og 3264 kom inn til HRS Sør Norge.

Alle redningsleiarane ved hovudredningsentralane har lang operativ erfaring, som til dømes pilotar eller sjøkapteinar. Dei får også eitt års etatsutdanning før dei tar til i jobben.

– Dei skal ha både livserfaring og begge beina godt planta på jorda, seier Øversveen.

TETT SAMARBEID

Dei to hovudredningsentralane i Noreg har eit tett samarbeid. Det same gjeld Kystradioen, som er samlokalisert med både HRS Nord-Norge og HRS Sør-Norge. I lokala til HRS Sør-Norge på Sola, er det berre ei glasdør mellom kontoret til Kystradioen.

– Det fungerer veldig godt, seier Nils-Ole Sunde, som er ein av to redningsleiarar på vakt hos HRS-Sør Norge denne dagen. På kontorpuhlen sin har han utsikt til ein stor monitor som viser skipstrafikken for augneblinken. Førre seg har han to dataskjermar som held han oppdatert med nødvendig informasjon.

– Nett no har me ein situasjon med ein fiskebåt, der ein person må evakuerast grunna sjukdom. Då ringer Radio Medico meg, så tilkallar me helikopter, fortel Sunde. I tillegg til ei grunnstøtt ferje, utgjør det hendingane denne junimorgonen. Helga før hadde dei i snitt 35 hendingar i døgeret.

– Men me tør nesten ikkje seie at det er stille. Seier me det, smell det garantert, ler vaktleiareren. ■

FARTSOMRÅDE

En fartøyinstruks (sertifikat for fiskefartøy mindre enn 15 meter) eller et fartssertifikat (sertifikat for fiskefartøy fra 15 meter og oppover) utstedes for et fartsområde som er et geografisk avgrenset område definerte i ulike bestemmelser. For radioutstyret utstedes enten et særskilt sikkerhetssertifikat for radio (for fartøy med fartøyinstruks), eller en påtegning i fartssertifikatet om kontroll av radioutstyr.

For eldre fartøy under 15 meter (bygget før 1. juli 2014) skal det stå et spesifisert fartsområde i sikkerhetssertifikatet, men for øvrige fartøy skal det være angitt hvilket radiodekningsområde utstyret er vurdert for.

RADIODEKNINGSOMRÅDE

Radiodekningsområde er definert ut fra hvilken type kommunikasjonsutstyr en til enhver tid kan oppnå kontakt med kystradiostasjon med. Det betyr at f.eks. type utstyr, sendereffekt, antenneplassering, meteorologiske og atmosfæriske forhold har innvirkning på hvor «grensen» for et radiodekningsområde til enhver tid for ett gitt fartøy er.

Dette betyr også at to båter med tilsynelatende lik utrustning kan ha ulike grenser. I grove trekk kan en si at det minste radiodekningsområdet, som er A1, samsvarer sånn noenlunde med Bankfiske 1, mens det før de øvrige radiodekningsområdene ikke kan lages noen slik grov sammenligning med fartsområder. Imidlertid kan forhold som beskrevet over i enkelte tilfeller føre til at et radiodekningsområde er svært begrenset i forhold til «normalt», og i andre tilfeller vil en kunne gå lengre ut fra en kystradiostasjon og samtidig være innenfor det samme radiodekningsområdet.

For fiskefartøy større enn 15 meter og for mindre fiskefartøy bygget etter 1. juli 2014 er det ingen kobling mellom minimumskrav til radioutstyr og øvrige tekniske krav som må være oppfylt for at et sertifikat for et gitt fartsområde kan utstedes. Sertifikatet er derfor ingen bekreftelse på at fartøyet alltid kan brukes lovlig helt ut til yttergrensene av fartsområdet i sertifikatet. Det er i alle tilfeller den «strengeste» begrensningene av enten fartsområdet eller radiodekningsområdet et fartøy må operere innenfor, og det er skipperen som er ansvarlig for dette til enhver tid.

Redningsutstyr på fiskefartøy

REDNINGSUTSTYR ER OM BORD FOR Å BERGE LIV I EN KRISESITUASJON

Det er avgjørende at utstyret er av rett kvalitet, vedlikeholdt og strategisk plassert for at det skal fungere dersom det blir bruk for det. Mannskapet ombord skal kunne bruke utstyret og vite hvor det er plassert.

TYPEGODKJENNING OG RATTMERKET

I våre forskrifter det ofte krav til at redningsutstyr skal være «typegodkjent». I praksis betyr det at utstyret må være rattmerket. Rattmerket kommer fra et EU direktiv som handler om utstyr på skip. Kort fortalt er dette et system for en tredjeparts kvalitetskontroll. Når et produkt (f. eksempel en redningsvest) er testet gjennom dette systemet kan produktet merkes med rattmerket. Dette merket er et bevis på at utstyret oppfyller aktuelle krav.

REDNINGSVESTER

Fiskefartøy skal ha en rattmerket redningsvest for hver person som er om bord.

Redningsvestene skal oppbevares lett tilgjengelig i nærheten av redningsmidlene på et tydelig merket sted. Opplysninger om plassering, vedlikehold og bruk av redningsvestene skal slås opp om bord.

REDNINGSDRAKTER

Fartøy med styrehus skal ha om bord en rattmerket redningsdrakt for hver person. Norske fiskefartøy har strengere krav til drakter enn minstekravene i SOLAS. Draktene skal bli være isolert, ha innebygd oppdrift og løftestropp. Det er rattmerkede drakter som ikke har dette og slike drakter kan ikke brukes. Derfor kan ikke alle rattmerkede drakter kan brukes.

FLÅTER

Fiskefartøy skal ha rattmerkede redningsflåter med kapasitet til hele mannskapet på hver side av fartøyet. Flåten skal til service ved en flåtestasjon som er godkjent av sjøfartsdirektoratet.

Fartøy under 15 meter har krav til én flåte. Flåten skal være rattmerket, men fartøy med mannskap på 3 eller mindre kan på visse vilkår velge en redningsflåte som om er produsert etter ISO 9650-1 (Group A) standarden.

EPIRB

Fartøy i fartsområde Kystfiske og større skal ha Fri-flyt satellitt EPIRB (satellitt nødpeilesender). Den skal være plassert slik at den vil flyte opp til overflaten dersom fartøyet skulle synke.

NØDSIGNALER OG PYROTEKNISK UTSTYR

Alle fiskefartøy har krav om nødraketter, håndbluss og røyksignal. Antall signal som skal være ombord øker med størrelsen på fartøyet og fartsområdet. Dette er tydelig beskrevet i forskriftene.

REGELVERK:

Forskrift om fiske- og fangstfartøy under 15 m
Forskrift om fiskefartøy på 15 m og derover
Forskrift om fartsområder

Nytt regelverk:

Fartstid skal nå regnes fra time til time

Fra 1. juli 2016 er det gjort endringer i regelverket for beregning av fartstid.

Endringen innebærer at opptjening av fartstid regnes fra «time til time», og ikke fra «dag til dag» slik ordningen var før. Endringen medfører at sjøfolk får godskrevet alle timene de har arbeidet.

Det nye regelverket regulerer ikke hvordan fartstid skal være opptjent, eller når denne skal være opptjent, men kun hvordan antall godkjente fartstidsdager beregnes. Timene blir regnet om til fartstidsdager etter formelen $D = (x/1867) * 365$, der «D» står for fartstidsdager, «x» står for timer og 1867 er antall timer i basisårsverk basert på 8-timers dag.

Det nye regelverket blir brukt i behandlingen av alle søknader om personlige sertifikat etter 1. juli 2016. Dette skjer uavhengig av om søknaden kom inn til Sjøfartsdirektoratet før 1. juli 2016, og uavhengig av når fartstiden er opptjent. Regelverksendringen har imidlertid ikke direkte tilbakevirkende kraft. Søknader som er avgjort gjennom avslag fattet før 1. juli bli ikke behandlet på nytt. Søkere som har fått avslag på tidligere søknad kan sende inn ny søknad som vil bli behandlet etter det nye regelverket.

DOKUMENTASJON AV ARBEIDSTID

Ved innføring av nytt søknads- og saksbehandlingssystem i Sjøfartsdirektoratet i 2013, ble det mulig for rederiene å rapportere fartstid elektronisk via Altinn på den enkelte skipsarbeider. Dette innrapporteringen baserer seg på «dag til dag», slik regelverket var frem til 1. juli 2016. Noen rederi har tilpasset sine personalsystem slik at fartstid blir rapportert automatisk ved lønnskjøring hver måned.

Ved omlegging av regelverket den 1. juli, vil slik innrapportering ikke være fullt ut tilfredsstillende da denne bare rapportere fartstid dag for dag, og ikke tar hensyn til hvor mange timer skipsarbeideren jobber ombord pr. dag. Den som søker personlig sertifikat må derfor dokumentere arbeidstiden om bord pr. dag.

Slik dokumentasjon kan gjøres på en av følgende måter:

- Attest fra rederi, der faktisk antall dager ombord, samt arbeidstid pr. dag (normalarbeidstid).
- Utskift av «Activity report» for aktuelle sjømann, samt en attest fra rederi der arbeidstid pr. dag (normalarbeidstid) dokumenteres.
- Om rederiet har system for elektronisk rapportering via Altinn, kan dette fortsatt benyttes, men dette dokumentere jo bare faktisk antall dager om bord, så da må sertifikatsøker, i tillegg,

dokumentere en attest fra rederi der arbeidstid pr. dag (normalarbeidstid) dokumenteres.

- Kopi av fartsoppgave i Sjøfartsbok* sammen med en attest fra rederi der arbeidstid pr. dag (normalarbeidstid) dokumenteres.

**Ved dokumentasjon av fartstid med kopi av fartsoppgave i sjøfartsbok vil mønstringstid over 90 dager bli delt på 10, for å finne faktisk antall dager ombord etter et 1:1 system. Om en søker har faktisk tid om bord som strekker seg utover 90 dager, må dette dokumenteres med attest fra rederi.*

OVERTID

Om rederiet har oversikt over antall overtidstimer, kan disse summeres og oppgis som en tilleggsopplysning i attesten.

Det er § 16 i forskrift av 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk, som er endret. ■



OPPDATERE STCW-KOMPETANSE?

Siste frist for oppdatering 31.12.16

Alle sjøfolk må innen denne fristen ha oppdatert sin kompetanse i henhold til ny STCW-konvensjon. Det må også påregnes saksbehandlingstid i Sjøfartsdirektoratet for utstedelse av sertifikater, så det er viktig å være ute i god tid med å bestille kurs for å være sikker på å få nytt sertifikat i tide.

Les mer og bestill kurs på vår hjemmeside:
www.sjoredningsskolen.no

RS (+)

SJØREDNINGSSKOLEN

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

RISIKO: Fiskeri og havbruk er blant de farligste arbeidsfeltene man kan velge.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



Ulykker på fiskefartøy:

Flest arbeidsulykker innen fiskeri og havbruk

Fiskeri og havbruk er blant de farligste arbeidsfeltene man kan velge. SINTEF hevder at det er ti ganger farligere å være norsk sjarkfisker enn bonde. I perioden 2004 til 2013 omkom 70 fiskere i Norge. Flest dødsulykker skyldtes forlis eller havari, og fall over bord.



Randi Linløkken
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet kan vise til at nesten alle personulykkene skjer på større fartøy (fra 24 meter og oppover), mens de fleste dødsulykkene skjer på mindre fiskefartøy (under 15 meter). Dette kan nok indikere at mindre fiskefartøy ikke er like flinke til å rapportere inn mindre alvorlige personskader.

Rapporteringsfrekvensen av ulykker i fiskeflåten gikk dessverre ned da Sjøfartsdirektoratet innførte nytt rapporterings-

skjema. Det kan tenkes at økte administrative konsekvenser for den enkelte fisker ved å måtte sende inn to separate skjema, i tillegg til melding til forsikringsselskapet, kan være årsaken til nedgangen.

ULYKKESTATISTIKKEN

For å redusere eventuell underrapportering henter direktoratet også opplysninger fra andre kilder, herunder medieovervåking, kommersielle kilder, politiet, hovedredningsentralene og andre aktører. Dette danner grunnlaget for direktoratets ulykkesstatistikk, og gir uunnværlig kunn-

skap i arbeidet for å forebygge fremtidige hendelser.

Sjøfartsdirektoratet registrerer ulykken på bakgrunn av fiskernes egne formuleringer rundt årsaker til ulykker beskrevet i ulykkesrapport (KS-0197). Hendelsesforløpet i rapportene gir oss en mer grundig bakgrunnsinformasjon om hva som er årsaker til ulykkene. Når vi vet årsaken er det lettere å forebygge at tilsvarende ulykker skjer igjen.

Det er viktig at ulykken meldes til Sjøfartsdirektoratet umiddelbart etter at den har skjedd. Dersom det er behov for assistanse av noe slag skal en kontakte Hovedred-

FAKTA

Skipsfører eller rederi skal uten opphold gi muntlig melding ved blant annet:

- Tap av skip eller liv
- Betydelig skade på person, skip, last, eiendom utenfor skipet eller miljø
- Arbeidsulykke når det kreves evakuering av den skadde
- Utslipp eller sannsynlig utslipp av olje eller skadelige stoffer
- Brann, eksplosjon, sammenstøt eller lignende
- Grunnstøting og kollisjon

FAKTA

Sjøfartsdirektoratet bruker ulykkesstatistikk og rapporter slik:

- Vurdering av behov for tiltak og oppfølging av fartøy, rederi og skipsfartsnæringen generelt
- Utarbeidelse av faste statistikker
- Som grunnlag for erfaringsoverføring
- Identifikasjon av fokusområder
- Risikovurderinger og analyser
- Samfunnsøkonomiske analyser

ningssentralen eller kystradiostasjon. Uavhengig om det er gitt melding til Sjøfartsdirektoratet skal en fylle ut og sende inn ulykkesrapport (KS-0197) til Sjøfartsdirektoratet. Dette skal gjøres innen 72 timer etter at hendelsen har funnet sted.

UNDERSØKELSE AV ULYKKER

Alle ulykkesrapportene som kommer inn til Sjøfartsdirektoratet blir registrert og arkivert. Ulykkene registreres som skipsulykke eller arbeids- og personulykke, av-

hengig av om ulykken medfører en skade på skip, miljø eller menneske. Mindre alvorlige ulykker og hendelser som faller utenom rapporteringsplikt kan bli registrert som en nestenulykke. Med unntak av hendelser på passasjerskip er det ikke rapporteringsplikt for nestenulykker. Sjøfartsdirektoratet oppfordrer likevel næringen til å rapportere slike hendelser der en mener dette kan ha læringsverdi for andre.

Sjøfartsdirektoratets avdeling for Risikostyring og HMS har fem saks-

behandlere som følger opp ulykkene. De mest alvorlige ulykkene undersøkes av Statens Havarikommisjon for Transport. Omtrent halvparten av ulykkene som Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) undersøker er dødsulykker i forbindelse med fiskefartøy. SHT har som formål å utrede forhold ved ulykker som antas å ha en betydning for forebyggingen av ulykkene. De har ikke som oppgave å ta stilling til sivilrettslige eller strafferettslige spørsmål.

DERFOR VIL VI HA MELDING

Kunnskap om ulykker og hvorfor de skjer er svært viktige for sjøsikkerhetsarbeidet, det er derfor av stor betydning at ulykker meldes inn til Sjøfartsdirektoratet. Utstedelse av sikkerhetsmelding vurderes dersom det finnes viktige erfaringer som kan overføres til andre aktører. I tillegg ønsker direktoratet å identifisere forbedringspotensial i tilsynet og utforming av regelverket.

Data benyttes av en lang rekke brukere internt og eksternt, både nasjonalt og internasjonalt ■



Fra problem til løsning:

- Klassing av skip og offshore units
- System- og kvalitetssertifisering (ISM/ISPS)
- Sertifisering av produkter til den maritime industri
- Løsningsutvikling
- Kursing og utdanning

I Bureau Veritas er målet å være det beste alternativet for deg!



**BUREAU
VERITAS**

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR):

Høy aktivitet også denne sommeren



Tone Olsen Risnes
Senior Adviser
Norwegian Maritime
Authority

Antall nyregistrerte fartøy fra mai til 15 august i år har holdt seg stabil i forhold til samme periode i fjor. Eierskifter har økt.

KLAR FOR 2017?



Vi tilbyr nå Høyspentkurs for maskinister med KUN 3 DAGER på senter.

STCW godkjent, lab/simulator trening.
Introduksjonspris for kurs i september kr. 21 900,-
Ved bestilling bruk koden "introhøyspent"

Kontakt oss:

Linn Therese Syvertsen | 900 33 081 | ls@simsea.no
mail@simsea.no

SIMSEA
REAL OPERATIONS



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

STATUS

Fra 1. mai til 15. august i år ble det registrert inn så mange som 285 nye fartøy, nesten nøyaktig like mange som i samme periode i fjor (288). Antall slettelser økte fra 62 i 2015 til 102 i år. Per 15. august 2015 telte NOR 18 689 fartøy. Samme dato i år var vi kommet opp i 19 170, en netto økning på 481 i løpet av det siste året.

Ikke-registreringspliktig fartøy står for størstedelen av slettelsene med 36. De største slettelårsakene etter det var kondemnerte fartøy (22), fartøy solgt til utenlandsk eier (16) og fartøy flagget ut av norsk eier (11).

Bruttotonnasjen er også økende. Midt i april i år hadde NOR en bruttotonnasje på 3 731 436. Per 15. august hadde denne økt til 3 966 113.

POPULÆRT: Fritidsfartøy utgjorde over halvparten av nyregistreringene i sommer. Her er båthavnen ved Aker Brygge sett fra sjøsiden.

ILLUSTRASJONSFOTO: ERIK JOHANSEN / NTB SCANPIX



FARTØYTYPEN

Trenden fortsetter. Fritidsfartøy utgjorde over halvparten av nyregistreringene. Andreparten holdes fremdeles av mindre arbeidsbåter, mens fiskefartøy sto denne gangen for 10% av økningen og kom dermed på tredje plass.

FLERE REGISTRERTE EIERSKIFTE

Tradisjonen tro har det vært høy aktivitet disse månedene. Den største økningen ser vi på antall registrerte eierskifter sier avdelingsdirektør, Anita Malmedal. Siden vi er avhengig av at både selger og kjøper opprettholder sin meldeplikt og sørger for at eierendringer registreres er dette en gledelig utvikling. Det er også naturlig at eierskifter øker i takt med flåten.

HANDELSFLÅTEN

Denne delen av flåten har holdt seg relativt stabil over lang tid og teller nå 869 fartøy med en total bruttotonnasje er på 1 972 768. ■

High activity also this summer

The number of new registration from 1 May - 15 August has remained almost constant compared to the same period last year. Changes of ownership have increased.

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

STATUS

As many as 285 new vessels were registered from 1 May until 15 August this year, nearly exactly the same number as during the equivalent period last year (288). The number of deleted vessels increased from 62 to 105. On 15 August 2015, the register counted a total of 18 689 vessels. On the same date this year, this number had escalated to 19 170, a net increase of 481 during the last year.

36 vessels not subject to mandatory registration constituted the most significant part of deletions during this period.

The overall greatest reasons for deletion were condemned vessels (22), vessels sold to foreign owner (16) and vessels transferred to a new register by a Norwegian owner (11).

The GT is also increasing. At the mid of April the NOR register had a total GT of 3 731 436. By August 15, this number showed 3 966 113.

VESSEL TYPES REGISTERED

The trend continues. Pleasure vessels constituted more than half of the new registrations. Smaller workboats are still on second place while fishing vessels contributed with a 10% increase and came in third.

MORE CHANGES OF OWNERSHIP

According to tradition over the last years, the general activity has been high these months. The greatest increase may be seen in the number of registered changes of ownership says Mrs. Anita Malmedal, Head of the Department of Ship Registration. Since we depend on both seller and buyer to maintain their duty to register new owner, this is a pleasing development. It is also natural for changes of ownership to grow proportionally with the fleet.

THE MERCHANT FLEET

This part of the fleet has remained stable over a long period and counts 869 vessels with a total GT of 1 972 768. ■

Den 11. november grunnstøtte redningskøyta RS Bill:

Gransket seg selv etter ulykke

Ulykken hadde potensiale til et alvorlig utfall, men besetningen kom i fra ulykken med kun lettere skader. For å avdekke hendelsesforløpet og årsakene bak hendelsen, valgte Redningsselskapet å gjennomføre en granskning.



Odd Sveinung Hareide
Fagleder Elektronisk Navigasjon
Seniorkonsulent



Tore Relling
Sjøforsvarets Navigasjonskompetansesenter
DNV-GL

Ulykken var ikke så alvorlig at den ville bli gransket av Statens Havarikommisjon for Transport, og det var ingen eksterne krav til at ulykken skulle granskes. Likevel valgte de å utstede et mandat til DNV GL som en ekstern aktør. Mandatet innebar å identifisere direkte og underliggende årsaker, og målsetning var å gi anbefalinger til endringer i styrende dokumenter og prosedyrer.

En slik granskning krever ressurser og kan oppleves ubehagelig for mange i organisasjonen. En granskningsprosess er likevel nødvendig, men den må ha det rette fokus og en må sørge for at resultatet blir brukt til endring. Organisasjoner som lykkes med dette, vil oppleve at de blir bedre av en ulykke.

HENDELSFORLØP

RS Bill seilte på kvelden fra Mandal med en besetning på to fra Sjøredningskorpset i Mandal. Hensikten var å teste fartøyet etter en reparasjon. Fartøyet ble bemannet med en båtfører og en bestmann. Bestmannen var ikke utsjekket i funksjonen, og hadde svært lite erfaring med redningskøyten. Det ble valgt å seile indre led vestover. Det var mørkt, men god sikt til fyr og lykter. Ved planlagt passering nord av Kjelen grønnstake ved Dyna oppdaget besetningen at de nærmet seg land, og før de rakk å initiere tårn eller redusere fart traff de fjellveggen ved Rottesteinen.



Faksimile fra fvn.no 11.11.15

Besetningen ble kastet ut av stolene i sammenstøtet og fikk lettere skader.

HVORFOR SKJER ULYKKER?

Hendelsesforløpet til RS Bill er ikke unikt, og det finnes utallige andre eksempler på lignende hendelsesforløp langs norskekysten med ulike fartøystyper. Båtfører på RS Bill er en erfaren båtfører i Redningsselskapet, og en dyktig ressurs i det frivillige Sjøredningskorpset. I likhet med alle mennesker gjorde båtfører på RS Bill noen feil. Slike feil fanges noen ganger opp av sikkerhetsbarrierer, noen ganger fører ikke feil til uheldige konsekvenser på grunn av tilfeldigheter, og noen ganger fører slike feil til ulykker. Svært ofte ser en at de umiddelbare årsakene (direkteårsaker) en ser etter

en ulykke peker på operatøren, og omtales som regel som menneskelig svikt i en eller annen form.

Dessverre er det også en tendens til at interessen for å forstå hvorfor ulykker skjer svinner hen når en har etablert en kobling mellom ulykken og en menneskelig feilhandling. Dette er imidlertid startpunktet for læring. Når en organisasjon avdekker hvorfor feilhandlingen skjedde, da kan en lære og sørge for at lignende hendelser ikke oppstår andre steder i organisasjonen.

UTGANGSPUNKT ELLER KONKLUSJON

Å avdekke hendelsesforløpet, inkludert direkteårsaker, krever ofte forholdsvis lite tid, lite metodisk rammeverk og er ukom-

plisert å rekonstruere. AIS gjør navigasjonsulykker synlige, og media benytter ofte dette i tabloide nyhets saker. Dette var også tilfelle i ulykken med RS Bill. Med tilgang på AIS-track og hastighet vil mange med maritim erfaring gjøre seg opp en mening om hva som kunne være direkte årsaker til ulykken.

Dessverre er det mange undersøkelser som ikke kommer seg forbi dette steget, og læringen forblir i beste fall lokalt hos de involverte. Ofte fører hendelser til symptomkurering ved at en sender de operative på kurs, eller skriver en prosedyre som en håper skal hindre mennesket til å feile igjen. Effekten av dette er som sagt lokal, og også svært kortvarig. Rednings selskapet kunne valgt å kurere symptomet, men valgte altså å hyre inn DNV-GL til å gjøre en ekstern gransking av ulykken.

HVILKE ÅRSAKER BLE IDENTIFISERT

Granskningen beskriver hendelsesforløp og direkte årsaker, men det er ikke viet mye plass til dette i rapporten. Som en også ser i mange andre sammenhenger, var

det ingenting som tydet på at besetningen i Mandal hadde større risikovilje eller opptrådte annerledes enn det som gjøres andre steder. En rekke bakenforliggende årsaker førte til at ulykken (kollisjon) inntraff. Anbefalingene i granskningsrapporten har derfor hatt som hensikt å hjelpe Rednings selskapet med å gjøre tilpasninger på et organisatorisk nivå. Dette vil gi en effekt for hele organisasjonen, og en reduserer risikoen for lignende hendelser.

Ulykkesgranskningen avdekket flere interessante forhold og totalt 20 anbefalinger ble gitt i sluttrapporten. Disse anbefalingene var innen de tre hovedtemaer navigasjon, planlegging og prosedyrer.



Faksimile fra Nrk.no, 16.03.2016.

GAV 20 ANBEFALINGER

Anbefalingene innen navigasjon var spesielt innenfor kompetansekrav, kursrekker, sentralisert opplæring samt en standardisering av navigasjonsutstyret. Rednings selskapet har en utfordrende

SIKKERHET NÅR DU TRENGER DET

Vi sikrer dine fordringer i gode og dårlige tider, slik at du kan drive handel over hele verden



GIEK 
Kredittforsikring

oppgave med nye fartøy med høyt hastighetspotensiale og avanserte integrerte navigasjonssystem som gir nye utfordringer for selskapet. Dette påvirker organisasjonen og fører til at en må vurdere både kompetansenivå og operasjonsmønster for å redusere risiko tilstrekkelig. Samtidig må dette vurderes mot at en stor del av mannskapet er frivillige, noe som gjør at en må være kritisk til alle krav som gir ytterligere merarbeid.

Innen planlegging var anbefalingene at organisasjonen må tilrettelegge for samt standardisere verktøy og metoder for planlegging av operasjon og seilas. Det bør også vurderes hvorvidt det er tjenelig å etablere standard seilingsruter som er kvalitetssikret og felles for fartøyene. Når det gjelder prosedyrer så må organisasjonen få på plass et mer oversiktlig system som gjør relevant informasjon enkelt tilgjengelig for de frivillige besetningene. Både operasjonsprosedyrer, far-

tøyhåndbok og kommunikasjonsprosedyrer anbefales revidert eller etablert, samt målrettet arbeid for å etablere en kultur der prosedyrene etterlevs.

HVORDAN AVDEKKE ÅRSÅKENE?

Kontinuerlig forbedring er et begrep som finnes i styringssystemene til de fleste rederi, og er også en vesentlig del av ISM-koden. Kontinuerlig forbedring betyr å lære, men ikke bare av egne erfaringer, men også fra andre deler i organisasjonen og gjerne utenfor organisasjonen. En ulykkesgranskning bør støtte opp under hensikten med kontinuerlig forbedring, nemlig lære for gjennomføre en endring for å bli bedre. Hvordan en organisasjon skal operere, og innenfor hvilke kriterier skal operere, bør styres fra et overordnet nivå i organisasjonen gjennom sikkerhetsstyringssystem og påvirkes også av sikkerhetskulturen i organisasjonen. En granskning er derfor i stor grad å knytte

direkteårsaker til organisatoriske forhold. En kan da finne utfordringer i hvordan sikkerhetsstyringssystemer er satt opp, og i sikkerhetskulturen hvordan det etterlevs.

Det finnes flere metoder for å etablere koblinger fra direkteårsaker gjennom flere nivå til et organisatorisk nivå. Uten en fast metode for granskning er det en fare for at viktige moment faller ut, eller at årsakssammenhengene i for stor grad avhenger av den som utfører granskningen. En metode alene vil likevel ikke være tilstrekkelig for å identifisere de viktige og riktige årsaksforholdene. I tillegg til kompetanse på granskning må en ha operativ kompetanse i granskningsteamet.

SIKKERHETSKULTUR OG LÆRING

En ulykke er alene ikke et tegn på en svak sikkerhetskultur, men hvordan en organisasjon håndterer en ulykke kan derimot gi noen signal om hvor moden sikker-



VS spesial verktøyskap for skip/offshore med slingrelister og skuffestoppere. Fleksible mål og innredningsmuligheter.

Arkivskap 2, 3 og 4-skuffers med sentrallås og vippesikring. →



Markedets største utvalg av skuffeseksjoner for skip/offshore, med sentrallås og ekstra skuffesikring/skuffelås. Utallige skuffekombinasjoner. →




← Helseveiste garderobeskap med stort modellutvalg. Stort fargeutvalg og fleksible løsninger.



Kraftige arbeidsbenker med stort utvalg av mål og kombinasjoner. →



Scandinavian Storage Group AS Brobekkveien 107, Pb. 33 Vollebekk, 0516 Oslo, Tlf: 2337 4650, Fax: 2337 4651
 Avd. skip/offshore Tlf: 7004 2440 / 4783 7215, e-post: geir@ssg.eu www.ssg.eu



Scandinavian Storage Group

hetskulturen er. Rapporteringskultur vil vise hvor godt klima det er for at ansatte rapporterer egne feil og nesten-ulykker, og læringskulturen vil vise hvor godt en er i stand til å trekke de riktige slutningene fra en hendelse og gjennomføre endring. For mange vil det første steget i en retning mot en mer moden sikkerhetskultur være å gjennomføre en god læringsprosess ved å avdekke de viktige underliggende årsakene etter en ulykke.

Noen har blitt gode på dette, men da er neste steg å lære av nesten-ulykker. Industrier som er kjent for høy pålitelighet med lave ulykkesrater som kjernekraft og luftfart, venter ikke på ulykker for å granske. En moden rapporteringskultur gjør at også nesten-ulykker blir gransket, og en vil da virkelig oppnå intensjonen med kontinuerlig forbedring.

Ulykker vil kunne starte en negativ eller positiv spiral for forbedring i organisasjonen. En organisasjon med en svak

sikkerhetskultur vil la årsakene for ulykker ligge hos den enkelte, og dette vil igjen føre til lavere vilje til å rapportere både ulykker og nesten-ulykker. Organisasjonen vil i realiteten ha lite kontroll med det operative leddet, og sikkerheten styres da etter hvert av tilfeldigheter. I motsatt fall vil en god granskningsprosess avdekke organisatoriske svakheter som kan justeres og gi effekt i hele organisasjonen. Dette vil igjen føre til en forståelse for at enkeltindivid ikke blir hengt ut, og det fører igjen til økt rapportering og økt læringspotensial. Når ulykkesraten går ned fører det igjen til mer tid til proaktivt sikkerhetsarbeid med læring av nesten-ulykker.

KOSTNAD ELLER INVESTERING?

Sikkerhetskultur består blant annet av læring etter ulykker. Denne læringen krever både tid og ressurser, og kan oppleves vanskelig for de involverte. Likevel

vil både utbyttet av granskingen og opplevelsen for de involverte være avhengig av hvordan granskingen gjennomføres. Redningsselskapet er benyttet i dette eksempelet på grunn av de hadde muligheten til å velge mellom en enkel utvei, eller en mer omfattende.

Valget om å la seg granske, være åpen og starte forbedringsprosesser kan være tegn på en mer moden sikkerhetskultur enn hos andre rederi som velger å la enkeltindivid være ansvarlig for ulykker. På kort sikt vil veien Redningsselskapet valgte være en kostnad, men dersom forbedringsprosessene etter ulykken gjennomføres vil arbeidet være en investering som reduserer tap av liv og fartøy. ■



Maritime kurs i Vestfold

Høgskolen i Sørøst-Norge har den største og mest komplette maritime utdanningen i Norge.

Vi tilbyr høyt kvalifiserte instruktører og en topp moderne simulatorpark.

Vi arrangerer:

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

usn.no/training
training@hbv.no

HSN Høgskolen
i Sørøst-Norge

International Chamber of Commerce's International Maritime Bureau:

Laveste pirataktiviteten på 21 år

Piratvirksomheten til sjøs har falt til sitt laveste nivå siden 1995, til tross for en økning i kidnappinger utenfor Vest-Afrika, melder International Chamber of Commerce's International Maritime Bureau (IMB).



FØR: Dette bildet er tatt av en norsk spesialsoldat under patruljering langs kysten til Somalia i 2013. De norske soldatene fra den norske fregatten KNM Fridtjof Nansen, som ledet NATOs piratjakt i Adenbukta, snakker med lokale fiskere på jakt etter pirater.

ILLUSTRASJONSFOTO: TORE MEEK / NTB SCANPIX

PRESSEMELDING:

Den globale piratrapporten viser 98 registrerte hendelser i løpet av første halvår 2016, sammenlignet med 134 i samme periode i 2015. I 2010 og 2013, da pirataktiviteten var på sitt høyeste, registrerte IMB 445 angrep. I løpet av første halvår 2016 ble det registrert at pirater tok seg om bord på 72 fartøy, derav fem ble kapret. Ni skip ble beskyttet. Sekstifire mannskap ble tatt som gisler om bord, i samme periode i fjor var tallet 250. Det ble også registrert 12 forsøk på piratangrep.



Sea piracy drops to 21-year low, IMB reports

Piracy and armed robbery at sea has fallen to its lowest levels since 1995, despite a surge in kidnappings off West Africa, according to a new report from the International Chamber of Commerce's International Maritime Bureau (IMB).

IMB's global piracy report shows 98 incidents in the first half of 2016, compared with 134 for the same period in 2015. When piracy was at its highest, in 2010 and 2003, IMB recorded 445 attacks a year. In the first half of 2016, IMB recorded 72 vessels boarded, five hijackings, and a further 12 attempted attacks. Nine ships were fired upon. Sixty-four crew were taken hostage onboard, down from 250 in the same period last year.

"This drop in world piracy is encouraging news. Two main factors are recent improvements around Indonesia, and the continued deterrence of Somali pirates off East Africa," said Pottengal Mukundan, Director of IMB, whose global Piracy Reporting Centre has supported the shipping industry, authorities and navies for 25 years.

"But ships need to stay vigilant, maintain security and report all attacks, as the threat of piracy remains, particularly off Somalia and in the Gulf of Guinea," he said.

NIGERIA THE WORLD'S PIRACY KIDNAPPING HOTSPOT

Despite global improvements, kidnappings are on the rise, with 44 crew captured for ransom in 2016, 24 of them in Nigeria, up from 10 in the first half of 2015.

"In the Gulf of Guinea, rather than oil tankers being hijacked for their cargo, there is an increasing number of incidents of crew being kidnapped for ransom," said Captain Mukundan.

The Gulf of Guinea accounted for seven of the world's 10 kidnapping incidents, with armed gangs boarding vessels 30 to 120 NM from shore. Nigerian at-

tacks are often violent, accounting for eight of the nine vessels fired upon worldwide. IMB says many further assaults go unreported by shipowners.

"This drop in world piracy is encouraging news. Two main factors are recent improvements around Indonesia, and the continued deterrence of Somali pirates off East Africa," said Pottengal Mukundan, Director of IMB.

IMPROVEMENTS IN INDONESIA

IMB's Piracy Reporting Centre has been working closely with the Indonesian authorities to improve security at sea and in ports. Low-level theft to ships at anchor has been brought down by introducing designated anchorages with improved security. This has contributed to a fall in the number of incidents in Indonesia to 24 in the first six months of 2016, compared with 54 in the same period in 2015.

IMB also applauded the Indonesian Navy's prompt response in recovering a hijacked product tanker, south of Pulau Serutu, off west Kalimantan in May. Nine pirates were apprehended and the crew of the tanker unharmed.

The IMB Piracy Reporting Centre is the world's only independent office to receive reports of pirate attacks 24-hours-a-day from across the globe. IMB strongly urges all shipmasters and owners to report all actual, attempted and suspected piracy and armed robbery incidents to the local authorities as well as the IMB Piracy Reporting Centre. ■

– Denne nedgangen i global piratvirksomhet er oppmuntrende nyheter. To viktige årsaker er de nylige forbedringene rundt Indonesia, og en fortsatt avverging av somaliske pirater utenfor Øst-Afrika, sier direktør for IMB, Pottengal Mukundan i en pressemelding.

– Men skip må fortsatt være årvåkne, opprettholde sikkerheten og rapportere alle angrep, ettersom trusselen for piratvirksomheten består, særlig utenfor Somalia og i Guineabukta, påpeker Mukundan.

NIGERIA: VERDENS PIRATSENTRUM

Til tross for at piratvirksomheten har gått ned globalt, er tallet på kidnappinger på vei opp. Så langt i år har 44 sjøfolk blitt kidnappet for løsepenger. 24 av disse hendelse fant sted ved Nigeria, der det i samme periode fjor skjedde ti kidnappinger.

– I Guinea-gulven øker tallet på kidnappinger. Tidligere kapret piratene olje-

tankere i området for å stjele lasten, men nå er det løsepenger som er målet, sier Mukundan. Sju av 10 kidnappinger skjedde i Guinea-bukten, og ble utført av væpnede gjenger som tok seg om bord fartøy mellom 30 og 120 nautiske mil fra land. Nigerianske angrep er ofte voldelige, og åtte av ni skyteepisoder rettet mot skip i fjor skjedde i dette området. IMB mener tallet på angrep er høyere, uten at de er blitt rapportert inn fra rederiene.

Nedgangen i piratangrep er oppmuntrende. De to viktigste faktorene er forbedringer i området rundt Indonesia, og fraværet av somaliske pirater utenfor Øst-Afrika, sier Mukundan.

FORBEDRING I INDONESIA

IMB har jobbet tett med Indonesiske myndigheter for å forbedre sikkerheten i området. Ved å innføre ankringsplasser med økt sikkerhet, har tallet på simple tyveri fra førtøyde skip gått ned fra 54 første halvår i fjor til 24 i år.

De roser den Indonesiske marinen, som raskt innhentet et kapret tankskip sør for Pulau Serutu, utenfor Vest-Kalimantan i mai. Ni pirater ble pågrepet, og mannskapet på tankskipet slapp uskaddet fra hendelsen.

IMB Piracy Reporting Centre er verdens eneste uavhengige kontor for rapportering om piratangrep fra hele verden. De oppfordrer sterkt alle skipsførere og eiere til å rapportere alle faktiske, forsøkte og mistenkte piratangrep og væpnede ran hendelser både til lokale myndigheter og til IMB. ■



Nordkapp maritime fagskole tilbyr en rekke sikkerhetskurs for sjøfolk:

- Grunnleggende sikkerhetskurs (IMO 60)
- Videregående sikkerhetskurs (IMO 80)
- Medisinsk behandling
- Oppdateringskurs
- BRM
- ECDIS
- GMDSS/ROC/GOC
- VHF
- Hurtigbåt

For reservasjon og mer informasjon se: www.nordkapp.vgs.no eller tlf. 78 96 49 00.

Nordkapp maritime fagskole
Davinjårgga maritiibma fágaskuvla



FINNMARK FYLKESKOMMUNE
FINNMÁRKKU FYLKKAGIELDA



TETTPAKKET PROGRAM: Deltakerne på Paris MoUs komitemøte hadde mye å jobbe seg gjennom i løpet av fem dager i Haugesund siste uken i mai.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

Paris MoU inspeksjonskampanje:

Fokuserer på luftforurensning i 2018

Medlemslandene i Paris MoU vil i 2018 gjennomføre en kampanje mot luftforurensning på skip. Det bestemte organisasjonen under sitt årlige møte, som i år gikk av stabelen i Haugesund.



Steinar Haugberg
kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU) hadde sitt komitémøte nummer 49 i Haugesund den siste uken i mai. Der ble det blant annet bestemt at luftforurensning skal settes under lupen neste år. Generalsekretær Richard Schiferli i Paris MoU understreket på møtet at denne avgjørelsen demonstrerte hvor viktig luftforurensning fra skip er for Paris MoU.

– Miljørelaterte tema hadde også sterkt fokus under møtet. MARPOL Annex VI, som omhandler hindring av luftforurensning fra skip vil være tema under CIC kampanjen i 2018, noe vi er svært tilfreds med, sier underdirektør i Sjøfartsdirektoratet, Alf Tore Sørheim.

MYE PÅ PROGRAMMET

Blant de andre emnene på programmet, stod den konsentrerte inspeksjonskam-

panjer (CIC) på arbeids- og levevilkår, som vil foregå fra september til og med november i år. Arbeids- og levevilkår til sjøs har høy prioritet. Sjekklistene som havnestatskontrollørene bruker under kampanjen vil bli tilgjengelige på Paris MoU sine hjemmesider før kampanjen starter.

I tillegg er dagens metode for å regne ut hvordan hvert flagg rangeres på den såkalte «white list», under diskusjon i Paris MoU, og en arbeidsgruppe ble satt ned for å gjennomgå dette. Hovedformålet er å finne en metode og kriterier en kan enes om, og hvor en tar hensyn til åpenhet og statistisk likebehandling for alle flagg.

Et annet viktig emne som ble tatt opp er de anerkjente classeselskapenes ansvar. Det ble bestemt å gjøre en fundamental gjennomgang av hvordan en går frem for å tildele dette ansvaret i Paris MoU.

RAPPORT FRA FORRIGE KAMPANJE

Rapporten fra den konsentrerte inspeksjonskampanjen (CIC) med tema «crew familiarisation on enclosed space entry»,

som ble gjennomført fra september til og med november 2015, ble diskutert under møtet. Selv om resultatet viste en generelt god forståelse for dette temaet under inspeksjonene, ble komiteen enige om at både flaggstater og havnestatskontrollørene skulle fortsette å følge med på den korrekte utførelsen av øvelsene når det gjelder dette temaet. Resultatet fra rapporten vil bli publisert og sendt til FNs sjøfartsorganisasjon IMO.

– Årets komitemøte var en uke med sjøsikkerhet i fokus. Sammen sørger vi for å utvikle disse kontrollene i en positiv retning, noe som vises i form av økt kvalitet på utenlandske skip i våre havner, sier Alf Tore Sørheim. Han leder inspeksjon – og beredskapsavdelingen i Sjøfartsdirektoratet. De hadde ansvaret for gjennomføringen av komitemøtet som hadde deltakere fra Paris MoU, EU kommisjonen, EMSA, Montenegro observatører fra ILO, US Coast Guard, Tokyo Mou, Caribbean Mou, Mediterranean Mou, Indian Ocean Mou og Black Sea Mou. ■

Skal forebygge ulykker:

Med sjøvett på timeplanen

Hvert år deler Sjøfartsdirektoratet ut nærmere en million kroner til frivillige foreninger som vil gjennomføre ulike sjøvettaktiviteter rettet mot barn og unge. Målet er å forebygge ulykker med fritidsbåt. Ordningen har vist seg å være svært populær.



Helga Maria Sulen Sund
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

På Feøy utenfor Karmøy strekkes ivrige hender mot taket når 21-årige Elvira Kristin Svendsen stiller spørsmålet: Hva er viktigst å ha på seg på sjøen? Hun har samlet 31 barn og unge til sjøvettkurs, og her er både barn av fastboende og hyttefolk. Feøy velforening er ett av 42 tiltak som har fått midler fra Sjøfartsdirektoratet i år.

EN DEL AV HVERDAGEN

Feøy velforening er ett av 42 tiltak som har fått midler fra Sjøfartsdirektoratet i år, for å lære barn og unge om sjøvett. På øya er det en del av hverdagen å ferdes i båt. Det er mye vær og vind og barna har ofte egne båter fra de er små. Kurset ble



VIKTIG: - Gå én og én oppi båten. Det er ikke greit å reise seg opp i båten når man er på sjøen, sier Kirsti Rydningen. Hun er på ferie på Feøy og har med seg døtrene på sjøvettkurs.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



SPENNENDE: Barna fikk være med ut i trøbåt for å få praktisk erfaring med båtliv og sjøvett.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

holdt for første gang i fjor, og de kunne se en tydelig effekt av det holdnings-
skapende arbeidet, i hvert fall i en periode. Det er lurt med en jevnlig påminnelse for de som er vant med båt også, smiler Svendsen.

SPENNENDE AKTIVITETER

Sjøvettkurset går over tre dager, og barna får være med på mange spennende aktiviteter. Første dag kom Kystvakten og informerte om hvordan de arbeider. Etterpå fikk barna hoppe på sjøen med redningsvest og prøve å komme seg ombord i en redningsflåte.

– For å fange oppmerksomheten til barna baker vi teorien inn i aktiviteter som ungene synes er gøy, sier kursholder Elvira Kristin Svendsen.

Kurset fokuser på farvannet rundt Feøy, sjømerker rundt øya, viktigheten av å være synlig for større båter samt miljøvett. Barna lærer å forebygge ulykker og får vite hva de skal gjøre om de havner i vannet.

STOLTE EIERE AV SJØVETTBEVIS

Ved endt kurs tar barna sjøvetteksamen og får utdelt diplom og et eget «Feøy sjøvettebevis» utformet som et sertifikat med fødselsdato og bilde.

– Dette er stas, sier Elvira Svendsen. Vi ser at holdninger sprer seg videre til de andre barna som kommer hit. Forhåpentligvis vil dette hindre at ulykker skjer. Vi er veldig glade for at Sjøfartsdirektoratet støtter slike arrangement, sier hun.

Fristen for å søke om tilskudd til sjøvettdokument i 2017 går ut 1. november i år. ■



MORO: Barna fikk sitte i flåten mens Kystvakten bisto med sleping.

FOTO: MARIANNE KVILHAUG SVENDSEN

STCW HØYSPENNINGSKURS

for maskinister og skipselektrikere

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

31

HUSK OPPGRADERING AV
SERTIFIKAT FØR 31.12.2016

Kurs i Tønsberg og Trondheim

Se trainor.no for kursdatoer og meld deg på.

TRAINOR



trainor.no

Fiskeflåten:

Spenner over et bredt spekter

Fiske og fangst har alltid vært viktig for bosetting og sysselsetting langs kysten vår. Selv om utviklingen har gått mot færre og mer effektive båter har vi fremdeles en sammensatt fiskeflåte med tanke på størrelsesfordeling og redskapstyper som benyttes.



David Johnsen
Senioringeniør
Sjøfartsdirektoratet.

Den norske fiskeflåten spanner i dag over et spekter fra åpne enmannsbåter mindre enn 5 meter til store havgående fartøy på over 100 meters lengde med et mannskap på opp mot 50 personer.

Foruten i norsk økonomisk sone opererer norske fiskefartøy i russisk del av Barentshavet, i EU-farvann, ved Grønland, ved Island, i internasjonalt farvann i Barents-

havet, Norskehavet, utenfor New Foundland og i Sydishavet.

Det er 5887 fartøy i flåten, hvorav 515 er over 15 meter. 9275 personer har fiske som hovednæring, og 1871 personer har fiske som binæring. Kvantumet ilandført fangst i 2015 var på 2 481 785 tonn som representerte en førstehandsverdi på 16 923 655 000 norske kroner. Den norske fiskeflåten er en viktig bidragsyter til velferdssamfunnet, og Sjøfartsdirektoratet ønsker å være en pådriver for at flåten er av god sikkerhets- og miljømessig

standard, og at ansatte på norske fiskefartøy har en trygg arbeidsplass.

Alle fiskefartøy over 8 meter skal ha en eller annen form for fartøysertifikat utstedt av, eller på vegne av, Sjøfartsdirektoratet (se egen artikkel om innfasing for eksisterende fartøy). Av den totale flåten er 1440 fartøy mindre enn 8 meter, og skal ikke ha noen form for fartøysertifikat fra norske sjøfartsmyndigheter. Vi har hatt krav til konstruksjon for alle fiskefartøy over 6 meter siden 1. januar 1992.



VARIERT: Den norske fiskeflåten har et bredt spekter, med alt fra små enmannsjarker til store havgående fartøy.

ILLUSTRASJONSFOTO: OVE BERGERSEN / SAMFOTO/NTB-SCANPIX

HVEM HAR ANSVAR FOR HVA?

Norske fiskere har mange forskjellige myndigheter å forholde seg til. Her er en kort oversikt over etatenes oppgaver og roller:

Sjøfartdirektoratets rolle: Sikre fiskeren, fartøyet og miljøet

- Fører tilsyn med norske fiskefartøy over 15 meter
- Utsteder fartssertifikat for fartøyet på bakgrunn av tilsynet
- Utsteder navigatørsertifikater for mannskapet om bord

Godkjente Foretak på vegne av Sjøfartdirektoratet

- Fører tilsyn med fiskefartøy under 15 meter
- Utsteder fartøyinstruks for fartøy på bakgrunn av tilsynet

Sjøfartdirektoratet avdeling Skipsregistrene

- Et rettsvernsregister på lik linje med tinglysingen av fast eiendom i grunn-

boken. Det vil si at en registrering sikrer godkjent og offisielt eierskap av fartøyet.

- Fartøy registret i NOR kan brukes som pantobjekt. Det er kun ved registrering i NOR at pantlover oppnår rettsvern.
- Skipsregistrene utsteder nasjonalitetsbevis for registrerte fartøy.
- Eier av fartøyet er pliktig til å melde alle endringer i registrerte forhold til Skipsregisteret.

Fiskeridirektoratets rolle: Forvalte ressursene i havet

- Forvalter ressursene i havet
- Tildeler fisketillatelse
- Kontrollerer fiskeriene i samarbeid med kystvakten og salgslagene
- Utsteder ervervstillatelse til fisker og tilhørende fartøy
- Tildeler fiskerimerke og fører eget fartøyregister
- Innfører strukturtiltak

Mattilsynet rolle: Sikre trygg sjømat

- Godkjenner fartøy som har produksjon ombord

- Fører tilsyn for produksjon og omsetting av fisk og sjømat

Kystvakten: Norges voktere på havet

- Fører kontroll på vegne av flere statlige etater
- Utøvende myndighet for fiskerikontroll
- Miljøvern
- Søk og redning
- Tolloppsyn

Kystverket: Bidra til effektiv sjøtransport og sikre trygg ferdsel i norske farvann

- Utvikling og vedlikehold av farleder og fiskerihavner
- Fyr- og merketjenester
- Trafikksentraltjenester
- Lostjenester
- Meldingstjenester og navigasjonsvarsel
- Statlig beredskap mot akutt forurensning
- Utøving av myndighet
- Utredelse og transportplanlegging
- Havnesikkerhet (ISPS)

Trusted since 1898



Adams Express er en ledende, norsk leverandør som daglig utfører lokale, nasjonale og internasjonale transport- og flytteoppdrag. Viktige elementer i vår forretningsdrift er kvalitet, sikkerhet, standardisering og en lavest mulig total kostnad for våre kunder.

Adams
express

Adams Express AS - Filipstadveien 2, NO-0250 Oslo - Phone: (+47) 23 01 14 50 - www.adamsexpress.no - E-mail: oslo@adamsexpress.no

Fiskeridirektoratets krav:

Nødvendig dokumentasjon for fiskefartøy

For å kunne drive yrkesmessig fiske og fangst med eget fartøy må fartøyets eier først få ervervstillatelse fra Fiskeridirektoratets regionkontor. Fartøyet det gjelder må være egnet og utrustet til å drive fiske eller fangst.

Elisabeth Haavig Bakke Seniorrådgiver Fiskeridirektoratet

Fartøy som det er gitt ervervstillatelse for og som nyttes til ervervsmessig fiske eller fangst skal stå i Fiskeridirektoratets register over norske fiskefartøy (merkeregisteret). Der var det pr. 31.12.2015 registrert 5 887 fartøy. Av disse var det 3 166 fartøy under 10 meter største lengde og 1 539 fartøy fra 10 til 10,99 meter største lengde.

ERVERVSTILLATELSE

Lov 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) regulerer adgangen til å drive ervervsmessig fiske og fangst.

Før et fartøy kan nyttes til ervervsmessig fiske eller fangst må det søkes om ervervstillatelse. Ervervstillatelsen gis til fartøyets eier for ett bestemt fartøy. Tillatelsen gir ikke rett til å benytte annet fartøy. Andre enn den fysiske eller juridiske personen som innehar tillatelsen kan ikke uten egen tillatelse drive fiske eller fangst med fartøyet.

Det er i deltakerloven krav om at ervervstillatelse bare kan gis til aktive fiskere. Det er videre fastsatt krav om at ervervstillatelse bare kan gis til den som er norsk statsborger eller likestilt med norsk statsborger. Det er også krav om at fartøyet skal ha tilstrekkelig driftsgrunnlag før det kan gis ervervstillatelse. I enkelte fiskerier er det også krav om at fartøyets eier må være ført i fiskermanntallet.

BESTEMMELSER SOM GJELDER FARTØYET

Det følger av deltakerloven § 8 at ervervstillatelse ikke skal gis dersom fartøyet ikke



HOVEDKONTOR: Fiskeridirektoratets lokaler i Bergen.

FOTO: FISKERIDIREKTORATET.

er utrustet for eller egnet til å drive fiske eller fangst.

Bestemmelsen setter krav til et fartøys utrustning og egnethet. Hensikten med regelen er å hindre at det blir gitt ervervstillatelse for fartøy som opplagt ikke er konstruert for ervervsmessig fiske, eller fartøy som ikke kan innredes eller utrustes på en slik måte at fangsten kan behandles på en tilfredsstillende måte.

I forskrift 7. desember 2012 nr. 1144 om ervervstillatelse, registrering og merking av fiskefartøy mv. (ervervstillatelsesforskriften) § 3 er det gitt regler om at det skal dokumenteres at fartøyet også oppfyller krav som stilles av sjøfartsmyndighetene.

Søknad om ervervstillatelse skal avslås dersom det ikke legges fram gyldig farts-sertifikat for fiske- og fangstfartøy, opp-

datert fartøyinstruks, godkjennelsesdokument, byggebekreftelse eller annen dokumentasjon som kreves for vedkommende fiske- og fangstfartøy i eller i medhold av lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven). Dette gjelder likevel ikke dersom fartøyet er under 10,67 meter største lengde, bygget før 1. juli 2014, og står eller har stått i merkeregisteret.

KRAV TIL DOKUMENTASJON

Fiskeridirektoratet skal ikke utføre teknisk kontroll med fartøyene etter skipssikkerhetsloven, det er Sjøfartsdirektoratets ansvar.

Når Fiskeridirektoratet behandler søknader om ervervstillatelse skal imidlertid følgende dokumentasjon for det enkelte fartøy foreligge:

- Fartøy med største lengde 15 meter og større skal ha gyldig fartssertifikat for fiske- og fangstfartøy.
- Fartøy med største lengde fra 10,67 meter til 15 meter skal ha gyldig fartøyinstruks.

FAKTA

Bestemmelser om adgangen til å delta i ervervsmessig fiske: Lov 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) og forskrifter gitt i medhold av denne.

Bestemmelser om utøvelsen av fisket: Lov 6. juni 2008 nr. 37 om forvaltningen av villlevande marine ressurser (havressurslova) og forskrifter gitt i medhold av denne.

- Fartøy med største lengde under 10,67 meter, bygget før 1. juli 2014, som står eller har stått i merkeregisteret er unntatt fra dokumentasjonskravet ved Fiskeridirektoratets behandling av søknader om ervervstillatelse. Sjøfartsdirektoratet følger opp disse fartøyene med kontroll i samsvar med sin fastsatte tidsplan. Når fartøy bygget før 1. juli 2014 har fått fartøyinstruks gjelder denne som grunnlag for å dokumentere oppfyllelse av krav som fiske- og fangstfartøy.
- Fartøy med største lengde fra 8 til 10,67 meter som ikke står eller har stått i

merkeregisteret betraktes av Sjøfartsdirektoratet som nytt fartøy og skal ha gyldig fartøyinstruks.

- Fartøy med største lengde fra 6 til 8 meter som ikke står eller har stått i merkeregisteret betraktes av Sjøfartsdirektoratet som nytt fartøy og skal ha byggebekreftelse.

Kravet til dokumentasjon er objektivt, det gjelder alle fartøy i den enkelte størrelsesgruppe og sikrer likebehandling. ■

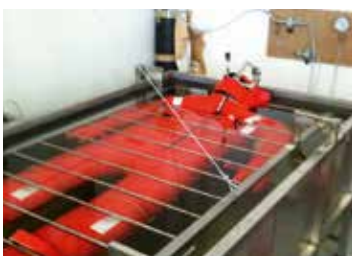
KONTROLL / VEDLIKEHOLD / SERVICE / SALG

Brann og sikkerhetsutstyr



LAND

BRANNVERNSERVICE har mange industrikunder som benytter våre tjenester. Her tar vi alt fra bærbare slukkere og skilt, til slukkesystemer, kompressorer, industrivern og gassmåling.



MARINE

BRANNVERNSERVICE sitt kjerneområde er marinekunder. Vi har stor kapasitet, og kan stille med en stor stab, dersom kunden har behov for dette på grunn av korte liggetider ved kai.



OFFSHORE

BRANNVERNSERVICE startet med service offshore i 2005. Vi har i dag mange teknikere som kan reise på offshore oppdrag i inn og utland. Vi har klassegodkjenninger for DNV-GL og ABS.

Ta kontakt med oss for en uforpliktende prat!

TOR ISAKSEN

Tel: +47 911 56 368
tor@brannvernservice.no

OLE STEFFEN LOFNES

Tel: +47 908 65 909
olesteffen@brannvernservice.no

Alvikvegen 201, NO-6019 Ålesund / Tel: 920BRANN (920 27 266)


BRANNVERNSERVICE
Fire Rescue and Safety service
www.brannvernservice.no

Sjøfartsdirektoratets avdeling for fiskefartøy:

Jobber for å sikre mannskap, fartøy og miljø

Den norske fiskeflåten er en viktig bidragsyter til velferdssamfunnet, og Sjøfartsdirektoratet ønsker å være en pådriver for at flåten er av god sikkerhets- og miljømessig standard, og at ansatte på norske fiskefartøy har en trygg arbeidsplass.



Cecilia Girard
Senioringeniør
Sjøfartsdirektoratet

Ved fiskefartøyavdelingen i Haugesund og ved Sjøfartsdirektoratets tilsynskontorer langs kysten er hovedoppgaven å føre tilsyn med norske fiske- og fangstfartøy for å sikre at fartøy blir bygget, driftet og utrustet for å etterkomme gjeldende regelverk.

Tilsynet er todelt: Vi utfører fysiske inspeksjoner om bord i fartøyet i tillegg til at vi kontrollerer fartøydokumentasjonen ved nybygg, innflagginger og ombygginger. Tilsynet utføres av Sjøfartsdirektoratet for fartøy over 15 meter, mens fartøy fra 8 til 15 meter kontrolleres av Godkjente foretak på vegne av Sjøfartsdirektoratet.

I etterkant av tilsynet utsteder vi fartssertifikat eller fartøyinstruks som en bekreftelse på at fartøyet er kontrollert og at standarden om bord er funnet tilstrekkelig for at fartøyet skal være egnet for yrkesfiske.

Alle fiskefartøy over 8 meter skal ha en eller annen form for fartøysertifikat utstedt av, eller på vegne av, Sjøfartsdirektoratet. Av den totale flåten er 1440 fartøy mindre enn 8 meter, og skal ikke ha noen form for fartøysertifikat fra norske sjøfartsmyndigheter. Vi har likevel hatt krav til hvordan fiskefartøy over 6 meter konstrueres siden 1. januar 1992. ■

Fiskefartøyavdelingen i Sjøfartsdirektoratet består av 13 ansatte med kompetanse innenfor et vidt spekter av fagfelt. Vi har jurist, maskinister, brann og maskiningeniører, nautikere, ingeniører innen marin skipsteknikk og konstruksjon.

En av avdelingens viktige oppgaver er å holde en tett dialog med næringen både i den daglige saksbehandlingen og i regelverksarbeidet. Ta gjerne kontakt med oss dersom det er noe du vil snakke om eller lurer på.

AVDELINGENS SENTRALE OPPGAVER

- Vi kontrollerer fartøydokumentasjonen ved nybygg, innflagginger om ombygginger for å sikre at fartøy blir bygget, driftet og utrustet i henhold til regelverket.
- Vi har også det faglige ansvaret for å utarbeide og revidere regelverket som og (til dels) baserer seg på internasjonale konvensjoner.
- Vi jobber holdningsskapende ved å publisere informasjon til næringen og utarbeide informasjonsmaterieill som kan bidra til å heve sikkerheten i fiskeflåten.
- Vi reviderer og følger opp Godkjente foretak som fører tilsyn med fiskebåter med største lengde fra 8 til 15 meter på vegne av Sjøfartsdirektoratet.



*EIKJE, GEIRMUND – Underdirektør
ERSLAND, GUNN – stabilitet, lastelinje, tonnasje
GIRARD, CECILIA – stabilitet, lastelinje, tonnasje
HELLERSLIEN, SVEINUNG – skrog, stabilitet, lastelinje, tonnasje
HOP, HEIDI BEATE – brann, maskineri elektro, forurensing
JOHNSEN, DAVID – nautisk, stabilitet, lastelinje, tonnasje
KNUTSEN, LARS KÅRSTEIN – brann, maskineri elektro og forurensing*

*LIE, ARILD – godkjente foretak, skrog, stabilitet, lastelinje, tonnasje
LIE, ØYSTEIN – stabilitet, lastelinje, tonnasje
NTIRANDEKURA, ALFRED – skrog, stabilitet, lastelinje, tonnasje
RYKKJE, AAGE – maskineri elektro og forurensing
TORKELSEN, KRISTIAN – nautisk
VIK, TORBEN – jurist*

Nye regler om sikkerhetsstyring på høring

Fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer, har siden 1. juli 2016 hatt krav om et sikkerhetsstyringssystem i tråd med ISM- koden. Erfaringer har vist at det også er et behov for mer detaljerte krav til sikkerhetsstyringen også for den delen av flåten som ikke er omfattet av kravet om ISM i dag.



Torben Vik
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Det har vist seg at det i praksis kan være utfordrende å bryte skipssikkerhetsloven krav ned til et konkret sikkerhetsstyringssystem om bord på eget fartøy, og at mange rederier har vanskelig for å komme i gang med dette arbeidet. Det er til dels store variasjoner i hvilken grad rederiene faktisk har etablert et fungerende sikkerhetsstyringssystem om bord på det enkelte fartøy. Sjøfartsdirektoratet har derfor arbeidet med en forskrift som gir mer spesifikke krav til innholdet i sikkerhetsstyringssystem for fartøy som ikke omfattes av ISM, herunder fiskefartøy med bruttotonnasje under 500.

Sjøfartsdirektoratet har blant annet nedsatt en arbeidsgruppe og vært i dialog med organisasjonene for å utarbeidet et forslag til mer detaljerte bestemmelser. Forslaget sendes ut på høring i september, og høringsdokumentene vil bli lagt ut på sjøfartsdirektoratets nettsider.

SIKKERHET SATT I SYSTEM

Sikkerhetsstyringssystemet må fortsatt tilpasses det enkelte rederi og fartøy, men rammene og metoden for risikostyring er i hovedtrekkene de samme. Dette gjelder uansett om det er snakk om en enmannsjark eller en et mindre havgående fiskefartøy med en bruttotonnasje rett under 500. Direktoratet har fått mange positive tilbakemeldinger, men samtidig registrert at det er noe skepsis i næringen i forhold til kravet om at systemet skal være dokumenterbart.



Dette kravet følger midlertidig allerede direkte av lovens bestemmelser i dag. Det er for eksempel allerede et eksisterende krav om skriftlige risikovurderinger om bord. Skriftlighet er i denne forbindelse viktig, fordi den fremmer bevisstgjøring over egne aktiviteter og gir en mer systematisk tilnærming til egen sikkerhet.

Flere aktører er allerede på banen for å ta del i utviklingen av sikkerhetsstyringssystem, blant annet har Norges Fiskarlag utarbeidet et sikkerhetsstyringssystem for sine medlemmer, som kan danne et godt utgangspunkt for å etablere et fungerende sikkerhetsstyringssystem om bord på eget fartøy. Sjøfartsdirektoratet regner med at vi vil se en økning i tilbudet av ulike verktøy for sikkerhetsstyring i årene som kommer, etter at det nye regelverket er på fastsatt.

VIKTIG Å KOMME I GANG

Det er viktig at rederiene nå kommer i gang med sine sikkerhetsstyringssystem.

Noen rederier har kommet godt i gang allerede, mens andre har sittet på gjerdet og ventet på utfyllende regler. Sjøfartsdirektoratet oppfatter seg, i hvert fall i en innfasingsperiode, primært som en støttespiller og pådriver i samarbeid med næringen, heller enn et tilsynsorgan.

Dersom et rederi mot formodning ikke skulle vise vilje til å etablere, gjennomføre sitt sikkerhetsstyringssystem om bord vil Sjøfartsdirektoratet imidlertid kunne fatte enkeltvedtak i form av pålegg til rederiet, på lik linje med øvrige bestemmelser som er gitt i eller i medhold av skipssikkerhetsloven. Forslaget som er/ vil bli sendt på høring legger ikke opp til en ordning med krav om en ekstern revisjon eller sertifisering, men Sjøfartsdirektoratet vil føre tilsyn med sikkerhetsstyringssystem på lik linje med annet regelverk på Sjøfartsdirektoratets forvaltningsområde. ■

Innredning og hvilerom på skip:

Jobber for et mer fleksibelt regelverk

Sjøfartsdirektoratet har invitert arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene til dialogmøte om forslag til endring av forskrift knyttet til innredning og hvilerom på skip.



Dag Inge Aarhus
Kommunikasjons-
direktør
Sjøfartsdirektoratet

Hensikten med endringen, som skal ut på høring når forslaget er ferdig bearbeidet, er å sikre en større fleksibilitet i kravene til hvor mannskapsfasilitetene skal være plassert, og øke fokuset på at de som har sitt arbeid om bord har tilgang til innredning som holder akseptabel kvalitet – både under hviletid og pauser i løpet av dagen.

– Det er stor variasjon i fartøystyper og bruksområde, og vi har fått innspill fra næringen med ønske om større fleksibilitet. Dette er en sak vi har tatt tak i for å se om dette er mulig samtidig som vi sikrer at mannskapene har minst like gode fasiliteter til eksempelvis hvile som i dag, sier Hanne H. Brekke, som er en av de som har jobbet med forskriftsforslaget i Sjøfartsdirektoratet.

LOKALER PÅ LAND

I forslaget legges det opp til at lasteskip med bruttotonnasje under 500 og passasjerskip kan bygges så å si helt uten fasiliteter ombord – men da med likeverdige løsninger plassert på land. Dette vil etter direktoratets mening gjøre det enklere å bygge mer miljøvennlige fartøy, samtidig som mannskapets behov kan ivaretas med lokaler på land.

– Forslaget vil gi større fleksibilitet i forhold til utforming av skipets innredning, men rederiene må også være klar over at dette kan medføre andre begrensinger for fartøyet. Dette er spørsmål som vi regner med det vil komme innspill på i høringen, sier Brekke.



MØTTES: Per Christian Stubban (NHO Sjøfart), Bjarthe Helland (Fellesforbundet for sjøfolk), Unn C. Lem, Harald Prytz (Fellesforbundet for sjøfolk), John Kristian Spångberg, Ottar J. Aarre (HRF), Sonja E. Hillersøy, Jan Reinert Vestvik, Hanne H. Brekke, Kjersti Jørgensen og Line Heimstad (Sjøoffiserforbundet og Sjømannsforbundet) hadde dialogmøte i august.

FOTO: TORBEIN KVIL GAMST/SJØFARTSDIREKTORATET

POSITIVE TILBAKEMELDINGER

Gjennom dialogmøtet som ble gjennomført denne uken, har en allerede avdekket behov for justeringer og presiseringer i forslaget før dette sendes ut på høring. Line Heimstad, som representerte Sjøoffiserforbundet og Sjømannsforbundet sier det var et konstruktivt møte og er i utgangspunktet positiv til at direktoratet ser på mulige endringer her.

– Vi er positive til forslaget om at innkvartering i land blir underlagt samme krav til innredning som om bord. Det vil sikre at mannskap som ikke bor om bord likevel har tilfredsstillende boforhold.

Også NHO Sjøfart deltok på dialogmøte og mener arbeidsformen med bruk av dialogmøtet i forkant av en høring vil bidra til et enda bedre høringsforlag.

– Ved innkallelse av de mest aktuelle høringsinstanser, hvor det gis anledning til uformelt å komme med synspunkter, tror vi Sjøfartsdirektoratet har et godt grunnlag for at forskriftsendringer både blir i tråd med regelverk for øvrig og næringens interesser, sier Per Chr. Stubban som er rådgiver hos NHO Sjøfart.

Forslaget til endringer sendes etter planen ut på høring i september. ■

Norsk Forum for Autonome Skip (NFAS) etableres:

Sammen om framtidens teknologi

Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Norsk Industri og MARINTEK etablerer nå et samarbeidsforum for norske interessenter innen autonome og ubemannede skip.



Dag Inge Aarhus
Kommunikasjons-
direktør
Sjøfartsdirektoratet

Forumet får offisiell oppstart i Norsk Industris konferansesenter i Oslo, 4. oktober i år. Dette skjer i forbindelse med en halvdagskonferanse om autonome skip i Norge.

– For Sjøfartsdirektoratet er det viktig å være en sentral aktør når ny teknologi utvikles. På den måten unngår vi at vi kommer for sent inn i viktige prosesser – da særlig med tanke på at ny teknologi også setter nye krav til regelverk og fortolkning av disse, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Autonome og ubemannede skip har skapt stor internasjonal interesse de siste årene. EU-prosjektet MUNIN dokumenterte mulighetene og utfordringene og viste at ubemannede skip langt fra var en utopi. Konsepter for ubemannede handelsskip har også vært utviklet av DNV GL og Rolls Royce. I Belgia og Storbritannia er det satt i gang prosesser for å tilpasse regelverket til slike skip.

BYR PÅ MULIGHETER

Autonome skip vil revolusjonere skipsfarten og gi helt nye forretningsmuligheter for verft, utstysindustri og redere. De er



FREMTIDEN: Ubemannede skip kan gjøre den maritime industrien både mer attraktiv og bærekraftig. Men vi vil ikke se slike skip på havet før om ti-tju år, tror forskerne.

ILLUSTRASJON: ROLLS ROYCE

mindre arbeidsintensive, de krever høyteknologisk kompetanse og nye og tettere samarbeidsformer mellom aktørene. Dette gir den norske maritime klyngen en enestående mulighet til å ta en internasjonal ledende rolle i utvikling og kommersialisering av disse ideene. Utviklingen av ny teknologi for automatisering av skipsoperasjonene vil også skape muligheter til å forbedre sikkerheten og driften av eksisterende skip. Dette vil på kort sikt være det største markedet.

NFAS er det første forumet i sitt slag, og forventes å bidra til økt teknologi- og kunnskapsutvikling knyttet til autonome farkoster. Hensikten med NFAS er å skape

en samarbeidsplattform for norske deltagere hvor ideer kan utveksles, felles problemer løses og hvor nye relasjoner kan etableres. Planen er også at forumet vil inngå i et nettverk av tilsvarende utenlandske fora for å påvirke internasjonalt regelverk og politikk. ■



ENGASJERT: Sjøfartsdirektoratets kontaktperson i det nye forumet er teknisk direktør, Lasse Karlsen.

FOTO SJØFARTSDIREKTORATET

INFORMASJON

Alle interesserte er invitert til å delta i forumet og konferansen. Påmelding starter 1. september via web-siden <http://nfas.autonomous-ship.org>.

Kontaktpersoner:

Lasse Karlsen Sjøfartsdirektoratet Tlf. 952 53 547

Trond Langemyr Kystverket Tlf. 920 16 520

Lars Gørvell-Dahll Norsk Industri Tlf. 415 14 790

Beate Kvamstad-Lervold, MARINTEK Tlf. 922 22 240

STØ KURS: Ferjer har mange anløp og avganger fra kai, og derfor stor risiko for sammenstøt. I år har tallet på kontaktskader hatt en markant nedgang.

ILLUSTRASJONSFOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



Ulykkestallene for første halvår:

Færre kontaktskader for ferjene

Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk for næringsfartøy viser en markert nedgang i antall kontaktskader i forhold til første halvår i fjor.



Steinar Haugberg
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Antall kontaktskader - sammenstøt med kai, broer og annet - synker fra 33 hendelser i første halvår 2015 til 20 hendelser i første halvår i år. Det er en markert nedgang. Samtidig synker antall kollisjoner mellom fartøy fra 19 til 12 i de to periodene.

Det er tradisjonelt ferjer som står for flertallet av kontaktskader. Ferjene har mange anløp og avganger fra kai, med tilhørende risiko for sammenstøt.

POSITIV TREND

Sjøfartsdirektoratet har jobbet aktivt opp mot næringen i flere år for å redusere ulykkestallene – Sjøfartsdirektoratet ser positivt på nedgangen, og vil følge med på trenden

fremover for å se om den holder seg. Det er imidlertid rederienes ansvar å følge opp forebygging av kontaktskade, og deres fokus på et godt sikkerhetsstyringssystem, god opplæring og godt vedlikehold er viktig for å se en ytterligere bedring i tallene, og Sjøfartsdirektoratet vil følge opp dette arbeidet i sine tilsyn, sier Alf Tore Sørheim, underdirektør på Underavdeling for inspeksjon og beredskap i Sjøfartsdirektoratet.

–Vi har prioritert tilsyn på de fartøyene som har vært involvert i slike sammenstøt tidligere for å redusere muligheten for gjentakelser. Det er også jobbet målrettet med informasjon og sikkerhetsmeldinger mot næringen for å forebygge sammenstøt med kai, påpeker Sørheim.

Samtidig som antall kontaktskader går ned, øker grunnstøtinger fra 35 i første halvår 2015 til 42 i samme periode 2016.

EN DØDSULYKKE MINDRE

Den generelle statistikken for ulykker med næringsfartøy viser en svak nedgang i antall ulykker totalt, med 233 ulykker så langt i 2016 mot 255 i samme periode i fjor. I 2016 er det registrert 117 skipsulykker og 116 personulykker.

Blant skipsulykkene er den vanligste ulykkestypen grunnstøtinger, med kontaktskader og kollisjoner på de neste plassene. Det er en tydelig nedgang i ulykker

med fiskefartøy, mens ulykker med lasteskip og passasjerskip har en mindre nedgang.

Av personulykkene som er registrert så langt i år holder trenden med at støt- og klemskader samt fall om bord er de vanligste skadeårsakene. Det er flest nordmenn som blir skadd, med filippinere som den største enkeltgruppen utenlandske arbeidstakere.

Fire personer mistet livet i dødsulykker på næringsfartøy i første halvår 2016, en nedgang på en person mot samme periode i 2015. Alle de fire omkom som følge av et fall, hvorav tre i fall til sjø og én person i fall om bord på fartøyet.

Statistikken registrerer ulykker på norskflaggede skip over hele verden, samt utenlandske skip i norske farvann. På grunn av etterregistreringer kan det skje endringer i statistikken. ■



SPENT: Alf Tore Sørheim i Sjøfartsdirektoratet ser positivt på nedgangen i kontaktskader, og er spent på om trenden holder seg.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

Sjøkart er ferskvare

En godt planlagt seilas betyr økt sjøsikkerhet

1554 grunner til å oppdatere sjøkartet ditt!

I fjor fant Kartverket 1554 nye grunner – vet du hvor de er?

Vi oppdaterer kontinuerlig våre kartdata, altså råvarene til ditt kart. For at du skal få disse, må du oppdatere kartet ditt ved hjelp av Etterretninger for sjøfarende (Efs).

Som sjøkartmyndighet i Norge legger vi i Kartverket til rette for sikker og effektiv seilas i norske kyst- og havområder.



For mer informasjon om våre produkter og tjenester www.kartverket.no

Kvinnelige sjøfolks helse og velferd:

Kan bli bedre med enkle tiltak

En ny studie avslører at relativt enkle og billige tiltak kan bedre helse og velferd for kvinnelige arbeidstakere på skip.



Suzanne Stannard
Medical adviser
Norsk senter for maritim medisin

Et prosjekt for å se på helse og velferd for kvinnelige arbeidstakere på skip ble satt i gang i 2014, som et samarbeid mellom International Maritime Health Association (IMHA), International Seafarers

Welfare and Assistance Network (ISWAN), International Transport Workers' Federation (ITF) og The Seamen's Hospital Society.

I en studie som ble gjennomført for International Labour Organisation (ILO) i 2003 ble det konstatert at kvinnelige arbeidstakere på skip utgjør opp til 2 % av verdens 1,25 millioner sjøfolk. De aller fleste (94 %) arbeider på cruiseskip. Bare 7 % av de kvinnelige arbeidstakerne var offiserer da studien ble gjennomført i 2014. ITF anslår at den kvinnelige andelen av deres medlemmer i hele verden for tiden utgjør cirka 23 000 personer.

Dette tilsvarer cirka 1 % av det totale antall medlemmer. International Maritime Organisation (IMO) har tidligere erklært at de vil arbeide for å øke dette antallet, og etablere en strategi for integrering av kvinnelige arbeidstakere i programmet «Women in Development» fra 1988, gjentatt i 2002.

ER KVINNERS BEHOV IVARETATT?

Organisasjonene bak prosjektet hadde en felles bekymring for at dagens informasjon ikke fokuserte i tilstrekkelig grad på de spesielle behov kvinner som arbeider til sjøs har, og at litteraturen ikke var kjønns-spesifikk og derfor ikke fullt ut

dekkende for kvinner. Man vurderte hvordan organisasjonene kunne bidra til å bedre helseinformasjon og helsetjenester tilpasset kvinnelige arbeidstakere.

Studien ble gjennomført som et online spørreskjema og en pilotstudie ble gjennomført i juli 2014, mens hovedstudien gikk fra desember 2014 til mars 2015. Spørsmålene ble utformet basert på erfaringen fra forfatterne og erfaringene fra pilotstudien. Totalt 595 kvinnelige arbeidstakere på skip besvarte studien, og resultatene ble støttet av to fokusgrupper som ble gjennomført i mars 2015 blant filippinske sjøfolk i Cebu, Filippinene.

Blant de som besvarte spørreskjemaet var det en spredning av nasjonaliteter, alder og stillinger om bord på skip. 40 % av de som svarte arbeidet på cruise-skip. Dette var noe forskjellig fra ILO-tallene som er nevnt ovenfor, og var muligens forårsaket av at studien ble gjennomført i en periode med lav cruise-aktivitet i Europeiske cruise-havner. Mer enn halvparten av de som svarte var offiserer og 70 % opplyste at de hadde en supervisor-rolle.

OPPDAGET MANGLER

De vanligste symptomene som ble rapportert var ledd/rygg-smerter (50 %), stress/depresjon/angst (43 %), og hodepine (25 %). Av disse opplevde 55 % at plagene var relatert til arbeidssituasjonen, 48 % anførte at de hadde hatt problemer med å komme til lege, og foreslo løsninger for bedre denne tilgangen.

Regelmessige velferdsundersøkelser, ernæring og informasjon om ledd- og ryggsmertor ble anført som de viktigste satsningsområdene for å bedre kvinners





MANGELFULLT: Muligheter for å bli kvitt sanitærbind og økt tilgang på særlige produkter for kvinner, er noe mange kvinnelige sjøfolk savner, ifølge forskningsrapporten.

ILLUSTRASJONSFOTO: AGE, NTB/SCANPIX

helse og velferd. Det ville være best om dette ble formidlet av helsearbeidere. Alternativt kunne man spre informasjon ved brosjyrer, på internett eller via en app.

Så mange som 37 % av kvinnelige arbeidstakere opplyste at de ikke hadde tilgang på sanitærbøtter på toalettene, og 18 % sa at seksuell trakassering var et problem. 21 % opplyste at manglende konfidensialitet var et problem med hensyn til tilgang til helsetjenester, og i fokus-gruppene ble det gitt uttrykk for at man fryktet for jobben dersom man på grunn av sykdom eller skade søkte legehjelp.

LAVKOST-TILTAK

Svarene i studien pekte på noen få områder der relativt enkle og billige tiltak kunne bedre helse og trivsel for kvinnelige sjøfolk. Man pekte spesielt på produksjon og hensiktsmessig distribusjon av kjønns-spesifikk informasjon om rygg-smerter, mental helse, ernæring og gynekologiske plager til alle kvinnelige arbeidstakere på skip; muligheter for å bli kvitt sanitærbind og økt tilgang på særlige produkter for kvinner i havnebutikker og velferdssentra. Det er også viktig å fokusere på konfidensialitetsspørsmålet for helsepersonell, medisinsk konfidensialitet og seksuell trakassering.

Det er vanskelig å vite hvor representativ den undersøkte gruppen er for alle kvinnelige arbeidstakere på skip, men det er mulig å foreslå noen endringer som kunne forbedre helse og trivsel for kvinner til sjøs.

Produksjon av og hensiktsmessig distribusjon av kjønns-spesifikk informasjon

Etablere ordninger for å bli kvitt sanitetsbind

Økt tilgjengelighet på særlige produkter for kvinner i havnebutikker og velferdssentra

RÅD OM POLICY-ENDRING

Ved å fokusere på noen få spesifikke områder overfor rederiene, havnehelse-tjenestene og bemanningsbyråene og med støtte fra sjøfolks- og velferds-organisasjo-nene, kan man oppmuntre til å utvikle policy på følgende områder:

- Medisinsk konfidensialitet
- Sanitært avfall
- Stressmestring og andre mentale helse spørsmål, som treningsprogram og rekreasjonsmuligheter
- Produksjon og distribusjon av helse-informasjon

I tillegg til disse punktene bør man se på spørsmålet om seksuell trakassering. Videre kommentarer og analyse var ikke innenfor rammen for denne studien, men spørsmålet har blitt fokusert på i en vei-ledning utgitt i januar 2016 av Internati-onal Chamber of Shipping og Internatio-nal Transport Workers' Federation.

HÅP OM ENDRING

Forandringer og intervensjoner krever innspill fra og enighet mellom de viktigste interessentgruppene. Disse inkluderer bl.a. redere, bemanningsbyråer, velferds-organisasjoner, og selvsagt sjøfolkene selv.

Funnene i studien ble presentert på «The 13th International Symposium of Maritime Health» i Bergen i juni 2015 og publisert i «International Maritime Health» seinere samme år. I september 2015 ble det holdt et seminar i London spesielt rettet til interessentgrupper for å prøve å øke oppmerksomheten på kvinne-lige sjøfolks utfordringer. Mangelen på sanitærbøtter har blitt bemerket i mange fora og en arbeidsgruppe har blitt etablert for å utvikle og produsere kjønns-spesifikk informasjon om ryggsmarter og manuelt arbeid som første prioritet.

Vi håper at dette arbeidet vil katalyse-re forskning og handling for å bedre helse og velferd for alle kvinnelige arbeidstakere på skip, spesielt ettersom industrien for-søker å øke antallet kvinnelige sjøfolk.

Female seafarers' health and welfare:

Room for improvement

Relatively simple and low-cost interventions may improve the health and welfare of female seafarers, a new survey reveals.



Suzanne Stannard
Medical adviser
Norwegian centre for
maritime medicine

In 2014 the International Maritime Health Association (IMHA), International Seafarers Welfare and Assistance Network (ISWAN), International Transport Workers Federation (ITF) and the Seamen's Hospital Society began a collaborative project with the aim of looking at the health and welfare needs of women seafarers.

In a study conducted for the International Labour Organisation in 2003 it was stated that women seafarers made up 2% of the world's 1.25 million seafarers and the huge majority (94%) of these were based on cruise ships. Just 7% of women seafarers were officers. The ITF currently estimates its female seafaring membership to be 23 000 worldwide, corresponding to approximately 1% of its seafarer membership. The International Maritime Organisation have previously stated their commitment to increasing these numbers, establishing a strategy for the integration of women in the maritime sector, known as Women in Development, back in 1988 and reaffirmed in 2012 .

ARE WOMEN'S NEEDS BEING MET?

There was a general concern amongst the organisations that current, available, information does not focus on the specific needs of women working at sea and that current literature was not gender specific and therefore may not be wholly appropriate for women. We also considered how our organisations could best make or campaign for improvements to the health information and services available to women seafarers.

The study was an online survey and a pilot study was conducted in July 2014 with the main study running from December 2014 until March 2015. Questions were selected on the experience of the authors and following review of the pilot study. In total 595 women seafarers completed the survey and the results were supported by two focus

groups with Filipino seafarers held in Cebu in March 2015.

Responses were received from a range of nationalities, ages and positions on board ship. 40% of respondents worked on cruise ships which differed somewhat from the ILO figures stated above. This may have been due to the survey being conducted out of season for European cruise ports. More than half of the respondents were officers and 70% said they had a supervisory role.

ROOM FOR IMPROVEMENT

Joint/back pain (nearly 50% of respondents), stress/depression/anxiety (43%) and headache (25%) were the most common symptoms reported by women seafarers and 55% felt that they were related to their work. 48% stated that they had problems with seeking medical care and some offered suggestions to improve this.

Routine wellness checks, nutrition and information on joint and back pain were the main areas where health screening/services/information would be most useful to improve their health and wellbeing. The seafarers suggested this would best be received coming directly from health professionals, or alternatively from leaflets or online websites/an app. Significantly 37% of women seafarers also stated that they did not have access to sanitary bins within the toilet and 18% said that sexual harassment was an issue. When asked about issues that may affect their being able to access medical care 21% mentioned a lack of confidentiality and in focus groups women seafarers raised the issue of job security, should they admit to illness or injury and seek care.

LOW-COST INTERVENTIONS

The responses received highlighted a small number of areas where relatively simple and low-cost interventions may improve the health and welfare of women seafarers. Specifically these included the production and appropriate distribution of gender-specific information on back pain, mental health, nutrition and gynaecology.

ological complaints to all women seafarers; the introduction of means for disposing of sanitary waste for all female crew on all ships and the improved availability of female specific products e.g. sanitary products in port shops and welfare centres worldwide. It is also important to look further at the issue of confidence in medically trained staff, medical confidentiality and sexual harassment.

Whilst it is difficult to comment on how representative of all women seafarers the sample is, it is possible to suggest some interventions that might improve the health and welfare of women seafarers. These include:

- The production and appropriate, relevant distribution of gender-specific information on those topics mentioned above.
- The introduction of means for disposing of sanitary waste for all female crew on all ships.
- Improved availability of female specific products e.g. sanitary products in port shops and welfare centres worldwide.

ADVISE NEW POLICIES

By highlighting a few specific areas to shipping companies, port health organisations

and manning agents, with the support of seafarers and the welfare organisations, we can encourage them to develop and implement policies on:

- Medical confidentiality
- Sanitary waste
- Management of stress and other mental health issues e.g. exercise programmes, recreational facilities
- The provision and appropriate distribution of health information

In addition to the points highlighted above the issue of sexual harassment is another area that must be noted. Further comment and analysis was beyond the scope of this survey and working group but this issue has been addressed by the International Chamber of Shipping and International Transport Workers Federation guidelines that were published in January 2016.

HOPE FOR CHANGE

Any changes and interventions will require the agreement of and input from all of the major stakeholders including but not limited

to ship owners, manning agents, welfare organisations and of course the seafarers themselves. All must be aware of the issues and engage in the process of improvement.

The findings of the survey were presented at the International Symposium of Maritime Health held in Bergen in June 2015 and published in the International Journal of Maritime Health later that year. A seminar was also held in London in September 2015 specifically targeting many of the stakeholders in an attempt to raise awareness of the issues faced by women seafarers. The lack of sanitary bins has been raised in many forums and a working group has been established to research and produce gender specific information on back pain and manual handling as the first priority.

We hope that this work is the catalyst for ongoing research and positive action to improve the health and welfare of all women seafarers as the industry as a whole looks to increase the number of women within its ranks.



STCW-78
med seinare endringar

HØGSPENTKURS FOR MASKINOFFISERAR

20 timar er e-læring, og
50 timar (1 veke) er undervisning
i høyspentlab/klasserom.

Påmelding

kurs.aus@hfk.no

For info om kursveke: aus.hfk.no velg
[kurs] » [høyspentkurs]

aus.hfk.no | 56 18 20 00

**Over 200
gjennomførte
i 2015**



AUSTEVOLL VIDAREGÅANDE SKULE
HORDALAND FYLKESKOMMUNE



Populært tilbud i Bergen:

Sjøfolkene strømmer til nytt velferdssenter

24. mai ble et internasjonalt velferdssenteret for sjøfolk åpnet på festningskaien i Bergen.

I løpet av senterets første 60 dager tok de imot hele 2500 besøkende.



Helga Maria Sulen Sund
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Tilbakemeldingene fra brukerne har vært helt fantastiske. Det er tydelig at dette er et etterlengtet tilbud, for sjøfolkene strømmer inn dørene. I hele sommer har vi båret inn på ekstrastoler for å huse alle, forteller Sjøfartsdirektoratets Per Erik Nielsen. På velferdssenteret kan sjøfolk bruke internett, ta seg en kopp kaffe, få

informasjon om Bergen, oppbevare bagasje og ta seg en pause fra livet om bord.

– Sist søndag serverte vi lapskaus til 200 personer, sier Nielsen, som forteller at det hovedsaklig er cruiseskip ansatte som besøker senteret i vår- og sommermånedene.

HØYTIDELIG ÅPNET

Under åpningen 24. mai, uttrykte ordføreren i Bergen, Marthe Mjøs Pedersen, glede over at byen endelig har fått et slikt tilbud.

– Det kan være både tungt og belastende for sjøfolk å være borte fra familien. Senteret kan være et sted for sosialisering og vennskap og kanskje gjøre hverdagen litt lettere. Vi håper også at senteret kan være en inngangsport til byen, med informasjon om hva Bergen har å by på, sa hun.

Æresgjest ved åpningen var Commodore Christopher Rynd fra cruiseskipet Queen Victoria som ligger til havn i Bergen. Hans ansatte er del av målgruppen til senteret.



SNORKLIPPING: Fra venstre: Commodore Christoper Rynd, Queen Victoria; Morten Kinn, European Cruise Service; Kaptein Roger Rivedal, Norled; Avdelingsdirektør Lars Alvestad, Sjøfartsdirektoratet; Ulrik Jørgensen, Bergen Havn og Marthe Mjøs Pedersen, Ordfører i Bergen.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



SKYPE: Senteret vil ha seks datamaskiner med internett og Skype slik at sjøfolk kan ta kontakt med familie og venner. FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

– Besetningen vår kommer til å sette stor pris på dette tilbudet, sa han. – Vi har om lag 1000 sjøfolk ombord, fra 50 ulike nasjoner. Mange er borte fra familien sin i opptil 9 måneder. Internett ombord er veldig ustabil og da er det et stort behov for å bruke nett og prate med familien, sa han.

EN MERKEDAG

Tiltaket er et samarbeid mellom Sjøfartsdirektoratet og Bergen Havn. I tillegg har European Cruise Service bidratt med inventar og møbler til senteret. I cruisesesongen vil senteret være bemannet av

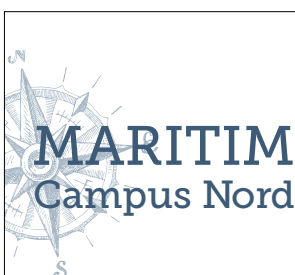


NORGES STØRSTE HAVN: Det er ventet om lag 300 cruisebåter til Bergen i år, og mange har flere hundre ansatte. Det er også mange sjøfolk fra supplyflåten som kommer til Bergen Havn. FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

frivillige og det jobbes med å finne en løsning med kodelås og tilgang for sjøfolk utenom sesong.

– Dette er en merkedag for oss, sa Lars Alvestad, avdelingsdirektør for fartøy og sjøfolk ved Sjøfartsdirektoratet.

– Dette er et godt eksempel på hvordan vi kan ivareta våre forpliktelser i forhold til sjøfolk. Vi ønsker at dette skal være starten på et tilbud som vi skal ha i flere strategiske havner langs kysten i Norge, sa han. ■



MARITIME STUDIETILBUD ved Maritim Campus Nord

HANDELSHØGSKOLEN, NORD UNIVERSITET

Årsstudium maritim økonomi og ledelse

BODIN MARITIME FAGSKOLE (BMF):

Teknisk fagskole maritime fag med fordypningsområdene Dekksoffiser og Maskinoffiser

BMF KURS OG SIKKERHETSSENTER:

En rekke maritime kurs og sikkerhetskurs

BODIN VGS:

Vg2 maritime fag

LOFOTEN MARITIME FAGSKOLE:

Skipsoffiserutdanning med nautisk fordypning.

VEST-LOFOTEN VGS:

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

OPUS LOFOTEN:

En rekke maritime kurs og sikkerhetskurs.



Boktips fra Bibliotek-tjenesten for sjøfolk



Trine Carin Tynes
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

I utlånsportalen kan du velge mellom tusen e-bøker som kan lastes ned til nettbrett, smarttelefoner og PC. Her finner du både Karin Fossums siste bejublete krimbok og andre populære titler fra boktoppen. Her er noen tips på nye spennende utgivelser. Du finner de i «E-lån for sjøfolk».

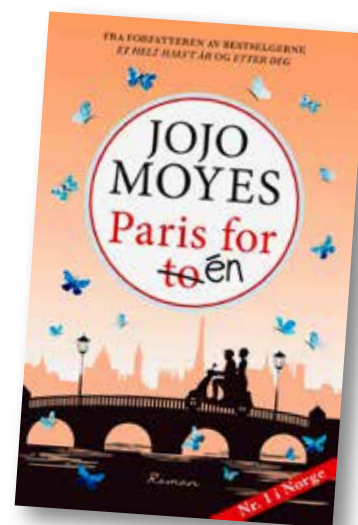
HVISKEREN - KARIN FOSSUM (CAPPELEN DAMM)



Fjorårets Rivertonpris-vinner leverer i år en av sine beste krimbøker noensinne. Mysteriet rundt Ragna Riegel har begeistret avisenes bokanmeldere. Ragna lever et enkelt liv, sitter på samme buss-sete, handler i den samme butikken, og gjør det samme på jobben hver dag. Men en dag får hun et brev der det står «Du skal dø». «Hviskeren» inneholder alt det som gjør Fossum til en av Norges fremste krimforfattere: Dyp psykologisk innsikt og grundige personportretter. Et levende og treffende språk. Krypene, nifs uhygge og troverdig galskap midt i en vanlig hverdag.

PARIS FOR ÉN JOJO MOYES (BASTION FORLAG)

Jojo Moyes fikk internasjonal suksess med «Et helt halvt år», som i år ble overført til kinolerretet. Historien om arbeidsledige Lou Clark som blir personlig assistent for rullestolavhengige Will Traynor har berørt og satt spor. Moyes evner å skildre tunge og vanskelige tema med et lett språk, og byr på en stor porsjon vidd, menneskekunnskap og intelligens. Og har du først lest en bok av Moyes, vil du gjerne ha mer av hennes rike og fascinerende persongalleri. I «E-lån for sjøfolk» finner du også «Etter deg», «Den ene pluss en» samt den aller siste som handler om 26 år gamle Nell. Hun er ikke særlig eventyrlysten av seg, men da kjæresten avlyser turen deres til Paris på kort varsel, bestemmer hun seg for å hoppe i det og reise alene.



DØGNÅPENT BIBLIOTEK FOR SJØFOLK

Lån bøker når som helst og hvor enn du seiler i verden!

I portalen kan alle som seiler på fartøy med norsk tilknytning enkelt registrere seg som e-boklåner og få tilsendt sitt eget lånummer og pinkode pr. e-post. E-bøkene lastes ned når du har internettilkobling, og kan deretter leses "offline" på dine enheter. Du kan låne og lese e-bøker fra portalen på PC eller Mac eller via app for android-telefon eller nettbrett, iPhone eller iPad. Veiledninger for oppstart av lånet finner du i portalen.

Tips ved bruk av apper: Når du har registrert Adobe-signatur må du hente appene «BS Weblån» og «Bluefire Reader». Bruk appen BS Weblån til å søke opp og hente ønsket e-bok. Når du har lastet ned e-boka og vil lese boka, sendes du til en e-bokleser. Velg da lese-appen Bluefire Reader» og boka legger seg automatisk i «bokhylla» der. Åpne deretter Bluefire Reader, og kos deg med boka.

Send oss gjerne spørsmål, kommentarer eller bokønsker til velferden@sdir.no eller ring 52 74 53 66.

«E-lån for sjøfolk» finner du på www.sdir.no/elan.

**VERDEN SOM VAR MIN : ROMAN-
SYKLUS I SEKS BIND (BIND 2) :
SYTTITALLET KJETIL BJØRNSTAD
(ASCHEHOUG)**

Etter suksessen med Sekstitallet, fortsetter Bjørnstad med «Syttitallet». Ved inngangen til 1970-årene er Ketil atten år, sliter med overvekt, ulykkelige forelskelser og tviler på seg selv. Men så møter han fem år eldre Ole Paus og får inspirasjon fra både jazz og rock. Samtidig kvitter han seg med flere titalls

kilo og gamle kjernefamilieverdier. Dette er en roman om opprørets tiår, en ung manns læring og løsrivelse, forelskelser og vennskap, tilhørighet og svik.



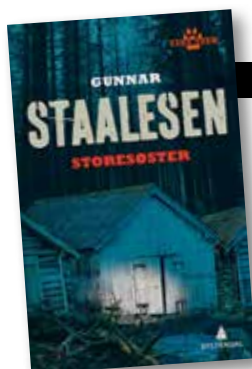
KALYPSO - INGAR JOHNSRUD (ASCHEHOUG)

Johnsrud var fjorårets store krimsensasjon med debutboka «Wienerbrorskapet». Ifølge VG kan forfatteren glemme alt snakket om «den vanskelige andreboka». I andre boken, som allerede er solgt til 20 land, møter politietterforsker Fredrik Beier mørke krefter med spor tilbake til den kalde krigen. En enke er forsvunnet, og i villaen hennes blir det funnet et lik. De ferske levningene av en mann som ble erklært død for mange år siden. I en kloakkum i Groruddalen er et menneske blitt rottemat. En historie i fortiden binder de to døde til hverandre.



STORESØSTER - GUNNAR STAALESEN (GYLDEDAL)

Denne gangen er det et ytterst overraskende møte med fortiden og en «familiehemmelighet» som setter Varg Veum på saken når studenten Emma forsvinner i Bergen. Politiet mener at Emma har forsvunnet av fri vilje, men Veums etterforskning leder ham til et fellesskap som utfolder sin livsfarlige virksomhet i internettets mørke avkroker. Samtidig oppdager han nye sider ved sin egen forhistorie.



**Høgskolen i Ålesund
Maritime Operasjoner AS**
Har endret navn:

OTC OCEAN TRAINING &
COMPETENCE
- et selskap eid av NTNU

Vi leverer Maritim Trening i verdensklasse med utgangspunkt i Ålesund:

- BRM/ERM - Bridge & Engine Room Resource Management iht STCW 2010
- H01 og H02 for ETO og Elkraft for Maskinoffiserer
- Drift av LNG skip, Basic og Advanced
- Hurtigbåt Grunnopplæring og Retrening
- SCTH - Safe Cargo Transport & Handling
- Dynamisk Posisjonering Basic og Simulator (i samsvar med NI)
- Stabilitet inkludert lastkalkulator
- Team Trening for Offshore Operasjoner

Sjekk vår nettside og booking portal: maritime.hials.no e-post: maritime@hials.no



Fotballturnering for cruiseskip:

- Usedvanlig tett og spennende

Den årlige fotballturneringen for cruiseskip, som arrangeres i Bergen, ble svært spennende i år. Det rapporterer Sjøfartsdirektoratets Per Erik Nielsen, som er primus motor for arrangementet.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Det ble spilt 55 kamper i sommer, hele 53 av dem i øsende regnvær. Men dette tok ikke motet fra spillerne som alle leverte full innsats.

– Målforskjellen ble avgjørende og i tillegg var det to skip fra samme rederi som knivtet. Til slutt ble det Mein Schiff 5, som havnet øverst på pallen, med sine tre seire og 13-0 i målforskjell. Mein Schiff 1 hadde også tre seire men med 11-2 holdt det ikke denne gang, forteller Nielsen.

Topp 20 Bergen championship cruise ship football 2016

Mein Schiff 5
Mein Schiff 1
Aidaluna
Horizon
Aidasol
Disney Magic
Costa Favolosa
Monarch
Saga Sapphire
Costa Neoromantica
Costa Pacifica
Aurora
Nautica
Viking Sea
Koningsdam
Rotterdam Vi
Aidavita
Pacific Princess
Astor
Britannia



VINNERNE: Laget fra Mein Schiff 5 var strålende fornøyde med seieren i årets fotballturnering. Her sammen med Per Erik Nielsen (nummer to fra høyre) etter premieutdelingen.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

– Morsomt var det også at flere nye skip meldte sin deltakelse dette året, blant annet Disney Magic. De spilte to kamper på USA's nasjonaldag, og vant dem begge, sier Nielsen.

Premieutdelingen ble holdt på det nye velferdssenteret i Bergen, etter Mein

Schiff 5 hadde spilt sin siste kamp. Det var stor stemning med utdeling av lapskaus. Toril Havnerås fra European Cruise Service delte ut gullmedaljer. I tillegg kom pokalen som beste skip.

I år ble det benyttet tre baner i Bergen, Møhlenpris, Nymark og Krohnsminde.



SØLVVINNERNE: Her er det laget som stakk av med sølvplassen, MEIN SCHIFF 2, som er i sving på banen.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Photo Contest for Seafarers 2016



Seafarers are invited to enter in the 29th annual photo contest

All employees on Norwegian ships can enter up to 10 digital photographs. All files must be minimum 1 MB, preferably in jpg format. Submit your entries with name, homeaddress, telephone number, e-mail and name of your ship and your working title. No watermarks or signatures may be added to images. We appreciate if you give each image a title and also submit information about the motif, where the photo were taken, the ship you were on etc.

The motif must be related to maritime life - work or leisure on board or in port.

Do not submit photographs taken by someone other than yourself. It is your responsibility to have copyright of the photographs and to make sure the person(s) in the photo has approved the publication. Photographs must have been taken within two years before the date of entry, and must not have been previously published.

All photos submitted by seafarers on board Norwegian ships will be entered in a Norwegian contest. 15 of these will go through to the annual Nordic contest. All participants will receive a Diploma, and there will be prizes for the five best photos in each contest.

We reserve the right to publish any photographs entered in the contest in the publications of the Norwegian Government Maritime Authority, and in all promotion of the contest in any other maritime publications.



1st prize 2015
Geir Magne
Skjølvsvik



3rd prize 2015
Geir Magne Skjølvsvik

Submit your entries
by 31.12.2016 to
Norwegian Maritime
Authority's
Photo Contest
velferden@sdir.no
www.sdir.no/velferden

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

Avdeling Skipsregistrene

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

Region 1

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

Tilsynskontor Larvik

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

Region 2

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

Tilsynskontor Kristiansand S

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

Tilsynskontor Haugesund

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

Region 3

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

Tilsynskontor Florø

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

Region 4

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

Region 5

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

Tilsynskontor Trondheim

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

Region 6

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

Tilsynskontor Bodø

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

Tilsynskontor Rørvik

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

Region 7

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

Tilsynskontor Harstad/Narvik

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

Tilsynskontor Hammerfest

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

Tilsynskontor Tromsø

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

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:
Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Authority

FORSIDEBILDE: Steinar Myhr, Samfoto/NTB-SCANPIX.

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

ANNONSE/ADS: DG Media
Telefon: 21 60 81 90
E-post: epost@dgmedia.no
Annonseeslger: Jannike Thomassen
Mobil: +47 41 40 38 74
E-post: jannike.thomassen@dgmedia.no

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

TRYKK/PRINT: Merkur Grafisk AS, Oslo

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

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

SJØFARTSDIREKTORATET:
Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A
Postadresse/Postal address:
Postboks 2222, N-5509 Haugesund
Telefon: 52 74 50 00 Telefaks: 52 74 50 01
E-post: postmottak@sjofartsdir.no
Internett: www.sjofartsdir.no
Bestilling av bladet rettes til postmottak@sjofartsdir.no i Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 29.08.2016

ISSN-NR 0804-4589

Vakttelefon til Sjøfartsdirektoratet 52 74 50 00 – gjelder også Skipsregistrene

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

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

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

Sjøfartsdirektoratets ordinære kontortid er:

Fra 15.09 til 15.05: 08.00 til 15.45

Fra 15.05 til 15.09: 08.00 til 15.00

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

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

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

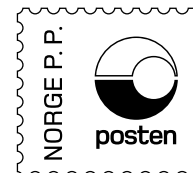
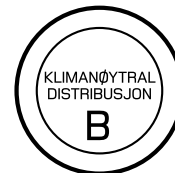


MUNIN 980 WORK BOAT

FIRST CHOICE IN MARITIME SAFETY

Norsafe offers the widest range of conventional lifeboats, free-fall lifeboats, rescue boats and davits in the market today. Our 24/7 service network provides maintenance from over 300 ports worldwide. With 113 years of experience in developing lifesaving systems for all types of ships and offshore installations - we define safety at sea.

Visit www.norsafe.com to view our product range and download technical specifications.



OPPDATERING AV MARITIM OPPLÆRING OG SERTIFIKATER

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

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

Blant kursene vi kan tilby finnes blant annet:

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

For full kursoversikt se:
www.sjoredningsskolen.no

RS 
SJØREDNINGSSKOLEN

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