

NAVIGARE

Straffer miljøkriminalitet

Side 10

**Skal modernisere
skoleskip**

Side 30

Articles in English

Pages 53–65

Overlevde Sleipner-forliset for 20 år siden:

– Ulykken motiverte meg til å jobbe med sjøsikkerhet

Side 6





NIS-skip vinner prisen ‘Tanker Ship of the Year’

Odfjells nye kjemikalietankskip, Bow Orion, ble kåret til ‘Tanker Ship of the Year 2019’ på årets Tanker Shipping & Trade Conference.

Den store årlige prisutdelingen feirer hvert år kvalitet og innovasjon i tankindustrien. En av prisene er ‘Tanker Ship of the Year’, som anerkjenner tankskip som setter nye standarder innen ett eller flere av følgende områder: design, miljø, operasjon, sikkerhet og teknologi.

Bow Orion, som er registrert i NIS, ble tidligere i høst nominert sammen med to andre nybygg, og i kveld ble det bekreftet at Odfjell sitt nye skip stakk av med seieren.

– Vi er stolte over å motta denne prisen, og det er på alle måter en lagseier. Ikke bare for oss i Odfjell, men for de mange partnerne

som har vært involvert med ekspertise, utstyr, innovasjoner og teknologi. Konseptet kommer fra Odfjell selv, og vårt team har gjort en fantastisk jobb fra start til slutt. I nært samarbeid med skipsverftet og nøye utvalgte leverandører – deriblant en hel rekke norske selskaper – har Bow Orion blitt det flaggskipet vi hadde mål om, sier Kristian Mørch, CEO i Odfjell SE, i en pressemelding fra selskapet.

Odfjell estimerer at rundt 25% av skipets totale verdi er levert av norske selskaper. Blant disse er Kongsberg, Framo, Norwater, Jets, Sperre, DNVGL, TTS og Brunvoll. Bow Orion er det første av totalt fire søsterskip i Odfjells såkalte Hudong-klasse. Med sine 49,000 dwt er disse skipene per i dag verdens største kjemikalietankskip i rustfritt stål.

INNHOOLD



SIDE 6

Kjempet for livet i kulde, bølger og mørke

ARTIKLER/REPORTASJER

- 6** 20 år siden Sleipner-ulykken
- 10** Internasjonal kampanje mot miljøkriminalitet
- 14** Viderefører fokusområdet
- 16** Første delrapport etter Helge Ingstad er klar
- 20** Tiltak mot fritidsbåtulykker
- 22** Svalbardforskriften trer straks i kraft
- 30** Skal modernisere skoleskip
- 32** Slik opplevde styrmannen Northguider-ulykken
- 34** Sju millioner i bot for Harrier-eierne
- 36** Skal skjerpe reglene for kloakkutslipp
- 42** 100 år med arbeiderne i fokus
- 46** Jobber med nye regler om dykking fra skip



SIDE 10

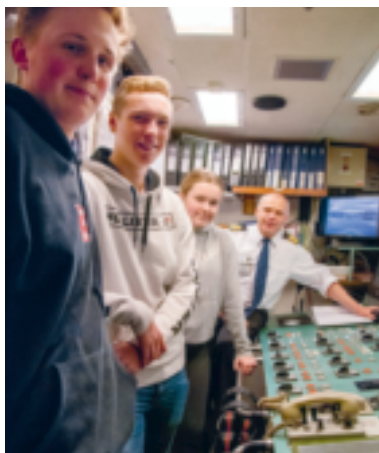
Gjennom den internasjonale aksjonen «30 days at Sea» har INTERPOL satt fokus på håndheving av miljøkriminalitet som berører havet.



SIDE 20 Regjeringa har stort fokus på å redusera talet på alvorlege fritidsbåtulykker. For å nå målet ber dei Sjøfartsdirektoratet om hjelp på ei rekke punkt.

FASTE SPALTER

- 4** Leder
- 28** Spalte fra Senter for maritim medisin og dykkemedisin
- 38** Treningsspalte
- 40** Nye i NIS
- 49** Nye i NOR
- 50** Boktips



SIDE 30

Dersom skoleskipet Gann skal fortsette å utdanne morgendagens sjøfolk må utstyr og læreplaner holde tritt. Med over seks millioner kroner i startkapital kan de gå i gang med forberedelsene til det som skal bli «nye Gann».

SIDE 32

Julie (25) trodde hennes siste timer var kommet



PAGES IN ENGLISH

53 - 65



Lars Alvestad
Fung. Sjøfartsdirektør

Vi lærer hele tiden

På hovedkontoret vårt i Haugesund ligger det fire aluminiumsrammer med misfargete papirdokumenter inni. Selv aluminiumen bærer preg av å ha ligget i vann. Det gjør inntrykk å holde disse rammene som en mørk novemberkveld gikk til bunns i en av norgeshistoriens verste skipsulykker.

26. november var det 20 år siden hurtigbåten Sleipner gikk på Store Bloksen nord for Haugesund. 16 mennesker mistet livet. En storstilt redningsaksjon bidro til at ikke enda flere av de 85 personene om bord mistet livet i den kalde og opprørte sjøen denne mørke novemberdagen i 1999. Spørsmålet meldte seg allerede samme kveld – hvordan kunne dette skje?

Etter ulykken ble det gjennomført sjøforklaring samt at det 1. desember 1999, bare noen dager etter ulykken, ble nedsatt en egen undersøkelseskomisjon. Kommisjonen besto av seks personer og ble ledet av Arild O. Eidesen. I rapporten kom kommisjonen med flere konklusjoner i tillegg til konkrete anbefalinger for å bedre sikkerheten.

I tiden etter ulykken ble både Sjøfartsdirektoratet og andre, utfordret til å jobbe hurtig med anbefalingene som kom. Store ulykker fører dessverre ofte til at svakheter ved eksisterende regler og rutiner blir

◀◀ **Sleipner-ulykken minner oss om at det alltid vil være en risiko når vi frakter passasjerer.**



Sertifikatene som MS Sleipner hadde fra Sjøfartsdirektoratet hang oppslått ombord og ble tatt iland når skipet ble hevet. De bærer tydelig preg av å ha ligget i vann.

Illustrasjonsfoto: SJØFARTSDIREKTORATET

avdekket og forbedringstiltak blir satt i verk. Etter Sleipner-ulykken er det derfor kommet mange endringer som har økt sikkerheten – for eksempel termiske redningsvester og bedre opplæring og sikkerhetsrutiner for mannskap på hurtigbåter. Vår viktigste jobb er likevel å jobbe aktivt for å forhindre at slike ulykker inntreffer. Mange av tiltakene er derfor knyttet til kompetanse, sikkerhetsstyring og elektroniske hjelpemidler – for å nevne noen.

Det har heldigvis vært en jevn nedgang i antall ulykker, med en forbedring i tallet på personskader, og en betydelig nedgang i antall omkomne. De siste ti årene har det kun vært et fåtall omkomne passasjerer ved skipsulykker i Norge. Men marginene kan være små i retning av et positivt utfall, det så vi senest i mars da cruiseskipet Viking Sky var nær ved å grunnstøte i Hustadvika. Dette viser at sikkerhetsarbeidet aldri kan stoppe opp – vi er aldri i mål. Her har nok også skipsfarten en del å lære av flytrafikken, som har vært

utrolig dyktige med å sette ting i system og jobbe frem en god sikkerhetskultur.

I sikkerhetsarbeidet er det også viktig å trekke frem endringene som skjedde da vi fikk etablert en egen havarikommisjon for sjøtransport (SHT Sjø). Den uavhengige og viktige rollen som SHT har, bidrar aktivt til å styrke sikkerheten gjennom sine grundige granskinger og tilrådinger i etterkant av ulykker. Noen etterlyser fokus på skyld, men vi mener at SHT sitt fokus på årsaksforhold er det viktigste når det gjelder sikkerhetsforbedringer. I tillegg må selvsagt påtalemyndighetene gjøre sin jobb dersom det er mistanke om straffbare forhold.

Sleipner-ulykken minner oss om at det alltid vil være en risiko når vi frakter passasjerer. I forkant av ulykken ble det dessverre gjort feilvurderinger også fra Sjøfartsdirektoratet på en rekke områder. Det ønsker vi å beklage overfor de etterlatte og overlevende.

RESQ®

Totalleverandør av Kurs, Tjenester og Kompetanse innenfor Sikkerhet og Beredskap

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

Kontakt oss så finner vi ditt kursbehov sammen med deg.



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

www.resq.no



Erik J. Landa overlevde Sleipner-

Kjempet for

Grundig opplæring, lang erfaring og en god porsjon flaks reddet trolig livet til Erik J. Landa, som var passasjer da hurtigbåten «Sleipner» gikk på et skjær og sank. Siden 2014 har den erfarne sjøoffiseren vært ansatt i Sjøfartsdirektoratet, der han jobber som prosjektleder for nybygg, og med saker vedrørende sikkerhet og redning for passasjerskip.

BJARTE AMBLE

Journalist, Navigare

Erik J. Landa var på veg hjem til Stord med hurtigbåten «Sleipner» denne fredagskvelden i november 1999. Om drøye tre uker skulle han fylle 40 år.

Han hadde vært på byggetilsyn på et seismikkfartøy hans daværende arbeidsgiver, Rieber Shipping, hadde under bygging i Flekkefjord. I flere måneder hadde han fulgt byggearbeidene på verftet. Vanligvis pleide han å kjøre bil til og fra hjemstedet på Stord i helgene. Men denne fredagen satt han bilen fra seg sør for Boknafjorden, fordi han skulle på et møte med rederiet i Bergen kommende mandag. Planen var å ta fly fra Bergen til Sola etter møtet, med biltur videre til Flekkefjord.

– Jeg syntes ikke været var så ille denne dagen – har reist både denne og andre strekninger under verre forhold. Tenkte derfor ikke at dette skulle være noe risikabelt, sier Landa. Han satt omlag midt i båten på nederste plan, nær kiosken, og benyttet båtturen til å lese byggespesifikasjoner.

ULYKKESTEDET: Her leter hjelpemannskap etter omkomne i fjæra etter fergeulykken ved Bomlo. I bakgrunnen ser vi en av båtene som de omkomne ble tatt opp i over funnstedet av Sleipner.

FOTO: ANNE ELISABETH NÆSS/NTB SCANPIX

ulykken for 20 år siden:

livet i kulde, bølger og mørke



HELDIG: – Jeg hadde kjempesjans, sier Erik Johan Landa, en av de overlevende fra Sleipner-forliset for 20 år siden. Siden 2014 har han jobbet i Sjøfartsdirektoratet.

FOTO: BJARTE AMBLE

NÅ ER DET ALVOR

Over Boknafjorden var det ikke noe plagsomt vær, og «Sleipner» forlot Haugesund ca. kl. 18.50 med kurs for Stord som neste stoppested. Det var regnbyger, og ute på Sletta tok den sterke sør-sørvestlige vinden mer tak. Men så, litt før klokken 19.08 startet dramaet som skulle koste 16 mennesker livet, og forandre livene for mange flere:

– Plutselig ble maskinene på Sleipner satt i full revers, jeg kjente et dunk og båten stoppet deretter helt opp og ble liggende litt på skrå oppover. Da skjønte jeg straks hva som hadde skjedd: Vi var gått på grunn. Jeg nappet til meg livbeltet som lå under setet, og festet det skikkelig på meg med dobbel knute. Nå er det alvor, tenkte jeg.

Alvoret seg enda mer inn da noen luker ned til katamaranskrogene spratt opp, på grunn av vann som trengte inn gjennom hull i skroget. En person falt ned i det ene skroget, men ble hjulpet opp igjen.

– Jeg flyttet meg da akterover, og ringte hjem til kona og ba henne varsle redningssentralen om det som var skjedd. Jeg fikk så min 15-år gamle datter på tråden, og prøvde å berolige henne, men måtte bryte da vann begynte å strømme forfra og inn i båten. Da gikk jeg helt bak til akterdekket, der det allerede var ganske fullt med folk. Noen var svært oppskaket. Vi var overlatt til oss selv. Det var ingen organisert ledelse av evakueringen og ingen informasjon, minnes han.

HOPPET PÅ SJØEN

– Da jeg så at baugen løsnet fra resten av båten, tippet rundt og drev av gårde, klatret jeg opp på rekkverket akterut, hoppet på sjøen og la på svøm. Jeg har

svømt mye, så det gikk greit. Det jeg var mest redd for, var at jeg skulle fryse i hjel. Vannet holdt bare rundt sju grader, det sluddet og blåste sterk kuling. Bølgene var ganske høye, forteller han rolig videre.

– Det var bekmørkt og med de høye bølgene i tillegg var det umulig å se land. Plutselig så jeg noe lys og skjønte at det var båter på veg. Jeg så også lys fra andre redningsvester.

Han oppdaget mob-båten fra Sleipner et stykke unna og svømte mot den. Den var allerede overfylt.

– En mann kom drivende mot oss – han sa han ikke kunne svømme så vi klarte å få han plassert om bord. Jeg ble liggende i sjøen og holdt meg fast i mob-båten mens jeg så etter andre utveier, forteller han.

DET UTENKELIGE SKJER

Da kommer plutselig en av redningsflåtene fra «Sleipner» drivende, men dessverre opp-ned. Han svømte bort til flåten, og fikk fotfeste på en pontong som går rundt flåten. Der sto han med vann opp til livet og holdt seg fast, mens det kom ytterligere to personer drivende og en dame i en åpen overlevingsdrakt.

– Da vi nå var fire personer som holdt oss fast, gjorde vi et forsøk på å snu flåten. Men vi måtte gi opp. Det var for tungt. Etter hvert så vi Buavåg-ferja MF «Strandebarm» komme rett mot oss. De hadde sett oss, og kom helt inntil.

Ferga var vanskelig å manøvrere i dette været, den stampet så mye at han kunne se baugpropellen.

«Det jeg var mest redd for var at jeg skulle fryse i hjel. Vannet holdt bare rundt sju grader, det sluddet og blåste sterk kuling.»

– Plutselig var baugen over flåten og presser denne ned. Jeg tenkte at nå gjelder det å ikke miste taket i flåten – og det neste jeg husker er at jeg lå inne i flåten. Den hadde på mirakuløst vis blitt snudd på rett kjøll av «Strandebarm». Jeg ser nå at de tre andre personene er borte, sier den hardføre stordabuen.

REDDET!

Han hørte en mann som ropte om hjelp utenfor flåten, og fikk berget han.

– Jeg hørte også ropene fra de to andre som var ved flåten, og ser at «Strandebarm» sin mob-båt søker etter de, men de klarte ikke å lokalisere de. De satte så kursen mot flåten vår og fikk plukket oss opp.

Kursen ble først satt mot Sleipners søsterskip, «Draupner», som var kommet til. Men det var umulig å få kommet seg om bord der. De gikk da mot lasteskipet MS «Askita», men et tau satte seg fast i propellen og påhengsmotoren stoppet.

– Der lå vi og dreiv til ferja «Strandebarm» klarte å komme bort til oss igjen, og vi fikk klatret om bord i den. Vi var reddet – vi to, sier han, rørt ved tanken på de som ikke ble reddet.

KRAFTIG NEDKJØLT

Om bord i ferja var det ingen på dekk. To mann var ute og søkte etter overlevende med lett båten – resten av mannskapet var på brua og manøvrerte ferja.

Han antar at det var gått omkring en halv time fra han hoppet i sjøen fra den synkende «Sleipner», og var iskald. Han ristet og skalv av kulde.

Kroppstemperaturen var faretruende lav.

– Sammen med han andre som var reddet om bord i ferja, gikk vi ned til hver vår mannskapslugar. Der fant jeg et par dyner, sokker og en kjeledress og prøvde å få varmen i meg under flere dyner.

Han var godt kjent om bord i HSD-ferjene fra det året han var matros og billettør på flere av ferjene i Sunnhordlandsbassenget.

En liten time senere hadde han fått



BIDRA: – Jeg søkte jobben i Sjøfartsdirektoratet ut fra ønsket om at jeg kanskje kunne bidra med noe for å bedre sikkerheten, sier Landa.

FOTO: BJARTE AMBLE

såpass varme i kroppen at han gikk opp i messa. Der sto TVen på og 21-nyhetene var nettopp begynt – med siste nytt om dramaet han selv var en del av.

HJEMTUREN

MF «Strandebarm» fortsatte enda enn stund med søk etter overlevende, før den til slutt satte kursen for Langevåg på Bømlo. Her var det opprettet mottak for overlevende som ble satt i land fra ferja, «Espeværekspresen» og skyssbåten «Sjøfart» fra Røvær.

Erik J. Landa var en av de 33 som gikk i land på søre Bømlo, der ambulanser og flere pårørende ventet. Erik hadde ikke behov for legehjelp og etter at han var registrert av Politiet som overlevende, var han klar for videre hjemreis til Stord med buss via ferjesambandet Siggjarvåg-Sagvåg.

– Jeg var vel hjemme i 02-tiden om natten. Godt å komme hjem til familien med kona og tre barn – der var det både glede og lettelse. Det var nok verst for de som satt

der hjemme og ventet. Jeg hadde jo hatt nok å gjøre, med fokus på å overleve, sier realisten Erik J. Landa, og konkluderer:

– Jeg hadde kjempeflaks. Vet ikke hvordan det hadde gått hvis jeg ikke hadde havnet opp i redningsflåten, sier han ettertenksomt.

LIGGER I BAKHODET

Helgen ble brukt sammen med familien til å snakke gjennom det som hadde skjedd. Spørsmålene var mange, både fra kona og barna, og fra hans far som har jobbet i HSD i alle år, både som kaptein på de tidligere hydrofoilbåtene og senere på flere westamaraner. Men aldri på ulykkesbåten «Sleipner».

– Jeg tok meg fri fra jobben mandag, og dro tilbake til Flekkefjord tirsdagen, med Sleipners søsterfartøy Draupner til Stavanger. Tenkte det var best å komme meg i arbeid igjen og ikke sitte hjemme og gruble. Fikk tilbud om psykolog, men valgte heller å bruke tid sammen med de hjemme for å normalisere hverdagen igjen. Jeg prøver å legge tragedien bak meg, og det har gått fint til nå, uten ettervirkninger. Men det ligger i bakhodet, innrømmer Erik Landa.

VILLE JOBBE MED SJØSIKKERHET

Han var aldri i tvil om hvilket yrke han skulle velge. Det måtte bli det samme som hans far; sjøkaptein eller skipper, som det også kalles. Men det var først mot slutten av sin karriere på sjøen at han begynte å sikte seg inn mot en jobb i Sjøfartsdirektoratet. Da hadde han i tillegg sine egne erfaringer fra Sleipner-ulykken i bagasjen.

– Ja, ulykken var nok medvirkende til at jeg flere ganger vurderte å søke jobb i Sjøfartsdirektoratet. Men det var først i 2014 det ble en realitet, forteller han.

Landa jobbet da i Dubai, der han i tre år hadde holdt tilsyn med seks seismikkfartøy som var under bygging for selskapet Polarcus DMCC. Kona hans, Heidi, var med ham i Dubai i en periode da hun fikk tilbud om ny jobb på Stord.

– Jeg var da i en søknadsprosess om

jobb i Sjøfartsdirektoratet, hadde vært til intervju, og tenkte at nå kunne det være kona sin tur til å få jobben hun virkelig ønsket seg. Frem til da hadde mine jobbønsker vært prioritert, så nå fikk det være hennes tur, sier Erik. Kona fikk jobben på Stord, han fikk jobben i Haugesund og ble dagpendler.

FRA MATROS TIL KAPTEIN

Selv startet han sin karriere i HSD i slutten av tenårene, som dekksgutt og jungmann på lastebåten «Halsnøy» og matros og billettør på flere av HSD-ferjene som trafikkerte i Sunnhordland.

«Sleipner-ulykken motiverte meg til å jobbe med sjø sikkerhet.»

Etterpå gikk han ett år på styrmannsskole og reiste så i utenriks som 2. og 1. styrmann før han tok to år på maritim høyskole i Bergen. Så fulgte fem år i Johan Ludwig Mowinckels Rederi før vegen gikk til Sjøforsvaret med fem år som nestkommanderende og skipssjef i Kystvakten. Siden ble det Geco, Rieber Shipping og til slutt Polarcus, før han logget seg inn på Sjøfartsdirektoratet, som senioringeniør.

– Jeg søkte jobben ut fra ønsket om at jeg kanskje kunne bidra med noe for å bedre sikkerheten. Her var det en god mulighet til å dele mine erfaringer og si hva jeg mener. Jeg vet det er mye som kan gå galt, og nettopp de små marginene er årsaken til at sikkerhetskravene må være strenge, mener Landa.

JOBBER MED NYBYGG

Jobben i direktoratet er å være prosjektleder for nybygg på passasjerskipsavdelingen. En del av ansvaret er å sikre at navigasjons- og

redningsutstyr er i henhold til gjeldende regelverk.

I tillegg til erfaring fra en rekke sikkerhetskurs og øvelser da han reiste til sjøs, er han nå med på å teste redningsflåter, vester og livbåter. Han har blant annet siden 2016 vært aktivt med på årlige tester av redningsutstyr på Svalbard, som en del av SAREX, med tanke på skipsulykker i polare strøk.

Han minner om at det i etterkant av Sleipner-ulykken er kommet nytt regelverk for sikkerhet på hurtigbåter, med blant annet strengere krav til skadestabilitet og at fartøyet skal kunne holde seg flytende selv om det oppstår en skade. Det er også innført nye krav til opplæring av personell om bord, og nye krav til redningsvester med tanke på de skal være lette å ta på, beskytte mot nedkjøling og ikke kunne falle av i vannet.

– Sleipner-ulykken viser også hvor viktig det er med tilstrekkelig bemanning og at de får god opplæring i sikkerhetsarbeid, redning og evakuering. Vi så også at det var mye som kunne gå galt ved utsetting av redningsflåtene. Vi forsøker å påvirke produsenter og leverandører til å utvikle tryggere systemer for utsetting som er enkle og sikre å håndtere, sier han.

DEN MENNESKELIGE FAKTOR

– Men hvordan redusere muligheten for menneskelige feil?

– God opplæring som gir kunnskap om hvilke muligheter og begrensninger som ligger i nye elektroniske hjelpemidler kombinert med erfaring er viktig. Ny teknologi kan være en viktig medvirkende faktor for å redusere risikoen for ulykker, dersom den kombineres med menneskelig kunnskap og erfaring. Det kan være lett å låse fokus til for eksempel den elektroniske kartmaskinen og glemme å bruke radar. Syn og hørsel kombinert med optiske hjelpemidler vil fortsatt etter min mening være de viktigste. Ny teknologi kombinert med dette vil være garanti for sikker seilas, sier det erfarne sjøoffiseren Erik Johan Landa.



FILIPPINENE: På Filippinene fikk de føderale myndighetene avslørt et ulovlig kloakkanlegg fra en stor grisefarm i en større landsby. FOTO: INTERPOL

Miljøkriminalitet til sjøs på agendaen

Gjennom den internasjonale aksjonen «30 days at Sea» har INTERPOL satt fokus på håndheving av miljøkriminalitet som berører havet. Aksjonen, som ble gjennomført i oktober i 2018 og 2019, har ført til at over 700 saker er blitt sanksjonerte. Noen saker har resultert i tilbakehold av skip, mens de mest alvorlige sakene har ført til fengselsstraffer.

KJETIL B. SØRENSEN

Avd. Regelverk og Internasjonalt arbeid,
Sjøfartsdirektoratet

Til sammen 58 land deltok i aksjonen i 2018, fordelt over alle kontinenter. INTERPOL plasserer marin forurensing under organisert kriminalitet, og disse handlingene er ofte motivert ut fra profittthensyn. Til sammen ble det rapportert om over 15 000 gjennomførte inspeksjoner og over 2000 lovbrudd påvist globalt. Foreløpige tall for 2019-aksjonen viser også en betydelig økning i både inspeksjoner, og påviste lovbrudd, noe som tyder på at INTERPOL sin økte satsing på miljøkriminalitet har god effekt.

– Kriminelle betrakter marin forurensing til sjøs som lav-risiko

forbrytelser uten noen direkte ofre, sier generalsekretæren i INTERPOL, Jürgen Stock i sin presentasjon av prosjektet.

AVSLØRTE ORGANISERT NETTVERK

Flere enkeltsaker fra fjorårets aksjon har vakt oppsikt. En av de mest alvorlige sakene ble avdekket av myndigheten i Øst-Timor. Politiet i landet klarte, på tross av sine svært begrensede ressurser, å avsløre et organisert nettverk hvor avfall fra handelsskip ble ulovlig hentet av lokale fiskere mens fartøyet var til sjøs, istedenfor å levere det til godkjente gjenvinningsanlegg ved kai. Fremgangsmåten var at fiskerne oppsøkte fartøyene på nattetid mens de befant seg utenfor territorialfarvannet i Øst-Timor mot en mindre sum

penger kontant betalt, omtrent 500 dollar per levering. Avfallet ble så enten dumpet direkte i havet eller på en strand. De to konkrete fartøyene som ble avdekket under operasjonen hadde Vietnam og Indonesia som flaggstat.

PLAST TIL BESVÆR

Italia hadde en annen tilnærming til operasjonen og valgte å sette fokus på det som landets myndigheter så på som en stor miljømessig utfordring, ulovlige plastposer. Undersøkelser viste at 16 prosent av søppelet som ble registrert på italienske strender var plastposer, hvor svært mange av disse ikke oppfylte kravene til å være bionedbrytbare. Italienske myndigheter gjennomførte



TYSKLAND: Ulovlig utslipp fra et Liberia-flagget skip var en av sakene som ble avdekket av tyske myndigheter under operasjonen i 2018.

FOTO: INTERPOL

derfor en aksjon mot både produsenter av plastposer og butikker som selger slike. Aksjonen avslørte 161 bedrifter som overtrådte regelverket, noe som førte til bøter på til sammen 750 000 euro. I tillegg ble over 3 000 tonn med ulovlige plastposer beslaglagt.

AVDEKKET ULOVLIG KLOAKKANLEGG

På Filippinene fikk de føderale myndighetene avslørt et ulovlig kloakkanlegg fra en stor grisefarm i en større landsby. Det spesielle i denne saken var at anlegget var godkjent av de lokale myndighetene, selv om anlegget ikke oppfylte de lovmessige kravene som stilles til slike anlegg. Det ulovlige anlegget førte til at griseavføring ble ført direkte ut i omgivelse, og dermed forurenset den lokale drikkevannskilder, noe som igjen førte til at mange mennesker i området ble syke.

Det var for øvrig den ekstraordinære situasjonen som førte til at myndighetene startet å undersøke saken. Rør-anlegget ble til slutt fjernet av myndighetene. Til sammen fire personer ble dømt til lange fengselsstraffer, deriblant den ansvarlige hos de lokale myndighetene som utstedte de uriktige godkjenninger av anlegget.

FORURENSING

Det er også verdt å nevne Peru, som hadde fokus på forurensning som oppstår grunnet ulovlig bruk av kjemikalier i

forbindelse med gruvedrift. Disse kjemikalierne, som er svært giftige og blir brukt for å effektivisere utvinningsarbeidet i gruvene, havner i nærliggende elver etter bruk og fører til store miljømessige konsekvenser for nærmiljøene rundt. I Indonesia ble en stor utslippssak avdekket, men synderen hadde trolig slått av AIS-signalet før det entret det aktuelle området. Dette førte til at myndigheten ikke fant tilstrekkelige bevis for å kunne sanksjonere over for det skipet som de mistenkte stod bak overtredelsen.

Ulovlig utslipp fra et Liberia-flagget skip var en av sakene som ble avdekket av tyske myndigheter under operasjonen i 2018. Ved nærmere undersøkelse så viste det seg at den straffbare handlingen hadde foregått innenfor både tysk, dansk og norsk økonomisk sone. Tyskland ble med hjemmel i Havrettstraktaten gitt fullmakt til å etterforske og påtale saken på vegne av alle de berørte landene. Undersøkelsene viste at utslippet av vaskevann som inneholdt rester av palmeolje ikke var gjort i samsvar med Marpol og skipets maskinsjef ble ilagt en bot på 12 000 euro for ugjerningen.

AKSJONEN I NORGE

Sjøfartsdirektoratet har, sammen med Kystverket, Miljødirektoratet og Økokrim,

deltatt aktivt i aksjonen både i 2018 og 2019. Den norske aksjonen har hovedsakelig omfattet et tverretatlig arbeid tilknyttet avdekking og håndheving av ulovlig skipsgjenvinning, en problemstilling som har blitt ekstra aktuelt etter Tide Carrier-saken ble kjent. Aksjonen har blant annet ført til at etatene for første gang gjennomførte felles tilsyn på det som kategoriseres som et risikoskip, samt utarbeidet prosedyrer for å avdekke mulige risikoskip tidlig. I forlengelsen av aksjonen har det også blitt satt fokus på problemstillingen i tilstøtende europeiske fora, som Europol og North Sea Network.

– Sjøfartsdirektoratets deltakelse i 30 Days of Sea har vært svært nyttig. Aksjonen har både økt fokuset på tverretatlig samarbeid når det kommer til håndheving av miljøkriminalitet. I tillegg har det ført til flere internasjonale samarbeid, særlig på området som gjelder ulovlig skipsgjenvinning og svovel-overtredelse. En ser at denne typen kriminalitet ofte er grenseoverskridende, hvor samarbeid mellom myndigheter over landegrensene er avgjørende for å kunne avdekke og sanksjonere lovbruddene, sier Bjørn E. Pedersen, Avdelingsdirektør for Regelverk og Internasjonale avtaler i Sjøfartsdirektoratet.



PERU: Det Sør-Amerikanske landet hadde fokus på forurensning som oppstår grunnet ulovlig bruk av kjemikalier i forbindelse med gruvedrift. FOTO: INTERPOL

Nærmer seg avklaring etter batteribrann

Norled-ferja MF Ytterøyningen fekk brann i batterirommet 10. oktober i år, med ein påfølgjande eksplosjon fleire timar etter at brannen var sløkt. No nærmar granskinga seg ein konklusjon.

DAG INGE AARHUS

Kommunikasjonsdirektør, Sjøfartsdirektoratet

Frå Sjøfartsdirektoratet har det vore særst viktig i få gjennomført ei grundig gransking av hendinga, både for å lære meir om kva som skjedde, og av omsyn til seglande fartøy med tilsvarande batteripakkar om bord, seier fungerande sjøfartsdirektør Lars Alvestad.

SAMARBEIDER

Det er ei breitt samansett gruppe som no

jobbar med å finne årsak til brannen og den påfølgjande eksplosjonen. Gruppen består av representantar frå politiet, Kripos, Sjøfartsdirektoratet, Norled, Westcon Power & Automation, Westcon Yard, Corvus Energy og DNV GL. Frå Sjøfartsdirektoratet si side har arbeidet vore leia av senioringeniør Kolbjørn Berge, som er ansvarleg for direktoratets oppfølging av batteriløysingar, samt inspektør/senioringeniør Roger Karlsen. Sjølv om ein har hatt fokus på å få ei rask avklaring, er det og gode grunnar til at



UNDERSØKER: Kripos på vei til broen på Ytterøyningen.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

dette har tatt meir tid enn ein såg føre seg i starten av granskinga.

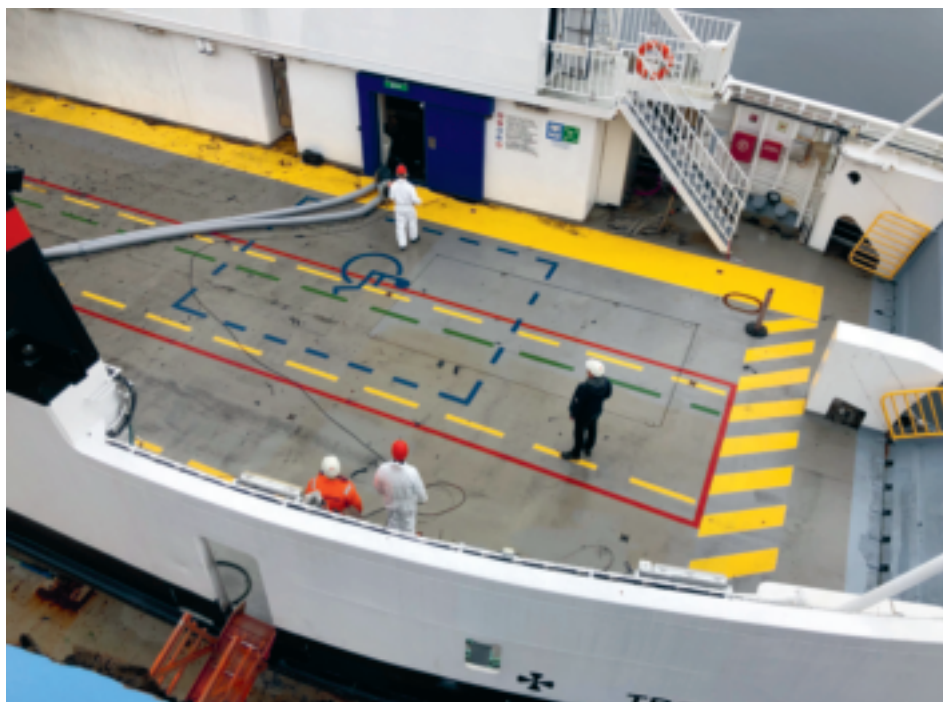
– Me har gått gjennom mykje teknisk dokumentasjon i granskingsgruppa. I starten gjekk det og ein del tid, i og med at ein måtte ha høgt fokus på tryggleik når ein byrja arbeidet med å demontera batteria i det brannskadde batterirommet, seier Kolbjørn Berge.

IKKJE STRAKSTILTAK

Til no i granskinga har det ikkje kome fram opplysningar som gjer det nødvendig med strakstiltak på andre ferjer og fartøy med batteripakkar om bord. Men Sjøfartsdirektoratet gjekk ut med ei generell tryggleikstilråding rett etter hendinga med fokus på rutinar samt at ein måtte sikre at batteri om bord i fartøy alltid skulle vere tilkoppa under drift for å sikre tilgang til alarmsystem og moglege feilkjelder.

No ventar ein på dei første konklusjonane. Sjøfartsdirektoratet vil og trekkje fram det gode samarbeidet mellom alle aktørane i dette krevjande arbeidet.

– Det er stor tillit mellom partane i granskinga, og vi deler informasjon. Dette gjev eit godt grunnlag for granskinga og aukar kunnskapen om branntryggleik hos alle. Dette gjeld også politi og Kripos, som no får verdifull kompetanse på batteri, seier Berge.



PÅ Plass: Inspektører fra Sjøfartsdirektoratet og Kripos på vei om bord for de første undersøkelsene.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



NY TID: Navigare har gått gjennom en del endringer i løpet av årene. Nå starter en ny digital era for magasinet.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

Ny digital flate for nyhetsformidling

Fra april neste år vil Sjøfartsdirektoratet kun formidle nyheter digitalt. Navigare 1 i 2020 blir dermed siste trykkede utgave.

MARIT NILSEN

Kommunikasjonsdirektør, Sjøfartsdirektoratet

– Navigare er kvalitetsprodukt som høster svært gode tilbakemeldinger fra leserne. Nå ser vi likevel at det er tid for å ta Navigare med inn i en digital framtid, sier kommunikasjonsdirektør i Sjøfartsdirektoratet Dag Inge Aarhus. Det er flere årsaker til denne endringen.

– Vi ser behovet for raskere nyhetsformidling enn det et trykket

magasin kan gi. I tillegg blir det blir stadig mer krevende å selge annonser, samtidig som utgiftene til trykking og porto øker årlig. Ved å gå fra papir til nett får vi også en betydelig miljøgevinst, sier Aarhus.

Arbeidet med en evaluering og gjennomgang av Navigare startet før jul i fjor og ulike løsninger har blitt vurdert. Alternativene har vært alt fra å fortsette som i dag, til en ren digital flate. Omlagningen betyr på ingen måte slutten for innholdet som kjennetegner Navigare i dag.

– Leserne våre vil fremdeles få alt fra korte, informative saker til reportasjer som gjenspeiler den spennende næringen vi jobber mot. Nå har vi fokus på å finne den beste løsningen for å dele innholdet vårt digitalt, sier redaktør Kari Stautland. Hun er også spent på å utforske mulighetene som åpner seg ved å gå over

til en digital løsning, der deling i sosiale medier fortsatt vil være en viktig kanal.

– Nå får vi sjansen til å formidle nyhetene våre gjennom nye kanaler, for eksempel videointervjuer. Det blir spennende, sier redaktøren.

VEMODIG, MEN SPENNENDE

Planen er å være klar med en ny løsning innen 1.april 2020. Dermed blir Navigare 1 i 2020, som blir sendt ut til abonnentene i mars, siste utgave av bladet.

– Det blir helt klart vemodig å avslutte Navigare. Det har vært moro å jobbe med bladet, og jeg opplever at vi har mange trofaste lesere, som jeg håper vil følge oss over på digitale flater. Samtidig blir det spennende å etablere en ny måte å formidle alt det interessante som skjer i direktoratet og næringen, sier Stautland.

Godt miljøarbeid tar tid å gjennomføre

Miljø blir videreført som Sjøfartsdirektoratet fokusområde for 2020. Målet med videreføringen av fjorårets tema er å sikre at igangsatte tiltak får større effekt før nytt fokusområde velges.

DAG INGE AARHUS

Kommunikasjonsdirektør, Sjøfartsdirektoratet

– Det er flere grunner til at vi har valgt å videreføre innsatsen på miljøsidan. Godt miljøarbeid tar tid å gjennomføre. Flere av tiltakene Sjøfartsdirektoratet jobber med er knyttet til regelverksarbeid, og vi trenger tilstrekkelig tid for å sikre en best mulig gjennomføring. Dermed viderefører vi miljø som en satsing også i 2020, sier fungerende sjøfartsdirektør Lars Alvestad.

Sjøfartsdirektoratets hovedoppgave er sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier for fartøy med norsk flagg, og utenlandske fartøy i norsk farvann. For å oppnå best mulig resultater er det viktig for direktoratet å prioritere.

RISIKOVURDERING

Som et ledd i dette arbeidet gjennomfører Sjøfartsdirektoratet hvert år en risiko-vurdering av flåten. Denne vurderingen bygger blant annet på ulykkesstatistikk, flåtesammensetning, bevegelsesmønster, tilsynsfunn, rapporter fra Havari-kommisjonen og bekymringsmeldinger. I tillegg har direktoratet lagt ned betydelige ressurser i å gjennomføre en spørreundersøkelse av maritimt personell, som har mottatt i overkant av 10 000 besvarelser.

Sjøfartsdirektoratets fokusområde skal gjennomsyre hele organisasjonen, og være ledende for hvordan vi jobber. Et konkret eksempel på dette er inspektørens sjekk-lister. Hvert år utstyres inspektørene med egne kampanjesjekklistene som tas med på våre inspeksjoner. Dette er en viktig og

FØRER TILSYN: Sjøfartsdirektoratets inspektører har en kampanjesjekkliste med fokus på miljø med på sine tilsyn.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

konkret del av arbeidet med å sette ett årlig fokusområde.

– Vi vil fange opp de som bryter regelverket, samtidig som vi tror at publisering av sjekklisten vil kunne hjelpe rederi og identifisere eventuelle problemområder, og ta en opprydning før våre inspektører kommer om bord, sier Alvestad.

POSITIV TREND

I starten av september gjennomførte Sjøfartsdirektoratet en fagdag om miljø-problematikk. Her samlet direktoratet omlag 100 fagfolk på tvers av en rekke ulike underavdelinger. Deltakerne ble delt inn i grupper, og fikk i oppgave å se på ulike problemstillinger knyttet til

fokusområdet. Noen eksempler på tema som ble tatt opp i gruppearbeidet var kjemikalier, mottaksanlegg, skipsavfall, kloakk, og energieffektivisering. Dette gruppearbeidet vil danne grunnlag for flere konkrete miljøprosjekter for Sjøfartsdirektoratet gjennom året som kommer.

Sjøfartsdirektøren er klar på at vi nå ser en tydelig og positiv trend i at miljø nå blir viktigere – både i direktoratet, men ikke minst ute hos direktoratets kunder.

– Dette tror vi vil gi stor positiv effekt i årene som kommer. Det vil være ett av mange viktige bidrag for å nå klimamål, men også for å sikre ren luft og et renere hav, sier han.

Besøk fra Europa

Sjøfartsdirektoratet fikk i oktober besøk av et revisjonsteam fra EMSA og ESA. Formålet var å gjennomgå hvordan Norge har implementert og gjennomført EU direktiv 2009/16 som går på inspeksjon av utenlandske skip i norsk havn, også kjent som Havnestatskontrolldirektivet.



GRUNDIGE: Andrea Betti (EMSA), Dimitrios Karabinis (EMSA) og Lemonia Tsaroucha (ESA) på plass i Sjøfartsdirektoratets kontorer.

Visste du at ...



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

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



... vi tilbyr **spennende traineestillingar**



Fjord1

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



VI JAKTAR PÅ NY KOMPETANSE

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

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

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



Følg oss på
Facebook og Instagram



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



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

www.fjord1.no

Første delrapport etter Helge Ingstad-ulykken:

Fremmer 15 sikkerhetstilrådinge

Havarikommisjonens undersøkelse av ulykkens hendelsesforløp frem til kollisjonen inntraff. Undersøkelsen har vist at en rekke operative, tekniske, organisatoriske og systemiske faktorer medvirket til at situasjonen i Hjeltefjorden kunne oppstå og Havarikommisjonen fremmer 15 sikkerhetstilrådinge til involverte parter.



Foto: Geir Martin Strande, BT/NTB SCANPIX

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Statens havarikommisjon for transport (SHT) og Statens havarikommisjon for Forsvaret (SHF) har, sammen med havarikommisjonene fra Malta og Spania, gjennomført en felles undersøkelse av kollisjonen mellom fregatten KNM Helge Ingstad og tankbåten Sola TS. Første delrapport formidler resultatene fra undersøkelsen av ulykkens hendelsesforløp frem til kollisjonen inntraff, og inneholder 15 sikkerhetstilrådinge. En av dem går til Sjøfartsdirektoratet, som blir rådet til å informere næringen om at bruk av dekksbelysning kan komme i konflikt med synlighet av navigasjonslanterner.

– Vi kommer til å følge opp sikkerhetstilrådingen. I denne saken handler det om

å finne gode løsninger for å informere næringen om utfordringer knyttet til dekksbelysning, sier kommunikasjonsdirektør i Sjøfartsdirektoratet, Dag Inge Aarhus.

Natt til torsdag 8. november 2018 kolliderte fregatten KNM Helge Ingstad og tankskipet Sola TS utenfor Stureterminalen i Hjeltefjorden. Fregatten hadde en besetning på 137 personer sammensatt av vernepliktige og fast ansatt mannskap. Brobesetningen besto av syv personer, herav to personer under opplæring. Tankskipet var driftet av det greske rederiet Tsakos Columbia Shipmanagement (TCM). Det var 24 personer om bord. Broen var bemannet med fire personer, inkludert los.

Havarikommisjonens undersøkelse har vist at en rekke operative, tekniske, organisatoriske og systemiske faktorer

medvirket til at situasjonen i Hjeltefjorden kunne oppstå:

BROBESETNINGEN

Klareringsprosessen, karriereløpet for marineoffiserer og Sjøforsvarets mangel på kvalifiserte navigatører til å bemanne fregattene, hadde ført til at nye vaktsejfer ble klarert raskere, hadde et lavere erfaringsnivå og fikk mindre fartstid som vaktsejfer enn tidligere. Dette hadde også ført til at vaktsejfer med begrenset erfaring ble gitt opplæringsansvar. Flere aspekter ved brotjenesten var heller ikke tilstrekkelig beskrevet og standardisert.

Ulykkesnatten viste dette seg blant annet ved at brobesetningen på KNM Helge Ingstad ikke klarte å utnytte sine menneskelige og tekniske ressurser slik at de oppdaget i tide at det de oppfattet som et stasjonært «objekt» med kraftige lys



Som følge av undersøkelsene tilrår Statens havarikommisjon for transport at:

- Sjøforsvaret etablerer kompetansekrav og prosedyrer for opplæringsaktivitet på bro som både ivaretar opplæringsfunksjonen og sikker navigasjon.
- Sjøforsvaret vurderer karriereløpet for marineoffiserer og klareringsprosessene for vaktsejfer, sett opp mot Sjøforsvarets bemanningskonsept for fregatter. Dette med tanke på å sikre et tilstrekkelig kompetanse- og erfaringsnivå.
- Sjøforsvaret etablerer systematisk samhandlings- og trening for hele brobesetningen.
- Sjøforsvaret gjennomgår og reviderer styrende dokumentasjon for brotjenesten.
- Sjøforsvaret gjennomgår og forbedrer systemet for medisinsk seleksjon og oppfølging med hensyn til synsfunksjon.
- Sjøforsvaret gjennomgår bruken av AIS, og etablerer kompensierende sikkerhetstiltak ved bruk av AIS i passiv eller kryptert modus.
- Sjøforsvaret, i samarbeid med Kystverket, gjennomtar og formaliserer samarbeidet om å utarbeide og implementere retningslinjer for bruk av Warship AIS som hjelpemiddel i tjenesteområdet til Fedje sjøtrafikksentral, samt i øvrige norske sjøtrafikksentralers tjenesteområder etter behov.
- Sjøforsvaret gjennomgår eget driftskonsept slik at sikkerhetsstyring og operative behov blir sammenholdt som styringsparametere.
- Sjøforsvaret installerer VDR på Sjøforsvarets fartøyer.
- Forsvarsdepartementet innfører, særlig for sikkerhetskritiske funksjoner, en ordning som gir Sjøforsvaret en systematisk oversikt og positiv kontroll med hviletiden. I tillegg bør det settes krav om kompensierende tiltak i tilfeller hvor man går ut over rammene for hviletid som er satt i den sivile forskriften.
- Rederiet Tsakos Columbia Shipmanagement S.A. etablerer sikkerhetstiltak for bruk av dekksbelysning, som sikrer at belysningen ikke kommer i konflikt med synlighet av navigasjonslanterner.
- Tsakos Columbia Shipmanagement S.A. gjennomgår og forbedrer praksis for brosamarbeid og sikker navigasjon med los om bord.
- Sjøfartsdirektoratet adresserer næringen generelt med hensyn til at bruk av dekksbelysning kan komme i konflikt med synlighet av navigasjonslanterner.
- Kystverket gjennomgår og forbedrer trafikkovervåkingen, med hensyn til bemanning, oppgaver og tekniske hjelpemidler.
- Kystverket gjennomgår og forbedrer praksis og rutiner for trafikkinformasjon.

egentlig var et fartøy på kollisjonskurs. Organisering, ledelse og samarbeid på broen var ikke hensiktsmessig i tiden frem mot kollisjonen. Opplæringsaktiviteten som foregikk på bro i to av vaktfunksjonene i kombinasjon med en vaktsejfer med begrenset erfaring, medførte redusert kapasitet til ivaretagelse av det helhetlige trafikkbildet. Basert på en låst situasjonsforståelse om at «objektet» var stasjonært og at seilassen var under kontroll, ble radar og AIS i liten grad benyttet for å overvåke farvannet.

DEKKSBELYSNING

Da Sola TS seilte nordover med den fremovervendte dekksbelysningen påslått var det vanskelig for brobesetningen på fregatten å se tankskipets navigasjonslanterner og signalisering fra Aldis-lampen, og derigjennom identifisere «objektet» som et fartøy. Rederiet Tsakos Columbia

hadde ikke etablert kompensierende sikkerhetstiltak med tanke på at dekksbelysning kan redusere synligheten av lanterner. Videre sikret ikke radarplotting og kommunikasjon på bro i tilstrekkelig grad effekten av et team som aktivt bygger opp en felles situasjonsforståelse. Dette kunne gi et økt tidsvindu til identifisering og varsling av fregatten.

TRAFIKKOVERVÅKNING

Kystverket hadde ikke etablert menneskelige, tekniske og organisatoriske barrierer for å sikre tilstrekkelig trafikkovervåking. Overvåkingssystemets funksjonalitet med hensyn til automatiske plotte-, varslings- og alarmfunksjoner, var ikke tilstrekkelig tilpasset utøvelsen av sjøtrafikksentraltjenesten. Manglende overvåking førte til at trafikklederen ikke hadde tilstrekkelig situasjonsforståelse og

oversikt over sitt virkeområde. Fedje sjøtrafikksentral ga dermed ikke relevant og rettidig informasjon til de involverte fartøyene, og de foretok ikke trafikkregulering for å sikre tankskipets avgang fra Stureterminalen.

AIS I PASSIV MODUS

Under seilassen sørover seilte KNM Helge Ingstad med AIS i passiv modus. Dette medførte at fregatten ikke umiddelbart lot seg identifisere på Fedje sjøtrafikksentral eller Sola TS sine skjermer. De involverte aktørene utnyttet heller ikke tilgjengelige tekniske hjelpemidler i tilstrekkelig grad. Det var en utfordring for sjøsikkerheten at Sjøforsvaret kunne operere med AIS i passiv modus uten kompensierende sikkerhetstiltak i et trafikksystem der de andre aktørene i stor grad forholdt seg til AIS som primær kilde til informasjon.

Å forstå kriser handler om å forstå



Ole Andre Bråten

Kriseforsker og forfatter av læreboken «Håndbok i krisehåndtering» utgitt på Cappelen Damm Akademisk

I de første beskrivelsene av forliset i Hjeltefjorden var det klart at mannskapet ikke hadde forstått situasjonen, slik den objektivt forelå i sanntid. Ekspertene har siden stått i kø for å snakke om menneskelig svikt, maritime ulykker og manglende informasjon fra granskningsprosessen. Det første svaret fra Havarikommisjonen på hva som gikk galt, er like enkelte som det er vanskelig å forstå. Det vi vet i dag er også i tråd med moderne kriseforskning – selv om det er dypt urettferdig at det var Sjøforsvaret som ble rammet. De har nemlig kompetansen – selv om fasiten viser noe annet. Det var nemlig «deres mayday» - selv om det ble beskrevet og inneforstått opplevd under kontroll.

MODERNE KRISEFORSKNING

Det følger av en grunnleggende antakelse at vi forstår når vi er i en krise – samtidig som vi ikke vet hvordan vi vil håndtere en krise, om den først oppstår. Begge deler er feil. Selve årsaken til at en krise oppstår er

at vi ikke forstår at vi står midt oppe i en. I Bergen var det første tegn på avvik når fregatten ble oppkalt på samband. Svaret er at vi har kontroll, det er ikke vår Mayday. Svaret var knyttet til et spørsmål mannskapet ikke i sin vildeste fantasi kunne forstå konsekvensene av.

EN FORSTÅELIG KARDINALFEIL

Situasjonsforståelse som et viktig begrep i moderne kriseforskning deles i tre nivå, fra en grunnleggende forståelse av hva som skjer rundt oss, til å kunne forutse hva som kan komme til å skje i nær fremtid. Jo høyere grad av situasjonsforståelse, jo bedre grunnlag har man for å fatte en god avgjørelse. Det laveste nivået av situasjonsforståelse er en grunnleggende oppfatning av hva som faktisk skjer i situasjonen. Er det jeg ser en annen båt eller er det et landanlegg? Hva vi sanser påvirker hva vi oppfatter, hvordan situasjonen vurderes og så hvordan vi handler. Persepsjonen vår er selektiv – og påvirkes hva vi forventer. Det neste nivået er knyttet til en dypere forståelse av situasjonen. Vi setter sammen den informasjonen vi har tilgjengelig, slik at vi danner oss et mest mulig korrekt situasjonsbilde. Når vi forstår vår egen posisjon i forhold til potensielle risikofaktorer, begynner vi å få en bedre oversikt. Vi oppfatter da situasjonsbildet korrekt og settes bedre i stand til å kunne forebygge at kritiske hendelser utvikler seg til kriser, eller til å kunne aktivt håndtere dem om de allikevel oppstår.

DET KREVENDE SAMSPILLET

Der vi ikke har en slik forståelse er virksomheten nærmere en potensiell katastrofe. I Bergen er det på dette nivå av situasjonsforståelse aktuelt å undersøke forholdet mellom fregatten og lasteskipet – samt den rolle som trafikksentralen

(VTS) på Fedje spilte. Det er særlig dette nivå som det nå etterspørres informasjon fra. Det siste og det mest avanserte nivå av situasjonsforståelse er knyttet til en forutseelse av forventede handlinger – hva kan mannskapet forvente den nærmeste tiden i en reell krise, forårsaket av feiloppfatninger på de laveste nivå? Det er på dette nivået vi vurderer handlingene når krisen er et faktum. Hvem varsles, hvilke unnamanøvre gjennomføres – hvilke tiltak implementeres for å redusere risiko for brann, oljelekkasje og tap av liv. Kort sagt – hvordan implementeres virksomhetens beredskapsplanverk. Det er her vi tradisjonelt legger ned et meste av virksomheter aktiviteter på beredskapsområdet – i øvelser og trening av planverk og rutiner når krisen er ute. Det er imidlertid på de lavere nivåene de fleste feil skjer.

FRA GRUPPE TIL INDIVIDNIVÅ

Havarikommisjonen har så langt ikke ønsket å gå fra organisasjonsnivå til gruppe og individnivå. Det er synd, men forståelig. Kommunikasjon internt på broen er nemlig det mest interessante. Det er først når vil får tilgang til det enkelte opplevde, vi forstår hva som egentlig skjedde. Årsaken til at små feiloppfatninger får utvikle seg til katastrofale hendelser er manglende situasjonsforståelse på individnivå. Kort fortalt, du forstår ikke at du seiler inn i en farlig situasjon. Hadde du forstått det hadde du selvsagt aldri gjort det. Det er derfor feil av oss som samfunn å omtale slike feil som menneskelig svikt. Med en slik merkelapp tillegges vi de som har sviktet, menneskelige feil - som må være knyttet til dere selv, deres personlighet og manglende evne til å utføre sin plikt. Moderne forskning på krisehåndtering har et langt mer proaktivt perspektiv – noe vi også bør ha både som medmennesker,

menesker

fagpersoner, granskere og yrkesutøvere i første linje som skal fatte beslutninger i en brøkdel av et sekund. En feil beslutning i ettertid kan like gjerne ha vært opplevd som korrekt i øyeblikket. Det er ingen pilot som ønsker å styrte et fly, det er ingen politibetjent som ønsker å avfyre sitt våpen i feil retning og det er ingen sjøoffiser som ønsker å handle på noen annen måte enn å gjennomføre trygge og sikre manøvre. Hendelser som fremheves som vellykkede – vurderes i forhold til handlinger i øyeblikket.

HVA ER DA EFFEKTIV KRISEHÅNDTERING?

Et mye omtalt eksempel på effektiv krisehåndtering er en hendelse som utspant seg over New York da et passasjerfly med 150 passasjerer fikk motorproblemer. Kapteinen hadde tilsynelatende to valg: å lande på flyplassen som flyet hadde tatt av fra, eller på en nærliggende flyplass. Det var imidlertid så vanskelig å fly med motorproblemene at dette ikke ville la seg gjøre. Kapteinen handlet hurtig og fant et nytt alternativ for nødlanding, Hudson River. Han meldte raskt fra om dette, slik at nødstatene kunne komme i posisjon. Når nødlandingen var gjennomført, gikk han gjennom flyet to ganger for å forvise seg om at alle passasjerene var evakuert – før han selv forlot flyet. Dette er uten tvil et eksempel til etterfølgelse. Kapteinen mestret stresset i situasjonen og utførte en god situasjonsvurdering med høy grad av situasjonsforståelse. Han hadde ikke mulighet til å vente lenger og handlet. Et fellestrekk ved de fleste kriser er imidlertid at man ikke handler – hverken tidlig nok eller effektivt nok.

HVA VISER MODERNE KRISEFORSKNING?


Krisehåndtering som fagområde dreier seg

om vår evne til å forebygge at en krise oppstår, kunnskap om hvordan man best mulig kan møte en krise, samt planer og prosedyrer for å håndtere krisen i ettertid. Innenfor dette området er det en rekke teoretiske perspektiv som har utviklet seg over tid. Til å begynne med så man på kriser som et potensial som ligger latent i vårt høyteknologiske samfunn – et perspektiv som tydelig fremkommer i flere analyser av hendelsen i Bergen. Med et slikt perspektiv som utgangspunkt kan vi ikke lykkes med å forebygge eller håndtere kriser, da de alltid vil kunne oppstå. Senere kom en forskningsmessig motvekt til dette, da man vektla at kriser kan forebygges ved å utvikle de sektorer og organisasjoner som kan være utsatt. Noen går enda lenger, og hevder at selv svært utsatte organisasjoner kan forebygge og håndtere kriser.

Forskning på denne typen organisasjoner, de som er svært utsatt for kriser, viser at overordnet ledelse legger stor vekt på krisehåndtering og gir det første prioritet. Gjennom omfattende og tilpasset trening utvikles de medarbeidere og ledere som faktisk skal håndtere krisen.

HØYPÅLITELIGE ORGANISJONER KAN UTVIKLES

Disse organisasjonene omtales her som høypålitelige organisasjoner som kjennetegnes av en tydelig oppmerksomhet rundt hvilke situasjoner kriser kan oppstå i, og vektlegger de deler av organisasjonen som skal håndtere dem. Et av de mest fremtredende eksempel på slike virksomheter er Sjøforsvaret – eksemplifisert ved den amerikanske marine og deres hangarskip, som beskrives som et optimalt eksempel på en høypålitelig organisasjon. De involverte bør derfor kunne få uttale seg fritt om hvordan de faktisk opplevde situasjonen. Om den faktisk opplevdes å kunne kategoriseres som en normalsituasjon – er det ikke menneskelig svikt når vi nå aner konturene av fasiten. Det er en menneskelig situasjonsforståelse, som vi her både bør og kan lære av for å bedre forstå hvordan neste krise kan avverges – og kanskje i et større perspektiv forstå hvorfor kriser oppleves vanskelig å møte. Først da kan vi bli bedre rustet til å forstå prosessene både på individ, gruppe, ledelse og organisasjonsnivå.



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkikasuohtkan

Ishavsbyen videregående skole og Fagskolen i Troms Skolested Rambergan

VI TILBYR FØLGENDE STUDIEPLASSER:

<p>Ishavsbyen videregående skole, søknadsfrist 1 mars:</p> <ul style="list-style-type: none">• VG2 – Maritime fag, fagforypning dekk og maskin• VG2 – Kulde- og varmepumpe-teknikk• VG3 – Skipsselektriker	<p>Fagskoletilbud, Søknadsfrist 15 april:</p> <ul style="list-style-type: none">• FTM01H – Dekksoffiser på ledelsesnivå. Toårig utdanning.• FTM02H – Maskinoffiser på ledelsesnivå. Toårig utdanning. <p>Informasjon om opptak se: WWW.SAMORDNAOPPTAK.NO</p>
<p>Ishavsbyen videregående skole Epost: post.ishavsbyen@tromsfylke.no Hjemmeside: www.ishavsbyen.vgs.no Sentralbord: 77 78 88 00</p>	<p>Fagskolen i Troms avdeling Tromsø Epost: fagskolenitromso@tromsfylke.no Hjemmeside: fagskolen.tromsfylke.no Sentralbord: 77 78 88 00</p>

Jobbar mot færre fritidsbåtulykker

Regjeringa har stort fokus på å redusera talet på alvorlege fritidsbåtulykker. For å nå målet ber dei Sjøfartsdirektoratet om hjelp på ei rekke punkt. Direktoratet skal mellom anna vurdere om ein bør krevja praktisk prøve for førarar av raske fritidsbåtar.

BIRGITTE VELDE

Seksjon for fritidsfartøy, Sjøfartsdirektoratet

Januar 2019 fekk Sjøfartsdirektoratet ei bestilling frå Nærings- og fiskeridepartementet om å utarbeida ein Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker. Handlingsplanen blei levert næringsminister Torbjørn Røe Isaksen i juli, og inneheldt 67 større og mindre tiltak, fordelt på ni innsatsområder. Rett før handlingsplanen blei publisert, la

regjeringa fram stortingsmeldinga «Samhandling for betre sjøtryggleik». Her tar regjeringa for seg tryggleiken til sjøs både for nærings- og fritidsfartøy. I forbindelse med dette har departementet gitt Sjøfartsdirektoratet fleire klare oppdrag knytt til fritidsbåtar og tryggleik.

PRAKTISK PRØVE

Det har vore ein auke i salet av raske fritidsbåtar, inkludert vannscooterar. For å betra tryggleiken på sjøen ynskjer regjeringa

å vurdere innføring av teoretisk og praktisk kurs for førarar av båtar som kan gå raskare enn 50 knop. I samband med dette ynskjer regjeringa at Sjøfartsdirektoratet skal greia ut fordelar og ulemper med ei slik prøve. Og dersom det skulle bli aktuelt med nye kompetansekrav, er det viktig at nye sertifikatkrav ikkje blir for omfattande og ressurskrevjande for privatpersonar.

BRUK AV DØDMANNSKNAPP

Det har oppstått fleire farlege situasjonar

FART: Mange nordmenn har gått til innkjøp av fritidsbåtar med kraftige motorar. No skal Sjøfartsdirektoratet vurdere om ein bør ha praktisk prøve for ein får føra slike.

ILLUSTRASJONSFOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



i ulykker der dødmannsknapp ikkje har vore brukt. Dette er noko av det som er lagt til grunn når regjeringa vil vurdera å innføra eit krav om dødmannsknapp og bruk av denne. Sjøfartsdirektoratet har fått i oppdrag å vurdera saka, og sjå på nytteverdien av å innføra eit slikt krav.

BÅTUTLEIGE

Kvart år skjer det alvorlege ulykker i samband med utleige av fritidsfartøy. SHT sette fokus på dette då dei kartla fritidsbåtulykker i 2018. Dei stilte spørsmål om tryggleiken til leigetakar er godt nok ivarettatt gjennom dagens reguleringar. Regjeringa ber difor Sjøfartsdirektoratet om å gjera ei vurdering av tryggleiken ved slik verksemd. Her skal det mellom anna vurderast om det er behov for fleire krav til utleigar, førar, fartøy og utstyr, og samstundes dei administrative og økonomiske konsekvensane ei eventuell endring kan gi.

BETRE FAKTA- OG STATISTIKKGRUNNLAG

Kunnskapsgrunnlaget for tiltaksplanen i Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker kjem i stor grad frå Statens havarikommisjon for transport (SHT) si kartlegging av fritidsbåtulykker frå 2018. Mellom anna blei det her synleg at Sjøfartsdirektoratet kan få fram eit betre fakta- og statistikkgrunnlag for ulykker både med og utan omkomne. Dette blei gjenekte i stortingsmeldinga, og Sjøfartsdirektoratet har difor fått ei konkret bestilling på området. Sjøfartsdirektoratet blir også oppmoda om å innhenta fleire data frå relevante etatar og organisasjonar, og om å sjå til SHT sin metode for innhenting av data.

– For å veta kva vi skal jobbe vidare med, til dømes i haldningsskapande arbeid, er det viktig med eit godt statistikkgrunnlag, seier seksjonssjef Petter A. Søreng i Sjøfartsdirektoratet.

Eit av tiltaka for å betra faktagrunnlaget, forutan metode for innhenting av data, er å registrera ulykker med hardt skadde. Sjøfartsdirektoratet har eit nasjonalt ansvar for å føra statistikk over fritidsbåtulykker. I dag registrerer ein berre fritidsbåtulykker med omkomne. Dette vil bli utvida til å omfatta ulykker med hardt skadde.

Dette vil gje eit mykje betre fakta- grunnlag for vårt vidare arbeid. Sjøfartsdirektoratet jobbar mot null omkomne i samband med bruk av fritidsbåt. Når me veit meir om korleis ulykkene skjer får me også betre forutsetningar for å betra det forebyggjande arbeidet, seier Søreng.

REVIDERING AV SMÅBÅTLOVA

Siste del av bestillinga frå regjeringa omhandlar småbåtlova. I stortingsmeldinga kjem det fram at regjeringa skal revidera denne, men framdriftsplanen for dette arbeidet er ikkje kjent ennå.



USN University of South-Eastern Norway
usn.no/training

Maritime kurs i Vestfold

Kursoversikt Vår 2020

- GOC grunnkurs Uke 23-24 i 2020
- GOC fermyngkurs Uke 8 og 24 i 2020
- ROC grunnkurs Uke 8 i 2020
- Ellers: ROC fermyngkurs etter avtale
- ECDIS produktspesifikke kurs for TECDIS, MARIS og TRANSAS
- Rederispesifikke Replenishment at Sea RAS kurs med BRM og ERM for Selumikk
- Sikreddersydde BRM og ERM kurs
- Sikreddersydde kurs og simulator trening for ethvert behov

Universitetet i Sørøst-Norge har den største og mest komplette maritime utdanningen i Norge, og avholder maritime kurs i henhold til STCW. Vi tilbyr høyt kvalifiserte instruktører og en topp moderne simulatorpark. Bookinger gjøres på e-post training@usn.no

Arbeider for berekraftig og sikker aktivitet i nord:

«Svalbardforskrifta» trer i kraft ved nyttår

– Regjeringa vil arbeida for berekraftig aktivitet på og ved Svalbard. Me vil styrka tryggleiken knytt til den auka skipsaktiviteten i nord. Det er difor viktig at me no får på plass nye krav til passasjerskip som seglar ved Svalbard, sa næringsminister Torbjørn Røe Isaksen då regjeringa fastsette nye reglar for passasjerskip i territorialfarvatnet ved Svalbard. Forskrifta trer i kraft 1. januar 2020.

JAN REINERT VESTVIK

Underavdeling passasjerskip, Sjøfartsdirektoratet

Svalbard er ei øygruppe i Arktis og har formelt vore ein del av Noreg sidan 14. august 1925. Det var den nederlandske sjøfararen Willem Barentsz som sommaren 1596 først fekk auge på dei spisse fjella, Spitz Bergen, nordvest på øya som har fått namnet Spitsbergen. Det har budd folk på Svalbard sidan tidleg 1600-tal, og dei har tradisjonelt levd av fiske, fangst og seinare mineralutvinning. Øygruppa har også tiltrekt seg forskarar og oppdagarar frå heile verda. I dag bur det omlag 2.800 personar på Svalbard, dei fleste i Longyearbyen, Barentsburg og Ny-Ålesund. Forsking og reiseliv er dei viktigaste næringane i dag. Gjennom Svalbardtraktaten har personar frå alle traktatpartnarar like rettar til opphald og å drive næring i området.

Svalbardtraktaten gir Noreg rett til å fastsetja krav til mellom anna skipsfarten, så lenge det ikkje blir gitt noko monopol eller fordelar for noko føretak. «Traktaten er lagt til grunn ved utforminga av alle paragrafane i forskrifta. Det er same krav til passasjerskip uansett flaggstat», presiserer Sjøfartsdirektoratet i samband med fastsetjing av forskrifta.

ALVORLEGE SKIPSULYKKER

Willem Barentsz og fire av mannskapet

hans kom aldri heim att etter oppdaginga av Svalbard. Opp gjennom historia har det vore mange alvorlege skipsulukker i Arktis. Den 19. juni 1989 byrja passasjerskipet «Maxim Gorkiy» å ta inn vatn etter kollisjon med drivis ved Svalbard. Omlag tusen personar måtte evakuerast til livbåtar og omkringliggjande isflak. Til alt hell var kystvaktsskipet «Senja» berre få timar unna og kunne berga dei skipbrotne.

– Me meiner det er positivt at det vert innført tiltak som vil betre tryggleiken i skipstrafikken på Svalbard, skriv Justis og beredskapsdepartementet i sin høyringsuttale til den nye forskrifta. Departementet er overordna ansvarlege for søk- og redningstenesta. Også Sysselmannen på Svalbard støttar innføring av ny forskrift og viser til at omfanget av og typen trafikk rundt Svalbard er i endring.

– I fleire tilfelle vil truleg behovet for gjennomtenkte og tydelege krav til tryggleik vere vel så stort rundt Svalbard som elles i landet grunna øygruppa klima, plassering og avstand til hjelp ved naudsituasjonar.

SKIP PÅ INTERNASJONAL REISE

Skip som går i internasjonal fart skal ha sertifikat i samsvar med IMO sine



konvensjonar. I polare farvatn inneber det krav om eit eige polarskipssertifikat. Når slike skip vitjar Svalbard må dei i tillegg oppfylle krava i kapittel 2 i forskrifta. Dette omfattar mellom anna eit utvida krav til planlegging av sjøreisa. Kartgrunnlaget på Svalbard er mangelfullt, med store område som ikkje er kartlagd, eller som er målt med gamle metodar. Skipsføraren må ta omsyn til kvaliteten av sjømålingane i området dei opererer i og navigera slik at det ikkje oppstår fare for liv, helse, miljø eller materielle verdiar.

– Miljøet i Arktis er sårbart og regningsressursane er avgrensa. Ei ulukke i



SÅRBART: Miljøet i Arktis er sårbart og redningsressursane er avgrensa. Det er difor svært viktig å førebyggje at ulukker oppstår i farvatnet rundt Svalbard.

FOTO: HAAKON KJØLLMOEN

dette området vil alltid vere krevjande å handtere. Det er difor svært viktig å førebyggje at ulukker oppstår. Sjøfartsdirektoratet har registrert at ein relativt stor del av skipsulukkeane på Svalbard er grunnstøytingar. Me legg til grunn at strengare krav til reiseplanlegging vil redusere talet på grunnstøytingar, seier Sonja Hillersøy, underdirektør i passasjerskipsavdelinga.

I tillegg har direktoratet registrert alvorlege personulukker med dødeleg utfall. Minst to dødsulukker har vore knytt til bruk av småbåtar nær kalvande isbrear. Direktoratet innfører no

minimumsavstand på 200 meter frå brefronten.

TENDERBÅTAR

Direktoratet la også fram eit forslag til nye reglar for bruk av småbåtar, eller tenderbåtar, som blir sett ut frå større passasjerskip. Desse reglane fekk ikkje støtte i høyringa, og er førebels ikkje fastsett. Direktoratet arbeider vidare i dialog med næringa og Nærings- og fiskeridepartementet for å få på plass tryggleikskrav for denne aktiviteten. Næringa opplyser at bruk av småbåtar er ein viktig del av opplevinga dei ønskjer å tilby passasjerane sine.

– Vi har medlemmer som har drive aktivitet på Svalbard i meir enn 30 år, skriv Frigg Jørgensen i eit brev til Sjøfartsdirektoratet. Jørgensen er administrerande direktør i Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO).

– Dei har segla rundt heile Svalbard og ein del av opplevinga undervegs har vore å nytta skipets tenderbåtar til kortare turar nærare land enn det moderfartøyet kan segle. Dette kan gi flotte naturopplevingar utan å gå i land, noko som kan ha operasjonelle, så vel som miljømessige og tryggleiksmessige fordelar.

Etter dagens reglar er det lovleg å frakte

passasjerar mellom skipet og land med tenderbåtar, medan det er strengare krav dersom ein berre er på sightseeing-turar utan å gå i land. Dagens reglar kan difor innebera unødig risiko for passasjerane når dei går i land, og unødig slitasje på den sårbare naturen. Hillersøy opplyser til Navigare at det er planlagt eit møte mellom AECO og direktoratet for jul for vidare dialog rundt dette temaet.

SKIP I LOKALFART

Det er mange skip som har Longyearbyen som base gjennom heile sesongen, og som går korte og lengre turar i territorialfarvatnet rundt Svalbard. Det er desse skipa som får dei største oppgraderingskrava ved innføring av ny forskrift. Menon Economics har, på oppdrag frå Sjøfartsdirektoratet, anslått kostnadene til 9,5 millionar kroner for å byggje om eit typisk passasjerskip til å oppfylle nye krav.

Krava som vert innført er tilnærma SOLAS-standard, med nokre unntak. Forskrifta opnar også for bruk av hurtiggående og lettbygde fartøy, som må oppfylle både hurtigbåtregelverket og polar-koden. Direktoratet har allereie motteke byggemelding på eitt nytt lettbygd fartøy, som etter planen skal setjast i drift på Isfjorden sommaren 2020. Fartøyet skal ha diesel/batteri-hybrid framdrift, og skal kunne bevega seg heilt lydløst og utsleppsfritt på delar av reisa.

POLARKODEN

IMO sine reglar for skip som opererer i polare farvatn har vore omtala i Navigare fleire gonger. No blir krava også innført for skip i territorialfarvatnet rundt Svalbard. Sjøfartsdirektoratet skriv i høyringsbrevet til forskrifta at mange av omsyna som ligg bak innføringa av polar-koden gjer seg gjeldande for alle passasjerskip som går i fart i territorialfarvatnet ved Svalbard. Øygruppa ligg innanføre det geografiske innslagspunktet for polar-koden. Direktoratet siterer vidare frå Stortingsmelding om Svalbard (Meld. St. 32 (2015-2016)), der regjeringa skriv at polar-koden er noko av det viktigaste



OVERGANGS-ORDNING: Det er omfattande krav me innfører, og det er naudsynt å gje dei etablerte operatorane tid til omstilling, seier Sonja Hillersøy i Sjøfartsdirektoratet.

FOTO: GRETHE NYGAARD

arbeidet som har vore gjort for å sikra berekraftig skipsfart i polare farvatn.

Reiarlag som skal oppfylle polar-koden må først gjere ei operasjonell vurdering, der dei definerer kva tilhøve skipet skal operera i, og kva risikofaktorar som er aktuelle.

– Det er viktig at reiarlaga legg litt arbeid i utarbeidinga av desse risikovurderingane og at dei nyttar anerkjende metodar. Polar-koden anbefalar to konkrete metodar for å gjennomføra risikovurderinga, informerer Hillersøy. Vidare skal det utarbeidast ein skipsspesifikk polar operasjonsmanual som skal gi reiar, operatør, skipsførar og mannskap tilstrekkeleg informasjon om skipets operasjonelle eigenskapar og avgrensingar.

Dersom desse papirøvingane viser at det er naudsynt med fysiske tiltak om bord, til dømes ekstra utstyr, må dette installerast. Sist, men ikkje minst, er det viktig at mannskapet får god opplæring i samsvar med polar-koden.

HANDHEVING

Sjøfartsdirektoratet legg opp til at kvar enkelt flaggstat skal utferda dokumentasjon på at skipa oppfyller krava i den nye forskrifta. Eventuelle dispensasjonar eller likeverdige løysingar skal også handsamast av den enkelte flaggstat. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføra hamnestatskontrollar for å kontrollera at krava blir følgt opp.

Norske skip som ikkje har internasjonale sertifikat, vil få eit eige sertifikat for skip i territorialfarvatnet ved Svalbard. Prosessen for å få sertifikat startar når reiarlaget sender inn skjema for melding om ombygging (KS-0123). Hillersøy seier at reiarlaga som ønskjer å operera på Svalbard i kommande sesong, og som ikkje er del av overgangsordninga, må komma i gang med sertifiseringa snarast råd.

– Det er mykje dokumentasjon som skal utarbeidast og handsamast, og fleire av skipa vil truleg også trenga ombygging eller endringar.

Skip som har operert i territorialfarvatnet ved Svalbard dei siste tre åra, det vil seie 2017, 2018 og 2019, får ei overgangsordning på fem år før dei må oppfylle alle krava. Denne ordninga skal hjelpa dei som er etablerte i farvatnet, og som har basert drifta si på Svalbardturisme.

– Det er omfattande krav me innfører, og det er naudsynt å gje dei etablerte operatorane tid til omstilling, seier Hillersøy. Det er omlag 20 skip som kan vere omfatta av overgangsordninga. Alle andre skip må oppfylle dei nye krava før sesongstart i 2020. Ho oppmodar reiarlaga om å ta kontakt med direktoratet dersom dei har spørsmål. Ho lovar i tillegg at svar på ofte stilte spørsmål skal leggast ut på direktoratet si temaside om Svalbard.

Bli med i Fotokonkurransen for sjøfolk



Maskinsjef Frode André Koppang på Skandi Buchan tok femteplassen i den nordiske finalen 2018 med sitt flotte og dramatiske bilde.

Vi håper både tidligere deltakere og nye fotoglade sjøfolk passer på å sende inn sine beste bilder gjennom året.

Fristen er 31. desember 2019. Her er det premier, heder og ære å vinne, både i den norske og nordiske finalen.

Interessen for sjøfolks egne bilder fra livet til sjøs er stor, spesielt bilder fra hverdagslivet om bord eller i havn. Innblikk i hvordan livet arter seg for menneskene om bord, både i arbeid og på fritiden, er oftest mer spennende enn solnedganger.

Motiver av ulike arbeidssituasjoner er dessuten ofte egnet som illustrasjonsbilder, og sjansen øker for at fotografen får publisert sine bilder. For ettertiden er det verdifullt å bevare et bredt spekter av bilder som forteller om sjømannslivet anno vår tid.

En fotokyndig jury velger fem vinnerbilder, samt gir hederlig omtale til ytterligere ti bilder, som alle går videre til den nordiske finalen. Der vil en ny uavhengig jury vurdere de beste bidragene fra Norge, Danmark, Finland, Island og Sverige. Det kåres fem nordiske vinnerbilder som mottar gjeve premier.

Alle deltakere mottar diplom og deltar i ekstra premietrekning. Vinnerbildene blir publisert i Navigare og på nettsiden.

Alle påmønstret et norsk/norskeiet skip kan delta med inntil 15 bilder hver. Innsendte bilder bør være på minimum 1 MB (1.000kb), aller helst 2 MB eller større.

Bidrag sendes pr. epost til velferden@sdir.no sammen med kontaktopplysninger, fartøyets navn og stilling om bord.

Mer informasjon om konkurransen
og premiering finner du på
www.sdir.no/velferden

I fjor gikk matros Andreas Wolden på forskningsfartøyet Kronprins Haakon til topps i den norske finalen med sitt fargesterke bilde.



«Den norske los» går digitalt

I over 100 år har Kartverket nøysomt oppdatert bokverket Den norske los, som alle registreringspliktige skip er pliktige å ha om bord. Nå erstattes de åtte tykke bøkene av en digital løsning som gjør hverdagen enklere for alle sjøfarende, inkludert fritidsflåten.

KJETIL S. GRØNNESTAD

Kartverket

Kartverket har jobbet i to år med å digitalisere farvannsbeskrivelsen Den norske los, som er et supplement til sjøkartene og gir brukerne utfyllende informasjon om havner og farvannet de skal inn i.

– Dette er et stort og viktig digitaliseringstiltak som kommer brukerne til gode med raskere oppdateringer, mer relevant innhold og høyere kvalitet på dataene. Det er også et eksempel på hvordan Kartverket, som en offentlig etat, rasjonaliserer og effektiviserer driften og dermed utnytter offentlige midler på en bedre måte, sier kartverks-sjef Anne Cathrine Frøstrup.

Havneiere har også stor nytte av den nye digitale losen, ved at de nå kan gjøre sine ferske, aktuelle data direkte tilgjengelig

for brukerne gjennom en sentral, standardisert database.

For å nå målet om å flytte mer gods fra vei til sjø er skipsfarten blant annet avhengig av oppdaterte og moderne tjenester. Digitaliseringen av Den norske los er en viktig bidragsyter til dette. Digitalisering av losen vil også føre til en mer smidig bruk av havnene og bedre utnyttelse av havnekapasiteten.

KONTINUERLIG OPPDATERING

Papirbøkene var arbeidskrevende. Kartverket måtte selv oppdatere all informasjon. Kun ei bok ble oppdatert i året, som betød at det gikk sju år mellom hver slik oppdatering. Dette blir enklere med den nye nettsida hvor det redaksjonelle innholdet oppdateres fortløpende, og kartet oppdateres hver 14. dag.

– Før digitaliseringen har informasjonen i Den norske los vært ressurskrevende å samle inn og krevende å holde oppdatert. Gjennom prosjektet har vi jobbet med å lage en brukervennlig digital plattform, og vi har også jobbet mye med å standardisere innsamling av informasjon. Dette har vi gjort ved å integrere havneinformasjon i det detaljerte kartgrunnlaget (FKB), som Kartverket forvalter, sier divisjonsdirektør for sjødivisjonen i Kartverket, Birte Noer Borrevik.

Den norske los utnytter data fra andre offentlige etater, som Meteorologiske institutt, Kystverket, Lovdata og andre åpne data gjennom geonorge.no. Løsningen vil også bidra til at andre aktører kan integrere havnedata i sine



MER OPPDATERT: Før digitaliseringen har informasjonen i Den norske los vært ressurskrevende å samle inn, sier Birte Noer Borrevik, som leder sjødivisjonen i Kartverket.

FOTO: KARTVERKET

løsninger. På denne måten blir offentlige data delt og gjenbrukt på tvers på en effektiv måte.

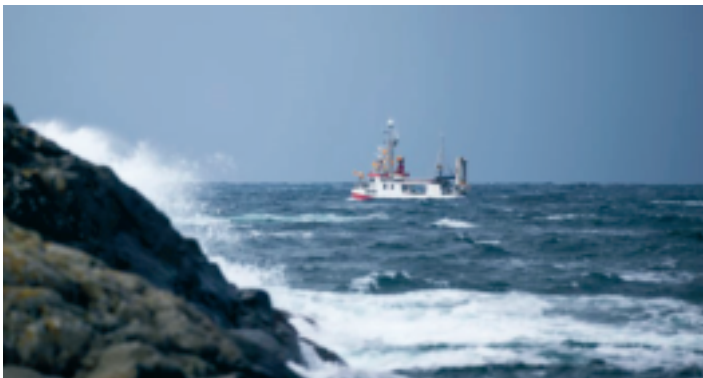
LAG EGNE SEILINGSRUTER

En stor fordel for navigatørene er at de nå kan legge egne seilingsruter direkte inn i kartet på Den norske los. Når ønsket rute er klar, får de ved hjelp av et tastetrykk opp all informasjon som finnes innenfor en egendefinert radius langs ruta. Hver dataeier oppdaterer sin egen informasjon og utveksler denne. Det betyr at Den norske los kan inneholde enda mer informasjon rettet mot skipsfarten enn det som fantes i papirutgaven, for eksempel nye tjenester rettet mot den voksende cruisetrafikken.

Havneinformasjon, seilingsbeskrivelser, ankerplasser, tidevann og vannstand, vær og informasjon om verksteder og bunkring vil nå bli kontinuerlig oppdatert. Den norske los får også en engelskspråklig versjon.



UTGÅR: Nå erstattes de åtte bøkene av en digital løsning. FOTO: KARTVERKET



RISIKABELT: Fall over bord fra mindre fiskebåter scorer høyt på Sjøfartsdirektoratets risikovurdering.

FOTO: MAGNUS JONAS FJELL

Høyrisikohendelser for næringsfartøy

Hvert år utfører Sjøfartsdirektoratet en risikovurdering av ulykker på norske næringsfartøy, utfra ulykkesdatabasen vår. Slik får vi en pekepinn på hvilke ulykker og fartøygrupper vi bør følge ekstra med på. Fall til sjø fra fiskebåter under 15 meter scorer har den høyeste risikoscoren på årets tabell.

VEGARD BERNTSEN

Seksjon for risikostyring og analyse, Sjøfartsdirektoratet

Faggrupper i Sjøfartsdirektoratet har gått igjennom tall for fartøygruppene lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy, og gir hver ulykkestype en risikoscore for 2019. Jo høyere denne verdien er, jo høyere antas det at ulykkesrisikoen er. Vi ender da opp med en rangert liste over alle kombinasjoner av fartøygrupper og ulykkestyper.

KRITISKE TILFELLER

Hendelsen som fikk størst risikoscore i år, er Fall til sjø fra fiskebåter under 15 meter. Andre fartøygrupper med stor risikoscore på denne ulykkestypen er fiskefartøy over 15 meter (under 500brt), og til dels lasteskip i nærskipfart og lasteskip i oversjøisk fart. Det som var utslagsgivende for disse scorene var risikoen for hyppige, kritiske tilfeller.

Ulykker med fall over bord fra mindre fiskefartøy fører i de fleste tilfellene til at fiskeren omkommer. Vi har hatt 14 hendelser i denne kategorien de siste ti årene, noe som resulterte i 13

Gruppe	Type	Hendelse	Risikoscore 2019
Fiskefartøy	Under 15 m	Personulykke: fall til sjø	8,6
Fiskefartøy	Under 15 m	Kantring	8,5
Fiskefartøy	Under 15 m	Grunnstøting	8,4
Fiskefartøy	Under 15 m	Lekkasje	8,1
Fiskefartøy	Under 15 m	Brann/eksplosjon	8,0
Fiskefartøy	Over 15 m, u 500 bt	Personulykke: fall til sjø	7,8
Fiskefartøy	Over 15 m, u 500 bt	Grunnstøting	7,6
Lasteskip	Nærskipsfart	Grunnstøting	7,5
Lasteskip	Oversjøisk fart	Personulykke: fall om bord	7,2
Lasteskip	Lasteskip u 24m	Kantring	7,2
Lasteskip	Nærskipsfart	Personulykke: fall om bord	6,9
Lasteskip	Nærskipsfart	Personulykke: fall til sjø	6,9
Passasjerskip	Hurtiggående	Grunnstøting	6,8
Fiskefartøy	Over 15 m, u 500 bt	Brann/eksplosjon	6,8
Fiskefartøy	Under 15 m	Personulykke: støt-/klemskade	6,8
Fiskefartøy	Under 15 m	Kollisjon	6,7
Lasteskip	Lasteskip u 24m	Grunnstøting	6,6
Fiskefartøy	Over 15 m, u 500 bt	Kantring	6,6
Lasteskip	Oversjøisk fart	Personulykke: fall til sjø	6,5
Lasteskip	Nærskipsfart	Kantring	6,4
Passasjerskip	Ferge	Personulykke: fall om bord	6,4
Lasteskip	Nærskipsfart	Personulykke: støt-/klemskade	6,3
Lasteskip	Oversjøisk fart	Personulykke: støt-/klemskade	6,3
Fiskefartøy	Over 15 m, u 500 bt	Personulykke: støt-/klemskade	6,3
Fiskefartøy	Under 15 m	Personulykke: stikk-/kuttskade	6,3

omkomne. Det er kun registrert en ulykke der den som falt til sjø kun ble skadet, og vedkommende måtte ha sykehusopphold.

FÅ OMKOMMER

I snitt dør 1,3 i året som følge av å fall over bord, og i 2018 fikk vi to omkomne. Dette var med fartøyene BREMHOLMEN den 13. mars ved Innhavet i Nordland, og SIDSEL LOUISE den 2. april 2018 utenfor Tromøya ved Arendal.

– Med tiden forventer vi at nye krav til sikkerhetsstyringssystem vil føre til færre dødsfall, men vi forventer ikke en bedring i tallet på hendelser de neste par årene. Vi mener det bør vurderes krav til dødmannsknapp og leder for fartøygruppen, sier Håvard Gåseidnes, fungerende avdelingsdirektør for fartøy og sjøfolk i Sjøfartsdirektoratet.

Poenget med maritim medisin

Hva er det viktigste med maritim medisin? Kanskje det aller viktigste er å sikre at sjøfolk har god nok helse til at skipet, besetningen og virksomhetens sikkerhet ikke settes i fare.



Jan Sommerfelt-Pettersen
Spesialrådgiver ved Norsk Senter for
Maritim- og Dykkemedisin

Sikkerhetsaspektet er sentralt og mulige negative konsekvenser for liv og helse, ytre miljø og ikke minst økonomi er åpenbare. Viktig er også forholdet til andre om bord og i land og her er smittsomme sykdommer det mest sentrale. Hensynet til sjømannen selv er selvfølgelig også svært viktig, spesielt for den enkelte. Det er viktig å sikre at de som har sitt arbeide om bord har helse og funksjonsevne tilpasset jobben og ikke har helseproblemer som blir forverret av arbeidet om bord. Kort oppsummert er det viktigste med maritim medisin å ivareta skipssikkerhet, de andre om bord og den enkeltes helse.

Norsk Forening for Maritim Medisin har som formål å fremme faget maritim medisin og ivareta interessen til de fagfolkene som jobber i faget. Den 9. mars i år rundet foreningen femti år. Jeg holder på å skrive ferdig en bok om «Maritim medisin sett fra Norge» for å markere jubileet. Bokens hovedfokus er maritim medisin i norsk historie og i

mindre grad foreningens indre liv. Sjøfartsdirektoratet har en sentral rolle i denne historien.

ULYKKESHERJET

På midten av 1800-tallet kom det mange skipbrudd og drukninger langs kysten i fokus. Presten og skippersønnene Eilert Sundt skrev mange artikler og viste at over 700 mennesker døde på sjøen hvert år fra 1846 til 1860. Han argumenterte for et redningsselskap. «Hvor lidet Værd maa ikke en Sømands Liv være hos os!» klaget Tønnes Puntervoll i 1884. Redningsselskapet kom først i 1891 og marinelegen Oscar Tybring hadde mye av æren for det.

I 1853 kom det første offentlige krav om lanterner på skip for å forebygge sammenstøt. De første helsekrav kom i 1863 da Stortinget vedtok krav for emigrantskip. Både emigrantene og besetningen skulle helsesjekkes av godkjente leger. Dette er første gangen sjømannslegen dukker opp. I 1885 sendte doktorene Tybring og Uchermann brev til Stortinget og foreslo at helse måtte bli fag ved de maritime skolene. Året etter utgav Uchermann den første «Legebok for sjømenn» godkjent av myndighetene.

Andre halvdel av 1800-tallet markerte den største veksten i norsk skipsfart. Imidlertid ble 1894 et skrekkelig år. Det året forliste mer enn seks skip i uken og rundt ti prosent av landets tonnasje gikk tapt, ikke i krig, men med dårlige skip kalt «flytende likkister». Stortinget nedsatte en kommisjon og i 1903 fikk vi en lov – Sjødyktighetsloven - og et tilsyn – Sjøfartsdirektoratet. For første gang ble

ansvaret for sikker sjøfart institusjonalisert. I 1903 kom derfor krav om legeattest for alle sjømenn og Norge var ett av de første land i verden som stilte det kravet.

MISTET HALVE FLÅTEN

I 1914 brøt Den første verdenskrig ut og Norge erklærte sin nøytralitet. Norge hadde verdens fjerde største handelsflåte ved krigens utbrudd og våre skip og våre sjøfolk var «de eneste i vort land som – kan man si – er ved fronten og mister livet ved fronten» ifølge Johan Castberg. Halvparten av flåten gikk tapt og 2132 sjømenn døde på norske skip. Ingen andre land hadde relativt større tap. Det er skrevet lite om sjømennene fra den krigen «vi ikke var med i» etter krigen og senskader og tidlig invaliditet er ikke beskrevet noe sted ...

På 1920-tallet fokuserte Det Internasjonale Røde Kors på sjømanns helse og marinelegen Harald Engelsen ble valgt til å lede dette arbeidet. Det ble utarbeidet en intranasjonal legebok for sjømenn og en standardisert medisinskiste som skulle være om bord på alle fartøy. Polfareren Roald Amundsen skrev forordet i legeboken at arbeidet ennå ikke «har naadd en tilfredsstillende utvikling i alle land, som grenser mot havet.» Det ble også laget en medisinsk del i den internasjonale signalboken for å lette kommunikasjon med lege på land.

I 1938 iverksatte Assuranceforeningen Skuld et omfattende system for helseattester for sjømenn i samarbeide med Helsedirektøren. Et sentralt sjømannslegekontor ble opprettet og ellers var det autoriserte leger langs kysten. Helse-

direktoratet godkjente legene. Ordningen var gratis for sjømennene.

ATLANTERHAVSSLAGET

For sjøfolkene begynte Den andre verdenskrigen den 1. september 1939. Da fastlandet ble angrepet den 9. april 1940 hadde handelsflåten allerede tapt 58 skip med 392 døde. Norge fortsatte kampen på utefronten med statsrederiet NORTRA-SHIP som med sine over 1 000 skip var verdens største rederi. Norge hadde nesten en femtedel av tankskipsflåten i verden. Igjen ble sjømenn sjøkrigere og var en avgjørende del av verdens største og lengste sjøslag – Atlanterhavsslaget. På utefronten ble det etablert et komplett sivilt-militært helsevesen «fra bunnen av» for å ivareta sjøfolk, marinefolk og andre der det var behov – Storbritannia, Island, Canada, USA, India, m.m. Det var mange norske legekontorer, sykehus, rehabiliteringsinstitusjoner og samarbeide med allierte helseinstitusjoner. Velferdstjeneste ble etablert og samvirket med sjømannskirken. Helsetjenesten under krigen virket – kort og godt.

DEN STORE OPPBYGGINGEN

På grunn av handelsflåten stilte Norge godt rustet til oppbyggingen etter verdenskrigen. Velferden – Velferdstjenesten for Handelsflåten – ble bygget opp og Skuld-ordningen erstattet med en statlig ordning i 1953. En betydelig andel av norske menn – og etter hvert kvinner – fikk i kortere eller lengre perioder yrkeserfaring som sjøfolk. Det ble bygget ut offentlige sjømannslegekontorer og kompetente forskningsmiljøer ble engasjert i maritim forskning på helse, kultur og effektiv og sikker drift av skip. Sjøfart og helse jobbet felles i dette arbeidet. Midt i denne vekstfasen – i 1969 – ble Norsk Forening for Maritim Medisin grunnlagt.

Våre krigsseilere gjorde en formidabel innsats for landet og de allierte under krigen. De ble godt ivaretatt, men så snart krigen var over ble det lite å skryte av. Mange emigrerte fra landet de hadde gjort så mye for. Mange fikk problemer og etter hvert viste senskader seg hos en tredjedel av krigsseilerne. Det tok lang tid før problemet ble tatt på alvor. Midt på 60-tallet satte media sitt søkelys på saken – «hver tiende mann måtte dø». Sakke ble loven endret og krigspensjon, medaljer og ex gratia utbetaling per seilingsmåned kom i orden. Legene forsket på senskadene og diagnosen «krigssseilersyndrom» ble anerkjent. Til slutt ble det «evig heder», men for mange kom det for sent.

«Våre krigsseilere gjorde en formidabel innsats for landet og de allierte under krigen.»

NYE TIDER

På slutten av 1980-tallet kom nedgangstidene og store forandringer i den maritime næringen. På tross av skipsregistre NOR og NIS, er store deler av norsk kontrollerte skip ikke lenger norske. Den globale næringen har blitt enda mer global med flere og flere utenlandske sjøfolk om bord. Den maritime medisin blir imidlertid ikke mindre viktig på grunn av globaliseringen, heller tvert imot. Sikker drift og kunnskap om hvorledes den menneskelige faktor i sikkerhet skal håndteres blir stadig viktigere, da konsekvensen av ulykker til sjøs lett blir svært store.

Samtidig som næringen har blitt mer global, har foreningen satset mer internasjonalt. Den internasjonale foreningen for maritim medisin – International Maritime Health Association – ble etablert på norsk initiativ i Oslo i 1997. I nært samarbeide med næringen og sjøfarts- og helsemyndighetene fikk vi endelig etablert et nasjonalt kompetansesenter i faget – Norsk Senter for Maritim og Dykkemedisin – på Haukeland Universitetssykehus i 2005. To år senere fikk senteret landets første professor i maritim medisin, og det var ikke for tidlig for et land som lenge har vært en stor sjøfartsnasjon. Fra 2012 ble den telemedisinske rådgivningstjenesten for skip – Radio Medico - fullintegrert i senteret. Radio Medico har gitt råd til sjøfolk fra Bergen siden 1923 og integrasjonen mellom utøvende helsetjenester og kompetansesenter borger godt for fremtiden. Foreløpig siste skritt på veien er at senteret og foreningen sammen med kolleger i Polen fra 2018 etablerte en stiftelse for å utgi det eneste internasjonale engelskspråklige faglige tidsskriftet i maritim medisin – International Maritime Health.

I 1942 anbefalte den norske regjeringen i London at «... helseundersøkelser bør settes i verk snarest mulig for på et vitenskapelig grunnlag å fremme og bevare sjøfolks helse.» Først de siste årene er forholdene lagt til rette for dette. I jubileumsboken «Maritim medisin sett fra Norge», som utkommer neste år, kan du lese hele historien om hvorledes vi kom dit vi er i dag.

Jan Sommerfelt-Petersen er spesialrådgiver ved Norsk Senter for Maritim- og Dykkemedisin. Han er lege, spesialist i samfunnsmedisin og kontreadmiral. I 1997 ble han valgt til President i Norsk Forening for Maritim Medisin.

Statsbudsjettet: forslag om å tildele Skoleskipet Gann 6,4 millioner kroner

Trenger over 30 millioner for å fullføre

Dersom skoleskipet Gann skal fortsette å utdanne morgendagens sjøfolk må utstyr og læreplaner holde tritt. Med over seks millioner kroner i startkapital kan de gå i gang med forberedelsene til det som skal bli «nye Gann».

MARIT NILSEN

Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

De er attraktive, elevene som kommer fra den videregående skolen på havet. Kanskje ikke så rart når de har gått vakter, stått til rors, og fått erfare livet til sjøs allerede før læretiden starter.

– Her får de erfaring og innsikt i hva det vil si å drifte et skip. Systemforståelse vektlegges høyt om bord på Gann, slår Sigbjørn Harboe fast. Han er teknisk inspektør på skipet som huser 120 elever hvert eneste skoleår.

I slutten av november sendte styret ut gladmeldingen om at det nå ligger inne forslag om 6,4 millioner kroner i økt tilskudd for 2020 i statsbudsjettet. Med en slik økning i tilskudd er Skoleskipet Gann nå mye nærmere realiseringen av en hybridisering/batteridrift av MS Gann. Et prosjekt som tar sikte på at skoleskipet skal hente ut maksimale besparelser og møte det grønne skiftet med en hybrid batteriløsning inkludert som en del av det fremtidige anlegget.

– Dette betyr anerkjennelse og at vi nå har mulighet til å gå videre med det vi har planlagt. Men vi har fortsatt en lang vei å gå, sier Mirjam Ydstebø, styreleder for skoleskipet.

MÅ FORNYES

Grovestimatet peker på en sum godt over 30 millioner kroner for å få realisert hele prosjektet. Kontroll- og maskinrom er noe av det første som skal fornyes. Skott skal rives og gammelt, utdatert utstyr må skiftes ut.

– Målet er blant annet å kunne samle en hel klasse i kontrollrommet samtidig. Ikke stue fire-fem stykker inn, og deretter



repetere for de neste fem, sier maskinsjef Terje Haugvaldstad.

Han får støtte fra Harboe som understreker at det er betydelige midler som må på plass de neste årene for at prosjektet skal kunne fullføres.

– Vi har bedt om en årlig økning på 6,4 millioner kroner av det særskilte tilskuddet til Skoleskipet Gann for å sørge for bærekraftige og framtidsrettede økonomiske rammer, og for at vi samtidig også skal komme i mål med prosjektet. Vi vil i disse dager også søke virkemiddelaktører, som ENOVA og NOX-fondet, om støtte innen gjeldende rammer for tilskuddsordningene, sier Harboe.

I tillegg håper de at bransje og næring vil ta på seg giverhatten og være med å sikre at Norge utdanner de beste maritime hodene.

– Dersom Norge skal være en maritim spyspiss internasjonalt kan ikke

utdanningen vår være gammeldags.

Maritim næring er svært viktig for oss, men allerede nå ligger vi bakpå, sier han.

En stuide utført av Blueday Technology i forkant av prosjektet opplyser følgende: «Etter ombygging vil MS Gann gi elevene direkte innblikk og erfaring med ulike energiformer, digitalisering av skipsfart og et moderne fremdriftssystem de senere vil møte i det maritime arbeidslivet».

LAVERE DRIFTSKOSTNADER

Det legges også vekt på at hybridiseringsprosjektet imøtekommer regjeringens satsing på grønn skipsfart i tillegg til å bidra til at den maritime utdanningen blir tilpasset ny teknologiske virkelighet i næringen. Prosjektet vil sørge for lavere driftskostnader for skoleskipet som dermed vil gi hyppigere turer for elevene. Da blir det mer tid til terping på grunnleggende

prosjektet



operasjoner som fortøyning, oppstart, nedstengning, avgang og ankomst.

– Støtten til prosjektet sørger for vi kan fortsette vår målsetning om å tilføre kompetent personell til den maritime næringen - en næring som er i konstant utvikling med ny teknologi. Det er derfor viktig for oss å følge med på det som skjer, og sørge for at elevene er forberedt på det som møter dem ute i den virkelige verden, legger Ydstebø til.

Visjonen om bord er å gi ungdom lyst til livet, og evne til å mestre det. Det er kaptein Bernt Jarl Berge overbevist om at de får til.

– De blir vant til å bo trangt på en liten lugar, må ta hensyn til hverandre og blir på den måten ganske sosialisert. De stiller på vakt midt på natten og lærer at de helst bør komme vakt litt før, og ikke for sent. Mange plikter og summen av alt gir en dannelse og en utdanning i et maritimt miljø, slår han fast.

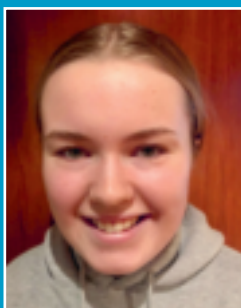
Tre på Gann



Sondre Marheim Løe (16) fra Horten

Hvorfor Gann: Dette er den beste utdannelsen jeg kunne tatt. Jeg hadde ingen tvil om hvor jeg ville, og jeg søkte med en gang jeg fikk muligheten. Her får jeg alt: teori, praksis, vakter – og alt er ekte.

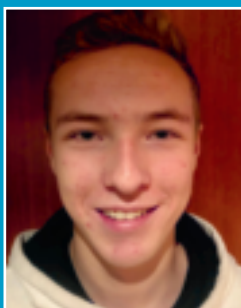
Hvor er du om 5-10 år? Da er jeg styrmann, og den langsiktige planen er å være kaptein på et cruise i Karibien når jeg har passert 50.



Kristina Tangedal (17) fra Radøy

Hvorfor Gann: Jeg visste at jeg ville gå TIP, og fikk anbefalt Gann fra folk hjemme. Det beste med å gå på Gann er at en får mange gode venner og lærer maritime fag på en litt annerledes måte.

Hvor er du om 5-10 år? Styrmann, men hvor det vet jeg ikke!



Krister Knutsen (16) fra Karmøy

Hvorfor Gann: Jeg elsker sjø, båt, krabbe og fiske. Min far var sjømann, bestefar var sjømann, ja, og jeg skal bli sjømann. Jeg ville på båt så fort som mulig i stedet for å studere på land. Her på Gann får man oppleve mer og blir kjent med et miljø på båt tidlig. Et større perspektiv på det hele.

Hvor er du om 5-10 år? Jeg jobber i den maritime næringen, men om det er på plattform eller båt vet jeg ikke.

fakta:

- Offentlig godkjent videregående friskole med utvidet kristen formålsparagraf
- Utdanner årlig 120 elever som bor, spiser og går vakter om bord
- Bygget i 1982 ved Trondheim mekaniske verksted
- Sikkerhetstonnasje: 4072
- Nettotonnasje: 2252
- Dødvekttonnasje: 807
- Lengde: 108,55 meter
- Bredde: Spant 16,5 meter
- Dypgående: 4,74 meter
- Antall dekk: 7
- Antall passasjerlugarer: 148
- Hovedmotor: 2 stk. Bergen Diesel KVM-16
- Propellanlegg: 2 stk. Ulstein gear.
- Propelldiameter: 3 m
- Hjelpemotorer: Bergen Diesel. 2 stk. KRG-5, 1 stk. KRG-3
- Fart Marsjart: 15 knop (12 i skoleskipsmodus) - Maxfart: 17,5 knop
- Byggeår: 1982, Trondheims mekaniske verksted
- Kapasitet til 135 elever – men per i dag godkjent for 120 elever

Julie (25) trodde hennes siste timer

Det ble et følelsesladd møte med styrmann Julie Kolbeinsvik under Sjøsikkerhetskonferansen i Haugesund. Med 270 mennesker i salen delte hun sine tanker og erfaringer da fisketråleren «Northguider» gikk på grunn.

MARIT NILSEN

Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

Det er den 28. desember 2018. Julefreden har senket seg i de fleste hjem, og tredje juledag har akkurat passert middagstider. I samme øyeblikk sender styrmann Julie Kolbeinsvik ut følgende nødmelding fra Hinlopen-stredet på Svalbard:

«Mayday, mayday, mayday, Northguider.

Vi er i posisjon 79 grader, 53 minutter nord, 18 grader, fire minutter øst.

14 personer om bord.

Vi har gått på grunn, og trenger redning og helikopter.

Vi har mistet en flåte.»

Det går 40 lange minutter før nødanropet besvares av KV «Barentshav» grunnet radioutfordringer så langt nord. Ute blåser det 40-45 effektive kuldegrader.

Er det en plass du ikke vil havarere, er det på Svalbard i desember, forteller 25-åringen fra scenen.

STÅL MOT STEIN

Julie ligger og sover når det plutselig smeller. Hun hører lyden av stål som skraper mot stein, og blir kastet rundt inne på lugaren. Hun løper opp i styrehuset, og forstår raskt at «Northguider» har gått på grunn. Et enormt isøde omkranser dem. Mørket er totalt. Sultne isbjørner vandrer like i nærheten. At det skal gå ytterligere



40 minutter før redningshelikoptrene er på plass for å redde dem er svært vanskelig å forholde seg til. Været er elendig, og ingen vet om tråleren vil kantre eller gå rundt i neste sekund.

Normalt ferdes Sysselemannens fartøy M/S «Polarsyssel» i området, men i desember ligger den i opplag i Ålesund. Det er ikke midler til å drifte skipet i mer enn ti av årets tolv måneder. Da står man igjen med KV «Barentshav» som nærmeste skip – 24 timer unna havaristen.

Idet besetningen på 14 klargjør flåten for mulig evakuering, blir den tatt av vinden. «Til alt hell» har de blitt forklart i ettertid. Dersom de hadde gått om bord i flåten hadde trolig ingen av de fjorten vært i live i dag.

Du overlever ikke lenge i verken flåte eller sjø med 40 effektive kuldegrader rundt deg.

Mens de venter på redningspersonell, tenker Julie på familien hjemme. Hun vet at rederiet er informert om ulykken, men hun håper at de ikke har rukket å informere dem. Hun vil ikke at de skal bekymre seg, spesielt ikke nå som hun tenker at hennes siste timer er kommet. Det skytes opp nødraketter. De lyser akkurat lenge nok til at de kan skimte noen isflak som de kan prøve å svømme til dersom båten går ned. Trolig hadde ingen av dem kommet særlig langt. Kort tid etter går strømmen om bord. Etter å ha blitt vekselvis klam og kald inni overleversdrakten, blir det nå fryktelig

var kommet

SER FRAMOVER: Julie Kolbeinsvik (25) jobber i dag som styrmann i DOF og skal tilbringe julen på jobb. – Det skal gå veldig bra, understreker hun.

FOTO: MARIT NILSEN, SJØFARTSDIREKTORATET



kaldt. Heldigvis er redningen nærere enn de tror.

Ingen ser eller hører helikopteret før det er like over oss. Jeg er overbevist om at det ikke kommer til å ende godt, til tross for at jeg ser at redningspersonell firer seg ned mot oss.

Når evakueringen starter er det ingen som ber om å få bli heist opp først. Alle skyver noen foran seg. Redningsmannen gjør som han pleier. Tar av seg selen og får heist opp to personer. Det går noen ekstra sekunder før han skjønner at vanlig prosedyre blir for risikabelt i dette redningsoppdraget. Sjansen for at mannskapet, og han selv, skal havne i sjøen redder ingen. I stedet skynder han seg og fester selen på seg selv igjen, og



DEKKET AV IS: Bergingsselskapet har møtt på større utfordringer enn ventet i forbindelse med fjerningen av «Northguider». Fisketråleren må trolig overvintre på Svalbard. Foto: Kystvakten

starter med å heise opp mannskapet, én etter én.

Ti stykker reiser med det første helikopteret. Julie vet ikke der og da at det andre helikopteret er like ved, og at de blir reddet mens helikopter nummer én frakter dem i trygghet.

Jeg tror vi reiser fra fire, gode kollegaer, og frykter jeg aldri skal se dem igjen.

TAKKNEMLIG

Hele mannskapet gjenforenes i Longyearbyen. Et helt samfunn står klare til å hjelpe: Hotellet sørger for dusj og en varm seng, et kjøpesenter åpner og gir dem tørre klær, sko og alt de ellers måtte trenge.

Julie kjenner på en dyp takknemlighet overfor apparatet som var i sving både under og etter den mørke desemberdagen i fjor. Ettårsdagen for grunnstøtingen nærmer seg, og Julie ser tilbake på et år med både opp- og nedturer.

Det viktigste jeg har lært er at det tar tid å bearbeide traumatiske hendelser, og at det er individuelt hvor mye tid en person trenger.

I dag jobber hun som styrmann på en supplybåt i DOF. Hun sover ikke særlig godt på lugaren når hun reiser offshore. Hun bråvåkner ofte, og har alltid et sett

med klær liggende klart. I tilfelle hun må handle raskt.

Minnene dukker opp i søvne nå og da, men jeg sørger alltid for å stille skjerpet på jobb, og legger tankene og følelsene rundt Northguider bort. Jeg ser fram til å få saken litt mer på avstand og se framover.

For hver uke som går merker hun at opplevelsen sitter litt mindre fysisk i kroppen.

Det er viktig å ta lærdom av det som skjedde, og huske på at aktiviteten i området vil øke. Fiskerne vil fortsette å trekke nordover og turismen vil bli større. Da er det ekstremt viktig at beredskapen holder tritt, understreker hun.

M/S «POLARSYSSEL» HELE ÅRET

At Sysselmannens skip lå i opplag 2 000 kilometer unna da «Northguider» grunnstøtte, førte til sterk kritikk. I november i år kom gladmeldingen fra regjeringen om at det bevilges ti millioner kroner ekstra til utvidet drift av M/S «Polarsysse». Det betyr at båten kan operere hele året ut fra Longyearbyen, og at de som ferdes i Høy-Arkis kan være sikker på at det finnes et hjelpeapparat dersom ulykken er ute. For det vil skjje flere ulykker. Det er bare ingen som vet når.

Fikk bot på sju millioner kroner

Et selskap i Singapore har vedtatt en bot på sju millioner kroner for brudd på forurensnings- og straffeloven etter at det forsøkte å seile skipet Harrier til ulovlig opphugging.

MARIT NILSEN

Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

I 2017 ble skipet Harrier, tidligere kjent som Tide Carrier, forsøkt seilt fra Høylandsbygd i Kvinnherad til opphugging på en strand i Gadani i Pakistan. Den ulovlige seilasen ble oppdaget da skipet fikk motorstans og kom i drift utenfor Jæren. Inspektører fra Sjøfartsdirektoratet gav skipet seilingsforbud grunnet skipets tilstand. I tillegg ble det fremlagt ugyldig nasjonalitetsbevis fra Komorene og ikke-reelle klassesertifikater fra Union Marine Class Society.

– De har bevisst ført norske myndigheter bak lyset ved å legge fram uriktig dokumentasjon som skulle vise at fartøyet oppfylte internasjonale konvensjonskrav som angitt i havnestatsforskriften. Vi ser svært alvorlig på dette og er fornøyd med at påtalemyndigheten har gitt en tydelig reaksjon,



Her ligger Tide Carrier/Harrier til kai i Gismarvik



NÆR KATASTROFE: Harrier, tidligere Tide Carrier, kom i drift utenfor Jæren 22. februar 2017. FOTO: Kystverket

sier Kjetil Sørensen, seniorrådgiver i Sjøfartsdirektoratet.

I tillegg gir boten et klart signal til næringen om alvorret knyttet til ulovlig skipsopphugging.

FALSKE PAPIRER

Selskapet, Wirana Shipping Corporation Pte. Ltd., var såkalt «commercial manager» for seilasen og bestemte hvor skipet skulle gå, hvilket formål seilasen skulle ha og hvordan den skulle gjennomføres. Wirana Shipping CPL er en virksomhet som blant annet kjøper opp utrangerte skip og selger dem til opphuggingssteder på strendene i India og Pakistan. Skipets eier var et selskap registrert i øystaten Saint Kitts og Nevis, og Wirana Shipping CPL brukte et managementselskap til å gjennomføre seilasen.

Da Harrier kom i drift utenfor Jærstrendene nektet miljømyndighetene å la skipet forlate Norge uten tillatelse. Da skaffet finansdirektøren i Wirana Shipping CPL en fiktiv avtale om at skipet skulle settes i drift utenfor Afrika, og viste til to erklæringer fra tredjepersoner om at Afrika-avtalen var reell. Det var den ikke ettersom skipet skulle til opphugging.

Forelegget omfatter ut fra dette to tilfeller av uriktig forklaring til offentlig myndighet, ettersom disse dokumentene ble lagt frem for Klima- og miljødepartementet.

FARE FOR AKUTT FORURENSNING

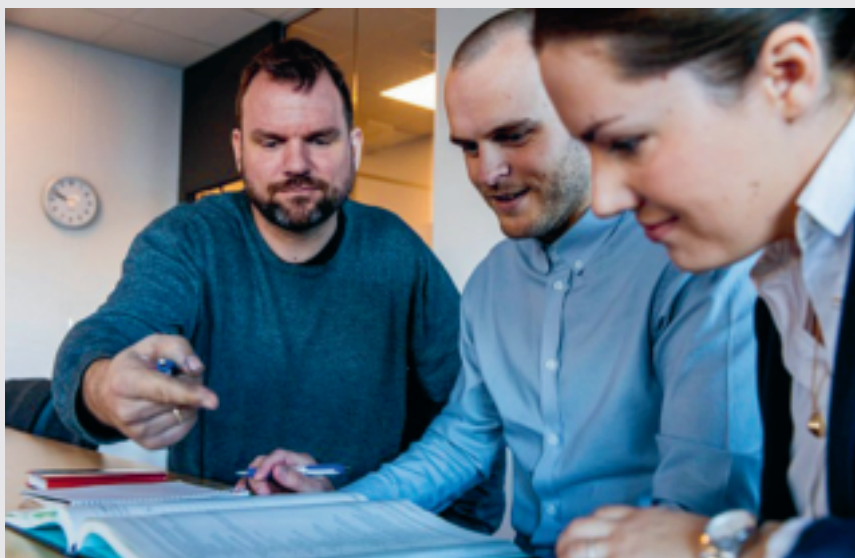
Forelegget omfatter også brudd på forurensningsloven ut fra den forurensningsfaren seilasen medførte, blant annet fordi det ble gjort nødvendig vedlikehold av motoren under



oppankring ved Feistein utenfor Klepp uten taubåt i beredskap.

Skipet hadde forut for seilasen ligget ti år i opplag. Ifølge Kystverket var det overhengende fare for akutt forurensning da skipet kom i drift. I skipets tanker var det ifølge forelegget blant annet 1500 kubikk oljeholdige væsker, avfall som ble forsøkt ulovlig utført fra Norge. Et oljeutslipp utenfor Jærstrendene ville medført fare for svært omfattende skade på plante- og dyreliv i området. Potensielle opprydningskostnader kunne blitt svært betydelige.

Boten er allerede betalt ettersom Wirana Shipping CPL. hadde stilt økonomisk sikkerhet for opphevelse av heftelse i skipet, noe som ble besluttet av Oslo tingrett da skipet skulle seile fra Norge i juli 2018.



Illustrasjonsfoto. FOTO: Grethe Nygaard, Sjøfartsdirektoratet

Endring av rutine ved utsendelse av påtegninger

Sjøfartsdirektoratet tilbyr nå våre kunder utsendelse av påtegninger direkte til bemanningskontorene. Det vil gjøre prosessen enklere for dem og for rederiene.

Fram til nå har det vært vanlig praksis at Sjøfartsdirektoratet har sendt utstedte påtegninger til rederienes norske adresser. Deretter har det vært rederiets ansvar å få påtegningen om bord til den ansatte. Det siste året har det kommet en del forespørsler om Sjøfartsdirektoratet kan se på denne praksisen.

Da bemanning av utenlandske sjøfolk på skip med norsk flagg i stor grad er lagt til kontorer utenfor Norge, vil det være en fordel at påtegningen sendes direkte til bemanningskontoret, og ikke via en norsk adresse.

Enkelte rederier har svært mange utenlandske sjøfolk ansatt og bemanningskontorer/ agenter i flere land. Ved å tilby våre kunder utsendelse av påtegninger direkte til bemanningskontorene vil vi gjøre prosessen enklere både for rederiene og bemanningskontorene.

Denne endringen har vært tatt opp med de avdelingene som på forskjellig vis har befatning med denne praksisen, og det synes som om en endring av rutinen ikke vil medføre noen form for merarbeid for oss i Sjøfartsdirektoratet. Hvis det skulle vise seg at dette vil føre til en betydelig økning i portoutgifter, vil det være naturlig å se på om vi skal regulere gebyret for utstedelse av påtegninger.

Vi vil legge ut informasjon om dette i søknadsportalen på hjemmesiden vår, og vi vil sørge for å informere kunder ved direktekontakt via telefon og e-post.

Skal skjerpa reglane for kloakkutslepp langs kysten

Eit nytt regelverk som skal redusera utsleppa av kloakk langs norskekysten, er no ute på høyring. Fristen for å komma med høyringsinnspel er 22. januar, og målet er å få dei nye reglane på plass allereie 1. mars 2020.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

På oppdrag frå Klima- og miljødepartementet har Sjøfartsdirektoratet laga eit forslag til nye reglar for utslepp av kloakk, som no er sendt ut på høyring. Formålet er å hindra utslepp av kloakk, og bidra til mindre utslepp av kloakk langs norskekysten, særleg i indre farvatn med mindre strøm og mindre vassutskifting.

– Potensialet for utslepp av kloakk er stort, og forslaget vil innebera ein monaleg reduksjon av utslepp av kloakk og bidra til å ivareta miljø og helse, seier Bjørn E. Pedersen, avdelingsdirektør i Sjøfartsdirektoratet.

GJELDANDE REGLAR

I norske farvatn er utsleppskrava mindre strenge enn det som følger av det internasjonale regelverket i MARPOL vedlegg IV, som seier at grensa for utslepp av kloakk er ved 12 nautiske mil, altså 22 224 meter frå land. Vidare er det eit krav i MARPOL vedlegg IV at alle skip som er omfatta av regelverket skal vera utstyrt med kloakkreinseanlegg, oppmalings-/desinfiseringsanlegg og/eller oppsamlings-tank. For oppmalt og desinfisert kloakk er grensa ved tre nautiske mil.

I Noreg kan ein sleppa ut ureinsa



NØGD: Avdelingsdirektør for Regelverk og internasjonale avtaler, Bjørn E. Pedersen er nøgd med at forslaget til nye reglar for utslepp av kloakk no er ute til høyring.

FOTO: GRETHE NYGAARD

kloakk 300 meter frå land langs store delar av kysten. Dette har bakgrunn i at mange kommuner mangla reinseanlegg for kloakk då regelverket blei innført, i tillegg til at det generelt er god sirkulasjon i vassmassene langs kysten.

Her til lands er reglane i MARPOL vedlegg IV kun gjeldande for skip i utanriksfart på strekninga frå Lindesnes til svenskegrensa. Ein foreslår no å gjera utsleppskrava i MARPOL vedlegg IV gjeldande både for skip i internasjonal fart og innanriksfart, i heile det norske farvatnet.

SKJERPA KRAV

Forslaget rettar seg mot skip med internasjonale sertifikat, uavhengig av byggeår og for passasjerskip med fartsområde «liten kystfart» eller mindre, eller «kystfiske eller mindre» med brutto-

tonnasje 400 eller meir, og som er sertifisert for meir enn 100 passasjerar.

Dei gjeld også for nybygg over 400 bruttotonn som har kontraktsdato etter 1. mars 2020, og som er sertifisert for meir enn 15 personar og skal gå i fartsområda «liten kystfart» eller «kystfiske».

Dersom desse skipa går i fart som gjer det vanskeleg å overhalda den geografiske grensa, må dei ha kloakkreinseanlegg eller oppmalings- og desinfiseringsanlegg. Alternativt kan dei ha oppsamlingsstankar for kloakk om bord, som kan leverast til land for tømning. For passasjerskip i rutefart i Noreg vert det foreslått ei innfasing av utsleppskrava for kloakk.

Skip som ikkje er omfatta av den nye grensa, må framleis følga den eksisterande utsleppsgrensa, som går 300 meter frå fastland og øyer.

Flere anbefalinger etter ferjegjennomgang

Bemanning er et tema som ansatte på ferger og hurtigbåter er opptatt av. Siden januar i år har Sjøfartsdirektoratet jobbet med en gjennomgang av bemannings-situasjonen på norske ferger. Dette har resultert i konkrete forbedringsforslag.

DAG INGE AARHUS

Kommunikasjonsdirektør, Sjøfartsdirektoratet

– Da dette prosjektet ble igangsatt, var det for å kunne si mer konkret hva som fungerte innen eksempelvis fastsettelse av sikkerhetsbemanning og hva som burde endres. Når direktoratet nå har gjort denne jobben, sitter vi igjen med en del forbedringspunkter. Vi håper dette viser at vi tar dette på alvor, men at vi har hatt behov for en god og grundig kartlegging før vi kunne konkludere, sier fungerende sjøfartsdirektør Lars Alvestad.

BAKGRUNN

Bemanning om bord på norske fartøy er et viktig fokusområde for Sjøfartsdirektoratet. Bemanningssituasjonen på norske ferjer følges nøye, og direktoratet er opptatt av at sjøfolk om bord på norske skip skal ha sikre rammer for arbeidet sitt. Passasjerer på norske ferjer og passasjerskip skal føle seg trygge og ivaretatt under overfarten.

Sjøfartsdirektoratet har deltatt i flere fora gjennom året hvor sikkerhetsspørsmål har blitt diskutert med partene. Eksempler på dette er Ferjekonferansen, årlig møte med veidirektøren, møter med NHO Sjøfart, arbeidstakerorganisasjonene og



ILLUSTRASJONSFOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

ulike rederier. Det er også fokus på bemanning i de tilsynene som direktoratet gjennomfører.

FUNN

En gjennomgang av bemanningsfastsettelsen viser at rederiene i større grad får gjennomslag for sitt ståsted enn kaptein eller ansatte. Av de 232 sakene som er gjennomgått, var partene enige om fastsettelse i 28 prosent av sakene. I 22 prosent av sakene fikk reder medhold, 5,6 prosent av sakene fikk kapteinen gehør, mens det i nær 16 prosent av sakene ikke er registrert tilbakemelding fra ansatte i bemannings-søknaden.

Gjennomgangen viser også at direktoratet ikke ser en nedgang i bemanningen på ferjer over tid (målt på ferjer som er aktive i dag). En registrerer at det er en større variasjon i antall passasjerer per besetningsmedlem enn forutsatt, selv om ett snitt på 47 passasjerer per besetningsmedlem er sammenlignbart med passasjertransport på vei, bane og luft.

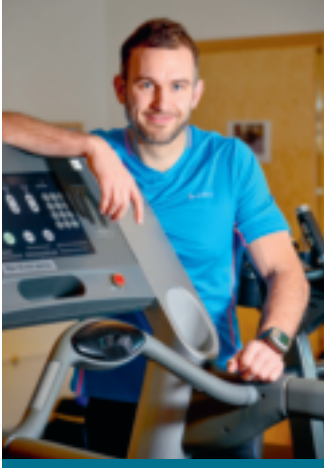
ANBEFALINGER

En viktig del av evalueringen som nå er gjennomført, er å identifisere mulige

forbedringspunkt. Direktoratet har derfor konkludert med følgende anbefalinger rettet mot både egen saksbehandling og oppfølging mot rederi og organisasjoner (noen av tiltakene er påbegynt/gjennomført):

- gjennomgå bemanning på ferjer som har hatt en relativ stor nedgang i minimumsbemanning de siste ti årene, for å avdekke hvilke forhold som er lagt til grunn for dette
- endre rutinen for saksbehandling slik at vi alltid oppfordrer tillitsvalgte eller skipsfører til å uttale seg
- gjennomgå bemanning på fartøy som har et relativt høyt antall passasjerer per besetningsmedlem innenfor sin passasjerkategori, og vurdere hvorvidt det skal innføres en maksimal grense på antall passasjerer per besetningsmedlem
- sikre at alle vedtak og begrunnelser som er gjort rundt bemanningsfastsettelse er dokumenterbare, og kan hentes fram i ettertid
- evaluere resultat og erfaring etter evakueringsøvelse
- videreføre de gode erfaringene med jevnlig møter med rederier, organisasjoner og offentlige etater

Sverre Flatebo



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

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

Smart mosjon i arbeidslivet

Vi har i denne treningspalten stort sett hatt temaer som skal motivere til trening og fysisk aktivitet. Denne gang skriver vi om hvordan du bør tilpasse treningen din for å være best mulig rustet til å stå i arbeidslivet så lenge du ønsker.

Noen yrker byr på mer fysisk aktivitet enn andre. For matrosar som jobber på dekk og renholdsarbeidere kan gjerne arbeidsdagen bestå av gjentatte bevegelser og plutselige tunge løft eller uheldige arbeidsstillinger. For disse er det like viktig med tilpasset trening, som det er for personer med stillesittende arbeid. Det dreier seg om å gjøre kroppen forberedt på den store fysiske belastningen den blir utsatt for over tid. At det er viktig med fysisk aktivitet og god trening når en har en jobb som er krevende fysisk, kalles gjerne «aktivitetsparadokset».

SMART MOSJON

Forskjellen i treningsprogrammene ligger i hvordan de blir tilpasset den enkelte. I denne utgaven av treningspalten vil vi orientere om grunnprinsippene fra en helt ny rapport om «smart mosjon i arbeidslivet». I korte trekk bygger modellen på at treningsprogrammer tilpasses arbeidseksposeringen til den enkelte, og tar hensyn til eventuelle plager eller skader. En skal da oppnå en treningseffekt som både styrker muskler og ledd, bedrer kondisjon og balanse med lav risiko for overbelastning.

I oppstartfasen vil den smarte mosjonen forsøke å avklare noen parametre:

1. Hvilken type jobb har du (sittende, gående, stående, tunge løft osv.)
2. Hvilken fysisk kapasitet har du (kondisjon, styrke og balanse) opp mot behov i yrket
3. Helbreds mål; dvs. om du har en passe sunn kropp, samt om du har noen smerter/vondter noen steder i kroppen

Etter slike avklaringer vil det være lettere å tilpasse treningsprogrammet til å øke kapasiteten der det trengst mest, samt for å forebygge eller «reparere» kroppsområder der du har smerter eller stivhet.

Måltrettet trening vil videre føre til at hver enkelt blir mer robust ovenfor de belastningene en har i det daglige arbeidet. I motsatt fall, om kapasiteten er lav så blir den relative belastningen høy. Det fører til at en kan bli utmattet, får smerter og en generell fysisk slitasje. En kommer på denne måten inn i en vond spiral.

Noen øvelser vil være et viktig grunnlag for alle mennesker, men deretter vil de med stillesittende arbeid ha behov for andre øvelser enn de med fysisk tunge jobber. En som sitter på en kontorstol kan ha mye effekt av å gå/jogge, mens en renholdsarbeider som går 25 000 skritt på en dag og bøyer seg opp og ned mange hundre ganger kan ha andre behov enn en spaseretur på kvelden.

TRENINGSPROGRAMMET

Treningsbelastning kan justeres ved å justere treningsprogrammet i forhold til mengde, intensitet, tid, frekvens og hyppighet. Videre vil et treningsprogram kunne justeres etter hva en primært ønsker å oppnå. Er det bedret kondisjon, økt muskelstyrke, økt muskelutholdenhet, økt dynamisk kraft eller økt isometrisk kraft.

Treningsregimet tar utgangspunkt i en treningsøkt på 50 minutt som skal gjennomføres minst en gang i uken. Det vil si at en for eksempel kan trene 1 x 50 min, 2 x 25 min eller 5 x 10 min. I tillegg kommer oppvarming som bør være på rundt fem minutter for å gjøre seg klar til økten.

Omtrent 20 minutter av treningen pr uke baseres på din arbeidsprofil (hvilken type arbeid du har). Ved stillesittende arbeid er det primært dynamisk kondisjonstrening på rundt 70 prosent av maksimal puls som gjelder. Ved stående/ gående arbeid anbefales intervallpreget trening på 85-95 prosent av maksimal puls, og ved tungt arbeide anbefales det styrkeutholdenhetstrening for de store muskelgruppene. Belastningen bør ligge omtrent på 60 prosent av det som du klarer

å løfte maksimalt én gang. Løfter du 60 kilo maks, trener du samme øvelse med cirka 35–40 kilo per sett.

30 minutter pr uke baseres på din individuelle profil. Det vil si din generelle fysiske kapasitet, kropps-sammensetning og eventuelle muskel – og leddplager. Her vil en ytterligere del være at du bør legge til noe mer kondisjonstrening og styrke/funksjons-trening etter sammensetning av dine behov. Du trener her typisk øvelser som er spesielt gode for de plagene du har eller vil unngå å få, samt generelle, gode styrkeøvelser og ikke minst balansetrening.

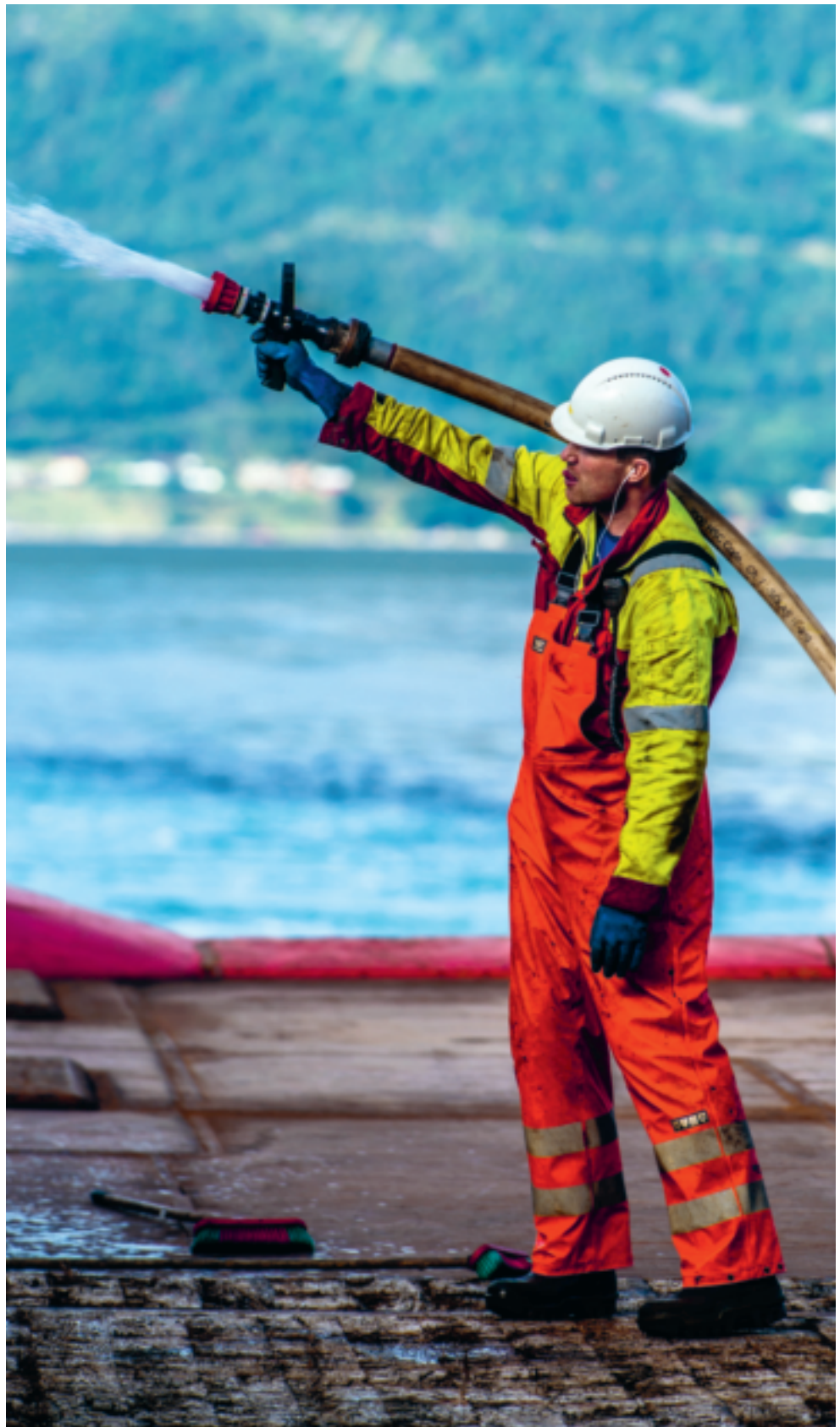
I figuren som foreløpig er på rapportens originalspråk, Dansk, får du en skjematisk oversikt over hvordan konseptet fungerer. (Kari, bilde av illustrasjonen vedlagt)

HVORDAN DET BRUKES

Rapporten om «smart mosjon i arbeidslivet» ble publisert i mai 2019. Helsedirektoratet jobber nå med å tilpasse funnene fra den til digitale løsninger. Ved å taste inn nøkkeldata om deg selv skal du få ut et individuelt tilpasset treningsprogram som er vitenskapelig forankret.

Til dette blir klart er det fornuftig å bruke grunnprinsippene i rapporten som vi har presentert her. Vurder arbeidsbelastningen din og tenk hvilke behov du kan ha. Trenger du å bli sterkere i muskler og ledd, eller trenger du mer bevegelighet eller å få blod-pumpa i gang? Når du har kartlagt behovet ditt kan du få forslag til konkrete øvelser og program både på treningssentre og hos trenings-kompetente venner, men også hos oss i Sjømannsidretten (idrett@sdir.no).

Vi håper en bevisstgjøring om at du skal kunne være en sterkest og best mulig versjon av deg selv på både arbeid og privat kan gi deg motivasjon til å komme i gang med tilpasset trening. Eller å fortsette med den gode treningen du allerede gjør.



MOSJON: Arbeidsoppgavene våre er varierte. Noen kan ha fysisk krevende arbeidsdager, mens andre sitter mer i ro. Det bør gjenspeiles i treningen.

FOTO: ANDREAS WOLDEN, FOTOKONKURRANSEN FOR SjøFOLK

NYE I NIS

Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS)

Skipene kommer hjem fra Singapore

De siste to og en halv månedene har NIS opplevd en netto økning på tjuefem skip med en samlet bruttotonnasje på 1 707 396.

TONJE OLSEN RISNES

Avdeling Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet

Seks av skipene var nybygde tankskip fra Østen som ikke har vært registrert før. Ett av skipene, et vanlig bulkskip, ble bygget

for Panama-flagg og overført til NIS ved levering. Fra Singapore kom 6 skip seilende vår vei. Mot slutten av november teller NIS 659 skip med en samlet bruttotonnasje på 16 523 369.

– Vi setter stor pris på at så mange redere har valgt å registrere nybyggene sine i NIS. Det er en opptur for flagget sier Ole Kamlund, fungerende registerfører ved Sjøfartsdirektoratets avdeling Skipsregistrene.

– Vi noterer oss spesielt at det nå synes å være innflagginger fra, og ikke utflagginger til, Singapore som er i vinden, legger han til.



«Bow Orion», nybygd kjemikalietanker registrert 26. august 2019.

Foto: Odjfell SE

NYE REGISTRERINGER

BOW OLYMPUS - LAFY8.

34 128 bruttotonn nybygd kjemikalietanker fra Kina, ikke tidligere registrert.

CLIPPER ERIS - LAFN8.

18 898 bruttotonn nybygd LPG tanker fra Korea, ikke tidligere registrert.

CLIPPER WILMA - LAGX8.

46 746 bruttotonn nybygd LPG tanker fra Korea, ikke tidligere registrert.

EDDA FIDES - LAIT8.

20 323 bruttotonn konstruksjonsskip overført fra Malta.

FALKBRIS - LAJB8.

2 449 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Malta.

FJORDSTRAUM - LAWH7.

3 726 bruttotonn kjemikalietanker overført fra Malta.

FRAMFJORD - LDXU3.

1 683 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

GRIP ARCTIC - LJYR3.

684 bruttotonn brønnfartøy overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

HELLE - LAJE8.

1 825 bruttotonn CO2 tanker overført fra Nederland.

MARI KOKAKO - LAUA5.

29 987 bruttotonn nybygd kjemikalietanker fra Korea, ikke tidligere registrert.

MIDNATSOL - LEF03.

16 151 bruttotonn kombinert passasjer- stykkgodsskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

NOVA - LAIR8.

29 104 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Hong Kong.

ORION - LAIS8.

29 892 bruttotonn vanlig bulkskip overført fra Panama.

OSLO BULK 1 - LAHZ8.

5 629 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Singapore.

OSLO BULK 2 - LAIA8.

5 629 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Singapore.

OSLO BULK 3 - LAIB8.

5 629 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Singapore.

OSLO BULK 8 - LAIE8.

5 629 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Singapore.

OSLO BULK 9 - LAIF8.

5 629 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Singapore.

OSLO BULK 10 - LAIG8.

5 629 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Singapore.

SARITA - LAIU8.

35 607 bruttotonn nybygd vanlig bulkskip, overført fra Panama.

STAVANGER PIONEER - LAZV7. 29 914 bruttotonn nybygd kjemikalietanker fra Vietnam, ikke tidligere registrert.

TAKAROA SUN - LA007.

29 987 bruttotonn nybygd kjemikalietanker fra Korea, ikke



KLASSE FOR FISKEFARTØY

SIKKERHET - MILJØ - EFFEKTIV DRIFT

Kontakt et av våre lokale kontorer idag:

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

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

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

Klasse • Konsept • Nybygg • Operativ drift • Konsulenttjenester

www.dnvgl.com

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL

International Labour Organisation:

Har jobbet frem arbeiderrettigheter i 100 år

I hundre år har den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) jobbet for å sikre arbeideres rettigheter, til lands og til vanns. – Den maritime grenen har alltid vært viktig i ILO. Den har også utrettet mye, sier Sjøfartsdirektoratets Haakon Storhaug. Han kjenner organisasjonen fra innsiden.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Som et ledd i Versailles-traktaten og krigsoppgjøret etter første verdenskrig ble den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) opprettet i 1919. Hundre år senere lever organisasjonen i beste velgående.

– Tidligere slet ILO med en del utdaterte standarder, men de har gått gjennom en kjempetransformasjon i senere år, sier seniorrådgiver ved regelverk og internasjonale avtaler i Sjøfartsdirektoratet, Haakon Storhaug. Han mener arbeidet med konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår (MLC) representerer en milepæl i ILOs hundre år gamle historie. Da MLC

Viktige ILO-konvensjoner som har blitt vedtatt, og dermed har blitt lovpålagte standarder i nesten alle land i verden er:

- Retten til å (fag)organisere seg og inngå tariffavtaler
- Rett til lik lønn for likt arbeid på tvers av kjønn
- Rett til grenser for maksimal arbeidstid, ukehvile m.m.
- Forbud mot barnarbeid
- Forbud mot tvangsarbeid
- Forbud mot diskriminering
- Andre konvensjoner pålegger landenes myndigheter blant annet å arbeide for full sysselsetting, føre tilsyn i arbeidsmarkedet, samt å samle inn statistikk.

trådte i kraft i 2013 erstattet den hele 37 ILO-konvensjoner.

ARBEIDSGIVERSIDEN STÅR STERKT

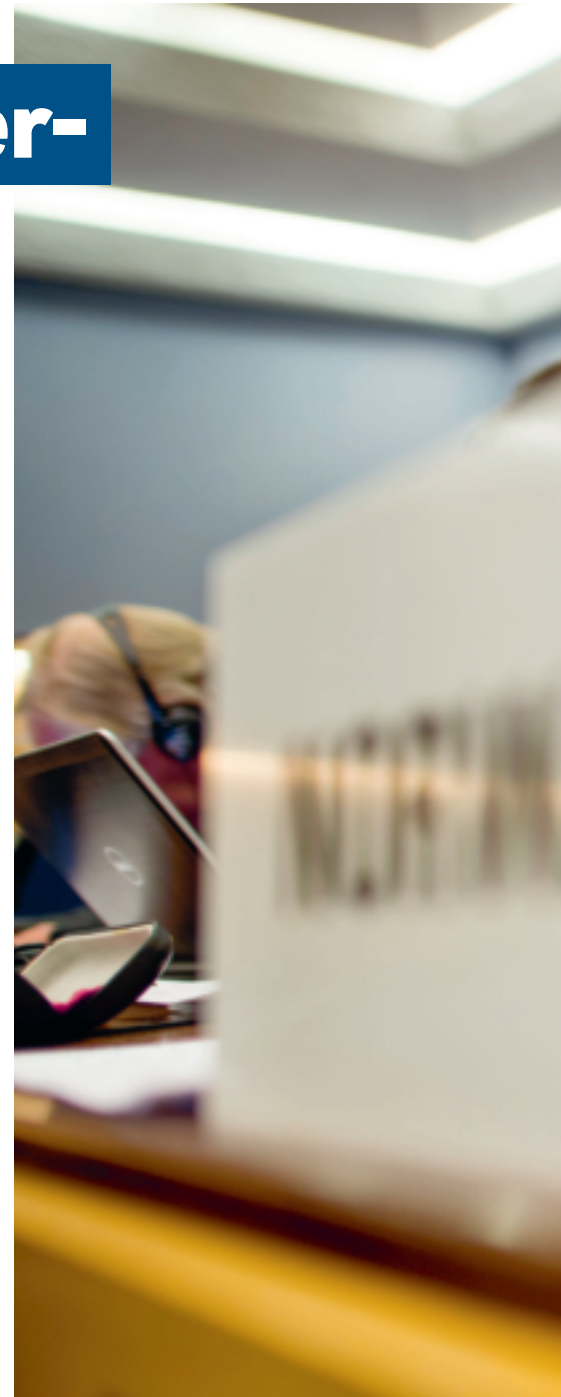
– MLC er noe av det viktigste som har skjedd organisasjonen i nyere tid. Den har forandret måten ILO jobber med regelverk på i maritim sektor. Tidligere tok det ca. ti år mellom hver gang man oppdaterte regelverket for sjøfolk. Nå skal det gå raskere, og når det blir gjort endringer i MLC gjelder de for alle landene som har ratifisert den, forteller Storhaug. Han har jobbet med internasjonalt arbeid hele sin karriere, og tilbrakte også årene fra 1993 til 1995 ved ILOs hovedkontor i Genève, der han var juniorekspert ved den maritime avdelingen. ILO har rundt 1200 ansatte, og maritim avdeling utgjør bare en liten del av organisasjonen.

– Det var veldig krevende, som junior ble du involvert i mye ulikt arbeid. Alt fra koordinering av bistandsprosjekter i Tanzania og Mosambik, til koordinering av store internasjonale møter og komiteer, forteller Storhaug. Han har jobbet med internasjonale regelverk siden, både knyttet mot ILO og mot FNs sjøfartsorganisasjon IMO.

– Det unike med ILO er treparts-oppyggingen, som likestiller arbeidsgiverorganisasjonene, arbeidstakerorganisasjonene og myndighetene. Trepartssamarbeidet

gjennomgår hele organisasjonen, sier Storhaug. Arbeidet med MLC er ett eksempel var et initiativ fra partene i arbeidslivet.

VIKTIG FOR SJØFOLK VERDEN OVER MLC innebar en rekke nye rettigheter for verdens 1.500 000 sjøfolk, blant annet om helsekrav, arbeidsformidling, ansettelsesavtale, lønnsutbetaling, arbeids- og





ULIKE KULTURER: IMO er veldig medlemsstatsdrevet, mens ILO er mer sekretariatdrevet. På grunn av trepartsstrukturen i ILO er møtene i ILO litt mer formelle mens det skjer en del forhandlinger bak kulissene spesielt mellom de sosiale partene, forteller Haakon Storhaug. Her leder han den norske delegasjonen under et møte i IMOs komite for sjøsikkerhet.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

hviletid, ferie, hjemreiser og lugarer. I tillegg kom regler om medisinsk hjelp, rederiets ansvar ved sykdom og personskade, krav til arbeidsmiljø, samt trygdeordninger for sykdom og yrkesskade. En

viktig nyskapning ved konvensjonen var at skip i internasjonal fart skal ha et sertifikat utstedt av myndighetene som viser at arbeids- og levevilkårene er i orden.

– I Norge har vi hatt standarder og

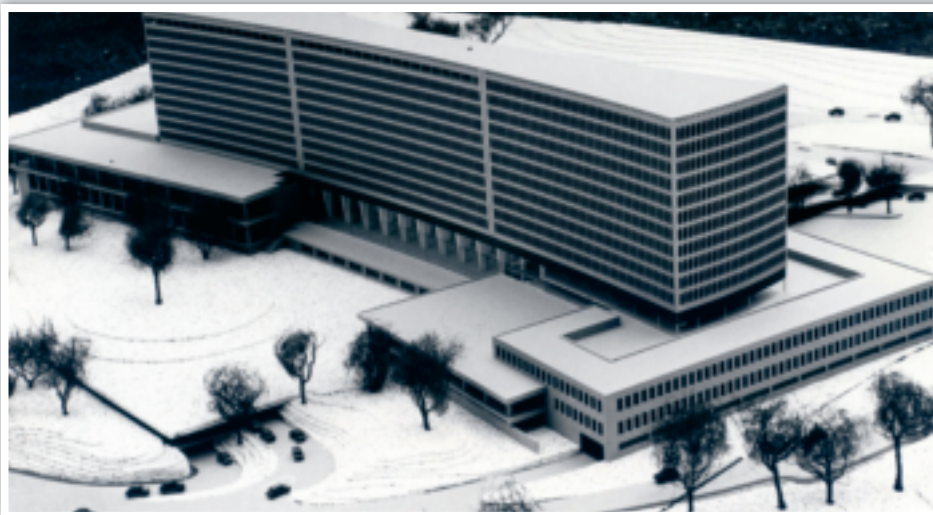
sjømannslover lenge, men MLC har stor betydning også for norske sjøfolk, sier Storhaug. Fram til 1980-tallet var sjøfolk formelt sett løsarbeidere, dvs de var ansatt på skip og ikke i rederier. På 80-tallet kom

bemanningselskapene inn på grunn av vanskeligere økonomiske tider, og man fikk et skille mellom rederi og arbeidsgiver. Dersom arbeidsgiver var en annen enn rederiet, hadde ikke rederiet noe ansvar dersom arbeidsgiver ikke kunne dekke sine forpliktelser.

– Dette løste MLC ganske fint med å pålegge rederiet det overordnede ansvaret, selv om en har eksterne bemanningselskap, ligger ansvaret for sjøfolkene hos rederiet. For Norges del er nok dette den viktigste endringen, sier seniorrådgiveren i Sjøfartsdirektoratet. I tillegg har MLC sørget for at kontroll av arbeids- og levevilkår er blitt en godt innarbeidet del av Sjøfartsdirektoratets arbeid.



ILO-møte i 1919. FOTO: ILO



Dagens ILO-bygning, som ligger i Geneve, stod klar i 1974.

FOTO: ILO



Visedirektør Harold Butler og Direktør Albert Thomas nyter en pause utenfor den første ILO-bygningen, La Châtelineau, i 1920. FOTO: ILO

fakta:

- Den internasjonale arbeidsorganisasjonen ILO ble grunnlagt i 1919 gjennom Versailles-traktaten og var fram til slutten av andre verdenskrig del av Folkeforbundet og deretter FN.
- Organisasjonens hovedoppgave er å utforme standarder og anbefalinger overfor medlemslandene, og å etterse at disse følges.
- Retten til «anstendig arbeid» («decent work») har siden årtusenskiftet vært en sentral samlebetegnelse for ILOs arbeid og målsettinger. Innholdet i denne har blitt en del av FNs bærekraftsmål mot 2030.
- ILO er FNs eneste trepartssammensatte organisasjon med representanter fra både arbeidstakersiden (fagforeninger) og arbeidsgiverne (arbeidsgiverorganisasjoner), i tillegg til de ulike lands myndigheter.
- I 1969, 50 år etter ILO ble opprettet, mottok organisasjonen Nobels fredspris. Det ble tydeliggjort at sosial rettferdighet er viktig for å sikre en fredelig verden.
- I jubileumsåret 2019 har FN-organisasjonen 187 medlemsland.
- Hovedkontoret ligger i Geneve i Sveits. ILO har også rundt 40 kontorer andre steder i verden, inkludert regionalkontor og representasjonskontor til FNs hovedkvarter i New York.
- Alle land kan bli medlem i ILO hvis de allerede har medlemskap i FN. Landet må da overfor generalsekretæren akseptere forpliktelsene nedtegnet i ILOs konstitusjon. Land kan også bli tatt opp som medlem på ILOs internasjonale arbeidskonferanse, ved to tredjedelers majoritet.

Digital løysning for fiskefartøy og lasteskip under 15 meter

Sjøfartsdirektoratet har gått grundig gjennom korleis ein jobbar med tilsyn av fartøy i dag. Ein har sett på områder som kan forbetrast og forenklast og kva moglegheiter som ligg i å bruke ny teknologi. No jobbar prosjektgruppa med ei digital løysing.

– Målet for dette prosjektet er å gjera regelverk og forvaltningspraksis tilgjengelege i databasar slik at dette kan brukast av datamaskinar. Vidare skal vi bruka dette grunnlaget for å gjera sertifiseringsprosessen digital slik at alle steg blir sporbare og godt dokumenterte, fortel Kristian Torkelsen, som leier prosjektet i direktoratet. Han fortel at dette vil gjera at arbeidet med sertifisering for fartøya blir meir einsretta, enklare og meir effektivt.

– Vi trur at dette kan føra til at mannskap, reiarar og verft får betre forståing av våre krav, og at det vil vera med på å gjera regelverket meir brukarvenleg. Det vil gjera sakshandsaming av fartøy overfor rederi og verft meir oversiktleg og mindre byråkratisk, legg Torkelsen til.

LETTARE TILGJENGELEG

Får å få dette til skal ein lage ei plattform som er tilgjengeleg for involverte partar. Målet er at dei som brukar fartøya enkelt kan finne ut kva krav som gjeld sitt fartøy. Plattformen skal og ta vare på

kommunikasjonen mellom Godkjente foretak, rederi og Sdir. På den måten vert alle tilsynsaktiviteter og dokumentasjon tilgjengelege på ein plass for dei som har ei rolle mot fartøyet. Her vil ein kunne få informasjon om status på pågåande aktivitetar, og kunne lese om detaljer i våre forskrifter når ein har behov for det.

– Vi har og ambisjonar om at systemet skal kunne seie noko om omfanget av vår kontroll om ein gjer endringar på viktige fartøyparameter. Til dømes ved endring av fartsområde eller ved forlenging av eit fartøy, fortel Torkelsen, som er senioringeniør ved fiskefartøysavdelinga i direktoratet.

GÅR STRAKS I GANG

Ein ser for seg at næringa får tilgang til desse tenestene som ei utviding av det som er på Min side fartøy i dag. Samtidig blir det lagt til rette for å levere og ta imot data frå eksterne system. Dette kan til dømes vera vedlikehaldssystem som er om bord i fartøya i dag. Det kan og vera andre aktørar som klasseselskap eller tilsynsetatar.

– Vi har arbeida med desse tankane i fleire år, men no har me laga ein detaljert plan for korleis dette kan løysast. Vi har prototypar for brukarflater og har detaljerte løysningsforslag for den tekniske sida av dette, seier prosjektleiaren. Arbeidet med lage datamodellar som er nødvendig for å realisere dette startar første veka i desember.

Vil hindre utflagging av skip

Regjeringen foreslår endringer i sjøloven og NIS-loven, og vil åpne for bareboat-registrering av skip.

Bareboat-registrering handler om at et skip i en begrenset periode er registrert i to skipsregistre samtidig. Dette bidrar til å videreføre Norges posisjon som sjøfartsnasjon, ettersom det både kan hindre utflagging og å øke skipsregistrenes internasjonale konkurransevne.

Lovforslaget er en oppfølging av regjeringens maritime strategi fra 2015, og ordningen vil bli evaluert etter fem år.

– Regjeringen jobber kontinuerlig med å bedre vilkårene for norsk maritim næring. Dette gir næringen tilgang til nye markeder, samtidig som det kan hindre permanent utflagging fra norske skipsregistre, sier næringsminister Torbjørn Røe Isaksen.



Arbeider med nye regler om dykking

Sjøfartsdirektoratet arbeider med sikte på at den nye forskriften om dykking fra skip skal gjelde fra 1. januar 2020. Dette betyr at de nye reglene om dykking i kapittel 26 i forskrift om utførelse av arbeid etter arbeidsmiljøregelverket, også vil gjelde for dykkere innen sjøfart fra samme tidspunkt. Vi oppfordrer rederiene til å fortsatt innrette seg på at disse reglene vil tre i kraft.

LINDA BRUÅS

Underdirektør Regel og avtaler, Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet og Arbeidstilsynet har på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet og Arbeids- og sosialdepartementet foreslått endringer i regler for dykking fra skip. Forslaget var på høring i perioden 29. april til 29. juli 2019. Det var 39 høringsinstanser som svarte på høringen, hvorav sju ikke hadde merknader.

Forslaget går ut på å endre arbeidsmiljølovens virkeområdebestemmelse for å gjøre det tydeligere om et arbeidsforhold faller inn under arbeidsmiljøloven eller sjøfartslovgivningen. Samtidig er det foreslått å presisere virkeområdet for de som har sitt arbeid om bord på skip og er involvert i dykkeoperasjoner, i forskrift om skipsarbeidslovens virkeområde. For å styrke dykkernes vern inneholdt høringen også forslag til en forskrift om dykking fra skip som speiler dykkerreglene gitt under arbeidsmiljøloven. Forskrift om arbeidstiden og arbeidstidsordningen for arbeidstakere som er involvert i dykkeoperasjoner er foreslått opphevet og delvis erstattet av en ny bestemmelse om arbeidstid i eksisterende forskrift om arbeids- og hviletid på norske skip.

MANGE OG VARIERTE HØRINGSSVAR

Høringssvarene viser at næringen har ulikt syn på forslaget. De aller fleste gir uttrykk for at det er positivt med harmonisering, like konkurransevilkår og klarere regler, men noen stiller spørsmål til om forslaget i tilstrekkelig grad er klagjørende. En del av høringsinstansene er prinsipielt imot at sjøfartslovgivningen skal gjelde for

dykkeoperasjoner og imot at Sjøfartsdirektoratet skal føre tilsyn på dette området. Videre er flere bekymret for at det blir en større arbeidsbelastning for dykkerne under sjøfartslovgivningen som skal følge de foreslåtte arbeids- og hviletidsreglene.

Aktører som allerede er godt kjent med sjøfartslovgivningen og Sjøfartsdirektoratets tilsyn, slutter seg i all hovedsak til forslaget. Disse instansene gir uttrykk for at forslaget medfører få konsekvenser, fordi regelendringene i stor grad gjenspeiler den praksis som den seriøse delen av bransjen allerede følger, og det oppleves som positivt med et klarere regelverk. Forslaget om å oppheve de eksisterende reglene om overtid,

arbeidstid og kompensasjon oppfattes positivt, ettersom dette normalt reguleres i tariffavtale.

ENDRING AV ARBEIDSMILJØLOVEN

Arbeidstilsynet og Sjøfartsdirektoratet vil arbeide videre med den foreslåtte endringen i arbeidsmiljøloven § 1-2 og forskrift om skipsarbeidslovens virkeområde, og vi vil komme tilbake med mer informasjon om dette på et senere tidspunkt. Den nye forskriften om dykking fra skip vil bli hjemlet i skipssikkerhetsloven og kan altså fastsettes uavhengig av den foreslåtte endringen i arbeidsmiljøloven.

NY FORSKRIFT OM DYKKING FRA SKIP

Skipsarbeidstakere som dykker, er allerede



ILLUSTRASJONSFOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

fra skip

underlagt Sjøfartsdirektoratets regelverk og tilsynsmyndighet. Fram til den nye forskriften om dykking fra skip fastsettes, er det få konkrete krav til rederiets håndtering av den særlige risikoen ved dykking.

Vi erfarer at rederier som er involvert i dykking, har fulgt med på utviklingen av dykkerreglene under arbeidsmiljøloven og er godt kjent med endringene i forskrift om utførelse av arbeid kapittel 26 som iverksettes over nyttår. Forskriften omfatter blant annet nye kvalifikasjonskrav og bemanning av dykkeoperasjoner. Arbeidet med å harmonisere kravene til dykking under sjøfartslovgivningen og under arbeidsmiljøloven, er godt kjent i næringen.

Av hensyn til dykkernes vern, rettslig klarhet og forutberegnelighet mener vi at det er viktig at forskrift om dykking fra skip fastsettes og trer i kraft 1. januar 2020. Selv om det da blir kort tid fra fastsettelse til ikrafttredelse, legger vi til grunn at rederiene er klare til å etterleve kravene som skal ivareta dykkernes sikkerhet.

For ordens skyld legger vi til at dersom vi ikke klarer å få fastsatt forskrift om dykking fra skip i tide til 1. januar 2020, så vil ikrafttredelse likevel skje svært kort tid etter.

Det kan derfor være hensiktsmessig for rederiene å fortsatt innrette seg på at endringene i forskrift om utførelse av arbeid kapittel 26 som er fastsatt av Arbeids- og sosialdepartementet, og som trer i kraft 1. januar 2020, også vil bli gjeldende for dykkeoperasjoner utført av personer som har sitt arbeid om bord fra samme tidspunkt.

TILSYN

Sjøfartsdirektoratet har kartlagt eksisterende intern dykkekompetanse og utarbeider nå tilsynsmetodikk for å gjennomføre tilsyn av virksomheter som har skiparbeidstakere som dykker.

Arbeidstilsynet og Sjøfartsdirektoratet fortsetter samarbeidet for å sikre godt tilsyn av dykking enten denne utføres under arbeidsmiljøloven eller sjøfartslovgivningen.



FORNØYDE:

Chan Ock Shin,
Jin Young Kim,
Arild Lie, Seojeong
Lee, Stig Sunde,
Torben Vik,
Kristian Breidtfjord
og Soo Yeon Kwon.

FOTO: Marit Nilsen

Besøk fra sørkoreanske sjøfartsmyndigheter

Sjøfartsdirektoratet fikk 25. oktober besøk av sørkoreanske sjøfartsmyndigheter, Korean Maritime Transportation Safety Authority (KOMSA), Smart Safety Research Department. Bakgrunnen for møtet var en avtale i en MOU som ble signert i 2016 om samarbeid mellom Sjøfartsdirektoratet og Sør-Koreas sjøfartsadministrasjon.

Avtalen gjelder samarbeidet om miljø, sikkerhet og utveksling av teknisk informasjon og innovasjon. Det er også et mål å samarbeide mer i internasjonale fora når vi har felles interesser.

Under møtet orienterte begge parter om sitt arbeid med maritim sikkerhet og drøftet likheter og ulikheter i organisering, tilsynsmetodikk og ansvarsområder. Sjøfartsdirektoratet orienterte om rollefordeling blant maritime aktører i byggefasen og driftsfasen og om risikobasert tilsyn som metode.

Koreanerne var interessert i regelverk og standarder for fiskefartøy under 15 meter, da spesielt bygging og bruk av enkelte typer plast som byggemateriale.

Blant de inviterte var også en gjesteprofessor fra Høgskulen Vestlandet (opprinnelig fra Universitetet i Busan, Sør-Korea). Hun orienterte om sitt forskningsarbeid med grensesnitt på programvare som skal brukes i navigasjonsinstrumenter.

– Koreanerne ga uttrykk for at de var godt fornøyd med erfaringsutvekslingen og agendaen for møtet, og de så fram til et videre godt samarbeid med Sjøfartsdirektoratet, sier Torben Vik, seniorrådgiver i underavdeling fiskefartøy.

Premiedryss til spreke sjøfolk

Fra juni til august registrerte 580 personer resultatene sine hos Sjømannsidretten. Det ble gjennomført hele 24 997 aktiviteter i perioden, noe som utgjør 24 272 timer med aktivitet. Vi har sendt ut flere premier til spreke sjøfolk i sommer!

SVERRE FLATEBØ

Avdeling sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet

I Sjømannsidretten gjør vi vårt beste for å lure deg til å være fysisk aktiv! Vi gjør det fordi vi tror det kan gjøre deg til en enda bedre sjømann. Trening kan gjøre deg mer årvåken og gi økt trivsel, overskudd og form. Et av tiltakene fra vår side er den årlige sommerkampanje vi arrangerer fra juni til august. Erfaringsmessig er dette måneder med ferie, grillmat og kos, men det er også en tid med gode temperaturer og lyse kvelder som egner seg ypperlig til trening dersom motivasjonen er på plass.

Om initiativet med sommerkampanje har lurt flere til å trene vites ikke, men her er uansett en oppsummering av årets kampanje, samt et varsel om at vi ganske sikkert vil gjøre noe lignende for å lure dere også i 2020. I tillegg til høy rapporteringsgrad individuelt var det også flere lag som utmerket seg i sommerkampanjen 2019.

LAGKONKURRANSE

Flere lag var aktive i sommer. Vi har hatt tradisjon for å trekke frem og premiere de fem beste hver sommer. I 2019 vil vi trekke frem rederiet Østensjø, som kjørte en intern kampanje parallelt med vår sommerkampanje. Da ble det flere som ble med og registrerte aktivitet i sommer. Dette førte til at Østensjø ikke hadde mindre enn to fartøy blant topp fem. Videre har vi et fartøy som har blitt en flott gjenganger i våre kampanjer, nemlig Far Solitaire fra Solstad Offshore ASA. De har flere pokaler og diplomer fra Sjømannsidretten fra før, og vil få enda en i år.

Det var også kjekt å ha med oss Havforskningsinstituttet og fartøyet Kristine Bonnevie, samt Bjørnsund fra Fjord1. Disse har også svært aktive besetninger som er med oss i Sjømannsidretten. Vi er helt sikre på at det er godt kameratskap og høy trivsel om bord i disse fartøyene, der det i tillegg til arbeidet gjøres mye sosialt gjennom trening.

Nye kampanjer kommer. Vil dere ha et eget, tilpasset opplegg?

Dersom dere, som Østensjø, skulle ønske å ha en egen intern



Mange fra besetningen på Far Solitaire er engasjerte og motiverte for å være med Sjømannsidretten. Dette premiebordet er fra i fjor, og er nå ytterligere fylt opp med enda en pokal og diplom.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

kampanje i deres rederi. Hva med å bruke en kampanje til å dra i gang noe på eget fartøy eller i eget rederi?

Vi kan tilpasse mange ting, både hvor lang kampanjeperiode vi skal kjøre, eller om vi skal velge ut noen enkelte, populære aktivitetstyper (som f.eks å gå, å ro, å gå trapper, registrere skritt eller hva som helst). Da kan vi sende dere spesifiserte og oppdaterte lister jevnlig gjennom kampanjeperioden.

Ta kontakt på idrett@sdir.no om dette kan være aktuelt for dere, og følg ellers med videre i nyhetsbrev og på idrett.sdir.no for eventuelle oppdateringer.

REGISTRERING

Det er mange forskjellige måter å registrere resultater inn til Sjømannsidretten. En kan via sin profil registrere i sin egen treningsdagbok. En kan også bruke vår egen gratisapp «aktiv sjømann». Videre kan sjømannsidretten synkronisere med flere av de mest vanlige, kjente treningsappene slik som Strava, Endomondo, Polar Flow og Garmin Connect. Ta kontakt på idrett@sdir.no om du har noen spørsmål til dette.

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR)

Aktiv sommer, aktiv høst

Trenden fra i sommer har fortsatt utover høsten med høy aktivitet i registeret. Antallet nyregistreringer har holdt samme takten som i fjor, mens eierskifter har økt i volum.

STONE OLSEN RISNES

Avdeling Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet

I NOR-registeret er alle norskeide fartøy som trafikkerer norskekysten representert. Fartøy over 15 meter må innføres, mens fartøy under 15 meter kan frivillig registreres. Ved utgangen av november var i alt 20 867 fartøy med en samlet bruttotonnasje på 3 716 129,59 registrert i NOR.

Fra mai til slutten av november ble 201 fartøy innført, nesten like mange som i samme periode i fjor (199). Antallet slettelser gikk ned fra 164 til 81. I Skipsbyggingsregisteret (BYGG), en underavdeling til NOR, ble 19 skip under bygging i Norge eller kontrakter om fremtidig bygging i Norge innført. Det var fire færre enn samme tid i 2018. Fartøyene i NOR som sorterer under handelsflåten har økt fra 873 per desember 2018 til 884 i slutten av november i år. Bruttotonnassen på denne delen av flåten var på totalt 1 888 608.

ULIK BAKGRUNN

56 av nyregistreringene ble innført fra utlandet og hadde ikke vært registrert før, mens norske, uregistrerte fartøy sto for 47 av innføringene. Uregistrerte nybygg representerte seks av registreringene. 16



VEKST: Det norske flagget vaier i medvind. ILLUSTRASJONSFOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

fartøy ble overført fra BYGG og 14 fra NOR. Av utenlandske skipsregistre var det Storbritannia, hvor sju fartøy ble innført fra som var største bidragsyter. Fire fartøy byttet fra dansk flagg, tre kom fra Tyrkia og to fra Belgia.

De aller fleste slettelser var av ikke-registreringspliktige fartøy og de 59 ble ikke overført til nytt register. Tre ble omflagget til Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og to gikk til Russland. De øvrige var godt spredd på ulike flaggstater som Caymanøyene, Frankrike, Færøyene m.fl. – ett fartøy til hvert land.

ØKENDE ANTALL EIERSKIFTER

I løpet av hele 2018 ble det til sammen registrert 2 262 eierskifter i NOR. Allerede ved utgangen av november i år er det tallet tangert og viser 2 363. Bare de tre

siste månedene har 626 eierskifter blitt gjennomført, 27 flere enn i samme periode i fjor. Når det gjelder eierendringer ser vi at årets første måneder var roligst. Fra mai og utover har trenden vært en annen og det har månedlig blitt gjennomført et høyt antall hjemmelsoverdragelser i NOR. Ole Kamlund, fungerende avdelingsdirektør ved avdeling Skipsregistrene er glad for den positive trenden.

– Dette tyder blant annet på at eierne tar sin plikt til å melde endringer i registrerte forhold på alvor. Det er nemlig slik at både selger og kjøper har et ansvar ved salg. Det tinglyste eierforholdet er alltid gjeldende, sier Kamlund.

Lurer du på fartøyet du eier eller vurderer å kjøpe er registret i NOR? Sjekk alltid vårt gratis skipssøk, www.sdir.no/skipssok eller ring oss på telefon 55 54 12 50.

BOKANMELDELSER



Lesetips fra bokhavet i
«E-bibliotek for sjøfolk»

Bøkene som har preget årets bokhøst

Bokhøsten er for lengst i gang! I vårt E-bibliotek finner du titlene som har preget årets bokhøst, bøker vi håper og tror vil spre leseglede om bord. Her er noen av godbitene, blant annet Nina Lykkes legeroman «Full spredning» som nylig vant Brageprisen 2019. Juryen dom: «Rett og slett frydefull lesning!» Dag Solstads siste bok er dessuten omtalt som en fulladet litterær energibombe.

Trine Carin Tynes
Underavd. Sjøfolk,
Sjøfartsdirektoratet

«TREDJE, OG SISTE ROMAN OM BJØRN HANSEN»

Dag Solstad
(Forlaget Oktober)

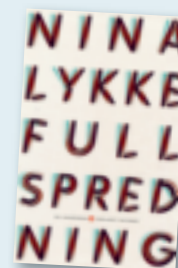
Bjørn Hansen, 77 år, en olding nærmest, bor alene i en ettroms leilighet på Grønland. Nyheter interesserer ham ikke lenger. I frykt for å gå glipp av dødens alvor griper han til sine himmelske forestillinger og samtaler med dem som har gått foran ham. En dag banker svigerdatteren på Bj. Hansens dør. Med seg har hun hans barnebarn Wiggo, som skal studere ved Universitetet i Oslo, og som hun har bestemt at skal bo på hybel hos sin farfar. Dette er Solstads 19. roman, og den tredje romanen om Bjørn Hansen. Med det blir trilogien om kemneren fra Kongsberg stående som et av Solstads hovedverk.



«FULL SPREDNING»

Nina Lykke
(Forlaget Oktober)

Elin har vært fastlege i snart tju år. Ingen kjenner bedre enn en fastlege hvilke trender som til enhver tid befolkningen er opptatt av. Overskrifter i avisene og på nettet om glutenfritt, sukkerfritt, laktosefritt, får friske mennesker til å tro at hvis de følger disse rådene, så faller livene deres på plass. Hva hjelper det at hun forteller de middelaldrene at det å bli sliten, er en naturlig del av aldringsprosessen. Folk tror at det med aldring eller døden, det skjer ikke med dem. Elin er gift med Aksel, men så tar eks'en Bjørn kontakt på Facebook og da blir livet hennes snudd opp ned. «Full spredning» er en roman om selvinnsiktens forbannelser og fornektelsens velsignelser.



«PRZEWALSKIS HEST»

Maja Lunde
(Aschehoug forlag)

Etter den internasjonale suksessen med Bienes historie og Blå er Lunde tilbake med en episk og varm fortelling om menneskene og naturens sårbarhet. Przewalskis hest er historien om verdens eneste sanne villhester, de som ble malt i huler i Frankrike, som levde i århundrer på de mongolske steppene, men som i løpet av det 20. århundret ble utryddet alle andre steder enn i europeiske dyrehager og reservater. Gjennom tre sterke fortellinger, på forskjellige tidsplan, følger vi zoologen Mikhail fra St. Petersburg som på 1880-tallet reiser til Mongolia for å jakte på hestene, veterinæren Karin, som leder arbeidet med å bringe villhestene tilbake til steppene etter Sovjetunionens fall, og Eva, som i 2064 kjemper for å kunne bli boende på et nedlagt naturreservat i Norge mens samfunnet og naturen rundt henne går i oppløsning. Livet kan ikke fortsette som før, verken for menneskene, dyrene eller villhestene i innhegningen.



«OFFER 2117»

Jussi Adler-Olsen
(Aschehoug forlag)

I over ti år har Assad vært et gåtefullt kraftsenter i Avdeling Q, Københavnpolitets cold-case avdeling. Han har stadig overrasket med kunnskaper innen forskjellige emner, og han snakker flere språk. Men så skjer kjedereaksjon av voldsomme hendelser som bringer ham på randen av total kollaps. Bare Rose, som også har sine utfordringer, kan hjelpe Assad å fri seg fra de mørke demonene som vekkes til live av den spanske journalisten Joan Aiguaders dekning av en flyktnings tragiske død. Samtidig må Rose og Gordon hanskes med en kollegas død, og en sinnsforvirret ung mann som truer med å drepe sine foreldre og andre.



«REIULF STEEN - HISTORIEN, TRIUMFENE OG TRAGEDIENE»

Hans Olav Lahlum
(Cappelen Damm forlag)

I ti år har Hans Olav Lahlum jobbet med denne biografien. Resultatet er spennende og lærerik norgeshistorie, men mest av alt et gripende portrett av et sterkt sammensatt menneske. Knappt noen politikere fra norsk etterkrigstid har engasjert folk like sterkt som karismatikeren og idépolitikeren Reiulf Steen (1933-2014). Få kunne begeistre tilhørere og lesere som ham - og få har klart å bli så omstridt, både i og utenfor eget parti. Da han var på toppen av karrieren sin var han også i personlig krise med angstanfall, alkoholmisbruk og et trøblete familieliv.



«ILLVILJE»

Jørn Lier Horst
(Capitana forlag)

Horst tar oss med på en intens morderjakt i sin nye krim, der han utforsker ondskapens indre mørke. Wisting involveres i en sak når den sadistiske voldsforbryteren Tom Kerr skal peke ut stedet hvor et av hans offer er nedgravd. Stedet befinner seg i Wistings politidistrikt. Under visningen klarer Tom Kerr å flykte med hjelp fra noen på utsiden. Etterforsker Adrian Stiller har lagt opp til en ukonvensjonell etterforskningsmetode. Han mener Tom Kerr har en medhjelper som har begynt å drepe på egen hånd, og håper på at Kerr skal føre han til den personen. Men når de finner Tom Kerr er han død, og han er den eneste som kan peke ut sin ukjente partner.



«JORDMOR PÅ JORDA. HUSET UNDER BLÅHAMMAREN»

Edvard Hoem
(Forlaget Oktober)

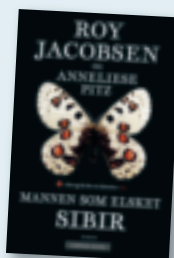
Edvar Hoem, som nylig vant Hedersprisen 2019 i litteratur, har med denne fortellinga skrevet en forløper til historien om slåttekaren Knut Hansen Nesje. Boka skildrer livet og valgene til Hoems tippoldemor, Marta Kirstine, ei husmannsdatter som kjempet seg til utdanning, som nektet å ta ektemannens familienavn, og som aldri lot seg knekke av bygdesnakket. Det skulle ta nesten en kvinnealder før «Jordmor-Stina» fikk respekt og beundring for livsverket sitt blant sambygdingene. Boka er både et livsdrama og et mektig kvinneportrett om husmannsdatteren som nektet å bøye seg for bygdesnakket, og en påminning om at lykken og tragedien bor nær hverandre.



«MANNEN SOM ELSKET SIBIR»

Roy Jacobsen og Anneliese Pitz
(Cappelen Damm forlag)

Forfatterparet kom over den fantastiske historien om den tyske sommerfuglsamleren Fritz Dörries ved en tilfeldighet, og har skrevet en roman basert på hans eventyrlige liv. Fritz Dörries (1852-1953) levde et liv som få i dag kan fatte. Han krysset det sibirske isødet, der han oppsøkte de mest ugjestmilde regioner, og fanget tigre, hjort, ørn, planter og sommerfugler som han sendte til museer i Europa. Han krysset Japan til fots mens landet var i krig. Som en blanding av Lars Monsen og Carl von Linné drar han alene i en slede tvers over hele Sibir. Kulde, skjønnhet og lidelser. Romanen er basert på hans erindringer - en fantastisk fortelling om natur, reiser og oppdagelser.



«DRAPET PÅ ENTRY ISLAND»

Peter May
(Goliat forlag)

Skotten Peter May har skrevet nok en nervepirrende uhyggelig krim fra de forblåste Ytre Hebridene. 130 mil fra kanadisk fastland ligger øya Entry Island, men sin lille engelsktalende befolkning. Når øyas rike forretningsmann, James Cowell, blir funnet knivdrept, tyder mye på at det er hans kone som er skyldig. Sime Mackenzie fra Montreal blir sendt for å etterforske drapet. Saken virker opplagt, men når Sime møter offerets kone, Kirsty, virker hun merkelig kjent. Så begynner han å hjemsesøkes av drømmer om forfedre og en skotsk fortid. Hvordan henger fortid og nåtid sammen?



Kom i gang med låningen

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

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

«GILEADS DØTRE»

Margaret Atwood
(Aschehoug forlag)

Dette er Margareth Atwoods oppfølger til boka «Tjenerinnens beretning», som senere er filmatisert i TV-serien The «Handmaid»s tale». Atwood gjenopptar fortellingen femten år etter slutten på forrige bok, der Offred steg opp i det ukjente med testamentene til tre kvinnelige fortellere fra Gilead. Maktstrukturen i Republikken Gilead, et skremmende og dystopisk samfunn, er like fastlåst, men visse tegn tyder på at regimet begynner å råtne innenfra. I denne skjebnesvangre tiden berører livene til tre vidt forskjellige kvinner seg hverandre. Sammen utgjør de tre kvinnestemmene et eksplosivt kor.

**«BENJAMINS REISE»**

Fartein Horgar
(Aschehoug forlag)

Benjamins reise er fjerde bind i Vestindiakvintetten som spenner over 250 års dansk kolonivelde i Karibia. Etter Napoleonskrigene har de fleste kolonimaktene avvirket slavehandelen, men trafikken fortsetter med sjørøvere som aktører.

Benjamin gjør opprør mot sin eier og rømmer med piratskuta Sweet Rosie. Seilassen tar ham fra St. Thomas via København og Bergen til slaveraid langs Afrikas vestkyst, og tilbake til et Karibia i opprør. Han avanserer fra dekksgutt til skipslege og til slutt, omflakkende trubadur. Han møter nye ideer om menneskeverd uavhengig av hudfarge, frihetskampene som utspiller seg i koloniene, og ikke minst en mystisk kvinne. Ferden bringer erkjennelse om egne røtter og kulminerer i revolusjonen som bringer slaveriet til opphør i 1848.

**«STØRRE ENN MEG»**

Aksel Lund Svindal i samarbeid med Torbjørn Ekelund
(Pilar forlag)

Hvor mye motstand kan et menneske tåle - og likevel bli best i verden? Aksel Lund Svindal er kåret til Norges mest populære idrettsutøver, og har gjennom en eventyrlig alpinkarriere vunnet 36 verdenscupseire, fem VM- og OL-gull. Det unike med Svindals karriere er likevel ikke hva han har oppnådd, men hvordan. For første gang forteller Lund Svindal sin personlige historie, og åpner opp om prinsippene han alltid har jobbet etter, både som idrettsutøver og forretningsmann, lagkamerat og forbilde - prinsipper som har hjulpet ham tilbake til topps, når alle for lengst hadde avskrevet ham etter katastrofale fall og karrieretruende skader.



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Sjøvettreglene

1. Tenk sikkerhet

Kunnskap og planlegging reduserer risikoen og øker trivselen.

2. Ta med nødvendig utstyr

Utstyret må holdes i orden og være lett tilgjengelig.

3. Respekter vær og farvann

Båten må bare benyttes under egnede forhold.

4. Følg sjøveisreglene

Bestemmelsene om vikeplikt, hastighet og lanterneføring må overholdes.

5. Bruk redningsvest eller flyteplagg

Det er påbudt med godkjent flyteutstyr til alle om bord. Når båten er i fart og du oppholder deg utendørs, skal du alltid ha på flyteutstyr ombord i fritidsbåter under 8 m.

6. Vær uthvilt og edru

Promillegrensen er 0,8 når du fører båt under 15 meter.

7. Vis hensyn

Sikkerhet, miljø og trivsel er et felles ansvar.



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

Constantly learning

At our main office in Haugesund, we have four aluminium frames with discoloured paper documents inside. Even the aluminium shows distinct signs of having been in the water. It makes an impression to hold these frames that one dark November night went down in one of the worst shipwrecks in Norwegian history.

On the 26th of November, it was 20 years since the high-speed craft “Sleipner” hit the reef “Store Bloksen” to the North of Haugesund. 16 people lost their lives. A major rescue operation contributed to the fact that not more of the 85 people onboard lost their lives in the cold and upset sea this dark November day in 1999. The question arose already that same night – how could this happen?

After the accident, a maritime accident inquiry was conducted. In addition to the inquiry, a separate investigation committee was established on 1 December 1999, only a few days after the accident. The committee consisted of six people and was headed by Arild O. Eidesen. In their report, the committee drew several conclusions, in addition to making specific recommendations to improve safety.

In the time after the accident, both the Norwegian Maritime Authority and others were challenged to work as fast as possible on the recommendations made. Big accidents often result in the discovery of weaknesses of existing regulations and routines, and subsequently improvements are made. After the Sleipner-shipwreck, several changes to increase safety have

therefore been made – for instance thermal life jackets and better training and safety routines for crew members onboard high-speed crafts. Our most important job continues to be active work to prevent such accidents from ever happening. Many of the measures are therefore connected to competence, security management and electronic aids – to mention a few.

Fortunately, there has been a steady decrease in number of accidents, with an improvement in the number of personal injuries, and a significant decrease in number of casualties. Over the last ten years, there has only been a small number of dead passengers connected to shipping accidents in Norway. However, the margins may be narrow when it comes to the positive outcome. We saw that only in March this year, when the cruise ship «Viking Sky» was close to running aground in Hustadvika. This only shows that safety work can never stop – we are never finished.

Here, the shipping industry has a great deal to learn from air traffic, which has been extremely proficient when it comes to putting things into a system and establishing a good safety culture.

As regards safety work, it is also important to mention the changes that came about when we established a separate marine department at the Norwegian Accident Investigation Board (AIBN). The independent and important role of the AIBN contributes actively to strengthen safety through its thorough investigations and recommendations after accidents. Some

people ask for more focus on responsibility, but we believe that the focus that SHT has on causal relations are the most important when it comes to safety improvements. In addition, the prosecuting authorities must of course do its job if there is suspicion of punishable offences.

The Sleipner accident reminds us that it will always be at risk when carrying passengers. Prior to the accident, unfortunate misjudgements were made, also by the Norwegian Maritime Authority in certain areas. We would like to offer our apologies to the bereaved and to the survivors.



Lars Alvestad
Acting Director General of Shipping
and Navigation

ENGLISH TRANSLATION FROM PAGE 8

Erik J. Landa survived the Sleipner accident 20 years ago:

Struggled to survive in high waves, darkness and cold

In all likelihood, it was his thorough training, long experience and a great deal of good fortune that saved the life of Erik J. Landa, who was a passenger when the high-speed ferry 'Sleipner' ran aground and sank. Since 2014, the experienced naval officer has been employed by the Norwegian Maritime Authority, where he works as project director for new construction and handles cases related to safety and rescue for passenger vessels.

BJARTE AMBLE, Journalist of Navigare

On that Friday night in November 1999, Erik J. Landa was on his way home to Stord island on board the high-speed ferry 'Sleipner'. In about three weeks' time he would turn 40 years of age.

He was returning from an inspection trip to a seismic vessel that Rieber Shipping, his employer at the time, had under construction in Flekkefjord. For months, he had supervised its construction at the shipyard there. Normally he would drive the car to and from his home on Stord island during the weekends. This particular Friday, however, he left his car on the south side of the Boknafjord, since he had scheduled a meeting with the ship owners in Bergen on the coming Monday. His plan was to catch a plane from Bergen



FOTO: ANNE ELISABETH NÆSS/NTB SCANPIX

to Sola after the meeting and continue by car to Flekkefjord.

'I didn't think the weather was too bad on that day – I've travelled on both this stretch

and others in far worse conditions. So I didn't imagine that this would be particularly risky,' says Landa. He was sitting about midships on the bottom deck near the kiosk, taking



LUCKY: 'I had a huge amount of luck,' says Erik Johan Landa, one of the survivors of the 'Sleipner' accident 20 years ago. He has been employed by the Norwegian Maritime Authority since 2014.

FOTO BJARTE AMBLE

advantage of the ferry ride to study construction blueprints.

THINGS TAKE A SERIOUS TURN

The weather on the Boknafjord was not especially bothersome, and 'Sleipner' left Haugesund at approximately 18.50 heading for Stord as its next stop. It was raining, and out near Sletta the strong south-south-westerly wind started to pick up. And then, just before 19.08 the drama that would claim the lives of 16 people and change the lives of many others started to unfold:

'The 'Sleipner's' engines were suddenly thrown into full reverse, I felt a thump and the vessel came to a full halt, tilting upwards at the bow. I immediately knew what had happened: we had run aground. I grabbed the life vest under my seat, put it on and fastened it securely with a double knot. This is serious, I thought to myself.'

The seriousness of the situation became even clearer when some hatches leading down to the catamaran's double hull sprang open, pushed up by the water that rushed in through holes in the hull. One person fell down into a hull, but was helped back up.

'I moved towards the stern and called home, asking my wife to alert the rescue

coordination centre to what had happened. Then I got my 15-year-old daughter on the line and tried to calm her down, but I had to break off when water started pouring into the vessel from the prow. I moved to the afterdeck, which was already quite crowded. Some people were very upset. We were left to our own devices. There was no organised management of the evacuation and no information,' he recalls.

JUMPED INTO THE SEA

'When I saw the bow coming loose from the rest of the vessel, tipping round and drifting off, I climbed on to the stern railing, jumped into the sea and swam off. I am a seasoned swimmer, so it was no problem. My greatest fear was freezing to death. The water was only around 7 degrees, it was sleeting and blowing a near gale. The waves were quite high,' he recounts calmly.

'It was pitch dark, and with the high waves no land was to be seen. Suddenly I saw some lights, and then I knew that other boats were on their way. I could also see lights from other life vests.'

He spotted the MOB boat from 'Sleipner' at a distance and swam towards it. It was already overcrowded.

'A man came drifting towards us – he said that he couldn't swim, so we managed to find a place for him on board. I was left in the water, holding on to the MOB boat while looking for other ways to escape,' he recounts.

THE UNTHINKABLE HAPPENS

Then suddenly, one of the life rafts from 'Sleipner' came drifting towards them, but unfortunately it was upside down. He swam to the raft and managed to get a foothold on a pontoon running around the raft. There he stood holding on with water up to his waist, while two more men and a woman in an open survival suit came drifting over.

'Since we were now four people holding on, we made an attempt to turn the raft over. However, we had to give up, it was too heavy. After a while we saw the Buavåg ferry, the MF 'Strandebarm' coming straight at us. They had seen us, and came up close.'

The ferry was hard to manoeuvre in the rough weather, and it was pitching so heavily that he could see the bow propellers.

'All of a sudden the prow was on top of the raft, pushing it down. I thought to myself that now I must hold on to the raft at all cost – and the next thing I recall is lying inside the raft. It had been miraculously righted by the 'Strandebarm'. I now noticed that the three others were gone,' says the hardy Stord native.

SAVED!

He heard a man calling for help outside the raft and managed to save him.

'I could also hear the two others near the raft calling out, and I could see the MOB boat from the 'Strandebarm' searching for them, but failing to locate them. Then they headed for our raft and picked us up.

First they headed for 'Sleipner's' sister vessel, the 'Draupner', which had arrived. However, it was impossible to climb on board. They then headed for the cargo vessel MS 'Askita', but a rope got caught in the propeller, causing their outboard motor to stall.

'So we were left drifting there until the 'Strandebarm' was able to come alongside again, and we could climb on board. We were saved – the two of us,' he says, stirred

by the memory of those that could not be saved.

HYPOTHERMIA

On board the ferry there was nobody on deck. Two men were out in a dinghy searching for survivors, the rest of the crew was on the bridge manoeuvring the ferry.

He assumes that approximately half an hour had passed since he jumped into the sea from the sinking 'Sleipner', and he was freezing. He was shaking and trembling with cold. His body temperature was ominously low.

'I and the other guy who had been saved on board the ferry went below deck to find a crew cabin each. There, I found a couple of duvets, socks and a boiler suit and tried to warm up again under the duvets.'

He was well familiar with the layout of the HSD ferries from his year as a seaman and ticket collector on several ferries in the Sunnhordland basin.

About an hour later he had warmed up a little, so he went upstairs to the mess hall. The TV was on, and the nine o'clock news had just started, bringing updates on the drama that was unfolding around him.

GOING HOME

The MF 'Strandebarm' continued to search for survivors for some time before heading to Langevåg on Bømlo island. Here, a reception centre had been set up for survivors who had been brought to shore by the ferry, the 'Espeværekspressen' speedboat and the taxi boat 'Sjøfart' from Røvær.

Erik J. Landa was one of the 33 who came ashore at south Bømlo, where ambulances and many relatives were waiting. Erik did not need medical attention, and once the police had registered him as a survivor he was ready to continue home to Stord by bus, via the Siggjarvåg-Sagvåg ferry connection.

'I came home at around two in the morning. It felt good to come home to my wife and three children – they were both overjoyed and relieved. Those who sat there at home waiting probably had it worst. After all, I had had my hands full, focusing on staying alive,' says the realist Erik J. Landa, who concludes:

'I had a huge amount of luck. If I hadn't

ended up in that life raft, I don't know how it might have ended,' he says pensively.

IN THE BACK OF HIS HEAD

The weekend was spent with his family, talking through what had happened. There were many questions, from his wife and children, but also from his father who had worked in the HSD ferry company for nearly all his life, as a captain on the early hydrofoil boats and later on the westamarans. Never on the shipwrecked 'Sleipner', though.

'I took Monday off from work and went back to Flekkefjord on Tuesday, on 'Sleipner's' sister vessel 'Draupner'. I thought I'd better get back to work, rather than sit at home brooding. I was offered a psychologist, but I chose to spend time with those at home to let things normalise again. I try to put the tragedy behind me, and it has gone well so far, with no after-effects. However, it's still there in the back of my head,' Erik Landa admits.

Erik Johan Landa was never in doubt about what occupation to choose. It had to be the same as that of his father: sea captain, or

«The 'Sleipner' accident motivated me to work with maritime safety.»

skipper, as it is also called. It was only towards the end of his career that he started to aim for a job in the Norwegian Maritime Authority. At that time, he also had his own experience of the 'Sleipner' accident on his mind.

'Yes, the accident was surely a contributory factor for me to consider several times applying for a job in the Norwegian Maritime Authority. However, it didn't come about until 2014,' he tells us.

At the time, Landa was working in Dubai, where he had spent three years monitoring the construction of six seismic vessels that the Polarcus DMCC company

had under construction there. His wife Heidi had joined him in Dubai for a period when she was offered a new job on Stord island.

'I was in the application process for a job in the Norwegian Maritime Directorate, had been for an interview, and I thought that now it could be my wife's turn to have the job she really wanted. Until then, my job preferences had been prioritised, so now her turn had come,' says Erik. His wife got the job on Stord, he got the job in Haugesund and became a commuter.

FROM SEAMAN TO CAPTAIN

He had started his career in his late teens in the HSD shipping company as a deck hand and junior seaman on the cargo vessel 'Halsnøy' and later as a seaman and ticket collector on several of the HSD ferries that plied the Sunnhordland fjords.

Later he attended navigation school and went into ocean transport as second and first mate before enrolling for two years in maritime college in Bergen. Next came five years in the Johan Ludwig Mowinkel shipping company, followed by the Royal Norwegian Navy where he served for five years as second in command and vessel commander in the Coast Guard. Later came Geco, Rieber Shipping and finally Polarcus, before he joined the Norwegian Maritime authority as a senior surveyor.

'I applied for the job because of my wish to perhaps help make some contribution to safety. This was a good opportunity to share my experiences and state my views. I know that many things can go wrong, and these small margins are exactly the reason why the safety standards must be strict,' Landa states.

WORKING ON NEW CONSTRUCTIONS

His job in the directorate is to be project director for new construction in the passenger vessel department. Part of his responsibility is to ensure that the navigation and safety equipment comply with the applicable regulations.

In addition to his experience from a number of safety training courses and drills undertaken during his years at sea, he is now engaged in testing life rafts, vests and life boats. For example, since 2016 he has been actively involved in annual tests of rescue equipment in Svalbard as part of the SAREX



TO HELP: 'I applied for the job in the Norwegian Maritime Authority because of my wish to help make some contribution to safety,' Landa says. PHOTO: BJARTE AMBLE

exercise, with a view to shipwrecks in polar regions.

He reminds us that in the aftermath of the 'Sleipner' accident new regulations for the safety of high-speed vessels have been introduced, including stricter demands for damage stability, and that the vessel must be able to stay afloat even if it is damaged. New regulations for crew training have also been introduced, as well as requirements that life vests should be easy to put on, protect against hypothermia and not fall off in the water.

'The 'Sleipner' accident also shows the

importance of having sufficient crew who are well trained in safety work, rescue and evacuation. We saw also that much could go wrong in the deployment of life rafts. We are trying to lobby manufacturers and suppliers to develop safer deployment systems that are simple and safe to handle,' he says.

THE HUMAN FACTOR

'But how can we reduce the possibility of human error?'

'Good training that provides insight into the opportunities and limitations inherent in

new electronic aids in combination with experience is important. New technology can be a key factor for reducing the risk of accidents, if it is combined with human knowledge and experience. For example, it may be easy to lock your focus on to the electronic map machine and forget to use the radar. In my opinion, vision and hearing combined with optical aids will continue to be the most important. This, in combination with new technology, will be a guarantee of safe navigation,' the experienced naval officer Erik Johan Landa concludes.

Aims for sustainable and safe activities in the north:

New Svalbard Regulations enter into force

“The Government will work to ensure sustainable activities in and near Svalbard. We want to enhance safety and security associated with increased ship traffic in the north. Therefore, it is important that we establish new rules for passenger ships operating in the waters of Svalbard,” the Minister of Trade and Industry, Torbjørn Røe Isaksen, stated this in a press release when the Norwegian government laid down new rules for passenger ships in the territorial waters surrounding Svalbard on 7 June. The Regulations enter into force on 1 January 2020.

JAN REINERT VESTVIK

Underavdeling passasjerskip, Sjøfartsdirektoratet

Svalbard is an archipelago in the Arctic and has officially been part of Norway since 14 August 1925. It was the Dutch navigator Willem Barentsz who in the summer of 1596 first caught eye of the pointed mountains, “Spitz Bergen”, north-west on the island now called Spitsbergen. People have lived in Svalbard since the early 17th century and traditionally, they have made their living from fishing and later mining. Moreover, the archipelago has attracted explorers and adventurers from all over the world. At present, Svalbard has approximately 2800 inhabitants, most of whom live in Longyearbyen, Barentsburg and Ny-Ålesund. Research and tourism are currently the main industries. The Svalbard Treaty provides the citizens of all signatory countries with equal rights to live and engage in commercial activities on the islands.

The Svalbard Treaty provides Norway with the right to lay down requirements for shipping, etc. if no monopolies or favours for the benefit of any parties are established. “All sections of the Regulations are based on the Treaty. The same requirements apply to all passenger ships regardless of their flag,” the Norwegian Maritime Authority (NMA) stated when the Regulations were adopted.

Serious ship accidents

Willem Barentsz and four of his crew

members never made it home after the discovery of Svalbard. In the course of history, there have been many serious ship accidents in the Arctic. On 19 June 1989, the passenger ship Maxim Gorkiy started to take in water after a collision with floating ice near Svalbard. About a thousand passengers and crew members were evacuated to lifeboats and ice floes. Fortunately, the Norwegian Coast Guard ship Senja came to the rescue only a few hours later.

“We find it positive that measures are taken to improve shipping safety in Svalbard,” the Ministry of Justice and Public Security has declared in their consultative statement to the new Regulations. The Ministry has the overall responsibility for search and rescue services. The Governor of Svalbard supports the introduction of the new Regulations: “There are changes to the scope and type of traffic near Svalbard.”

In many cases, the need for well-considered and explicit safety requirements will be even stronger in the areas around Svalbard than in other parts of Norway due to the archipelago’s climate, location and access to help in case of emergencies, etc.

Ships on international voyages

Ships engaged on international voyages are required to have a certificate in accordance with IMO Conventions, which implies that



all ships operating in polar waters must carry a Polar Ship Certificate. Additionally, such ships must comply with the requirements of chapter 2 of the Regulations when visiting Svalbard. This includes extended requirements for voyage planning. Parts of Svalbard are inadequately charted; large areas are not charted at all or have been measured using obsolete technology. The master must consider the quality of the

at the turn of the year



charting of the area in which the ship operates and navigate the ship in such a way that it does not pose a risk to life, health, property and the environment.

“The Arctic environment is vulnerable, and the rescue capacity is limited. It will always be a challenge to deal with accidents in this area. Therefore, preventing accidents is essential. The NMA has noted that

groundings represent a large percentage of the ship accidents in Svalbard. We presuppose that stricter requirements for voyage planning will reduce the number of groundings,” says Sonja Hillersøy, Head of Section for Passenger Vessels.

Additionally, the NMA has registered serious accidents with fatal consequences. At least two fatal accidents have been linked to

the use of small boats in the vicinity of calving glaciers. The NMA now introduces a minimum safe distance of 200 metres from the glacier front.

Tenders

Furthermore, the NMA put forward a proposal to new rules for the use of small boats, called tenders, which are launched

from larger passenger ships. These rules were not supported in the consultation and have not yet been adopted. The NMA will continue to work in dialogue with the industry and the Ministry of Trade, Industry and Fisheries to establish safety requirements for tender activities. The industry reports that the use of tenders is an important part of the experience they want to offer their passengers.

“We have members who have been offering activities in Svalbard for more than 30 years,” Frigg Jørgensen writes in a letter to the NMA. Jørgensen is Executive Director of the Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO).

“They have sailed around Svalbard, and the use of tenders for short voyages closer to shore than the mother ship can go has been part of the experience. In this way, passengers can be offered great nature experiences without going ashore, which could provide operational as well as environmental and safety benefits.”

Pursuant to the current regulations, tenders may be used to transport passengers between the ship and land, whereas stricter rules apply to sightseeing trips that do not include a trip ashore. Therefore, the current rules may pose an unnecessary risk to passengers when they go ashore, as well as environmental degradation of fragile areas. Moreover, Hillersøy tells Navigare that a meeting has been planned before Christmas between AECO and the NMA for further dialogue on this subject.

Ships in local operation

Longyearbyen is the base for many ships throughout the season, from which they depart for short and long voyages in the territorial waters of Svalbard. These ships will be subject to substantial upgrade requirements with the introduction of the new Regulations. Menon Economics has, on assignment from the NMA, estimated a price of 9,5 million NOK to reconstruct a typical passenger ship for compliance with the new requirements.

With a few exceptions, the requirements that are introduced are close to SOLAS standards. Additionally, the Regulations allow the use of high-speed craft and light craft, which must comply with both high-

speed craft legislation and the Polar Code. The NMA has already received a notification of newbuilding for one new light craft, which is scheduled to be put into operation in the Isfjord in the summer of 2020. The vessel will have a diesel/battery hybrid power supply system and will be completely silent and emission-free during parts of its voyage.

The Polar Code

Navigare has referred to the IMO regulations for ships operating in polar waters on several occasions. These requirements will now be introduced for ships in the territorial waters surrounding Svalbard as well. As set out by the NMA in the consultation letter, many of the considerations behind the implementation of the Polar Code are applicable to any passenger ship operating in the territorial waters surrounding Svalbard. Svalbard is located within the geographical scope of the Polar Code. The NMA continues by quoting the Storting White Paper, where the Government states that the Polar Code represents some of the most important work

that has been done to ensure sustainable shipping in polar waters.

Shipping companies required to comply with the Polar Code must undertake an operational assessment where they define the conditions under which the ship is expected to operate, as well as relevant risk factors.

“It is important that the shipping companies put some effort into the preparation of these risk assessments, and that recognised methods are used. The Polar Code recommends two specific methods for conducting the risk assessment,” says Hillersøy. Furthermore, a ship-specific Polar Water Operational Manual must be prepared in order to provide the owner, operator, master and crew with sufficient information regarding the ship’s operational capabilities and limitations.

If these paper exercises indicate a need for physical measures on board, for example additional equipment, such measures must be implemented. Finally, it is important to provide the crew with adequate training in accordance with the Polar Code.



Sonja Hillersøy, Head of Section for Passenger Vessels.

FOTO: GRETHE NYGAARD

Enforcement and transitional arrangement

It is the intention of the NMA that each flag State shall prepare documentation that the ships meet the requirements of the new Regulations. Additionally, any exemption or equivalent solution shall be treated by the individual flag State. The NMA will carry out port State controls to verify compliance with the requirements.

Norwegian ships which do not have international certificates will be provided with a special certificate for ships operating in the territorial waters surrounding Svalbard. The certification process is initiated by the company submitting a notification of

conversion (KS-0123). According to Hillersøy, companies that are not subject to the transitional arrangement and intend to operate in Svalbard in the coming season must get started with the certification process as soon as possible.

“Lots of documents must be prepared and processed and, in addition, several ships will probably need to be reconstructed or modified.”

Ships having operated in the territorial waters of Svalbard for the last three years, i.e. in 2017, 2018 and 2019, will be provided with a five-year transitional arrangement before having to meet all requirements. This scheme is meant to help established

companies in these territorial waters and whose services are based on tourism in Svalbard.

“The requirements introduced are extensive, and we need ensure that established operators are given enough time to adapt,” says Hillersøy. Approximately 20 ships may be subject to the transitional arrangement. All other ships must meet the new requirements before the start of season 2020. Hillersøy encourages the companies to contact the NMA if they have any questions. Furthermore, she promises that answers to frequently asked questions will be published on the NMA’s web pages under the topic “Svalbard”.

SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEM FOR FISKEFARTØYER

Ved sikkerhetsstyringssystem levert av Sirkel AS oppnår du:

- Et økonomisk gunstig system som skaper trygge, sikre og velfungerende arbeidsplasser ombord.
- Enkle og gode rutiner for oppfølging av myndighetspålagte krav om vedlikehold og sikkerhet.
 - Et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem tilpasset regelkrav.
 - Systemet er basert på Premaster Vedlikeholdssystem.
- Systemet er tilpasset nye forskrifter gjeldende fra 1. januar og 16. november 2017.
- Vi leverer også mobile løsninger via app. til smarttelefoner og nettbrett.
- Vi leverer også nettbasert forenklet vedlikeholdssystem



SIRKEL
- trygghet til havs

<https://www.facebook.com/sirkel-vs/>

Sirkel AS, Stakkevollvegen 65, 9010 Tromsø. Tlf: 47 45 42 00 post@sirkel-vs.no www.sirkel-vs.no

The purpose of maritime medicine

What is most important in the field of maritime medicine? Making sure that seafarers are in good health is the most important thing to ensure the safety and security of the ship, crew and operation.



Jan Sommerfelt-Pettersen
Spesialrådgiver ved Norsk Senter for Maritim- og Dykkemedisin

In addition to the safety aspects, maritime medicine is important to persons on board and on shore, especially with regard to contagious diseases. Additionally, consideration for the seafarer is of course essential. It is important to make sure that persons working on board a ship are functionally able to conduct their work and do not suffer from any health conditions that could worsen by conducting this type of work. In short, maritime medicine is intended to help ensure the safety and security of the ship, persons on board and the health of the individual.

The Norwegian Association of Maritime Medicine works to promote maritime medicine as a field and to make sure the interests of professionals are protected. The association celebrated its fiftieth anniversary on 9 March this year. I am about to finish writing the book *Maritime Medicine* from a Norwegian perspective, which will be published to mark the anniversary. The main focus of the book is maritime medicine in Norwegian history and not so much what is

going on in the association itself. The Norwegian Maritime Authority plays an important part of this history.

Prone to accidents

In the mid-19th century, attention was drawn to the many shipwrecks and drownings along the coast. Eilert Sundt, a priest and the son of a skipper, wrote many articles about this. He claimed that more than 700 people lost their lives at sea every year from 1846 to 1860. He advocated a sea rescue service. "How little worth is a seafarer's life to us!," Tønnes Puntervold complained in 1884. The Norwegian Society for Sea Rescue was established in 1891, largely as a result of the influence of the Royal Navy Doctor Oscar Tybring.

In 1853, the first public requirement to use lanterns on ships to prevent collisions was introduced. The first health requirements were introduced in 1863, when the Norwegian Parliament, the Storting, adopted requirements for emigrant ships. As a result, emigrants and crew were required to have a health examination by authorised physicians. This is the first time the term maritime physician is mentioned. In 1885, Doctor Tybring and Doctor Uchermann sent a letter to the Storting, suggesting health as a subject at maritime schools. The following year, Doctor Uchermann released the first Medical Book for Seafarers, approved by the authorities.

The second half of the 19th century marked the greatest growth in Norwegian shipping. However, 1894 was a dreadful year. That year, more than six ships foundered each week, and approximately 10 percent of the country's tonnage was lost. This was not a result of war-related incidents, but of ships in a terrible state, so-called "floating coffins". The Storting appointed a commission and in

1903, the Seaworthiness Act was adopted. The Norwegian Maritime Authority was established as a supervisory body. Thus, the responsibility for safe shipping was institutionalised for the first time. As a consequence, in 1903, the seafarers were required to have a medical certificate. Norway was among the first countries in the world to impose this requirement.

Lost half the fleet

In 1914, World War I started, and Norway declared her neutrality. At the outbreak of the war, Norway's merchant fleet was the fourth largest in the world, and according to the lawyer and politician Johan Castberg, Norwegian seafarers were "the only ones in our country fighting at the front and losing their lives at the front, so to speak". Half the fleet was lost and 2,132 seafarers on Norwegian ships died. No other country suffered such a great loss. Only a few post-WWI texts have been published about seafarers in the war "in which we did not participate", and there are no descriptions of sequelae or early onset of disabilities.

In the 1920s, the International Committee of the Red Cross gave increased attention to the subject of seafarers' health. The Royal Navy Doctor Harald Engelsen was chosen to lead this work. An international Medical Book for Seafarers and a standardised medicine chest was prepared and required to be on board all vessels. Roald Amundsen wrote in the preface of the medical book that the work "has not yet led to a satisfactory development in countries bordering the sea". A medical section was also included in the International Code of Signals to facilitate communication with doctors ashore.

In 1938, the insurance provider Skuld implemented a comprehensive system for medical certificates for seafarers in

cooperation with the Minister of Public Health. A central maritime physicians office was established. There were also authorised doctors along the coast. The Norwegian Directorate of Health authorised the physicians. The scheme was of no cost for seafarers.

The Battle of the Atlantic

For seafarers, World War II started on 1 September 1939. When the mainland was attacked on 9 April 1940, the merchant fleet had already lost 58 ships, and 392 seafarers had died. Norway continued to fight at the external front. The Norwegian Shipping and Trade Mission, NORTRASHIP, was the world's largest shipping company, and at its height operated more than 1,000 ships. Norway had nearly one fifth of the world's tanker fleet. Seafarers were once again wartime sailors and played an important part of the world's greatest and longest sea battle, the Battle of the Atlantic. During the war, civilian and military health services were "built from scratch" to provide aid to seafarers, naval officers and others where it was needed, in Great Britain, Iceland, Canada, the USA, India, etc. There were a number of Norwegian surgeries, hospitals, rehabilitation institutions, and the cooperation with allied health institutions was well-functioning. Welfare services were established and worked closely with the seamen's churches. The health services during the war were well-functioning.

The large scale of reconstruction

Norway's merchant fleet made the country well prepared for the reconstruction after the world war. The Welfare (The State Welfare Office for the Merchant Navy) was expanded, and the Skuld arrangement was replaced by a governmental scheme in 1953. A considerable number of Norwegian men, and subsequently women, were employed as seafarers for a shorter or longer period of time. Maritime physician services became publicly available, and competent research communities were engaged to perform maritime research on health, culture and an efficient and safe operation of ships. Experts on shipping and health worked together to make this happen. In 1969, during this period of growth, the

Norwegian Association of Maritime Medicine was founded.

Our wartime sailors did a tremendous effort for their country and her allies. During the war, they were well taken care of. However, what happened after the war is another story. A number of people emigrated from the country they had devoted themselves to. Many of them suffered, and gradually, it became apparent that one third of the wartime sailors experienced sequelae. It took quite some time before this was taken seriously. In the mid-1960s, the media brought it into the spotlight, and the

«Our wartime sailors did a tremendous effort for their country and her allies. During the war, they were well taken care of.»

Norwegian novel "Every tenth man had to die" was published. Slowly, the legislation was amended, and war pensions, medals and ex gratia payments per month that had been sailed, were granted. Doctors researched the sequelae, and the diagnosis of "war sailor syndrome" was recognised. In the end, they received "eternal glory". However, it was too late for quite a few to obtain this.

New times

At the end of the 1980s, the recession came, and a number of things changed in the maritime industry. Despite having the ship registers NOR and NIS, a great number of Norwegian-controlled ships are no longer Norwegian. The global industry has become even more global, employing more and more foreign seafarers. However, maritime medicine

is not less important due to the globalisation. It's rather the other way around. Safe operations and knowledge regarding how the human factor works in safety-related situations are more and more important, as the consequences of accidents at sea can be quite substantial.

As the industry has become more global, an international effort has been made. The International Maritime Health Association was established in Oslo in 1997 on the initiative of Norway. In close cooperation with the industry as well as the shipping and health authorities, we finally established a national centre of competence, the Norwegian Centre for Maritime and Diving Medicine, at Haukeland University Hospital in Bergen in 2005. Two years later, the Centre had its first professor of maritime medicine. This was not too soon for a long-standing and great shipping nation. In 2012, the telemedical maritime assistance service, Radio Medico, became completely integrated at the Centre. Radio Medico had provided advice for seafarers from Bergen since 1923, and the cooperation between executive health services and the centre of competence bodes well for the future. The last step so far was the Centre and the Association forming a foundation along with colleagues in Poland in 2018, to publish the only international English scientific journal dedicated to maritime medicine, the International Maritime Health.

In 1942, the Norwegian government, located in London at the time, recommended that "medical examinations should be put on the agenda at the earliest opportunity to promote and preserve health among seafarers on a scientific basis. This has not been possible until recently." Next year, the book Maritime Medicine from a Norwegian perspective, will be published to mark the anniversary. This gives you the opportunity to read the story about how we have reached where we are today.

Jan Sommerfelt-Pettersen is the Special Advisor at the Norwegian Centre for Maritime and Diving Medicine. He is a doctor, Specialist in Public Health and a surgeon rear admiral. In 1997, he was elected President of the Norwegian Association of Maritime Medicine.

The Norwegian International Ship Register (NIS)

The ships are returning from Singapore

Over the last two and a half months, the NIS has experienced a net increase of twenty-five ships constituting a net tonnage of 1 707 396.

TONE OLSEN RISNES, Department of Ship Registration, NMA

Six of the ships were newbuilds from the East which had not been previously registered. One of the ships, a bulk carrier, was built for Panama flag and transferred to the NIS upon delivery. Six ships changed flag from Singapore. Nearing the end of November, the register now consists of 659 ships with a total gross tonnage of 16 523 369.

– We greatly appreciate that so many shipowners have chosen to register their newbuildings in the NIS says Ole Kamlund, acting Registrar with the Norwegian Ship Registers; It is a boost for the flag. It has not escaped our attention that more ships now seem to be transferred from, than to, Singapore.

NEW REGISTRATIONS THIS PERIOD

BOW OLYMPUS - LAFY8. 34 128 gross ton newly built chemical tanker from China, not previously registered.

CLIPPER ERIS - LAFN8. 18 898 gross ton newly built LPG tanker from Korea, not previously registered.

CLIPPER WILMA - LAGX8. 46 746 gross ton newly built LPG tanker from Korea, not previously registered.

EDDA FIDES - LAIT8. 20 323 gross ton construction vessel transferred from Malta.



«Bow Orion», newly built chemical tanker registered 26 August 2019.

Photo: Odfjell SE

FALKBRIS - LAJB8. 2 449 gross ton general dry cargo ship transferred from Malta.

FJORDSTRAUM - LAWH7. 3 726 gross ton chemical tanker transferred from Malta.

FROMMFJORD - LDXU3. 1 683 gross ton general dry cargo ship transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

GRIP ARCTIC - LJYR3. 684 gross ton well boat transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).



HELLE - LAJE8. 1 825 gross ton CO2 tanker transferred from the Netherlands.

MARI KOKAKO - LAUA5. 29 987 gross ton newly built chemical tanker from Korea, not previously registered.

MIDNATSOL - LEF03. 16 151 gross ton passenger/general cargo ship transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

NOVA - LAIR8. 29 104 gross ton bulk carrier transferred from Hong Kong.

ORION - LAIS8. 29 892 gross ton bulk carrier transferred from Panama.

OSLO BULK 1 - LAHZ8. 5 629 gross ton general dry cargo ship transferred from Singapore.

OSLO BULK 2 - LAIA8. 5 629 gross ton general dry cargo ship transferred from Singapore.

OSLO BULK 3 - LAIB8. 5 629 gross ton general dry cargo ship transferred from Singapore.

OSLO BULK 8 - LAIE8. 5 629 gross ton general dry cargo ship transferred from Singapore.

OSLO BULK 9 - LAIF8. 5 629 gross ton general dry cargo ship transferred from Singapore.

OSLO BULK 10 - LAIG8. 5 629 gross ton general dry cargo ship transferred from Singapore.

SARITA - LAIU8. 35 607 gross ton newly built bulk carrier, transferred from Panama.

STAVANGER PIONEER - LAZV7. 29 914 gross ton newly built chemical tanker from Vietnam, not previously registered.

TAKAROA SUN - LA007. 29 987 gross ton newly built chemical tanker from Korea, not previously registered.

TORILL KNUITSEN - LAPR7. 80 850 gross ton oil tanker transferred from the UK.

VESTBORG - LAIQ8. 2 446 gross ton bulk carrier transferred from the Bahamas.

VIKSTRAUM - LAGK6. 7 256 gross ton newly built chemical tanker from China, not previously registered.

Skip ble belyst av laser

Sjøfartsdirektoratet sendte ut en sikkerhetsmelding etter en melding fra mannskap på broen på et større fartøy meldte om at de ble blendet av laserlys. Vi råder alle som opplever å bli belyst med grønn laser eller annet laserlys, om å melde dette til politiet. Slikt lys kan være forbudt.

LARS INGE SÆRSTEN, Seksjon for risikostyring og analyse, Sjøfartsdirektoratet

Hva har skjedd?

Et fartøy ble belyst av en sterk grønn laser. Laseren blendet og skapte uro og ubehag for de som var på broa. Et av besetningsmedlemmene på broa fikk laseren pekt rett mot øynene og kjente i ettertid smerter. Smertene ga seg etter litt, men han følte at det ene øyet ble litt «melkete og uklart».

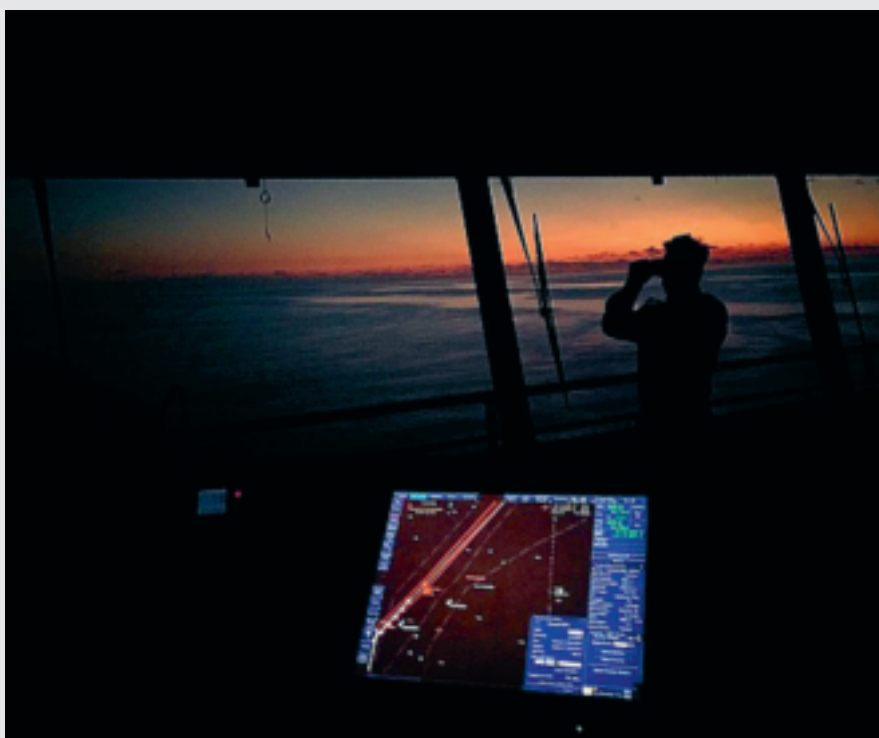
Årsaker

Lek med laserlys, ofte grønn laser, er noe vi kjenner fra ulike nyhetsmeldinger/nettaviser. Blant annet har det vært flere hendelser med fly, der piloter oppgir at de blir siktet på med laser. Ubehaget og konsekvensen for den som får lyset på seg, er enten ikke kjent, eller det er ikke et hinder for at personer prøver dette ut.

Fra fartøy som seiler i fjorder og langs land, får vi også informasjon om sterkt lys/laserlys ved installasjoner og oppdrettsanlegg. Dette kan være til stor sjenanse. Det kan gi utrygghet opp mot sikker seilas og skape utrygghet for navigatører.

Hva ser vi?

Hendelsen fikk ingen andre konsekvenser enn litt ubehag der og da. Dersom lys med grønn laser hadde vedvart over tid eller truffet mer direkte, kunne hendelsen vært til fare for navigasjonssikkerheten. Det kunne også



ILLUSTRASJONSFOTO: RALPH H TOLENTINO / FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK

ført til alvorlig skade på øynene til den som ble truffet av lyset.

Personer som bruker laserlys fra land, vurderer det gjerne som uskyldig moro, uten tanke for mulige konsekvenser. Sterkt lys ved installasjoner og oppdrettsanlegg tjener ofte et formål, men dette kan også få utilsiktede konsekvenser for fartøy i nærområdet.

Råd

Vi råder alle som opplever å bli belyst

med grønn laser eller annet laserlys, om å melde dette til politiet. Slikt lys kan også være forbudt. Husk tidspunkt og sted hvis du skal melde inn hendelser, slik at politiet får mulighet til å undersøke hvor lyset kommer fra og gjøre nødvendige tiltak.

Lys som ellers er plassert i leia og som kan medføre sjenanse for sikker seilas, bør også meldes inn til rette myndigheter, for eksempel Kystverket, kommunen, havnevesenet eller politiet.

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

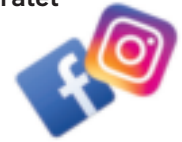
FØLG OSS!

Facebook:

Sjøfartsdirektoratet

Instagram:

sjofartsdir



Avdeling Skipsregistrene

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

Region 1

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

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

Region 2

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

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

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

Region 3

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

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

Region 4

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

Region 5

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

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

Region 6

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

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

Region 7

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

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

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

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

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:

Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Authority

FORSIDEBILDE: SJØFARTSDIREKTORATET

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

REDAKTØR/EDITOR: Kari Stautland

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

ANNONSE/ADS: A2 Media

Telefon: 90127006

E-post: hilde@a2media.no

Annonseleder: Hilde Holtekjølen

GRAFISK FORMGIVNING/DESIGN:

Rita Oosterhuis, Kai Hansen Trykkeri AS

TRYKK/PRINT AND LAYOUT: Kai Hansen Trykkeri, Stavanger

OPPLAG/CIRCULATION: ca. 14 000

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

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

SJØFARTSDIREKTORATET:

Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:

Postboks 2222, N-5509 Haugesund

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

E-post: postmottak@sjofartsdir.no

Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til postmottak@sjofartsdir.no i

Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 02.12.2019

ISSN-NR 0804-4589

Vakttelefon til Sjøfartsdirektoratet 52 74 50 00 – gjelder også Skipsregistrene

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

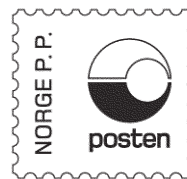
Saker som ikke kan løses ved henvendelse til vakttelefonen vil bli fulgt opp av aktuell fagavdeling første arbeidsdag etter henvendelsen til vakttelefonen.

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

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

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

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



Returadresse: Sjøfartsdirektoratet, Postboks 2222, 5509 Haugesund

ECOQUIP2 VAPOR BLASTER BLÅSERENSING TIL ETT NYTT NIVÅ

Genererer opptil 92% mindre luftbåret støv enn tradisjonell sandblåsing samtidig som du har og opptil 75% lavere forbruk av blåsemiddel og betraktelig mindre vann enn tradisjonell vannbasert våtblåsing. Til alt fra fjerning av bunnstoff på fritidsbåter og vedlikeholdsarbeid om bord, til de mer krevende jobbene på verftet.

HUSKY MEMBRANPUMPER

Dobbeltvirkende membranpumper for effektiv og pålitelig transport av viskøse materialer. Elektrisk eller trykkluftdrevne modeller med kapasitet opptil 1135 l/min. Bredt utvalg av konstruksjonsmaterialer tilgjengelig for en optimal løsning.

ATEX & FDA godkjente alternativer.



Oslo ☎ 22 21 51 00 | Bergen ☎ 55 39 32 00

✉ salg.graco@jsc.no | 🌐 www.jsc.no

