

NAVIGARE

Derfor kantret «Målfrid»

Side 12

Vinnerne av
fotokonkurransen er kåret!

Side 24

Articles in English

Pages 55–65



**SUKSESS MED
«SJEKK SJARKEN»**

SIDE 34

ARCOS – KURS OG RÅDGIVNING INNEN SIKKERHET OG BEREDSKAP

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

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

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

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

I tillegg leverer Arcos kurs for landbasert virksomhet – fallsikring, industrivern, brannvern, førstehjelp, kjemikaliedykking, rekyldykking, varmt arbeid etc.

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

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

Vi tilbyr helikopter- og akuerings- trening (HUET) i nye og moderne fasiliteter.

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

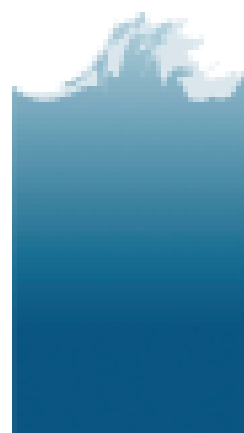
I tillegg er bedriften godkjent foretak for fartøysinspeksjoner på vegne av Sjøfartsdirektoratet.

Arcos er også godkjent leverandør av RDC kurs, Fritidsbåtskipper samt kurs og rådgivning innen Polar-koden.

www.arcos.no

Spørsmål og bestilling av kurs og rådgivning:
Gå inn på www.arcos.no eller kontakt oss
på tlf. 459 58 880

Spørsmål og bestilling av fartøysinspeksjoner:
Kontakt fartøysinspektør direkte på telefon 417 97 100



ARCOS



INNHOOLD



SIDE **8**

Sjøfartsdirektoratet har bestilt tre nye sniffere, som ved hjelp av Kystvaktens nye droner, skal avsløre svovelsyndere til sjøs effektivt og nøyaktig.



SIDE **20**

Helge Ingstad-forliset førte til ein knekk i Sjøforsvaret sitt omdømme. Det vedgjekk Kontreadmiral Nils Andreas Stensjønes under Haugesund-konferansen i februar.

SIDE **12**

Farene knyttet til bruk av kran mens inspeksjonsluken er åpen, var ikke fanget opp i rederiets risikovurdering. Dette skyldes trolig manglende helhetlig skipsteknisk kompetanse.



SIDE **24**

Fotokonkurransen for sjøfolk 2018

SIDE **36**

Sjarksuksess langs kysten



ARTIKLER/REPORTASJER

- 6** Sendte ut fem sovelgebyrer
- 10** Flere skip med norsk flagg
- 12** Arbeidsbåten Målfrid kantret og sank
- 19** Fleire tar snarvegen til austen
- 20** Svekket tillit til Sjøforsvaret etter fregatt-forliset
- 24** Fotokonkurransen for Sjøfolk 2018
- 30** Vinnerne av den nordiske finalen
- 34** Sjarksuksess langs kysten
- 39** Signerte avtale om banebrytende ferje
- 42** Ikke glem ISM-revisjonen
- 46** Trapper opp kampen mot ulovlig opphugging

FASTE SPALTER

- 4** Leiar
- 16** Min arbeidsplass
- 17** Sjøfartsdirektoratet svarer
- 18** Kommentar fra Norsk senter for maritim medisin og dykkermedisin
- 40** Nye i NIS/NOR
- 44** Treningsspalte
- 52** Boktips

PAGES IN ENGLISH

55-65



Lars Alvestad
Fung. Sjøfartsdirektør

« I år var det ekstra hyggelig, ettersom flere av de som holdt innlegg trakk fram Sjøfartsdirektoratets rolle i arbeidet med innføring av ny teknologi.

Sammen er vi gode

I begynnelsen av februar var jeg sammen med mange andre på den årlige maritime «Haugesundkonferansen». Dette er en viktig arena for maritime spørsmål og rammevilkår, og det er alltid hyggelig å være der som deltaker eller innleder. I år var det ekstra hyggelig, ettersom flere av de som holdt innlegg trakk fram Sjøfartsdirektoratets rolle i arbeidet med innføring av ny teknologi. Denne rosen vil jeg selvsagt bringe videre til medarbeiderne i direktoratet, som hver dag er i dialog med ulike kunder med ulike behov – noen med spørsmål knyttet til et eldre fartøy, andre med kompliserte problemstillinger når ny teknologi skal tas i bruk. Samtidig er det viktig å påpeke at, selv om vi liker ros, så er det samarbeidet på tvers av offentlige myndigheter og norske maritime aktører som gjør dette til en ekstra god sak.

Gro Harlem Brundtland sa en gang at det er typisk norsk å være god. Det er kanskje ikke alltid vi er like flinke til å trekke frem dem som gjør det bra, men Sjøfartsdirektoratet ønsker å trekke frem alle kundene våre som våger å satse på ny teknologi. Dette er krevende både for dem og oss, men tilbakemeldingene nå tyder på at vi har et godt samarbeid. For Norge som nasjon betyr også dette mye, da ny miljøvennlig teknologi vil være viktig når skipsfarten skal nå sine mål om å redusere utslippene med 50 prosent innen 2050.

Rekken over prosjekter der norske aktører innen maritim næring har satt Norge på verdenskartet, er lang. I år 2000 fikk Norge, og verden, sin første LNG-drevne bilferge da MF Glutra ble satt i drift i regi av Møre og Romsdal Fylkesbåtar (MRF). Denne banet vei for flere miljøvennlige ferjer i årene som kom. Eidesvikfartøyet Viking Energy var først ute med å ta i bruk LNG på forsyningsfartøy, og samme skip ble i 2016 også det første skip som fikk tillatelse til å bruke batterier som «spinning reserve» under DP-operasjoner. I 2015 kom det nok en verdensnyhet på plass i Norge. Da startet den første helelektriske bilfergen MF Ampere sine første kryssinger av Sognefjorden på oppdrag for Norled. Erfaringene herfra er såpass gode at Vegdirektoratet har signalisert at en vil ha 70 helelektriske ferjer i drift i Norge innen 2022. Miljøkrav i anbud, samarbeid mellom offentlige myndigheter, innovasjonsmiljøer og rederier som er villige til å satse, gjør at Norge nå ligger i tet i arbeidet med ny teknologi. Også innen autonomi ligger vi i tet når Yara Birkeland, verdens første autonome containerskip, nå er under bygging. På Haugesundkonferansen presenterte også Hagland Rederi planer for å ta i bruk hybridteknologi på sin nærfraktflåte. I denne sammenheng er det hyggelig at tilbakemeldingene fra kundene, både private og offentlige, er at Sjøfartsdirektoratet evner å tenke sikkerhet samtidig som vi legger til rette for utvikling av ny teknologi.

Men det stopper ikke der. Batteri og LNG er nå etablerte energiformer, selv om batteri fortsatt er i startgropen, men innovasjonen jobber videre.

« I januar var jeg, sammen med flere kollegaer, så heldig at jeg fikk være med når Vegdirektoratet signerte utviklingskontrakt for verdens første hydrogendrevne bilferje.

I januar var jeg, sammen med flere kollegaer, så heldig at jeg fikk være med når Vegdirektoratet signerte utviklingskontrakt for verdens første hydrogendrevne bilferje. Rederiet Norled skal bruke denne i Hjelmeland-sambandet i Ryfylke innerst i Boknafjorden. Foreløpig vet vi ikke omfanget av denne teknologien, men det er ingen tvil om at dette kan bety mye for bruken av miljøvennlig energi på lengre ferjestrekninger.

For Sjøfartsdirektoratet er dette både spennende og krevende tider. Vi ser at kundene setter høyere krav til vår leveranse, og det skal vi håndtere. Da har det og vært til stor hjelp at vi fikk forsterket bemanningen gjennom revidert nasjonalbudsjett i fjor. Vi skal gjøre det vi kan for at Norge skal fortsette sin tetposisjon i å utvikle nye miljøvennlige løsninger for skipsfarten, samtidig som ingen skal være i tvil om at det viktigste uansett er sikkerheten.

Prosjekt.no

Visste du at ...



- ... Fjord1 har om lag 120 opplæringsstillinger i løpet av eit år i kortare eller lengre periodar
- ... kompetanseområdene våre spenner frå miljøteknologi, forretningsutvikling, HR og IKT til strategi, catering og økonomi/finans
- ... Fjord1 er det største ferjereiarlaget i Norge med om lag 1200 tilsette over store delar av landet
- ... vi tilbyr spennande traineestillingar
- ... vi har omlag 60 lærlingar i både motormann- og matrosfaget, fordelt på våre fartøy
- ... Fjord1 er leiande innan det grøne skiftet i ferjenæringa

VI JAKTAR PÅ NY KOMPETANSE

Gode arbeidsmiljø, personleg utvikling og engasjerte leiarar kjenneteknar 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 fagområder. Sjå ledige stillingar på fjord1.no



Følg oss på Facebook og Instagram



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

www.fjord1.no



Skrev ut fem svovelgebyrer i fjor

SVOVELTEST: Her er tar Sjøfartsdirektoratets inspektører en test av drivstoffet på en oljetanker.

FOTO: TORBEIN K. GAMST/SJØFARTSDIREKTORATET

Sjøfartsdirektoratet har siden innføringen av strengere svovelkravene i 2015 gitt til sammen 17 overtredelsesgebyr for brudd på disse reglene. Gebyrenes størrelse spenner mellom 100.000 og 600.000 kroner, og er i all hovedsak ilagt utenlandske rederier. I 2018 ble fem saker ferdigbehandlet. Til sammen førte disse til overtredelsesgebyr for nesten to millioner kroner.

KJETIL B. SØRENSEN
Avd. Regelverk og internasjonale avtaler,
Sjøfartsdirektoratet

Den første av sakene som ble ferdigbehandlet i fjor gjaldt et Bahamas-registrert cruiseskip som ikke hadde skiftet

over til lavsvoveldrivstoff da fartøyet lå til kai i Geiranger i nesten ni timer i juni 2017. Fartøyet benyttet drivstoff med et svovelinhold på 2,52 prosent under hele oppholdet i Geiranger. Fartøyet var utstyrt med scrubbersystem, men dette var ikke brukt i den aktuelle perioden.

Geiranger ligger utenfor ECA-området, slik at det først er når skipet ligger sikkert fortøyd ved kai at det må skifte over til drivstoff med maksimalt 0,10 prosent svovelinhold. Det var rederiet selv, gjennom sin agent, som meldte fra om overtredelsen. Sjøfartsdirektoratet var om



bord på en uanmeldt havnestatskontroll for å få verifisert informasjon kort tid etterpå. Rederiet, som er lokalisert i England, ble ilagt et overtredelsesgebyr på 300.000 kroner.

TATT I HAVNESTATSKONTROLL

Den neste saken gjaldt et lasteskip med Komorene-flagg som i lengre tid hadde ligget i opplag i Norge. På vei ut fra landet i februar 2017 fikk skipet motorstopp og måtte til slutt reddes til kai. Hele denne seilasen ble foretatt innenfor ECA-området. Sjøfartsdirektoratet var om bord på fartøyet på en havnestatskontroll og det

ble det tatt en prøve av drivstoffet som var i bruk.

Analysen av prøven viste at svovelinnholdet i drivstoffet var på 0,16 prosent, noe som er klart over grensen på 0,10 prosent. I tillegg ble det avdekket at fartøyet ikke hadde sendt ut lovpålagte AIS-signaler under den aktuelle seilasen. Rederiet, som er lokalisert i De forente arabiske emirater, ble ilagt et overtredelsesgebyr på 500.000 kroner for disse forholdene.

BRØT REGLENE

Videre fikk et Isle of Man-registrert lasteskip et overtredelsesgebyr for brudd på svovelreglene innenfor ECA-området. Fartøyet anløp Kårstø fra Hellas i november 2017, med et anløp i Gent i Belgia på veien, slik at hele seilasen i norsk territorialfarvann ble foretatt innenfor ECA. Sjøfartsdirektoratet var om bord på fartøyet og tok en prøve av drivstoffet om bord. Denne prøven viste et svovelinnhold på 0,20 prosent. Rederiet, som har hovedsete i Hellas, ble ilagt et overtredelsesgebyr på 300.000 kroner. Dette gebyret ble påklaget av rederiet, men Klima- og miljødepartementet opprettholdt Sjøfartsdirektoratets vedtak.

VANT IKKE FREM MED KLAGE

En annen sak som ble endelig avgjort i 2018 var overtredelsesgebyrsaken ovenfor et norskregistrert passasjerskip, som på tross av at det hadde scrubbersystem om bord, slo ut på den danske målestasjonen for svovel på Storebæltsbroen ved gjentatte anledninger sommeren 2016. Sjøfartsdirektoratet innhentet blant annet logger fra fartøyet, og det norske rederiet ble ut fra dette ilagt et gebyr på 600.000 kroner for overtredelsene. Rederiet påklaget denne saken, men Klima- og miljødepartementet opprettholdt Sjøfartsdirektoratets vedtak.

INSPISERT PÅ KÅRSTØ

Den siste saken som ble avgjort i 2018 gjaldt et Bahamas-registrert lasteskip som anløp Kårstø fra Irland i september 2017.

fakta:

Nye og strengere regler for svovelinnhold i drivstoff trådte i kraft 1. januar 2015. Maks grensen for svovelinnhold i drivstoffet som benyttes av skip som seiler innenfor utslipps-kontrollområde (ECA) i Nordsjøen (sør for 62 breddegrad) ble da redusert fra 1,50 prosent til 0,10 prosent. I området nord for 62 breddegrad er maks grensen 3,50 prosent. I disse områdene gjelder det en egen maks grense på 0,10 prosent når fartøyet ligger til kai.

Sjøfartsdirektoratet gjennomfører dokumentkontroll om bord på både norske og utenlandske skip som anløper norske havner. Ved mistanke om lovbrudd eller etter andre forhåndsdefinerte kriterier, gjennomfører Sjøfartsdirektoratets inspektører en fysisk kontroll av drivstoffet som er bruk. I første omgang gjennomføres denne ved bruk av hurtigskannere, forutsatt at inspektøren har en slik tilgjengelig. Hvis hurtigskanneren viser utslag på for høyt svovelinnhold i drivstoffet, så vil det bli tatt en fysisk prøve av drivstoffet som sendes til laboratoriet for analyse. Dette gjøres også i tilfeller hvor inspektøren ikke har hurtigskanner tilgjengelig under tilsynet.

Innstramningen av svovelreglene som fant sted i 2015 har ført til at det har blitt mer kostbart for rederiene å seile innenfor et utslippskontrollområde. Prisforskjellen mellom lavsvoveldrivstoff og drivstoff med et høyere svovelinnhold kan være betydelig, slik at det vil være konkurransevridende om ikke brudd på regelverket blir sanksjoner. I tillegg er det slik at reglene er gitt for å beskytte miljøet som er et felles gode. En manglende etterlevelse av regelverket fra næringen vil føre til en betydelig negativ innvirkning på miljøet.

Under inspeksjon på Kårstø ble svovelinnholdet i drivstoffet målt til 0,139 ved bruk av håndholdt måleinstrument. Laboratorieanalyse av prøven viste at drivstoffet hadde et svovelinnhold på 0,14 prosent. Rederiet, som er lokalisert på Bermuda, ble ilagt et overtredelsesgebyr på 300.000 kroner. Saken ble påklaget av rederiet, men Klima- og miljødepartementet opprettholdt Sjøfartsdirektoratets vedtak.



Sniffer svovelsynderne – før de

Sjøfartsdirektoratet har bestilt tre nye sniffere, som ved hjelp av Kystvaktens nye droner, skal avsløre svovelsynderne til sjøs effektivt og nøyaktig.

MARIT NILSEN

Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

Etter en testperiode på utvikling av sniffere til bruk ved inspeksjoner, har Sjøfartsdirektoratet inngått en avtale verdt nærmere 14 millioner kroner med Norge Asset Solutions (NAS), som har utviklet snifferen. Selve dronene har flere bruksområder, blant annet å forbedre oljevern og hjelpe til i søk- og redningsarbeid, men hovedformålet til

Sjøfartsdirektoratet er å sniffe svovelsynderne til sjøs – helt uten å måtte gå om bord.

– Denne dronen er den første i sitt slag som blir sammensatt og integrert som en ferdig pakke. Dette er den største kontrakten vi har, og vi er selvfølgelig veldig stolte, sier Joachim Hovland, operasjonsleder i NAS.

Kontrakten er inngått som et samarbeid mellom Kystverket, Kystvakten, Statens



STÅR BAK: Norge Asset Solutions har levert snifferne som skal brukes i arbeidet med å avdekke svovelsynderne. F.v.: Ørjan Ladsten (NAS), Svein Erik Enger (Sjøfartsdirektoratet) og Joachim Hovland (NAS).

FOTO: MARIT NILSEN, SJØFARTSDIREKTORATET

legger til kai

strålevern og Sjøfartsdirektoratet. Dronen sørger ikke bare for effektivisering av oppgaver, men også at det blir tatt mer nøyaktige målinger.

FØRST I VERDEN

– Tidligere hadde vi ikke mulighet til å kontrollere fartøy som seiler, men nå er vi de første i verden som systematisk bruker drone til denne typen arbeid. Dronen sørger dermed for å effektivisere måten vi kontrollerer svovelutslipp fra fartøy, sier Svein Erik Enge, sjefingeniør i underavdeling inspeksjon, revisjon og beredskap.

For å kontrollere et skip som seiler, må dronen ligge i eksosgassen i cirka 30 sekund,

men aldri fly nærmere enn 50 meter. Når det er gjort returnerer den tilbake til kystvaktfartøyet, mens rapporteringen skjer underveis.

TÅLER NORSK KLIMA

Dronen er spesielt utviklet for å kunne tåle et hardt klima med mye regn og vind. I tillegg har den lang flytid og en rekkevidde på hele tre mil.

– Den har også infrarødt kamera og kamera med 30 x optisk zoom som kan brukes til søk, redning og inspeksjon, men også spaningsoppdrag for politi og tollvesen, sier Hovland.

Det er kun en av sensorpakkene som

kan benyttes om gangen foruten kameraene som er fast installert på dronene. Dersom Kystvakten flyr på oppdrag for Direktoratet for strålevern og atomberedskap, vil det kun være deres sensor som er koblet til dronen. Skal dronen brukes til oljevern vil det høyst sannsynlig bli benyttet et infrarødt kamera eller kamera med optisk zoom.

– Det gjør at dronen kan brukes av flere instanser, og en må kun bytte sensorpakke. En kan også bytte innhold på snifferen som benyttes, slik at en kan detektere andre typer gasser. Det kan være nyttig under hendelser hvor det slippes ut farlige gasser, sier Enge.

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 sammen ditt kursbehov.



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

www.resq.no



SYNLEGE: ONS var ein av stadane Sjøfartsdirektoratet stilte med stand på i 2018. I år er det Nor-Shipping som får hovedfokus. FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



2018 blei eit godt år for NIS/NOR:

Fleire skip med norsk flagg i hekken

Det norske flagget vaier i medvind. Då Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) gjorde vareteljning ved årsskiftet, blei resultatet pluss 22 skip. For Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) viste botnlinja ein vekst på 591 fartøy.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

For fjerde år på rad kan ein melda om vekst i NIS, og dette året er det ikkje endringane i fartsområdeavgrensingane frå 2016 som ligg til grunn. Medan 25 skip kom frå NOR til NIS i 2017, var det berre ti skip som gjekk same vegen i fjor. Sju skip skifta register frå NIS til NOR, medan heile 47 av nykomlingane blei overført frå utanlandske register. Av desse kom heile 12 frå Isle of Man.

– Dette er ei særskilde utvikling, seier Monika Borge, registerfører og avdelingsdirektør ved Skipsregistra. Den målretta innsatsen over fleire år for å auka

flåten, gjev resultat. Rammevilkåra blir heile tida betre, og når det gjeld det arbeidet Sjøfartsdirektoratet gjer. Den direkte og opne kontakten vi har me næringsset me stor pris på og gler oss til å føra vidare.

Totalt var 615 fartøy registrerte i NIS ved utgangen av 2018, noko som medførte ein tonnasjevekst på 318,815 bruttotonn.

VISER FRAM FLAGGET

– I Sjøfartsdirektoratet har me ei satsing på ei meir profesjonell marknadsføring av det norske flagget, som allereie viser gode resultat. Visjonen vår er å bli den føretrekte maritime administrasjon. Det inneber at flagget er synleg, anerkjent, lett tilgjengelig og tilbyr rett og god kompe-

tanse. Gode og forutsigbare rammevilkår er sentralt for at flagget er konkurransedyktig og attraktivt for næringsset me har stort fokus på kundeservice, seier Caroline Whittle Stensland. Ho blei tilsett som marknadsjef i direktoratet i 2017, og jobbar tett opp mot den maritime klynga.

– Hovedfokuset vårt er å pleia eksisterande kundar og forbetra prosessane ved innsal og oppfølging av nye kundar i NIS/NOR. Det er viktig for oss å veta korleis me kontinuerleg kan forbetra kundereisa. Merkevarerbygging av det norske flagget står også sentralt, og me deltek aktivt på arrangement, konferansar og messer der me marknadsfører Noreg som ein leiande sjøfartsnasjon og synleggjer fordelane ved

å flagga norsk, seier marknads-sjefen. Sjøfartsdirektoratet har også eit pågåande arbeid med digitalisering av tenester og prosessar som forbetrar kundeopplevinga.

FRITIDSBÅTVEKST I NOR

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) kunne slå i bordet med ein netto vekst på heile 591 fartøy i fjor. I tråd med utviklinga seinare år, er det fritidsbåtar som står for størstedelen av nyregistreringane. Dette viser at eigarane forstår viktigheten av å velja NOR, sjølv når dette ikkje er eit krav frå banken for å få lånefinansiering.

– Tryggleiken registeret representerer blir stadig meir kjent. I tillegg er det berre fartøy som er registrert i NOR som kan få utstedt «Nasjonalitetsbevis», eit dokument som kan forenkla innsjekken i enkelte utanlandske hamner, forklarar Borge.

Yrkesfartøy representerer vel halvparten (52 prosent) av NOR-flåten. Med yrkesfartøy meiner ein alt frå mindre arbeidsbåtar til fiskefartøy og ferjer, medan handelsflåten består av skip på 100 bruttotonn og meir. Med sine fire prosent utgjer denne delen resten av NOR-flåten. I løpet av 2018 var det ein nedgang i den NOR-registrerte handelsflåten på ni fartøy.

FARTØY UNDER BYGGING

NOR har også ei underavdeling, Skipsbyggingsregisteret (BYGG). Her kan ein registrera fartøy under bygging i Noreg, og kontraktar om framtidig bygging i Noreg. Einaste vilkåret er at fartøyets største lengde er ti meter eller meir – det blir ikkje stilt krav til eigars nasjonalitet. Sjølv om registrering i BYGG er frivillig, gir den eit bilde av den høge byggeaktiviteten i Noreg dei siste åra. I 2017 kom det inn 97 nyregistreringar i BYGG, medan talet auka til 110 i 2018. Registreringane her finn ofte stad i lang tid før byggestart.

Sjøfartsdirektøren er sykemeldt

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen har fått påvist kreft (hjernesvulst) og skal gjennom en krevende behandlingsperiode. Lars Alvestad vil fungere som sjøfartsdirektør inntil videre.

– Dette var en tøff beskjed å få, først og fremst for Olav og familien, men også for oss kollegaer. Vi vet han har gode folk rundt seg og vi ser frem til å ha ham tilbake i Sjøfartsdirektoratet etter hvert,

sier kommunikasjonsdirektør Dag Inge Aarhus.

Den videre sykemeldingen medfører naturlig nok at planlagte oppdrag for Akselsen utover vinteren og våren vil måtte utgå.



Kvalifikasjonskrav på mindre fartøy – utsatt forskriftsendring

Direktoratet sendte i august 2018 utkast til endring av forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk på norske skip. Forslaget innebar nye kvalifikasjonskrav og sertifikat for føring av fartøy under 24 meter.

Direktoratet mottok høringsuttalelse fra mange aktører som blir berørt av endringen. Mange av disse har gitt uttrykk for at kravene slik de er foreslått, har for vidtrekkende konsekvenser og vil medføre store ulemper for næringen. Med utgangspunkt i dette vil ikke direktoratet kunne fastsette kravene slik de var foreslått.

Sjøfartsdirektoratet har over flere år arbeidet for å revidere krav til kompetanse for å føre mindre fartøy. For store deler av fartøygruppen har vi sett en negativ

utvikling i hendelser, og havarikommisjonen har fremmet sikkerhetstilrådingar om å styrke krav til kompetanse. Videre er dagens kompetansekrav, slik de over tid har vokst frem i forskjellige sektorer, fragmentert på den måten at det stilles forskjellige krav til tilsynelatende like fartøy avhengig av bruken.

Det har imidlertid vist seg svært vanskelig å finne en løsning som både er hensiktsmessig og tilpasset næringens behov.

Direktoratet vil i løpet av våren 2019 gå i dialog med høringsinstansene for å kartlegge de ulike behovene og utfordringene som er uttrykt i hørings-svarene. Avhengig av videre prosess forventes nytt forslag på høring tidligst 2. kvartal 2019.

Arbeidsbåten Målfrid kantret og sank:

Manglende skips- teknisk kompetanse

Farene knyttet til bruk av kran mens inspeksjonsluken er åpen, var ikke fanget opp i rederiets risikovurdering. Dette skyldes trolig manglende helhetlig skipsteknisk kompetanse, skriver Statens havarikommisjon (SHT) i sin analyse av forliset med arbeidsbåten Målfrid ved Karmøy i mai 2017.

BJARTE AMBLE

Journalist Navigare, Sjøfartsdirektoratet

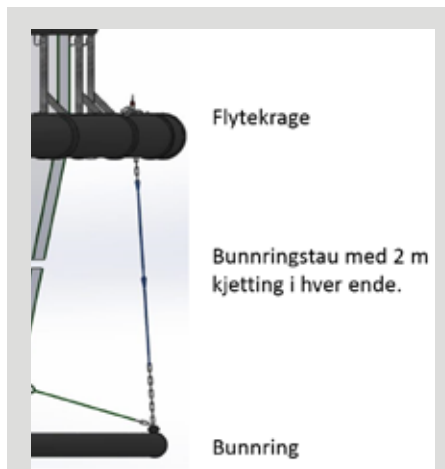
Arbeidsbåten Målfrid forliste under arbeid på et oppdrettsanlegg nord for Karmøy 12. mai 2017. Et av tauene som går fra flytekragen rundt merden og ned til bunnringen (bunnringstau), hadde satt seg fast i styrbord propell.

Besetningen åpnet da luken til et inspeksjonsrør over propellen for å få oversikt over situasjonen. For å løse tauet fra propellen forsøkte de å bruke fartøyets kran til å løfte på det neste bunnringstauet. Løftet med kranen førte til at styrbord side havnet stadig dypere i vannet, noe som igjen resulterte i at vann strømmet fritt inn gjennom den åpne inspeksjonsluken. Fartøyet sank, men ingen av besetningen kom til skade.

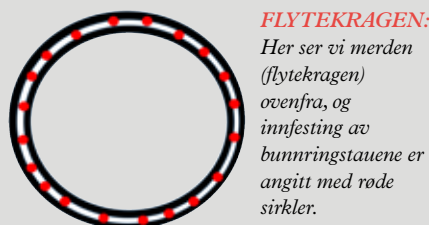
OPPDRAGET

Det var to ansatte hos selskapet NRS Feøy som skulle rengjøre flytekragen og bunnringen på en av merdene på selskapets lokasjon utenfor Nord-Karmøy. Merden var tom for fisk, og rengjøring var en del av klargjøringen for utsetting av ny smolt senere på sommeren.

Arbeidet skulle utføres ved hjelp av arbeidsbåten Målfrid, som er en katamaran (to skrog) med største lengde 14,98 meter.



MERD I PROFIL: Illustrasjonen viser en del av merden i profil. ILLUSTRASJON: NRS Feøy/SHT



ILLUSTRASJON: NRS Feøy/SHT

Arbeidet var beregnet til å ta én til to dager.

Før rengjøringsarbeidet kunne starte,



måtte bunnringen heves. Bunnringen henger under flytekragen og er festet til denne med 20 bunnringstau, hvert av dem rundt 20 meter langt. Kranen på Målfrid skulle kobles til ett og ett bunnringstau, og bunnringen skulle heves opp under flytekragen og låses fast der.

Det ene besetningsmedlemmet var om bord og opererte fartøyet og kranen, mens det andre befant seg på flytekragen og hektet krankroken av og på bunnringstauene etter hvert som Målfrid beveget seg rundt flytekragen.

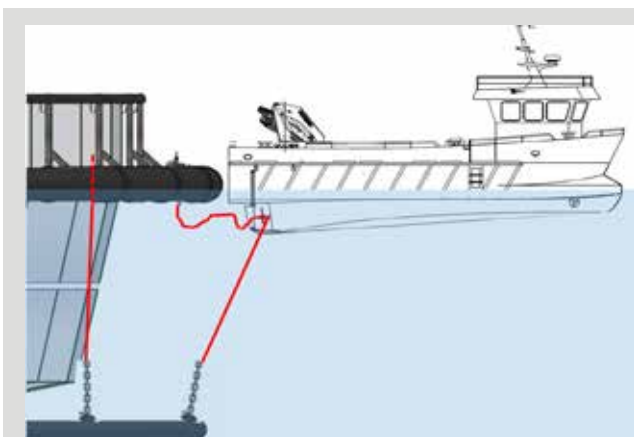
ULYKKEN

Da de var kommet et stykke rundt merden, fikk de et av bunnringstauene inn i styrbord propell. Det hadde oppstått slakk i dette tauet da tauet ved siden av



MÅLFRID: Arbeidsbåten Målfrid er en katamaran med største lengde 14,98 meter. Det var på byggetidspunktet (2009) ingen myndighetskrav relatert til bygging av arbeidsbåter med største lengde under 15 meter.

FOTO: BJARTE AMBLE/SJØFARTSDIREKTORATET



FAST I PROPELL:

Da Målfrid fikk ett av bunnringstauene (røde) fast i styrbord propell, manøvrerte besetningen fartøyet slik at det ble liggende med hekken mot merden.

ILLUSTRASJON: Nordnorsk Skipskonsult (NSK)/NRS Feøy/SHT

ble hevet. Besetningen fortøyde da fartøyet med akterenden inn til flytekragen, åpnet en dekksluke og klatret ned til maskin-

rommet. Der fjernet de døren inn til aktre maskinromskott og fikk lokalisert inspeksjonsluken over styrbord propell.

Etter et mislykket forsøk på å få løs tauet ble de to enige om å avlaste tauet som satt fast, ved å heve bunnringstauet ved siden av ved hjelp av kranen. Dette ble gjort, men inspeksjonsluken var fortsatt åpen og døren inn til skottet fjernet.

Kranen gikk sidelengs ut mot styrbord da den begynte løftet, og etter kort tid oppdaget han som opererte kranen, at fribordet minket og vannet kom over aktre styrbord hjørne på dekket etter hvert som slagsiden økte.

Det andre besetningsmedlemmet kom da plutselig til å tenke på at momentet fra kranen kunne føre til at vannet trengte inn gjennom inspeksjonsluken. Han ropte straks for å varsle kollegaen om hva som

var i ferd med å skje. Flere forsøk på å redde situasjonen mislyktes, og det endte med at vedkommende som var om bord, hoppet i sjøen på babord side. Vesten blåste seg straks opp, og med hjelp av kollegaen kom han seg opp på flytekragen, der de begge befant seg da de ble reddet av en forbigående båt.

Målfrid sank og ble liggende på ca. 40 meters dyp. Mannskapet var begge uskadede og hadde ikke behov for videre hjelp.

ÅRSAKEN

I sin analyse av ulykken konstaterer Havarikommisjonen at besetningen utførte løft med fartøyets kran mens inspeksjonsluken over styrbord propell sto åpen. Dette førte til at Målfrid fikk vannfylling i styrbord skrog, og videre at fartøyet kantret og sank.

Operasjonelle barrierer kunne bidratt til å sikre at besetningen ikke løftet med kranen mens både inspeksjonsluken og døren inn til maskinrommet var åpne. Det forelå heller ingen instruksjoner eller advarsler om bruk av inspeksjonsluken.

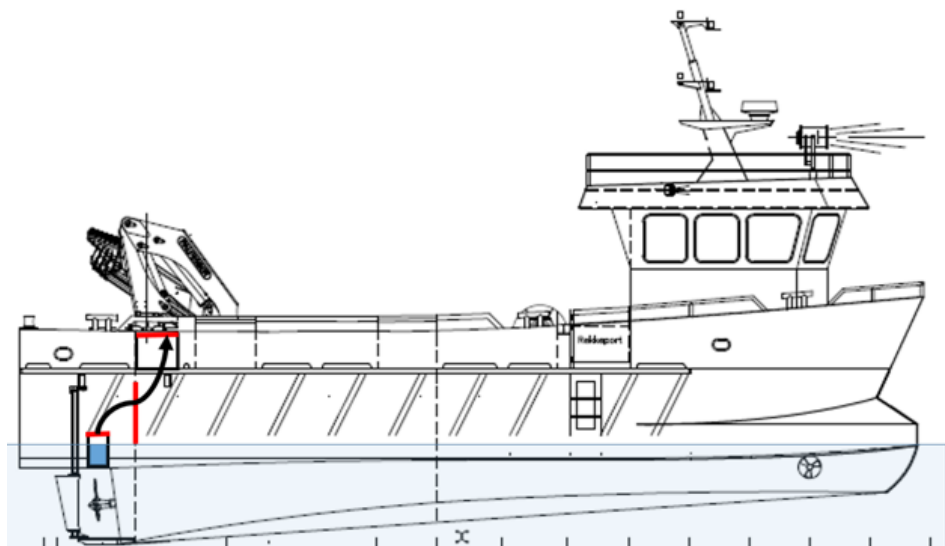
– Grundige risikovurderinger er et viktig verktøy i arbeidet med å etablere operasjonelle barrierer, skriver SHT i rapporten.

For Målfrid var det gjennomført relativt omfattende risikovurderinger. Det var blant annet gjennomført vurderinger knyttet til tau i propellen, kranoperasjoner samt åpne ventiler, vanntette skott og inspeksjonsluker. Rederiet hadde likevel ikke fanget opp farene knyttet til bruk av inspeksjonsluken i operativ drift, heter det i rapporten, som fortsetter:

– Ulykken viser at besetningen ikke hadde tilstrekkelig helhetlig forståelse av hvilke mekanismer som trådte inn da de med åpen inspeksjonsluke skulle løfte bunnringen. Dette skyldes trolig både manglende skipsteknisk kompetanse og svakheter i rederiets opplæringssystem.

KOMPETANSE

Fartøyet var på ulykkesdagen bemannet av to personer som var fast ansatt i



INSPEKSJONSRØRET: Inspeksjonsrøret over propellen er her merket med blått.

ILLUSTRASJON: NSK/SHT

oppdrettsselskapet. Den ene var driftstekniker og den andre lærling på lærlingkontrakt. Begge hadde gjennomgått en rekke kurs, blant annet VHF-kurs og sikkerhetskurs, i tillegg til rederiets internopplæring. De hadde også gjennomført «Opplæring i bruk av båt» og «Opplæring i bruk av maskiner».

SHT viser til at det for lastefartøy, herunder slepebåter, med største lengde mindre enn 15 meter ikke er fastsatt særskilte krav til kompetansesertifikat, og at det derfor ikke er noe myndighetskrav til

sertifikat for besetningen på et fartøy som Målfrid. Etter skipssikkerhetsloven er krav til kompetanse for den typen oppdrag som disse fartøyene utfører, overlatt til rederiet.

SHT mener ulykken viser at besetningen ikke hadde tilstrekkelig helhetlig forståelse for hvilke mekanismer som trådte inn da de med åpen inspeksjonsluke skulle løfte på bunnringen.

– Dette skyldes trolig både manglende skipsteknisk kompetanse og svakheter i rederiets opplæringssystem, heter det i rapporten fra Statens havarikommisjon.

Etter ulykken

NRS Feøy AS er en del av Norway Royal Salmon ASA. NRS Feøy hadde på ulykkestidspunktet 41 fast ansatte fordelt på seks forskjellige lokaliteter og opererte fire katamaraner mellom 13,5 og 14,99 meter av lignende type som Målfrid.

Målfrid ble hevet og satt i stand igjen etter ulykken. Rederiet har i ettertid sørget for at inspeksjonslukene er blitt sveist igjen på Målfrid og et søsterskip. Det er også innført rutine om at besetningen skal konferere med lokal driftsleder før de bestemmer hvordan tau skal fjernes fra propellen.

Etter ulykken har rederiet innsett at de

må jobbe enda mer for å omsette krav og intensjoner i styringssystemet til etablert praksis. Som ett av grepene er en administrativ stilling i NRS Feøy omgjort til en HR/HMS-koordinator som arbeider med sikkerhet i hele konsernet.

Fartøyet er etter reparasjonen kontrollert og godkjent og har fått utstedt fartøysinstruks av et godkjent foretak.

Sjøfolk på fartøy fra åtte meter:

Nye kompetansekrav utsatt

Innføring av krav til kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk på lastefartøy med største lengde åtte meter eller mer er utsatt. Selv etter to høringsrunder på forslag til nye forskrifter har det vist seg vanskelig å komme fram til et regelverk som kan tilpasses de mange ulike aktørene innen fartøygruppen.

Det siste utkastet ble sendt til høring i august 2018 med frist 24. oktober. Direktoratet mottok en rekke uttalelser fra mange aktører som ville blitt berørt av endringen i forskriftene.

– Mange har gitt uttrykk for at kravene, slik de er foreslått, ville fått vidtrekkende konsekvenser og store ulemper for dem, sier Håvard Gåseidnes, seksjonsleder i Sjøfartsdirektoratet. Han sier at det var vært svært vanskelig å finne en løsning som både er hensiktsmessig og tilpasset næringens behov.

– Direktoratet vil derfor i løpet av våren gå i dialog med høringsinstansene for å kartlegge de ulike behovene og utfordringene som er kommet til uttrykk i høringsuttalelsene.

Nytt forslag til forskrifter vil derfor tidligst kunne bli sendt på høring i 2. kvartal i år, sier Gåseidnes.

Innspill under den første høringen høsten 2017 viste at store deler av næringen mente den største utfordringen ville være å oppfylle kravet til fartstid. Dette gjaldt særlig for fartøy som benyttes av det offentlige og av frivillige organisasjoner. Dette mener direktoratet å ha tatt hensyn til i det nye utkastet fra 2018.

Men også dette siste utkastet til nye kvalifikasjonskrav ble møtt med mange av de samme innvendingene som kom fram under første høringsrunde.

Sikkerhetstilråding

Undersøkelsen av forliset med arbeidsbåten Målfrid har avdekket et område hvor Havarikommisjonen anser det som nødvendig å fremme en sikkerhetstilråding som har til formål å forbedre sjøsikkerheten:

Under arbeid på en oppdrettslokasjon nord for Karmøy 12. mai 2017 benyttet besetningen på arbeidsbåten Målfrid fartøyets kran samtidig som inspeksjonsluken over styrbord propell var åpen. Dette førte til at vannet strømmet fritt inn i styrbord skrog og fartøyet forliste. Kombinasjonen av rederiets manglende spesifisering av hvilken kompetanse de ansatte skulle ha og den varierende kompetansen hos de som foresto opplæringen, sikret ikke at de ansatte om bord hadde nødvendig kompetanse for å gjennomføre fartøysoperasjonen på en trygg måte.

Statens havarikommisjon for transport tilrår Norway Royal Salmon ASA å gjennomføre en kartlegging av kompetansebehovet ved fartøysoperasjoner for sine ansatte og iverksette nødvendige tiltak for å dekke behovet.

Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2018/06T

KLASSE FOR FISKEFARTØY



SIKKERHET - MILJØ - EFFEKTIV DRIFT

Kontakt oss på våre lokale kontor idag:

DNV GL Hordaland tlf: 778 14 558 e-post: hordaland@dnvgl.com

DNV GL Østlandet tlf: 781 15 118 e-post: ostlandet@dnvgl.com

DNV GL Bergen tlf: 557 43 688 e-post: bergen@dnvgl.com

Klasse - Konsept - Nybygg - Operativ drift - Kvalifikasjonskrav

www.dnvgl.com

ÅPENS, ANSVAR, UTOVER

DNV-GL

Vi har snakket med:

Navn:
Vår Eline Brasetvik

Jobb:
Elev på skoleskipet Gann

Alder:
16 år

Bor:
Rakkestad, Østfold

Sivilstatus:
Singel

Fritidsinteresser:
Røde Kors ungdom

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

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

? HVA JOBBER DU MED?

Jeg er elev på vg1 elektro på Skoleskipet Gann i Stavanger.

? HVORDAN SER EN TYPISK ARBEIDSDAG UT?

En typisk skolehverdag for meg består av å stå opp klokken 7 for å spise frokost, eventuelt om jeg har vakt eller bakstørn (kjøkken tjeneste) så må jeg stå opp tidligere. Etter frokost er første obligatoriske samling klokken 08:10. Mellom frokost og morgensamling har man i små perioder en vaskeplass hver. Det er ca. 20 personer som har vaskeplass i seks uker av gangen. På morgensamlingen blir det tatt opp positive og negative hendelser fra dagen og natten før og hendelser som skal skje den dagen. Etter det har blitt snakket om hva som skal skje/har skjedd blir det holdt en liten andakt. Deretter starter skolen 08:25. Vi har enten teori eller praktisk arbeid. Det praktiske arbeidet vi har jobbet med til nå er å lage et starteskap, koble opp et dørtelefonlegg og å øve på å koble opp lys og lysbrytere på et Brett. Midt på dagen har vi en liten pause med lunsj. Etter skoledagen er ferdig enten 15:15 eller 15:55 er jeg som oftest litt på lugaren og slapper av eller gjør lekser fram til middag klokken 16:00. Etter middag kan det hende jeg har vakt eller bakstørn. Dersom jeg ikke har det, er jeg enten med andre på båten, eller på Røde Kors-møter. Neste måltid da er kveldsmat 20:30. Vi kan som oftest gjøre hva vi vil, bare vi er tilbake på båten før leggerunden 22:45. Da går det en voksen og en elev, helst en jente og gutt, rundt og sjekker at alle er på lugarene sine. Etter det, er det ikke lov å gå ut av lugaren sin.



? HVA ER DET ALLER BESTE MED JOBBEN DIN?

Det aller beste med å være elev på Gann er det gode samholdet man får med både elever, ansatte og lærere. Det er mye enklere å knytte et bånd med personer når man bor tett oppi de hele tiden. Toktene er også høydepunkt i løpet av året. Til nå har vi vært i Rosendal, Tau, Sand, Stord, Oslo, Kristiansand, Bergen, Haugesund og Florø. Neste tokt går til Shetland, 10.februar.

? OG HVA ER MINUSET?

Det er egentlig ikke så mye negativt å si om Gann. Det eneste man merker på etterhvert er hvor lei man kan bli av å ha folk rundt seg hele tiden, og å aldri være hundre prosent alene. Stavanger er et godt stykke unna Rakkestad, der jeg bor, noe som gjør at jeg for det meste er om bord hver eneste helg. Etterhvert begynner det å bli kjedelig, og man blir nesten bare sittende på båten hele tiden.

? HVIS DU SKULLE BYTTET YRKE, HVA VILLE DU BYTTET TIL?

Hvis jeg skulle byttet linje nå, hadde jeg enten byttet til Teknikk og industriell produksjon, eller Helse og Oppvekst.

SJØFARTSDIREKTORATET SVARER



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

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

NYTT BÅTFØRERBEVIS

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

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

HEI

Vi er en barnehage på Vestlandet som har en liten båt til disposisjon. Vi ønsker å ta barna med ut i skjærgården til våren/sommeren. Vi fikk med oss at det var en debatt om dette i høst, men fikk ikke med oss hva det endte opp i. Hvilke regler er det som gjelder nå?

Hei.
I dagens regelverk er det et etablert skille mellom fritidsaktivitet, som reguleres i småbåtloven, og næringsvirksomhet som reguleres i skipssikkerhetsloven. Også skoler, barnehager og frivillige organisasjoner som driver ikke-kommersiell virksomhet er omfattet av skipssikkerhetsloven.

Fartøy som drives av barnehager skal som utgangspunkt følge reglene i forskrift om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer. I praksis aksepteres det imidlertid at fartøy med største lengde på maksimum seks meter, med maksimum fem personer om bord, ikke behøver å følge forskriften når de blir benyttet til typiske fritidsaktiviteter.

Sjøfartsdirektoratet sendte før jul forslag til en ny forskrift om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer på høring. Her foreslås det blant annet å forenkle reglene for fartøy med fremdriftsmaskineri på maks 25 hk/19 kW, ved at slike fartøy generelt skal følge reglene som gjelder for fritidsfartøy, og at den som fører fartøyet minimum skal ha båtførerbevis. Forslaget vil i praksis ha stor betydning for en rekke småskalavirksomheter, som for eksempel skoler og barnehager. Forslaget finnes på www.sdir.no og fristen for å komme med høringsinnspill er satt til 15. mars.

Hilsen Sjøfartsdirektoratet.

REDNINGSVESTER

Vi har flere oppblåsbare redningsvester liggende, og jeg hørte nylig snakk om at jeg måtte passe på å vedlikeholde disse. Hva er det vi må gjøre?

Hilsen Tor

Hei Tor!
Det er helt riktig (og viktig) at du må holde oppblåsbare vester ved like. Oppblåsbare vester har en utløsertablett og en gasspatron. I kontakt med vann vil tablettene slå hull i gasspatronen, som fyller vesten med luft. For å være sikker på at vesten virker, bør du sjekke denne mekanismen minst en gang i året.

Sørg for at gasspatronen sitter riktig på plass og ikke har skrudd seg løs. Hvis du har en presis kjøkkenvekt kan du veie patronen og kontrollere at den veier like mye som er angitt på patronen. Hvis alt er i orden, skru patronen godt til igjen.

Sjekk at utløsertabletten ikke er ødelagt, utløpt på dato eller har vært utsatt for fukt. Tablettene må skiftes ut med jevne mellomrom. Hvor ofte tablettene må skiftes varierer mellom ulike vester - følg instruksjonene som følger med fra

produsenten. Produsenter anbefaler som regel å skifte tablettene årlig.

En oppblåsbare vest som ikke holder på luften er ikke til mye hjelp. Før du starter sesongen er det lurt å sjekke at vesten er like hel. Åpne trekket og bruk en sykkelpumpe eller liknende til å blåse opp vesten. Ikke bruk egen pust. Det gir fukt inne i vesten.

En oppblåst vest skal holde på luft i 24 timer. Når testen er over, tøm vesten fullstendig for luft før du bretter den sammen og inn i trekket.

Produsentene har flere ulike typer utløsermekanismer som krever ulik grad av vedlikehold. Produsentens anvisninger om vedlikehold, som skal følge med produktet, er derfor viktig å følge.

Lykke til - og ha en god og trygg båtsommer!
Sjøfartsdirektoratet

Skipbrudd er øyeblikkelig hjelp

Arktis er ugjestmildt. Når uhell rammer, haster det. Dagens beredskap er uforvarlig.

Romjula var dramatisk for en reketråler i Hinlopenstredet nord på Svalbard. I stummende mørke, tett snødrev og kraftig vind gikk MS «Northguider» på grunn. Skadene var store. Fartøyet tok inn vann. Mannskapet på 14 måtte raskt gi tapt og gjøre seg klare til å forlate.

Over 20.000 nordmenn har havet som arbeidsplass, mange av dem polare strøk. Varer fraktes på kryss og tvers over polhavet. Fisk, reke og krabbe verdt milliarder av kroner. Cruisetrafikken trekker seg stadig nordover. Mer enn 80 prosent av all skipstrafikk i Arktis går gjennom norske havområder. Aktiviteten er lukrativ for Norge. Verdien av hvit fisk alene tilsvarte utgiftene til ett års drift av Norges nest største sykehus i fjor, Haukeland universitetssykehus.

Arktis er en ugjestmild villmark. Halve året er mørkt, omgivelsestemperaturene er lave og værromslagene hyppige. Det barske klimaet er en utfordring for sikker navigasjon. Polare lavtrykk kan sette fartøy



Jon Magnus Haga
Leder Norsk senter for maritim
medisin og dykkermedisin

ut av spill. Drivis kan knuse skrog. Klimaet påvirker også arbeid over le. Kald luft, gir lettere forfrysninger. Kaldt vann, gir raskere nedkjøling. Dårlig sikt, regn og høy sjø øker sannsynligheten for feiltrinn.

IMO har gjennom polarkoden satt krav til redningsutstyr som skal benyttes under tokt i polare strøk. Kravene er strengere enn i sydlige strøk, men veier ikke opp for risikoen. En studie i regi av «Maritimt forum» sommeren 2016 på Svalbard antydte at redningsutstyret ikke holder mål. Forventet overlevelse blant friske frivillige iført overlevelsesdrakter om bord i en redningsflåte viste seg å synke dramatisk etter bare 12 timer på sjøen – på en godværsdag. Utholdenhet gjennom en vinterstorm vil sannsynligvis være vesentlig kortere.

Sjømannens eneste håp er at noen kommer ham eller henne til unnsetning – raskt. I polare strøk haster det mer enn noe annet sted.

I 2011 gikk de åtte medlemslandene i Arktisk råd sammen om en samarbeidsavtale om søk og redning i Arktis. Norge forpliktet seg til å dekke en sektor som strekker seg fra norsk fastland, gjennom Barentshavet og inntil polpunktet. Kystvakten og Sysselmannen på Svalbard fikk en nøkkelrolle i beredskapen.

Avstandene i polhavet er store. Da nødmeldingene fra MS «Northguider» ble sendt ut i romjula var det ingen andre båter i nærheten. Nærmeste kystvaktfartøy var KV «Barentshav», som patruljerte sør for Bjørnøya, mer enn 24 timer unna.



Foto: Kystvakten / Kystverket

- En vellykket operasjon under slike forhold har aldri vært gjennomført

Mens tråleren Northguider står på grunn på Svalbard, har bergingsmannskaper klart å tømme den for 322.000 liter diesel. Noe sånt har aldri skjedd før, ifølge Kystverket.

Faksimile fra Sysla.no 14.01.2019

Sysselmannens fartøy MS «Polarsysse» var i vinteropplag på Sunnmøre.

Til alt hell var havaristen så nærme Longyearbyen at Sysselmannens to «Super Puma»-helikoptre kunne nå ut. Så vidt. Det ble en dramatisk redningsaksjon, på grensen til det umulige. Hele besetningen ble berget i god behold denne gangen. Så heldige er vi kanskje ikke neste gang.

Dagens beredskapssituasjon i nord er ikke forsvarlig. Det er misforhold mellom risiko og tilgjengelighet av redningsressurser. Det er også et misforhold mellom verdiene som skapes i Arktis og de ressursene samfunnet avser. Hvorfor har ikke Sysselmannen økonomi til helårsdrift av MS «Polarsysse»? Hvorfor opplever Kystvakten nedtrekk i antall fartøy? Hvorfor har Kystvakten vært uten operative helikoptre siden 2014?

Vi har ingen sjøfolk å miste. Det er viktig at vi fortsetter å utfordrer politikerne.

Jon Magnus Haga

Haugesundkonferansen:

Snarvegen til austen byr framleis på utfordringar



ISETE: Dette bildet ble sendt ut av den russiske gassgiganten Gassprom, for å vise at det er mulig å frakte LNG langs Nordøstpassasjen.

FOTO: AFP/SCANPIX

Russland har store ambisjonar for den nordlege sjøruta mellom Karahavet og Beringsstredet, men resultatene har latt venta på seg, sa Arild Moe, som er seniorforskar ved Fridtjof Nansens Institutt.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

I august 2017 kom eit tankskip utan isbrytar for første gong gjennom Nordaustpassasjen, og i haust kom Maud heim til Noreg via den same reisa. Nordaustpassasjen kortar ned reisetida mellom Europa og Asia med opp mot 40 prosent, samanlikna med Suezkanalen.

– Istilhøva har endra seg og seglingstilhøva blitt betre dei siste åra. Det har ført til at ruta har fått mykje større merksemd. Nok ein faktor har gjort at ruta har fått ny interesse, det er russisk politikk, fortalte Arild Moe under sitt fødrag på Haugesundkonferansen.

STORPOLITIKK I RUSSLAND

Russland har laga eit eige regime for skipsfarten i området, som mellom anna betyr at landet har monopol på isbryting i området.

– Russland har gjort mykje for å tiltrekka merksemd om ruta,

og for om lag ti år sidan laga dei meir fleksible tariffar for isbryting. Resultatene har like vel latt venta på seg. Det har skjedd ein betydelig auke i trafikken, men trafikken er framleis liten i internasjonal samanheng, heldt Moe fram. Han viste til fleire utfordringar, som gjer at veksten i ruta ikkje tar av.

LITEN MARKNAD

Sjølv om Nordaustpassasjen byr på kortare seglingstid, er det fleire aspekt som byr på hindringar for dei som driv innan containershipping: Det er få og ingen store hamner undervegs og seglingssesongen er kort, noko som gir behov for doble logistikk-løysingar. Når det gjeld tørrlast, er ikkje tidsaspekta så kritisk, men her er problemet at det ikkje er så mykje tørrlast som går mellom Asia og Europa.

– Det som har gått fort, er utskipinga av LNG til Asia. Det blei bestilt 15 spesialbygde isbrytande tankarar, men det er framleis for lite i forhold til behovet. Derfor er det oppretta omlastnings-terminalar, mellom anna utanfor Honningsvåg, sa

Helge Ingstad-ulykka:

Svekkja tillit til Sjøforsvaret etter

Helge Ingstad-forliset førte til ein knekk i Sjøforsvaret sitt omdømme. Det vedgjekk Kontreadmiral Nils Andreas Stensønes under Haugesund-konferansen i februar.

KARI STAUTLAND

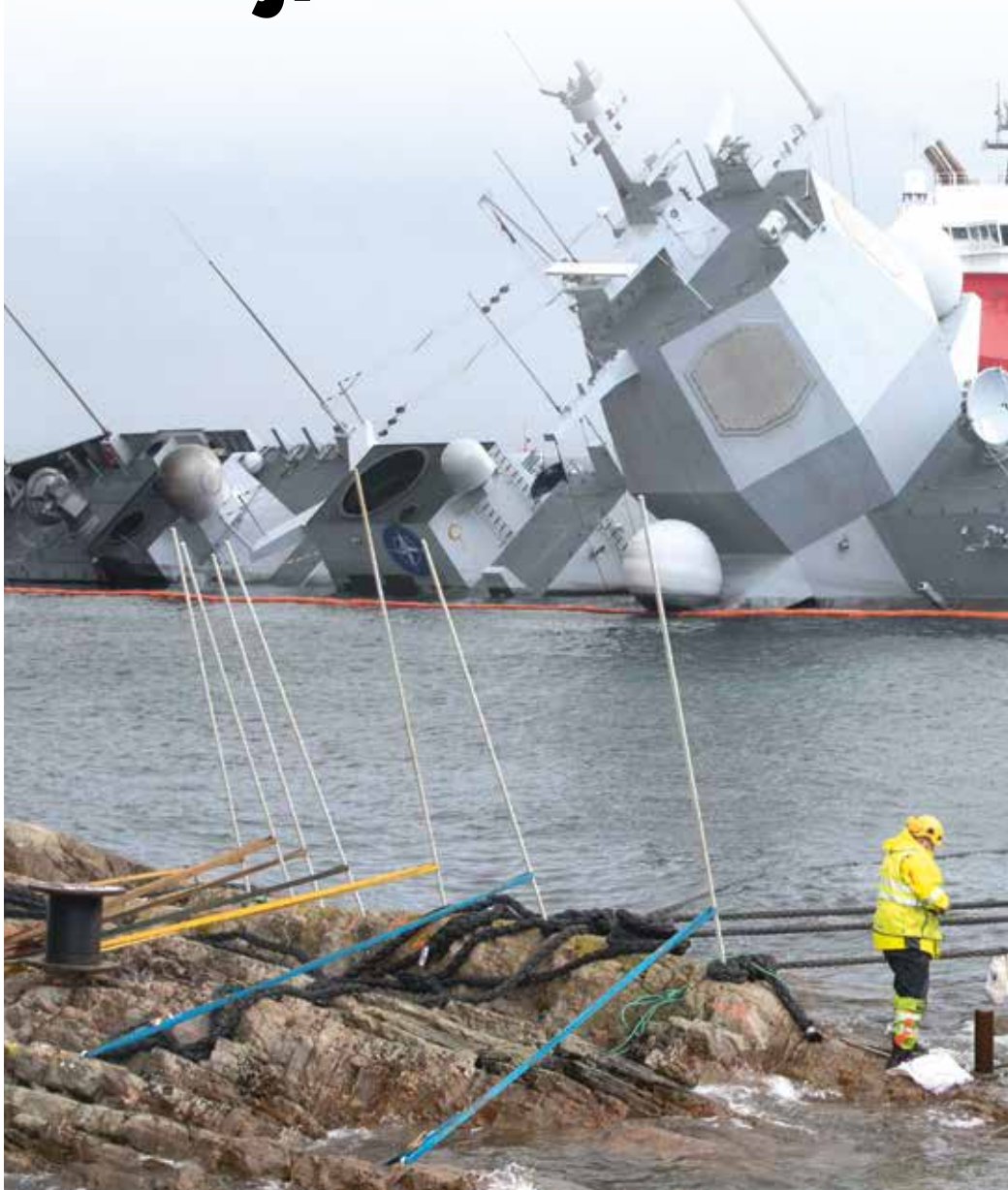
Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

– Me har gjort undersøkingar i etterkant av ulykka, og ser at omdømmet vårt har fått ein knekk. No må me gjera det me kan i dei vidare prosessane for å bygga opp igjen folkets tillit til oss, sa Kontreadmiral Stensønes. Han entra podiet på haugesundkonferansen saman med beredskapsdirektør i Kystverket, Johan Marius Ly. Begge påpeika kjapt at dei ikkje ønskte å spekulera i årsakene bak ulykka før Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) er ferdige med si gransking. Det dei kunne uttala seg om var det som hende etter at fregattforliset var eit faktum.

– Dette er slikt som ikkje skal skje. Når det likevel går gale skal me ta lærdom av det. Besetninga har trena og øvd på havarisituasjonar, og det bidrog til at ingen mista livet denne gongen, sa Stensønes, som rosa samarbeidet med andre involverte instansar, som helsevesenet, Kystverket og DNV-GL.

MANNSKAPET I FOKUS

Etter forliset forsto Sjøforsvaret raskt at handteringa av hendinga ville ta tid, og for å få kontroll på det vidare arbeidet, oppretta dei fire operasjonslinjer: Ei for handtering av mannskap og personell, ei for heving av fregatten, ei for gransking av heding, og ei som skulle sjå på



korleis ein kunne redusera miljøkonsekvensane i samband med forliset.

– Mannskapet på Helge Ingstad har betydeleg kompetanse og røynsle, og me la raskt ein plan for korleis me gradvis kunne få desse tilbake i teneste. Det handlar om å komma seg opp på hesten igjen, på ein veldig kontrollert måte, sa kontreadmiralen. Mannskapet blei samla

og avskjerma frå omverda i ein periode, der dei fekk debriefing og hjelp frå fagpersonell. Det trur Stensønes har vore avgjerande for at alle som var om bord då ulykka skjedde, seier at dei ønskjer å halda fram vidare.

– GJORDE INDERLEG VONDT

Under debatten på Haugesundskonferansen, fekk

forliset



HAVARI: Oppryddningsarbeid ved KNM Helge Ingstad ved skadestedet i Øygarden etter fartøyet kolliderte med tankskipet SOLA 8. november i fjor.

FOTO: TERJE PEDERSEN / NTB SCANPIX

Kontreadmiralen spørsmål om kva Sjøforsvaret har lært etter forliset.

– Det er for tidleg å svara på kva som er den største lærdommen etter havariet, men me ser at me er heilt avhengige av dei andre i det maritime clusteret i slike situasjonar. Det kjem ei tid når ansvaret

skal plasserast når politiet og SHT er ferdige med sine undersøkingar, men der er me ikkje ennå, sa kontreadmiralen. Han la ikkje skjul på at tida etter forliset har vore krevjande for Sjøforsvaret.

– Det gjorde inderleg vondt då meldinga kom. Å mista ein fregatt betyr ei



Kontreadmiral Nils Andreas Stensønes på podiet på Haugesundkonferansen i februar.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

kraftig svekking for Sjøforsvaret, men verda står ikkje stille og me må framleis utføra samfunnsoppdraget vårt. Trass i havariet leverte me det me skulle i 2018, og det skal me halda fram med å gjera vidare, seier Stensønes.

NY SITUASJON

Også for Kystverket baud fregattforliset på nye utfordringar, opplyste Johan Marius Ly.

– Fordi dette ikkje er eit ordinært, sivilt fartøy blei organiseringa rundt bergingsoperasjonen litt vanskeleg å få klarhet i, sa Ly, same dag som det blei gjort kjent for Stortinget at bergingsoperasjonane og tiltaka som blei iverksett etter forliset har hatt ein prislapp på om lag 500 millionar kroner. Etter hevinga skal skipet fraktast til Haakonsværn i Bergen, der Sjøforsvaret har sin hovudbase. Kor mykje av vraket som kan brukast vidare er førebels ikkje kjent.

I tillegg til SHT-granskinga kjører både Sjøforsvaret og Kystverket interne undersøkingar i etterkant av forliset.

Millionstøtte til fire grønne skipsprosjekt

For å skyte fart i det grønne skiftet deler Forskningsrådet, Enova og Innovasjon Norge årlig ut millionbeløp gjennom tilskuddsordningen PILOT-E. Fire av de seks prosjektene som sikret seg midler fra ordningen i 2018 skal bidra til utslippsfri maritim transport.

I fjor tildelte PILOT-E totalt 107 millioner norske kroner. 71 millioner av disse går til prosjekter innen maritim transport, mens de resterende 36 millionene går til prosjekter innen industri. De fire prosjektene som får PILOT-E-status innen maritim bransje, representerer nullutslippsløsninger for ulike fartøystyper. Prosjektene er ambisiøse og vil i stor grad bidra til å flytte fronten for hva som er mulig innen nullutslipps, maritim transport, skriver Enova i en pressemelding.

– Grønn skipsfart er en sektor hvor Norge kan være verdensledende med ny og grønn teknologi. Omstillingen er i gang, for eksempel med mange elektriske ferger. Årets

tildeling fra PILOT-E viser at det er spennende planer framover i forskning og næringslivet for å gjøre skipsfarten mer miljøvennlig. Hydrogen er en av løsningene vi har store forventninger til, sier klima- og miljøminister Ola Elvestuen.

DISSE VANT FREM

Selfa Arctic AS og Flying Foil AS skal lede hvert sitt samarbeidsprosjekt knyttet til utslippsfrie hurtigbåter. Sammen med sine partnere skal de utvikle løsninger som øker energieffektiviteten og dermed gjør nye elektriske framdriftsløsninger basert på batteri- eller brenselcelledrift mulig.



ILLUSTRASJON: FLYING FOIL

Havyard Group ASA leder et prosjekt med ambisjoner om utslippsfri drift i verdensarvfjordene og i deler av den ordinære ruten for nye Kystruta, gjennom å kombinere batterier og hydrogen brenselceller.

Samskip AS skal utvikle og realisere lønnsom containertransport på sjø med hydrogen og brenselceller som gir utslippsfri framdrift og gjør det mulig å flytte transport av last fra vei til sjø. Autonom lasthåndtering står sentralt for å oppnå kostnadseffektivitet for en utslippsfri løsning.

FREMMER NORSK INDUSTRI

- Dette er prosjekter som vil fremme norsk maritim industri,

bidra til reduserte klimagassutslipp fra denne sektoren og styrke sjøtransportens konkurransekraft ved utvikling av autonom lasthåndtering. Norge ligger langt framme i utviklingen av smart og grønn maritim industri og disse prosjektene vil være fyrtårn som mange vil følge med på, sier samferdselsminister Jon Georg Dale.

PILOT-E er et samarbeid mellom Forskningsrådet, Innovasjon Norge og Enova, og ble startet i 2015, for å akselerere det grønne skiftet gjennom å sikre en raskere utvikling fra idé til marked. PILOT-E samkjører de tilgjengelige finansieringstilbudene og innebærer høyere forutsigbarhet for støtte, tettere oppfølging og sterkere koordinering.

Alt du vil ha gjort under vann 24 timer i døgnet – året rundt!

Våre hovedfelt ligger innenfor følgende kategorier:

- Inspeksjon og video av skip og rigger
 - Klasseinspeksjoner
 - Rov oppdrag
- Børsting av skrog
 - Polering av propeller
- VA-teknikk
 - Ledningsarbeider
- Anleggsdykking
 - Kaibygging



IMC Diving er prekvalifisert av Iso 9001 og Iso 1401, Startbank, Achilles og de fleste klasse selskaper alle norske og flere utenlandske oljeselskaper, samt en rekke norske kommuner for å kunne utføre krevende dykkeoperasjoner små som store.

Vi leverer alt av ulike typer dykker tjenester, og med en oppdatert utstyrsark er vi alltid klar for nye utfordringer og er konkurransedyktige i alle ledd.

Gjennom 40 år er vi en av de eldste dykkerfirma og med stabile mannskaper har vi bygget kompetanse og kunnskap som kreves for å ivareta en faglig best mulig løsning på de oppgaver vi står overfor.

I tillegg til arbeidsoppdragene er også sikkerheten for våre ansatte og kunder en nøkkelfaktor som skal ivaretas ett hundre prosent - alltid!

For å få til dette er kun kvalitet som gjelder i alle våre ledd, fra A til Å – det finnes ikke kompromisser – kun kvalitet.



IMC DIVING

Sentralbord: 55 36 34 34

Vakttelefon 24 timer: 013 05 052 / 901 07 833

www.imc-diving.no

Fargestærkt forskningstokt





1. Første plass:
Andreas Wolden

I 2018 ble den norske og nordiske fotokonkurransen for sjøfolk arrangert for trettiførste år på rad. Blant alle de flotte bildene som forteller spennende historier om livet til sjøs, var det Andreas Woldens fargesterke bilde fra den første forskningsferden med FF Kronprins Haakon, som tok førsteprisen.

TRINE CARINTYNES

Avd. Sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet

Har du tenkt på hvor unik sjøfarten er? Hvor mange andre næringer har blitt beskrevet i hundretalls av bøker, sunget om i utallige sanger og avbildet gjennom tusener av år? Havet og sjøfarten er fortsatt et skattkammer av nye spennende motiv. Det viser også sjøfolks egne bilder fra livet til sjøs.

Årets jury besto av fotograf og tidligere sjømann Sigurd Wold, fotograf Grethe Nygaard og Kari Stautland, redaktør for Navigare. De hadde mange gode bilder å velge mellom i år, men la med en gang merke til Woldens fargesterke bilde av arbeidssituasjonen på isen.

– Bildet viser en uvant og spennende situasjon, sier juryen. Her er klare avstemte farger. Vi er ikke så begeistret for oppstilte bilder, mens dette var et situasjonsbilde som viser folk i arbeid.

FORNØYD VINNER

– Heisan, dette var virkelig en hyggelig overraskelse, er Andreas Woldens reaksjon når han får høre om topplasseringen. Han forteller at bildet ble tatt på deres første tur med FF Kronprins Håkon i august i fjor. Forskerne på bildet er i gang med å samle inn vannprøver under isen.

– Under et slikt tokt blir det tatt utallige tester og prøver for å skape et best mulig

bilde av hvordan naturen forandrer seg i takt med endringen i klimaet. Jeg har jobbet i Havforskningen i snart tre år, og føler meg veldig privilegert som får reise til alle disse stedene vi opererer på. Båten er nå nede ved Antarktis, og som fotograf blir dette garantert et høydepunkt å få være med på, sier Wolden. Han har tidligere vunnet både tredje og femteprisen i fotokonkurransen.

– Jeg har holdt på med foto i ganske mange år nå. Som Lofoting er jeg ganske privilegert som fotograf når jeg er på fri. Samtidig er det mange flinke fotografer nå for tiden, så jeg føler man må pushe seg litt ekstra for å ha noe unikt å vise frem.

RUTINERT SØLVVINNER

På sølvplass er også en kjenning. Bjarne Hovland, kaptein på KL Sandefjord, har flere pallplasseringer fra før, hvorav to førstepriser. Juryen falt for situasjonen og konsentrasjonen til personen i bildet.

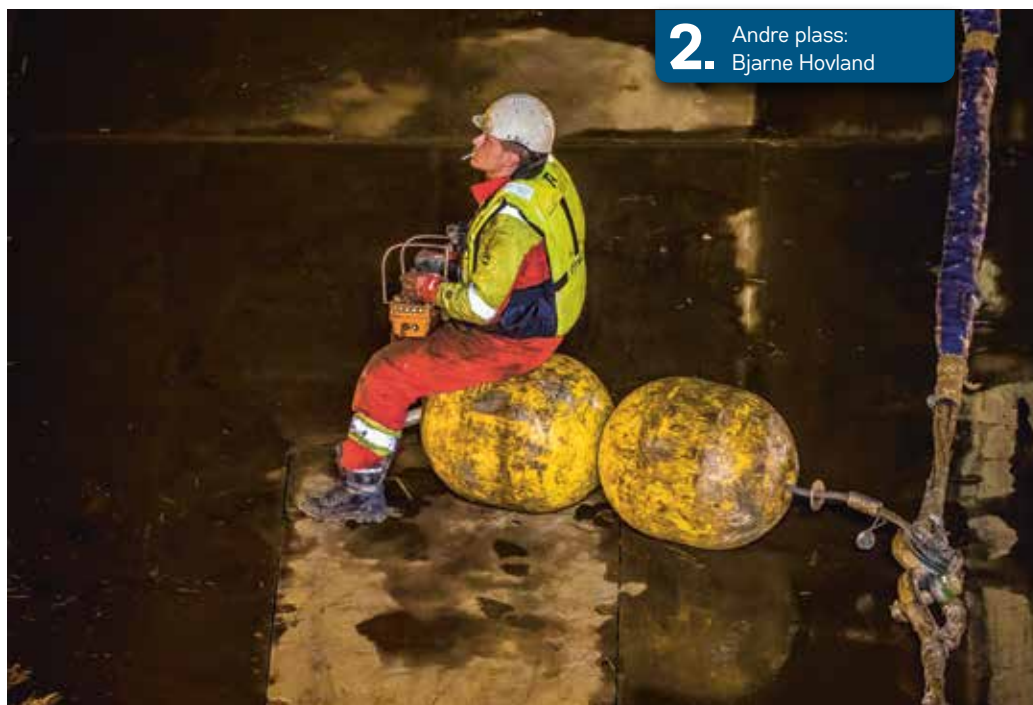
– Dette har sjømannen gjort mange ganger tidligere. Han er avslappet og rutinert. Bildet er også teknisk godt, tatt om natten med blitz, sier juryen. Vi ser gjenskinnet på dekk, og fotografen har også lyktes å få med sjøen i bakgrunnen.

– Dette var hyggelig, er Hovlands kommentar til nyheten om andreplassen, og utdyper situasjonen i bildet.

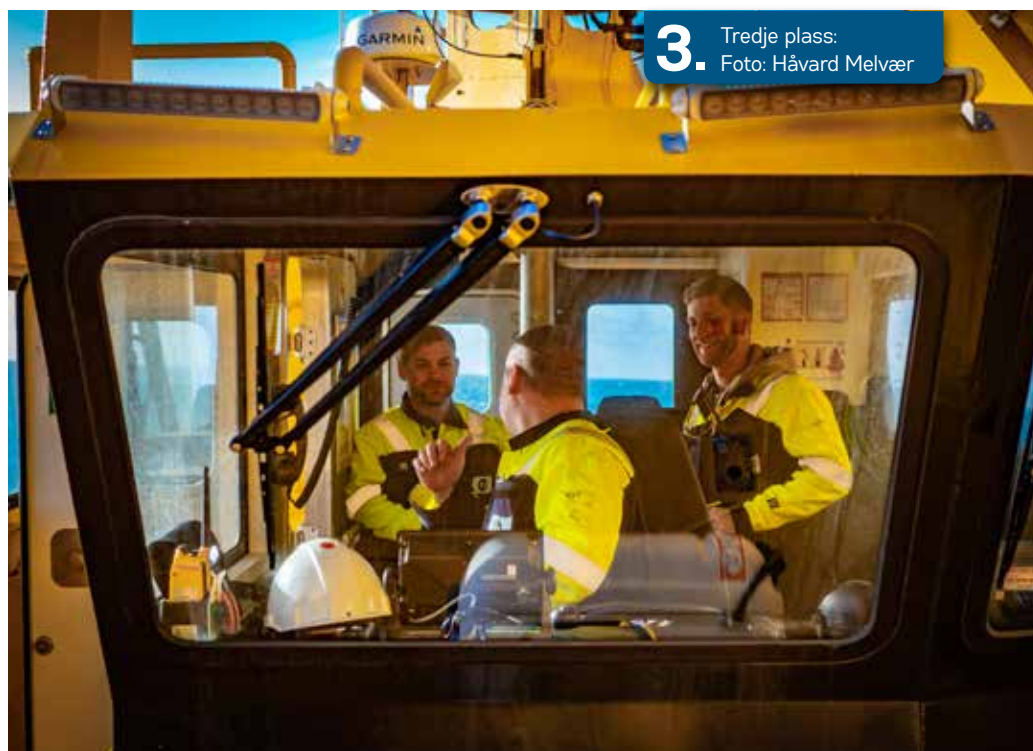
– Bildet er tatt etter en utført pre-legging i Nordsjøen. Matros Stein Ivar Vik tar seg en pust i bakken og kjører litt kran men venter på at ROV'n skal bli ferdig med sin survey. Pre-legging vil si at man legger ut ankrene til en rigg før den kommer på plass, sier Hovland.

HERLIG ØYEBLIKKSBLIDE

På tredjeplass er en sjømann som har seilt i 25 år, men som er nykommer i fotokonkurransen. Håvard Melvær, kaptein på Edda Fjord, kan fortelle at bildet er tatt på Edda Mistral. Fartøyet går på fast kontrakt som serviceskip til vindmøllerparken Hornsea 1 i Storbritannia, og er helt



2. Andre plass: Bjarne Hovland



3. Tredje plass: Foto: Håvard Melvær

nytt, så det er mye opplæring på gang for å bli kjent med utstyret en opererer. Bildet illustrerer godt kommunikasjonen mellom menneskene, og juryen likte dynamikken mellom dem. Det er ikke så lett å

fotografere gjennom glass, men her er det vellykket utført.

– På dette bildet har de enten en «toolbox talk» før utsetting av en «daughter craft», eller så hadde de en runde med opplæring, utdy-

4. Fjerde plass:
Foto: Håkon Kjølmoen



å finne rette vinkelen i forhold til lyset, sier han.

– Fotointeressen har nok kommet fra far min som var hobbyfotograf i sin tid. Den økte nok litt når muligheten for å ta greie mobilbilder gjorde at en alltid kan ha med seg et kamera på lomma, og til sjøs blir en bombardert med inntrykk en svært gjerne skulle ha fått fanget. Etter hvert har det blitt til at jeg drar med meg systemkamera og flere linser på jobb, og det ligger alltid i umiddelbar nærhet. Så jobben er perfekt for denne hobbyen.

Melværs råd for å utvikle seg som fotograf, er å ta masse bilder for å gjøre seg kjent med sitt eget kamera og hvordan få mest ut av det. Det beste kameraet er det du har med deg. Eksperimenter med komposisjon og teknikk.

FISKERIINSPEKSJON

På fjerdeplass finner vi fjorårets norske vinner Håkon Kjølmoen som er helikopterkontrollør og fiskeriinspektør i Kystvakta. Kjølmoens fargesterke bilder har gitt ham mange pallplasser i fotokonkurransen.

– Fargene er flotte, sier juryen om bildet som fotografen selv har titulert «Her kommer kystvakten». Dette er et bra situasjonsbilde, med fiskefartøyet i full drift og oppsynsskipet i bakgrunnen som illustrerer situasjonen.

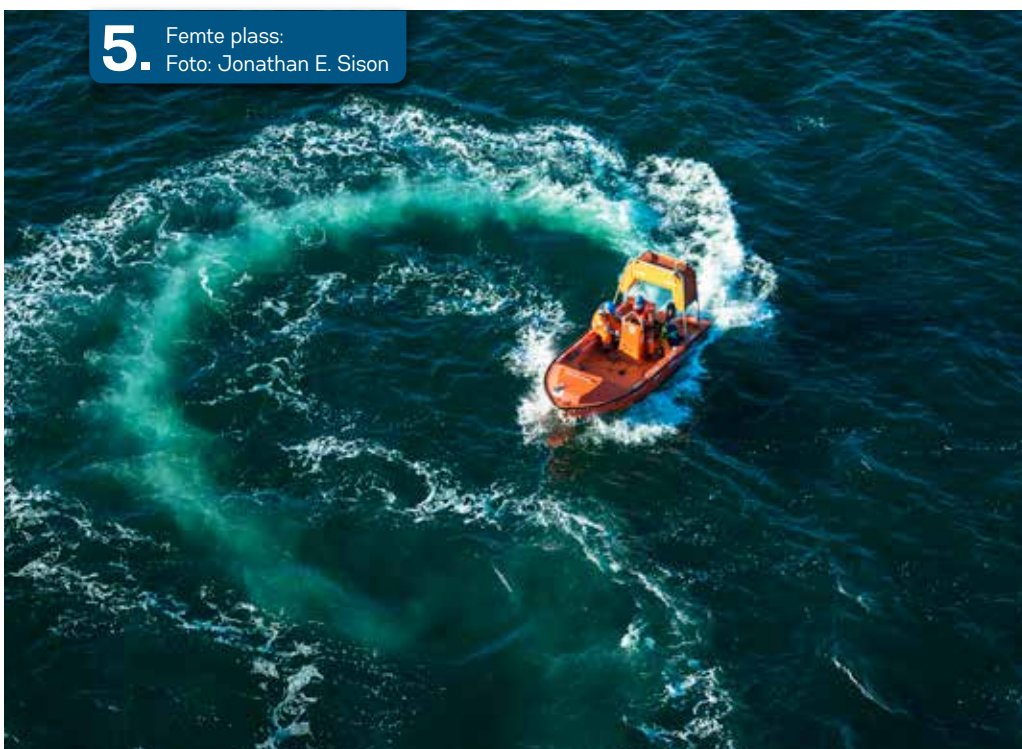
Håkon Kjølmoen fikk i tillegg også hederlig omtale for ytterligere fire av sine innsendte bilder.

– Jeg er glad i livet på havet og har vært fascinert av båter hele livet. Det er alltid spennende å være med i denne konkurransen med så mye flinke folk, sier han selv.

OPPHØYET TIL KUNST

På femteplass finner vi kaptein Jonathan E. Sison på Star Japan. Her var det først og fremst fargene og komposisjonen som tiltalte juryen. – Her er det linjene, eller kurvene, som gjør bildet og gir det et spennende kunstneriske uttrykk. Klare og fine farger teller også.

5. Femte plass:
Foto: Jonathan E. Sison



per Melvær. Han forteller at han forsøkte å fange hverdagen og folk på denne turen.

– Jeg forsøker å være tilstede med kamera lenge nok til at de glemmer at jeg er der, for så å få tatt bilder når de

fortsetter med sitt og er mest naturlig. Juryen har rett i at det er en utfordring å ta bilde igjennom glass med tanke på refleksjoner og å treffe på fokus, men det kan en som oftest jobbe seg litt rundt med



HEDERLIG OMTALE: Håkon Kjollmoen.



HEDERLIG OMTALE: Geir Magne Skjølsvik.



HEDERLIG OMTALE: Frode André Koppang



HEDERLIG OMTALE: Henning Solberg.



HEDERLIG OMTALE: Christopher Bryan Sebastian.



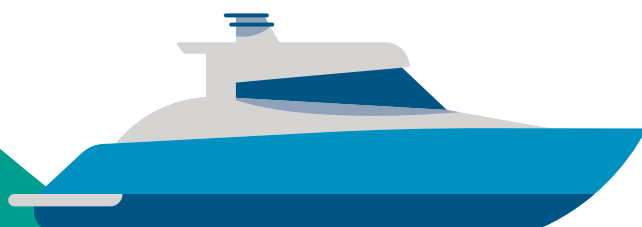
HEDERLIG OMTALE: Daniel Möllerström.



25. april 2019 i Haugesund
Fritidsbåtkonferansen

- Møteplassen for fritidsbåtnæringen, politikere, offentlige aktører, kompetansemiljøer og frivillige organisasjoner som jobber for sikkerhet i forbindelse med fritidsbåt

Meld deg på NÅ!



- **Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) offentliggjør sin første kartlegging av ulykker med fritidsbåt**
- **For første gang deler vi ut Sjøvettprisen!**
Alle som har mottatt Sjøfartsdirektoratets støtte fra Tilskuddsordningen for sjøvett kan bli nominert.



Alex Rosèn



Miriam Lefdal



Knut Heiberg-Andersen

- **Foredragsholdere er blant annet:** Representant fra Statens Havarikommisjon for Transport (SHT), Miriam Lefdal fra Dreamline, Kristian Sivertsen fra Viknes, Knut Heiberg-Andersen fra Windy, Lars-Göran Nyström fra Transportstyrelsen og Rune Johansen fra SimSea. Alex Rosèn kommer også og holder et annerledes foredrag om sikkerhet på sjøen
- **Earlybird:** Meld deg på innen 15. mars og bli med i trekningen av klokken Bruvik Fjord



1. Guðmundur St. Valdimarsson
Island



Toppen av isfjellet begeistret

Islandske sjøfolk tok både gull og sølv i den nordiske finalen som ble arrangert på Sjöhistoriska museet i Stockholm. Juryen likte vinnerbildets stille poetiske stemning med silhuetten av en sjømann som måler høyden på et isfjell. Men de likte også kontrasten i Frode André Koppangs kraftfulle bilde, som sørget for en fin femteplass til Norge.



TRINE CARIN TYNES

Avd. Sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet

Den nordiske fotokonkurransen, som arrangeres på omgang mellom de nordiske landenes velferdstjenester, var den trettiførste i rekken. I alt kom det inn 825 bilder, hvorav de 15 beste bildene fra



JURYEN: Stefan F. Lindberg, og Oliver Lindkvist stod for bedømmingen i den nordiske finalen.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

hvert land konkurrerte i den nordiske finalen som ble arrangert 8. februar.

Årets jury var bildejournalist Stefan F. Lindberg, og Oliver Lindkvist, som er fotograf ved Statens maritima och transportshistoriska museer. Begge jobber med å skildre maritimt virke og sjømannsliv som fotofortellinger, og de ble raskt enige om grunnkriteriene for sin utvelgelse.

– Vi har sett etter bilder som har fått en språklig behandling, gjennom både form og innhold, Vi er interessert i bilder som inneholder en tolkning av situasjonen, der det finnes et nærvær av personen bak kamera, sa juryen da de skulle avsløre vinnerbildene.

– Bildene har også sin grammatikk og vi vil gjerne oppmuntre fotografene til å ta vare på forutsetningene som finnes; lys, stemning, fargespill og rytme som en parallell til det skrevne språket. Komponenter som atmosfære, stemning, nærvær, fortelling, innhold og poesi er viktige for uttrykket.

ISLANDSK DOBBELTSEIER

Årets resultat viste seg å bli en reprise fra

Fotokonkurransen for 2019 er allerede i gang. Vi er takknemlig for alle innkomne bilder fra hverdagslivet i arbeid og fritida om bord og i havn, utsyn over aktivitet på havet og i havn fra alle verdenshav og -hjørner.

Du kan vinne gjeve premier både i den norske og nordiske finalen, og alle deltakere mottar diplom. Alle påmønstret norske skip kan delta i den norske konkurransen.

Bidrag til fotokonkurransen sendes per e-post til velferden@sdir.no innen 31.12.2019.

Mer informasjon om fotokonkurransen finner du på www.sjofartsdir.no.

førrige gang Sjøfartsverket i Sverige var vertskap for finalen. Også da ble det Islandsk dobbeltseier. Mesteren bak årets vinnerbilde, Båtsmand Guðmundur St. Valdimarsson fra kystvaktskipet TÝR, toppet også den islandske konkurransen med dette bildet. Valdimarsson har forøvrig også en nordisk førsteplass fra 2012.

Juryen syntes islendingens bilde komprimerte den ambisjonen juryen hadde bestemt seg for i sitt utvalg. Fotografen har vist god evne til å plassere de vitale punktene i bildet, mannen med sekstanten og isen. Silhuetten skaper en poetisk stemning i det hele, det finnes en stillhet og kontemplasjon i bildet som gir følelse av det stille livet til sjøs.

Sølvvinner, Bergþór Gunnlaugsson som er kaptein på hekktråleren GNÚPUR GK, tok sin første pallplass i nordisk sammenheng. Juryen syntes hans bilde forteller mye om livet på sjøen og om en spesiell type sjøfolk. Måkene forteller om fiskeindustrien, og det er en dramatik i bølgen som nesten svelger skipet. To krefter møtes, båtens kraft og havets kraft, som en trussel. Det skaper dramatik i bildet. Selv om vi vet at båten klarer seg, finnes en underliggende symbolikk om naturens krefter som sjømannen alltid møter. Budskapet er dyktig transformert til et bildemessig språk, mente juryen.

BRONSEPLASS PÅ HJEMMEBANE

Mesteren for bildet på tredje plass er svenske Johan Byström på isbryteren Ymer.

– Bildet viser et arbeidsmoment, en konsentrasjon, et lys, et poetisk rom, en atmosfære, det kjennes som det handler både om arbeid og yrkesstolthet. Dette er ikke ren avfotografering av en arbeids-situasjon, men også en poetisk stemning. Bildet er teknisk gjennomtenkt med lyset som faller inn. Det er formen som gjør dette bildet i kombinasjon med arbeidsmomentet, mente juryen.

DANSK FJERDEPLASS

Matros Claus Jacobsen på Svitser Madeira appellerte til både juryen hjemme i Danmark og den nordiske juryen med sitt fargesterke bilde der sjømannen gir tegn om at slepetrossen er gjort fast.

– Vi liker diagonalene og fargene, der krysstegnet som mannen gir, både indikerer formen og et innhold, den



markerer et arbeidsmoment, sier juryen.

Bildet har et spennende uttrykk, en ladning, og en atmosfære. Her har fotografen jobbet med fargene og formen, og bildet har et direkte språk, balansert komposisjon og et spennende uttrykk.

STORMFULLT BILDE PÅ FEMTEPLASS

Det er alltid gøy når norske bilder utmerker seg i den nordiske konkurransen. Frode André Koppang som er maskinsjef på Skadin Buchan syntes det var hyggelig å høre at juryen satte pris på hans bilde fra Aberdeen.

3. Johan Byström
Sverige



Premier

Fem nordiske priser utdeles i form av selvvalgt fotoutstyr:

- 1. premie DKK 5.000
- 2. premie NOK 5.000
- 3. premie SEK 5.000
- 4. premie € 450
- 5. premie € 300

I den norske delfinalen utdeles følgende premier:

- 1. premie kr 3.000 til selvvalgt fotoutstyr
- 2. premie kr 2.000 til selvvalgt fotoutstyr
- 3. premie kr 1.000 til selvvalgt fotoutstyr
- 4. premie S.Kelby: Digital Fotografering Bind 1-4
- 5. premie S.Kelby: Digital Fotografering Bind 1-4

Deltakere som har vunnet Kelbys fotobøker tidligere, vil få tilsendt en signert utgave av Stefan F. Lindbers praktbok «Sjöman II» i stedet.

5. Frode André Koppang
Norge



– Dette er et fortellende bilde som har en viss dramatik i seg, utgjort av havet, bølgen, klippene, piren, fyret og båten som går ut, sa juryen. Bildet forteller om havet som båten er på veg ut på. Juryen syntes det var en fin beretning og en god

iakttakelse av en situasjon som fotografen har fanget på et sterkt formmessig sett, og behandlet bildets språk på en god måte.

– Jeg er blitt ganske så lommekjent i Aberdeen. Akkurat dette bildet tok jeg etter at havna nettopp hadde åpnet etter å

ha vært stengt noen dager grunnet storm. Som bildet viser er det fortsatt store dønninger. Jeg benytter ofte muligheten til å gå på land når vi ligger til kai og da med kamerautstyr på ryggen, sier fotografen selv. Han har seilt i offshore i cirka 11 år, mens han tidligere seilte i utenriksfart.

– Fotointeressen er noe som er kommet gradvis, siden jeg alltid har vært glad i friluftsliv. Mye har jeg også fått fra min far som alltid har drevet med foto, forteller Koppang.

Vi gratulerer alle vinnerne og takker alle deltakerne. En bildeserie med flere bidrag vil bli publisert på Sjøfartsdirektoratets hjemmeside. Følg med!

Sjarksuksess langs kysten

Under kampanjen «Sjekk sjarken» fikk Sjøfartsdirektoratet komme om bord til 207 sjarkeiere. I retur fikk vi uvurderlige tilbakemeldinger fra fiskeflåten med størst utsatt risiko.

MARIT NILSEN

Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

Inspektørene i direktoratet utfordret sjarkeierne til å gjennomgå sine sikkerhetsrutiner, samtidig som det ble delt tips og råd om hvordan de kunne bli enda sikrere fiskere – helt uten å risikere pålegg for feil eller mangler. Det er ikke uten grunn at vi har prioritert fiskeflåten med fartøy under 15 meter – de er nemlig gruppen med størst utsatt risiko. Bare i 2018 mistet sju personer livet i forbindelse med fiske. Det er sju for mye.

– Vårt mål er å redusere antall hendelser på havet. Gjennom en holdningskampanje som dette får vi en bevisstgjøring blant fiskerne, samtidig som vi får kjennskap til hvor skoen trykker, sier Hilde Stange, seniorrådgiver underavdeling fiskefartøy i Sjøfartsdirektoratet.

SIKKERHETEN I FOKUS

«Sjekk sjarken» har vært på agendaen til inspektørene i hele januar, og i løpet av årets første måned rakk de å besøke hele 207 sjarker langs vår langstrakte kyst.

En av sjarkeierne som fikk besøk, var Marlén Trovåg fra Hardbakke. Sammen med mannen pleier hun å reise på Lofotfiske, og der får også ungene være med når det passer.

– Fartøysinstruksen er straks på plass, og vi håper å få sendt sjarken nordover snart, sier Trovåg, som ble positivt overrasket over inspektør-besøk.



KLAR FOR LOFOTFISKE: Marlén Trovåg og ektemannen Øyvind Trovåg Fimreite.

Om bord i sjarken «Leik» LF5790 har hun og mannen Øyvind Trovåg Fimreite ikke spart på sikkerhetsutstyret.

– Her står alltid sikkerhet i fokus, både når det kommer til drakter og redningsvester. Vi prøver jo å ha alt på stell, og det er spesielt viktig når vi drar med oss barna til sjøs, sier hun.

UTFORDRET FISKEREN

På Ballstad i Lofoten avla senioringeniør



Hans Josefson sjarken «Konflikt» et besøk. Heldigvis var tonen en helt annen enn sjarkens navn.

– Klart du skal få komme om bord, lød det fra skipper Ken-Rino Johansen, som fikk overlevert sjekklister for å kunne kvalitetssikre sikkerhetssystemene om bord enda bedre.

Skipperen fikk også anledning til å spørre om det han måtte lure på. Blant



GOD STEMNING: Senioringeniør Hans Josefson fikk komme om bord til reder Ken-Rino Johansen om bord i «KONFLIKT».

FOTO: Kai Nikolaisen, Lofotposten

annet spurte Johansen om han kunne risikere gebyr dersom han fikk mye fisk og lastet over lastemerket på en finværsdag – uten fare for båten selvsagt.

– Det blir akkurat det samme dersom du blir tatt for å kjøre ti kilometer for fort selv om føret er fint, forklarer Josefson.

«Konflikt»-skipperen takket for besøket, og legger til at han synes det er fint at

direktoratet tar turen ut av kontoret og møter fiskerne der de er.

– Jeg har blitt litt mer bevisst på ting etter besøket, smiler han.

– Det er hyggelig å bli tatt imot på en slik måte, og det er viktig for oss å møte fiskerne på en mer uformell måte enn vi vanligvis gjør. God dialog er viktig, uansett, understreker Josefson.

UNIKE FOLK OG HISTORIER

Inspektør Kenneth Nordanger Fjeldstad ved Bergen regionskontor har også besøkt flere sjarker under kampanjen. Og det var ikke bare enkelt å komme i kontakt med fiskerne ytterst i havet og innerst i fjordene.

– Enkelte har et kjølig og distansert forhold til direktoratet, men da de forsto hvorfor vi kom på besøk, fikk vi god dialog

og et smil med på veien da vi dro. Flere forklarte at de slet med å forstå regelverket, og at de finner det komplekst med rom for ulike tolkninger. Da kunne jeg heldigvis bidra med informasjon og veiledning, sier Nordanger Fjeldstad.

Han legger ikke skjul på at det har vært en måned «litt utenom det vanlige».

– For meg personlig har kampanjen sørget for at jeg har fått besøke små, vakre steder langs kysten hvor det kan virke som om tiden kommer «litt i andre rekke». Vi har en nydelig kystkultur, og å få muligheten til å treffe så mange fine mennesker og høre desto flere utrolige historier, har vært unikt, sier han.

POSITIV OPPLEVELSE

Heldigvis var det ingen særlig graverende forhold som ble avdekket under sjekk sjarken-kampanjen.

– De fleste forsto kampanjen godt, og satte pris på holdningskampanjen med fiskeren i fokus. Å være et folkelig direktorat ute blant næringen og i «deres hjem og omgivelser» var en hyggelig og ny opplevelse for meg. Dette tjener direktoratet på i det lange løp. Uten tvil, sier inspektør Nordanger Fjeldstad.

VIL GJENTA SUKSESSEN

Hilde Stange er godt fornøyd med tilbakemeldingene, og ønsker å gjøre en tilsvarende kampanje så snart anledningen byr seg.

– Vi har allerede oppnådd bieffekter ved at flere fiskerlag har invitert oss på møter med ønske om videre dialog om sikkerhet, sier hun.

Slike invitasjoner vil hun gjerne ha mer av.

– Inviter oss, og vi kommer! Samtidig er det viktig å understreke at det til sjuende og sist er fiskerne selv som må sørge for sikkerheten til sjøs. Vi vil helst la påleggsklokka ligge, sier Stange.

Hun minner om at Sjøfartsdirektoratet står på stand under Lofotfishing 29.–31. mars, og at yrkesfiskere er velkommen til å delta gratis på Sikker Fiskerikonferansen i Ålesund 6.–7. mai i år.

SIKRE FISKERE: Alle som fikk besøk av Sjøfartsdirektoratets inspektører i januar, mottok denne flotte t-skjorta.



Marvid Iversen



Lornis Karlsen.



Simon Helle Jakobsen



Leif Nygård.



Lars Anders Lovik.



Inspektør Hans Josefson.



Karsten og Magnus Njåstad Møgster.



Tor Bernhard Harestad.



Leif Harald Skår.



Magnus Tveit og kameraten Erling Tørkje.



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.



Her fra direktør-samlingen 23. november 2018, hvor alle aktører ga innspill på konseptene via «power dotting». 13. mars skal porteføljen med nye løsninger for et renere hav lanseres.

Foto: Sjøfartsdirektoratet

Lanserer resultater i mars

Samarbeidsprosjektet Circular Cleanup nærmer seg lansering av porteføljen med nye løsninger for et renere hav.

Høsten 2018 gikk Sjøfartsdirektoratet inn i prosjektet Circular Cleanup sammen med flere store aktører med en felles ambisjon om å løse plastutfordringene i havet.

– I dag finnes det ikke et velegnet system for å ta imot og gjenbruke store mengder plast i havet. Derfor må næringen ta et større ansvar og sammen finne løsninger som både kan fjerne problemene og bidra til et renere hav, sier Harald Solberg, administrerende direktør i Norges

Rederiforbund, og som er en av initiativ-takerne.

Gjennom en innovasjonsprosess over seks måneder har gruppen bestående av Norges Rederiforbund, WWF Verdens naturfond, Tomra Collection Solutions, Subsea 7, SINTEF Ocean, Empower, Quantafuel, Klavness Marine, Kystverket, Barentswatch, Oslo kommune, Bergen kommune, Wilstar, Sjøfartsdirektoratet, Senter for oljevern og marint miljø, DNV-GL, Redningsselskapet og Color Line Marine, gjennomgått innsiktsarbeid, konseptutvikling og testing for å skape en portefølje med mange løsninger for et renere hav.

– Norge har verdensledende kompetanse ikke bare innenfor maritim virksomhet, men også innenfor teknologi for avfallshåndtering. Man skal ikke se bort fra at dette samarbeidet sitter på nøkkelen til gode svar på våre felles utfordringer, sier Solberg.

Bård Vegar Solhjell, generalsekretær i WWF, sier at de ønsker å kunne presentere nye løsninger hvor opprydningen i havet blir både bærekraftig og lønnsom.

– Åtte millioner tonn plast ender opp i havet vårt hvert år, og vi trenger globale løsninger på tvers av næringer, sier han.



FORNØYDE: Styreleder Ingvald Løyning i Norled og vegdirektør Terje Moe Gustavsen smilte bredt under signeringen. FOTO: TORE HENNING LARSEN

Signerte avtale om banebrytende ferje

I januar inngikk Statens vegvesen og Norled AS avtale om bygging av verdens første hydrogen-elektriske ferje. Prosjektet byr på spennende utfordringer for Sjøfartsdirektoratet, som har ansvaret for å sertifisere ferjen, som skal settes i drift på Hjelmeland-sambandet i 2021.

KARI STAUTLAND
redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

– I dag har vi vært med på en stor dag med signering av kontrakten for den første hydrogenferjen som skal bygges.

Hydrogenprosjektet er banebrytende i arbeidet med å gjøre skipsfarten mer miljøvennlig, og for oss i Sjøfartsdirektoratet byr det på nyttig kunnskap og erfaringer vi kan ta med oss inn i andre fremtidsrettede prosjekter, sa fungerende sjøfartsdirektør Lars Alvestad, etter signeringen.

Sjøfartsdirektoratet har gitt prosjektet en foreløpig godkjenning, og skal nå ta



godkjenningsprosessen videre fram mot en sertifisering.

MÅ JOBBE PÅ EN NY MÅTE

Kolbjørn Berge, som leder arbeidet med prosjektet i Sjøfartsdirektoratet forteller at prosjektet byr på spennende utfordringer.

– Slike prosjekter krever at vi i Sjøfartsdirektoratet arbeider på en ny

måte. I motsetning til et konvensjonelt fartøy hvor vi kontrollerer fartøyet mot eksisterende regelverk, finnes det veldig lite regelverk for hydrogenfartøy. Dette gjør at vi må godkjenne fartøyet gjennom en risikobasert godkjenningsprosess for alternativt design. Gjennom denne prosessen skal reder og designer dokumentere at fartøyet er like sikkert som et nytt, konvensjonelt fartøy. Dette gjøres gjennom analyser, HAZIDs (Hazard Identification), simuleringer og tester i tillegg til tegninger.

SIKKERHETEN VIKTIGST

– Hvilke utfordringer kan en vente seg i et prosjekt med hydrogen drift på et passasjerskip?

– Dette er nytt for mange, og mye må utvikles samtidig. Både tanksystem for hydrogen og brenselceller skal godkjennes for maritimt bruk og bunkringsløsninger skal utvikles. Samtidig skal dette plasseres ombord på et fartøy for første gang – dette må gjøres rett. At sikkerheten er ivaretatt er det som er vårt hovedfokus, sier Berge. Han tror hydrogenferge-prosjektet vil bane vei for nye satsinger med hydrogenrevne fartøy.

– Det er alltid det første prosjektet som må flytte flest grenser og bidra til å etablere standarder for hydrogen. Slik vil det bli lettere for prosjektene som kommer etter, sier han.

STOR MILJØGEVINST

Nullutslipp i ferjesektoren gir en utslippsreduksjon på 600.000 tonn CO2 hvert år, og utviklingskontrakten som Norled vant i skarp konkurranse med Fjord 1 og Boreal om utvikling, bygging og drift av en hydrogen-elektrisk ferje hvor minimum 50 prosent av energibehovet dekkes av hydrogen er den første av sitt slag.

– Dette er teknologiutvikling i verdensklassen. Verden ser til Norge. Hydrogen blir den siste brikken for å få nullutslipp i ferjesektoren. Hydrogen er løsningen der elektrisk drift alene ikke er mulig, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

NYE I NIS

Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS)

Rolig avslutning på 2018



Den nybygde oljetankeren «Eikeviken». Skipet ble bygget ved Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Korea og registrert i NIS på leveringstidspunktet. FOTO: VIKEN SHIPPING

Kun ni skip med en total bruttotonnasje på 207 943 ble registrert inn i NIS fra midten av november 2018 til 15. januar 2019. De nye tilførselene representerte ulike fartøytyper og tidligere flagg. Per 31. desember i fjor telte registeret 615 skip. En netto økning på tre i begynnelsen av 2019 sikret en mer positiv start på det nye året. Per 15. januar besto NIS av 618 skip på tilsammen 15 719 515 bruttotonn.

STONE OLSEN RISNES

Avdeling Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet

NYE REGISTRERINGER:

REVER TOPAZ - LARH7. 8 009 bruttotonn
dykkerfartøy overført fra Panama.

CYGNUS - LAG08. 29 105 bruttotonn
vanlig bulkskip overført fra Panama.

ISLAND PRIDE - LAGN8. 6 754 bruttotonn
konstruksjonsskip overført fra Bahamas.

NORMAND SKIPPER - LMYX3. 4 978
bruttotonn offshoreskip overført fra Norsk
Ordinært Skipsregister.

COLOR CARRIER - LAFC6. 12 433
bruttotonn stykkgodsskip/RoRo skip
overført fra Finland.

EIKEVIKEN - LAEE8. 62 172 bruttotonn
nybygd oljetanker fra Korea, ikke tidligere
registrert.

NORMAND OCEAN - LFN13. 7 885
bruttotonn konstruksjonsskip overført fra
Norsk Ordinært Skipsregister.

WEST MIRA - LADK6. 50 243 bruttotonn
flyttbar innretning ikke tidligere
registrert.

BOW AQUARIUS - LAFA6. 26 364 brutto
tonn kjemikalietanker overført fra Hong
Kong.

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR)

Høy vinteraktivitet

Aktiviteten og saksvolumet i NOR har vært høyt i vinter. I midten av januar 2019 telte NOR 20 529 fartøy med en total bruttotonnasje på 3 647 597.

TONE 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.

STATUS

Helt i tråd med resten av året, var perioden 15. november 2018 – 15. januar 2019 preget av et stort antall registreringer. 55 tidligere uregistrerte fritidsfartøy, 40 mindre arbeidsbåter, 36 fiskefartøy, 4 bilferger og 4 øvrige fartøy ble innført. Den innbyrdes fordelingen mellom fartøytypene følger trenden vi har sett over lang tid.

– Selv om sommeren er høytid for fritidsbåteierne er det helt klart at mange også benytter vintermånedene til å få bragt i orden sitt eierskap, da er de klare til våren og ny sesong, sier Ole Kamlund, seksjonssjef ved avdeling Skipsregistrene.

Tidligere registrerte fartøy selges og eierskifter registreres. Antallet registrert eierskifter har økt årlig fra 1 873 i 2014 til 2 263 i 2018. Det stemmer godt overens med utviklingen i flåtens størrelse.

PANT I FARTØY

Er fartøyet registrert i Skipsregisteret kan du, som eier, ta opp lån med fartøyet som sikkerhet. Det har vært en jevn økning av registrerte panteheftelser. I 2018 ble det



VINTERHAVN: Mange båteiere benytter vintermånedene til å få i orden i eierskapet, så de er klare til våren og ny sesong.

FOTO: TORE WUTTUDAL / NTB SCANPIX

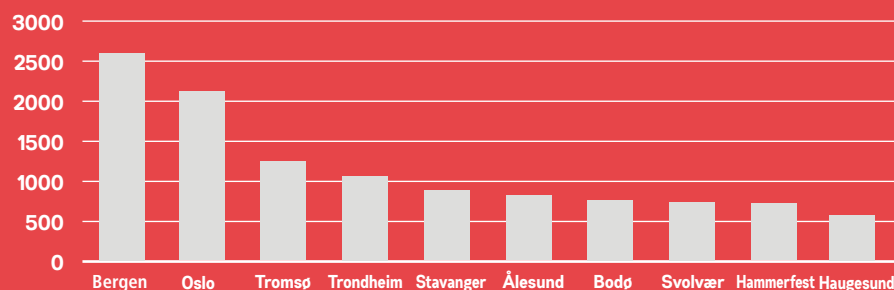
gjennomført 5 032 panteregistreringer. Til sammenligning lå dette tallet på 4 228 i 2014. Ved salg kan det være en stor fordel at fartøyet er registrert. Alt ligger da til

rette for kjøper sin finansiering.

Den totale, registrerte panteverdien i NIS og NOR er nå på over 2 270 milliarder norske kroner.

Topp ti hjemsteder

Ved registrering i NOR må eier bestemme hvilket hjemsted båten skal ha. De ti mest brukte hjemstedene har holdt seg stabilt over mange år.



Fiskebåtrederne må passe på:

Ikke glem ISM-revisjon etter to år

I løpet av 2016 og 2017 fikk flere hundre større fiskefartøy utstedt ISM-sertifikat for første gang. Etter to års varighet skal Sjøfartsdirektoratet foreta en såkalt mellomliggende revisjon av rederiets og fartøyets sikkerhetsstyringssystem. Nå står mange for tur.



VIKTIG: Under revisjonen vil revisjonslederen sjekke at alle elementene i sikkerhetssystemet følges.

ILLUSTRASJONSFOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

BJARTE AMBLE

Journalist Navigare, Sjøfartsdirektoratet

ISM-sertifikatene har en gyldighet på fem år, og etter forskriftene må det foretas en revisjon underveis for å kontrollere at rederi og båt har tatt i bruk et system som fungerer og som utvikles kontinuerlig. Kravet gjelder fiskefartøy på 500 bruttotonn eller mer.

– Denne såkalte «mellomliggende revisjon» må gjennomføres mellom andre og tredje årssdag etter datoen da sertifikatet ble utstedt første gang, sier senioringeniør Anna Kari Rasmussen ved underavdeling for inspeksjon, revisjon og beredskap i Sjøfartsdirektoratet.

Hun frykter at mange redere ikke har planlagt for at de må begjære revisjonene i god tid før det aktuelle «tidsvinduet» for revisjonene på ett år er omme. Innen den tid må revisjonene være gjennomført for at sertifikatet fortsatt skal være gyldig og fartøyet kunne seile.

Direktoratet har allerede mottatt en god del begjæringer, men det er fremdeles mange igjen. I fartøygruppen finnes det nærmere 400 fiskefartøyer.

SEND BEGJÆRING

– Hvordan skal dette gjøres i praksis?

– Reder begjærer revisjonene og oppgir ønsket dato og sted. Ut fra dette avtales det nærmere med revisjonsleder, som trenger omkring én dag på å gå gjennom fartøyets sikkerhetsstyringssystem (revisjonen). Dette gjøres på rederikontor og om bord på fartøyet, opplyser Rasmussen.

Hun minner også om at det skal være gjennomført internrevisjoner i henhold til kravene. Fartøyet må være bemannet, ligge ved land og være i operativ stand under revisjonen. De kan derfor for eksempel ikke ligge på verksted og være ubemannet. Derfor er det viktig at tidspunktet avtales i god tid på forhånd slik at revisjonen kan tilpasses fartøyets drift.

GJENNOMGANG

– Hva gjøres under revisjonen?

– Revisjonsleder har sjekklister som han går gjennom for rederi og båt. Dette omfatter blant annet dokumentgjennomgang og intervjuer med mannskap. Ut fra dette danner revisjonsleder seg en oppfatning av om sertifikatet fortsatt kan påtegnes og fornyes ut den opprinnelige gyldigheten på fem år, sier Rasmussen.

Under revisjonen vil revisjonslederen sjekke at alle elementene i sikkerhetssystemet følges og vi kommer til å se etter aktiviteter som beviser at systemet er i bruk og under utvikling. Dersom det finnes avvik, gis det en tidsfrist for å rette opp i forholdet. Ved alvorlige avvik kan fartøyet bli holdt tilbake og i verste fall få sertifikatet inndratt.

– Reder gjør lurt i å sende inn begjæring om revisjon så tidlig som mulig i den aktuelle perioden. Sertifikatet vil uansett beholde den opprinnelige gyldighetsdatoen etter fem år, presiserer Anna Kari Rasmussen.

Ti personer omkom på norske næringsfartøy i 2018

Selv om det i 2018 er en svak nedgang i antall registrerte ulykker, var det en markant oppgang i antall omkomne – fra syv personer i 2017 til ti personer i 2018. Syv av de omkomne i 2018 jobbet på fiskefartøy.

DAG INGE AARHUS

Kommunikasjonsdirektør, Sjøfartsdirektoratet

– Ti omkomne er ti for mange og vi ser også at det er i primærnæringen fiske at risikoen er størst blant de som jobber ombord i næringsfartøy i Norge. Dette er noe vi tar på alvor og har fokus på, i form av både tilsyn og holdningskampanjer, sier fungerende sjøfartsdirektør Lars Alvestad.

Om lag 53 prosent av dødsulykkene de siste fem årene skyldes personulykker, mens de resterende skyldes skipsulykker. Blant skipsulykkene går kollisjon, kantring, og grunnstøtinger igjen de siste fem årene, mens det blant personulykkene* hovedsakelig er snakk om fall til sjø, fall om bord, og støt/klemskader. Når det gjelder personskader, ble det i 2018 registrert 226 skader på personer, mot 231 i 2017.

STABILE TALL FOR SKIPSULYKKER

Når det gjelder skipsulykker* er tallene relativt stabile sammenlignet med de siste fem årene, hvor direktoratet har registrert 1241 skipsulykker. I 2018 ble det registrert



UTSATT: Fiskere er overrepresenterte i statistikken over personer som mister livet på jobb, og syv av de ti som mistet livet i skipsulykker i fjor jobbet på fiskefartøy

ILLUSTRASJONSFOTO: MAGNUS FJELL/SJØFARTSDIREKTORATET

240 skipsulykker og av disse var 40 prosent av skipsulykkene grunnstøtinger, 14 prosent kontaktskader, 12 prosent brannhendelser, og 11 prosent miljøskader. De resterende 23 prosentene var fordelt over andre ulykkeskategorier.

– Det gjøres mye godt sikkerhetsarbeid ute i næringen, noe som nok også bidrar til at tallene for skipsulykker ikke øker. På den ene siden hadde vi håpet at tallene skulle gå mer ned, men vet samtidig at de krevende forholdene vi har langs kysten også vil gjøre det vanskelig å unngå at ulykker skjer. Det er derfor viktig at dette

er en del av risikovurderingen den enkelte gjør før seilassen og arbeidet starter om bord, sier Alvestad.

33 MILJØUTSLIPP

I 2018 har sjøfartsdirektoratet registrert 33 ulykker med miljøutslipp. Det er hovedsakelig snakk om mindre utslipp (5–200 liter) med olje eller diesel. Av de få større utslippene ble det rapportert om utslipp av 217 tonn raffinerte oljeprodukter i forbindelse med en kontaktskade, mens et annet eksempel var utslipp av 10.000 liter diesel i forbindelse med en kollisjon.

* Sjøfartsdirektoratet skiller mellom skipsulykker og personulykker. En skipsulykke defineres som en hendelse som involverer selve skipet (f.eks. en grunnstøting, eller kollisjon), mens en personulykke er en hendelse med en eller flere personer, som forekommer uten at dette innebærer en skade på skipet (f.eks. fall eller klemskader). Både skipsulykker og personulykker kan medføre personskader og omkomne.

Sverre Flatebø



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.



VELGJØRENDE: en tur i skogen er godt for både kropp og sjel.

FOTO: FRANKE + MANS/NTB SCANPIX

Gode tips og hjelpemidler til en sunnere og mer aktiv livsstil

Dagens tekst er først og fremst til deg som er inaktiv – altså du som ikke trener og som ikke har en spesielt fysisk utfordrende jobb, men som vurderer å ta grep for et sunnere liv.

Vi har to ønsker: vi vil ditt eget beste, og samtidig sørge for en sikrest mulig sjøfart.

Det siste er tross alt en del av Sjøfartsdirektoratets virksomhetsplan. Og vi tror at de som er fysisk aktive og spiser og sover bedre og blir mer årvåkne. Det kan redusere sjansene for uønskede hendelser til sjøs.

BARE DU

Helsedirektoratet og Helse Norge har nylig kommet med en veldig interessant informasjonsside som heter «baredu». Altså «bare du», som i at bare du kan si ja til endringer. Og bare du kan gjøre noen grep som er litt smartere enn andre grep. Du finner alt på <https://helsenorge.no/baredu>

Om disse tipsene kommer frem til deg via Sjømannsidretten, og det gir deg motivasjon til å sette i gang med et mer aktivt og sunnere liv, er

vi strålende fornøyde. Da har vi nemlig sørget for å hjelpe deg, samtidig som vi bidrar til å gjøre sjøfarten tryggere.

APPER

På nettsiden «Baredu» får du tips om flere interessante apper, blant annet en som heter «Heia meg», for deg som vil starte endring i ditt liv. Den gir deg heiarop og nyttige triks for å gjøre endringen lettere. Videre er det en app som heter «Gå10». Denne gir deg drahjelp til trim og holder oversikt over hva du får gjort.

Du finner også en kalkulator som antyder noe om din fysiske alder. Her legger du inn informasjon om din egentlige alder, om høyde, vekt og aktivitetsnivå før den gjør en beregning over din fysiske alder. Du får selvsagt ikke en vitenskapelig nøyaktig vurdering, men en klar indikasjon på hvordan du ligger an.

NYTTIG INFORMASJON

I neste treningsspalte skal temaet være kosthold, men i mellomtiden finner du mange gode kostholdstips på «baredu». Det dreier seg blant annet om å spise regelmessig og variert, gode typer mat og størrelse på porsjoner.

Det er også et eget tema om nøkkelhullmerket mat og hva dette er. Ved å bruke nøkkelhullmerkede matvarer spiser du mindre mettet fett, sukker og salt, og får samtidig i deg mer fiber. Du kan også få hjelp til røykeslutt og råd om alkoholbruk, samt gode tips for bedre søvn. Det er også informasjon om hvordan en kan styrke sin psykisk helse.

Livskvalitet handler om det som gir livet verdi og mening, og spørsmålet blir hva skal til for at *du* kjenner på positive følelser som glede, mestring og mening.

ALTERNATIVET TIL TRENING

Noen trenger støtte, mens andre trenger trusler. Vi er alle forskjellige når det gjelder hva som motiverer og får oss i gang. Mens hjelpemidlene på siden «baredu» kan være gulroten, kan ferske funn fra Tromsundersøkelsen, som gikk fra 1080 til 2018 fungere som pisk. Ingen av oss ønsker, eller bør være en del av disse tallene:

Bare 30 prosent av befolkningen får den mosjonen de trenger. Det er også mer stillesittende arbeid i samfunnet, fra 35 prosent i 1985 til 56 prosent i 2016.

I følge verdens helseorganisasjon WHO vet vi at mangel på fysisk aktivitet øker risikoen for blant annet hjerte- og karsykdommer, flere typer kreft, diabetes og svekket mental helse. Forskere påpeker at fysisk aktivitet er det enkleste du kan gjøre for å bedre helsen din. Og videre påpekes det at inaktive mennesker kan ha gode helsegevinster av å være bare *litt* aktive.

ANBEFALT FYSISK AKTIVITET

Utgangspunktet er en anbefaling om minimum 150 minutter fysisk aktivitet i uken. Den bør gjøre deg lett andpusten. Ved høyere intensitet kan det være tilstrekkelig med 75 minutter. Økt dose (inntil et visst nivå), gir økt helsegevinst.

Du finner mange gode tips på siden helsenorge.no.

Og du er hjertelig velkommen til å ta kontakt med Sjømannsidretten på idrett@sdir.no om du ønsker personlig veiledning.

Selvkjørende vannbusser og regelverk

Interessen for elektriske, selvkjørende båter vokser flere steder i Norge. Sjøfartsdirektoratets oppgave blir å finne likeverdige og sikre løsninger.

Jack-Arild Andersen og David Johnsen representerte Sjøfartsdirektoratet i et møte med prosjektgruppen for fjernstyrte og autonome skip på «Vannbusseminaret» i Stavanger.

Seminaret ble holdt i regi av stavangerbaserte Nordic Edge Smart City Innovation Cluster, 19. januar.

VIL BLI LEDENDE INNEN 2021

De har som mål å bli en drivkraft for utvikling av smartere byer og samfunn, og bli ledende i den nordiske regionen innen 2021. Sammenslutningen består av elleve kjerneselskap og 50 ulike samarbeidspartnere. Gründere, private selskap, forskning og utdanningsinstitusjoner så vel som offentlig sektor er representert.

– Dette var et veldig interessant seminar, der vi fikk presentert en rekke prosjekter knyttet til «vannbusser». Flere byer i Norge har allerede startet opp, forteller Jack-Arild Andersen.

I Stavanger brukes begrepet «vannbuss» om et mindre passasjerfartøy som skal brukes til en smartere og mer effektiv persontransport internt i byen – og på den måten erstatte buss og bil.

BEMANNET OG AUTONOMT

En rekke andre byer har også planer om liknende prosjekter, og noen av dem har i utgangspunktet tatt høyde for bemanning med én person (fører), mens andre har planlagt med sikte på autonome fartøy. Felles for alle prosjektene er at fartøyene som tenkes brukt skal ha elektrisk fremdrift. Kapasiteten på fartøyene slik de ulike aktørene ser for seg, skal spenne fra 20 til 60 passasjerer.

Både Arendal, Tønsberg, Stavanger, Haugesund, Kristiansund og Trondheim jobber med slike prosjekter.

Nye regler om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger:

Trapper opp kampen mot ulovlig opphugging

Et stort flertall av de store kommersielle europeiske handelskipene skrapes utenfor Europa, ofte under svært kritikkverdige forhold for arbeidere og miljø. En ny forskrift som trådte i kraft 1. januar i år, skal sørge for at norske skip gjenvinnes på forsvarlig og miljøvennlig vis.

WERNER A. DAGSLAND

Avd. Regelverk og Internasjonale avtaler, Sjøfartsdirektoratet

Det er godt dokumentert at deler av den asiatiske skipsgjenvinningsindustrien er forbundet med uforsvarlig risiko for liv, helse og miljø. I et land som Bangladesh, som ifølge NGO Shipbreaking Platform og Høyesterettsdommer Rizwana Hasan bare klarer å håndtere 40 prosent av sitt eget avfall, fører utfasede europeiske skip med seg mange arbeidsrelaterte skader og dødsfall. I tillegg til dette kommer de negative miljøkonsekvensene av praksisen med gjenvinning av skip direkte på strendene.

«Det skapes et inntrykk av at skipsgjenvinning er en livsnødvendig næring for Bangladesh», sier Hasan til representanter for medlemsstater og rederinæringen i EØS-området på et møte i Brussel i februar i år. «Og 18.000 arbeidsplasser høres også mye ut. Men en stor andel av arbeidsplassene er sesongarbeidsplasser, og i et land med 180 millioner innbyggere er dette egentlig ingen stor industri.»

Mange mener det å håndtere vestens avfall under de rådende forholdene koster mer enn det smaker. De siste årene er det årlig cirka 20 registrerte dødsfall knyttet til skipsgjenvinning i Bangladesh.

HÅPER PÅ GLOBAL ENDRING

At det er viktig å få løftet sikkerhets-

standarden på anlegg verden over er de aller fleste enig om. Når vi vet at Hongkong-konvensjonen dessverre mangler tilstrekkelig oppslutning til å tre i kraft, er håpet derfor at EU-forordningen, som stiller krav til anlegg som skal motta EØS-flaggede skip både i og utenfor Europa, vil få en utvidet effekt og føre til bedring globalt.

De nye reglene gjelder norske skip med bruttotonnasje på 500 eller mer som ikke bare utelukkende går i innenriks fart. Skip er definert vidt, og omfatter blant annet fiskefartøy, flytende og selvløftende plattformer og undervannsfartøy. Nye skip skal etter 31. desember i år ha om bord et gyldig sertifikat for fortegnelsen over farlige materialer (IHM-sertifikat). Fra 31. desember 2020 skal seilende skip også ha et gyldig IHM-sertifikat.

LISTER OPP GODKJENTE ANLEGG

For norske skip som omfattes av disse reglene, betyr dette at skip som skal tas endelig ut av drift etter 31. desember i år, bare kan gjenvinnes ved gjenvinningsanlegg som står oppført på den såkalte EU-listen over godkjente anlegg. Forut for slik gjenvinning skal rederiet

1) Klargjøre skipet for gjenvinning ved å



- inngå avtale med et godkjent gjenvinningsanlegg
- 2) Begjære og få gjennomført sluttinspeksjon
- 3) Få utstedt et gjenvinningssertifikat

Andre skip enn EØS-skip som anløper EØS-området, skal fra 31. desember 2020 ha om bord en gyldig samsvarserklæring utstedt av flaggstaten. Samsvarserklæringen skal dokumentere at skipet har en oppdatert fortegnelse over farlige materialer om bord, og at denne er utarbeidet i tråd med de materielle kravene i skipsgjenvinningsforordningen. Denne kontrollen med skip flagget utenfor EØS-området vil bli viktig for å sikre så like konkurranse-



ULOVLIG: Gjennom EU-forordningen håper man å få slutt på såkalt «beaching». Skip som «beaches» rennes på land under høyvann for så å hugges opp ved fjære. Dette bildet er tatt ved Alang-verftet i India.

FOTO: AMIT DAVE, NTB SCANPIX

forhold som mulig for norske skip sammenlignet med andre flagg.

AVFALLSFORSKRIFTEN

For skip som ikke omfattes av det nye regelverket, gjelder avfallsforskriften, gitt med hjemmel i forurensningsloven. Avfallsforskriften gjennomfører Basiskonvensjonen og forordning (EU) 1013/2006 om grensekryssende forsendelser av avfall. EUs grensekryss-regelverk er ikke knyttet til skipets flagg, men gjelder stedlig for alle skip som opererer i EØS-området.

Skip som skal tas endelig ut av drift

regnes som avfall, og skip omfattes også av forbudet som dette regelverket gir mot eksport av farlige stoffer ut av OECD-området. Det er derfor ulovlig å eksportere skip fra OECD-området til gjenvinningsanlegg lokalisert i stater som ikke er medlemmer i OECD, f.eks. til kyststater i Sørøst-Asia. Innenfor OECD-området er eksport av skip meldepliktig, og både eksport- og importlandets myndigheter må gi samtykke til eksport av skipet.

LIK KONKURRANSE

Miljødirektoratet håndterer meldinger om eksport av avfall når skipet befinner seg i

Norge, uansett hvilket flagg skipet fører. For norske skip som befinner seg utenfor Norge, skal eksport håndteres av myndighetene i den staten skipet befinner seg i.

Brudd på grensekryssregelverket er straffbart etter norsk rett, og etter grensekryss-forordningen artikkel 50, er alle EUs medlemsstater forpliktet til å følge opp overtredelser av regelverket med sanksjoner. Et bedre samarbeid og styrket fokus på dette regelverket er også noe Sjøfartsdirektoratet ser som viktig for å jobbe for likeverdige konkurranseforhold mellom norske skip og skip flagget i stater utenfor EØS-området.

Færrest omkomne med fritidsbåt siden 2001

I 2018 registrerte Sjøfartsdirektoratet 23 omkomne ved bruk av fritidsfartøy i norsk farvann. Dette er seks færre enn i 2017, og det laveste tallet siden 2001.

BJARTE AMBLE

Journalist Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Det er positivt å se en så markert nedgang i antall omkomne. 23 er fremdeles 23 for mange, men tallene går riktig vei, og vi håper at denne trenden også vil fortsette i 2019, sier Petter Andre Søreng, som er leder for fritidsbåtseksjonen i Sjøfartsdirektoratet. I treårsperioden 2013 – 2015 omkom i gjennomsnitt 33 personer hvert år. Snittet for de tre siste årene er 26 omkomne.

– De fleste dødsfall skjer om sommeren. 2018 var en relativt fin sommer med mange på sjøen, noe som gjør at nedgangen er enda mer positiv. Vi ser og av båtlivsundersøkelsen, som ble presentert våren 2018, at antallet fritidsbåter i Norge øker, påpeker Søreng.

15 NORDMENN

Av de 23 omkomne var det 15 nordmenn, mens de øvrige omkomne var fra ulike europeiske land. Menn er fortsatt overrepresenterte i statistikken, men 2018 skiller seg ut med fire kvinner blant de omkomne. Sjøfartsdirektoratet har registrert elleve omkomne som ikke benyttet redningsvest eller annet flyteutstyr, og åtte omkomne hvor flyteutstyr

SJØSIKKERHET: Petter Søreng leder Sjøfartsdirektoratets seksjon for fritidsbåt, som fremover vil jobbe mye med å få på plass en handlingsplan for å redusere fritidsbåtulykkene her til lands.

FOTO: TORBEIN K. GAMST, SJØFARTSDIREKTORATET

ble benyttet. Vi har også fire saker hvor det er uvisst om flyteutstyr ble brukt.

Blant de 23 omkomne i 2018 skyldes 13 dødsfall skipsulykker (grunnstøting, kantring m.m), mens ti dødsfall skyldes rene personulykker. Blant de ti dødsulykkene som skyldes personulykker var ni fall til sjø, mens den siste hendelsen var en

støtskade som følge av seilebåtbom, som medførte at vedkommende ble kastet på sjøen.

FOREBYGGENDE ARBEID

– Fra Sjøfartsdirektoratets side vil det også i 2019 være fokus på holdningsskapende arbeid. I Båtlivsundersøkelsen 2018 sier ni av ti at de har flyteutstyr til alle om bord, og to av tre sier at alle om bord alltid bruker godkjent flyteutstyr. Vi har og et godt samarbeid med andre offentlige etater og private organisasjoner i sikkerhetsarbeidet rettet mot fritidsfartøy. Det gjør at vi håper og tror at den fine utviklingen fortsetter i 2019, avslutter Søreng.

Sjøfartsdirektoratet har fått i oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet å utarbeide en handlingsplan for å få ned ulykkestallene. Dette arbeidet starter opp nå i 2019 i samarbeid med sakkyndig råd for fritidsfartøy, hvor flere organisasjoner og offentlige etater er med.



ILLUSTRASJONSFOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



Vikingtokt til Danmark

Sjøfartsdirektoratet jobbar i desse dagar med å utforma eit nytt regelverk for opne treskip. Eit besøk hos Vikingskipsmuseet i Roskilde baud på nytting informasjon for arbeidet vidare.

DAG INGE AARHUS

kommunikasjonsdirektør, Sjøfartsdirektoratet

– Dette var eit av to viktige møter for å diskutera og få meir kunnskap om korleis ein kan utforma eit regelverk som tek omsyn til både tryggleik og desse spesielle skipa, seier Jan Reinert Vestvik, som er senioringeniør i passasjerskipsavdelinga i Sjøfartsdirektoratet. Saman med to kollegaer besøkte han Vikingskipsmuseet i Roskilde i februar. Ved museet har dei erfaring med både bygging, rekonstruksjon og drift av vikingskip, og fagfolka ved museet kunne bidra med nyttige innspel til det pågåande regelverksarbeidet.

HENTAR INN INFORMASJON

Hausten 2017 gav Nærings- og fiskeridepartementet direktoratet oppdraget med å utarbeida eit nytt regelverk i samband med saka rundt vikingskipet Saga Oseberg. I mars 2018 sende Sjøfartsdirektoratet det første forslaget til nytt regelverk for opne trefartøy som fører fleire enn 12 passasjerar, ut på høyring.

Høyringa avdekte fleire område som burde greiast ut nærare, noko også departementet var samde i. Mellom anna vart det peika på at ein i større grad burde innhenta informasjon og erfaringar frå ulike fagmiljø, mellom anna Universitetet i Sørøst-Norge.

MØTE MED NORSKE AKTØRAR

– Danmark har eit eige regelverk for denne type skip, og det var mellom anna årsaka til ein valde å vitja eit fagmiljø der, i tillegg til at me har hatt møte med fleire norske aktørar. Dei norske aktørane vil sjølvsagt også kunne gje sine tilbakemeldingar i den neste høyringsrunden, som kjem ein gong på vårparten, påpeiker Vestvik.

Det opphavelige oppdraget frå Nærings- og fiskeridepartementet er å få på plass eit regelverk som både tar vare på eigenart ved drift og bygging av skipa, samstundes som det vert tatt omsyn til tryggleiken ein må forventa for passasjerar og mannskap.

Fokusområde 2018:

Sikkerhetsstyring på mindre fartøy

I 2018 hadde Sjøfartsdirektoratets inspektører ekstra fokus på sikkerhetsstyring på mindre fartøy, og da spesielt på operasjonelle forhold. Manglende prosedyrer for arbeidsoperasjoner og svakheter ved organisering, ledelse og kommunikasjon er ofte relatert til skipsulykker.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare

Direktoratets fokusområde for 2018 ble presentert for næringen høsten 2017 på Sjøsikkerhetskonferansen. Valget av fokusområdet ble gjort ut fra risikobildet i næringen, samt behov for å ha særskilt fokus på tema etter innføring av nye krav foregående år. Fokusområdet for 2018 var en videreføring av 2017, men ble spisset mot mindre fartøy.

– Erfaringen ved utgangen av året er markant økning i funn knyttet til sikkerhetsstyring, noe som etter vår vurdering viser at valg av fokusområde har vært riktig. På grunn av relativt nye reguleringer har vi i tilsynet hatt fokus på å veilede næringen frem til oppfyllelse av krav. Vi har tro på at innsatsen har bidratt til å løfte fartøygruppens arbeid for å forebygge uønskede hendelser og ulykker, sier Håvard Gåseidnes, som leder Seksjon for risikostyring og analyse i direktoratet.

OVER 5000 TILSYN

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte i overkant av 5000 tilsyn i fjor, hvorav den store majoriteten er rettet mot norske næringsfartøy. I den samme perioden er det skrevet ut over 8000 pålegg, hvorav omlag 38 prosent var såpass alvorlige at de måtte løses før fartøyet dro videre.

I samme perioden har kampanjesjekklisten blitt brukt på 746

tilsyn, hvorav 299 var på passasjerskip, 270 var på fiskefartøy, og 163 var på lasteskip. De resterende 14 tilsynene var på andre fartøygrupper.

461 PÅLEGG

Bruken av disse sjekklistene har i alt medført 461 pålegg. De fleste av disse påleggene har hatt en oppfølgingsfrist på en eller tre måneder, men direktoratet har også

utstedt 59 pålegg som må løses før fart.

Fiskefartøyene fikk nærmere halvparten av de 461 påleggene, mens de resterende påleggene var fordelt forholdsvis jevnt mellom passasjerskip og lasteskip. De fleste fartøyene som ble kontrollert fikk mellom null og ett pålegg, men det finnes også eksempel på fartøy som fikk åtte eller flere pålegg fra direktoratets inspektører

Antall pålegg etter påleggstype



Golden Energy Offshore fikk årets maritime opplæringspris

Golden Energy Offshore fikk årets maritime opplæringspris under Haugesundkonferansen. Statssekretær Daniel Bjarmann-Simonsen stod for utdelingen.

Prisen ble delt ut med slik begrunnelse:

«Golden Energy Offshore har et stort antall opplæringsplasser i forhold til flåtestørrelse, og har valgt å satse på opplæringsstillinger selv om offshorenæringen fremdeles er i en utfordrende situasjon. Golden Energy Offshore sender sine instruktører og assessorer på kurs i opplæring og bedømming, slik at de skal være godt forberedt på å gi god opplæring i

henhold til STCW-konvensjonens krav til opplæring og sertifisering av norske sjøfolk om bord på norske fartøy.

Vinnerbedriften tar inn lærlinger i matrosfaget, motormannfaget og skipslektrikerfaget. De henter kadetter fra både Fagskoler og Høgskoler/Universitet, og har både maskinkadetter og dekkskadetter. Golden Energy Offshore tar inn både kvinner og menn i sine opplæringsstillinger. I tillegg tar de imot elever fra videregående skoler på utplassering/ arbeidstrening i kortere perioder.

Vinneren er et rederi innen offshoresegmentet som i flere år har vist stabilitet i sitt engasjement for rekruttering, og økte inntaket av kadetter og lærlinger i 2017 og 2018 når andre rederier reduserte.»

UNIFORMER FOR SJØ OG LAND



Markom

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

Post- og innpakningsadresse: Markom Uniform AS, Skarvhaugenveien 25, N-0160 Oslo
tlf. 0715 13 070 - 40 00 00 40 post@markom.no - org.no 766 462

Se detaljer og komplett utvalg på www.markom.no

BOKANMELDELSER



Lesetips fra bokhavet i
«E-bibliotek for sjøfolk»

I bøkernes verden kan du reise i tid og rom fra lugaren

Har du ikke benyttet e-boktilbudet fordi du liker bedre å lytte enn å lese? Da kan vi glede deg med at du også finner lydbøker i E-biblioteket vår. På nyåret er det ellers krimsjangeren som dominerer bokutgivelsene, i god tid før påsken da vi i særdeleshet leser krim og spenningsbøker som aldri før. Her tipser vi om noen av de siste nyhetene som du kan låne til din egen «bokhylle» i utlånsappen vår.

Trine Carin Tynes
Underavd. Sjøfolk,
Sjøfartsdirektoratet

«BYENS SPOR»

Lars Saabye Christensen
(Cappelen Damm forlag)

I dette episke verket om livet i Oslo rett etter andre verdenskrig, har Christensen foreløpig sluppet to bøker fra sin varslede trilogi. Vi blir kjent med Oslo, gatene som binder byen sammen og menneskene som lever i dem. Christensen byr på rikelig med tidskoloritt, om telefonkø, fattigforsorg og et nyåpnet og nyutsmykket rådhus. Omdreiningspunktet er familien Kristoffersen fra Fagerborg. Her bor Ewald og Maj Kristoffersen sammen med sønnen Jesper. Ewald jobber i et reklamebyrå som får det prestisjefulle oppdraget å lage en kampanje til Oslos 900-årsjubileum, mens Maj er aktiv i Røde Kors. I kjent fabelaktig stil trekker forfatteren frem den ene skikkelsen mer fargerik og engasjerende enn den andre inn i sitt univers, enkefru Vik, antikvariatsbokhandler Olaf Hall, en italienske hyggepianist på Bristol. Og flere trer inn i handlingen ettersom årene går og sønnen Jesper vokser til.



«HVITEKRIST – OM OLAV HARALDSSON OG HANS TID»

Tore Skeie
(Gyldendal)

Liker du fantasy? Ifølge kritikerne er den turbulente historien om Norge som Ringenes Herre, bare bedre. I det nye storverket om Olav Haraldsson, senere Olav den Hellige, tar forfatter Tore Skeie oss med på en forrykende ferd gjennom den urolige perioden da Norge var i støpeskjeen. Han har et friskt blikk på Norgeshistorien og løfter sagatidens mennesker og begivenheter opp og inn i større europeiske sammenhenger. På begynnelsen av 1000-tallet raste maktkampene mellom herredømmene i landene rundt Nordsjøen. Angelsaksernes konge Athelred var herre over England. Landet var rikt på gull og sølv, men hadde egenrådige stormenn. Danskekongen Knut kom for å erobre landet, og risikerte med det hele sin framtid. Dette er første bind i serien «Kongenes tid», hvor Olav Haraldsson (ca. 995-1030) åpner denne fembindsserien om Norges store viking- og middelalderkonger.



«ISEN»

John Kåre Raake
(Gyldendal forlag)

Det er ikke bare isen som trues på Nordpolen. John Kåre Raake - en av manusforfatterne bak suksessfilmene «Bølgen» og «Skjelvet», er blitt bokforfatter med den brennaktuelle thrilleren «Isen». Den tidligere spesialsoldaten Anna Aune har flyktet fra alt og alle, og befinner seg nå på en luftputebåt nær Nordpolen. Sammen med den eksentriske 73 år gamle professoren Daniel Zachariassen skal de dokumentere klimaendringer. Planen er å la luftputebåten deres drive nordover ned isen, mens han gjør sine vitenskapelige undersøkelser. Men allehelgensaften lyser en nødraket opp himmelen over den kinesiske forskningsbasen, og bare Anne og Daniel er nær nok til å hjelpe. Men i den kinesiske leiren møtes de av et marerittaktig syn. Forskerne er fastfrosne midt i en bevegelse, og dekket av is. Et voldsomt temperaturfall må ha tatt livet av dem på sekunder. Det blir snart klart at det ikke er en ulykke. En morder er løs og en polarstorm er på vei.



«VINTERILD»

Anders de la Motte
(Ashehoug forlag)

Vinterild er tredje frittstående bok i de la Mottes suksesserie kalt årstidskvartetten. Bøkene hans er oversatt til 30 språk og han topper alle svenske bestselgerlister. Lucianatten 1987 brenner danseplattning i en skånsk hyttegrend ned til grunnen. En ung kvinne dør i flammene. Under etterforskningen settes venner opp mot hverandre, tillit brytes og familier splittes, inntil en ung mann til slutt tilstår mordbrannen. Tretti år senere arver Laura Aulin sin tante Heddas forfalne hytte. Som tenåringsbodde hun der i feriene, med tanten og vennene som trygge punkt i livet sitt. Helt til brannen forandrer alt. Laura tvinges tilbake til bygda der tragedien satte dype spor, og nå blusser uroen opp igjen. I vårt E-bibliotek finner du også «Sensommer» og «Høstdåd» fra årstidskvartetten.



«ALLE DISSE VAKRE LØGNENE»

Peter Swanson
(Cappelen Damm forlag)

Swanson som har begeistret lesere og kritikere med sine tidligere spenningsbøker er tilbake med en ny fortelling om besettelse, hevn og kaldblodig mord. Harry Ackerson har alltid sett på stemoren sin som blendende vakker og «overjordisk». Hun har vært snill og oppmerksom mot Harry, om enn noe fraværende de siste årene. Få dager før Harry går ut av college ringer Alice med sjokkerende nyheter. Faren hans er død og politiet tror det er selvmord. Forferdet drar Harry tilbake til sin fars hjem i Maine. Der hjelper han og Alice hverandre med å komme tilbake til hverdagslivet, samtidig som de forsøker å avdekke hva som egentlig skjedde med Harrys far. Kort tid etter at Harry kommer hjem, møter han en mystisk ung kvinne som heter Grace McGowan. Selv om hun hevder å være ny i nabolaget, begynner Harry å mistenke at Grace kanskje ikke er fullstendig fremmed for familien hans. Men hun er ikke den eneste attraktive kvinnen som er interessert i Harry. Alice legger også an på ham, på en fristende og seksuell måte. Harry er betatt av begge kvinnene, men føler på en stadig økende frykt - frykt for at kvinnene bærer på en farlig - og dødelig - hemmelighet.



«FROSNE FLAMMER»

Jens Henrik Jensen
(Ashehoug forlag)

Frosne flammer er bok tre i serien om Niels Oxen, og den er minst like nervepirrende som de to første bindene i serien, «Hengte hunder» og «Mørke menn». Etter en dramatisk slutt i Mørke menn, antas både venner og fiender at Oxen har omkommet på havet. I virkeligheten har han på mirakuløst vis kommet seg etter store skader, og holder til på en øy i den svenske skjærgården der han blir tatt vare på av en enslig dame. Men en tilværelse i skjul for alle, også sine kjære, er ikke aktuelt for Oxen, og han står overfor sitt livs dilemma. Mot alle odds bestemmer Oxen seg for å ta opp kampen mot det hemmelige maktorganet «Danehof», og avsløre de skyldige. Hvis han ikke gjør det er han dømt til evig flukt. Men først må han oppnå kontakt med sin tidligere sjef Axel Mossman og makker Margrethe Franck som har fått sparken fra etterretningstjenesten. Kampen mot Danehof har fått fatale konsekvenser for dem alle, og de kan bare gjenerobre livet sitt ved å beseire de mørke mennene. Men hvordan slåss man mot en usynlig fiende?



«SØSTERKLOKKENE»

Lars Mytting
(Gyldendal forlag)

Mytting bergtok leserne med sin storslåtte familiehistorie i «Svøm med dem som drukner». Nå er han tilbake med ny medrivende historisk roman, der gammel tid brytes mot nye ideer. Fortellingen er lagt til Butangen, en fiktiv fjelldal i Gudbrandsdalen. Så lenge folk kunne huske hadde Søsterklokkene ringt over det trange dalføret og kalt til gudstjeneste, men kunne også varsle ulykke. Klokkene ble støpt til minne om det siamesiske tvillingparet Halfrid og Gunhild Hekne som var sammenvokst fra hoftene og ned. Det hvilte alltid noe større over søstrene, som om de tilhørte en annen og mektigere verden, og hadde innsikt i fremtiden. Når den ene tvillingen dør må den andre følge etter, og faren gir både sølvtyv og penninger til støping av klokkene. Gjennom hundreårene oppstår en egen mytologi omkring disse klokkene med den overjordiske klangen. Men etterhvert kommer de nye tidene til bygda, og den gamle stavkirken som har huset klokkene står ikke lenger trygt. I denne første boken i en tiltent trilogi møter vi en nyutdannet visjonær prest som flytter inn på prestegården der unge og egenrådige Astrid fra gården Hekne gjør tjeneste. Fra Tyskland kommer en arkitekt og kunstner med vidløftige planer i bagasjen, og snart utsettes bygda for brå skiftninger og ubøyelige viljer.



«MEDUSAS FLÅTE»

Franzobel
(Cappelen Damm forlag)

Hva skjer egentlig når 147 mennesker blir overlatt til seg selv på en flåte uten mat og drikke? Når brødet tar slutt, finnes heller ingen lov. 18. juli 1816, klokka 11 om formiddagen: Et stykke utenfor Afrikas vestkyst får kapteinen på briggen Argus øye på en flåte. Da flåten kommer nærmere, fryser blodet i årene hans til is: Om bord befinner det seg 15 utmagrede skikkelser, med hule øyne, forbrent hud og hår stivt av salt. Det er de siste overlevende av 147 mennesker som to uker tidligere ble overlatt til seg selv da fregatten Medusa forliste. Denne historiske hendelsen, et av verdenshistoriens mest kjente forlis - danner bakgrunn for Franzobels epokegjørende roman, som sikter mot kjernen av det menneskelige: Hva betyr moral og sivilisasjon når det står om overlevelse i en ekstrem situasjon? Og hvor høy er prisen på overlevelse? Fremstillingen av en av de største tragediene i fransk marinehistorie var nominert til den tyske bokhandlerprisen. Formodentlig fordi dette er mer enn skildring av en gruffull havarihistorie, ifølge forleggeren. Den gir også grobunn for å reflektere over vår egen tid: Hvor mye bedre står det til med humanitære verdier i vår siviliserte verden i dag enn for to hundre år siden?



E-bokbiblioteket

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

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

Nå skal flere få mulighet til å ta oppdateringskurs

Etter innspill fra næringen endrer Sjøfartsdirektoratet kravene for deltakelse på oppdateringskurs. Dersom man har tilstrekkelig fartstid, kan det kompensere for manglende kursbevis eller sertifikat.

Frem til nå har det vært krav om at sjøfolk skal inneha gyldig kursbevis (det vil si under fem år gammelt) eller at de skal inneha gyldig sertifikat for å kunne delta på oppdateringskurs.

Sjøfartsdirektoratet har sett på muligheter i STCW-konvensjonen og har kommet frem til at vi kan tilføre et ekstra alternativ for de som har utgått kurs eller sertifikat.

Dersom du har utgått kurs eller sertifikat vil du likevel kunne gjennomføre oppdateringskurs. Men da må du som kursdeltaker kunne dokumentere at du har minimum 12 måneders fartstid, opptjent innenfor de siste fem år, der du hadde gyldig kurs eller sertifikat.

Kurssenteret skal sjekke at kursdeltaker har tilstrekkelig fartstid på det tidspunktet kurset starter.

Dette vil gjelde for følgende oppdateringskurs:

Grunnleggende sikkerhetsopplæring
Videregående sikkerhetsopplæring
Medisinsk behandling
Medisinsk førstehjelp
Redningsfarkost og MOB
HMOB

Innen kort tid vil det bli publisert ny versjon av emneplaner som gjelder oppdateringskurs på Sjøfartsdirektoratets nettside. Så snart disse er publisert, kan kurssentre ta inn kursdeltakere på grunnlag av endringene.

Denne endringen vil ikke gi mulighet for sjøfolk til å seile med utgått kursbevis eller sertifikat. Endringen er kun ment å gi en større fleksibilitet til å gjennomføre oppdateringskurs.

Sjøfartsdirektoratet forlenger avtalen med Norsk Test

På oppdrag fra Sjøfartsdirektoratet har Norsk Test stått for drift av båtførerregisteret og organisering av båtførerprøven siden 2010. Slik blir det også de fem neste årene.

1. mai 2010 ble det innført obligatorisk båtførerbevis i Norge. Siden den tid har Norsk Test as, på oppdrag fra Sjøfartsdirektoratet, stått for drift av båtførerregisteret og organisering av båtførerprøven. I løpet av denne perioden har det blitt utstedt ca. 175 000 båtførerbevis, og det er ca. 350 000 personer registrert i båtførerregisteret.

– Sjøfartsdirektoratet er fornøyd med samarbeidet. Vi mener at Norsk Test har utstedt bevisene raskt, svart godt på henvendelser og fungert som en god samarbeidspartner på utvikling av test og spørsmål,

sier leder av seksjon for fritidsfartøy, Petter A. Søreng.

Sjøfartsdirektoratet har valgt å benytte seg av opsjonen til å forlenge avtalen for nye fem år. På bildet ser vi administrerende direktør Bernt Nilsen i Norsk Test AS og Petter A. Søreng fra Sjøfartsdirektoratet ved signering av avtalen.

Båtførerbeviset er et anerkjent offentlig kompetansebevis som skal sørge for at kandidatene besitter viktig teoretisk kunnskap, som er nødvendig for et trygt båtliv. I den kommende perioden vil en sammen sørge for ytterligere profesjonalisering av



Administrerende direktør Bernt Nilsen i Norsk Test AS og Petter A. Søreng fra Sjøfartsdirektoratet ved signering av avtalen.

testgjennomføringen, blant annet gjennom økt fokus på å avdekke juks.

– Norsk Test er takknemlige for fortsatt tillit, og vil via sine nærmere 400 test-sentre landet rundt gjøre sitt ytterste for å drifte båtførerprøven på en god måte i årene fremover. Denne avtaleforlengelsen er et viktig bidrag for utviklingen av Norsk Test med sitt hovedkontor i Kirkenes, sier administrerende direktør Bernt Nilsen.

Together we are great

At the beginning of February, I attended the annual maritime «Haugesund Conference» together with a great number of people. This is an important arena for maritime questions and general conditions, and it is always good to be there as a participant or a speaker.

This year, it was especially enjoyable as several of the speakers mentioned the role the Norwegian Maritime Authority has played in the work to introduce new technology. This praise will of course be conveyed to my colleagues in the NMA, who every day are in dialogue with various customers with different needs – some with questions concerning older vessels, others with more complicated problems when new technology is introduced. At the same time, it is important to emphasise that even though we appreciate the praise, it is the cooperation between the public authorities and the Norwegian private maritime sector that makes this an extra good story to tell.

Former prime minister, Ms. Gro Harlem Brundtland, once said that it is typically Norwegian to be good. We may not always be quick to point to the ones who do good, but the Norwegian Maritime Authority would like to praise all of our customers who dare venture into new technology. This is demanding both on them and on us, but feedback now suggests that we have a good cooperation. This means a lot for Norway as a nation, especially since new environmentally friendly technology will have a great impact when the shipping industry works to reach their goal of 50% reduction in emission within the year 2050.

There is a long list of projects within the maritime industry that has put Norwegian operators on the world map. In the year 2000, Norway and the world had its first LNG-operated car ferry when the «MF Lutra» was put into operation by the



Lars Alvestad
Acting Director General of Shipping and Navigation

Møre og Romsdal Fylkesbåtar (MRF). This made way for a number of even more environmentally friendly ferries over the years to come. Eidesvik's vessel «Viking Energy» was the first one to use LNG on a supply vessel, and in 2016, the same vessel was also the first ship to get permission to use batteries as «spinning reserve» during DP-operations.

In 2015 another international sensation from Norway was introduced; the first all-electric car-ferry «MF Ampere» started crossing the fjord Sognefjorden on commission for Norled. Experience from this project are so good that the Norwegian Directorate for Public Roads has signalled that within 2022, there will be 70 all-electric ferries running in Norway. Environmental requirements stated in tenders, the cooperation between public authorities and innovative environments and shipowner that are willing to back this, will enable Norway

to lead the work on new technology. Also within autonomy, we are ahead now that «Yara Birkeland», the world's first autonomous container vessel, is under construction. At the Haugesund Conference, the shipping company Hagland also presented plans for using hybrid technology on its domestic fleet. In this connection, we are happy that the response from customers, both private and public, is that the Norwegian Maritime Authority is capable of both thinking about security and at the same time give room for the development of new technology.

However, it does not stop there! Both battery and LNG are now established as new energy forms, although battery is still at the starting line. Innovation is still happening. In January, me and several colleagues were present when the Norwegian Directorate for Public Roads signed a development contract for the world's first hydrogen-powered car ferry. The shipping company Norled will use this ferry at the Hjelmeland crossing in Ryfylke, in the inner parts of the fjord Boknafjord. We do not yet know the extent of this technology, but there is no doubt that it may mean a lot when we start using more environmentally friendly energy on longer ferry crossings.

These are both exciting and demanding times for the Norwegian Maritime Authority. We find that customers require more of us and our performance, and we are prepared to handle that. In this respect, it has been a great help that we were given the opportunity to increase our workforce through the revised national budget last year. We will do our utmost so that Norway may continue to be leading developer of new environmentally friendly solutions for the shipping industry, but at the same time there must be no doubt that no matter what, safety comes first!

Imposed five sulphur penalties last year

Since the introduction of the tighter restrictions on sulphur in 2015, the Norwegian Maritime Authority has imposed a total of 17 penalties for regulatory violations. The size of the penalties varies from NOK 100 000 to NOK 600 000, and they have mainly been imposed on foreign ship owners. In 2018, five cases were finalised. In total, these cases involved penalties amounting to nearly NOK 2 million.

KJETIL B. SØRENSEN, Dept. of Regulations and International Agreements, NMA

The first of the cases to be finalised last year involved a cruise ship registered in the Bahamas, that had failed to change to low-sulphur fuel when the vessel was moored in Geiranger for nearly nine hours in June 2017. The vessel used fuel with a sulphur content of 2.52 per cent throughout its stay in Geiranger. It was equipped with a scrubber system, but this was not in use in the period in question.

Geiranger is outside the Emission Control Area (ECA), and the vessel does not need to change to fuel with a maximum sulphur content of 0.10 per cent until it is safely docked. The owners of the vessel reported the violation themselves, through their agent. Shortly after, the Norwegian Maritime Authority went on board for an unannounced port state control to obtain verified information. The shipping line, which is located in the UK, was fined NOK 300 000.

CAUGHT IN A PORT STATE CONTROL

The next case involved a cargo vessel that was registered in the Comoros and had been laid up in Norway for a long period. When leaving the country in February 2017, the vessel had an engine breakdown and finally had to be towed to port. The entire voyage took place within the ECA. The Norwegian Maritime Authority boarded the vessel for a port state control, which also included collection of a fuel sample.

An analysis of the sample showed that the fuel had a sulphur content of 0.16 per cent, clearly above the limit of 0.10 per cent. Moreover, it was revealed that the vessel had failed to send out the mandatory AIS signals during the voyage in question. The shipping

line, which was located in the United Arab Emirates, was fined NOK 500 000 for these breaches.

VIOLATING THE REGULATIONS

Moreover, a cargo vessel registered in the Isle of Man was fined for violation of the sulphur regulations inside the ECA. The vessel arrived in Kårstø from Greece in November 2017, having called in at Gent in Belgium on the way, and the entire voyage through Norwegian territorial waters was thereby inside the ECA. The Norwegian Maritime Authority boarded the vessel and collected a sample of the fuel in the tanks. The sample revealed a sulphur content of 0.20 per cent. The shipping line, which is headquartered in Greece, was fined a penalty of NOK 300 000. The shipping line appealed the fine, but the Ministry of Climate and Environment upheld the decision made by the Norwegian Maritime Authority.

APPEAL REJECTED

Another case that was finally settled in 2018 involved the penalty that had been imposed on a Norwegian passenger vessel, which despite its on-board scrubber system had been repeatedly registered by the Danish sulphur sensor on the Storebælt bridge in the summer of 2016. The Norwegian Maritime Authority collected material that included log books from the vessel, and pursuant to the findings, the Norwegian shipping line was fined a penalty of NOK 600 000 for the offence. The shipping line appealed the fine, but the Ministry of Climate and Environment upheld the decision made by the Norwegian Maritime Authority.



INSPECTED AT KÅRSTØ

The last case to be finally settled in 2018 involved a cargo vessel registered in the Bahamas, which arrived in Kårstø from Ireland in September 2017. During an inspection at Kårstø, the sulphur content of the fuel was measured at 0.139 per cent with a hand-held device. Laboratory analysis of the sample showed that the fuel had a sulphur content of 0.14 per cent. The shipping line, which is headquartered in Bermuda, was fined a penalty of NOK 300 000. The shipping line appealed the fine, but the Ministry of Climate and Environment upheld the decision made by the Norwegian Maritime Authority.



New and more stringent regulations for the sulphur content in fuels came into force on 1 January 2015. The maximum limit for sulphur content in fuels used by vessels sailing inside the Emission Control Area (ECA) in the North Sea (south of the 62nd parallel) was then reduced from 1.50 per cent to 0.10 per cent. In the area north of the 62nd parallel, the maximum limit is 3.50 per cent. In these areas a separate maximum limit of 0.10 per cent applies when the vessel is docked.

The Norwegian Maritime Authority undertakes document controls on board both Norwegian and foreign vessels that call on ports in Norway. In case of suspected violations or according to other pre-defined criteria, the Norwegian Maritime Authority's inspectors undertake a physical check of the fuel being used. An initial test is undertaken using a hand-held scanner, provided that the inspector

has one available. If the scanner indicates an excessive sulphur content in the fuel, a physical sample of the fuel will be collected and sent to a laboratory for analysis. This procedure is also used if the inspector has no hand-held scanner available during the inspection visit.

The tightening of the rules pertaining to sulphur, enacted in 2015, has made it costlier for ship owners to sail in an emission control area. The difference in cost between low-sulphur and high-sulphur fuels can be considerable, and failure to sanction violations will thus promote competition on unequal terms. Moreover, these rules are enacted to protect the environment, which is a common good. Failure on the part of the industry to comply with the regulations will have considerable negative effects on the environment.

Capsizing and sinking of workboat Målfrid:

Insufficient ship technical expertise

The risk assessment of the company had not identified the risks associated with the use of crane while the inspection hatch is open. This is probably due to insufficiently comprehensive ship technical expertise, the Accident Investigation Board Norway (AIBN) states in their analysis of the foundering of the workboat Målfrid outside Karmøy in May 2017.

BJARTE AMBLE, Journalist of Navigare

The workboat Målfrid foundered during operation at a fish farm north of Karmøy on 12 May 2017. One of the lines running from the floating collar of the fish cage to the bottom ring (bottom ring rope) had entangled the starboard propeller.

The crew responded by opening the inspection hatch above the propeller to get a better picture of the situation. To release the line from the propeller, the crew attempted to use the vessel's crane to lift the next bottom ring line. The lifting operation led to an increased draft on the vessel's starboard side, which in turn resulted in water flowing freely through the open inspection hatch. The vessel sank, but neither crew member was injured.

THE ASSIGNMENT

Two employees of the company NRS Feøy were about to clean the floating collar and the bottom ring of one of the fish cages at the company's location outside North Karmøy. The cage was empty, and cleaning was part of the preparation for releasing new smolt later that summer.

The work would be undertaken using the workboat Målfrid, a catamaran (two hulls) of 14,98 metres in overall length. The expected duration of the task was one to two days.

Before the cleaning operation could start, the bottom ring had to be lifted. The bottom ring is located under the floating collar, to which it is attached by 20 bottom ring lines, each about 20 metres long. The crew were to attach Målfrid's crane to one bottom ring line after the other and lift the bottom ring up under the floating collar, where it would be locked.

One of the crew members was on board

operating the vessel and crane, while the other was on the floating collar attaching and detaching the crane hook from and to the bottom ring lines as Målfrid was moving along the floating collar.

THE CASUALTY

As the crew worked their way around the fish cage, one of the bottom lines entangled the starboard propeller. The lifting of an adjoining line had left slack in this line. Subsequently, the crew moored the vessel with the stern against the floating collar, opened a deck hatch and climbed down into the engine room. They removed the door into the aft engine room bulkhead and localised the inspection hatch above the starboard propeller.

After an unsuccessful attempt to loosen the line, the two agreed to release the entangled line by lifting the adjoining bottom ring line by using of the crane. This was done, but the inspection hatch was still open and the door to the bulkhead removed.

As the lifting operation began, the crane moved sideways towards the starboard side, and after a short while, the person operating the crane noticed that the freeboard was reduced and water flowed over the aft starboard corner of the deck as the listing increased.

The other crew member then suddenly started to think of the possibility that the moment of the crane could allow water to seep in through the inspection hatch. He instantly shouted to alert his colleague to what was about to happen. Several attempts to save the situation failed and eventually, the person on board jumped into the sea from the starboard side. His vest inflated immediately, and with



the assistance of his colleague, he managed to climb onto the floating collar, from which both men were rescued by a passing boat.

Målfrid sank to the bottom of the sea, at approximately 40 metres deep. Neither crew member was injured or needed medical attention.

THE CAUSE

In their analysis of the casualty, the AIBN establishes that the crew conducted a lifting operation with the vessel's crane while the inspection hatch above the starboard propeller was open. This resulted in flooding of the starboard hull, which caused Målfrid to capsize and sink.

Operational barriers could have stopped the crew from using the crane for lifting operation while the inspection hatch and the door to the engine room were open. There were no instructions or warnings about the use of the inspection hatch.

"Thorough risk assessments are an important tool in establishing operational barriers," the AIBN concludes in the report.

For Målfrid, relatively extensive risk



assessments had been carried out. These were assessments in respect of, among other things, lines entangled in the propeller, crane operations and open valves, waterproof bulkheads and inspection hatches. However, the report claims that the company was still unaware of the risks associated with using the inspection hatch during operation, and continues:

“The casualty proves that the crew did not have a sufficiently comprehensive understanding of which mechanisms were triggered when they started to lift the bottom ring while the inspection hatch was open. This is probably due to both insufficient ship technical expertise and inadequate training program within the company.”

COMPETENCE

On the day of the casualty, the vessel was manned by two persons who were permanently employed in the fish farm company; one an operating technician, the other a trainee. They had both completed a

number of courses, such as VHF and safety courses, in addition to the in-company training. They had also undergone training in the use of boats and machines.

AIBN points out that for cargo vessels, including tugs, of less than 15 metres in overall length, no special requirements for a certificate of competence have been specified. Therefore, there are no regulatory certification requirements for the crew of vessels like Målfrid. According to the Ship Safety and Security Act, it is up to the company to set competence requirements for the type of assignments performed by such vessels.

It is the opinion of the AIBN that the casualty shows that the crew did not have a sufficiently comprehensive understanding of which mechanisms were introduced when they started to lift the bottom ring while the inspection hatch was open.

According to the AIBN's report, the reason for this was both insufficient ship technical expertise and an inadequate training program within the company.

After the casualty

NRS Feøy AS is a subsidiary of Norway Royal Salmon ASA. At the time of the casualty, NRS Feøy had 41 permanent employees distributed across six different locations and operated four catamarans of between 13,5 and 14,99 metres in length which were similar to Målfrid.

After the casualty, Målfrid was raised and repaired. Subsequently, the company has secured the inspection hatches by welding on both Målfrid and a sister ship. Furthermore, a routine has been established whereby the crew confers with the local operations manager before determining how to remove a rope from the propeller.

As a result of the casualty, the company realised that they needed to work even harder to translate requirements and intentions of the safety management system into established practices. Among the measures taken was a conversion of an administrative position in NRS Feøy into a HR/HR Coordinator position with responsibility for safety throughout the company.

After the repair, the vessel has been checked and approved and issued with a vessel instruction by an approved company.

Safety recommendation

The investigation of the workboat Målfrid casualty has revealed an area in which the Accident Investigation Board Norway considers it necessary to issue a safety recommendation with the purpose of improving safety at sea.

Safety recommendation MARINE No. 2018/06T

During work at a fish farm north of Karmøy on 12 May 2017, the crew on the workboat Målfrid used the vessel's crane while the inspection hatch over the starboard propeller was open. This led to the water flowing freely into the starboard hull and the vessel foundered. The combination of the company's lack of specification of the competence of their employees and the varying skills of those who undertook the training of the employees did not ensure that the crew had necessary skills to safely carry out the vessel operation.

The Accident Investigation Board Norway recommends Norway Royal Salmon ASA to carry out a survey of the competence needed for their employees in vessel operations and take the necessary measures to meet the competence needs.

ENGLISH TRANSLATION FROM PAGE 14

Seafarers on vessels of 8 metres in length and upwards:

New competence requirements delayed

The introduction of new requirements for qualifications and certificates for seafarers on cargo vessels of 8 metres in overall length and upwards has been delayed. After two consultations on proposed Regulations, it has proved difficult to draw up a set of rules which can be adapted to the many different actors in the vessel group.

The last draft was circulated for review in August 2018 with a deadline for comments on 24 October. The Norwegian Maritime Authority (NMA) received a number of statements from several actors that would have been affected by the regulatory amendments.

“Many have expressed a concern that the proposed requirements could have far-reaching consequences and major disadvantages to them,” says Håvard Gåseidnes, who is Head of Unit for Recreational Craft in the NMA. He explains that the process of finding a solution which is both appropriate and adapted to the needs of the industry has been very difficult.

“The NMA will therefore enter into dialogue with the consultative bodies this spring in order to map the various needs and challenges expressed in the consultative statements. As a consequence, new proposed Regulations will be circulated for review in the second quarter of this year at the earliest,” says Gåseidnes.

Consultative statements from the first consultation in the autumn of 2017 demonstrated that large parts of the industry believed that the biggest challenge would be to satisfy the seagoing service requirement. This was particularly the case for vessels used by authorities and non-profit organisations. The NMA claims to have taken this into account in the new proposed Regulations from 2018.

However, these latest proposed new qualification requirements raised many of the same objections that emerged during the first consultation.

ENGLISH TRANSLATION FROM PAGE 18

When shipwrecks occur, immediate assistance is needed

The Arctic is an inhospitable place. When misfortune strikes, time is of the essence. Today's emergency preparedness is insufficient.

JON MAGNUS HAGA, Director of the Norwegian Centre for Maritime Medicine

The Christmas break was a dramatic time for a shrimp trawler in the Hinlopen Strait in the north of Svalbard. In pitch-darkness, snowdrift and high wind, the MS ‘Northguider’ ran aground. The damage was extensive, and the vessel took on water. The crew of 14 soon had to give in and prepare to abandon ship.

More than 20 000 Norwegians work at sea, many of them in polar regions. Cargo is carried across the Arctic Ocean. Catches of fish, shrimp and crab are worth billions of kroner. Cruise vessels venture further and further north. More than 80 per cent of all shipping in the Arctic passes through Norwegian territorial waters. This activity is profitable for Norway. The value of the catches of white fish alone was equal to the annual operating cost of Norway's second-largest hospital, Haukeland University Hospital.

The Arctic is an inhospitable wilderness. Darkness reigns for six months of the year, the ambient temperature is low and the weather changes quickly. This harsh climate presents challenges to safe navigation. Polar depressions can wreck vessels. Sea ice can crush hulls. The climate also affects work upwind. Cold air can easily cause frostbite. Cold water quickly causes hypothermia. Poor visibility, rain and heavy seas increase the likelihood of error.

Through its Polar Code, the IMO has defined requirements for safety equipment to be used during voyages in polar regions. These requirements are stricter than those applied in more southerly waters, but cannot offset the risk. A study commissioned by the ‘Maritime Forum’ in Svalbard in the summer of 2016 suggests that the safety equipment does not measure up. The expected survival time of healthy volunteers clad in survival suits on board a rescue raft proved to decline dramatically after no more than 12 hours at sea – on a sunny day. Their endurance through a

winter storm is likely to be far shorter.

The sailor's only hope is that someone will come to his or her rescue – quickly. In the polar regions, time is of the essence more than anywhere else.

In 2011, the eight member countries in the Arctic Council signed a collaboration agreement on search and rescue in the Arctic. Norway committed to cover a sector that reaches from the Norwegian mainland through the Barents Sea and up to the Pole. The Coast Guard and the Governor of Svalbard were assigned key roles in emergency preparedness.

The distances across the Arctic Ocean are wide. When the emergency call from the MS ‘Northguider’ was sent, no other vessels were nearby. The nearest Coast Guard vessel, the KV ‘Barentshav’, was on patrol south of Bjørnøya island, more than 24 hours away. The Governor's vessel, MS ‘Polarsyssel’, was laid up for the winter in Sunnmøre.

Fortunately, the disabled vessel was so close to Longyearbyen that the Governor's two Super Puma helicopters could reach it. The rescue operation was dramatic, verging on the impossible. This time, the entire crew was rescued, safe and sound. Next time, we may not be so lucky.

The current emergency preparedness situation in the North is indefensible. There is incongruity between the risk and the availability of resources for search and rescue. There is also a discrepancy between the amount of value which is created in the Arctic and the resources that society allocates. Why do the Governor's finances not allow for year-round operation of the MS ‘Polarsyssel’? Why does the Coast Guard have its number of vessels curtailed? Why has the Coast Guard gone without operative helicopters since 2014?

We cannot lose any of our sailors. It is therefore crucial that we continue to question the politicians.



Ingvald Løyning, board chairman of Norled, and Terje Moe Gustavsen, Director of Roads, with broad smiles during the signing ceremony.

Photo: Norwegian Maritime Authority

Signed agreement on pioneering ferry

In January, the Norwegian Public Roads Administration and Norled AS signed an agreement on construction of the world's first hydrogen-electric ferry. The project provides intriguing challenges for the Norwegian Maritime Authority, which is responsible for certification. The ferry will be put into operation on the Hjelmeland route in 2021.

KARI STAUTLAND, Editor of Navigare, NMA

'Today, we have been part of a great event, signing the contract for the first ever hydrogen ferry to be built. The hydrogen project is a pioneering effort to make shipping more environmentally friendly, and to us in the Norwegian Maritime Authority it provides useful knowledge that we can bring with us into other future-oriented projects,' said Lars Alvestad, Acting Director of Shipping and Navigation, after the signing ceremony.

The Norwegian Maritime Authority has given the project provisional approval, and will now start the approval process leading towards certification.

NEED TO WORK IN NEW WAYS

Kolbjørn Berge, who heads the project in the Norwegian Maritime Authority, tells us that it involves some intriguing challenges.

'Such projects compel us in the Norwegian Maritime Authority to work in new ways. In contrast to a conventional vessel, which we can inspect in light of existing regulations, there are very few

regulations that apply to hydrogen-fuelled vessels. As a result, we need to approve the vessel through a risk-based approval process for alternative designs. Through this process, the ship owner and the designer must document that the vessel is just as safe as a new conventional vessel. It's done by way of analyses, hazard identification (HAZID), simulations and tests, in addition to the blueprints.'

SAFETY IS THE PRIME CONCERN

'What kind of challenges can be expected in a project involving a hydrogen-fuelled passenger vessel?'

'This is a new field for many people, and many features need to be developed in parallel. Both the hydrogen tank system and the fuel cells must be approved for maritime use, and refuelling facilities need to be developed. In addition, this will be placed on a vessel for the first time, and it must be done correctly. Our main focus is on upholding all concerns for safety,' says Berge. He believes that the hydrogen ferry project

will pave the way for new initiatives involving hydrogen-fuelled vessels.

'The first project always needs to push many boundaries and help establish standards for hydrogen. This will make things easier for future projects,' he says.

LARGE ENVIRONMENTAL GAINS

Zero emissions from the ferry sector will result in a total reduction in emissions of 600 000 tonnes of CO₂ annually, and the development contract that was awarded to Norled in the face of stiff competition from Fjord1 and Boreal on construction and operation of a hydrogen-electric ferry that draws at least 50 per cent of its energy needs from hydrogen was the first of its kind.

'This is world-class technology development. The world is looking to Norway. Hydrogen will be the last piece of the puzzle to achieve zero emissions from the ferry sector. Hydrogen provides a solution where electric power alone is impossible,' says Terje Moe Gustavsen, Director of Roads.



The newly built oil tanker "Eikeviken", built by Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Korea. Upon delivery, the ship was registered in the NIS. Photo: Viken Shipping AS

The Norwegian International Ship Register (NIS)

Slow end to 2018

Only nine vessels totalling 207 943 gross tons entered the register from the middle of November 2018 until 15 January 2019. The new entries represented a variety of ship types and former flags. By 31 December last year, the NIS counted 615 ships. A net increase of three ships at the beginning of 2019 ensured a positive beginning start of 2019. As of 15 January the register totals 618 ships with a gross tonnage of 15 719 515.

TONE OLSEN RISNES, Department of Ship Registration, NMA

New registrations in the period

BOW AQUARIUS - LAFA6.

26 364 gross ton chemical tanker transferred from Hong Kong.

WEST MIRA - LADK6.

50 243 gross ton mobile unit not previously registered.

ISLAND PRIDE - LAGN8.

6 754 gross ton construction vessel transferred from the Bahamas.

NORMAND SKIPPER - LMYX3.

4 978 gross ton offshore vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register.

COLOR CARRIER - LAFC6.

12 433 gross ton RoRo ship transferred from Finland.

EIKEVIKEN - LAEE8

62 172 gross ton newly built oil tanker from Korea, not previously registered.

NORMAND OCEAN - LFN13.

7 885 gross ton construction vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register.

REVER TOPAZ - LARH7.

8 009 gross ton diver ship transferred from Panama.

CYGNUS - LAG08.

29 105 gross ton bulk carrier transferred from Panama.

The Norwegian Ordinary Ship Register (NOR)

High activity

The general activity and case volume has been high this period. By mid-January 2019 the register counted 20 529 vessels with a total gross tonnage of 3 647 597.

TONE OLSEN RISNES, Department of Ship Registration, NMA

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

STATUS

In line with the rest of the year, a great number of registrations characterized the period 15 November 2018 – 15 January 2019. Fifty-five previously unregistered pleasure crafts, 40 smaller workboats, 36 fishing vessels, 4 car ferries and 4 various vessels entered the NOR. The distribution between vessel types follows the trend we have seen over a long period. Even though summer is the high season for pleasure crafts, it is quite apparent that owners of these vessels take advantage of the winter months to establish their ownership, says Ole Kamlund, Head of Section with the Department of Ship Registration. That way, they are prepared for spring and the new season. Changes of ownership of vessels that are already in the NOR are carried out. The number of registered changes of ownership have increased yearly from 1 873 in 2014 to 2 263 in 2018. That is well in tune with the development in the size of the fleet.

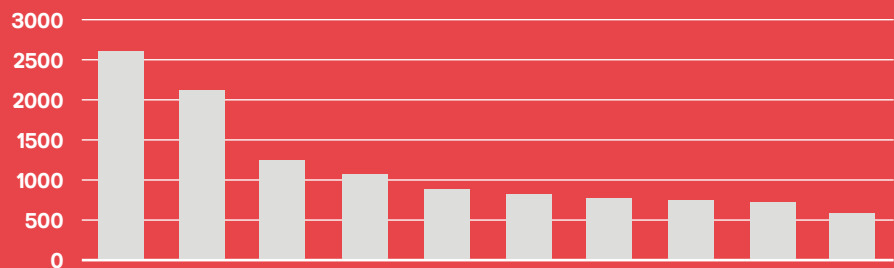
VESSEL MORTGAGES

Owners of vessels in the NOR can take up loans with the vessel as collateral. There has also been an increase in the number of mortgage registrations. In 2018 5 032 mortgage registrations were carried out as



10 MOST USED HOME PORTS

When registering a vessel in the NOR, owner must decide choose a home port. The list of the ten most used home ports has remained unchanged for many years.



opposed to 4 228 in 2014. When selling a vessel it can be an advantage that it is already registered in the NOR. Buyer's financing may then be easier.

The total, registered mortgage value in NIS and NOR is currently more than NOK 2 270 billion.

New regulations for recycling of ships and moveable installations:

Stepping up the fight against illegal shipbreaking

A great majority of the large commercial European merchant vessels are scrapped outside of Europe, frequently under deplorable conditions for workers and the environment. New regulations that came into force on 1 January this year are intended to ensure that Norwegian vessels are recycled in an appropriate and environmentally friendly manner.

WERNER A. DAGSLAND, Dept. of Regulations and International Agreements, NMA

It has been well documented that parts of the Asian shipbreaking industry are fraught with unacceptable risks to life, health and the environment. In a country such as Bangladesh, which according to the Shipbreaking Platform NGO and Supreme Court Justice Rizwana Hasan is able to handle no more than 40 per cent of its own waste, decommissioned European vessels bring with them numerous work-related injuries and deaths. In addition, the practice of recycling ships directly on the beaches causes a negative environmental impact.

‘The impression is created that ship recycling is a vital industry for Bangladesh,’ Hasan told representatives of member states and the shipping industry in the EEA at a meeting in Brussels in February this year. ‘And 18 000 jobs also sound like a lot. But a large proportion of these jobs are seasonal, and in a country with 180 million inhabitants this is really not a major industry.’

Many believe that under the prevailing circumstances, handling the Western world’s waste costs more than it’s worth. In recent years, approximately 20 registered deaths annually have been linked to ship recycling in Bangladesh.

HOPING FOR GLOBAL CHANGE

Most of us would agree that raising the safety standards in shipbreaking yards worldwide is a crucial issue. Considering that the Hong Kong Convention unfortunately has attracted insufficient support to enter into force, we can only hope that the EU directive on recycling

facilities that receive vessels under an EEA flag both within and outside of Europe will have ripple effects and bring about improvements globally.

The new regulations apply to Norwegian vessels that have a gross tonnage of 500 or more and are not exclusively engaged in domestic traffic. A ‘vessel’ is widely defined and includes fishing vessels, floating and jack-up oil rigs and submarine vessels. After 31 December this year, new vessels are required to have on board a valid certificate for their list of hazardous materials (an IHM certificate). From 31 December 2020, sail-powered vessels will also need to have a valid IHM certificate.

LISTING OF APPROVED SHIP RECYCLING FACILITIES

For Norwegian vessels encompassed by these regulations, this means that vessels that will be finally decommissioned after 31 December this year can only be recycled in facilities listed in the so-called EU list of approved ship recycling facilities. Prior to such recycling, the ship owner must:

- Prepare the vessel for recycling by signing an agreement with an approved facility
- Request and implement a final inspection
- Have a recycling certificate issued

From December 2020, vessels other than EEA vessels that call on ports in the EEA must carry on board a declaration of compliance issued by the flag state. The declaration of



compliance must document that the vessel carries an updated inventory of hazardous materials on board, and that this inventory has been prepared in accordance with the material requirements in the ship recycling directive. This monitoring of vessels with flags from outside the EEA will be essential to ensure competitive conditions for Norwegian vessels that are as equal as possible to those under another flag.

THE WASTE DIRECTIVE

For vessels that are not encompassed by these



new regulations, the Regulations on waste management, adopted on the basis of the Pollution Act, will apply. The waste management regulations implement the Basel Convention and Directive (EU) 1013/2006 on shipments of waste across borders. The EU regulations on cross-border transport are not linked to the vessel's flag, but apply locally to all vessels that operate within the EEA area.

Vessels that will be finally decommissioned are considered to be waste, and vessels are also encompassed by the ban that these regulations impose on export of hazardous materials out of the OECD area. It is therefore

illegal to export vessels from the OECD area to recycling facilities located in non-OECD member states, such as coastal states in Southeast Asia. Within the OECD area, export of vessels is notifiable, and the authorities of both the exporting and importing country must consent to export of the vessel.

COMPETITION ON EQUAL TERMS

The Directorate of the Environment processes reports on export of waste when the vessel is located in Norway, irrespective of its flag. For Norwegian vessels located outside Norway,

export will be handled by the authorities of the country in which the vessel is located.

By Norwegian law, violation of the regulations on transport of waste across borders is a penal offence, and pursuant to Article 50 of these regulations, all EU member states are obligated to impose sanctions on violations. The Norwegian Maritime Authority also regards better cooperation and an enhanced focus on these regulations as essential to ensure competition on equal terms between Norwegian vessels and vessels sailing under the flag of states outside the EEA area.

Ny kystdirektør er på plass

Mandag 4. februar hadde Einar Vik Arset sin første dag som øvste leiar i Kystverket.

– Eg er imponert over entusiasmen og kompetansen i Kystverket. Eg ser fram til å lære mykje nytt, og vil bidra så godt eg kan for å løfte oss vidare, seier Vik Arset i ei pressemelding frå Kystverket.

– Kystverket har eit viktig samfunnsoppdrag, både som forvaltingsaktør og som ein progressiv tenesteytar til brukarane. Samtidig må vi behalde eit sterkt fokus på den operative delen av etaten, med sjøtrafikksentralar, losteneste, utbetring og utvikling av maritim infrastruktur og beredskapen mot akutt forureining, understrekar kystdirektøren.

Han ser også fram til konstruktivt samarbeid med eksterne aktørar, både næringslivet, organisasjonar som Kystrederiene, Rederiforbundet, NHO, hamnene og det offentlege elles.

– Vi er i tett partnerskap med spyspissar innan teknologiutvikling og digitalisering, som det skal bli interessant å utvikle, seier Vik Arset, som har kome rett inn i ein pågåande prosess der Kystverket skal identifisere roller og oppgåver for etaten sitt virke fram mot 2050.

– Det pågår ei rivande utvikling der det er viktig å vere ein aktiv tilretteleggar og premissleverandør. Vi vil involvere oss



Kystdirektør Einar Vik Arset.

Foto: Olav Helge Matvik/Kystverket

aktivt rundt verdiskapinga i havrommet, klima og miljø – og her kanskje spesielt marin forureining – og fritidsferdsel på sjøen, for å nemne noko, seier Vik Arset.

Åpnet fullautomatisert batterifabrikk

28. januar åpnet Siemens nye batterifabrikk i Trondheim av Statsminister Erna Solberg. Fabrikken skal sette sammen batterimoduler til offshore og marinemarkedet, der Siemens ser et stort potensial fremover.

– Vi forventer at dette markedet vil vokse betydelig fremover, og derfor har vi investert mye i utviklingen av sikre og pålitelige batteriløsninger. Det sier Bjørn Einar Brath, leder av Offshore Solutions i Siemens, i en pressemelding.

Norge har hittil vært helt i teten hva gjelder elektrifisering til sjøs, men Siemens opplever nå større interesse fra det internasjonale markedet.

– Vi ser en stor interesse for slike løsninger også utenfor Norge, og bygger denne batterifabrikken fordi vi tenker at den også skal betjene et internasjonalt marked, sier Brath.

ROBOTER I PRODUKSJONSLINJA

Fabrikken består av en robotisert og digitalisert produksjonslinje med åtte robotstasjoner med en kapasitet på opp mot 300MWh i året hvilket tilsvarer noen hundre fartøyer i året. Robotene gjør alt fra å plukke komponenter rett fra pallen helt frem til slutt-testen. Dette gjør det mulig å produsere bærekraftig løsninger her i Norge.

Til nå har markedet i stor grad vært drevet av elektriske ferger, men også fiskebåter, arbeidsbåter til oppdrettsnæringen og offshoreenheter har et stort potensial fremover. Nylig fikk fabrikken blant annet sin første kontrakt på batterier til bruk offshore på en rigg. Northern Drillings West Mira vil bli verdens første moderne borerigg i drift med en batteriløsning. For en borerigg som West Mira er det beregnet at en batteriløsning fører til 12 prosent

reduksjon i årlig drivstofforbruk, 15 prosent reduksjon i årlige CO₂-utslipp og 12 prosent reduksjon i årlige NO_x-utslipp.

- Batterifabrikken består av åtte robotdrevne stasjoner. I disse stasjonene skjer alt fra utpaking av innkommende produksjonsdeler til slutttesting av ferdig batterimodul.
- Fabrikken produserer 55 batterimoduler hver dag, per skift.
- Batterifabrikken kan produsere batterier både til bruk i Norge og til eksport.
- Kapasiteten til å produsere opp mot 300 MWh i året, med muligheter for skalering.
- Et batteri består av ni batterimoduler, og hver batterimodul består av 28 battericeller.
- Siemens samarbeider med Batteriretur AS for resirkulering av batterimoduler/-celler.

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, Bjørg Rossebø og Akasie

Språktjenester

ANNONSE/ADS: A2 Media

Telefon: 97 16 65 07

E-post: bjornulf@a2media.no

Annonseleder: Bjørnulf Lie

GRAFISK FORMGIVNING/DESIGN:

Rita Oosterhuis, Kai Hansen Trykkeri AS

TRYKK/PRINT AND LAYOUT: Kai Hansen Trykkeri, Stavanger

OPPLAG/CIRCULATION: ca. 14 000

DISTRIBUSJON: Alle rederier med norskregistrerte fartøy på 50 brt. og over

tildeles ett eksemplar per fartøy, i tillegg til ett eksemplar til rederiet.

Ett eksemplar tildeles alle fartøy større enn 15 meter, men under 50 brt.

Ett eksemplar tildeles kontrollpliktige passasjerfartøy og fiskefartøy på 10,67 meter og derover, samt utenriksstasjoner og arbeidskontor.

SIRKULASJON OM BORD: Skipsfører, eller andre som mottar bladet,

oppfordres til å la det sirkulere blant besetningsmedlemmene.

SJØFARTSDIREKTORATET:

Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:

Postboks 2222, N-5509 Haugesund

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

E-post: postmottak@sjofartsdir.no

Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til postmottak@sjofartsdir.no i

Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 15.02.2019

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

Konferansen Sikker fisker Ålesund 6.-7. mai



Gratis for yrkesfiskere
Påmelding www.yrkesfisker.no