

NAVIGARE

**Nye milepæler
for Skipsregistrene**

Side 18 - 23

Bøtela fire svovelsyndere

Side 14

Articles in English

Pages 56 - 65

ISBANKING GAV SEIER I FOTOKONKURRANSEN

SIDE 26



Fjord1

FOR Å UTVIKLE NÆRING MÅ EIN HA KULTUR FOR LÆRING!

I Fjord1 er vi opptekne av å utvikle oss heile tida. Ikkje berre som organisasjon, men òg med tanke på kvar enkelt sin kompetanse. Og ikkje minst treng vi

stadig nye folk til dei mange spennande oppgåvene vi skal løyse på dei norske fjordane. Vi vil gjerne kome i kontakt med deg for å sjå om det kan vere ein

jobb som kunne passe nettopp deg og din kompetanse. Fjord1 er så mykje meir enn berre miljøvennlege ferjer og gode sveler!



VISSTE DU AT ...



... Fjord1 vart kåra til **Årets Opplæringsbedrift** innan maritime fag i 2016

... vi er nominerte i år igjen

... til saman har vi i løpet av eit år om lag **120 opplæringsstillinger** i kortare eller lengre periodar

... **kompetanseområdene** våre spenner frå miljøteknologi, forretningsutvikling, HR og IKT til strategi, catering og økonomi/finans



... Fjord1 er **Noregs største ferjereiarlag** med om lag 1200 tilsette over store delar av Noreg

... i 2017 tilsette vi heile **281 nye medarbeidarar**, derimellom 19 nye i administrasjonen



... vi tilbyr **spennande traineestillingar**



... vi har til ei kvar tid **60 lærlingar på 35 opplæringsfartøy** i konsernet, fordelt på 35 personar på matrosfaget og 25 personar på motormannfaget



søk ledige stillingar på **fjord1.no** og følg oss på Facebook og Instagram

... for tida har vi **15 kadettar**, der fem av dei er maskinkadettar og ti av dei er dekkkadettar

... framover er det mellom anna **stort behov for maskinistar** på sjø



VÅRE VERDIAR:

STOLTE • OPNE OG ÆRLEGE • PÅLITELEGE • GODT HUMØR • TEAMÅND • LØNSAME

www.fjord1.no

INNHOOLD



SIDE
6

Arbeidet vårt med å etablere verdens mest effektive og miljøvennlige kystfart blir lagt merke til internasjonalt. Vi er i lederposisjon på området, sier programdirektør Narve Mjøs.



SIDE
26

Dobbeltseier med blinkskudd fra barske farvann



SIDE
20

Siste arbeidsdag for «Miss NIS»



SIDE
38

Slik fortsetter du med treningen!

SIDE
33

Min arbeidsplass



ARTIKLER/REPORTASJER

- 6** Haugesundkonferansen 2018
- 10** Sjøfartsdirektoratet inspiserer nybygg i Tyrkia
- 14** Sendte fire ssvovelbøter i 2018
- 16** Færre skipsulykker i fjor
- 18** Pengestryss skal sikre elektrisk hurtigbåt
- 19** Spennende tider for Skipsregistrene
- 24** Tilsyn og havnestatskontroller
- 26** Blinkskudd fra Fotokonkurransen for sjøfolk
- 34** Vil gjøre havbruksnæringen grønnere
- 35** Gransket utslipp til verdensarvfjordene
- 50** Tegner hydrogendrevet PSV
- 52** 29 omkom i fritidsbåtulykker
- 54** Diskuterte regelverk med fiskere
- 55** Samsvarserklæringen må ligge om bord

FASTE SPALTER

- 4** Leiar
- 12** Sjøfartsdirektoratet svarer
- 33** Min arbeidsplass
- 36** Nye i NIS
- 37** Nye i NOR
- 38** Treningsspalte
- 40** Smånytt
- 42** Boktips
- 44** Helsespalte
- 46** Smånytt

PAGES IN ENGLISH:

56-65



Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør

« Gode internasjonale reglar og avtalar er viktig for tryggleiken og for arbeidsmiljøet om bord på skip.

Fleire skip seglar med norsk flagg

Til tross for vanskelege tider i delar av maritim næring, låge ratar og offshoreskip i opplag, var 2017 eit aktivt år for Sjøfartsdirektoratet. Stor nybyggingsaktivitet og mange ombyggingar gav ein hektisk kvardag for direktoratet sine tilsette.

2017 var også eit godt år for dei norske skipsregistra. Oppgangen i talet på registrerte skip held fram. Noreg har to skipsregistre: Norsk ordinært skipsregister (NOR) og Norsk internasjonalt skipsregister (NIS).

Både i NIS og NOR er det vekst i talet på skip og i tonnasje. I NIS er det oppgang for tredje året på rad og det er ti år sidan sist det var så mange skip registrert i NIS. Sidan 2014 har bruttotonnasjen i NIS auka med over 14 prosent. Talet på skip registrert i NOR har aldri vore høgare.

Ein stor flåte er viktig av fleire grunnar. Skipsfarten er internasjonal, difor er også mykje av regelverksarbeidet internasjonalt. Gode internasjonale reglar og avtalar er viktig for tryggleiken og for arbeidsmiljøet om bord på skip. Eit godt internasjonalt rammeverk er også avgjerande for å sikra like konkurransevilkår. Gjennom deltaking i IMO jobbar Sjøfartsdirektoratet for å betra tryggleiken på skip og for eit reint miljø. Gjennom arbeidet i ILO bidreg Sjøfartsdirektoratet til å sikra gode arbeidsvilkår til dei som jobbar på skip.

Med auke i talet på skip og aukande tonnasje får Noreg større slagkraft i desse forhandlingane. Ved ratifisering av internasjonale avtalar er tonnasjen til eit land avgjerande. For at til dømes konvensjonen om ballastvatn skulle tre i kraft, måtte 30 statar, som til saman hadde 35 prosent av verdas tonnasje, ratifisera avtalen.

Kravet om at 30 statar måtte ratifisera avtalen vart raskt oppfylt. Men sida mange av desse landa var små flaggstatar, nådde ein ikkje kravet om at desse til saman måtte ha 35 prosent av tonnasjen. I fleire år mangla ein litt over 0,5 prosent av verdas tonnasje for at denne viktige avtalen skulle tre i kraft.

Gjennom NIS/ NOR har Noreg om lag 1,2 prosent av verdas tonnasje. Dei norsk-kontrollerte skipa som brukar utanlandsk flagg, utgjer om lag 2 prosent. Dersom me greier å få fleire av skipa med utanlandsk flagg registrert i norsk register, vil Noreg få større gjennomslagskraft. Med eit sterkare norsk flagg ville denne og andre konvensjonar tredd i kraft fleire år tidlegare. Eit sterkt norsk register er difor viktig for skipstryggleiken og miljøet.

Men ein vekst i talet på skip er også viktig for å sikra norske arbeidsplassar og kompetanse. På fleire av dei nyregistrerte skipa er det oppretta kadett og læreplassar for norske ungdommar. Noko som neppe hadde skjedd om desse skipa hadde hatt utanlandsk flagg.

Det har dei siste åra og vore sterk vekst i talet på norske sjøfolk som får støtte gjennom tilskottordninga for sysselsetting av sjøfolk på NIS skip. Sidan 2015 har talet på sjøfolk i denne ordninga auka med over 1000 til i overkant av 1300. Ordninga med tilskott for sysselsetting av sjøfolk på NIS-skip vart utvida og forbetra i 2017. Forhåpentleg vil talet på sjøfolk i ordninga auka ytterlegare når fleire vert kjent med styrkinga.

Det vert ofte hevda at Noreg har ei komplett maritime klynge med reiarlag, verft, designarar, utstyrsleverandørar, utdanningsinstitusjonar, forskingsmiljø, bank, forsikring og klasseselskap. Ein stor flåte under norsk flagg er med på å styrka denne klynga. Vidare vekst i talet på norsk registrete skip er difor viktig for heile det maritime miljøet i Noreg.

DNV GL - TJENESTER TIL HAVBRUKSNÆRINGEN



DNV GL - Tjenester for ansvarlig drift og bærekraft

DNV GL tilbyr et bredt spekter av tjenester til hele verdi- og leverandørkjeden innen havbruk og foredling av sjømat. Vår målsetning er å bidra til en bærekraftig industri for økt konsum av sjømat i eksisterende og nye markeder. Vårt fokus er å forebygge uønskede hendelser som kan føre til tap av verdier og liv, uforutsette kostnader og omdømmesvikt. Med grunnsteiner som ISO9001, ISO14001, OHSAS18001 sammen med industristandarder som GlobalG.A.P, ASC Standard og mattrygghet som BRC, FSSC22000, ISO22000, sporing, leverandøroppfølging og privat labelling står næringen sterkere i møtet med stadig økende krav og forventninger om transparens. Norges ledende miljø på NYTEK-forskriften og NS9415 sikrer i tillegg utstyr, produkter og anlegg for redusert risiko for rømning. DNV GL Academy bidrar til økt kompetanse innen alle disse områdene.

DNV GL - Tjenester til nye oppdrettskonsept

DNV GL har en unik kompetanse innenfor maritim og offshore klassevirksomhet, verifikasjon av oljeplattformer og sertifisering av fiskefarmer. Denne kunnskapen og erfaringen er avgjørende i arbeidet med å redusere usikkerhet og verifisere nye oppdrettskonsept i værutsatte havområder. DNV GL er med hele veien fra idéstadiet til ferdig konstruert oppdrettsanlegg i operasjon. I tillegg utvikler og oppdaterer vi regelverk som sørger for sikker drift av anleggene i årene framover.

DNV GL - Klassetjenester

DNV GL klasse er et anerkjent kvalitetsstempel. Våre medarbeidere har lang erfaring i klassifikasjon og rådgivning med vekt på sikkerhet, innføring av ny teknologi og nye driftsmetoder. DNV GL klasse forbedrer sikkerheten for fartøy som Fôr-, Service- og Brønnbåter til havbruksnæringen. DNV GL er Godkjent Foretak for utstedelse av fartøyinstruks av Sjøfartsdirektoratet for alle mindre fiske- og lastefartøy mellom 8 og 15 meter. Våre kunder er opptatt av service og tilgjengelighet. Vi finnes langs hele norskekysten og i alle fiskeri- og havbruksnasjoner verden over.

Kontakt oss for mer informasjon: havbruk.norway@dnvgl.com

Grønt Kystfartsprogram: JOBBER MÅLBEVISST FOR MILJØVENNLIG SKIPSFART

Arbeidet med å redusere utslipp av klimagasser fra skip i norsk innenriksfart går jevnt og trutt framover, med Grønt Kystfartsprogram pådriver og inspirator. Når nye skip planlegges eller bygges om, er batterier og LNG i ferd med å inngå som naturlige alternativer til tradisjonelt drivstoff, enten alene eller som hybridløsninger.

BJARTE AMBLE
Journalist, Navigare

Programdirektør Narve Mjøs i DNV GL, som er leder for Grønt Kystfartsprogram, presenterte status for arbeidet under Haugesundkonferansen. Han sier til Navigare at det nå er viktig at vi får markedene for bruk av grønne teknologier til å fungere raskt og at myndighetene gir forutsigbare rammebetingelser for bruk av alternative drivstoff.

– Det er også viktig at myndighetene nå kommer med en plan for infrastruktur knyttet til bruk av grønne drivstoff. Dette må ligge i bunnen, dersom vi skal nå målene som er satt for reduksjon av klimagasser, sier Mjøs.

PILOTPROSJEKTER

Han viser til en rekke pilotprosjekter og såkalte barrierestudier som er utført.

– Ni av ti pilotprosjekter er enten i drift eller vil bli implementert i løpet av de neste tre år. Dette dreier seg om forskjellige typer fartøy som tester ut batteridrift eller løsninger med batteri i kombinasjon med annet grønt drivstoff, forteller Mjøs, og lister opp de fire største utslippsegmentene: Passasjerskip og ferger, offshorefartøy, fiskefartøy og fraktestartøy.



LEDENDE: Arbeidet vårt med å etablere verdens mest effektive og miljøvennlige kystfart blir lagt merke til internasjonalt. Vi er i lederposisjon på området, sier programdirektør Narve Mjøs.

FOTO BJARTE AMBLE

– Hva er det viktigste dere har oppnådd så langt?

– Uten tvil at vi har bidratt til at fylkeskommunene nå stiller strenge krav til maksimalt utslipp av klima- og helsefarlige miljøgasser når de lyser ferjesamband ut på anbud. De setter krav til grønne løsninger, og har strenge straffereaksjoner dersom disse ikke oppfylles. Dette har ført til at hele 15 ferger med batterier installert blir satt på vannet i 2018.

PLUG-IN HYBRID

– Vi jobber også for å få alle nettselskaper langs kysten til å tilby det som kalles utkoblbar

tariff til plug-in hybridiserte skip mens de ligger ved kai. I dag er det bare noen få nettselskaper som tilbyr dette. Hvis alle nettselskapene tilbyr denne gunstige tariffen, vil det skje en dramatisk økning i hybridisering av nærskipfarten og utenriksfarten ut fra Norge, mener Mjøs. Dette vil gi store utslipps- og kostnadsreduksjoner samtidig som vi får en bedre utnyttelse av kraftnettet.

Et plug-in hybrid skip lader batteriene mens det ligger ved kai, og benytter deretter batteriet til å seile utslippsfritt så lenge ladingen holder. Deretter går det over på annet drivstoff.

fakta:

- Grønt Kystfartsprogram er et partnerskapsprogram mellom det private og det offentlige, iverksatt etter et initiativ fra DNV GL i 2015.
- Norge har forpliktet seg til å redusere utslipp av klimagasser med 40 prosent innen 2030. Skipsfarten må ta sin del av reduksjonen.
- Programvisjonen er at Norge skal etablere verdens mest effektive og miljøvennlige kystfart drevet helt eller delvis med null- og lavutslipppløsninger.
- Grønt Kystfartsprogram har som mål å finne realiserbare løsninger raskt, som sikrer en effektiv og miljøvennlig skipsfart fremover.
- Leder for programmet er Narve Mjøs.

Rederiet Color Line er nå i ferd med å bygge verdens største plug-in hybridferge, som skal gå mellom Sandefjord og Strømstad. Fergen blir en plug-in hybrid, der batteriene lades mens skipet ligger ved kai i Sandefjord. Fergen vil ha full batteridrift ut fjorden, og slipper dermed ikke ut helsefarlige miljøgasser i dette området. Den skal også kunne gå på batteristrøm inn fjorden på returen fra Strømstad.

Fergen får en kapasitet på 2.000 passasjerer og mellom 430 og 500 biler.

LNG VIKTIG

– Mens batteridrift gir størst gevinst på kortere strekninger, er bruken av flytende naturgass (LNG) som drivstoff det virkemiddelet som vil gi størst miljøgevinst, påpeker Mjøs.

Han mener det derfor er viktig å se på bruk av LNG som en del av løsningen og ikke

som et problem. Han er derfor skuffet over regjeringens budsjettforlik i november der fritaket for CO₂-avgift ved bruk av LNG og LPG ble fjernet.

Frem til i fjor har nemlig de miljøvennlige drivstoffalternativene LNG og LPG (flytende petroleumsgass) i innenriks skipsfart og for offshorefartøy vært fritatt for CO₂-avgift.

– Alt det tekniske knyttet til bruk av LNG er på plass. Nå gjelder det at myndighetene gir

forutsigbare rammevilkår for bruk av grønt drivstoff.

LEDENDE POSISJON

Grønt Kystfartsprogram skal bidra til å oppfylle nasjonale og internasjonale klimamål, men har også som mål å sette Norge i førerretet for utvikling og bruk av ny miljøvennlig teknologi. Programmet har fått stor internasjonal oppmerksomhet og er blitt tildelt den prestisjefulle miljøprisen «The

Environment Award 2015» fra Lloyd's List.

– Arbeidet med å etablere verdens mest effektive og miljøvennlige kystfart blir med andre ord lagt merke til internasjonalt. Vi er i lederposisjon på området, noe som gir oss mulighet til å eksportere kunnskap og miljøteknologi og skape nye arbeidsplasser. Norge er i ferd med å bli den maritime næringens Silicon Valley, konkluderer Narve Mjøs.



Maritim næring i motvind:

BRUKER MER PÅ FORSKNING

De siste årene har bruken av forskningsmidler i maritim næring økt kraftig, opplyste avdelingsdirektør i Forskningsrådet, John Vigrestad under Haugesundkonferansen.

John Vigrestad la fram tallmateriale som viser at norsk næringsliv generelt har benyttet omtrent samme beløp per ansatt til forsknings- og utviklingsprosjekter de siste seks årene. Den maritime næringen har i de samme årene opprettholdt sin investering i innovasjon, selv om antall sysselsatte har falt kraftig.

Men også summen av innvilgede støttebeløp til forskning og utvikling viser en betydelig økning de siste årene, spesielt til verftsindustrien, men også til leverandører av tjenester og utstyr.

– Hvordan tolker du en slik utvikling?

– Jeg tolker det slik at den maritime næringen er en moden næring, som vet at de må inves-



SATSER MER: Den maritime næringen vet at de må investere i forskning og innovasjon når tidene er dårlige, sier avdelingsdirektør John Vigrestad.

FOTO: BJARTE AMBLE

tere i innovasjon, for de vet også hva som skjer hvis de ikke gjør det. Dette vet de, sier Vigrestad til Navigare.

TO ORDNINGER

Tallene John Vigrestad presenterte handler om bruk av to forskjellige støtteordninger som

Forskningsrådet administrerer: Innovasjonsprosjekt i næringslivet (IPN) og SkatteFUNN.

IPN gir i gjennomsnitt 35 prosent støtte til innovasjonsprosjekter til bedrifter som er konkurranseutsatt. Det stilles høye krav til forskningsinnhold, og prosjektene utføres ofte i samarbeid med forskningsmiljøer.

SkatteFUNN (Skattefradrag for Forskning og Utvikling i et Nyskapende Næringsliv) er en rettighetsbasert skattefradragordning. Alle norske bedrifter som arbeider med forskning og utvikling kan søke Forskningsrådet om godkjenning, slik at bedriften kan bruke sin rett til skattefradrag for prosjektkostnadene. Små og mellomstore bedrifter kan få 20 prosent av kostnadene som skattefradrag, mens store bedrifter kan få 18 prosent fradrag.

Næringsministeren på Haugesundkonferansen:

GA HONNØR TIL MARITIM NÆRING

Næringsminister Torbjørn Røe Isaksen ga honnør for hvordan den maritime næringen har jobbet med å omstille seg etter krisen i oljebransjen, da han for første gang deltok på Haugesundkonferansen.

BJARTE AMBLE Journalist, Navigare

– Mange har kommet seg ut av de vanskelige årene, men vi er ikke ferdig. Det er derfor ikke tiden nå til å ta en pust i bakken, for verden endrer seg hele tiden, sa næringsministeren da han innledet den 25. Haugesundkonferansen i februar.

Han refererte til at omsetningen i næringen fremdeles er lavere enn før krisen satte inn, og berømmet næringen for å har vist evne til å fylle ordrebøkene med oppdrag for andre enn oljeindustrien.

– Selv om vi nå registrerer en økonomisk oppgang og synkende arbeidsledighet, kan vi ikke ta det for gitt at det blir et oppsving. Vi er derfor ikke ferdig med omstillingen, sa han.

FORUTSIGBARHET

Røe Isaksen minnet om at arbeidskraften er den viktigste ressursen i landet. Derfor bruker myndighetene penger på forskning i ny teknologi som kan skape nye arbeidsplasser.

– Vi ønsker også å gi den maritime næringen en enda bedre forutsigbarhet. Da vet vi at skatte- og avgiftssystemet er avgjørende. Hvis vi øker skattene på næringslivet får vi på sikt færre norske bedrifter, sa statsråden, som også lovet økt

satsing på utdanning ved blant annet fagskolene.

OM HUNDRE ÅR

Han trakk fram historien om da silda forsvant fra Haugesund for over hundre år siden.

– Men byen fortsatte likevel å vokse, fordi den hadde mange andre bein å stå på. Jeg er derfor nesten helt sikker på at om hundre år kommer vi til å leve av omtrent det samme som i dag: Fisken i havet, oppdrett, og det er utenkelig at vi ikke også kommer til å leve av energisektoren, sa den ferske næringsministeren, og la til:

– Jeg er her for å lytte og lære for at dere skal få de best mulige rammevilkårene.

Torbjørn Røe Isaksen fikk under oppholdet i Haugesund besøke Johan Sverdrup-plattformen som er bygging ved Aibel sitt verft på Risøy. Deretter bar turen til Sjøfartsdirektoratet, som ligger under hans departement. Her fikk han gjøre seg kjent, og blant annet delta i markering av at Norsk Internasjonalt Skipsregister nå har rundet 600 registrerte skip.

SPÅR TØFFE ÅR

Tord Dale var ikke fullt så optimistisk som næringsministeren da han vurderte



TI ÅR: Det kan fort gå ti år før næringen har tatt tilbake de tapte jobbene, sier daglig leder i Maritimt Forum, Tord Dale (t.h.), her sammen med næringsminister Torbjørn Røe Isaksen, som uttrykte seg litt mer optimistisk om fremtiden.

FOTO: BJARTE AMBLE

situasjonen for den maritime næringen. Som daglig leder i Maritimt Forum ser han fremdeles for seg mange år med store omstillinger. På spørsmål fra Navigare om hvor mange år det kan gå før tapt omsetning og tapte arbeidsplasser er vunnet tilbake sier han:

– Den kan fort gå ti år før næringen har tatt tilbake de tapte jobbene, sier han.

– Næringsminister Torbjørn Røe Isaksen er sikker på at vi også om hundre år vil leve av havet. Hva tror du?

– Det er jeg enig i, og vi må da kanskje i enda større grad enn nå forholde oss til havet, enten det vil dreie seg om å utvinne olje eller gass, drive

med fiskeri eller andre aktiviteter på havet. Skal du gjøre noe på havet må du ha en båt – noen må bygge den og noen må styre den, sier Dale.

TRENGER NY KOMPETANSE

Han minner om at vi fremdeles mangler mye kunnskap om havområdene:

– Havområdene utgjør omtrent 70 prosent av jordens overflate, og 90 prosent av disse havområdene er ennå ikke utforsket. Det vi ikke vet kan skape store muligheter.

Som mange andre, mener også Dale at den viktigste nøkkelen til omstilling ligger i at næringen må få flere bein å stå på. ▶

Hans Sande om maritim næring: - ER MER ENN OFFSHORE

Rundt 140 skip knyttet til offshorevirksomhet ligger i dag i opplag, og tusen norske sjøfolk er arbeidsledige. Men norsk maritim næring er mer enn offshore, minnet Hans Sande om i sitt innlegg under Haugesundkonferansen.

– Jeg føler likevel at vi har kommet bra ut av krisen, sa administrerende direktør Hans Sande i Norsk Sjøoffisersforbund.

Han fant grunn til å peke på mulighetene som ligger foran:

– Det er tverrpolitisk enighet om at havet er viktig, og det er bra. Analyser viser at i løpet av årene fram til 2050 vil andre havbaserte næringer kunne kompensere for nedgangen i olje- og gasssektoren.

Han ga også mer enn gjerne ros til sjøfolkene:

– Norske sjøfolk har vært smarte, de er smarte og de ut-

øver kompliserte operasjoner til havs. Men skal vi fortsette å være verdens beste nasjon til havs, må vi blant annet også ha verdens beste utdannings-system.

Han opplyste at norske sjøfolk med sin erfaring og kompetanse også er attraktive når de en gang går i land, etter 10-16 år om bord. En undersøkelse viser at over 70 prosent av de som sluttet på sjøen fikk seg jobb i maritim næring på land.

– Totalt sett mener jeg framtiden ser lys ut, konkluderte Hans Sande.



SMARTE: Norske sjøfolk er smarte, og derfor skal vi fortsette å være verdens beste nasjon til havs, sa Hans Sande.

FOTO: BJARTE AMBLE

▶ Hva trenger vi for å klare dette, spurte han, og listet opp:

– Kompetanse, forskning og utvikling, konkurransedyktige rammevilkår, riktige reguleringer, økonomiske incentiver og tålmodige politikere. Og vi må ikke glemme hjemmemarkedet, poengterte han.

FRA BOOM TIL NEDGANG

I en oversikt delte Tord Dale de 12 siste årene inn i fire perioder: Fra 2005–2008 var det offshore-boom og stor aktivitet med nybygging. Så kom finanskrisen årene 2009–2011 med null vekst i næringens verdiskaping, fulgt av tre år med 11, ni og deretter fem prosent offshore-drevet vekst.

Men så kom 2015 med en nedgang på fire prosent og enda verre: Minus 20 prosent nedgang i 2016.

Gjennom alle disse årene, fra 2005 til 2016 har næringens omsetning holdt seg noenlunde stabil når det gjelder varetransport til sjøs. Fra 2012 kan faktisk nærskipfarten vise til en god og jevn økning, både i omsetning og driftsresultat.

Som Dale innledet med å si, var det i 2016 hele 20 prosent nedgang i norsk maritim næring, både når det gjelder verdiskaping og antall sysselsatte.

– Jeg tror det vil gå bra, men det er fremdeles store omstillinger vi må gjennom for å ta igjen det tapte, sier Tord Dale.



INSPISERER NYBYGG I TYRKIA

Mange fartøy som skal inn i Norsk Ordinært Skipsregister bygges ved verft i Tyrkia. For å gjøre arbeidet med å inspisere nybyggene enklere, har Sjøfartsdirektoratet i senere år etablert et lite kontor der, betjent av inspektører som jobber i rotasjon i Tyrkia og Norge.

HANS-PETTER SANDSETH

Inspektør, Sjøfartsdirektoratet

Helt i starten ble de fleste inspeksjonene i utlandet, gjort av klassen, enten ved at de ble oppnevnt fra gang til gang, eller ved frivillig delegering. Senere ble normalen at Sjøfartsdirektoratets inspektører fra tilsynskontoret nærmest skipets hjemmehavn, stod for inspeksjonene, noe som kunne by på utfordringer i travle perioder. Over tid fant man ut at det å administrere nybygg fra 17 kontorer i Norge var noe tungvint, og man begynte å se etter bedre løsninger.

Etter en del prøving og feiling har Sjøfartsdirektoratet nå landet på at alle inspeksjoner i Tyrkia blir styrt av Region 4 og kontoret i Ålesund. For å effektivisere inspeksjonene på de mange tyrkiske verftene, er det i senere tid blitt etablert et lite kontor, som ligger i byen Yalova.

VERFT TETT I TETT

Innen 90 minutters kjøring kan kontoret betjene rundt 80 skipsverft, om nødven-

dig. I skrivende stund er det skipsverftene i Altinova (Yalova) som betjenes. Av de rundt 37 aktive verftene i området, er det nå aktivitet ved fem av disse: Beşiktaş Shipyard, Cemre Shipyard, Sefine Shipyard, Tersan Shipyard og Özata Shipyard.

I 2017 ble det også bygget en havnebunkersbåt ved Akdeniz Shipyard, som ligger på grensen mot Syria. Engasjementet til Sjøfartsdirektoratet i Tyrkia blir stadig forlenget, med fartøy som skal leveres helt frem til 2021 i området. Per i dag foreligger et 20-talls anmeldelser av nybygg.

BLIR LAGT MERKE TIL

– Denne måten å drive med inspeksjon på har blitt en ubetinget suksess. Det er kun Sjøfartsdirektoratet som har stilt seg til disposisjon på denne måten. Dette har blitt lagt merke til, så vi får se hvor lenge vi er den eneste myndigheten som er



MØTER NÆRINGEN: Sjøfartsdirektoratets Kjell Drabløs, f.v., Erik Landa og Trond Kvande i møte med representanter fra Sefine Shipyard.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

representert slik, sier Kjell Drabløs, som leder Regionkontoret i Ålesund.

– Direktoratet er tilgjengelige for brukerne der nede '24/7', og spørsmål kan bli avklart på stedet, eller oversendt til rette vedkommende i fagavdelingene i direktoratet. Også bemanningsspørsmål dukker opp fra tid til annen, i disse MLC-tider, forteller han.

◀ Det er fire inspektører som rullerer på kontoret i Tyrkia, der de er i tre uker hver

KLAR FOR NORGE: Møkstrafjord ble bygget ved Tersan Shipyard. Første januar i år var den klar for å trafikere sambandet Krokeide- Hufthamar. FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET



Det er fire inspektører som rullerer på kontoret i Tyrkia, der de er i tre uker hver. Når de ikke er i Tyrkia, jobber de som de andre inspektørene, ut fra sin region i Norge (Oslo, Larvik, Kristiansand og Ålesund). I perioder med stor aktivitet og prøveturer, er det ofte to inspektører på plass i Yalova.

STORPRODUKSJON

Det er ikke få norske fartøy som har blitt bygget i området i senere år, fra mindre arbeidsbåter, lasteskip og oppover til store pendelferger, som de tre nye Bastø-Fosen fergene, som nå går i sambandet Horten – Moss. Det siste året har det også blitt levert hybridferger, LNG-drevne lasteskip

Området:

- Yalova/Altinova er rett sør for Istanbul og Adana er nede i høyre hjørnet, oppe i den lille bukten på bildet.
- Nedenfor er et utsnitt av området rundt Yalova (Google Map).
- Tuzla ligger på neset nordvest for Gebze, der er det rundt 40 verft, ikke alle er aktive. På begge sider av broen er det verft, men hovedsaklig på sørsiden. Der er Altinova. Helt inne i bukta ligger Gölcuk, her ligger det også noen verft. Et av disse, Selah Gulf, har levert skrog til bla. Fiskerstrand Verft.
- 17. august 1999, på natta, var det et voldsomt jordskjelv i området. Senteret lå innerst i bukta ved Izmit/ Gölcuk. De offisielle talla varierer, men det omkom flere personer på de få sekundene skjelvet varte, enn det bor i Ålesund i dag.
- I Yalova er det bygd opp et flott monument, som er fylt med informasjon i form av tekst og bilder fra denne natta, og de påfølgende dager med oppbygging av byen.

og på tampen av 2017 hel-elektriske/ batteridrevne ferger til Fjord1.

De fleste av fartøyene som skal inn i NOR-registeret, blir ferdigstilte i Tyrkia, mens noen velger å kun bygge skroga der, for så å slepe disse til Norge for å utruste dem der.

SJØFARTSDIREKTORATET SVARER



Vi i Sjøfartsdirektoratet blir ofte kontaktet av kundene våre, som har ting de lurer 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.

Sjøfartsdirektoratets kan nås på post@sdir.no og telefon 52 74 00 00.

HEI. JEG HAR HØRT OM NOEN NYE SERTIFIKATER FOR FISKESKIPPER, HVA MÅ JEG GJØRE OG HVOR FINNER JEG INFORMASJON OM DETTE?

Hilsen fisker

Hei.

Etter høringer i 2017, ble det fastsatt endringer for fiskeskippersertifikater som trådte i kraft 1.1.2018. Endringene medfører at det i dagens sertifikatstruktur for fiskeskippersertifikat finnes følgende 4 sertifikattyper:

- **Kompetansesertifikat fiskeskipper klasse A**, som gir ubegrensede førerrettigheter på fiskefartøy i ubegrenset fartsområde
- **Kompetansesertifikat fiskeskipper klasse AB (nytt)**, som gir førerrettigheter på fiskefartøy med bruttotonnasje under 3000, i ubegrenset fartsområde
- **Kompetansesertifikat fiskeskipper klasse B**, som gir førerrettigheter på fiskefartøy med bruttotonnasje under 500, i fartsområde Bankfiske II
- **Fiskeskippersertifikat klasse C**, som gir førerrettigheter på fiskefartøy med lengde under 15 meter i fartsområde Bankfiske I

Det er altså innført nytt Kompetansesertifikat fiskeskipper klasse AB, som gir førerrettigheter på fiskefartøy med bruttotonnasje under 3000. Samtidig er tidligere Kompetansesertifikat fiskeskipper klasse A, som gav førerrettigheter på fiskefartøy med bruttotonnasje under 500, tatt bort. Fjerningen av dette sertifikatet er gjort fordi innehavere av slikt sertifikat automatisk vil oppfylle alle krav for å kunne få utstedt den nye sertifikatet.

Det nye Kompetansesertifikat fiskeskipper klasse AB er nå tilgjengelig, og kan søkes på fra 01.01.18.

Du finner mer informasjon om dette på:

<https://www.sdir.no/veiledninger/fiskeskippersertifikater/>

Hilsen Sjøfartsdirektoratet

HEISAN. JEG HAR SØKT PERSONLIG SERTIFIKAT OG LURER PÅ HVOR JEG KAN SJEKKE STATUS PÅ SØKNADEN?

Hilsen Tor

Hei, Tor.

Det enkleste er å logge deg inn på «Min side for sjøfolk», så kan du sjekke om søknaden er innvilget, når som helst på døgnet.

«Min side for sjøfolk» er en digital selvbetjeningsløsning, der du kan sjekke status på sertifikat-søknader, se kvalifikasjoner, fartstid og helseerklæringer. Du kan også velge varsling for utløp av sertifikater slik at du får en påminnelse om å søke.

<https://www.sdir.no/sjofart/sjofolk/min-side-for-sjofolk/>

Hilsen Sjøfartsdirektoratet

HEI. DERE HAR SKREVET EN DEL OM FERDIGHETSKRAV FOR OSS SOM JOBBER PÅ LNG-SKIP. NÅR KOMMER KRAVET?

Hilsen Arne

Hei, Arne.

Innen 1. juli i år er det krav til å ha Ferdighetssertifikat IGF. Dette gjelder for sjøfolk som arbeider ombord på skip som bruker drivstoff med flammepunkt under 60 °C (F.eks LNG-drevet fartøy).

Det er allerede nå mulig å søke om sertifikatet hos Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet ønsker at sjøfolk som behøver sertifikatet skal ha mulighet til å ha dette i hende i god tid før kravet inntre. Dette for å unngå å stå uten gyldig Ferdighetssertifikat IGF når kravet inntre. Sjøfartsdirektoratet vil også prøve å unngå unødvendig lang saksbehandlingstid i sommer på bakgrunn av at dette nye sertifikatkravet inntre. Vi ønsker derfor at alle som har mulighet, søker om Ferdighetssertifikat IGF i god tid før 1.juli 2018.

Du finner mer informasjon om hvordan du søker og kravene til sertifikatet på våre nettsider, www.sdir.no

Lykke til!

Hilsen Sjøfartsdirektoratet



VHF kurs tar du nå på nett

- enkelt og lettfattelig

Ta kontakt med oss for å få tilbud på kurs til grupper/bedrifter.

VHF Nettkurs
990,-*

« Enkelt og motiverende!
Jeg bestod med 100 % rett på eksamen.
Takk for et glimrende kurs!
– Hans Jørgen Tuft, 43 år

BÅTENS
VERDEN

«På denne måten benytter kursaktøren interaktivitet med den hensikt at det skal være enklere å forstå pensum, og etter vår bedømming har de lykket godt. Spesielt når de har laget en rekke illustrerende videoer som viser teorien i praksis.»

« På tre små ettermiddager/
kvelder var både kurs og eksamen
bestått. Terningkast 6!
– Ola Viig Østensen, 54 år

Les mer og meld deg på her: VHFkurs.no

*Ytterligere rabatt ved flere deltagere påmeldt samtidig, eller ved kortere tilgang. Eksamensgebyr kommer i tillegg, kr 793,- for VHF eksamen.

VHFkurs.no er levert av: båtsførerproven.com

Svovelovertredelser 2017:

BØTELA FIRE REDERIER

I fjor sendte Sjøfartsdirektoratet ut fire overtredelsesgebyr for brudd på svovelreglene, i størrelsesordenen 200 000–400 000 kroner. I februar i år ble et passasjerskip straffet med et gebyr på 600 000 kroner for gjentatte brudd på regelverket.

KJETIL B. SØRENSEN Avd. regelverk og Internasjonalt arbeid, Sjøfartsdirektoratet
KARI STAUTLAND Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Siden de nye og strengere regler for svovelinnhold i drivstoff trådte i kraft 1. januar 2015, har Sjøfartsdirektoratet utstedt 12 overtredelsesgebyr. Med flere saker under behandling og økt kontrollvirksomhet er det ventet en økning i svovelgebyrer i 2018. Årets første gebyr ble vedtatt 1. februar.

GJENTATTE OVERTREDELSER

Saken omhandler et norskflagget passasjerfartøy, som har godkjent scrubber montert om bord. Sjøfartsdirektoratet fikk sommeren 2016 en rapport fra danske myndigheter om at fartøyet ved tre anledninger hadde slått ut på en dansk målestasjon for svovel på Storebæltsbroen.

På grunnlag av denne rapporten gjennomførte Sjøfartsdirektoratet et uanmeldt tilsyn på fartøyet, der loggbøker ble innhentet. Senere samme sommer fikk Sjøfartsdirektoratet en ny rapport fra danske myndigheter, som viser to nye tilfeller av høye svovelmålinger for fartøyet. Ved kontakt med danske myndigheter fikk Sjøfartsdirektoratet opplyst at det har forekommet ytterligere fire tilfeller hvor fartøyet hadde slått ut på målestasjonen på Storebæltsbroen med for høyt svovelinnhold.

Sett i lys av informasjon fra målestasjonen på Storebæltsbroen, og fra overvåkingsloggen om bord, la Sjøfartsdirektoratet til grunn at fartøyet reelle utslipp av svoveloksider oversteg svovel-



KONTROLL: Her måler Sjøfartsdirektoratets inspektører svovelinnholdet i drivstoffet på et fartøy.

FOTO: TORBEIN KVIL GAMST/SJØFARTSDIREKTORATET

grensene ved minst fem anledninger sommeren 2016. Rederiet ble ilagt et overtredelsesgebyr på 600 000 kroner.

FOR HØYE SVOVELVERDIER

Fjorårets første sak omhandlet et lasteskip registrert på Marshalløyene. Sjøfartsdirektoratet gjennomførte svoveltilsyn på fartøyet da det lå til kai i Fredrikstad i april 2016. Fartøyet hadde da nylig gjennomført en seilas fra Brasil til Norge og hadde underveis krysset grensen for lavutslippsområdet.

Sjøfartsdirektoratets inspektør testet drivstoffet, som viste et svovelinnhold på 0,14 prosent, noe som er klart over de lovlige grenseverdiene. Rederiet ble ilagt et overtredelsesgebyr på 200 000 kroner.

FIKK TESTUTSLAG PÅ CRUISESKIP

Neste sak gjaldt et nederlandskflagget cruiseskip, som fikk besøk av Sjøfartsdirektoratets inspektører den 14. juni 2016 da det lå til kai i Stavanger. Fartøyet hadde gjennomført en seilas fra Rotterdam



NYTT UTSTYR: Disse dronene skal sette fart på Sjøfartsdirektoratets svovelkontroller.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

til Stavanger og befant seg innenfor lavutslippsområdet under hele seilasen.

Fartøyet hadde montert scrubber om bord på to av maskinene, og disse var i bruk under seilasen til Stavanger. Scrubberanlegget ble stanset før de ankom Stavanger, slik at fartøyet brukte ordinære motorer da de lå til kai.

Det ble benyttet bærbart analyseapparat under inspeksjonen, og det ble til sammen tatt seks prøver fra ulike steder rundt motoren. Alle disse hurtigprøvene viste for høye verdier av svovel. To nye prøver sendt inn til analyse hos laboratoriet, hvor svovelinnholdet ble påvist til å være 0,15 prosent. Rederiet ble ilagt et gebyr på 250 000 kroner.

DYR REISE FOR RUSSISK FISKEFARTØY

Den eneste saken som gjaldt en overtredelse av svovelreglene ved kai utenfor lavutslippsområdet omhandlet et russisk-flagget fiskefartøy som anløp Ålesund fra Murmansk den 5. januar. Sjøfartsdirektoratet var om bord på fartøyet den påfølgende dagen.

Under tilsynet ble det avdekket at fartøyet benyttet drivstoff med et svovelinnhold på 1,84 prosent, og at de heller ikke hadde drivstoff med lavere svovelinnhold om bord. Rederiet ble ilagt et overtredelsesgebyr på 400 000 kroner.

OVER GRENSEN

Siste sak i 2017 omhandlet et lasteskip med Malta-flagg. Skipet ankom Egersund etter en seilas fra Puh My i Vietnam. Det fremgår av AIS-data at fartøyet passerte grensen til lavutslippsområdet ved Storbritannia før det fortsatte inn i norsk territorialfarvann.

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte et tilsyn om bord på skipet i Egersund og tok prøve av drivstoffet som var i bruk. Analysen fra laboratoriet viste et svovelinnhold på 0,132 prosent. Rederiet ble ilagt et gebyr på 200 000 kroner.

TAR I BRUK DRONER

Sjøfartsdirektoratet planlegger en intensivering av svovelkontrollene i tiden fremover og skal nå iverksette et prøveprosjekt om bruk av droner sammen med Kyst-

fakta:

- I 2015 ble maksimumsgrensen for svovelinnhold i drivstoff som benyttes av skip som seiler innenfor lavutslippsområdet (ECA) i Nordsjøen (sør for 62. breddegrad) redusert fra 1,50 prosent til 0,10 prosent.
- I området nord for 62. breddegrad er maksimumsgrensen 3,50 prosent. I disse områdene gjelder det en egen maksimumsgrense 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 kontrollen ved bruk av hurtigskannere, forutsatt at inspektøren har en slik tilgjengelig. Hvis hurtigskanneren viser utslag på for høyt svovelinnhold i drivstoffet, 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 lavutslippsområde. Prisforskjellen mellom lavsvoveldrivstoff og drivstoff med et høyt 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.

verket og Statens Strålevern. Planen innebærer å kjøpe inn fem dronesystemer til bruk på Indre Kystvakts fartøyer.

– Ved å koble svovelsensorer på dronene håper vi på å effektivisere kontrollordningen vår. Kystvakten vil håndtere dronene, som da kan måle svovelinnholdet i drivstoffet på skip ved å legge seg i eksosen etter skipet. Ved grunn til mistanke om svovelovertredelser vil Kystvakten kontakte våre inspektører som så vil foreta tilsyn om bord, forteller Sjøfartsdirektoratets Svein Erik Enge. Han forteller at dette i første omgang vil være et prøveprosjekt.

– Går alt etter planen, er vi i gang i løpet av våren, sier Enge.

Ulykkesstatistikk næringsfartøy 2017:

FJORÅRET BØD PÅ FÆRRE ULYKKER MED NÆRINGSFARTØY

Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase viser en svak nedgang i skipsulykker i fjor, sammenlignet med 2016. Det ble registrert 15 forlis og sju omkomne, noe som er på nivå med 2016-tallene. Ser vi de siste tre årene under ett, er vi inne i en periode med historisk få omkomne. Dette skyldes både en nedgang i antall storulykker, men også en nedgang i tallet på hendelser.

VEGAR BERNTSEN

Underavd. Risikostyring og HMS, Sjøfartsdirektoratet



ILLUSTRASJONSFOTO: MAGNUS JONAS FJELL, SJØFARTSDIREKTORATET

Blant de sju omkomne i 2017 var seks hendelser knyttet til personulykker, mens en hendelse skjedde i forbindelse med en brann. Tre av hendelsene skjedde ombord fiskefartøy, tre på lasteskip, og en på passasjerskip. Alle hendelsene skjedde på norske skip, men to av disse skipene befant seg i utenlandsk farvann da ulykken fant sted.

I løpet av fjoråret registrerte Sjøfartsdirektoratet 224 personskader, der 24 stammer fra skipsulykker, mens de resterende 200 stammer fra arbeids og personulykker.

FEMTEN FORLIS

Antallet forlis i 2017 (15) holder seg ganske jevnt mot gjennomsnittet de siste årene, mens tallet på alvorlige fartøyskader

i 2017 (33) har økt i forhold til gjennomsnittet de siste fem årene (23). Blant de 15 forlisene i 2017 har vi ett passasjerskip, fem lasteskip, og ni fiskefartøy. Elleve av fartøyene var under 15 meter, mens de resterende fire var over 15 meter. Vi har ikke registrert noen dødsulykker som følge av forlis i 2017.

SKIPSULYKKER

Grunnstøtinger er den vanligste ulykkesformen (42 prosent), etterfulgt av kontaktskader (16 prosent) og brann/eksplosjoner (25 prosent). Den generelle trenden viser at antallet grunnstøtinger har holdt seg relativt stabilt den siste femårsperioden, mens antallet kontaktskader har sunket fra 60 i 2013, til 44 i 2017.

Den største prosentvise nedgangen finner vi blant brannhendelser, som har falt fra 40 i 2013 til 15 i 2017. De 1278 skipsulykkene har medført til sammen 1340 fartøyskader de siste fem årene. Grunnen til at antallet fartøyskader er høyere enn antallet ulykker, er fordi noen ulykkestyper (f.eks. kollisjoner) medfører skader på mer enn ett fartøy.

MILJØUTSLIPP

I 2017 har vi registrert 39 utslipp til miljøet. Dette inkluderer både rene forurensningsulykker, og hendelser hvor utslippet skjer som konsekvens av en annen hendelse (f.eks. grunnstøting). Tilsvarende tall i 2016 var 24 hendelser. De aller fleste hendelsene i 2017 gjelder mindre utslipp av diesel, tungolje, eller smøreolje.

ARCOS – SIKKERHETSKURS OG FARTØYSKONTROLLER

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

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

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

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

I tillegg leverer Arcos kurs for landbasert virksomhet – fallsikring, Industrivern, brannvern, førstehjelp, kjemikaliedykking, røykdykking, varmt arbeider etc. Arcos har konkurransedyktig hotellavtale i Tromsø sentrum som kursdeltakere kan benytte seg av.

Hotellavtalen inkluderer daglig transport T/R Arcos Sikkerhetscenter.

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

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

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

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

Arcos er også godkjent leverandør av ROC kurs.

www.arcos.no

Spørsmål og bestilling av kurs:

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



FÅR 110 MILLIONER KRONER TIL UTVIKLING AV NESTE GENERASJONS HURTIGBÅTER

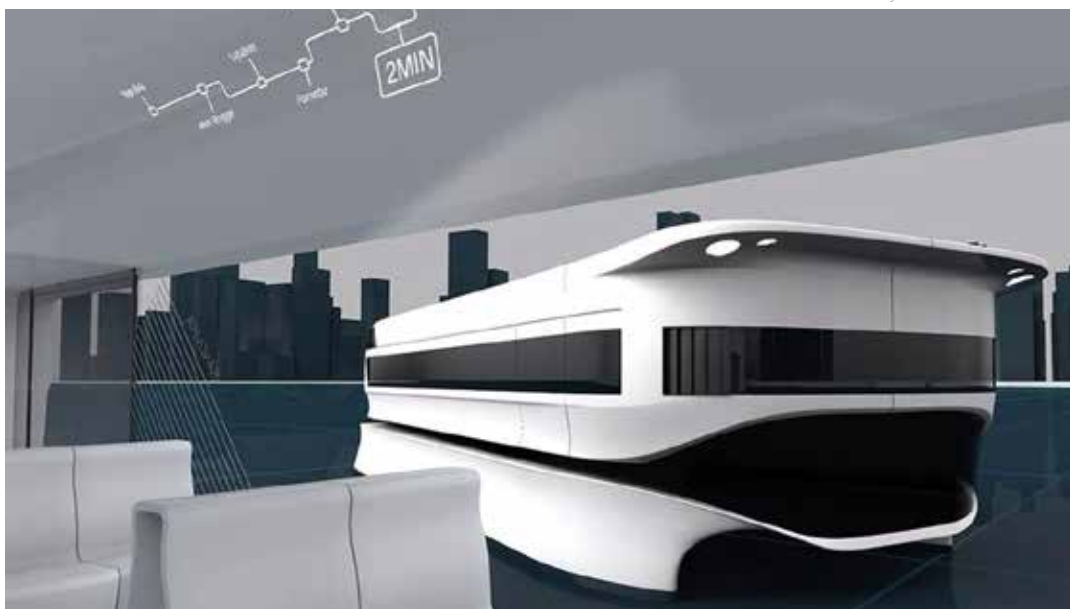
Rogaland fylkeskommune og NCE Maritime CleanTech får 110 millioner kroner til utvikling av en elektrisk hurtigbåt som skal gå mellom Stavanger og Hommersåk.

Det fremgår av en pressemelding at dette er et av de største beløpene som er delt ut til ett enkelt prosjekt i EUs forskningsprogram Horisont2020, og prosjektet skal revolusjonere norsk produksjon av nullutslippsfartøy.

Initiativet til prosjektet kommer fra næringsklyngen NCE Maritime CleanTech. Rogaland fylkeskommune er partner i klyngen, og vil, som eier av hurtigbåtsambandet og bestiller av transporttjenester, være prosjektkoordinator. Prosjektet skal resultere i en ny helelektrisk hurtigbåt med null utslipp. I tillegg skal nye modulare produksjonsmetoder bidra til 25 prosent lavere produksjonskostnader og 70 prosent lavere engineeringskostnader. Rogaland fylkeskommunes søknad vant fram i konkurranse med over 100 søknader.

UTFORSKER MULIGHETER I LONDON OG BELGIA

NCE Maritime CleanTech omfavner 75 norske bedrifter fra hele den maritime verdikjeden, og har fokus på utvikling av energieffektive og miljøvennlige løsninger for havnæringene.



Illustrasjon: NCE Maritime CleanTech

« Prosjektet
skal resultere
i en ny
helelektrisk
hurtigbåt med
null utslipp

– Dette er en veldig stor dag for klyngen og partnerne våre, og en viktig bekreftelse av vår ledende posisjon innen smarte og grønne løsninger til skipsfarten. Prosjektet er revolusjonerende innen både nullutslipps-teknologi og produksjonsmetoder, og vil styrke deltakerne sin konkurransedyktighet både nasjonalt og internasjonalt. Det vil også bidra til å gjøre elektriske hurtigbåter konkurransedyktige både i et kostnads- og miljøperspektiv, sier daglig leder i NCE Maritime CleanTech, Hege Økland.

Prosjektet skal også gjennomføre to studier for samme type fartøy i London og Belgia, for å utforske mulighetene for lignende nullutslippsfartøy på utvalgte ruter i Europa. Blant partnerne er Thames Clippers som opererer på Themsen i London

Prosjektet bygger på NCE Maritime CleanTechs konsept for en elektrisk hurtigbåt, Urban Water Shuttle. Dette er startpunktet, og Stavanger-båten kan bli annerledes.

NIS passerte 600 skip:

REKORDMANGE VELGER NORSK FLAGG

Stadig flere skip seiler under norsk flagg.
Ikke siden 2008 har det vært like mange norskregistrerte skip.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Ved utgangen av januar var det registrert 600 skip i norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Dette er det høyeste antallet skip i registeret siden 2008.

- Vi er en av verdens ledende havnasjoner, og har lange og stolte tradisjoner i nren skipsfart. Jeg er glad for at vi har klart å snu den negative utviklingen, slik at flere redere ønsker å seile under norsk flagg. Dette viser at vår maritime politikk virker, sier næringsminister Torbjørn Røe Isaksen (H), som presenterte nyheten under Haugesund-konferansen i begynnelsen av februar.

- En stor norsk flåte er viktig for å sikre arbeidsplasser og vår maritime kompetanse, legger han til.

Betydelig økning siden 2014

Frem til 2015 var skipsregisteret preget av nedgang. I 2014 var det 522 skip i norsk internasjonalt skipsregister. I maritim strategi la regjeringen frem flere tiltak for å snu den negative utviklingen.

Regjeringen har blant annet myket opp fartsområdebegrensninger for NIS-skip, og styrket tilskuddsordningen for syssel-

settinge av norske sjøfolk i registeret.

I alt kan 54 av skipene som har flagget inn i NIS siden 1. januar 2016 knyttes direkte til fartsområdeendringene.

- Dette er en veldig gledelig nyhet for hele den maritime næringen i Norge, og med økt tonnasje får vi større slagkraft i internasjonale maritime fora. En flåte i vekst kan også bidra til muligheter for norske sjøfolk, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Bruttotonnassen i den NIS-registrerte flåten er nå på over 15 millioner, en økning på 14,3 prosent siden 2014.



FORNØYD: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen kan glede seg over rekordmange skip i NIS. FOTO: HELGA MARIA SULEN SUND/SJØFARTSDIREKTORATET

fakta:

Fakta NOR og NIS

- Norge har to skipsregistre: Norsk ordinært skipsregister (NOR) og Norsk internasjonalt skipsregister (NIS).
- NIS-registeret ble opprettet i 1987 for å sikre et konkurransedyktig alternativ for norske utenriksrederier.
- På bakgrunn av flertallet i fartsområdeutvalgets anbefalinger og som oppfølging av regjeringens maritime strategi, ble fartsområdebestemmelsene for skip i NIS endret i 2016. NIS-skip kan nå frakte gods mellom norske havner som del av europeisk rute, og NIS-registrerte konstruksjonsskip kan operere på norsk sokkel.
- Endringene i fartsområdebestemmelsene for NIS-registrerte utenriksferger ble midlertidig utsatt i påvente av løsning av sak med ESA. ESA konkluderte i november 2017 med at fartsområdebegrensningene i NIS ikke er i strid med EØS-avtalen.
- Siden endringene i fartsområdebestemmelsene trådte i kraft i januar 2016, har antall skip i NIS økt fra 535 til 604. Så langt antas det at 54 skip har flagget inn i tilknytning til endringene i fartsområde. Antallet skip i handelsflåten i NOR ligger på omtrent samme nivå som for ti år siden.



Anita Malmedal

Anita Malmedal fikk tidlig tilnavnet «Miss NIS» av norsk presse. Nylig hadde hun sin siste arbeidsdag som leder av Skipsregistrene. – Karrieremessig var opprettelsen av NIS helt klart høydepunktet, sier Malmedal.

KARI STAUTLAND
Redaktør Navigare,
Sjøfartsdirektoratet

Anita Malmedal har ledet Skipsregistrene fra starten:

Siste arbeidsdag for «Miss NIS»

– Jobben har vært interessant og spennende. Den har gitt meg mye, sier Malmedal, som bare mangler to måneder på å passere 45 år som statsansatt. Det begynte i 1973, da hun fikk jobb ved Bergen Byskriverembete. På den tiden var ansvaret for tinglysning og registrering av norske skip fordelt på 27 forskjellige skipsregister langs norskekysten, og skip som hadde Bergen som hjemmehavn, ble etter hvert Malmedals arbeidsområde.

OPPRETTelsen AV NIS

Shippingkrisen på 1970 og 1980-tallet ble tøff for norske redere, og stadig flere valgte å flagge skipene sine til utlandet for å spare penger. For å unngå en total kollaps av den norske handelsflåten bestemte regjeringen seg for å opprette Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS), dette skjedde 1. juli 1987. Målet var å sikre at norskeide skip ble registrert under norsk flagg, bedre konkurransevilkårene for norskregistrerte skip i utenriksfart samt å opprettholde sysselsetting av norske sjøfolk.

– Det var en hektisk tid, det var bare tre uker fra Stortinget vedtok loven om opprettelsen av NIS til registeret skulle åpnes. Det ble gjort mye



LANG FARTSTID: Opprettelsen av NIS i 1987 er et høydepunkt i Anita Malmedals karriere. Her er hun intervjuet i BA i 1987.

FAKSIMILE, BERGENS ARBEIDERBLAD.

lobbyarbeid fra næringen i Bergen for å sørge for å få registeret lokalisert dit i stedet for Oslo. Så gikk det bare slag i slag, forteller Malmedal, som trakk det lengste strået da stillingen som gruppeleder for registeret ble utlyst.

TRAVEL OPPSTART

– På den tiden var vi fire saksbehandlere pluss én på regnskap. I løpet av det første halve året registrerte vi 133 skip. På den tiden var prosessene mer omstendelige og tidkrevende enn i dag, så det var travelt for oss som var der. I 1989 registrerte vi 65 skip bare i desember, mimrer bergenser.

– Vi skjønte fort at responsen ut til næringen måtte være kjapp om NIS skulle være attraktivt, vi måtte gi god service. Jeg føler at vi har hatt veldig godt samspill med næringen helt fra starten av, sier Malmedal.

– Litt av motivasjonen lå også i det at vi skulle klare dette minst like bra som i Oslo.

Stor arbeidsglede
I 1992 ble NOR-registrene samlet til Bergen, og i 2012 ble Skipsregistrene en avdeling i Sjøfartsdirektoratet. I dag er de totalt 20 ansatte på lokalene i Nygårdsgaten i Bergen.

– For meg har nok det aller største vært det å jobbe med så


MER FRITID:

Anita Malmedal har viet mye tid til jobben som leder av Skipsregistrene. Nå ser hun frem til roligere dager med tid til bøker, reising og håndarbeid.

FOTO: KARI STAUTLAND

mange dyktige og dedikerte folk. Vi er faktisk flere som har vært med helt fra 1987. Det som gjør det spennende er at det hele tiden oppstår nye utfordringer, forteller Malmedal når hun blir bedt om å oppsummere en lang karriere i Skipsregistrene. På spørsmål om hvor lange arbeidsdagene har vært, blir hun svar skyldig.

– Det har jeg ikke oversikt over. Det er veldig store verdier som går gjennom kontoret, så det følger jo med et stort ansvar, og jeg har vært veldig dedikert til jobben. Du legger den aldri helt fra deg. Heldigvis har jeg alltid fått støtte av mannen min, og det er jo klart at jeg ikke ville gjort dette i alle disse årene om det ikke hadde gitt meg noe, sier Malmedal. Da NIS kom, hadde de nettopp hatt konfirmasjon hjemme, og hun studerte jus ved siden av full jobb.

– Vi kunne ha vakt 17. mai eller andre juledag, men sånn var det bare. Vi håndterer et internasjonalt marked, og i

registreringsprosessene samhandler en med aktører på ulike steder av kloden. Det er umulig å vite på forhånd hvor lang tid det vil ta før prosessen er i boks, sier hun.

BOK OG BOBIL

Nå planlegger Malmedal å vie mer tid til hobbyer som reising og håndarbeid.

– For noen år siden byttet vi båten ut med bobil og har hatt noen fine turer både i Norge og i Sør-Europa. Nå får vi muligheten til å ta ting litt mer på sparket, sier Malmedal, som har et bokverk om sjøfartshistorien i Bergen øverst på prioriteringslisten.

– Det var en avslutningsgave fra Bergens Rederiforening, som jeg gleder meg til å ta fatt på, forteller pensjonisten.

Monika Borge, som tar over som avdelingsdirektør i Skipsregistrene, kan du bli bedre kjent med i reportasjen fra Skipsregistrene på neste side.

Historikk:

- Kong Christian Den Femtis Norske Lov kom allerede i 1687. Hele 1/3 av loven omhandlet skipsfart. Loven inneholdt bestemmelser om hjemmel, bodmerie (pantsettelse av skip), biilbrev, prioritet, arrest, vitner og verneting. Frem til 1901 ble pant i fartøy tatt på reders bopel.
- Lov om skipsregistrering kom først i 1901. Det var da rundt 50 lokale skipsregistre i Norge. Registrene var plassert hos pantebokførere under domstolene.
- I 1972 kom det ny sjølov. Antall lokale skipsregistre ble samtidig redusert til 27. Registrene var fortsatt plassert i domstolene under sorenskrivere/byskrivere. Sjøloven av 1972 er senere erstattet av ny lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven).
- Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) ble opprettet 1. juli 1987. NIS ble lagt til Byskriveren i Bergen, som også førte det lokale Bergen Skipsregister.
- Skipsregistrene ble opprettet som egen etat 5. mai 1992. Den nye etaten ble underlagt Utenriksdepartementet.
- Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) ble opprettet 1. august 1992. De tidligere 27 lokale skipsregistrene ble sentralisert til ett EDB-basert register. Det nye registeret ble samlokalisert med NIS i Bergen.
- Sammen dannet de «Skipsregistrene».
- 1996: Skipsregistrene ble underlagt Nærings- og handelsdepartementet.
- 1. januar 2012: Skipsregistrene slås sammen med Sjøfartsdirektoratet.

Spanande tider for Skipsregistrene: **MILEPÆL OG SJEFSBYTTE**

Heilt på tampen av årets første måned kunne dei tilsette ved Skipsregistrene gleda seg over å ha passert 600 skip i NIS. Ingen dårleg start i jobben for Monika Borge, som tek over som avdelingsdirektør etter Anita Malmedal.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Det er ikkje alle som får markera ein milepæl like etter at dei har starta i ny jobb, men slik blei det altså for Monika Borge, som tok over som leiar av Skipsregistrene i desember. Skipsregistrene har ansvaret for registreringar inn og ut av Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS), Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og registrering av nybygg. Dei har også ansvaret for å registrera hefte knytt til skipa.

– Dette er ei kjempespanande stilling med eit viktig samfunnsoppdrag. Det er sjølv sagt mykje å setja seg inn i no i starten, og i augneblinken er hovudfokuset å læra organisasjonen å kjenna, seier Borge. Ho kjem frå stillinga som avdelingsdirektør for NAV klageinstans avdeling Bergen og har dessutan god kjennskap til offentleg forvaltning frå leiarjobbar i Tollvesenet og Skatte-etaten.

JUSS-BAKGRUNN

Den 52 år gamle juristen, som har to vaksne søner og ei 16 år gammel dotter, er ikkje er redd for ei utfordring eller to.

– I 1993 tok eg med meg gutane, som då var små, til



TEK OVER: Monika Borge (t.h.) tek over som ny leiar for Skipsregistrene etter Anita Malmedal, som gjekk av med pensjon etter å ha leia Skipsregistrene heilt frå opprettinga av NIS.

FOTO: KARI STAUTLAND, SJØFARTSDIREKTORATET

København for å studera EU-rett. Det gjekk kjemp fint, men det var ikkje så mange som gjorde slikt på den tida, sådet overraska ein delfolk, fortel Borge. Etter studia blei det jobb i Tollvesenet og vidareutdanning innan leiing og nedkjemping av økonomisk kriminalitet, for ho blei kontorsjef ved Bergen likningskontor.

– Deretter fekk eg eit stipend frå Nordisk Ministerråd og arbeidde ein periode i skatte-

eaten i København. Det var veldig interessant, fortel Borge.

RØYNDE MEDARBEIDARAR

Avdelingsdirektøren viser oss smilande rundt på sin nye arbeidsplass i Nygårdsgaten 114, der dei 20 tilsette ved Skipsregistrene deler kontorareal med tilsynskontoret i Bergen. Det blir tidleg klart at mange av dei tilsette har lang fartstid i Skipsregistrene. Fleire har vore med heilt frå NIS såg dagens lys i 1987.

– Dette er ein arbeidsplass som folk blir verande i, og det er eit veldig godt teikn, seier Borge. Blant dei som har lang røynsle i arbeidet er Bjørg Ovaldsen, som har hatt same arbeidsplass sidan 1992. Fram til 2005 jobba ho mest med rekneskap, men sidan 2005 har det gått i sakshandsaming. Ovaldsen og tre kollegaer går turnus i ei vaktordning som sørger for at Skipsregistrene er tilgjengelege døgnet rundt.



VELKOMSTEN: Marijke Taverne (t.v.) er den første personen besøkende til Nygårdsgaten 114 møter. Det trivest ho godt med.

FOTO: KARI STAUTLAND, SJØFARTSDIREKTORATET



TRIVES: Bjørg Ovaldsen er ei av mange tilsette på Skipsregistrene med lang fartstid. Ho har hatt same arbeidsplassen sidan 1992, og trives framleis.

FOTO: KARI STAUTLAND, SJØFARTSDIREKTORATET

– Grunnen til at me har ordninga, er at me må ta omsyn til tidsforskjellane ute i verda.

Det er mange partar som er involverte i registreringsprosessar. Skipet er til dømes i Singapore, reiarlaget i eit anna land, medan bank og forsikringsforbindelsar er i eit tredje land. Dersom eit skip for eksempel skal omregistrerast frå Canada til NIS, må me vera tilgjengelege i deira kontortider for å få prosessen til å gå saumlaust. Sertifikat og utferdingar

må sendast med det same, utan dette kan ikkje skipet gå frå hamn, fortel ho.

KRIBLAR I PROSESSANE

Kor lang tid ein slik prosess vil ta, er umuleg å veta på førehand. Nettopp det bidreg til spenning i arbeidsdagen.

– Det kriblar litt i magen i den augneblinken du får eposten om at skipet er klart til registrering. Det dreier seg jo ofte om verdiar for svimlende summer, seier Ovaldsen. Ho viser til at

Flåtetall - 2017

- Den norske handelsflåten var på i alt 1 400 skip og til sammen 16,4 millioner bruttotonn ved utgangen av 2017.
- Av de 1 400 handelsflåteskipene som er registrert i NOR og NIS, er 1 276 skip på til sammen 13,3 millioner bruttotonn norskeide. Av skipene som ikke er norskeide, er det flest skip eid fra Bermuda, Marshalløyene, Caymanøyene og Danmark.
- 880 skip på 2,0 millioner bruttotonn er registrert i NOR. De fleste handelsflåteskipene i NOR-registeret er passasjerskip. I NIS-registeret var det 520 skip på i alt 14,4 millioner bruttotonn.
- De fleste handelsflåteskipene i NIS-flåten er tankskip.
- Ved utgangen av 2017 var det registrert 27 flere bulk- og stykkgodsskip og 36 500 mer bruttotonnasje enn ved utgangen av 2016. Totalt var det 497 bulk- og stykkgodsskip med en bruttotonnasje på 6,6 millioner tonn i NOR og NIS ved utgangen av 2016. 95 prosent av bulk- og stykkgodsskipene er i handelsflåten er norskeide.
- I alt var det ved utgangen av 2017 256 offshoreskip på 1,2 millioner bruttotonn i NOR og NIS. Dette var 30 færre med 126 000 mindre bruttotonnasje enn i 2016. I NOR-flåten var det 147 offshoreskip i 2017, mens det i 2016 var 171.
- Det var 195 tankskip med en bruttotonnasje på 7,4 millioner tonn registrert i NIS i 2017, inklusive både norsk- og utenlands-eide. Dette var en nedgang på 7 skip og 16 000 bruttotonn sammenliknet med 2016.

den samla panteverdien til dei norskregistrerte skipa er på over 1500 milliardar kroner.

– I dag fekk me til dømes inn eit skip med pant på over to milliardar kroner. Det er jo overveldande mykje pengar, ler ho.

FÅR MANGE INN DØRENE

Sjølv om mykje av den daglege kundekontakten føregår på e-post og telefon, er det kundar innom kontorlokala i Bergen nesten kvar dag, fortel Marijke

Taverne, som har god oversikt over aktiviteten på huset frå kontorplassen sin i resepsjonen.

– Ein får god oversikt i saksfeltet ved å jobba på servicedesken, og det er alltid hyggeleg å ta imot gjester, seier Taverne. Kontakten med kundane er noko den nye avdelingsdirektoren også ser fram til.

– I min førre jobb var kontakten utetter noko eg sakna litt, og eg ser fram til å læra den maritime næringa å kjenna, seier Monika Borge.

TILBAKEHOLDT SEKS SKIP I HAVNESTATSKONTROLLER

I løpet av 2017 gjorde Sjøfartsdirektoratets inspektører 557 havnestatskontroller av utenlandske skip. 227 av inspeksjonene resulterte pålegg mot skipet, mens det ble notert totalt 720 mangler. Det mest vanlige er mangler ved skipets ISM-system, feil ved brannører og mangler med nautiske publikasjoner og kart.

BJØRN OVE HANSEN

Underavd. kontroll og inspeksjon, Sjøfartsdirektoratet

Havnestatskontroller er inspeksjoner av utenlandske skip i nasjonale havner for å få brakt på det rene at skipet og utstyret om bord tilfredsstillere kravene i internasjonale regelverk, og at det er bemannet og drevet i henhold til reglene. Eventuelle mangler blir registrerte og er manglene alvorlige nok, kan skipet bli tilbakeholdt.

SEKS SKIP TILBAKEHOLDT

Gjennomsnittsalderen på skipene som ble inspiserte i 2017 var 18 år. Høyest alder hadde skipene fra Moldova, med et gjennomsnitt på 56 år.

I seks av inspeksjonene ble manglene ansett som så alvorlige at skipet ble tilbakeholdt. To av skipene som ble tilbakeholdt hadde Moldova som flaggstatt, to var fra Bahamas, et fra Canada, og det siste seilte uten flagg. Tilbakeholdelse var knyttet til manglende sertifikater, mangler ved sikkerhetsutstyr, skrogskader, ISM eller korrosjonsskader.

Skipene fikk seile når manglene var rettet opp i. Et av skipene ble frigitt for å gå til opphugging, og et for å gå til nærliggende verksted for reparasjon.

SAMARBEIDER INTERNASJONALT

Norge er medlem av samarbeidsorganet Paris Memorandum of Understanding



GJØR TILSYN: Sjøfartsdirektoratets inspektører utførte 557 havnestatskontroller av utenlandske skip i fjor.

FOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET

(PMoU), som består av kyststatene i Europa samt Russland og Canada.

Dette er et samarbeid om kontroll av utenlandske skip som anløper medlemslandene. Utvelgelsen av skipene som skal kontrolleres er risikobasert, og et sett med faktorer som flagg, classeselskap, skipstype, alder og historikk tas i betraktning ved tildeling av risikotype. Skip med høy risiko kontrolleres

oftere enn skip med standard eller lav risiko.

Sjøfartsdirektoratet har 16 kontorer lokalisert langs hele norskekysten, fra Oslo til Hammerfest. Alle disse kontorene har inspektører som er autorisert for å foreta havnestatskontroll av utenlandske skip. Flest inspeksjoner blir foretatt i sør, som er mest trafikkert.

TILSYN OM SIKKERHETSSTYRING FØRTE TIL 200 PÅLEGG

Sjøfartsdirektoratets fokusområde i 2017 var sikkerhetsstyring. Ved utgangen av året hadde direktoratet gjennomført over 800 tilsyn på forskjellige typer fartøy med utgangspunkt i sjekklisten. Disse tilsynene resulterte i over 200 pålegg om utbedring.

HÅVARD GÅSEIDNES
Seksjon risikostyring og HMS

Tematet ble valgt i forbindelse med innføring av nye regler om sikkerhetsstyring på mindre fartøy. Selv om forskriften trådte i kraft 1. januar 2017 var siste frist for etablering av et sikkerhetsstyringssystem om bord 1. juli 2017. Direktoratet hadde dermed stort fokus på å veilede næringen i kravene første halvår.

Sjøfartsdirektoratet anser sikkerhetsstyring som et svært viktig tiltak for bedret sikkerhet om bord. Gjennom planmessig arbeid kan en avverge at farlige situasjoner oppstår og forberede seg dersom uhellet allikevel skulle være ute.

UTFORDRENDE Å IMPLEMENTERE

Å etablere og implementere et sikkerhetsstyringssystem i et rederi kan være en utfordrende jobb. Kravene på de mindre fartøyene er på langt nær like omfattende som for de som er underlagt ISM-koden. Men for å få et godt system på plass, er det viktig at en har satt av tilstrekkelig tid til en ordentlig gjennomgang av driften på fartøyet.

Erfaringene fra andre halvår viser at de fleste mangler som ble påpekt ved tilsyn, er knyttet til selskapets ansvar og myndighet, ressurser og personell samt systemer for vedlikehold av skip og utstyr. Mangelfulle planer for operasjoner om bord, og andre ulykkesforebyggende tiltak, går også igjen.

SER FORBEDRINGER

Det oppdages mangler i alle fartøygrupper – men mindre lasteskip og fiskefartøy har de største utfordringene. Tilbakemeldingen fra direktoratets inspektører er likevel at en opplever tydelig forbedring i næringen gjennom året.

I tillegg til sjekklisten er det utarbeidet en egen veiledning til næringen for implementering av kravene til sikkerhetsstyringssystem om bord. Veiledning deles ut i forbindelse med inspeksjon, og er i tillegg lett tilgjengelig på direktoratets nettsider, www.sjofartsdir.no.

FORTSETTER ARBEIDET

Med utgangspunkt i at kravene trådte i kraft senere enn først antatt og det store antall fartøy som er omfattet, har Sjøfartsdirektoratet valgt å videreføre satsingen på sikkerhetsstyring også i 2018.

I år vil det særlig bli sett på sikkerhetsstyring knyttet til operasjonell sikkerhet, altså operasjoner om bord som vurderes som spesielt risikoutsatte. Det kan være operasjoner der en beveger seg ut mot fartøyet begrensninger, som for eksempel taueoperasjoner, ankerhåndtering, lasting og lossing med kran, eller fiske med trål.

Videre har sjekklisten blitt oppdatert ut fra erfaringer som er gjort i 2017. Oppdatert informasjon og siste versjon av sjekklisten finner en alltid på www.sjofartsdir.no.



VIKTIG: Også i år er sikkerhetsstyring fokusområde for Sjøfartsdirektoratets inspektører. Nå vil det særlig bli sett på sikkerhetsstyring knyttet til operasjonell sikkerhet.

FOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET

Tabellen under viser oversikt over de ti hyppigste områdene der Sjøfartsdirektoratet finner mangler. Disse utgjør samlet sett 90 prosent av alle pålegg som ble gitt.

TI HYPPIGSTE PÅLEGGSSOMRÅDER

Påleggsområde	Andel
Selskapets ansvar og myndighet	28 %
Ressurser og personell	18 %
Vedlikehold av skip og utstyr	14 %
Utarbeiding av planer for operasjoner om bord	9 %
Annet (ulykkesforebyggende tiltak)	6 %
Beredskap	3 %
Trening og instruksjoner om bord	3 %
Annet (ISM)	3 %
Annet (sertifikater)	3 %
Verifisering, gjennomgåelse og vurdering i selskapet	2 %

Fotokonkurransen for sjøfolk 2017

DOBBELTSEIER MED BLINKSKUDD FRA BARSKE FARVANN

Håkon Kjølmoen har flere ganger gjort seg bemerket med sine blinkskudd, og i år gikk han til topps med både gull og sølv for to av sine godt gjennomførte bilder fra polare strøk.

TRINE CARIN TYNES

Underavd. sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet

2017 ble den norske og nordiske fotokonkurransen for sjøfolk arrangert for trettiende år på rad. Det kom inn 230 bilder i den norske fotokonkurransen, en liten nedgang fra i fjor, men likevel nok av gode bilder å velge i for juryens tre medlemmer: Yrkesfotograf Øyvind Sætre, Haugaland Fotoklubbs Sigurd Wold og Navigares redaktør Kari Stautland.

GJENGANGER IMPONERTE

Helikopterkontrollør, navigatør og fiskeriinspektør på KV Svalbard, Håkon Kjølmoen, stakk av med både gull -og sølvplass i tillegg til hederlig omtale for ytterligere to bilder. Juryen var mektig imponert over kontrollen fotografen bak vinnerbildet har over komposisjon, farger, dybde, skarphet og perspektiv.

– Et teknisk godt bilde som tydelig skildrer kontrastene mellom det lille mennesket på båten i forhold til elementene i det uendelige isødet. Tema-tikken er også høyaktuell med tanke på den geopolitiske

situasjonen i nordområdene, begrunnet juryen sitt valg med.

STRÅLENDE FORNØYD

– Wow, det er jo helt fantastisk! Dette er min beste plassering noen gang, sier den dobbelte

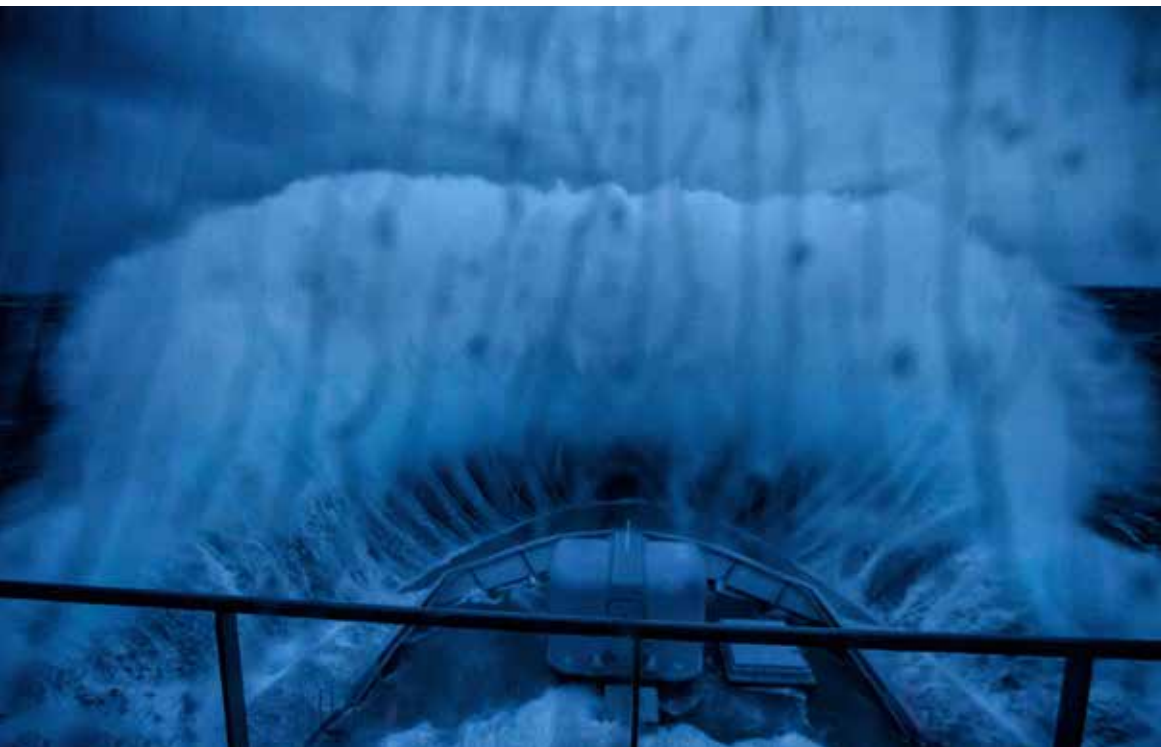
prisvinneren, som har håvet inn premier av alle valører gjennom årene

– Det var virkelig en kald opplevelse, sier han om bildet han har kalt «Isbanking på KV Svalbard». Selv mange kilometer

med varmekabler holdt ikke, vi måtte ut for å banke is for å få opp luken til kanonen. Artilleristene var ihuga og skulle ha kanonen klar selv om kulden beit skikkelig. Jeg måtte inn og varme opp både



1. Plass: Håkon Kjølmoen



2. Plass: *Håkon Kjølmoen*

meg og kamera, forteller Kjølmoen.

Bildet på sølvplass syntes juryen var både malerisk og dramatisk på samme tid der det fanger øyeblikket skipet graver seg inn i det opprørte havet.

– Vi får en sterk følelse av uværet og bølgene som slår mot baugen, som om vi står midt i bildet, og rekken i forgrunnen holder oss på plass, mente juryen.

Kjølmoen fikk også hederlig omtale for ytterligere to blinkskudd, et svart/hvitt bilde av et fiskefartøy i isødet, som imponerte også juryen med sin skarpheit og fine gråtoner og et helikopterbilde med nydelig koloritt og effektiv bruk av farger.

BRONSEPLASS

Fotografen på bronseplass er en også en kjenning, nemlig

fakta:

Fotokonkurransen for 2018 er allerede i gang. Vi er takknemlig for alle bilder dere sender inn med motiv hverdagslivet i arbeid og fritid om bord og i havn, utsyn over aktivitet på havet og i havn fra alle verdenshav og -hjørner.

Det kåres fem vinnere i henholdsvis den norske og nordiske konkurransen som vinner fine premier. Alle som deltar vil motta diplom, og resultatet blir publisert i Navigare og på vår hjemmeside. Alle påmønstret norske skip kan delta i den norske konkurransen.

Bidrag til Fotokonkurransen sendes pr. e-post til velferden@sdir.no innen 31.12.2018.

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

fjorårets vinner, kaptein Bjarne Hovland på KL Sandefjord. Juryen roser hans blinkskudd som et teknisk godt situasjonsbilde og likte godt hvordan fotografen har fått frem kontrasten i materie og dimensjoner mellom de myke menneskene som fortoner seg så små mot det store ankeret i kaldt og hardt stål.

GLAD NYKOMMER

På fjerdeplassen finner vi en nykommer. Juryen syntes det var «smell» i dette fargesterke og klare bilder, og likte at bildet er tatt fra et lavt punkt, som skapet et spesielt perspektiv og dybde i bildet. Maskinist Gavin Fernandes var underveis til å mønstre av en 8 måneders periode på biltransportskipet Toreador da han gledesstrålende fikk høre om



3. PLASS: Bjarne Hovland

suksessen i fotokonkurransen. Bildet ble tatt på en iskald dag i Magellanstredet. Overveldet over det fantastiske utsynet da han kom opp fra maskinrommet, skyndte han seg å fange øyeblikket med kameraet.

– Mine bilder er slik mine øyner ser det, jeg liker at farg-

ene er så naturtro som mulig. Når jeg tar bildet av vakre landskap er jeg takknemlig som får oppleve dette, sier Fernandes, som forteller at fotointeressen startet hjemme i Goa, India.

– I starten bare trykket jeg i vei, men så forsto jeg at noe manglet. Det inspirerte meg

til å lære mer og utvikler interessen videre.

FOREVIGET KAFFEPAUSEN

På femte plass finner vi matros Daniel Möllerström som har vunnet priser både i den norske og svenske fotokonkurransen for sjøfolk tidligere. Juryen

var begeistret for dette velkomponerte bildet, som gir innblikk i en hverdagslig situasjon vi sjelden ser avbildet. Bildet skilte seg fra de andre bildene, og våger gå ganske tett på kvinnen i hennes kaffepause. Bildet vekker også nysgjerrighet.

– Jeg tok bildet når vi lå til kai i Montrose. Da jeg gikk av nattevakt, så jeg kokka sitte med sin morgenkaffe. Bilde ble tatt med hennes samtykke, men mine bilder er aldri arrangerte, sier Möllerström. Han har jobbet til sjøs i 25 år, og er nå på Brage Viking.

– Jeg forsøker alltid ha kameraet med meg på jobb og i fritid for jeg elsker å fotografere og fange øyeblikket. Mitt viktigste tips til andre er å våge ta mange bilder og utfordre seg selv, sier han.

Juryen valgte til sammen ut ti bilder som fikk hederlig omtale. Disse stilte på like vilkår til dyst med de beste bidragene fra tilsvarende fotokonkurranser i Danmark, Island, Finland og Sverige.



4. PLASS: Gavin Fernandes



5. PLASS: Daniel Möllerström

HEDERLIG OMTALE:



Håkon Seim



Malin Holgersson



Stig Fredrik Olaisen



Jan Erik Nygård



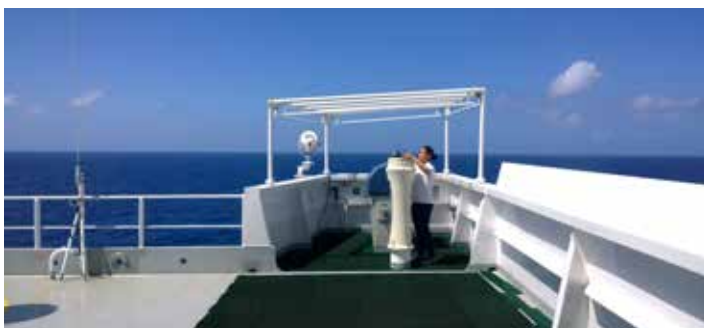
Christopher Bryan M. Sebastian



Tiago Gregorio



Sverrec Fangel Brekke



Norberto D. Lee



Håkon Kjøellmoen

Nordisk fotokonkurranse for sjøfolk 2017

SUKSESS FOR SVENSK SJØMANN

Akkurat som i den norske finalen, var det en og samme fotograf som kapret både gull og sølv i den nordiske fotofinalen. Jörgen Språng er allerede mestvinnende i den nordiske fotokonkurransens 30-årige historie, og slo nå til med dobbel pallplass. Det ble også en fin fjerde og femteplass for to norske bidrag, mens Island tok tredjeplassen.

TRINE CARIN TYNES

Underavd. sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet

Den nordiske finalen går på omgang mellom de nordiske landene, og i selve jubileumsåret var det Norge og Sjøfartsdirektoratet som var vertskap. I anledning jubileet ble arrangementet gjennomført på Norsk Maritimt Museum i Oslo. Museets prosjektleder og konservator Espen Wæhle, og NRK-fotograf Javier Ernesto Auris Chavez tok med glede og begeistring fatt på oppdraget med å juryere den nordiske finalen. Dette er et uvanlig og spennende oppdrag, syntes juryen.

I alt kom det inn 814 bilder i de nordiske delfinalene, hvorav de 15 beste bildene fra hvert land havnet i den nordiske finalen.

FOTOGLAD KOKK

Dobbeltvinneren Jörgen Språng er svensk kokk på tankbåten Bit Okland, og fyller mye av fritiden om bord med fotografering.

- Aller best liker jeg å portrettere mine kolleger i ulike arbeidssituasjoner. Jo mer spesielle oppgaver de får, desto bedre i mine øyne, sier kokken.

Vinnerbildet, som han har kalt «Spleisere», viser bosunen og en elev som sliter med å spleise et par nye vaiere, et materiale som er langt fra like medgjørlig som trossene.

- Et sterkt arbeidsbilde, mente juryen som likte kontrasten mellom arbeideren og det rå materialet. Disse trådene drar oss inn til kjernen i bildet, som er arbeidshånden. Det gjør ikke noe om vi ikke ser ansiktet, det viktige er kontakten og kontrasten mellom mennesket og jernet. Det symboliserer den kraften sjøfolk må ha. Juryen syntes det var flere gode kandidater på gråtoneskalaen, og morsomt i den digitale tidsalder at sjøfolk vet å verdsette hvilke måter de kan fremheve sine motiver og gjøre dem interessante ved å arbeide med svart/hvitt.

Bildet på andreplass har Språng titulert «Sommersnø», der en brannøvelse med skum forvandlet en fin junidag til vinter for en stakket stund. Bildet har samtidig en fin komposisjon med rette linjer, det er behagelig å se på der fargene spiller godt sammen,



1. PLASS: Jörgen Språng, Sverige.



2. PLASS: Jörgen Språng, Sverige.



4. PLASS: Håkon Kjølmoen, Norge.



3. PLASS: Þorgeir Baldursson, Island.



5. PLASS: Daniel Möllerström, Norge.

mener juryen, som også likte den spennende effekten som spylingen gir.

INTERESSANTE MOTIV

Tredjeplassen fikk matros Thorgeir Baldursson på den islandske hekktråleren Kaldbakur som var mesteren for bildet han har kalt «Spisetid»

- Vi dras inn i bildet, for her er noe gjenkjennbart, men samtidig noe vi ikke klarer å knekke helt. Det er is og måker. Bildet er harmonisk med former og farger som går igjen. Det ser ut som et maleri, men plutselig stikker hodene ut. Det er flere fine naturbilder i konkurransen, men her er det fanget i en

annerledes situasjon og gjennomført på en kreativ og fin måte, mente juryen. De var også begeistret for Håkon Kjølmoens orkanbilde.

- Dette er et bilde som man kan oppleve når man står på broa til sjøs og det er skikkelig vær. Det er tatt i det tilgjengelige lys som er tilstede, og det virker ikke som det er gjort betydelige ting for å endre på «Blåtimen» og det dramatiske i mørket som er i ferd med å falle på. Det er et levende bilde, som fanger spenningen i øyeblikket, mente juryen.

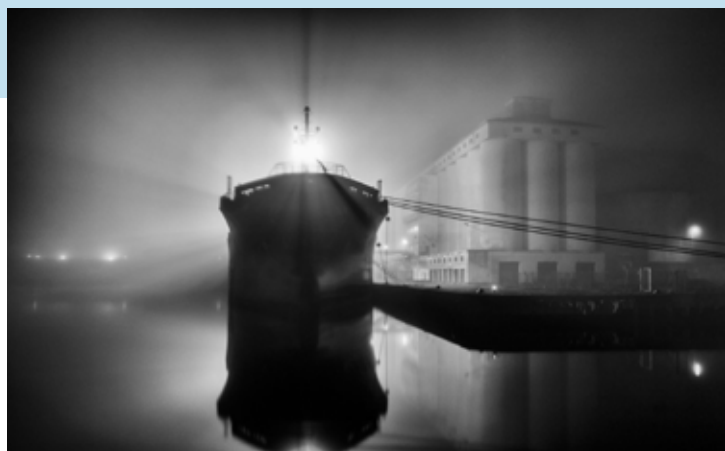
Daniel Möllerström høstet femteplassen både i den norske og nordiske finale, for bildet av

kollegaens røykepause. Den nye juryen syntes dette var et herlig hverdagsøyeblikk, en pause i den travle hverdagen.

I den nordiske finalen står juryen fritt til å velge ut hvorvidt bilder skal gis hederlig om-

tale. Årets jury valgte å trekke frem fire bilder, hvorav et av Jörgen Språng fra Sverige samt tre fra sjøfolk på danske skip. Matros Erik Kamrath på Mærsk Deliverer, Remigiusz Piotrowski og Jesper Schreiber.

HEDERLIG OMTALE:



Jesper Schreiber, Danmark



Erik Kamrath, Danmark



Jörgen Språng, Sverige.



Remigiusz Piotrowski, Danmark

Vi har snakket med:

Geir Fridtjof Foldøy
Opplæringskonsulent,
Maritimt Opplæringskontor
Sør/Vest Norge



Navn:
Geir Fridtjof Foldøy

Jobb:
**Opplæringskonsulent,
Maritimt Opplæringskontor
Sør/Vest Norge**

Alder:
50

Bor:
Sævelandsvik, Karmøy

Sivil status:
Gift

Fritidsinteresser:
**Mange, men kan nevne familie
og venner,
søndagsskolen, sjø og båt,
og reiser.**

? HVA JOBBER DU MED?

Hovedoppgavene er å rekruttere og følge opp lærlinger på båtene til våre medlemsrederier. Det innebærer blant annet deltakelse på yrkesmesser, skolebesøk, intervjuer, kurs, møter, konferanser, læringsamlinger, og besøk av eller hos lærlinger.

? HVORDAN SER EN TYPISK ARBEIDSDAG UT?

Enten er jeg på kontoret, og da blir det f.eks. oppfølging av halvårsvurderinger og oppgaver fra båtene, mailkorrespondanse og telefonsamtaler. Eller så er jeg på reise, eksempelvis til en skole, et kurs, en messe eller konferanse, eller til et skips- eller rederibesøk.

? HVA ER DET ALLER BESTE MED JOBBEN DIN?

Variasjonen! Alt fra kontorarbeid med PC og telefon, til reiser og spennende møter og treff med mange forskjellige mennesker! Å få treffe mange motiverte ungdommer, og være med på å gi dem en god start på sin maritime karriere! Å få ha kontakt med dyktige og kjekke kolleger, sjøfolk, folk på rederikontorene, lærere, og andre som bidrar til at ungdom som vil til sjøs får læreplass, og rederiene får motivert ungdom i arbeid. Etter dager/uker i ro på kontoret synes jeg det er herlig å få komme ut og lufte meg litt, og etter en periode med mye reising, er det nydelig å få noen dager på kontoret igjen.



? OG HVA ER MINUSET?

At det blir for sjelden anledning til å besøke lærlingene om bord, bl.a. fordi de er spredt rundt på «de syv hav». Men det vil jo alltid være noe man skulle ønske å kunne gjøre mer av.

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

Har ingen planer, men jeg er veldig glad i den maritime næringen, så jeg håper å jobbe i denne bransjen i mange år framover. Folk, maritimt og reiser er tre gode stikkord for meg. Og de 3 faktorene er med i jobben på Maritimt Opplæringskontor.

Batterifokus:

MOT EN GRØNNERE HAVBRUKSNÆRING

Større oppmerksomhet rundt grønne løsninger i havbruksnæringen bidrar nå til næringsutvikling og bedre miljø langs kysten. – Vi ser et stort potensial innenfor elektrifisering av havbruksbæringen, og vi opplever at næringen selv har et sterkt ønske om å redusere miljø- og klimaavtrykket sitt, sier daglig leder i NCE Maritime CleanTech, Hege Økland.

MARIE ENGELSEN LAUNES

Kommunikasjonssjef, NCE Maritime CleanTech

Sjømat er, som vår nest største eksportnæring, en viktig næring for norsk økonomi. Samtidig står næringen for store klimagassutslipp i kystnære områder. Forventningen om sterk vekst de neste årene setter krav til ny teknologi som kan bidra til å løse de miljøutfordringene som havbruksnæringen står overfor.

Sjømat Norge publiserte nylig sin visjon «Havbruk 2030 – Tenke globalt, handle lokalt». Den slår fast at norsk havbruk skal stå for verdens mest miljøvennlige produksjon av sunn mat. Elektrifisering av drift og operasjoner på arbeidsbåter og andre fartøy, er et av flere tiltak som skal gjøre havbruksnæringen mer energieffektiv og miljøvennlig. Disse båtene er tradisjonelt bygd med dieselmekanisk framdrift og med hydraulisk utstyr som gir store energitap.

HAVBRUKSNÆRINGEN ER I ENDRING

Arbeidsbåtene i oppdrettsnæringen egner seg svært godt for elektrisk drift. De opererer i et avgrenset område, og er ofte i land. Dermed kan de lades uten at dette går ut over driften.

Teknologien for elektriske og hybride operasjoner er utviklet og gjennomtestet i offshoreskip og elektriske ferger. Nå som prisene på batterier og annet nødvendig utstyr er på vei ned, og ytelsen og levetiden går opp, er oppdrettsnæringen også klar for å ta et stort skritt mot en mer

miljøvennlig drift. Videre ser vi også at flere og flere oppdrettsaktører nå bytter ut dieselaggregatene sine med landstrøm, og dette åpner også opp for nye muligheter for plug-in hybride og elektriske arbeidsbåter.

Verdens første elektrisk drevne oppdrettsbåt ble levert til Salmar i februar 2017, og det jobbes for tiden med tilsvarende løsninger hos flere verft. Næringsklyngen NCE Maritime CleanTech har også utviklet et flerfartøy-konsept for fremtidens havbruksfartøy med et «future ready» design. Designet på fartøyene er utviklet slik at nye energilagringsteknologier kan implementeres når disse er tilgjengelige. For eksempel kan brenselceller og hydrogen tas om bord når infrastruktur og regelverk er på plass.

MANGE FORDELER

– Havbruksnæringen er i endring, og dagens oppdrettsfartøy får en mer og mer krevende driftsprofil. Foruten å spare utslipp, er batterier også gunstig fordi de gir større fleksibilitet og økt sikkerhet ved merdene, sier Økland. Det vil koste noe mer å bygge en elektrisk-drevet arbeidsbåt, kontra en konvensjonell dieselbåt, men disse ekstrakostnadene spares raskt inn i reduserte energikostnader.

– Vi ser også at mange anlegg blir flyttet ut fra fjordene til mer eksponerte lokasjoner, der landstrøm er lite tilgjeng-



FREMTIDEN: Sånn ser Bremnes Seashore og NCE Maritime CleanTech for seg framtidens havbruksfartøy. ILLUSTRASJON: NCE MARITIME CLEANTECH

elig. For å unngå bruk av dieselaggregat som energikilde, ser vi nå nye løsninger med lokal energiproduksjon ved merdene der overskuddsenergi kan lagres på batterilagere for å sikre stabil og sikker energiforsyning, forteller Økland. Elektrifisering kan også bidra til reduserte produksjonskostnader og bedre arbeidsmiljø for mannskapet, gjennom bortfall av eksos, støy og vibrasjoner fra fossildrevet utstyr.

– Om få år kan alle arbeidsbåter i norsk havbruksnæring ha elektrisk fremdriftssystem. Men det er myndighetene som vil bestemme tempoet her. Vi vet at teknologien er klar, men sterkere insentiv for et raskere skifte er ønskelig, sier Økland.

GJØR FISKESLAM TIL EN RESSURS

I arbeidet mot en grønnere profil må det også på plass løsninger for håndtering av slam fra fiskemerdene. Slikt avfall er et dobbelt miljøproblem, da det blir fraktet bort fra anleggene med trailere.

Med støtte fra NCE Maritime CleanTech er bedriftene AquaPro og Wärtsilä Ship Design i gang med å utvikle et prosesskip som skal hente fiskeavfallet og gjøre det om til tørrstoff. Tørrstoffet kan brukes til å produsere gjødsel, biogass og brensel til fjernvarmeanlegg eller sementindustrien. Prosjektet ser også på mulighetene for å bruke tørrstoffet til energi på oppdrettsanleggene.

UTREDNINGSRAPPORTER FOR VERDENSARVFIJORDENE KLAR

To rapporter, hvor den ene tar for seg samfunnsmessige gevinster og kostnader knyttet til mulige skjerpede miljøkrav for verdensarvfjordene, er nå overlevert direktoratet. Rapportene blir et viktig verktøy i det kommende regelverksarbeidet knyttet til miljøkrav for disse områdene.

DAG INGE AARHUS

Kommunikasjonsdirektør, Sjøfartsdirektoratet

– Det er gjort et grundig arbeid med rapportene, og for Sjøfartsdirektoratet blir de to rapportene et viktig grunnlag for de regelkrav som direktoratet vil foreslå for verdensarvfjordene, sier Bjørn Pedersen som er avdelingsdirektør i Sjøfartsdirektoratet.

I 2015 tok Verdensarvrådet for Vestlandsk Fjordlandskap opp forurensningsproblematikken i verdensarvfjordene med Sjøfartsdirektoratet. Direktoratet startet deretter en forundersøkelse med innsamling av ulike data, inkludert vurdering av eksisterende rapporter. I tillegg ble det gjennomført en delegasjonsreise til Alaska for å se på hvordan de håndterte liknende utfordringer i området Glacier Bay.

TO RAPPORTER

I 2016 fikk direktoratet i oppdrag fra Klima- og miljødepartementet (KLD) å kartlegge miljøutslipp i verdensarvfjordene, og rapporten fra denne kartleggingen viste også at det var behov for en samfunnsøkonomisk analyse av mulige regelverkskrav. Den ene rapporten omhandler kostnader knyttet til reduksjon av utslipp til luft og vann, mens den andre rapporten tar for seg utslipp til luft i forhold til hastighet på fartøyet.

– Når vi nå har fått disse rapportene på plass, vil vi starte vårt regelverksarbeid. Målet er å være klar til å sende regelverkskrav på høring i mai, med mål om endelig fastsettelse innen utgangen av 2018, sier Pedersen.



GRØNT FOKUS: Cruiseskipet *Celebrity Eclipse* er et av mange som besøker Geirangerfjorden. Nå jobbes det med et regelverk som skal redusere utslippene fra cruiseskip i verdensarvfjordene.

FOTO: © HELGE SUNDE / SAMFOTO, NTB SCANPIX

INNOVVERTE NÆRINGEN

For direktoratet har det vært viktig å involvere cruisenæringen, både nasjonalt og internasjonalt, i prosjektet fra dag en. Det samme gjelder de berørte kommunene og turistnæringen. Når nye regelverkskrav sendes på høring, vil det være en ytterligere anledning til å komme med innspill til disse.

– Vi ser at cruisenæringen er i rask utvikling med stort fokus på miljøvennlig skipsfart og miljøvennlig drivstoff. Men det er klart at ikke alle investerer i nytt, men fortsetter å bruke gammel teknologi. Ut fra det regner vi med at deler av næringen vil være positive til nye krav, påpeker Pedersen.

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR):

Rekordhøyt aktivitetsnivå i 2017

I siste periode fortsatte den positive utviklingen i NOR-flåten, både i forhold til antall nyregistreringer og i antall tinglyste eierskifter og panteheftelser. Ved utgangen av januar var så mange som 19 943 fartøy registrert i NOR.

STONE OLSEN RISNES

Avdeling Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet

170 nye fartøy ble registrert inn i NOR i løpet av de siste to og en halv månedene, nøyaktig like mange som i samme periode i fjor. Det mangler nå kun knappe 50 fartøy før registeret kommer opp i 20 000. Antall slettelser gikk samtidig ned fra 129 til 47.

Fritidsfartøy sto nok en gang for den største delen av tilførselen med 68 nyregistreringer. Det ble samtidig registrert 47 mindre arbeidsbåter og 41 fiskefartøy. De resterende nyregistreringene fordelte seg på ulike fartøytyper. 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

REKORDHØY AKTIVITET

I 2013 var 17 713 fartøy registrert i NOR. Ved utgangen av 2017 var tallet oppe i 19 916, en økning på vel 12 prosent. I samme periode økte antall registrerte eierskifter med vel femti prosent.

– Utviklingen er særdeles positiv, sier Monika Borge, avdelingsdirektør ved Skipsregistrene. Både selger og kjøper har plikt til å melde eierskifter til NOR, og tallene tyder på at stadig flere er oppmerksomme på sitt ansvar. At flåten øker er også en indikasjon på at eiere av fartøy under 15 meter, som ikke er registreringspliktige, ser fordeler ved å registrere fartøyet sitt hos oss.



NYBYGG: Det nybygde forskningsfartøyet «Kronprins Haakon», bygget ved Fincantieri S.p.A., Italia og registrert i NOR 15. desember 2017.

FOTO: FINCANTIERI S.P.A.

Registrering i NOR gir bedre sikkerhet ved kjøp og salg. Finansiering kan lettere oppnås siden det kan tas frivillig pant i fartøyet. Kun NOR-registrerte fartøy kan

få utstedt Nasjonalitetsbevis, et dokument som bekrefter at båten er norsk og hvem som er eier.

Norsk internasjonalt skipsregister (NIS):

En travel slutt på 2017

Som en følge av endringer i Maritime Labour Convention (MLC), bortfalt kravet om at rederiet stiller garanti for lønn og hjemreise ved arbeidsgivers konkurs i desember i fjor. Denne positive endringen for passasjer- og lasteskip førte til en travel overgang inn i det nye året. Alle garantier er nå slettet og originaler returnert til garantisten. I tillegg ble 18 skip med en total bruttotonnasje på 271 552 innført. Per 31. januar 2018 telte registeret 602 skip.

TONE OLSEN RISNES Avdeling, Skipsregistre, Sjøfartsdirektoratet

REGISTRERINGER FRA 15. NOVEMBER 2017 – 31. JANUAR 2018

LAEM8 - AGNES VICTORY. 27 257 bruttotonn kjemikalietanker overført fra Marshall Islands.

LHNM3 - AKVAPRINS. 255 bruttotonn brønnbåt overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

LADG8 - BOW PLATINUM. 17 139 bruttotonn nybygd kjemikalietanker, ikke tidligere registrert.

LAEN8 - CHAMPION CONTEST. 27 472 bruttotonn oljetanker overført fra Mars-halløyene.

LAER8 - FAR SCIMITAR. 3 089 bruttotonn forsyningskip overført fra Isle of Man.

LAEH8 - FAR SPICA. 3 527 bruttotonn forsyningskip overført fra Isle of Man.

LAEI8 - FAR STREAM. 3 100 bruttotonn forsyningskip overført fra Isle of Man.

LAEF8 - FEED RANA. 2 999 brutto bulk-skip overført fra Nederland.

LADV8 - GEO CARIBBEAN. 12 108 bruttotonn seismikkskip overført fra Frankrike.

LACX8 - GRAND CANYON. 12 652 bruttotonn konstruksjonsskip overført fra Panama.



TUNGVEKTER: Oljetankeren *Jasmine Knutsen* på 80 918 bruttotonn ble nylig overført fra Canada.

FOTO: KNUTSEN

LACJ8 - GRAND CANYON III. 12 433 bruttotonn konstruksjonsskip overført fra Panama.

LAEAB - JASMINE KNUTSEN. 80 918 bruttotonn oljetanker overført fra Canada.

LADZ8 - JO ASK. 29 266 bruttotonn oljetanker overført fra Hong Kong.

LADW8 - JO KARI. 29 266 bruttotonn oljetanker overført fra Hong Kong.

LATS3 - OSLO TANK. 498 bruttotonn oljetanker overført fra NOR.

LAQI3 - SIEM CHALLENGER. 2 807 bruttotonn forsyningskip overført fra NOR.



NYBYGG: Den nybygde kjemikalietankeren «Bow Platinum» ble registrert inn i NIS 5. januar 2018.

FOTO: ODFJELL

LAQG3 - SIEM COMMANDER. 2 807 bruttotonn forsyningskip overført fra NOR.

LDAC3 - SKANDI FEISTEIN. 3 959 bruttotonn forsyningskip overført fra NOR.

Sverre Flatebø

Sverre Flatebø har jobbet med Sjømannsidretten siden 2011, og er glødende opptatt av å fremme trivsel og god folkehelse. Selv er Sverre over snittet treningsglad, og ønsker å smitte denne gleden over til flest mulig.



Slik fortsetter du med treningen!

I forrige Navigare startet vi en treningsspalte med innlegget «Kom i gang med treningen». Å komme i gang er en ting, men å holde treningsengasjementet ved like er ikke alltid like lett. Her er våre seks foretrukne tips for å hjelpe deg til å holde treningen ved like over mange år.

1. START ROLIG

Det gjelder både i antall økter, og også mengden i de enkelte øktene. For de som er uerfarne med trening og nettopp har kommet i gang, kan to økter i uken være tilstrekkelig. Så kan man gi seg selv et ekstra klapp på skulderen om en får gjort en ekstra bonusøkt. Det gjør ingenting om den tredje økten noen ganger droppes, men prøv å ha en styrkeøkt og en kondisjonsøkt i uken. Den tredje økten kan gjerne være en spasertur, svømming, rulleski, klatring eller noe annet man liker å holde på med.

2. GJØR NOE LYSTBETONT

Når det gjelder motivasjon, er det helt klart en fordel om du begynner med noe du synes er kjekt. Samtidig er det nok en illusjon for en nybegynner å tro at trening skal være kjekt og deilig. De første 6-8 ukene kan gjerne oppleves som tunge og kjedelige. Det er på denne tiden man må mobilisere og tenke at man nå legger et fundament for noe som med tiden vil gi treningsglede.

3. VÆR SOSIAL

Sett deg helst faste treningstider, og finn gjerne noen å trene sammen med. Det er



både sosialt og forpliktende. Hvorfor ikke løse noen verdensproblemer på spasertur eller mellom settene på en treningsøkt? Har en avtalt å møtes, er det lettere å komme seg ut dørene hjemme.

4. LIVSSTIL

De første månedene må du se på treningen som en jobb. Rett og slett noe som må gjøres om du skal oppnå fordelene knyttet til fysisk aktivitet. Målet er å lykkes med kominasjonen av et greit kosthold og trening 2 – 4 dager i uken, resten av livet. I utgangspunktet. Etter hvert som det fysiske grunnlaget, lysten og kunnskapen

har økt, blir det også helt naturlig å sette av tid til aktiviteter som en blir svett av, og trives med.

5. SETT DEG ET MÅL

Mange opplever det som lurt å sette seg mål på veien. Oppnåelige mål som stimulerer til å opprettholde aktiviteten. En livsstilsendring mot en mer aktiv hverdag er et mål i seg selv, men det kan også være lurt å sette seg noen delmål underveis.

Det kan være alt fra å finne seg en treningspartner og sette opp faste dager til trening, til at en skal klare å trene to eller tre dager i uken. Andre delmål kan inne-

HERLIG: Noen uker etter en har kommet seg i gang med trening og en føler seg i bedre form, kan jeg skrive under på at en rolig, sosial og hyggelig joggetur i godt vær med gode venner virkelig gir energi og god mental helse. På bildet er artikkelforfatteren i midten.

FOTO: PRIVAT

bære tøffe treningstimer, å løfte en gitt belastning, eller å løpe en viss distanse. Sørg for å holde deg til lystbetonte mål, og juster dem etter hva som gjør deg stolt og glad.

6. KONTINUITET

Når du etter hvert har kommet i gang, og er over «kneika», er det viktig at du sørger for kontinuitet i treningen. Dersom varig livsstilsendring er målet, er det risikabelt å ta «fri» i uker og måneder. Man mister fort formen man har opparbeidet seg, og det blir mentalt krevende å starte på nytt.

SJØMANNSIDRETTE

Det er i seg selv ikke avgjørende å føre en treningsdagbok, men mange finner motivasjon i å holde en oversikt over hvor mye de trener og hvilken utvikling de har underveis. Sjømannsidretten tilbyr en gratis web-tjeneste på idrett.sdir.no der du får din egen profil og egen treningsdagbok for å holde oversikt. I tillegg er du med i ulike kampanjer og konkurranser der du kan vinne fine premier.

Vi anbefaler samtidig at du fortsetter med, eller begynner på, treningsprogrammet som vi presenterte i treningspalten i sist Navigare. Dette kunne klippes ut og henges opp. Alternativt finner du tidligere utgaver av Navigare elektronisk også.

Lykke til!

Andre år på rad med flere fiskere

For andre året på rad er det økning i antall fiskere i Norge. Antallet fiskebåter har også økt fra 2016 til 2017, viser tall fra Fiskeridirektoratet.

- Det er svært gode nyheter at det også i år er flere som ønsker å bli fiskere. Veldig gledelig er det også at antallet kvinnelige fiskere øker, sier fiskeriminister Per Sandberg (Frp). - Det viktigste i et langsiktig perspektiv er at vi skaper lønnsomme arbeidsplasser langs kysten. Lønnsom virksomhet er den beste distriktspolitik, sier Sandberg. Fiskere som har fiske som hovedyrke er økt fra 9426 i 2016 til 9493 fiskere i 2017. Antallet kvinnelige fiskere med fiske som hovedyrke er økt fra 273 kvinner i 2016 til 310 kvinner i 2017.

- Gode tider gjør nå at det investeres stort i fiskerinæringen. Antallet fiskebåter er også økt, og det er blant de minste båtene økningen er størst. Trenden med at ungdom søker seg til yrket fortsetter også. Det lover godt for framtiden for denne næringen, sier Sandberg.



FORNØYD: Fiskeriminister Per Sandberg i prat med fisker Magnus Olsen fra Skjervøy.

FOTO: NFD

Harrier-rederi får varsel om overtredelsesgebyr

Rederiet Nabeel Ship Management, som eier det omstridte skipet Harrier, mottok i februar et varsel om mulig overtredelsesgebyr.

Sjøfartsdirektoratet varslar at rederiet kan bli ilagt gebyret på grunn av flere brudd på Skipssikkerhetsloven. Overtredelsene gjelder både miljø- og sikkerhetsforhold. Rederiet frist til midten av mars til å komme med eventuelle merknader til varslat.

Harrier var trolig på vei til ulovlig opphogging i Pakistan da det fikk maskinstans og holdt på å grunnstøte på Jæren i februar i fjor. Etter lengre tids kailigge for reparasjoner i Tysvær utenfor Haugesund, ble det i juli i fjor slept til Spindfjorden mellom Lyngdal og Farsund der det nå ligger.



VENTER: Harrier ligger i Spindfjorden mellom Farsund og Lyngdal. Skipet ble forsøkt eksportert til vraking i Pakistan uten tillatelse, og ble holdt tilbake inntil kjøper ordnet eksporttillatelse for vraking.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

Økokrim tok før jul over etterforskningen av overtredelser av miljølovgivningen. De etterforsker om skipet er forsøkt eksportert ulovlig, siden det defineres som miljø-

farlig avfall. Skal skipet hogges opp, må det trolig skje i et OECD-land for at eksporttillatelse skal kunne innvilges.

Kartlegging av fritidsbåtulykker i 2018

Statens havarikommisjon for transport (SHT) vil i 2018 gjennomføre en omfattende kartlegging av ulykker med fritidsbåter i Norge. Hensikten med kartleggingen er å etablere i større grad enn i dag et faktagrunnlag om omfang og omstendigheter forbundet med ulykker med fritidsbåter. Dette vil bedre kunnskapsgrunnet om hvilke tiltak som kan styrke sikkerheten til sjøs.

Målsettingen er at dette skal gi myndigheter og andre organisasjoner et bedre grunnlag om hvilke tiltak som kan styrke sikkerheten til sjøs. Dette har vært etterspurt blant myndighetsaktører og andre organisasjoner. I tillegg vil det gi SHT et godt underlag for å vurdere hvilke type enkeltulykker som senere bør gjennomgå grundigere undersøkelser for å identifisere bakenforliggende sikkerhetsfaktorer.

Sjøfartsavdelingen ved SHT har siden opprettelsen i 2008 undersøkt sjøulykker og arbeidsulykker om bord på skip. Fremover vil SHT i tillegg bruke mer ressurser på undersøkelser av ulykker med fritidsbåt. Hensikten med undersøkelsene er å avdekke faktorer som har betydning for sjøsikkerheten.

Statens havarikommisjon for transport er en offentlig undersøkelseskomisjon hvis oppgave er å undersøke ulykker og hendelser innen luftfart, veitrafikk, jernbane og sjøfart. SHT skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.

Vi leverer Maritim Trening i verdensklasse

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

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



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

 **NTNU**
Ocean Training AS

BOKANMELDELSER



Lesetips fra «E-bibliotek for sjøfolk»

Ta nye litterære reiser på fritida om bord

Sjøfartsdirektoratets E-bibliotek for sjøfolk utvides stadig med nye bøker i ulike sjangere: Kvalitetskrim for den spennings sugne. Fantastiske fortellinger om levd liv for den som vil tas med på en episk reise. Fakta og fabuleringer over vår tids utfordringer for den nysgjerrige. Nye bøker som trekker frem de glemte polar- og krigsheltene for den historisk interesserte. Kort sagt byr vi på noe for enhver smak og for «alteterne».

Trine Carin Tynes
Underavdeling Sjøfolk,
Sjøfartsdirektoratet

«LASARUSEFFekten»

Tom Egeland
(Aschehoug forlag)

Tom Egeland har spesialisert seg på thrillere hvor historiske hemmeligheter møter moderne vitenskap, og nå går han løs på det største mysteriet av alle: Døden. Det skremmende og fortsatt ubesvarte spørsmålet om hva som skjer etter døden er temaet i den sjuende spenningsroman om stjerne- arkeologen Bjørn Beltø. Et topphemmelig eksperimentelt forskningsprosjekt har fått kodenavn Lasaruseffekten. Medisinske forskere i USA er i ferd med å avdekke hva som skjer med oss etter døden. Kan de faktisk bevise at sjelen lever videre etter at kroppen er død? Samtidig er Bjørn Beltø på jakt etter et babylonsk-egyptisk old-tidsverk kalt De dødes bok. Men han er ikke alene om å jakte på manuskriptet. En farlig munkeorden er villig til å gå langt for å stanse ham.



«BLÅ»

Maja Lunde
(Aschehoug forlag)

Maja Lunde gjorde braksuksess med sin fortelling om konsekvensene av bienes død vevd sammen med tre vidt forskjellige menneskeskjebner i «Bienes historie». Denne gangen står kampen om vann, det mest livsnødvendige som finnes. I vår norske samtid seiler miljøaktivisten Signe på snart 70 år bort fra barndomsbygda på Vestlandet i en seilbåt. Hun er ikke redd for det store havet. Det er bare henne, båten og en spesiell last. Målet er å konfrontere mannen hun en gang elsket. På et annet tidsplan, året 2041, møter vi David som føler seg for ung til å være far, men har likevel eneansvaret for datteren. Sammen er de på flukt gjennom et tørkerammet Sør-Europa. Nord står mot sør, det finnes ikke vann til dem alle. Men alt endrer seg da de finner en seilbåt i en forlatt hage langt inne i landet. «Blå» er hennes andre bok i det som skal bli en kvartett om menneskenes og naturens sårbarhet.



«OTTO SVERDRUP: SKYGGELANDET: EN BIOGRAFI»

Alexander Wisting
(Kagge forlag)

Otto Sverdrup (1854-1930) var kaptein på Fram og dermed Fritjof Nansens viktigste mann da Norge første gang gjorde seg bemerket som oppdagelsesmann. Han utviklet ferdigheter som gjorde ham til en selvstendig og dyktig polarforsker. Sverdrups virke strekker seg over hele den norske polare gullalderen, fra 1888 til 1930, og mange anser hans anonyme posisjon i skyggen av Nansen og Amundsen som en historisk urett. Han var delaktig i tidenes norske landoppdagelser og dramatiske redningsaksjoner i Arktis. Slik reddet han liv i tillegg til å levere viktige forskningsresultater. Men utenfor isen ble triumf til tragedie. Denne biografien er basert på en grundig gjennomgang av førstehåndskildene fra menneskene rundt Sverdrup, og ikke minst fra hovedpersonen selv.



«STØRST AV ALT – ET RETTSSALSDRAMA»

Malin Giolito Persson
(Capellen Damm)

Forfatteren har vokst opp med kriminolog og krimforfatter Leif G.W. Persson som far. Selv er hun advokat, og hennes krimroman ble kåret til beste svenske kriminalroman i 2016. Størst av alt er en sitrende god miks av rettsals thriller og oppvekstdrama, der ulykksalige hendelser er lagt til Djursholms allmenne gymnas, et av få steder hvor de rikeste rike og de som er plassert nederst på rangstigen møtes. Det skal vise seg å bli katastrofalt. Nå stilles atten år gamle Maja for retten, og det er hevet over enhver tvil at hun skjøt og drepte både kjæresten og bestevenninnen sin. I tillegg finnes det et siste offer som ble hardt skadd. Hva har han å si om det Maja gjorde?



«SVARTHUSET» OG «LEWISMANNEN»

Peter May
(Goliat forlag)

Endelig er de to første bøkene i Peter Mays kritikerroste og prisbelønte Lewis-trilogi tilgjengelig. I «Svarthuset» blir etterforsker Fin Macleod sendt fra Edinburgh til barndomstraktene på vakre og fjerne Isle of Lewis for å bistå i en bestialsk mordsak. Svarene er å finne dypt gjemt i det tett sammensveide lokalsamfunnet, og etterforskningen blir en ubehagelig reise tilbake til hans egen triste barndom. Og han møter igjen sin store kjærlighet Marsaili. Men demoner fra fortiden begynner å røre seg når Macleod graver i fortiden.

I oppfølgeren «Lewismannen» blir et uidentifisert lik funnet i en torvmyr på Isle of Lewis. Man har ingen ledetråder, men DNA-prøver viser at mannen må være i slekt med Tormod Macdonald som bor på øya. Tormod er nå dement, men har alltid hardnakket hevdet å være enebarn. Fin Macleod blir, noe motvillig, tilkalt for å løse saken. Etterforskningen avdekker mørke familiehemmeligheter, samtidig som den leder Fin stadig nærmere morderen. Følg med i vårt E-bibliotek så vil du etterhvert også finne tredje og siste bok om Macleod og det lille skotske øysamfunnet.



«CARL FREDRIKSENS TRANSPORT: DEN UKJENTE HISTORIEN OM KRIGENS STØRSTE HELTEDÅD»

Hilde Vesås
(Kagge forlag)

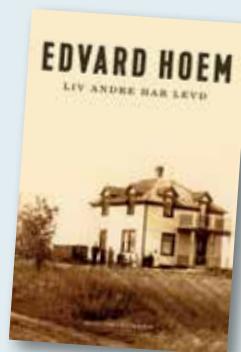
Hva får et menneske til å risikere livet for andre? Ekstreme situasjoner som krig kan bringe frem både det beste og det verste i mennesker. Historien om Alf Pettersen og gruppen som kalte seg Carl Fredriksens Transport under den andre verdenskrig er historien om noen vanlige mennesker som de mest dramatiske årene i Norges nyere historie utførte noen svært uvanlige handlinger. De brukte alle sine ressurser på å berge andres liv ved å hjelpe dem over grensen til Sverige. De var vanlige nordmenn med forskjellig bakgrunn og ulik overbevisning. De fikk aldri den anerkjennelsen de hadde fortjent, men ble tvert imot møtt med mistenksomhet og latterliggjøring. I denne beretningen om menneskelig heltemot blir deres historie fortalt for første gang.



«LIV ANDRE HAR LEVD»

Edvard Hoem
(Oktober forlag)

Denne fjerde boka i Hoems familiekronike om farsslekta fra Rekneslia starter i 1927. De første vi møtte var oldeforeldrene, slåttekaren Knut Nesje og kona hans, Serianna. Sønnen deres, Eilert Knudtson, er nå hjemme i Norge for første gang siden han utvandret til Canada 34 år tidligere. Vemodet over at han aldri rakk å se foreldrene igjen blander seg med gleden over gjensynet med resten av familien og hjemtraktene. Da Eilert igjen drar fra Norge, blir den 16 år gamle nevøen Lars med tilbake over havet. Men livet i det nye landet blir heller ikke problemfritt for unge og tungsindige Lars. For Eilert starter en hard kamp for å overleve som farmer. Han sliter med gjeld, blir fratatt jorda si og tvinges til å bli leilending. De neste årene blir en kamp mot naturkreftene og fallende priser for å vinne tilbake det han har tapt. Hoem byr på stor fortellerkunst - her er dramatiske fortellinger med særegne stemninger som berører, både mørke og gripende og av det lysere slaget. Du finner også de første bøkene «Slåttekar i himmelen», «Bror din på prærien» og «Land ingen har sett» i vårt E-bibliotek for sjøfolk.



«EN MODERNE FAMILIE»

Helga Fatland
(Aschehoug forlag)

Helga Fatland fortsetter å sette fokus på psykologiske utfordringer i samtiden, tre år etter «Vingebelastninger» hvor hun tok opp overdiagnostisering. Denne gang utforsker hun forholdet i familien, og menneskers behov for noe fast og forutsigbart. Foreldrene til Liv, Ellen og Håkon har holdt sammen i alle år. Nå fyller far Sverre sytti år, og spanderer en reise på hele familien med barn, svigerbarn og barnebarn. Midt under festmiddagen forteller foreldrene at de skal skille seg. De voksne barna reagerer med vantro og skepsis. Er ikke dette selvrealisering på overtid? Gjennom søsknenes fortellinger rett etter sjokknyheten får vi tre ulike versjoner om familien - om tilhørighet, oppbrudd og konsekvenser. I dette portrettet av en helt vanlig familie loddes det i dybden og rives i hjerterota.



E-bokportalen

E-bibliotek for sjøfolk er et døgnåpent selvbetjent tilbud fra Sjøfartsdirektoratet. Sjøfolk på norske skip kan opprette sin egen brukerprofil, laste ned gratis leseprogram/apper og få tilgang til stadig nye bøker. Man trenger kun internettforbindelse for å laste ned e-bøkene. Deretter kan de leses «offline» og du kan låne inntil 10 e-bøker om gangen.

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 42 74 53 66.



Alf Magne Horneland
Leiar i Fagnemnda for helsesaker
Leiar av Norsk senter for
maritim- og dykkemedisin

Når du ikkje er nøgd med vedtaket til sjømannslegen

Nokre gonger får ein det slik ein vil hjå sjømannslegen – andre gonger ikkje. Kva gjer du dersom du ikkje er samd i sjømannslegen sin konklusjon?



USEMJE: Det er ikkje alltid ein er samd i Sjømannslegen sine vurderingar. Dersom det er tilfelle har ein høve til å klaga.

ILLUSTRASJONSFOTO: JOHNER IMAGES/NTB SCANPIX

Det kan henda nokon kvar. Du kjem til sjømannslegen og kjenner deg trygg på at det er rein rutine å skaffa seg ny helseerklæring. Brått går det opp for deg at du ikkje får helseerklæring, eller at du får helseerklæring som har så store avgrensingar at det vert vanskeleg å halda fram i jobben, kanskje til og med lite sannsynleg at du kan få ein annan jobb om bord på eit skip.

KVIFOR VEDTAR SJØMANNSLEGEN AVGRENSING ELLER UDUGLEIK?

Det kan skuldast at du har ein medisinsk tilstand som tvillaust etter regelverket ikkje kan tillatast i teneste i visse stillingar eller generelt om bord på skip. Det kan også henda at sjømannslegen si vurdering av tilstanden din synest for streng, eller at du meiner han tolkar regelverket for strengt – eller til og med at du meiner han ikkje har gjort jobben sin.

Sjømannslegen: Offentleg tenesteorgan Sjømannslegen er eit offentleg tenesteorgan på vegne av Sjøfartsdirektoratet, og vedtaket han eller ho kjem fram til, går inn under forvaltningslova sine reglar. Det gjev deg rett til å klaga over vedtaket og til å søkja om dispensasjon.

KLAGE ELLER DISPENSASJON?

Du klagar på vedtaket når du meiner han har gjort noko feil, anten det no er ved-

komande sakshandsaminga etter lova, tolking av krava i helseføresegnene eller i måten han brukar skjøn på. Dersom du vil klaga, må du gjera det innan tre veker etter at du vart kjend med vedtaket.

Du søker om dispensasjon dersom du er samd i at sjømannslegen har gått rett fram etter reglane som gjeld, men du er usamd i at tilstanden din er slik at det burde føra til avgrensa helseerklæring eller til nekting av helseerklæring. Du meiner at du fyller krava etter den overordna føremålsparagrafen i føresegnene, nemleg at du er helsemessig skikka, ikkje har nokon tilstand som vil bli verre ved teneste om bord, og at du ikkje er ein trussel mot andre om bord. Det gjeld ingen tidsfrist for å senda dispensasjons-søknad. For den saks skuld kan det henda at sjømannslegen er samd med deg, men ikkje har noko val i korleis han skal konkludera – og derfor vil tilrå at du får dispensasjon.

KVA GJER DU?

Framgangsmåten er temmeleg lik i begge høve. Det er du som har rett til å klaga eller søkja, ikkje sjømannslegen. Derfor må du skriva klagen eller søknaden sjølv. Du kan be sjømannslegen om hjelp om du treng det. Denne klagen eller søknaden leverer du til sjømannslegen. Det er lurt å leggja ved dokumentasjon på korleis du klarer arbeidet ditt om bord, dersom slik kan skaffast, spesielt med tanke på det som

måtte vera den medisinske årsaka til nekting eller avgrensing.

KVA GJER SJØMANNSLEGEN?

Han ser over alle dokumenta og vurderer på ny om vedtaket er rett. Dersom han no kjem til at det er feil ved vedtaket, kan han gjera om på det, kanskje så mykje at du får det som du vil. I så fall stoppar saksgangen her. Men dersom han finn at vedtaket er korrekt, sjølv etter at han har sett på det på ny – står han ved vedtaket, og sender saka til Fagnemnda for helsesaker.

KVA MÅ VERA MED?

Først og fremst, og aller viktigast: Din søknad. Dernest sjømannslegen sin vurdering av risiko med tilråding til Fagnemnda. Her må også all medisinsk dokumentasjon som er relevant, og som sjømannslegen har bygd konklusjonen sin på, vera med, til liks med kopi av erklæringar, uttale frå reiar eller skipsførar eller andre som kan gjera sitt til å opplysa saka for Fagnemnda. Nokre gonger krev ein også samtykke frå reiar eller skipsførar til teneste medan saka vert avgjort. Det gjeld ved såkalla «utsett iverksetjing av vedtak». Når alt dette er klart, sender sjømannslegen saka til Sjøfartsdirektoratet.

KVA GJER DIREKTORATET?

Når saka kjem inn, registrerer og kvalitets-sikrar Sjøfartsdirektoratet at den er ferdig førebudd til handsaming i Fagnemnda. Somme gonger treng ein å henta inn meir opplysingar, og i så fall vert sjømannslegen kontakta. Når alt er på plass, sender dei den vidare til Fagnemnda for vurdering.

KVA GJER FAGNEMNDA?

I klagesaker vurderer Fagnemnda om saks-handsaminga har vore rett etter forvalt-ningslova og helseføresegnene, om sjø-mannslegen har brukt skjøn på ein slik måte at vedtaket må seiast å vera i sam-svar med helsekrava. Dersom det er noko

feil med vedtaket, vert det oppheva. I slike tilfelle kan saka bli sendt attende til sjø-mannslegen for ny handsaming, eller Fagnemnda kan gjera nytt vedtak sjølv – dersom det ligg føre tilstrekkeleg informasjon i saka.

Ofte er det uklårt for klagaren eller søkjaren om det handlar om ein klage, eller om det er ein dispensasjonssøknad. Då ser me at det vert kalla klage, men eigentleg er ein dispensasjonssøknad. Fagnemnda sine medlemmer er ikkje ute etter å vera vanskelege, så dei forstår kva det eigentleg skulle heita, og handsamar saka deretter.

Nokre gonger har sjømannen vorte hindra i ein regel som ikkje heilt høver i hans eller hennar tilfelle, t.d. dersom det er ein svært mild variant av ein sjukdom han eller ho har. Fagnemnda vurderer alltid – på individuell basis – om krava i føremålsparagrafen er oppfylt, sjølv om ikkje dei detaljerte krava i vedlegga til føresegnene er det.

Fagnemnda ynskjer ikkje å stå i vegen for nokon som arbeider på skip, men har eit overordna ansvar for å vurdere om det er forsvarleg å arbeida på skip. Omsynet til tryggleiken om bord har rang over arbeids-takarens ønskje om å arbeida til sjøs.

KOR LANG TID TAR DET?

Det varierer. Det går tid til sjømannslegen si handsaming, postgang, Sjøfartsdirekto-ratet si handsaming, ny postgang, utar-beiding av framlegg til vedtak for fag-nemnda, ny postgang frå formannen i Fagnemnda til Sjøfartsdirektoratet som sender framlegg til vedtak til dei andre medlemene av nemnda, ny postgang attende til Sjøfartsdirektoratet, registrering og utsending til søkjar og sjømannslege. Det seier seg sjølv at det er vanskeleg å vita akkurat kor lang tid dette tar, men at det går veker, må ein alltid rekna med.

KAN DU STOLA PÅ AT SAKA DI VERT RETTVIST HANDSAMA?

Fagnemnda gjer grundig arbeid. Den ferdige vurderinga «har snudd kvar ein stein» og er ofte på mellom 10 og 20 A4-sider. Fagnemnda sitt vedtak har mykje å seia for dei som arbeider til sjøs, og det må gjerast skikkeleg. Du skal kjenna deg trygg på at vedtaket er rett.

DU KAN SNAKKA MED SJØMANNSLEGEN

Dei seinare åra har det skjedd mykje med sjømannslegane. Dei har obligatorisk opp-læring før dei vert godkjende, og må friska opp att det opp at med jamne mellomrom. Det er krav til kvalitetssystem, og dei vert utsette for tilsyn frå Sjøfartsdirektoratet. Dei har høve til å få råd over telefon både når det gjeld forvaltningsmessige og medisinske spørsmål i vanskelege saker. Summen er at kvaliteten på vedtaka sjømannslegane gjer, har gått tydeleg oppover. Vi har eit av dei beste sjø-mannslegekorpsa i verda.

Dersom du ikkje er samd i eller ikkje forstår vedtaket, har sjømannslegen plikt til å rettleia, og gjer det gjerne. Dersom spørsmålet ikkje kan løysast på sjømannslegen sitt nivå, er det mogeleg å prøva saka på neste nivå – hjå Fagnemnda for helsesaker. Sjømannslegen hjelper deg i så fall med å få saka fram til Fagnemnda.

E-bibliotek for sjøfolk

Verdens beste utlåns- og leseapp blir snart tilgjengelig for sjøfolk

Den teknologiske utviklingen rommer fantastiske muligheter for digital litteraturformidling. I mars erstatter vi dagens leseprogram med den nyskapende, innbydende og brukervennlige utlåns- og leseappen BookBites. Vi håper dette vil bidra til å motivere økt leselyst.

BookBites er en app for lesing og utlån av e-bøker og e-lydbøker. Appen har en rekke funksjoner som støtter opp under den gode leseopplevelsen og motiverer deg til å lese videre. Den har også integrerte hjelpemidler for ulike lesevaner, for eksempel dysleksi, og et brukervennlig, universelt utformet design. Man kan også få ord forklart eller oversatt mens en leser, få ord eller hele avsnitt lest opp, og endre skrifttype og størrelse, linjeavstand og lysstyrke.

– Vi tror ikke på myten om at folk ikke lenger har tid til å lese bøker for undersøkelser viser at vi har tid til å være 1 time og 42 minutter på sosiale medier hver dag, sier Lasse Nyrup, daglig leder i BookBites, og legger til:

– I stedet tror vi det handler om tilgjengelighet. Den fysiske boka lever i beste velgående, men med det digitale formatet kan vi nå nye lesere. Og for en stor og allerede litteraturinteressert gruppe skaper e-boka et fundament for mer lesing via ulike plattformer. I dag har alle en mobil eller en iPad, og vi har den alltid med oss. Det må vi som jobber med lesing og bøker utnytte bedre.

SPORER ALLE LESEDATA

For teamet bak BookBites har det vært avgjørende å kunne gjenskape disse fordelene i en digital kontekst.



BOKOVERSIKT I BOOKBITES: Du kan når som helst under lesingen gå til bokoversikten, der du i ett blikk ser hvor mye du har lest av boka og hvor mye du har igjen. Du ser også kapittelinnstillingen hvis boka har kapitler.

– Hjernen vår trenger å vite hvor lang tid den skal bruke for å holde seg konsentrert. Hvis vi skal være til stede i lesingen vår, er lesetid et sentralt element. Vi har derfor jobbet mye med å gjøre tid synlig i BookBites. Rett og slett fordi vi da leser mer fokusert og husker mer, sier Nyrup.

– Noe av det nyskapende med BookBites er at vi sporer alle lese-data. Hvor mange minutter du leser, når du leser, hvor fort du leser. Da kan vi også merke alle bøkene med hvor lang tid det vil ta å lese boka for akkurat deg, sier han.

Sa meininga si om Navigare – Vann flott premie!

I haust gjennomførte Navigare-radeksjonen ei lesarundersøking for å finna ut meir om kva lesarane synest om bladet, og lova eit sett øyrettelefonar frå Bose til ein av dei som tok seg tid til å gjennomføra undersøkinga. Den heldige vinnaren blei Inge Kvalsvik frå Nerlandsøy.

Undersøkinga viste at bladet er veldig god likt, og at lesarane vurderer Navigare som eit viktig fagblad. Det kom og fram at 79 prosent av lesarane som deltok i undersøkinga berre les papirutgåva, medan 6 prosent berre les Navigare digitalt. 15 prosent av dei spurte brukte begge utgåvene.

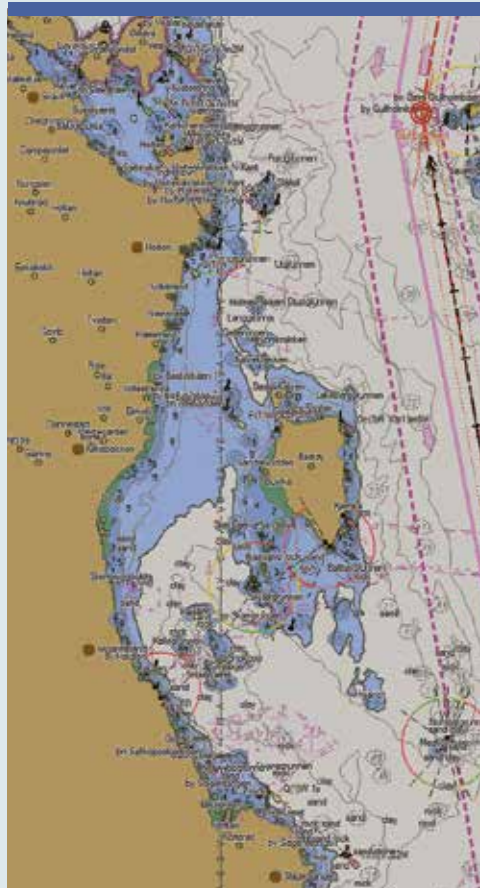
Fra fem til to kystradiostasjoner

Fra januar 2018 vil Telenor Kystradio gå fra fem til to topp moderne kystradiostasjoner.

Det har ved kystradiostasjonene vært et behov for en fullstendig oppgradering og modernisering av gammel infrastruktur og utdatert utstyr. Dette er helt nødvendig for å kunne fortsette å levere en sikker og effektiv kystradiotjeneste langs norskekysten. Dette innebærer at Tjøme-, Florø- og Vardø radio avvikles i januar 2018.

-Når denne moderniseringen og omorganiseringen står klar får vi en topp moderne kystradio, med bedre funksjonalitet, fleksibilitet, og robusthet på to store, likeverdige kystradiostasjoner, skriver Telenor Kystradio i en pressemelding. De vil være lokalisert i Nord-Norge (Bodø) og i Sør-Norge (på Sola i Rogaland). Endringen legger dermed til rette for langt tettere samarbeid med Hovedredningssentralen (HRS) som også er lokalisert her.

De to nye kystradiostasjonene vil bære navnene Kystradio Sør og Kystradio Nord, og vil kunne stå som fullverdige operative reserverelokasjoner for hverandre. På den måten ivaretas hele Norges behov for operativ assistanse over det maritime nødnett langs Norges kyst og havområdene helt opp til Svalbard. Avvikling av de tre mindre stasjonene betyr ikke at en slutter å «lytte» i disse områdene. Antall antenner/basestasjoner vil være det samme og de to kystradioene får forsterket bemanning. Når du roper opp kystradiostasjon, kan du si «Kystradio Sør» eller «Kystradio Nord». MMSI til begge er 002570000 (DSC vil da gå til den kystradiostasjonen du er nærmest), opplyses det i en pressemelding.



Maritime kurs i Vestfold

Høgskolen i Sørøst-Norge har den største og mest komplette maritime utdanningen i Norge, og avholder maritime kurs i henhold til STCW. Vi tilbyr høyt kvalifiserte instruktører og en topp moderne simulatorpark.

Vi arrangerer:

- GOC grunnkurs i uke 11, 12, 24 og 25
- GOC fornyingskurs i uke 12, 25 og 32
- ROC grunnkurs i uke 10, 15, 22, 23 og 31
- ROC fornyingskurs etter avtale
- ECDIS produktspesifikke kurs for TECDIS, MARIS og TRANSAS
- Rederispesifikke Replenishment at Sea - RAS kurs med BRM og ERM for seismikk
- Skreddersydde BRM og ERM kurs
- Skreddersydde kurs og simulatortrening for ethvert behov

Det tas forbehold om nok påmeldte for å sette opp kurs

Meld deg på hos din lokale kurstilbyder i Sørøst Norge!

Bookinger gjøres direkte på e-post til training@usn.no

Carina Broen-Konradsen telefon 31 00 89 98

usn.no/training

HSN Høgskolen
i Sørøst-Norge

Samarbeid om nullutslippsinnovasjon på oppdrettsbåt

Wago har lenge vært eksperter på elektrisk tilkoblingsteknikk og automasjon til olje- og skipsindustri. Nå har Wagos løsninger også funnet veien til oppdrettsnæringen, skriver selskapet i en pressemelding.

Da Grovfjord Mekaniske Verksted (GMV) ville utvikle et eget energi-stryingssystem (EMS) ble UiT Narvik engasjert. De ønsket å benytte et basis-system fra Wago, som dermed ble en viktig leverandør til skapelsen av oppdrettsbransjens første nullutslippsbåt.

– Vi var i gang med å utvikle «Warm Standby» – et konsept for redundante styresystemer. Førsteamanuensis på UiT Bjarte Hoff var en av dem som likte produktet, og som jobbet frem et samarbeid, sier Tor Erik Næbb, sjef for industri og automasjon i Wago Midt & Nord.

Resultatet? Et komplett redundant EMS-system til GMVs hundre prosent batteridrevne oppdrettsbåt.

– For oss i Universitetsmiljøet har det vært spennende å jobbe med et virkelig prosjekt, hvor vi har fått bidra med programmeringen av selve styresystemene og designet brukergrensesnittet, sier Bjarte Hoff.

EN ELEKTRISK BACKUP

«Warm Standby» består av to parallelle styresystemer, der det ene er aktivt og dekker alle EMS-oppgavene. Det andre tar over ved feil. Den innovative batteribåten, som har fått navnet «Astrid Helene», er straks klar til å gjøre serviceselskapet Trollvika Drift mer miljøvennlig og effektivt. Prosjektleder hos UiT, Trond Østrem, synes de endelige løsningene ser veldig bra ut, og slår fast at bruk av Warm Standby virker som en svært hensiktsmessig måte å bygge opp slike energi-



UNIK: Grovfjord Mek. Verksted står bak GMV Zero, eller Astrid Helene, som verdens første batteridrevne røkterbåt skal dopes.

styringssystemer på. Også GMVs prosjektleder, Anders Breines, mener EMS-en virker svært lovende.

– Samhandlingen mellom flere av Wagos styringssystemer gjorde vår jobb mindre krevende, og bidro til en enklere oversikt over energistyringen. Nå handler det om å samle inn data fra båten, slik at vi kan fininnstille energiflyten i de ulike situasjonene, og regne ut hvordan energien kan brukes mest mulig hensiktsmessig, forklarer Breines.

TETT PÅ KUNNSKAPSMILJØENE

Wago er et datterselskap av det tyske konsernet med samme navn, og ble stiftet i Norge i 2005. Wago har tidligere levert

mye automasjon til olje- og skipsindustrien, men begynte for to-tre år siden å fokusere mer mot oppdrettsnæringen.

Tett samarbeid med andre bedrifter, forskning- og utdanningsinstitusjoner blir stadig viktigere for Wago. Da oppstår ofte unike muligheter til å videreutvikle både produkter, løsninger og ikke minste felles kompetanse.

–Vi samarbeider med flere videregående skolen og universiteter der vi bidrar med utstyr og kunnskap. I tillegg kjører vi prosjekter i forbindelse med Bachelor- og Masteroppgaver. «Astrid Helene» er et veldig godt eksempel på hva det kan føre til, avslutter Næbb.

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

SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEM FOR FISKEFARTØYER

Ved sikkerhetsstyringssystem levert av Sirkel AS oppnår du:

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



SIRKEL

- trygghet til havs

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

HYDROGEN-PSV PÅ TEGNEBORDET

Hypotesen var: Er det mulig å bygge om et supplyskip til å gå på flytende hydrogen, og holde det i drift i åtte døgn sammenhengende?

STEINAR HAUGBERG

Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

Såpass tro på prosjektet har Statoil og Wärtsilä at de har innledet et samarbeid for å realisere et slikt fartøy. Innenfor rammen av et klyngeprosjekt i regi av Maritime Clean Tech - interesseorganisasjonen for miljøinnovasjon i maritim næring - presenterte samarbeidspartnerne de første skissene til løsningen på et seminar om hydrogen som drivstoff i Stavanger i januar.

- Det bør være mulig å operere et forsyningsfartøy i åtte døgn på hydrogen, men det innebærer en del utfordringer, sier skipsdesigner og prosjektleder Terje Nordtun hos Wärtsilä.

For å få nok drivstoff til framdrift i en slik periode, må skipet benytte flytende hydrogen kjølt ned til – 253 grader. Det krever omfangsrige spesialtanker som tåler trykk og temperatur, samt koblinger, materialer, bunkrings- og sikkerhetssystemer som alle er designet for ekstreme temperaturer og trykk.

Skissene tar utgangspunkt i et LNG-drevet PSV. LNG-tanker og forsyningslinjen for drivstoff erstattes med tanker og rørsystemer for flytende hydrogen.

- Men det er neppe mulig å satse alt på ren hydrogendrift i første omgang. En hybridløsning der vi også må ha plass til dieseltanker og –motorer er mest sannsynlig, mener Nordtun.

POPULÆRT HYDROGENSEMINAR

Et tredvetalls eksperter på ulike aspekter av hydrogen som drivstoff deltok på semi-



SPENNENDE: - Det er fortsatt mange utfordringer som må løses, sier Jarle Jacobsen hos Sjøfartsdirektoratet.

FOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET

nært som Maritime Clean Tech innkalte til. Utviklingen av hydrogen innen maritim næring var hovedfokus, og den utviklingen skjer fort. Allerede høsten 2018 kunngjør Statens vegvesen hvem som har vunnet anbudet for utvikling av den første riksveiferjen med hydrogendrift på E39 over Boknafjorden i Rogaland. Også cruiserederier og Hurtigruten ser på hydrogendrift av store passasjerfartøy. For Statoil kan hydrogendrift bety reduserte utslipp av CO2 og rimeligere drift av offshorefartøy.

- Ved innføring av ny teknologi er samarbeid helt vesentlig. På slike samlinger møter vi folk ansikt til ansikt, får mange

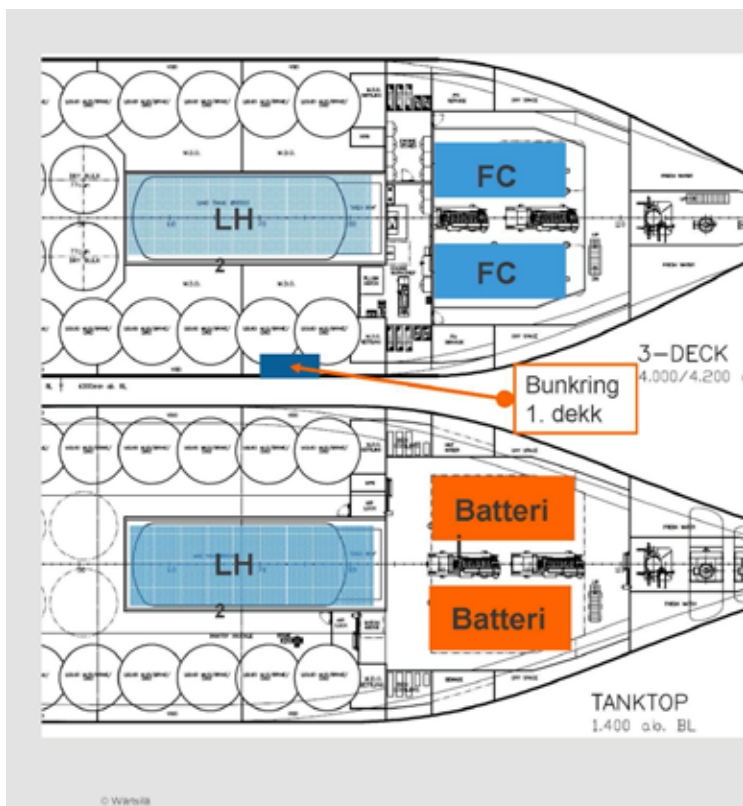
gode innspill og oversikt over hva som rører seg i bransjen. Anbudsutlysningene fra Vegvesenet tror jeg vil gi hydrogen i skipsfarten ekstra drahjelp, sier Helge Såtendal, representant for marineoperasjonene til Statoil.

- Jeg synes hydrogenmøtet var en innertier. Her var både de som utvikler teknologien, de som skal designe og bygge fartøyene, de som skal eie og bruke dem og de som skal utforme regelverket til stede. Utviklingen skjer i rekordfart, og vi fikk oppdatert oss og staket ut kursen videre, sier Pål G. Eide, prosjektleder i NCE Maritime CleanTech.

PSV - H₂ ombygging ?

H₂ – batteri/dieselhybrid

- Bytte ut LNG tank med LH₂ tank
 - Kapasitet ~ 200 m³
- Fjerne de to største motorene
- To batterirom på tanktop
- To FC rom på 3-dekk



PÅ TEGNEBRETTE: Wärtsilä sine skisser for plassering av hydrogentanker i et ombygd LNG-fartøy.

ILLUSTRASJON: WÄRTSILÄ



TAR UTFORDRINGEN: Skipsdesigner Terje Nordtun hos Wärtsilä vil bytte ut LNG med hydrogen i et av Statoils PSV-fartøy.

FOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET

ET STYKKE FRAM TIL GODKJENNING

Jarle Jacobsen og Kolbjørn Berge fra Sjøfartsdirektoratet deltok på seminaret. De er sentrale i utviklingen av et regelverk for bruk av hydrogen som drivstoff på fartøy. Fortsatt er ingen løsninger godkjent av direktoratet.

- Det er fortsatt reelle utfordringer på en rekke områder som må løses før vi kan godkjenne de første løsningene. Det dreier seg om både lagring om bord, bunkring og sikkerhetsbarrierer mot ulike risiki forbundet med ny teknologi, sier Jacobsen.

I FN-organisasjonen IMO (International Maritime Organisation) forventes det at et regelverk for bruk av brenselceller på skip vil være klart i 2018, og kunne tre i kraft i 2024. Et slikt internasjonalt regelverk vil også gjelde Norge.

- Det prosjektet vi jobber mest med nå er hydrogenferjene bestilt av Statens vegvesen. Det arbeidet vil fortelle oss mye om hvordan næringen best løser utfordringene med hydrogen, sier Jacobsen.

fakta:

- Hydrogen kan benyttes som drivstoff for å generere strøm til framdrift ved hjelp av en brenselcelle.
- Hydrogenet som benyttes som drivstoff kan være i komprimert form med trykk opp til 700 bar, eller som flytende hydrogen nedkjølt til -253 grader C. Komprimert hydrogen kan i mindre systemer være enklest å benytte, men inneholder da mindre energi i forhold til volum enn flytende hydrogen.
- I en brenselcelle føres hydrogen og ren luft/oksygen mot hvert sitt membran adskilt av en elektrolytt. Reaksjoner i brenselcellen frigjør elektroner som kan drive elektromotorer eller lagres i batterisystemer. Avfallsproduktet fra prosessen er rent vann og varme.
- Hydrogen kan produseres enten gjennom elektrolyse, eller utvinnes fra naturgass.
- Det finnes per i dag ikke noe landsdekkende distribusjonssystem for hydrogen som drivstoff, men flere foretak jobber med å utvikle produksjonsfasiliteter og infrastruktur for distribusjon.

Fritidsbåtulykker 2017:

29 PERSONAR MISTA LIVET I FRITIDSBÅTULYKKER

I 2017 registrerte Sjøfartsdirektoratet 29 dødsfall knytta til bruk av fritidsbåtar, noko som er ein auke på to frå 2016. Minst ti av dei omkomne (34 prosent) var alkoholpåverka då ulykka skjedde.

– Det er svært trist at talet på personar som mistar livet i fritidsbåtulykker ikkje går nedover, og vi oppmodar alle om å visa aktsemd på sjøen. Bruk flyteutsyr, hald ein fornuftig fart, og vent med ankerdrammen til båten er trygt fortøyd for natta. Sjansen for at det skal skje noko uønska er mykje større om båtføraren er påverka av alkohol, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

I seks av dødsfalla knytt til bruk av fritidsbåtar i 2017, er det uvisst om den forulykka var påverka av alkohol eller andre rusmiddel. I mange tilfelle er ikkje denne informasjonen tilgjengeleg, men 35 av totalt 155 som har mista livet i fritidsbåtulykker dei siste fem åra, står registrerte som påverka av alkohol då ulykka skjedde.

FLYTEVEST KUNNE REDDA FLEIRE

Fleire av dei som omkom i fritidsbåtulykker i fjor kunne truleg ha overlevd dersom dei nytta flyteutstyr. Sjøfartsdirektoratet har inntrykk av at stadig fleire har for vane å nytta flyteutstyr, men dessverre er det framleis nokon som vel å droppe vesten. Desse er overrepresenterte blant dei omkomne.

Av dei 29 som omkom i fjor, veit vi at 18 ikkje nytta



TENK TRYGGLEIK: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen ber båtkarar om å visa meir aktsemd på sjøen. FOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET

flytevest. I tre av tilfella er den forulykka ikkje funnen, og det er difor uvisst om det blei nytta flyteutstyr. Åtte av dei omkomne nytta flytevest, men i fleire av desse ulykkene har ikkje vesten fungert som tiltent. Det er svært viktig at vesten passar brukaren, er godt festa, og at naudsynt vedlikehald av vesten er utført.

GODT VAKSNE MENN ER OVERREPRESENTERTE

Som tidlegare år, er godt vaksne menn overrepresenterte på statistikken over omkomne i fritidsbåtulykker i 2017. Av dei omkomne var 25 menn, og snittalderen på dei forulykka var 56 år.

Sjølv om dei aller fleste som er omfatta av statistikken er nordmenn, ser vi også at ein del utlendingar mistar livet i norske fritidsbåtulykker. I fjor var sju av dei omkomne utanlandske statsborgarar.

Av dødsulykkene i fjor skjedde 13 ved bruk av opne motorbåtar, seks involverte lukka eller delvis lukka motorbåtar, fire involverte joller og robåtar. Ei ulykke gjaldt kano, to gjaldt kajakk og dei tre siste omhandla andre fritidsfartøy.

Fire av dei 29 hendingane skjedde langs kai, medan tre skjedde i hamneområde.



Danner Sikkerhetstorget:

SAMMEN OM SIKKERHETSBUDSKAP PÅ SJØEN FOR ALLE

Flere aktører med samme gode budskap om sikkerhet til sjøs går i år sammen om å lage et felles sikkerhetstorg på fritidsbåtmesa Sjøen for alle, som går av stabelen i Lillestrøm 14. – 18 mars. Målet er å samle kompetansen på ett sted.

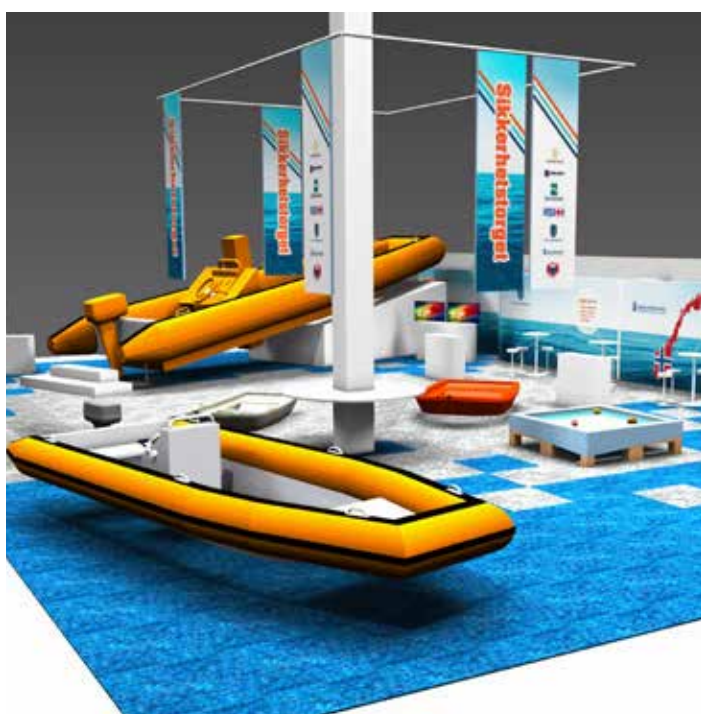
HELGA MARIA SULEN SUND

Seksjon fritidsbåt, Sjøfartsdirektoratet

Aktører som Kystverket, Kartverket, Politiet, Rednings-selskapet, Sjøfartsdirektoratet og Norsk test slår seg nå sammen om å lage en stand der besøkende kan få svar på det de måtte lure på om sikkerhet på sjøen.

SPENNENDE AKTIVITETER OG FINE PREMIER

Det vil blant annet bli mulig å se på en splitter ny politibåt og delta på konkurranser med flotte premier. Det vil også bli mye kjekt for barna på Sikkerhetstorget. Etter planen skal Rednings-selskapets Eliasbåt stilles ut, og det vil være mulig å spille Sjøvett-spillet på iPad, og leke med småbåter i et basseng.



Konseptskisse: Garp Design

SJØFARTSDIREKTORATETS ROLLE

Sjøfartsdirektoratet vil stille med flere ansatte som kan svare på spørsmål om alt fra Båtførerprøven, Fritidsskippercertifikat og Internasjonalt båtførerbevis til registrering av fritidsbåt i NOR, regelverk for fritidsbåt, og generelle spørsmål om sjøvett og sikkerhet.

RS (⊕)

SJØREDNINGSSKOLEN

Opplæring og rådgivning innen

sikkerhet og beredskap

RS Sjøredningsskolen tilbyr en komplett portefølje av kurs, opplæring og rådgivningstjenester rettet mot maritim og offshore.

Les mer og se hele vår kursportefølje på:

www.sjøredningsskolen.no

RS Sjøredningsskolen AS

RS (⊕)

INVITERTE FISKERINÆRINGA TIL MØTE OM NYTT REGELVERK

16. november i fjor trådte ILO-konvensjon nr. 188, som omhandlar arbeidsvilkår i fiskerisektoren, i kraft. I januar inviterte Sjøfartsdirektoratet fiskerinæringa til eit møte der utfordringar rundt gjennomføringa av det nye regelverket var hovudtema.

KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Sjølv om det norske regelverket i stor grad var i tråd med ILO 188, vart det gjort enkelte endringar då konvensjonen trådte i kraft. Sjølv om det ikkje vart gjort endringar i reglane for arbeids- og kviletid, har desse kome i fokus, noko som skapte reaksjonar i fiskerinæringa. Som eit resultat av måndagens møte, vart det sett ned ei arbeidsgruppe frå partane i næringa som skal sjå på praktisk gjennomføring av arbeids- og kviletidsreglane i dei ulike fiskerigruppene, og korleis dokumentasjonskravet skal oppfyllest.

Vidare vart det på møtet informert om kravet om bemanningsoppgåve og sertifikat for arbeids- og levevilkår for fiskefartøy, kravet om føring av mannskapliste og reglane knytt til lærlingar/ungdom på fiskefartøy.

– Tilbakemeldinga frå deltakarane var at dei sette pris på at vi inviterte til eit slikt møte i samband med gjennomføringa av konvensjonen, og dei sette pris på å få gje uttrykk for dei utfordringane dei ser med regelverket, seier underdirektør Yngve Folven Bergesen som leia møtet på vegne av Sjøfartsdirektoratet.

Utanom ILO 188 vart det informert om den endra sertifikatstrukturen for føring av fiskefartøy, Sjøfartsdirektoratet sitt fokusområde for 2018, erfaringane som er gjort med ISM på fiskefartøy, og om Ballastvatnkonvensjonen, som vart innført i september 2017.



VIKTIG: Næringa gav uttrykk for at dei sette pris på høve til å uttrykkja seg om det nye regelverket. Her frå møtet i januar.

FOTO TORBEIN K GAMST/SJØFARTSDIREKTORATET



EMNE: Arbeidsvilkår i fiskerinæringa er temaet i den omtala ILO-konvensjonen.

ILLUSTRASJONSFOTO: HALVARD L. AASJØRD, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK

SAMSVARERKLÆRING FOR SKIPSUTSTYR MÅ OPPBEVARES OMBORD

Regler for samsvarserklæringer for skipsutstyr krever blant annet at erklæringene oppbevares om bord. Tilsyn viser at erklæringen ofte mangler.

RUNE VIKSE

Underavd. kontroll og inspeksjon, Sjøfartsdirektoratet

Redningsredskaper om bord og annet skipsutstyr skal ha samsvarserklæringer utstedt av produsenten.

Sjøfartsdirektoratet er markedstilsynsmyndighet i henhold til skipsutstysforskriften. Gjennom tilsyn hos markedsdeltakere (produsenter/importører/distributører) og om bord i skip, har Sjøfartsdirektoratet observert at samsvarserklæringer ofte mangler.

Skipsutstysforskriften, som trådte i kraft i august 2016, gjelder for utstyr som er eller skal plasseres om bord i EØS-skip. Dette omfatter utstyr som redningsredskaper, brannvernutstyr, utstyr for hindring av miljøforurensning, navigasjonsutstyr og radiokommunikasjonsutstyr. Det er produsentens ansvar å utstede samsvarserklæring (EU declaration of conformity) for et produkt når samsvarsvurdering er gjennomført.

UTSTEDELSE

Produsenten eller deres representant skal utstede samsvarserklæring og rederiet samt teknisk kontrollorgan skal ha kopi. En kopi av samsvarserklæringen skal oppbevares om bord på skipet inntil utstyret eventuelt fjernes.

Direktivet regulerer kun skipsutstyr som plasseres om bord i skip som går i internasjonal fart. I norsk rett er derimot forskrift om skipsutstyr også gjort gjeldende for flyttbare innretninger, fiskefartøy, passasjerskip og lasteskip i innenriks fart. Som



et klart utgangspunkt gjelder forskrift om skipsutstyr for utstyr som omfattes av direktivet, når slikt utstyr er plassert eller skal plasseres om bord i norske skip og flyttbare innretninger.

KAN GI PÅLEGG

Mangler ved eller manglende samsvarserklæring utgjør en formell mangel ved utstyret. I slike tilfeller kan Sjøfartsdirektoratet pålegge markedsdeltakere å iverksette korrigerende tiltak. Dersom det er nødvendig, kan Sjøfartsdirektoratet begrense eller forby at skipsutstyret gjøres tilgjengelig på markedet eller kreve at skipsutstyret tilbakekalles.

Som markedstilsynsmyndighet fører Sjøfartsdirektoratet tilsyn med skipsutstyr på det norske markedet. Tilsynet gjennomføres både overfor markedsdeltakere og om bord. Sjøfartsdirektoratet forventer at skipsutstyr som gjøres tilgjengelig på det norske markedet for plassering om bord i norske skip eller EØS-skip, leveres sammen med kopi av samsvarserklæring utstedt av produsenten i tråd med bestemmelsene beskrevet over. Videre forventer Sjøfartsdirektoratet at rederiet sørger for at samsvarserklæringen oppbevares om bord gjennom utstyrets levetid.

More ships under Norwegian flag

Despite difficult times in parts of the maritime industry, low rates and offshore vessels in lay-up, 2017 turned out to be a busy year for the Norwegian Maritime Authority (NMA). A high level of newbuilding activity and many conversions resulted in a hectic workday for the employees at the NMA.

2017 was a good year for the Norwegian ship registers as well. The growth in the number of registered ships continues. Norway has two ship registers: the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR) and the Norwegian International Ship Register (NIS).

Both the NIS and the NOR are seeing an increase in the number of ships and in tonnage. The NIS experienced growth for the third consecutive year, resulting in the highest number of ships in the register since 2008. Since 2014, the gross tonnage in the NIS has increased by more than 14 per cent. The number of ships registered in the NOR has never been higher.

A large fleet is important for several reasons. The shipping industry is international, and much of the regulatory work is thus also international. Proper international rules and agreements are important for safety and for the working environment on board ships. Furthermore, a solid international framework is vital in order to ensure equal conditions of competition. Through participation in IMO, the NMA is working toward improving the safety on board ships and toward a clean environment. Through the work in the ILO, the NMA is playing a part in ensuring good working conditions for persons working on board ships.

An increase in the number of ships and growing tonnage will also give Norway more clout in these negotiations. In the ratification of international agreements, a country's tonnage is decisive. For example, in order for the Ballast Water Management Convention to enter into force, 30 states having a total of 35 per cent of the world's tonnage had to ratify the agreement.



Olav Akselsen
Director General of Shipping and Navigation

The ratifications from the required 30 states were soon in place. However, since many of them were small flag states, the requirement that these states had to constitute 35 per cent of the tonnage was not satisfied. For several years, only around 0.5 per cent of the world's tonnage was needed for this important agreement to enter into force.

Through the NIS/NOR registers, Norway has around 1.2 per cent of the world's tonnage. Norwegian-controlled ships flying a foreign flag make up around 2 per cent. If we can manage to get more of the ships under foreign flag to register in a Norwegian register, Norway will become more influential. With a stronger Norwegian flag, this and other conventions would have entered into force several years earlier. A strong Norwegian register is therefore important for ship safety and the environment.

An increase in the number of ships is also important in order to protect and maintain Norwegian jobs and competence. Cadet and apprenticeship positions for Norwegian youngsters have already been established on several of the newly registered ships. This would probably not have been the case if these ships had had a foreign flag.

Over the last few years, we have also seen a strong growth in the number of Norwegian seafarers receiving support through the grant scheme for employment of seafarers on NIS-registered ships. Since 2015, the number of seafarers in this scheme has increased by more than 1000 to just over 1300. The grant scheme for the employment of seafarers on NIS-registered ships was expanded and improved in 2017. Hopefully, the number of seafarers in the scheme will continue to grow as more people become aware of the strengthened scheme.

It is often claimed that Norway has a complete maritime cluster with shipping companies, shipyards, designers, equipment suppliers, training institutions, research environments, banks, insurance companies and classification societies. A large fleet under Norwegian flag helps to strengthen this cluster. A further growth in the number of Norwegian-registered ships is therefore important for the entire maritime industry in Norway.

Sulphur violations: Four sulphur offenders fined last year

Last year, the Norwegian Maritime Authority (NMA) issued four violation fines for violation of the sulphur provisions, of the order of 200,000-400,000 NOK. In February this year, a passenger ship was penalised with a fine of 600,000 NOK for repeated violations of the legislation.

KJETIL B. SØRENSEN Dep. of Legislation and International Relations, NMA
KARI STAUTLAND Editor of Navigare, NMA

Since the introduction of new and stricter rules for the sulphur content of fuel oil on 1 January 2015, the NMA has issued 12 violation fines. With increased inspection activity and several cases currently being processed, the number of sulphur fines is expected to rise in 2018. The first fine of the year was issued on 1 February.

Passenger ship with repeated offences

The case in February involved a Norwegian-flagged passenger vessel, which had an approved scrubber installed on board. In the summer of 2016, Danish authorities reported that a measuring station on the Storebælt Bridge on three occasions had detected that the vessel was using fuel with excessive sulphur content.

Based on this report, the NMA carried out an unscheduled inspection on the vessel, where log books were retrieved. Later the same summer, the NMA received a new report from Danish authorities, showing two new cases of high sulphur readings from the vessel. Upon contacting Danish authorities, the NMA was informed that there had been a further four cases where the measuring station on the Storebælt Bridge had detected excessive sulphur from the vessel.

Based on the information from the measuring station on the Storebælt Bridge and from the monitoring log on board, the NMA concluded that the vessel's actual emissions of sulphur oxides had exceeded the sulphur limit on at least five separate occasions during the summer of 2016. The shipping company was issued a violation fine of 600,000 NOK.

Cargo ship had excessive sulphur values

The first case in 2017 involved a cargo ship registered to the Marshall Islands. The NMA



CONTROL: The NMA's surveyors are measuring the sulphur content of the fuel on a vessel. PHOTO: TORBEIN KVIL GAMST/NMA



NEW EQUIPMENT: These drones will speed up the NMA's sulphur inspections. PHOTO: NORWEGIAN MARITIME AUTHORITY

carried out a sulphur inspection on the vessel when it was berthed in Fredrikstad in April 2016. At that time, the vessel had just completed a voyage from Brazil to Norway, crossing the border to the Emission Control Area (ECA) on the way.

The NMA's surveyor tested the fuel, which showed a sulphur content of 0.14 per cent, which is clearly over the legal limit values. The shipping company was issued a violation fine of 200,000 NOK.

Samples from cruise ship indicated excessive sulphur

The next case involved a Dutch-flagged cruise ship, which was visited by the NMA's surveyors on 14 June 2016 when at berth in Stavanger. The vessel had just completed a voyage from Rotterdam to Stavanger, and the entire voyage was within the ECA.

The vessel had scrubbers installed on two of the engines, and these were in use during the voyage to Stavanger. The scrubber system was stopped before arrival in Stavanger, so that the vessel was using ordinary engines when at berth.

A portable measuring device was used during the inspection, and a total of six samples were taken from various points around the engine. All of the samples showed excessive sulphur values. Two new samples were sent to a laboratory for analysis, where the sulphur content was found to be 0.15 per cent. The shipping company was issued a violation fine of 250,000 NOK.

Expensive voyage for Russian fishing vessel

The only case that concerned a violation of the sulphur regulations at berth outside the ECA, involved a Russian-flagged fishing vessel calling at Ålesund from Murmansk on 5 January. The NMA was on board the vessel the next day.

During the inspection, the surveyors discovered that the vessel was using fuel with a sulphur content of 1.84 per cent, and that the vessel did not have fuel with a lower sulphur content on board. The shipping company was issued a violation fine of 400,000 NOK.

ENGLISH TRANSLATION FROM PAGE 19

Above the limit

The last case of 2017 involved a cargo ship flying the Maltese flag. The ship arrived in Egersund after a voyage from Puh My in Vietnam. AIS data from the ship indicated that the vessel crossed the border into the ECA just off the UK before continuing into Norwegian territorial waters.

The NMA carried out an inspection on board the vessel in Egersund and took a sample of the fuel in use. The analysis from the lab showed a sulphur content of 0.132 per cent. The shipping company was issued a violation fine of 200,000 NOK.

Will start using drones

The NMA is planning to intensify the sulphur inspections in the time to come, and is about to kick off a test project on the use of drones together with the Norwegian Coastal Administration and the Norwegian Radiation Protection Authority. The plan involves purchasing five drone systems for use on board the Littoral Coast Guard's vessels.

"By connecting sulphur sensors to the drones, we are hoping to make our inspection scheme more effective. The Coast Guard will handle the drones, which are able to measure the sulphur content of the fuel

by flying in the ship's plume. When there is reason to suspect sulphur violations, the Coast Guard will contact our surveyors, who in turn will carry out an inspection on board," says Svein Erik Enge at the NMA. He explains that this will be a test project to start with.

"If everything goes according to plan, we will be in operation this spring," says Enge.

Norwegian flag hits ten year high

At the end of January, 600 ships were registered in the Norwegian International Ship Register (NIS). This is the highest number of ships in the register since 2008.

"We are one of the world's leading maritime nations and have long and proud traditions within shipping. I'm glad that we have managed to turn the negative trend around, so that more shipping companies want to fly the Norwegian flag. This shows that our maritime policy is working", says the Minister of Trade and Industry, Torbjørn Røe Isaksen (The Conservative Party of Norway).

"A large Norwegian fleet is important in order to secure jobs and our maritime competence", says the Minister.

Up until 2015, the ship register was characterised by decline. In 2014, there were 522 ships in the NIS.

In their maritime strategy, the Government presented several measures in order to reverse the negative trend. Among other things, the Government has relaxed the trade area restrictions for NIS-registered ships and strengthened the grant scheme for the employment of Norwegian seafarers.

As many as 54 of the ships which have been transferred to the NIS since 1 January 2016 can be directly linked to the trade area changes.

"This is good news for the entire maritime industry in Norway, and with increased tonnage we also have more influence in international maritime forums. A growing

fleet may also provide opportunities for Norwegian seafarers", says Director General of Shipping and Navigation, Olav Akselsen.

The gross tonnage of the NIS-registered fleet is now over 15 million, which is an increase of 14.3 per cent since 2014.

PLEASED: Director General of Shipping and Navigation, Mr Olav Akselsen, hoisting the Norwegian flag during a previous flag change seremony. PHOTO: Helga Maria Sulen Sund/Sjøfartsdirektoratet



fakta:

About the NOR and NIS

Norway has two ship registers: the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR) and the Norwegian International Ship Register (NIS).

- **The NIS was established in 1987 in order to ensure a competitive alternative for Norwegian companies in worldwide trade.**
- **Based on most of the Trade Limitation Committee's recommendations and as a follow-up of the Government's maritime strategy, the trade area provisions for ships in the NIS were amended in 2016. NIS-registered ships may now carry cargo between Norwegian ports as part of a European route, and NIS-registered construction vessels may operate on the Norwegian continental shelf.**
- **The amendments to the trade area provisions for NIS-registered ferries engaged on foreign voyages were temporarily postponed awaiting a case decision from the EFTA Surveillance Authority (ESA). In November 2017, ESA concluded that the trade area restrictions in the NIS are not in contravention of the EEA Agreement.**
- **Since the amendments to the trade area provisions entered into force in January 2016, the number of ships in the NIS has increased from 535 to 604. So far, it is assumed that 54 of the ships transferred to the NIS as a direct result of the trade area amendments. The number of ships in the NOR is around the same as ten years ago.**

Exciting times in Bergen:

Milestone – and new head of the Ship Registers

At the end of the first month of the year, the employees at the Ship Registers could celebrate having passed 600 registered ships in the NIS. Not a bad start for Monika Borge, who is replacing Anita Malmedal as Head of Department.

KARI STAUTLAND Editor of Navigare, NMA



NEW LEADER: Monika Borge (right) is replacing Anita Malmedal (left) as Head of Department.



EXPERIENCED: Björg Ovaldsen is one of many experienced employees at the Ship Registers.



WELCOME: Marijke Taverne greets visitors to the office.

Not everyone gets to celebrate a milestone shortly after having started a new job, but that was the case for Monika Borge, who took over as head of the Ship Registers in December. The Ship Registers are responsible for registrations both into and out of the Norwegian International Ship Register (NIS) and the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR), and for the registration of newbuildings. They are also responsible for registering encumbrances related to the ships.

«This is a very exciting position with an important social responsibility. Naturally, there is a lot to acquaint myself with, and at the moment, my main focus is getting to know the organisation,» Borge says. Her last post was as head of department at NAV appeal body, dept. Bergen. She also has solid knowledge of public administration from management positions at the Norwegian Customs Authorities and the Norwegian Tax Administration.

Background from the public sector

The 52-year-old legal professional, who has two grown-up sons and a 16-year-old daughter, is not afraid of challenges.

«In 1993, I went to Copenhagen with my boys, who were very young at the time, in order to study EU law. All went well, but it was quite an unusual thing to do back then, so people were taken by surprise,» recounts Borge. After completing her studies, she worked at the Norwegian Customs Authorities and pursued further education within management and economic crime prevention, before being appointed office manager at the Bergen Tax Office.

«After that, I received a scholarship from the Nordic Council of Ministers and worked for the tax authorities in Copenhagen. That was very interesting,» says Borge.

Experienced employees

The head of department is smiling as she shows us around her new workplace at the address Nygårdsgaten 144, where the 20 employees at the Ship Registers share office premises with the NMA's regional office in Bergen. It soon becomes clear that many of the employees have been working at the Ship Registers for a long time. Some of them ever since the NIS was established in 1987.

«This is a workplace where people want to stay, and that is a very good sign,» says Borge. Having had the same workplace since 1992, Björg Ovaldsen is among those with long experience at the Ship Registers. Until 2005, she did mostly accounting work, but since 2005, she has primarily dealt with administrative procedures. Ovaldsen and three colleagues work a shift rotation to ensure that the Ship Registers are available 24/7.

«The reason for this arrangement is that we must take into consideration the time differences around the world. There are many parties involved in the registration processes. For instance, the ship may be in Singapore, the company in another country, whereas the bank and insurance company are located in a third country. If a ship is to be re-registered from Canada into the NIS, for example, we have to be available during their office hours to ensure a smooth process. Certifi-

cates and documents must be sent out instantly, as the ship is not allowed to leave the port without them,» she explains.

Thrilling processes

It is impossible to predict how long such a process will take. This makes the workdays exciting.

«It is a thrilling moment when you receive an email confirming that a ship is ready to be registered. Quite often, we are indeed talking about staggering sums of money,» says Ovaldsen. She refers to the fact that the total collateral value of the Norwegian-registered ships amounts to more than NOK 1,500 million.

«Today, for instance, we have registered a ship with a mortgage of over NOK 2 billion. That is an overwhelming amount,» she laughs.

Many pop in

Even though much of the daily contact with customers takes place through email and telephone, customers drop in at our office in Bergen nearly every day,» says Marijke Taverne, who has a good overview of the activity in the building from her desk at the reception.

«Working at the service desk gives me good insight, and it is always a pleasure to welcome visitors,» says Taverne. The new head of department is also looking forward to interacting with customers.

«The contact with customers was something that I missed in my last post, and I look forward to getting to know the maritime industry,» says Monika Borge.

Anita Malmedal has headed the Ship Registers from the start: Final workday for “Miss NIS”

“Career-wise, the establishment of the NIS was definitely the highlight,” says Anita Malmedal, who was nicknamed “Miss NIS” by the Norwegian press. Malmedal recently had her final workday as head of the Ship Registers.

KARI STAUTLAND Editor of Navigare, NMA



MORE SPARE TIME: Over the years Anita Malmedal has spent a lot of her time at work. Now she's looking forward to some relaxation.

PHOTO: KARI STAUTLAND

“The job has been interesting and exciting. It has been very rewarding,” says Malmedal, who is only two months short of having worked 45 years as a government employee. It all started in 1973, when she got a job at the Bergen City Registrar’s office. At that time, the responsibility for official registration of Norwegian ships was divided between 27 different ship registers along the Norwegian coast, and ships that had Bergen as port of registry became Malmedal’s area of responsibility.

The establishment of the NIS

The shipping crisis in the 1970s and 1980s took its toll on Norwegian shipowners, and more and more chose to transfer their ships

to a foreign ship register to save money. In order to avoid a total collapse of the Norwegian merchant fleet, the Government decided to establish the Norwegian International Ship Register (NIS), which took place on 1 July 1987. The purpose was to ensure that Norwegian-owned ships were registered under Norwegian flag, to improve the conditions of competition for Norwegian-registered ships engaged on foreign voyages and to maintain employment of Norwegian seafarers.

“It was a hectic time. We had only three weeks from the Storting adopted the Act related to the establishment of the NIS until the register was meant to open. There was a lot of lobbying by the industry in Bergen to ensure that the register was moved there

instead of Oslo. After that, it was non-stop,” recounts Malmedal, who came out on top after the position as group manager for the register was advertised.

Busy start-up

“At the time, we were four case officers plus one person in accounting. In the first six months, we registered 133 ships. Back then, the processes were more laborious and time-consuming than today, so it was a hectic period for all of us in the office. In 1989, we registered 65 ships in December alone,” recalls Malmedal.

“We quickly realised that our response to the industry had to be swift if the NIS was to be an attractive option. We had to provide excellent customer service. In my view, the cooperation between us and the industry has been really good ever since the beginning,” says Malmedal. “Part of the motivation also came from wanting to manage the register just as well as in Oslo. In 1992, we arranged for the NOR registers to be co-located in Bergen, and in 2012, the Ship Registers became a department of the Norwegian Maritime Authority.”

At present, there are 20 employees in the offices in Nygårdsgaten in Bergen.

High job satisfaction

“For me, the greatest pleasure has been working with so many talented and dedicated people. In fact, there are several people here today who have been here from the start in 1987. What makes the job so exciting is that it continuously brings new challenges,” says Malmedal when asked to sum up a long career in the Ship Registers.

On the question of how long the workdays have been, however, she is at a loss for an answer.

“I don’t actually know. Large sums of money go through the office every day, so the job comes with great responsibility, and I have been very dedicated to the job. You never put it down completely. Fortunately, my husband has always been very supportive, and I wouldn’t have been doing this all these years if it wasn’t rewarding,” says Malmedal. When the NIS was established, she was studying law in addition to working full time.

“We could be on call on Norway’s Constitution Day or on Boxing Day, but that was the way it was. We work in an international market, and in the registration process, we interact with people in different parts of the world. It is impossible to predict how long it will take until the registration is completed,” she says.

Reading and recreation

Malmedal is now planning to dedicate more time to hobbies such as travelling and needlework.

“A few years ago, we replaced the boat with a campervan, and we have had some great trips both in Norway and in Southern Europe. We now get the opportunity to be more spontane-

ous,” says Malmedal. On top of her list of priorities is a book set about Bergen’s maritime history.

“It was a leaving gift from the Bergen Shipowners’ Association, which I’m really looking forward to diving into,” says the retiree.

Get to know Monika Borge, who is taking over as Head of Department at the Ship Registers, in the Portrait on page...



EXPERIENCED: Anita Malmedal considers the forming of NIS as a highlight in her career. Here’s an article from the newspaper Bergens Arbeiderblad, from 1987.

History:

- King Christian the Fifth’s Norwegian Law came as early as 1687. Around 1/3 of the Act concerned shipping. The Act included provisions on legal basis, ship mortgages, certificates of build (“bilbreve”), priority, arrest, witnesses and legal venue. Up until 1901, the shipowner’s residence was used as security for a mortgage on a vessel.
- The Act related to ship registration came in 1901. At the time, there were around 50 local ship registers in Norway. The registers were placed with mortgage bookkeepers under the courts.
- In 1972, a new Maritime Code was adopted. At the same time, the number of registers was reduced to 27. The registers were still placed under the courts with district recorders/city registrars. The Maritime Code of 1972 has later been replaced by the Norwegian Maritime Code of 24 June 1994 No. 39.
- The Norwegian International Ship Register (NIS) was established on 1 July 1987. The NIS was placed under the Bergen City Registrar, who also kept the local Bergen Ship Register.
- The Ship Registers were established as a separate government agency on 5 May 1992. The new agency was subordinate to the Ministry of Foreign Affairs.
- The Norwegian Ordinary Ship Register (NOR) was established on 1 August 1992. The 27 existing local ship registers were centralised to one computer-based register. The new register was co-located with the NIS in Bergen.
- Together they formed the “Ship Registers”.
- 1996: The Ship Registers was subordinated to the Ministry of Trade, Industry and Fisheries.
- 1 January 2012: The Ship Registers were merged with the Norwegian Maritime Authority.

The Norwegian Ordinary Ship Register (NOR): Record-high level of activity in 2017

The positive development in the NOR fleet continued through the last period, both with regards to the number of new registrations and in regards to the number of registered changes of ownership and mortgages. By the end of January 2018, as many as 19 943 vessels were registered in the NOR.

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 less than 15 meters are voluntarily entered into the register.

Status

One hundred and seventy new vessels were registered into the NOR during the last two and a half months. This is exactly the same number as during the equivalent period last year. We are now only less than fifty vessels away before the register reaches 20 000. At

the same time, the number of deletions decreased from 129 to 47.

Once again, pleasure vessels represented the largest contribution with 68 new additions. At the same time, 47 smaller workboats and 41 fishing vessels entered the register. The rest of the new registrations were scattered between various vessel types.

Highest level of activity in the history of the register

In 2013, 17 713 vessels were registered in the NOR. By the end of 2017, this number had risen to 19 916, an increase of just above 12 percent. The number of registered changes of

ownership also improved by just about fifty percent. This is a particularly positive development, says Monika Borge, Head of Division of the Norwegian Ship Registers. Both the seller and the buyer are required to report changes in ownership to the NOR, and the figures indicate that more and more people are aware of their responsibilities. The increase of the fleet is also an indication that owners of vessels less than 15 meters, who are not required to register, recognize the benefits of registering their vessel with us.

Registration in the NOR ensures security upon buying and selling. Financing may be easier since voluntary mortgages can only obtain legal protection by registration in the Ship Register. Only NOR registered vessels may obtain a Certificate of Nationality/Registry which confirms the vessel's nationality and ownership.



The newly built research vessel «Kronprins Haakon», built by Fincantieri S.p.A., Italy and registered i NOR 15 December 2017.

Photo: By courtesy of FINCANTIERI S.p.A. - All rights reserved.

The Norwegian International Ship Register (NIS): A busy end to 2017

After amendments to the Maritime Labour Convention, shipowners are no longer required to provide separate guarantees for wages and homeward journey in case of bankruptcy. This welcome change came into effect in December, leaving the register busy well into the New Year. All guarantees have been deleted and the original documents returned to the guarantor. In addition, eighteen new vessels with a total gross tonnage of 271 552 entered the register. On January 31, the register counted 602 ships.

TONE OLSEN RISNES Department of Ship Registration, NMA

REGISTRATIONS FROM 15 NOVEMBER 2017 - 31 JANUARY 2018

LAEM8 - AGNES VICTORY. 27 257 GT chemical tanker transferred from the Marshall Islands.

LHNM3 - AKVAPRINS. 255 GT well boat transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR)

LADG8 - BOW PLATINUM. 17 139 GT newly built chemical tanker. No prior registration.

LAEN8 - CHAMPION CONTEST. 27 472 GT oil tanker transferred from the Marshall Islands.

LADT7 - FAR SAMSON. 14 740 GT construction vessel transferred from the Isle of Man.

LAER8 - FAR SCIMITAR. 3 089 GT supply vessel transferred from the Isle of Man.

LAEH8 - FAR SPICA. 3 527 GT supply vessel transferred from the Isle of Man.

LAEF8 - FEED RANA. 2 999 GT supply vessel transferred from the Netherlands.

LAEI8 - FAR STREAM. 3 100 GT supply vessel transferred from the Isle of Man.

LADV8 - GEO CARIBBEAN. 12 108 GT seismographic research vessel transferred from France.

LACX8 - GRAND CANYON. 12 652 GT construction vessel transferred from Panama.

LACJ8 - GRAND CANYON III. 12 433 GT construction vessel transferred from Panama.

LADY8 - HEATHER KNUTSEN. 80 918 GT oil tanker transferred from Canada.

LAEA8 - JASMINE KNUTSEN. 80 918 GT oil tanker transferred from Canada.

LADZ8 - JO ASK. 29 266 GT oil tanker transferred from Hong Kong.

LADW8 - JO KARI. 29 266 GT oil tanker transferred from Hong Kong.



The newly built chemical tanker "Bow Platinum" – LADG8, registered 5 January 2018. Photo: Odjell

LATS3 - OSLO TANK. 498 GT oil tanker transferred from NOR.

LAQI3 - SIEM CHALLENGER. 2 807 GT supply vessel transferred from NOR.

LAQG3 - SIEM COMMANDER. 2 807 GT supply vessel transferred from NOR.

LDAC3 - SKANDI FEISTEIN. 3 959 GT supply vessel transferred from NOR.



Alf Magne Horneland,
*Head of the Appellate Body for health cases
 Director of the Norwegian Centre
 for Maritime Medicine*

FOTOBYPOLYLINE. PHOTO: JOHNER IMAGES/NTB SCANPIX



When you are not happy with the decision of the seafarer's doctor

Sometimes you get what you want at the seafarer's doctor's – other times you do not. What to do if you disagree with the conclusion of the seafarer's doctor?

It could happen to anyone. You visit the doctor and feel confident that obtaining a new medical certificate is just a matter of routine. Suddenly, you realise that you will not be issued a medical certificate, or that your new medical certificate has such limitations that it could be difficult for you to keep your job, and perhaps even unlikely to get another job on board a ship.

Why does the seafarer's doctor decide to issue a limited medical certificate or a declaration of unfitness?

The decision may be based on a medical condition that, according to the regulations, undoubtedly makes you unfit to work in certain positions or on board ships in general. You may, however, find the doctor's assessment of your condition too strict, or maybe you feel that his interpretation of the legislation is too rigorous – or perhaps even that he has not done his job.

The seafarer's doctor – a public service provider

The seafarer's doctor is a public service provider acting on behalf of the Norwegian Maritime Authority (NMA), and his or her decision is subject to the provisions of the Public Administration Act. That gives you the right to appeal against the decision and to apply for exemption.

Appeal or exemption?

You appeal against the decision if you think the doctor has made a mistake, regardless of whether it is related to the administrative procedures pursuant to law, his interpretation of the Health Regulations or his medical judgement. If you want to appeal, you must do so no later than

three weeks after you were informed of the decision.

You apply for exemption if you agree that the seafarer's doctor has acted in accordance with the applicable provisions, but disagree that your health condition justifies being issued a limited medical certificate or being refused a medical certificate. In your opinion, you meet the requirements of the overall objects clause of the regulations, namely that you are medically fit, do not have a condition that will be aggravated by performing duties on board and are not a threat to others on board. There is no deadline for submitting an application for exemption. For that matter, the seafarer's doctor may actually agree with you, but has no choice as to which decision to make – therefore, he may recommend that you be granted an exemption.

What do you do?

The procedures are quite similar in both cases. You are the one who is entitled to appeal or apply, not the seafarer's doctor. That is why you have to write the appeal or application yourself. You may ask the seafarer's doctor for help if you need it. Submit your appeal or application to the seafarer's doctor. It is wise to attach any documentation showing that you are capable of performing your duties on board, with special reference to the medical reason for denial or limitation.

What does the seafarer's doctor do?

He reviews all documents and reconsiders his decision. If he concludes that the decision is wrong, he may reverse it, perhaps even to the extent that you get what you want. If so, the process ends here. But if he finds that the decision is correct, even after reconsidering it, he upholds his decision and submits the case to the appellate body for health cases.

What must be included?

First and foremost, and most importantly: your application or appeal. Secondly, the seafarer's doctor's assessment of risk including a recommendation to the appellate body. Here, all relevant medical documentation on which the decision of the seafarer's doctor is based must be included, such as copies of declarations and statements from the company or master or others who would be able to clarify the matter for the appellate body. Sometimes, a written statement is required from the company or

master that you are allowed to work while the case is being processed. This applies to so-called "postponed execution of decisions". When all documentation is in order, the seafarer's doctor submits the case to the NMA.

What does the NMA do?

On receiving the case, the NMA registers it and ensures that it is fully prepared for processing by the appellate body. Additional information may be required, and in such cases, the seafarer's doctor will be contacted. When everything is in place, the NMA submits the case to the appellate body for review.

What does the appellate body do?

In the event of appeals, the appellate body considers whether the processing has been carried out in compliance with the Public Administration Act and the Health Regulations, and whether the seafarer's doctor has used his own discretion in such a way that the decision is compliant with the health requirements. If the decision contains errors, it will be reversed. In such cases, the matter can be returned to the seafarer's doctor for reprocessing, or the appellate body may make a new decision, provided that sufficient information is available.

The difference between an appeal and an application for exemption is often unclear to the appellant or applicant. Therefore, what is actually an application for exemption is sometimes called an appeal. The members of the appellate body do not wish to be unreasonable, so they recognise the type of document and process it accordingly.

Occasionally, the seafarer has been thwarted by provisions that do not apply to his case, for instance if he has a very mild variant of a disease.

The appellate body always considers – on an individual basis – whether the requirements of the object clause are met, even if the detailed requirements of the attachments to the regulations are not.

The appellate body does not wish to stand in the way of anyone working on ships, but has the overall responsibility for assessing whether it is safe to work on board ships. Safety on board is ranked more important than the employee's wish to work at sea.

How long does it take?

It varies. Each part of the process takes time; processing by the seafarer's doctor, postal service, processing by the NMA, new postal service, preparation of proposals for decision for the appellate body, new postal service from the head of the appellate body to the NMA, who submits proposals for decision to the other members of the appellate body, new postal service back to the NMA, registering and dispatch to applicant and seafarer's doctor. It goes without saying that it is hard to know exactly how long it takes, but you can expect it to take weeks.

Can you trust that your case will be processed fairly?

The appellate body carries out thorough work. The finished assessment leaves no stone unturned and often comprises between 10 and 20 A4 pages. The decision of the appellate body is of great importance to those working at sea and must be based on solid work. You can feel confident that the decision is correct.

Consult the seafarer's doctor

The last few years, the seafarer's doctors have experienced great change. Before being approved, they receive mandatory training, which they are required to refresh on a regular basis. A quality system is required, and supervision is carried out by the NMA. In difficult cases, the seafarer's doctors are offered both administrative and medical support by telephone. As a result of this, the quality of the decisions made by seafarer's doctors has improved significantly. We have one of the world's best medical corps for seamen.

If you do not agree with or understand the decision, the seafarer's doctor is required to provide guidance and will be pleased to do so. If the question cannot be resolved by the seafarer's doctor, it is possible to bring the case to the next level: the appellate body for health cases. The seafarer's doctor will assist you in doing so.

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

Avdeling Skipsregistrene

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

Region 1

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

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

Region 2

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

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

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

Region 3

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

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

Region 4

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

Region 5

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

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

Region 6

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

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

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: Håkon Kjølmoen, Fotokonkurransen for Sjøfolk

ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF: Dag Inge Aarhus
REDAKTØR/EDITOR: Kari Stautland
OVERSETTERE /TRANSLATORS: Eva Thomsen, Merete Løberg

ANNONSE/ADS: HS Media
Telefon: 62 94 10 38
E-post: nok@hsmedia.no
Annonsesælger: Nina J. Øvre-Kristiansen
Mobil: +47 91 17 34 73

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

TRYKK/PRINT: Merkur Grafisk AS, Oslo

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

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

SJØFARTSDIREKTORATET:
Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A
Postadresse/Postal address:
Postboks 2222, N-5509 Haugesund
Telefon: 52 74 50 00 Telefaks: 52 74 50 01
E-post: postmottak@sjofartsdir.no
Internett: www.sjofartsdir.no
Bestilling av bladet rettes til postmottak@sjofartsdir.no i Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 12.02.2018

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.

Opptatt av fritidsbåt, sikkerhet og miljø?



Foto: Gaute Bakli

Med deg på Fritidsbåtkonferansen 2018

Haugesund, 19.april
med kveldsarrangement 18. april

www.sdir.no/fritidsbatkonferansen/

I samarbeid med Kystverket, Redningsselskapet, Kartverket,
Politiet, Norboat og Kongelig Norsk Båtforbund





OPPLÆRING OG RÅDGIVNING

RS Sjøredningsskolen har en komplett kurspor - tefølge rettet mot både seilende sjøfolk, rederi og landorganisasjon og andre aktører innenfor den maritime næringen.

I tillegg til å levere standard kurs og opplærings-tjenester kan vi også tilby bistand med kartlegging av behov og skreddersøm tilpasset den enkelte virksomhet.

Som totalleverandør tilbyr vi gjerne vår fagkunnskap i forbindelse med rådgivning og konsulent-tjenester, og våre dyktige medarbeidere er eksperter på kost- og tidseffektive løsninger.

RS Sjøredningsskolen er sertifisert av Bureau Veritas Certification og godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Alle kurs leveres i henhold til STCW 2010 utgaven og godkjente nasjonale emneplaner.

For yrkesmarkedet tilbyr vi blant annet:

- Grunnleggende og videregående sikkerhetsopplæring
- Oppdateringskurs for mannskap og offiserer
- Oppgraderingskurs for offiserer uten seilingstid
- Sertifikatprøve for offiserer som ønsker å få tilbake sine sertifikater (med forkurs)
- Hurtigbåtkurs (grunnkurs/oppdatering)
- ECDIS og AIS
- Bridge og Engine-room Resource Management
- Høyspentkurs for maskinister og elektrikere

Ta gjerne kontakt for å diskutere ditt opplærings- eller rådgivningsbehov, så vil vi i fellesskap komme frem til de optimale løsningene.

For full kursoversikt se våre hjemmesider:
www.sjoredningsskolen.no

