

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Authority

2 / 2013



Ruvende rigg

Side 46

Satser på Nor-Shipping
Side 8

Markedsfører norsk flagg
Side 10

Piratangrep i endring
Side 26

Print on Demand

Trykking av kart etter forespørsel – Print on Demand

Print on Demand-kart (POD-kart):

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



Kartverket



Innhold

- 4** Leieren: På tide å tenka norsk
- 6** Editorial: Time to think Norwegian
- 8** Satser stort på Nor-Shipping
- 10** Vil styrke Norge som skipsfartsnasjon
- 14** Sjøfartsdirektoratet I døgnberedskap
- 15** Skipsregistrenes vaktordning
- 18** Rederinæringen: Muligheter i medvind
- 20** Norge rett vei på White list
- 24** Vanskelig start for ny skjematjeneste
- 26** Økt piratvirksomhet utenfor Vest-Afrika
- 30** SHT-rapport om MS Tiderose
- 32** Maritime Milestones: The struggle for safety
- 36** Ny fotokonkurranse for fritidsbåtfolket
- 38** Økt fokus på ulykker med fritidsbåter
- 40** Møtte båtfolket på messer
- 42** God respons på Lofotfishing
- 43** Nyregistreringer i NIS
- 44** God sjøsikkerhet på Island
- 45** Tryggere på norske fiskefartøy
- 46** Befaring på Island Innovator
- 48** «Arctic shipping» i Shanghai
- 50** NSOFs ungdomskonferanse
- 52** Gav Morten Abel i gave til folket
- 54** Sjøfolk skal komme i bedre form
- 57** Samler penger til skadde barn
- 58** Supertrim i Color Line
- 60** Solving health problems at sea
- 62** Film Service for seafarers
- 64** Kong Glad er død

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør



På tide å tenka norsk

Sjøfartsdirektoratet har mange ulike oppgåver. Ei av desse er å jobba i ulike internasjonale fora for å sikra like reglar for skipsfarten på kloden. I dette arbeidet representerer ikkje Sjøfartsdirektoratet berre norske styresmakter, men etter mitt syn heile den norske maritime sektoren. I forkant av store internasjonale møter, arrangerer direktoratet nasjonale førebuande møter. På desse møta kan representantar frå interesseorganisasjonane i maritim sektor delta og fremma sitt syn. Målet er å bli einige om kva som skal vera den norske haldninga til aktuelle saker – noko me som oftast lykkast med.

I all hovudsak meiner eg det er i norsk maritim sektor si interesse med sterk internasjonal regulering av skipsfarten. Norske reiarlag har som regel høgt nivå på sine skip og ligg ofte i forkant av nye internasjonale reglar og standardar. Nye reglar betyr at andre må strekka seg for å nå opp på same nivå. Like reglar er difor ein fordel for norske reiarlag si konkurransekraft.

For å ha gjennomslag i IMO, ILO og andre interna-

sjonale organ, er det viktig med aktive, engasjerte og kunnskapsrike utsendingar. Det tør eg påstå at Sjøfartsdirektoratet har. I tillegg vert Noreg lytta til fordi me tradisjonelt har hatt sterkt fokus på tryggleik, miljø og kvalitet. I tillegg er Noreg ein av verdas store skipsfartsnasjonar.

Sjølv om det nett no er økonomisk krise i mange land, har ein dei siste 10-15 åra hatt sterk vekst i inter-



For om lag ti år sidan hadde nærare 60 prosent av norskeigde skip norsk flagg i hekken. I dag er dette talet rundt 40 prosent.

ILLUSTRASJONSFOTO: BJARNE SKOGVIK

nasjonal handel. Særleg dreven fram av veksten i Asia. Denne veksten har igjen ført til ei nær doubling av den internasjonale skipsflåten.

Diverre har ikkje den norske flåten vakse i tråd med den internasjonale trenden. Snarare tvert om. I perioden 2008 til 2011 gjekk talet på skip i den norske handelsflåten ned med over 4 prosent. Ser ein på skip registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) hadde ein i same periode ein nedgang på heile 12 prosent.

Det er fleire grunnar til nedgangen, men særleg det at norske reiarar i større grad enn før vel utanlandske flagg, slår negativt ut. For om lag ti år sidan hadde nærare 60 prosent av norskeigde skip norsk flagg i hekken. I dag er dette talet rundt 40 prosent.

Nedgangen i den norske flåten er negativt av fleire grunnar. I verste fall kan ein redusert norsk flåte også føra til redusert internasjonal påverknad – noko som i så fall vil vera negativt for heile den norske maritime næringa. Denne utviklinga bør difor uroa alle som er oppteken av norsk maritim sektor.

I Sjøfartsdirektoratet har me sett på om det er noko me kan bidra med for å gjera det norske flagget meir attraktivt. Me sette ned ei intern arbeidsgruppe som hadde i oppgåve å kartlegga kva område Sjøfartsdirektoratet kan påverka for at Noreg skal bli ein meir attraktiv flaggstat. Gruppa såg på Sjøfartsdirektoratet sine roller og påverknadskraft og føreslo

tiltak som kan gjera Noreg til eit meir attraktivt maritimt vertsland.

I arbeidet besøkte gruppa fleire norske reiarlag og nokre utanlandske register. Dette for å kartlegga behov og for å læra av andre.

Det er sjølsagt mange faktorar som avgjer val av flagg, men mange peika på at servicenivået er svært viktig for reiarlaga. Kortast mogleg sakshandsamingstid, tilgjengelege tilsette og gode elektroniske tenester er ting som vert trekt fram. Men også at ein får til tett og god dialog om faglege utfordringar.

I direktoratet har me no sett i gang ei rad ulike tiltak og prosjekt for å betra servicenivået vårt. Mellom anna har me forenkla regelverket vårt, me satsar sterkt på gjera tenestene våre tilgjengelege digitalt, me har fått ned sakshandsamingstida og me har fått til betre planlegging og dialog med reiarlag og verft i samband med nybygg. Venteleg vil dei tiltaka me no gjennomfører bidra til å auka servicenivået på tenestene våre og på den måten bidra til også å auka attraktiviteten på det norske flagget.

Etter mitt syn burde også andre delar av maritim sektor, særleg reiarlaga og reiarlagsorganisasjonane, sett den negative trenden på dagsorden og sett kva dei kunne bidra med for å snu den negative trenden.

Etter mitt syn er det no på tide å tenka norsk. Greier me ikkje å snu utviklinga, vil heile den maritime sektoren tapa på det. ■

Time to think Norwegian

The Norwegian Maritime Authority (NMA) has many different responsibilities. One is to work in various international forums to ensure equal legislation for shipping around the world. In these forums, the NMA does not only represent the Norwegian government, but in my opinion, the entire Norwegian maritime sector. Prior to major international meetings, the NMA organizes preparatory meetings where representatives from different organizations in the maritime sector may come to promote their views. The aim is to agree on what will be the Norwegian position on topical issues - something which we often succeed in.

I think a strict international regulation of shipping is in the interest of the Norwegian maritime sector. Norwegian shipping companies usually have high quality ships and are often ahead of new international rules and standards. New legislation means that others will have to strain to reach the same level. Consequently, equal rules are an advantage to the competitive strength of Norwegian ship-owners.

In order to have any influence in the IMO, the ILO and other international bodies, it is important to have active, dedicated and experienced representatives. I think it is safe to say that the NMA has that. Norway is listened to because traditionally we have had a strong focus on safety, quality and the environment. Furthermore, Norway is one of the world's major shipping nations.

Although at the moment there is an economic crisis in many countries, we have experienced a strong growth in international trade over the recent 10-15 years, especially stimulated by the growth in Asian economies. The international merchant fleet has nearly doubled in size.

Unfortunately, the Norwegian merchant fleet has not kept up with the international trend. On the contrary, the number of vessels has gone down by more than four percent from 2008 to 2011. In the same period, the Norwegian International Ship Register (NIS) suffered a decline of 12 percent.

There are several reasons for this decline, but particularly that Norwegian ship-owners to a greater extent than before choose to register their ships in foreign registries. Ten years ago, almost 60 percent of Norwegian-owned ships had the Norwegian flag at the stern. Today, this figure is about 40 percent.

The decline in the Norwegian merchant fleet is disadvantageous for several



In the NMA, we have looked at possible ways we can contribute to make the Norwegian flag more attractive.

ILLUSTRATION PHOTO: HENRIK SKARSTAD

reasons. In the worst case, a reduced Norwegian fleet may lead to reduced international influence, something which will be detrimental to the entire Norwegian maritime industry. Consequently, this development should alarm all stakeholders in the Norwegian maritime sector.

In the NMA, we have looked at possible ways we can contribute to make the Norwegian flag more attractive. We established an internal working group that would identify areas the NMA could possibly influence to make Norway a more attractive flag state. The group examined the role and influence of the NMA and suggested measures to strengthen Norway's position as a maritime host country.

In order to learn and to survey requirements, the working group visited several Norwegian shipping companies and some foreign registries.

There are of course many factors that determine the choice of flag, but many pointed out that the level of service is very important for shipping companies. Fast processing time, staff on duty and good

online services were high-lighted, as well as a constructive dialogue about professional challenges

The NMA has now launched a series of different initiatives and projects to improve our level of service. Among other things, we have streamlined our legislation, we are highly committed to provide a range of services online, we have reduced processing time and we have achieved improved planning and a better dialogue with ship-owners and shipyards in connection with new buildings. We expect the measures we now carry out to raise the quality of the services we provide and consequently contribute to make the Norwegian flag more attractive.

I think that other parts of the maritime sector, particularly shipping companies and ship-owner organizations, ought to put the negative trend on the agenda and consider how they may contribute to reverse it.

In my opinion it is time to think Norwegian. Unless we can turn this development around, the whole maritime sector may be weakened. ■

Norway's complete maritime cluster consists of the Maritime Authority along with specialized, world leading companies in all segments of the industry.



We are at NorShipping. Please visit our stand C01-22a.

NIS NOR
The High Quality Flag

Sjøfartsdirektoratet:

Satser stort på Nor-Shipping

Sjøfartsdirektoratet satser på å være aktiv og synlig til stede under Nor-Shipping på Lillestrøm 4.-7. juni. Mål nummer én med satsingen er å markedsføre Norge som en attraktiv flaggstat. Direktoratet deltar samtidig på Ocean Talent Camp på Rådhusplassen i Oslo.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

For første gang blir direktoratets hovedstand en del av den norske paviljongen, som ligger sentralt plassert i C-hallen på stand nr. C01-22A. Her presenteres hele bredden av det norske maritime clusteret.

– Takket være svært godt samarbeid med Nor-Shipping, med messegeneral Vidar Pederstad i spissen, har vi fått ytterligere en stand (F13), som ligger gunstig plassert like ved inngangspartiet. Her vil de besøkende møte våre folk, som deler ut materiell med generell informasjon om norsk sjøfartsadministrasjon og om NIS og NOR, forteller kommunikasjonsdirektør i Sjøfartsdirektoratet, Eilif Fjon.

På vår hovedstand vil fagfolk fra forskjellige avdelinger i direktoratet gi mer detaljert informasjon til de som ønsker det.



UNGE: Også for to år siden markedsførte Sjøfartsdirektoratet maritime utdanningsveier på Rådhusplassen i Oslo. Den gang het det Nor-Shipping Campus – i år heter det Ocean Talent Camp. På bildet rådgiver Britt Mariann Guddal i samtale med unge besøkende.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

Før Skipsregistrene ble slått sammen med Sjøfartsdirektoratet 1. januar 2012, hadde de to etatene et samarbeid med felles stand på Nor-Shipping. Men fra og med årets messe opptre direktoratet og skipsregistrene som en felles enhet.

– På våre stands vil de besøkende derfor få kontakt med fagfolk fra avdeling for Skipsregistrene, Kontroll og inspeksjon og fartøysavdelingene. Det er vår erfaring at vi får en god del generelle spørsmål om skipsregistrene NIS og NOR – og om regelverket som gjelder for norskflaggede skip. Hos oss vil de kunne få råd og veiledning, sier Fjon.

NORSKE REDERE

Nor-Shipping kan varte opp med besø-



MARKERING:
Kommunikasjonsdirektør Eilif Fjon og rådgiver Hedda Grip Vikse har lagt opp til en tydelig markering av Norge som flaggstat og Sjøfartsdirektoratet på Nor-Shipping og Ocean Talent Camp.

FOTO: BJARTE AMBLE

landske redere, er det viktig for oss i Sjøfartsdirektoratet å få norske redere i tale – spesielt de som har skip under utenlandsk flagg. Her møter vi viktige aktører og beslutningstakere i den maritime bransjen, påpeker Fjon.

Han legger til at årets satsing på Nor-Shipping henger sammen med regjeringens maritime strategi, der det heter at Sjøfartsdirektoratet skal bidra til å markedsføre Norge som en attraktiv flaggstat.

UNGE PÅ RÅDHUSPLASSEN

Men Sjøfartsdirektoratet blir ikke bare til stede i messehallene i Lillestrøm. I samme tidsrom arrangeres nemlig det som fra i år heter Nor-Shipping Ocean Talent Camp, som finner sted i to messetelt på Rådhusplassen i Oslo sentrum, med Sjøfartsdirektoratet som en sentral bidragsyter. Tiltaket er del av en langsiktig rekrutteringskampanje for å få ungdommer til å velge en maritim yrkeskarriere.

– Vi venter her besøk av til sammen rundt 10.000 skoleelever og studenter i løpet av de fem dagene Ocean Talent Camp varer. De kommer fra ungdomsskoler, videregående skoler, maritime fagskoler, høyskoler og universiteter i Oslo og andre steder på Østlandet, forteller rådgiver Hedda Grip Vikse i Sjøfartsdirektoratets kommunikasjonsavdeling.

Det er hun som koordinerer og holder kontroll på alle detaljer knyttet til direktoratets aktiviteter under Nor-Shipping, både når det gjelder personell, utstyr, stand og hoteller.

– I løpet av dagene på Rådhusplassen skal vi blant annet fokusere på yrkesgrupper som Sjøfartsdirektoratet har behov for, som nautikere, maskinister, ingeniører og jurister. Vi vil vise ungdommene hvilke ulike karriereveger de kan velge mellom dersom de vil satse på jobb i maritim næring, sier Hedda Grip Vikse, som opplyser at det blir folk til stede både fra personalavdelingen og kommunikasjonsavdelingen i direktoratet hele uken.

– Det er viktig at vi også på denne måten bidrar til nyrekruttering, med tanke på å styrke den maritime kompetansen i Norge, sier Eilif Fjon. ■



STAND:
Sjøfartsdirektoratet er å finne på den norske paviljongen i C-hallen, på stand nr. C01-22A.

ILLUSTRASJON: COLOURS

kende fra omkring 80 forskjellige land, og ruver som en av verdens største shippingmesser. Det sterke maritime norske clus-

teret som presenteres er en attraksjon for de internasjonale gjestene.

– Selv om det kommer mange uten-



TILBAKE: Samtidig som flere utenlandske registre har hatt stor økning de siste årene, har antall skip registrert med norsk flagg gått tilbake med ca. fire prosent.

ILLUSTRASJONSFOTO: HANS-PETTER SANDSETH

Flere skip under norsk flagg:

Vil styrke Norge som skipsfarts

- Vi i Sjøfartsdirektoratet vil gjøre alt vi kan for at det norske flagget skal vaie fra mange flere skip, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet, og norske myndigheter for øvrig, er smertelig klar over at Norge sin andel av verdensflåten har sunket betraktelig de siste ti årene. Fram til 2002 hadde Norge en andel på ca. sju prosent. Denne er falt dramatisk de siste ti årene, og vi har nå rundt tre prosent av verdensflåten.

Flere utenlandske registre har økt de siste fire årene (2008–2011):

Marshall Island har økt sin andel med 47,9 prosent, Hong Kong med 40,2, Indonesia har gått opp med 28,7, Liberia 25,4, Malaysia 21, Danmark og Malta med 19,6 og Singapore med 18,9 prosent.

I samme periode har Norge og en del andre flaggstater hatt

en tilbakegang i antall skip over 100 brt. De land som har hatt størst reduksjon i sin flåte er:

Frankrike med 2,4 prosent, Bahamas 2,7, Japan 4,6, Hellas 3, Norge 4,1 og St. Vincent & Grenadinene 9,7 prosent.

Ser vi på norske skip isolert, seilte rundt 60 prosent med norsk flagg i 2000. Denne andelen var sunket til ca. 40 prosent i 2012.

NOE KAN VI PÅVIRKE

– Hvilken betydning har dette?

– Norge kan få redusert internasjonal innflytelse i IMO (International Maritime Organization), det maritime miljøet kan forvitte og næringen kan risikere mindre politisk interesse med færre særordninger og lavere bevilgninger, sier Olav Akselsen.



DECLINE: While several foreign registries have had large growth in recent years, the number of ships registered with Norwegian flag has declined by approximately four percent.

ILLUSTRATION: HANS PETTER SANDSETH

nasjon

Han viser til at Sjøfartsdirektoratet arbeider innenfor rammer som direktoratet ikke kan gjøre noe med. Det kan være nettolønnsordningen, skattebestemmelser, begrensning i fartsområde, krav til nasjonalt flagg for å få operere på andre lands sokkel (f.eks. Brasil og Australia), og ikke de rammene som markedet setter med hensyn til rater.

– På den andre siden er det mange ting vi i Sjøfartsdirektoratet kan gjøre noe med for at valg av norsk flagg skal bli mer attraktivt: Kortest mulig saksbehandlingstid, flest mulig digitale tjenester, at vi tolker regelverket på en fornuftig måte og ikke minst kan vi påvirke den service vi møter næringen med, sier Akselsen.

BRUKERVENNLIGE TJENESTER

– Skal vi gjøre Norge mer attraktiv som flaggstat må vi i alle fall kunne tilby gode og brukervennlige offentlige tjenester, sier Akselsen. Han viser til regjeringens maritime strategi, som sier at Norge skal være en verdensledende maritim nasjon og et attraktivt maritimt vertsland.

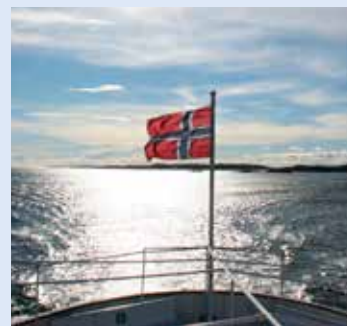
>>>

More ships under Norwegian flag:

Will Strengthen Norway's Position as a Shipping Nation

– The Norwegian Maritime Authority will do its best to ensure that the Norwegian flag will be the number one choice for shipowners of all nationalities, says Director General of Shipping and Navigation, Olav Akselsen.

The Norwegian Government and the Norwegian Maritime Authority (NMA) are painfully aware that Norway's share of the world fleet has decreased significantly over the past ten years. In 2002, Norway had a share of approximately seven per cent but this dropped dramatically



over the next ten years and is today at around three percent.

This coincides with the fact that several overseas registries have expanded in the last four years (2008-2011):

Marshall Island has increased its share by 47.9 percent, Hong Kong by 40.2, Indonesia by 28.7, Liberia by 25.4, Malaysia by 21, Denmark and Malta with 19.6 and Singapore by 18.9 percent.

In the same period, Norway and various other flag states have had a decline in the number of vessels over 100 GRT. The countries with the largest reduction in its fleet are:

France 2,4 prosent, Bahamas 2,7, Greece 3,0, Norway 4,1, Japan 4,6, og St. Vincent & Grenadinene 9,7 prosent).

Looking at just Norwegian owned vessels, about 60 percent were flying the Norwegian flag in 2000. This percentage decreased to about 40 percent in 2012.

SOMETHING WE CAN INFLUENCE

– What significance does this have?

– Ultimately, Norway's international influence in the IMO (International Maritime Organization) can be reduced, the maritime cluster can deteriorate and the industry could face less political interest with fewer special schemes and lower funding, says Olav Akselsen.

He points out that the NMA is working within a framework it cannot control. Such as the tax refund scheme for seafarers, tax provisions, restrictions on trade areas, market rates and the requirements to fly national flags to be allowed to operate on certain countries' continental shelf.

– On the other hand, there are many things we in the NMA

>>>

KONTAKT: For å markedsføre Norge som en attraktiv flaggstat har sjøfartsdirektør Olav Akselsen (t.h.) og fagpersoner fra Sjøfartsdirektoratet vært i flere kontaktmøter med norske rederier, blant dem Odfjell i Bergen. Her er Akselsen og avdelingsdirektør Anita Malmedal fra Skipsregistrene i samtale med finansdirektør Tom Haugen (t.v.) administrerende direktør Jan A. Hammer.

CONTACT: To promote Norway as an attractive flag state, Director General of Shipping and Navigation, Olav Akselsen (right) and professionals from the NMA have had several meetings with Norwegian shipping companies, among them Odfjell in Bergen. Here is Akselsen and director Anita Malmedal from the Ships Registries in conversation with CFO Tom Haugen (left) and CEO Jan A. Hammer.

PHOTO: ELIF FJON

– Sjøfartsdirektoratets strategiplan sier blant annet at direktoratet skal ha et klart, brukervennlig og lett tilgjengelig regelverk, kvalitet i alle ledd og et godt omdømme, legger han til. Skipsregistrene ble slått sammen med Sjøfartsdirektoratet fra 1. januar 2012, nettopp for å gjøre direktoratet mer helhetlig, brukervennlig og konkurransedyktig overfor skipsfartsnæringen.

BEDRE FLYT OG TILGJENGELIGHET

Helt konkret gjennomfører direktoratet for tiden flere endringer som skal resultere i kortere saksbehandlingstid og bedre styring under behandling av byggeprosjekter.

– Vi har for eksempel tatt i bruk såkalt prosjektorganisering for å få bedre flyt i alt arbeidet som følger med bygging av nye skip – fra planlegging til overlevering. Dette kommer både skipsverft, reder og direktoratet selv til gode. Samtidig har vi utpekt en egen nybyggansvarlig i hver avdeling – for fiskefartøy, passasjerfartøy og lasteskip, opplyser Akselsen.

Han trekker her også fram betydningen av å kunne tilby gode elektroniske tjenester. Det gir lettere tilgang for alle – hele døgnet. Her tilbys blant annet elektronisk innsending av byggetegninger, søknad om tilsyn ved fornyelse av sertifikat på skip, søknad om personlige sertifikater og søknad om refusjon etter nettolønnsordningen.

MARKEDSFØRING

En intern arbeidsgruppe i Sjøfartsdirektoratet har sett på direktoratets egen rolle og påvirkningsmuligheter i arbeidet med å gjøre Norge til en mer attraktiv flaggstat.



– Valg av flagg er et sammensatt bilde og er basert på mange ulike faktorer. Det viktigste grunnlaget for valg av flagg er de



TROMS fylkeskommune

ROMSSA fylkkasuohkan

Tromsø maritime skole

Skolen har nye, topp moderne navigasjon, maskin og kommunikasjonssimulatorer og vi bygger nå helikopterveltsimulator ved vårt sikkerhetssenter.

Vi utdanner mannskap fra støtte til ledelsesnivå for fiskeri og maritim næring.

Ved vårt sikkerhetssenter får du kurs og rådgivning innen sikkerhet og beredskap.

Ønsker du å utdanne deg til et yrke innen den maritime næringen eller kan du tenke deg å jobbe for oss på hel- eller deltid? Du finner oss på www.tos-mar.vgs.no og 77793100.



totale rammevilkårene som flaggstaten kan tilby, og at rammevilkårene oppleves som forutsigbare og stabile. Det er derfor ikke alle områder direktoratet selv kan påvirke, sier sjøfartsdirektøren.

Arbeidsgruppen foreslår blant annet økt markedsføring av norske registre, herunder at direktoratet kan være mer proaktiv overfor nåværende og framtidige kunder i NIS og NOR.

– Vi satser derfor mye på å være til stede og markedsføre Sjøfartsdirektoratet – og Norge som registerflagg, på konferanser og messer. I år har vi for eksempel satset mye sterkere enn tidligere på å være aktivt og tydelig til stede på Nor-Shipping, sier Akselsen. Han viser også til at han selv og flere fagpersoner i direktoratet har vært i kontaktmøter med flere rederier, der valg av norsk registerflagg har vært ett av hovedpunktene.

– Vi satser hele tiden på å yte enda bedre tjenester overfor brukerne, og håper at et av resultatene blir at enda flere redere velger å registrere skipene sine i NIS eller NOR. Det vil være en stor styrke for Norge som skipsfartsnasjon, konkluderer sjøfartsdirektør Olav Akselsen. ■

can do to make the Norwegian flag more attractive, for example fast processing and more online services. We can interpret rules and regulations in a sensible manner, and not least, we can improve the service we provide to the industry, says Akselsen.

USER FRIENDLY SERVICES

– To make Norway more attractive as a flag state, we must at least be able to provide good and user-friendly services, says Akselsen. He refers to the government's maritime strategy, which states that Norway shall be a world leading maritime nation and an attractive maritime host country.

– The NMA's strategic plan states that we should have user-friendly and easily accessible regulations, quality at all levels and a good reputation, he adds. The Ship Registers merged with the NMA last year, precisely to make the Authority more comprehensive, competitive and user-friendly to the shipping industry.

IMPROVED AVAILABILITY

Specifically, the NMA is presently implementing several changes that should result in shorter processing times and better management during processing of building projects.

– For example, we have introduced project organization for better work flow with new buildings - from planning to delivery. This will benefit the shipyards and the ship-owners as well as the NMA itself. At the same time, we have also appointed a special new building manager in each department - for fishing vessels, passenger vessels and cargo vessels, says Akselsen.

He also highlights the importance of being able to offer excellent online services. These provide easy access for all – around the clock, and include electronic submission of construction drawings, inspection applications for renewal of ship certificates, applications for personal certificates and applications for reimbursement by the seafarers' tax refund scheme.

MARKETING

An internal working group in the NMA has reviewed the Authority's role and possibilities for influence in the effort to make Norway a more attractive flag state.

– The choice of flag is a complex thing and is founded on many different factors, most importantly the overall regulatory framework the flag state has to offer, and that this is perceived as stable and predictable. This is not something the NMA can influence, says Akselsen.

One of the suggestions proposed by the working group is increased marketing of the Norwegian registries. The NMA should be more proactive towards existing and future customers in NIS and NOR.

– Consequently, we will focus much more on being present at conferences and trade shows to promote the NMA and Norway as flag state. This year, for example, we are investing a lot more than before to be present and active at Nor-Shipping, says Akselsen. He also notes that he and experts in the NMA have met with several shipping companies, where the choice of registry has been one of the main topics.

– We continuously strive to provide even better services to our users, and hope that the results will be that even more ship-owners will choose to register their ships in NIS and NOR. That will strengthen Norway as a maritime nation, concludes Olav Akselsen. ■



LANG FARTSTID: De fire vaktlederne som for tiden går turnus representerer til sammen over 100 års fartstid. Fra venstre beredskapsrådgiver Lars Nedland sammen med de øvrige vaktlederne Bjørn Ove Hansen, Svein Erik Enge og Thor Clausen.

FOTO: BJARTE AMBLE

Når uhellet er ute:

Sjøfartsdirektoratet i døgnberedskap

- Et skip grunnstøter, og olje lekker ut.
- En ferje kolliderer med kai.
- Pirater kaprer et norsk skip.

Dette er noen eksempler på hendelser som krever at skipper eller rederi kontakter Sjøfartsdirektoratet. Hva skjer videre?



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

I en rekke tilfeller er skipfører eller rederi forpliktet til å melde fra til Sjøfartsdirektoratet. Dette er nedfelt i «Forskrift av 27. juni 2008, nr. 744 av melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser», og i skipssikkerhetslovens kapittel 5, § 34 «Bestemmelser om beredskap, varsling og rapportering».

Sjøfartsdirektoratet har i tillegg sin egen beredskapsprosedyre for hvordan de forskjellige henvendelsene skal håndteres.

Utenom direktoratets kontortid, blir innringer satt over til beredskapstelefonen, som betjentes av en vaktleder døgnet rundt. Utenom kontortid er beredskapstelefonen i første rekke forbeholdt rapportering av ulykker og hendelser som involverer norskregistrerte fartøy og utenlandske fartøy i norske farvann. Enten det er innenfor eller etter kontortid, er det bare ett nummer som gjelder, nemlig 52 74 50 00.

HVA GJØR SÅ VAKTLEDER?

Beredskapsrådgiver Lars Nedland i Sjøfartsdirektoratet tar som eksempel et skip som grunnstøter.

– Først må jeg si at ingen ulykkestilfeller er helt like. Hva som blir gjort og hvem som blir kontaktet etter en grunnstøting vil derfor variere veldig mye. Etter en skipsulykke handler det noen ganger om å redde liv og skip. Da kontakter skipet

Hovedredningsentralen eller en rednings-skøyte. Hvis det ikke er behov for umiddelbar assistanse, varsler de oss på vår beredskapstelefon. Vi klarlegger først hvilket skip og hva slags ulykke eller hendelse det dreier seg om. Deretter har vi vår egen sjekklister som vaktleder går gjennom sammen med innringer, forteller Nedland.

SJEKKLISTE

Sjekklisten tar punktvis for seg type hendelse, fartøyets navn, kallesignal og/eller IMO-nummer, nasjonalitet, tonnasje, antall passasjerer, besetningsmedlemmer og nasjonaliteter om bord, rederi og klaseselskap. Her oppgis det også hvem som er varslet (Kystvakt, Hovedredningsentralen, Statens Havarikommisjon for Transport eller politiet), værforhold på ulykkestedet, om assistanse er i aksjon eller underveis, om menneskeliv er i fare og til slutt om det er fare for forurensing.

– Vi noterer også en kort beskrivelse av sjøulykken – posisjon, tidspunkt, hen-

delsesforløp og eventuell årsak, opplyser Nedland.

Hvis et fartøy står på grunn, er det viktig å finne ut om det er lekkasje. Om ikke vanninntrenging allerede er identifisert og lokalisert, oppfordrer vaktleder innringer til å peile alle tanker for å sjekke om det er vanninntrenging. Om det ikke nevnes fra skipets side at dykkerundersøkelse av undervannsskrøg er arrangert, anmoder vaktleder om at dette blir gjort.

– De fire vaktlederne som for tiden går turnus representerer til sammen over 100 års fartstid. De har dermed den maritime kunnskap og forståelse som kreves for å veilede og svare på konkrete problemstillinger for den som kontakter Sjøfartsdirektoratet når en sjøulykke har inntruffet, sier Nedland.

SKIP STOPPES

Vaktlederen varsler også det av Sjøfartsdirektoratets regionkontorer som ligger nærmest ulykkesstedet. En inspektør (noen ganger to) blir sendt om bord, enten på ulykkesstedet eller når fartøyet er kommet til land.

Avgjørelsen om et skip skal få lov å seile videre, om det må dokkes eller settes på slipp og undersøkes før videre seilas, tas av Sjøfartsdirektoratet eller et klasse-selskap, dersom skipet er delegert.

– Direktoratets inspektør tar da ofte et såkalt havaritilsyn, der vi konsentrerer oss om å undersøke skipets sjødyktighet. Finner inspektørene ting som må rettes opp, gir vi kaptein eller rederi beskjed om at direktoratet eller klassen må varsles før fartøyet får tillatelse til videre seilas, forteller Nedland, som mener Sjøfartsdirektoratet er godt rustet og organisert til å oppfylle sine plikter når det skjer skipsulykker i norske farvann. ■

I 2012 mottok vaktleder 849 henvendelsene. Disse fordelte seg slik:

Fra Kystverket	297
Fra fartøy eller rederi	224
Fra Hovedredningssentralen	69
Fra Kystvakten	40
Fra politiet	40
Fra Statens Havarikommisjon for Transport	9
Fra andre	170
Totalt	849 meldinger

Skipsregistrenes vaktordning:

Fullskala saksbehandling

Skipsregistrene har en vaktordning, som er i beredskap nesten hele døgnet for å bistå rederinæringen med registrering av skip på kort varsel.



Tone Olsen Risnes
Seniorrådgiver
Skipsregistrene
Sjøfartsdirektoratet

Partene som er involvert ved registreringer av skip befinner seg ofte i ulike land og tidszoner. For å sikre at registreringer finner sted til avtalt tid tilbyr avdelingen vaktordning fra 07.00 til midnatt. Vaktordningen gjelder alle dager unntatt søndag og internasjonale helligdager.

Som internasjonale helligdager regnes: 1. nyttårsdag, Langfredag, 1. påskedag, 1. mai og 1. juledag.

Saksbehandler på vakt er også beredt til, på kort varsel, å være tilgjengelig utenom ordinær kontortid. Leveringer kan bli utsatt eller fremskyndet. Dokumenter skal gjennomgås og kvalitetssikres. Behovet for veiledning er stort og generelle henvendelser inngår også i vaktordningen.

PLANLAGTE REGISTRERINGER

Ved planlagte leveringer fra utenlandske verft, flaggskifter til eller fra Norge, eierskifter og registrering av pantedokumenter med mer, kan det avtales at vår saksbehandler på vakt er fysisk til stede på kontoret.

Det meste som kreves av dokumentasjon vil være sendt inn i forkant slik at de siste dokumentene, for eksempel leveringsprotokoll, blir sendt elektronisk så snart signering har funnet sted. I det øyeblikk Skipsregistrene har mottatt all nødvendig dokumentasjon, og sikret at den tilfredsstillende våre krav, samt eventuelle bekreftelser på at partene er klare til å gjennomføre handlingen, foretar vi registreringer. Partene vil typisk være repre-



sentanter og advokater for verft, rederi og banker.

Behovet for rask utstedelse av bekreftelse fra registeret om at registreringer har funnet sted – og til hvilken tid er stort; involverte parter trenger å få bekreftet hvem som eier skipet, hvem som er pantehaver og beløpets størrelse.

Ved flaggskifter ut av Norge vil nytt register ha bruk for en attest på at skipet er slettet og kan registreres under nytt flagg.

NASJONALITETSBEVIS

Når nyregistreringer og eierendringer finner sted befinner skipet seg ofte i utlandet. For å sikre at skipet har et originalt Nasjonalitetsbevis om bord når det forlater havn, vil Skipsregisteret i forkant ha kontaktet nærmeste norske utenriksstasjon for bistand ved utstedelse av et Midlertidig Nasjonalitetsbevis. Utenriksstasjonen daterer og overleverer det originale beviset så snart de mottar et klarsignal fra Skipsregisteret.

Skip over 100 bruttotonn i internasjonal fart skal også ha en Continuous Synopsis Record (CSR) om bord. Også dette dokumentet utstedes av Skipsregisteret og sendes ut så snart registrering har funnet sted.

>>>

The Department of Ship Registration: Always an officer on duty

In order to be able to assist the industry with registrations on short notice, the department has an officer on call nearly around the clock.



Tone Olsen Risnes
Senior Adviser
Department of Ship
Registration
The Norwegian
Maritime Authority

The parties involved in ship registrations often find themselves in different countries and time zones. To ensure that registrations take place as scheduled, the department has an officer on duty from 7 a.m. until midnight. This service is available all days except Sundays and International Holidays. International Holidays are considered to be: New Year's Day, Good Friday, Easter Sunday, 1 May and Christmas Day.

Our officer on duty is also prepared to be available outside office hours on short notice. Deliveries may be postponed and drafts and revised documents in need of approval. The general public is also in constant need of guidance and may be assisted by the officer on duty.

PLANNED REGISTRATIONS

For planned deliveries, changes of flag to or



from Norway, change of ownership or registration of mortgages, an appointment may be made with our officer on duty to be present at the office.

Our representative will be available to examine documents and receive confirmations and instructions from the parties when registration is to take place. There will usually be several parties involved, representing, for example, the shipyard, ship-owner and finance institutions.

Upon registration, there is a pressing need for certificates to be issued swiftly.

Time of registration, registered owner and mortgages, if any, has to be confirmed by the flag state.

For ships flagging out of Norway, the new register needs a Deletion Certificate stating date and time of deletion before registration under the new flag can take place.

CERTIFICATES OF NATIONALITY

Upon new registrations and changes of ownership, the ship will very often be situated abroad. Before departure from port, an original Provisional Certificate of Nationality must be on board. In such cases, the Department of Ship Registration will contact one of the approximately 164 Norwegian Consular Stations worldwide for assistance.

Ships of 100 gross tons and more in International Trade are also in need of having a Continuous Synopsis Record (CSR) on board. This document is also issued by the ship register once registration has taken place. ■

MARITIME SIMULATOR COURSES

We offer high quality simulator courses - full scale;
DP Induction and Advanced, BRM (Bridge Resource management), ECDIS/AIS, Anchor Handling, Offshore loading, Coastal Navigation for Pilot Exemption, etc.

Visit us at www.simsea.no

SIMSEA
REAL OPERATIONS



I 15 år har Jobbdirekte vært en av Norges største stillingsportaler for jobbsøkere og arbeidsgivere.

Mer tid og flere medarbeidere?

Vi hjelper deg

Vi har relansert vår jobbportal og utviklet et nytt og mer brukervennlig digitalt rekrutteringssystem, slik at du som arbeidsgiver kan spare tid på arkivering av cv, rangering av kandidater og annen søkerhåndtering.

Ta kontakt for informasjon og tilbud på annonseringsmuligheter og rekrutteringssystem på **33 00 28 00 / post@jobbdirekte.no**



JOBB DIREKTE.NO
Hele Norges jobbportal

Norsk rederinæring:

Muligheter i medvind

Ifølge en konjunkturrapport lagt frem av Norges Rederiforbund i mars ser fremtiden lys ut for skipsfartsnæringen, og norske redere posisjonerer seg nå for en oppgangsperiode.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Den røde løperen var rullet ut i påvente av storfint besøk da Norges Rederiforbund arrangerte sin første årskonferanse 14. mars i år. Norges partitopper, med statsminister Jens Stoltenberg i spissen, var til stede for å diskutere maritim politikk i neste stortingsperiode. Det var også representanter for arbeidstakerorganisasjonene. Samtidig la forbundet frem en konjunkturrapport som bar det lovende navnet «Store maritime muligheter».

VIKTIG NÆRING

– Jeg møter norsk maritim næring over hele verden og også i hele Norge, ikke bare langs kysten, sa Jens Stoltenberg (AP) i sin innledning til konferansen, og takket for den kulturen næringen har bidratt til – blikket rettet utover med en internasjonal tilnærming.

Statsministeren vektla den posisjonen skipsfart har i Norge, og understreket viktigheten av Norsk Internasjonalt Skipsregister, nettolønnsordningen og den nye skatteordningen for redier.

Kontroversen om hvorvidt gammel skatt skulle kunne kreves inn eller ei, er nok ennå ikke glemt, men en smilende statsminister hadde lagt den saken bak seg og var opptatt av å legge ting til rette for skipsfarten i fremtiden.

– Hva kan myndighetene gjøre for å gjøre næringen god, spurte han, og mente svaret lå i å satse på kompetanse. Siden norsk skipsfart ikke kan konkurrere på pris, må man satse på å konkurrere på kvalitet og kompetanse.

TRE MILLIARDER TIL HAVNER

Det ble høy stemning i salen da stats-

ministeren slapp nyheten om at regjeringen i neste planperiode foreslår å bruke tre milliarder kroner til å styrke nærskipfarten som et miljøvennlig og konkurransedyktig alternativ til veitransport, slik at man skal få mer godstransport fra vei til sjø.

Pengene vil bli satt av i kommende Nasjonal Transportplan 2014–2023, og skal brukes til å utvikle infrastruktur – i første rekke til å øke kapasiteten ved de store havnene som fungerer som knutepunkter. Målet er blant annet å effektivisere samarbeidet mellom havnene gjennom bedre arbeidsdeling. Det skal satses på å fremskaffe mer kunnskap om godstrømmer og man vil ha økt fokus på overgang sjø, bane og vei.

– Dette er friske penger som ikke er i systemet fra før, forsikret statsministeren.

Fiskeriminister Lisbeth Berg-Hansen (AP) som har ansvaret for videre utforming av forslaget, var også på plass på konferansen for å møte næringen. Fiskeri- og kystdepartementet jobber nå med å lage en strategi for nærskipfarten som vil bli lagt frem senere i år.

PARTIDEBATT

Denne satsingen til tross, var Fremskrittspartiets Siv Jensen åpenbart ikke imponert over regjeringens innsats. – Hele Europa er på slankekur, men legger likevel alt til rette for at skipsfartsnæringen skal lykkes. I Norge gjør man motsatt, sa hun i den påfølgende partidebatten.

Partiene skjerper seg nå foran høstens stortingsvalg, og var tydelig ute etter å gjøre sine hoser grønne i det maritime miljøet. Nettolønnsordningen var et av temaene som sto på dagsorden, og det var uenighet rundt hvorvidt denne burde

SER MULIGHETER: - Investeringene øker mens aktiviteten stiger, sa Rederiforbundets administrerende direktør, Sturla Henriksen.

FOTO: SCANPIX/HÅKON MOSVOLD LARSEN

Store maritime muligheter

lovfestes slik Arbeidspartiet foreslår, i tillegg til å heve taket på ordningen.

Venstre på sin side ønsker å avvikle nettolønnsordningen, og mener det er viktigere å styrke maritim utdanning og innovasjon.

At det er viktig med gode, stabile og forutsigbare rammevilkår hersket det naturlige nok ingen uenighet om, og Høyres Jan Tore Sanner understreket at dette ikke bare handler om rederinæringen, men om hele den maritime klyngen.

GODE FREMTIDSUTSIKTER

2013 ser ut til å bli et nytt toppår for norsk maritim næring. – Investeringene øker mens aktiviteten stiger, sa Rederiforbundets administrerende direktør, Sturla Henriksen, da han la frem konjunkturrapporten som har fått navnet «Store maritime muligheter». Men han understreket for politikerne at realiseringen av disse mulighetene avhenger av en aktiv maritim politikk som legger til rette for konkur-



ÅPNET PENGESEKKEN: Statsminister Jens Stoltenberg gjorde seg populær ved å foreslå tre milliarder i økt satsing på nærskipsfart.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN

ransedyktige og forutsigbare rammevilkår.

Konjunkturrapporten, som er basert på en nylig utført spørreundersøkelse blant forbundets medlemmer, gir en beskrivelse av hvordan rederinæringen vurderer sin økonomiske fremtid. Det ser utvilsomt lyst ut for øyeblikket – samlet omsetning antas å øke med nærmere ti prosent, og ni av ti rederier forventer styrket eller uendret driftsresultat i år.

STOR MARKEDSVERDI

Det er stor rift om skip blant internasjonale registre, og for å opprettholde Norges innflytelse i internasjonale fora må man sørge for at Norge forblir et attraktivt maritimt vertsland. I den forbindelse vektlegger rapporten viktigheten av et sterkt NIS-register, som kan hevde seg i konkurranse med andre. I tillegg til gode rammebetingelser og en fullverdig netto-lønnsordning, foreslås det å fjerne fartsområdebegrensningene.

NIS har hatt en nedgang i antall skip

de siste årene, samtidig som den norsk-kontrollerte flåtens andel av verdens tonnasje er gått ned fra 7,7 prosent i 2002 til kun 2,8 prosent ved begynnelsen av 2013. Om man på den annen side velger å se på markedsverdien av flåten i samme periode, er utviklingen motsatt. Flåtens andel av verdens skipsverdier er faktisk blitt styrket fra 3,8 prosent til 5,5 prosent. Målt i markedsverdi er den norskkontrollerte utenriksflåten nå verdens femte største.

– Samtidig har den norske flåten vært gjennom en rivende utvikling, sa Henriksen. – Fra å være ledende på havet er norske rederier i dag også ledene i og under havet.

KONKURRANSEFORTRINN

Norske rederier kontrollerer i dag blant annet verdens nest største og mest moderne offshoreflåte. Sturla Henriksen tror at Norges posisjon som et av svært få land med en nærmest komplett maritim klynge er nøkkelen til norsk suksess.

– Vi har ledende internasjonale aktø-

rer innen avanserte industrielle segmenter, sa han. – Denne kunnskapsklyngen er unik og gir oss et viktig konkurransefortrinn.

Verftsindustrien er en viktig del av klyngen. Den har vært mer preget av de siste årenes svekkelse i markedet og har måttet senke prisene kraftig. Det gjør at norske rederier nå er i stand til å benytte seg av gunstige priser for å posisjonere seg for en oppgangsperiode.

Selv om man foreløpig er langt unna rekordåret 2008 da det var 378 skip i bestilling, er det per 1. januar i år 137 skip i ordre, og Norge er nå størst i verden når det gjelder bestilling av nye skip.

ØKT REKRUTTERING

Midt oppi denne optimismen er det en bekymring til stede – økt aktivitetsnivå skaper nemlig utfordringer i forhold til rekruttering og relevant kompetanse. Bare på de flyttbare riggene i Nordsjøen er det behov for 4500 nye høykompetente ansatte i de kommende årene.

Mange rederier opplever at det er liten tilgang på norsk teknisk personell og konkurransen om kompetent arbeidskraft blir stadig sterkere.

Rederiforbundets rapport konkluderer med at det må legges til rette for økt rekruttering og mer effektiv kompetansebygging dersom norsk skipsfart skal kunne opprettholde sin posisjon i fremtiden. ■

Positive signaler:

Norge rett vei på White list

Siden 2009 har Norge klatret sakte men sikkert i riktig retning på White list. Når Paris MoU publiserer neste rangeringsliste 1. juli, er det håp om at Norge ligger blant de ti øverste flaggstatene.



Alf Tore Sørheim
Underdirektør
Inspeksjon og
beredskap
Sjøfartsdirektoratet

Fra 2006 beveget vi oss i feil retning, og i 2009 lå vi på en 19. plass. Rangeringen forteller nødvendigvis ikke at Norge har blitt mye dårligere – det kan også bety at andre flaggstater har blitt bedre. Rangeringslisten forteller hvor mange norske skip som blir holdt tilbake i utlandet (Paris MoU) i forhold til hvor mange som blir kontrollert gjennom havnestatskontroll.

På listen som ble publisert 1. juli 2012 ligger Norge på en 15. plass. Det ser også ut til at vi i 2013 beveger oss ytterligere i riktig retning, og vi er fornøyde med utviklingen.

HVIT, GRÅ OG SVART LISTE

Paris MoUs «White list» heter egentlig BGW list (Black, Grey, White list) og er en oversikt over flagg som anses som kvalitetsflagg (White list) til flagg som anses som såkalte risikoflagg (Black list).

Flagg på svartelisten har høy prosent på tilbakehold. Flagg på den grå listen har en gjennomsnittlig tilbakeholdsprosent,

Tabellen under viser Norges rangering på White list de siste årene:

År	Plassering	Inspeksjoner	Tilbakehold
2006	12	2686	59
2007	15	2626	63
2008	18	2523	68
2009	19	2886	59
2010	18	2323	51
2011	15	2023	40

mens flagg som er på hvitelisten har en lav prosent og karakteriseres som et kvalitetsflagg. Norge som flaggstat er på hvitelisten, og vi anses derfor som et kvalitetsflagg.

I tillegg er det norske flagget blant annet på Tokyo MoUs hvite liste og på US Coast Guards Qualship21. Paris MoU-listen publiseres 1. juli hvert år, og kan finnes på deres hjemmeside.

TOPP TI, ET DELMÅL

I Sjøfartsdirektoratets strategiplan er det

overordnede målet å være en attraktiv flaggstat, med høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier. Et av delmålene for å oppnå dette, er at Norge skal være blant de ti øverste på White list til Paris MoU innen utgangen av 2015, og mye tyder på at vi allerede er der.

Sjøfartsdirektoratet har de siste årene vært opptatt av å snu den negative trenden. Vi følger tilbakeholdte skip nøye opp og vurderer eventuelle tiltak i hvert enkelt tilfelle. Det anerkjente classeselskapet

Positive signals:

Norway is climbing the White List

Since 2009, Norway has steadily climbed the ladder on the Paris MoU White List. When the next ranking list is published on 1 July this year, Norway will hopefully rank among the Top Ten.

From 2006 on, Norway moved in the wrong direction on the Paris MoU White List, and in

2009 we were ranked at number 19. This does not necessarily indicate that Norway is doing worse; it can simply mean that other flag states have improved.

The ranking indicates the number of Norwegian ships being detained in the Paris MoU area, in relation to the number of ships that are inspected during Port State Controls. On last year's list, Norway was ranked at number 15. It would seem that in 2013 we are continuing to move in the right direction and we are obviously very pleased with this development.

WHITE, GREY AND BLACK LIST

The Paris MoU's White list is in fact called the BGW list (Black, Grey, White list). It provides an outline of which flags that are regarded as quality flags (White List) and which are considered risk flags (Black List).

Ships flying flags that are on the Black List have a high rate of detention. The Grey List has an average detention percentage, while flag states on the White List have a low percentage and are characterized as quality flags. Norway is on the White List and the Norwe-



KVALITETSFLAGG: Norge som flaggstat er på hvitelisten, og anses dermed som et kvalitetsflagg. Målet er å være blant de ti øverste på White list til Paris MoU innen utgangen av 2015, og mye tyder på at vi allerede er der. På bildet det NIS-registrerte Odfjell-skipet "Bow Faith".

ILLUSTRASJONSFOTO: ODFJELL

(RO) blir i de fleste tilfellene anmodet om å følge opp under en tilbakeholdelse, men Sjøfartsdirektoratet reiser nå oftere selv på tilsyn dersom et norsk skip er tilbakeholdt i utlandet.

SAMARBEID

Den negative trenden er blitt tatt opp

med klasseselskapene, og de arbeider også for at vi skal nå målet om å komme blant de ti beste på White list. I tillegg må vi her selvsagt ha rederne med oss på laget. Alle parter må ha samme mål – å unngå tilbakeholdelser.

Et skip skal holdes tilbake når det gis pålegg som klart utgjør en fare for

helse, miljø eller sikkerhet. Det må være i alles felles interesse at denne type mangler ikke skal finnes om bord i våre skip.

Fokuset på sikrere fartøy og forbedring av vår rangering på listen ser ut til å fungere, når vi ser på nedgangen i tilbakehold for de to siste årene. >>>

gian flag is consequently regarded as a quality flag. In addition, the Norwegian flag is on the Tokyo MoU's White List and the U.S. Coast Guard's Qualship21.

The Paris MoU list is published on 1 July every year and can be found on their website.

OBJECTIVE

The principal objective of the Norwegian Maritime Authority (NMA) is to make Norway an attractive flag state with the highest safety standards to protect life, health, property and the environment. To succeed, it is regarded as vitally important that Norway is among the top ten on the Paris MoU White

List by the end of 2015. It seems, however, that we may already have reached our goal. Over the last years, the NMA has made a concentrated effort to reverse the negative trend.

We have closely monitored detained ships, considering various measures in each individual case. In most cases, the recognized organization classification society (RO) will be requested to follow up in case of a detention, but if a Norwegian ship is detained abroad, inspectors from the NMA will often visit the ship to perform an inspection.

COOPERATION

The issue of the negative trend has been raised

with the classification societies and they are also committed to Norway making the top ten on the White List. In addition, we must obviously mobilize the ship-owners. All parties must pull in one direction to avoid detentions.

A ship shall be detained if an inspection reveals deficiencies that clearly put health, safety or the environment in danger. It must be in the interest of all parties concerned that such deficiencies shall not be found on board our vessels.

Considering the decline in detentions of Norwegian ships over the past two years, the emphasis on safer vessels and our combined efforts to improve our ranking on the White List appear to have been a success. >>>

Hvis norskregistrert fartøy blir tilbakeholdt: Sjøfartsdirektoratet kan bistå

Hvis resultatet av en havnestatskontroll medfører at skipet blir tilbakeholdt er det viktig å være oppmerksom på følgende:

- Havnestaten hvor skipet er tilbakeholdt skal informere flaggstat. Dette skjer ikke alltid. Sjøfartsdirektoratet anbefaler der for at rederiet for norskflagget skip sender kopi av rapporten om tilbakeholdelse til oss. Dette for at vi skal være tidlig informert.
- Hvis skipet er uenig i det faglige grunnlaget for tilbakeholdelsen bør de forsøke å dokumentere de faktiske forhold best mulig, for eksempel ved bruk av foto. For delegerte skip bør det anerkjente klasseselskapet (RO) kontaktes for verifisering og oppfølging. Ikke-delegerte skip må kontakte Sjøfartsdirektoratet.
- Skipet må sikre seg riktig kontaktadresse/telefon/fax/mail til inspektør/havnestat hvor skipet er tilbakeholdt.
- Skip som tilbakeholdes har normalt rett til å klage inn vedtaket til havnestaten. Prosedyrene for dette finnes på hjemmesiden til den enkelte MoU. I tillegg er havnestaten pålagt å informere om klageadgangen. Sjøfartsdirektoratet vil være behjelpelig med å skaffe til veie disse opplysningene.
- Dersom man påklager tilbakeholdelsen til havnestaten og ikke får medhold, så kan klagen sendes videre til et såkalt «Review panel» innenfor det aktuelle MoU. Dette er et panel satt sammen av representanter fra uavhengige medlemsland. Disse skal vurdere grunnlaget for tilbakeholdelsen. Sjøfartsdirektoratet må kontaktes i et slikt tilfelle, da panelet i de fleste tilfeller kun aksepterer klager innsendt av flaggstat eller RO.
- Norsk utenriktjeneste kan også assistere reder for norsk skip som er tilbakeholdt i utlandet.

Mot nye horisonter

Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

Fornyet godkjenning for høy kvalitet

Norge har kvalifisert seg for videreføring i den amerikanske kystvaktens program for kvalitetsskipsfart i det 21. århundre (Qualship 21).

Norge blir gratulert for sin store satsing på kvalitet i et brev fra den amerikanske kystvakten, der de sier at norsk satsing på kvalitetsskipsfart var åpenbar. Over de tre siste kalenderår har norskflaggede handelsfartøy som har besøkt amerikanske havner utmerket seg positivt ved havnestatskontroller. Tilbakeholdelsesprosenten for norske skip er under 1 %, som er terskelen som kreves for inkludering i Qualship 21-programmet.

– Det er meget hyggelig at Norge på denne måten får anerkjennelse for sitt arbeid for trygge og sikre skip. Det befester vår posisjon som et høykvalitetsflagg, sier sjøfartsdiretør Olav Akselsen.



Continued Commitment to Quality

Norway has qualified for continuance in the United States Coast Guard's Quality Shipping for the 21st Century (Qualship 21) Program.

Norway is congratulated on their exceptional commitment to quality in a letter from the US Coast Guard, which expresses that Norway's commitment to quality shipping was evident as Norwegian flagged merchant vessel that called on U.S. ports, have compiled an excellent Port State Control record in the past three calendar years. As a result, Norway's three-year detention percentage is below the 1.0% threshold that is required for inclusion into the Qualship 21 program.

– It is very nice that Norway gets recognition for our work to promote safe ships. It confirms our position as a high quality flag, says Director General of Shipping and Navigation, Olav Akselsen.

Total supplier since 1949

Lönne is a leading supplier within drives, controls and power transmissions for rotating machinery and solutions.

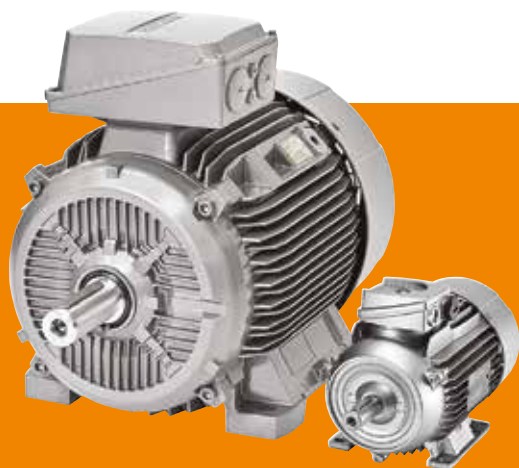
Lönne offers "One stop shopping" with more than 20 000 different high quality components from a wide range of the world's leading manufacturers.

Lönne has one of the most advanced workshops in Europe, equipped for larger rotating machinery.

Lönne performs services world wide offshore and onshore, such as condition monitoring, overhauls and repairs.



Welcome to:
Nor-Shipping, 04-07 June, stand E02-05
Aquanor, 13-16 August, stand F-549



Keeps your machinery running!

Søknad om personlige sertifikater via nettet:

Vanskelig start for ny skjematjeneste

Den nye elektroniske skjematjenesten til Sjøfartsdirektoratet kunne ikke tas i bruk på nyåret, slik målet var. Etter intens kvalitetssikring de siste månedene, er systemet etter alt å dømme klart til publisering i sommer. Følg med på direktoratets nettsider!



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Lanseringsdato for det nye systemet måtte utsettes fordi det var en del ting som ikke fungerte slik vi mener at det bør, sier underdirektør Rune Vikse i Sjøfartsdirektoratet. Han leder avdelingen som har ansvar for utdanning, sertifikater og be-

manning.

Vikse opplyser at saksbehandlerne derfor har måttet bruke mye av sin tid på å kvalitetssikre det nye systemet, slik at det fungerer så godt som mulig når det åpnes for eksterne brukere. Dette har gått ut over behandling av sertifikatsøknader, slik at noen sjøfolk har måttet vente i opptil åtte uker på svar.

– Vi har likevel prøvd å prioritere de søknadene som har hastet aller mest. Jeg er takknemlig overfor de som har vært tålmodige og vist forståelse for utfordringene vi har hatt med å ta det nye systemet i bruk, sier Vikse.

ALTINN VIA SDIR.NO

Når det blir gitt klarsignal til å ta i bruk sertifikattjenesten på nett, går du inn på forsiden til Sjøfartsdirektoratets nettside www.sdir.no der du finner en link videre til tjenesten «personlige sertifika-



OPPLÆRING: Underdirektør Rune Vikse (t.v.) og overingeniør Anne Magrete Utne i Sjøfartsdirektoratet får opplæring i det nye datasystemet av kursleder Rolf Erik Svanberg.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

ter». På neste siden vil du finne veiledninger og et felt for innlogging i Altinn, med for eksempel MinID eller BankID. I Altinn vil det også være tilgang til hjelpetekster til de enkelte postene i skjemaet.

– Det er ikke komplisert, da det virker på samme måte som når selvangivelsen skal leveres på nett, sier Vikse.

Han opplyser at saksbehandlerne i direktoratet begynte å registrere innkomne søknader i det nye systemet via Altinn fra slutten av februar. Denne jobben skal altså sjøfolkene selv gjøre når systemet er publisert.

– Men husk at du likevel må sende inn nødvendige vedlegg i papirformat, dersom direktoratet ikke har fått disse direkte fra skoler, sjømannslege, rederi og andre kilder, minner han om.

Etter det Vikse kjenner til skal sjømannsleger, skoler og rederier være klar

til å rapportere inn sine data om helse, eksamener og fartstid når systemet blir tilgjengelig for brukerne.

TILPASNINGER

Det er ikke bare tekniske forhold som skaper utfordringer for den nye elektroniske tjenesten. STCW-konvensjonen er revidert, og innfører nye kvalifikasjonskrav for de fleste sertifikater, i tillegg til noen nye typer sertifikater. Forskriftene trådte i kraft 1. januar i fjor, men har overgangsperioder på inntil 5 år.

– De nye kravene må derfor innarbeides i det nye datasystemet vårt, og kan dessverre være årsak til at det de første månedene etter lansering likevel kan bli noe ventetid. Men det er ikke tvil om at alt skal bli enklere og sikrere for alle parter når alt er kommet i gjenge. Kvaliteten på sluttresultatet blir mye bedre, konkluderer Rune Vikse. ■

Refusjoner via nett

Fra første termin i 2013 kunne rederiene ta Altinn i bruk til å søke refusjon i henhold til refusjonsordningen for sjøfolk. Denne nye tjenesten ble gjort tilgjengelig for brukerne fra begynnelsen av april.

– Etter noen startproblemer ser det meste nå ut til å fungere slik det skal, forteller seniorrådgiver i Sjøfartsdirektoratet Lars Inge Vatnem.

Pr. 1. mai hadde hele 94 av 130 rederier tatt den nye tjenesten i bruk, og Vatnem håper at de resterende rederiene også vil velge å sende inn refusjonsøknadene elektronisk.

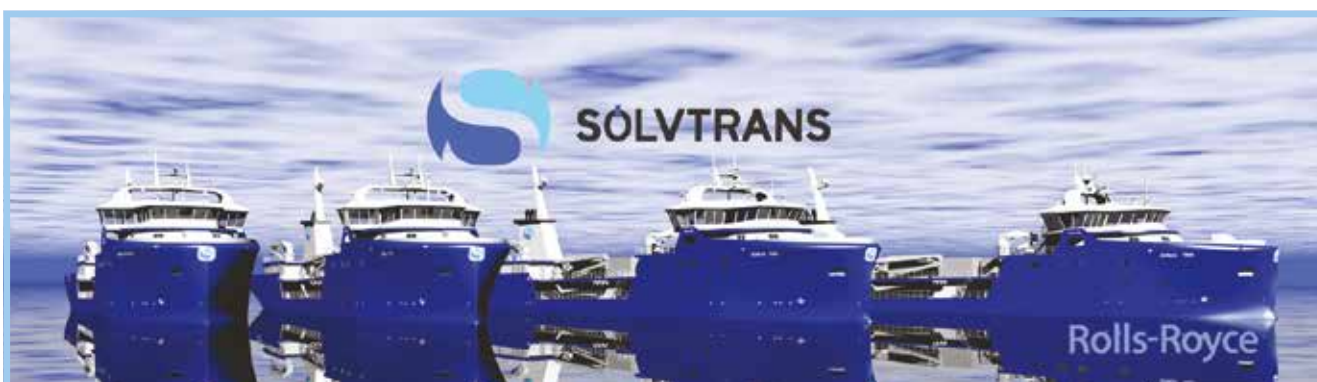
– Etter at vi åpnet tjenesten har vi fått veldig få søknader på papir. Vi har fått tilbakemeldinger på at den nye tjenesten er blitt godt mottatt, selv om rederiene får noe merarbeid i en startfase, sier Lars Inge Vatnem.

Han legger til at bruk av elektronisk søknadskjema vil gi bedre kvalitet i saksbehandlingen, kortere saksbehandlingstid og elektronisk svartjeneste, til beste for brukerne.



GOD MOTTATT: Vi har fått tilbakemeldinger på at den nye tjenesten er godt mottatt, sier seniorrådgiver Lars Inge Vatnem.

FOTO: BJARTE AMBLE



JOIN US - MEETING THE FUTURE

First vessel for our "Next generation Fleet" is to be delivered by Juli 13, 3500 Gr. Tons – 2998 kw – 75,80 mtr, 3200 m3 Hold capacity

Potential candidates to join, are welcome to contact us

Switchboard +47 70 40 25 10

www.solvtrans.no



SOLVTRANS
Aalesund

Redusert pirataktivitet utenfor Somalia:

Økt virksomhet utenfor Vest-

Piratangrepene på skip fra baser i Somalia er kraftig redusert. Nå er det situasjonen utenfor Vest-Afrika som bekymrer skipsfartsnæringen.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Det siste halvannet året har piratvirksomheten utenfor kysten av Somalia og i Det indiske hav gått kraftig tilbake, både når det gjelder antall angrep og vellykkede kapringer, opplyser seniorrådgiver Morten Alsaker Lossius i Sjøfartsdirektoratet.

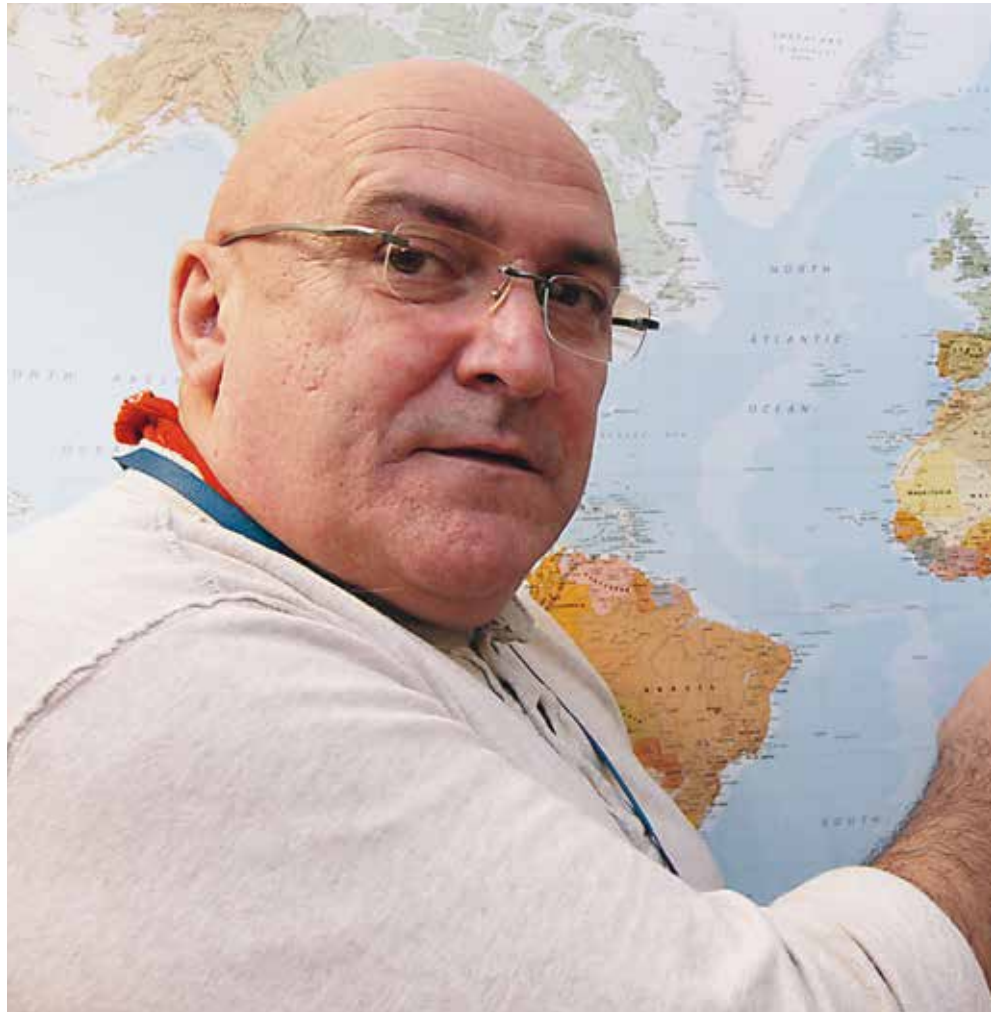
Per i dag holdes to handelsskip i fangenskap av pirater, sammen med menneskaper på 43 personer. I tillegg holdes 17 andre sjøfolk som gisler, tatt fra andre fartøyer. Til sammen holder pirater 60 personer i fangenskap, i henhold til opplysninger fra NATO.

– Hva kan årsaken til nedgangen være?

– Først og fremst at skip som seiler i risikoområdet har tatt i bruk væpnede vakter for å beskytte seg. Dette gjelder også norske skip, der tillatelsen til bruk av private vaktelskaper på spesielle betingelser ble gjort permanent fra januar i år, sier Alsaker Lossius.

Siden prøveordningen med væpnede vakter til vern mot piratangrep trådte i kraft i juli 2011, har over 475 norske skip benyttet seg av anledningen til å leie inn private, bevåpnede vaktelskaper.

– Her må vi legge til at norske redere har vært veldig bevisste når de velger hvilke vaktelskaper de vil benytte til denne tjenesten. Bransjen har vokst ganske mye de siste årene, men norske redere benytter seg stort sett av de samme selskapene, sier Alsaker Lossius, som også



påpeker at rederiene er dyktige til å beskytte seg på andre måter.

NYTT FOKUS: VEST-AFRIKA

Samtidig som Det indiske hav er blitt tryggere for skipsfarten, rettes fokuset i stadig større grad mot kysten utenfor Vest-Afrika, nærmere bestemt utenfor Elfenbenskysten, Togo, Benin og Nigeria.

– Området vi snakker om har vært bekymringsfullt for skipsfarten i alle år, men nå har piratene utvidet virksomheten, både når det gjelder område og i antall angrep, sier Alsaker Lossius.

Det som oftest skjer er at piratene i mindre hurtiggående båter tar kontroll

over skip, og fører dem til et sted eller et annet skip og tømmer dem for last. Vanligvis er det petroleumsprodukter som stjeles på denne måten. Båtene som benyttes her er ikke store, og de har derfor et begrenset aksjonsområde i forhold til det man har sett utenfor Somalia.

Morten Alsaker Lossius opplyser at også flere norske skip har vært involvert i hendelser i dette området de siste årene.

ØKER I ASIA

Men heller ikke i Asia kan skip være helt trygge for angrep.

– Aktiviteten i flere områder er økende, forteller Alsaker Lossius, og nevner

Afrika



BEKYMNER: Situasjonen utenfor Vest-Afrika som bekymrer skipsfartsnæringen, sier seniorrådgiver Morten Alsaker Lossius i Sjøfartsdirektoratet.

FOTO: BJARTE AMBLE

CONCERNED: The situation off the coast of West Africa worries the shipping industry, says senior advisor Morten Alsaker Lossius in the NMA.

Malakkastredet, Singaporestredet, Manila havn og havnen i Chittangong, Bangladesh.

I disse områdene er det snakk om mange forskjellige kategorier hendelser, fra rene piratangrep til ran og tjuverier.

– Hvilke råd gir dere nå rederiene med tanke på situasjonen utenfor Vest-Afrika?

– Kyststatene det her er snakk om tillater

>>>

Reduced Piracy off Somalia:

Pirates intensify attacks off West Africa

Pirate attacks from bases in Somalia are significantly declined. Lately, the situation off the coast of West Africa has been the greatest concern for the shipping industry.

Over the past eighteen months, piracy off the coast of Somalia and in the Indian Ocean has declined dramatically, both in terms of number of attacks and successful hijackings, according to senior adviser Morten Alsaker Lossius at the Norwegian Maritime Authority (NMA).

Currently two merchant vessels are being held in captivity by pirates, along with crews of 43 persons. In addition, 17 seafarers taken from other vessels are held hostage. According to data from NATO, a total of 60 people are held in captivity by pirates.

– What is the reason for this decline?

– First and foremost, ships sailing in high-risk areas use armed guards to protect themselves. This also applies to Norwegian ships. The authorization of the use of private security companies under special conditions was made permanent in January this year, says Alsaker Lossius.

Since the arrangement with armed guards to protect against pirate attacks took effect in July 2011, more than 475 Norwegian ships have made use of the opportunity to hire in private armed security companies.

NEW FOCUS AREA: WEST AFRICA

While the Indian Ocean has become safer for shipping, the focus is increasingly on the coast of West Africa, specifically off the Ivory Coast, Togo, Benin and Nigeria.

– The area we are talking about has been troublesome for shipping at all times, but the pirates have now expanded their activities, both in terms of area and number of attacks, says Alsaker Lossius.

What usually happens is that pirates in small speed boats take control of ships, and lead them to a place or another ship to unload the cargo. Generally, petroleum products are stolen in this way. The boats used for this are not large and consequently have a limited operation radius as opposed to what we have seen off Somalia.

Morten Alsaker Lossius reports that several Norwegian ships have been involved in incidents in this area in recent years.

INCREASE IN ASIA

Likewise in Asia, ships are not safe from pirate attacks.

– Piracy is on the increase in several areas, like the Strait of Malacca, the Strait of Singapore, Manila harbour and the port of Chittagong in Bangladesh, says Alsaker Lossius

In these areas we are talking about several different types of incidents, from out-right piracy to robbery and thieving.

– What advice do you have for ship-owners considering the situation off West Africa?

– The coastal states in question do not allow the use of privately armed guards on board ships in their waters. Consequently, we cannot make use of this kind of protection. The only thing we can do is to encourage awareness and vigilance. Conduct drills on board, so that the crew will be prepared for an attack, says Morten Alsaker Lossius.

He recommends all ship-owners and ships to subscribe to the warning service on the NMA website, where all pirate alerts from the IMB (International Maritime Bureau) and ReCAAP ISC (Service for information exchange, located in Singapore) will be disclosed. ■

ikke bruk av private væpnede vakter om bord på skip i deres farvann. Derfor kan vi ikke her gjøre oss nytte av den typen beskyttelse. Vi kan derfor ikke gjøre noe annet enn å oppfordre til at man er bevisst på problemet og at det holdes øvelser om bord, slik at mannskapet er forberedt når det kommer angrep, sier Morten Alsaker Lossius.

Han anbefaler både rederier og skip å abonnere på varslingstjenesten på Sjøfartsdirektoratets nettside, hvor alle piratvarsler fra IMB (International Maritime Bureau) og ReCAAP ISC (Tjeneste for informasjonsutveksling, lokalisert i Singapore) blir viderefremmet.



NYTT FOKUS: Samtidig som Det indiske hav er blitt tryggere for skipsfarten, rettes fokuset i stadig større grad mot kysten utenfor Vest-Afrika, nærmere bestemt utenfor Elfenbenskysten, Togo, Benin og Nigeria. (Det skraverte området).

ILLUSTRASJON: BENTE AMANDUSSEN

NEW FOCUS: While the Indian Ocean has become safer for shipping, the focus is increasingly on the coast of West Africa, specifically off the Ivory Coast, Togo, Benin and Nigeria. (The shaded area).



Fra problem til løsning:

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

www.bureauveritas.no, tlf: 22 40 24 00

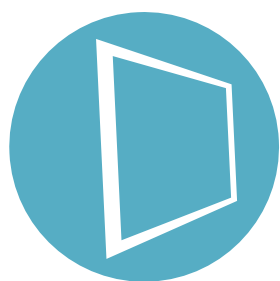
I Bureau Veritas er målet å være det beste alternativet for deg!



**BUREAU
VERITAS**

Move Forward with Confidence

Norges eldste business søkemotor



purehelp.no
business search engine

Foretaksinformasjon - Markedsanalyser
Selskapsverdi analyse - Selskapsovervåking
Kandidatsøk - Rating - Adresselister

SHT etter at kvinne falt over bord fra hurtigbåt:

Søkelys på rutiner og materiell

Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) kommer med sikkerhetstilrådinger til både rederiet og Sjøfartsdirektoratet etter at en tysk kvinne falt over bord fra hurtigbåten «Tiderose» i september 2012.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

- Ikke sikre nok rutiner for sikring av landgangen på akterdekket.
- Ikke tilstrekkelig effektivt redningsmateriell til bruk ved «mann over bord».

Dette er de to viktigste sikkerhetsproblemene

SHT peker på i sin rapport etter ulykken, der en kvinne falt over bord fra «Tiderose» da hurtigbåten tilhørende rederiet Norled AS gikk i rute fra Molde mot Vestnes søndag 16. september i fjor.

SHT bestemte seg for å sette i verk en sikkerhetsundersøkelse etter ulykken, samt at undersøkelsene skulle gjøres i samarbeid med den tyske havarikommisjonen for sjøulykker (BSU), men under ledelse av SHT.

HENDELSFORLØPET

Det var fint vær, med sol, 14 grader og smul sjø da «Tiderose» la fra kai i Molde kl. 16.00. Passasjerene var sluppet om bord over den aktre landgangen (sideporten) på styrbord side – 13 personer, inkludert et tysk ektepar og deres voksne sønn.

De tre tyskerne gikk opp på dekk for å beundre utsikten, og etter en tid befant kvinnen og hennes sønn seg ved den styrbord landgangen for å fotografere. Kvinnen sto tett ved landgangen, som sto i vertikal posisjon og fungerte som en port i skutesiden.

Samtidig fikk hurtigbåten en uventet og brå kursendring, som raskt ble rettet opp. Den brå kursendringen kan ha vært årsaken til at kvinnen fikk overbalanse og måtte ta seg for mot landgangen. Land-



KATAMARAN: En tysk kvinnelig passasjer fikk ingen fysiske skader etter at hun falt over bord fra hurtigbåten MS Tiderose, under overfart fra Molde til Vestnes i Romsdalsfjorden. Kvinnen falt i sjøen da sideporten akterut, som også fungerer som en landgang, plutselig vippet ned. Her er båten i ferd med å legge til kai i Molde, ved en annen anledning.

ILLUSTRASJONSFOTO: PETER FISKERSTRAND

gangen falt ned, og passasjerene falt over bord.

REDNINGEN

Sønnen til den tyske kvinnen løp straks opp trappen og varslet om ulykken, og i løpet av sekunder fikk kapteinen snudd båten, mens to av mannskapet begynte å forberede seg på redningen.

Passasjerene ble forsøkt brakt opp på dekk ved hjelp av en redningsbøyle, men dette lot seg ikke gjøre, blant annet fordi hun som lå i vannet ikke forholdt seg rolig. En av mannskapet hoppet da i sjøen for å hjelpe til med å tre bøylen på kvinnen, men dette lyktes heller ikke.

Etter at passasjerene hadde vært i van-

net i ni minutter, hentet mannskapet en trosse med et stort øye, og senket denne ned til den tyske kvinnen. Denne klarte hun å tre korrekt under armene. Selv om de var tre personer som hjalp til, var det var tungt å heise henne om bord. Det er 1,8 meter fra vannlinjen opp til fordekket, og i tillegg gjorde fenderlisten den siste biten vanskelig. Med en kraftanstrengelse klarte de likevel å få henne opp på dekk.

Passasjerene ble umiddelbart sendt til sykehus med ambulanse, men hadde ingen fysiske skader etter ulykken, og ble skrevet ut fra sykehuset tre dager senere.

Den komplette rapporten kan leses på SHTs nettside: www.aibn.no



Ny app for båtfolket:

Informerer om vind og sikt

Kystverket har i vår lansert mobiltelefon-appen «Kystvær», som kan gi fritidsbåter og annen kysttrafikk oppdaterte målinger om seilingsforhold der de skal ferdes.

Kystverket opplyser at den nye mobil-tjenesten vil sende kontinuerlige målinger av vind- og siktforhold i Sør-Norge. Disse kan leses på mobiltelefon via en applikasjon (app) eller som en SMS-tjeneste.

Tilgang på oppdaterte og nøyaktige målinger av vind- og siktforhold er et godt hjelpeverktøy for å planlegge sikker seilas for både større og mindre fartøy som ferdes i kystnære strøk.

De første åtte målestasjonene er nå utplassert i Sør-Norge. Fem av disse er siktmålere, utplassert i virkeområdet til Brevik trafikksentral ved ulike kystlokasjoner i Te-

lemark og Vestfold. De resterende tre er vindmålere utplassert ved Torungen fyr utenfor Arendal, Oksøy fyr utenfor Kristiansand og Lille Presteskjær fyr ved Rekefjord sør av Egersund.

I løpet av året skal ytterligere 22 vind- og siktmålerne plasseres ved ulike værutsatte og utfordrende ferdselssteder langs norskekysten, opplyser Kystverket.

Applikasjonen «Kystvær» er foreløpig kun tilgjengelig for Android, men det jobbes med å få ut en Apple-versjon før sommerferien, melder Kystverket.



MÅLERE: I løpet av året vil hele 22 vær- og siktmålere være utplassert ved værutsatte strekninger langs norskekysten.

ILLUSTRASJON: KYSTVERKET

SIKKERHETSTILRÅDINGER

Undersøkelsen av ulykken har avdekket to områder hvor havarikommisjonen anser det som nødvendig å fremme sikkerhetstilrådinger, som har til formål å forbedre sjøsikkerheten.

SIKKERHETSTILRÅDING TIL REDERIET NORLED AS

For å sikre landgangen hadde rederiet valgt et arrangement som innebar at lettmatrosen måtte sørge for å låse den. Statens Havarikommisjon for Transport anser dette som en svak organisatorisk barriere.

Det er også mulig at tidligere vedlikehold av landgangen hadde gjort at den var lettere å få ut av lås. Rederiets låserutiner

og eksisterende låsemekanisme for landgangen, har dermed ikke gitt tilstrekkelig sikkerhet for passasjerene om bord på hurtigbåten.

Statens Havarikommisjon for Transport tilrår rederiet Norled AS å gjennomføre nødvendige vurderinger og tiltak for å hindre tilsvarende fall over bord.

SIKKERHETSTILRÅDING TIL SJØFARTS-DIREKTORATET:

Redningsbøylene, davit og vinsj som var installert om bord på hurtigbåten var ikke tilstrekkelig effektivt til å redde passasjerene i sjøen. Dette redningsarrangementet har begrensninger som hovedsakelig knyt-

ter seg til fartøy som har (relativt) større fribord, samt at det ikke er realistisk å forutsette at personene som ligger i sjøen skal måtte forholde seg i ro.

Statens havarikommisjon for transport mener Sjøfartsdirektoratet vurderinger for å akseptere fritak for MOB-båt ikke har vært basert på tilstrekkelig realistiske nødsituasjoner og erfaringer med bruk av dette utstyret.

Statens Havarikommisjon for Transport tilrår Sjøfartsdirektoratet, i samråd med bransjen, å revidere kriteriene for fritak fra MOB-båtkravet, med formål å sikre effektiv redning av personer i sjøen, og som tar hensyn til utfordringene knyttet til fribord.

The struggle for safety at sea

With today's international legislation for shipping and seafarers, it can be difficult to envisage that the loading line was a heated controversy only a hundred years ago. Yet, the struggle for improved safety at sea can be traced back to the 17th century and it has wound its way through adversity and triumph.



Dag Bakka jr.
Author,
Maritime research &
Information Bergen

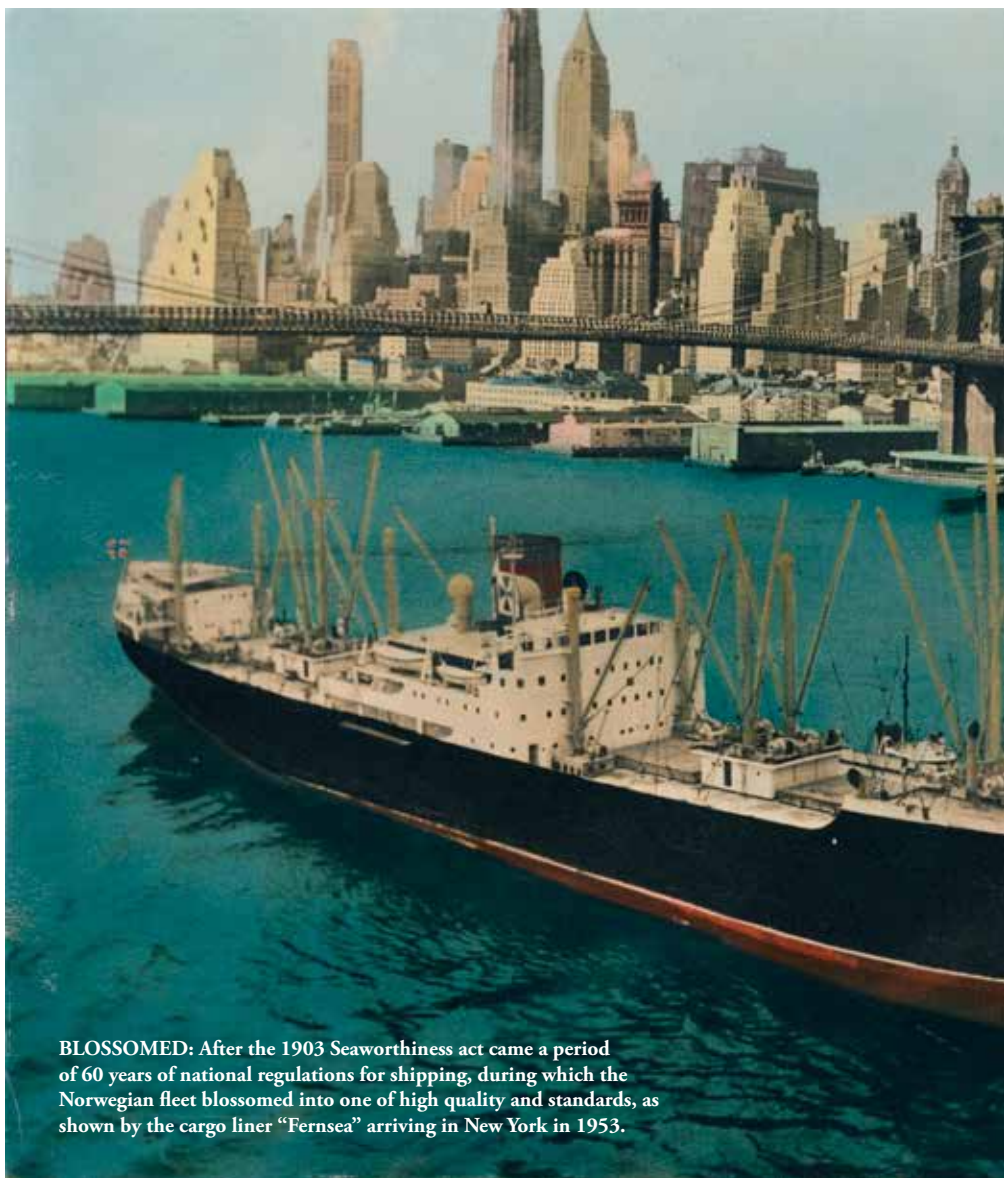
We know that there were insurance schemes for cargo in Italy in the 12th century and that in 1689 an ornate organization was formed around Edward Lloyd's coffeehouse in London, which eventually lead to Lloyd's of

London. However, those were insurances for material value and against financial loss. The perils of the sea were still considered a personal fate until the dawn of the Era of enlightenment during the 1700s. Based on humanitarian ideals and the value of the individual, the movement came to see risk in a social context.

In Norway – which was an emerging maritime nation at the time and very much overshadowed by the naval super-powers Britain and the Netherlands – the first navigation classes were formed in the 1670s, with the requirement for seven years' seafaring practice before the candidate could stand for examination.

Fifty years later, the official pilotage system was organized. There were instructions for the measurement of ships, since this was the basis for taxes, but no regulations as to construction and safety.

In Britain, where the humanitarian



BLOSSOMED: After the 1903 Seaworthiness act came a period of 60 years of national regulations for shipping, during which the Norwegian fleet blossomed into one of high quality and standards, as shown by the cargo liner "Fernsea" arriving in New York in 1953.

movement was most advanced, the first Factory Act was passed in 1801 and later a series of protection acts for workers, followed by charitable organizations for shipwrecked seafarers, animals, prisoners, etc. Similarly, the liberal movement for abolition of privilege and protection policies paved the way for free trade around 1850.

Out of a more liberal economy, emerged a strong economic growth, coinciding with political reforms and technological change from steam propulsion. The quar-

ter of a century, from 1850 to 1875, saw an unprecedented period of growth and changes.

LLOYD'S RULE

The very idea behind the compilation of Lloyd's Register in 1764, was to collect information of British vessels to serve as criteria for assessing risk, aimed at the underwriters. As risk was correlated to the vessel's condition, it was only natural to establish a system of classes to describe the quality of the vessel. For this purpose,



Lloyd's Register came to employ surveyors around the largest ports. Ship classification was born.

Slowly the criteria for seaworthiness were brought to attention, and Lloyd's Rule of 1835 introduced the requirement of three inches of freeboard for every foot of depth of the cargo hold. A cargo hold of 10 feet would consequently require a freeboard of 30 inches, approximately 63 cm.

After the Napoleonic wars, the Norwegian merchant fleet slowly began to



DRIED FISH: The brig "Kong Oscar of Bergen" in Venice 1856, presumably carrying dried fish from Bergen.

expand, and in 1837 the first Norwegian marine insurance associations were formed. In due course building rules for vessels for international trade was issued in 1850, followed by common building rules for all vessels from 1859. Only five years later, Det Norske Veritas (DNV) was formed by the associations to carry out inspections and classifications of their vessels.

CONTROVERSIAL

Whereas the new building rules and inspections were generally welcomed, the shipping industry was for long content with leaving seaworthiness to the shipmaster's concern.

The first Norwegian Merchant Ship Act of 1860 dealt with seaworthiness in a rudimentary form: The Master was to undertake the required action to ensure that the vessel was in a seaworthy condition when it was ready to sail.

In the wake of a steamship collision with heavy loss of life in 1855, the first regulations on navigation was passed: The adoption of new steering rules with details on right of way, side lanterns and signals.

Later in the year 1857, came the first requirement for rescue equipment: A

solitary life buoy placed in the vicinity of the steering position; two if the vessel was more than 60 tons. However, even this simple requirement was not passed into law without political objections in the parliament.

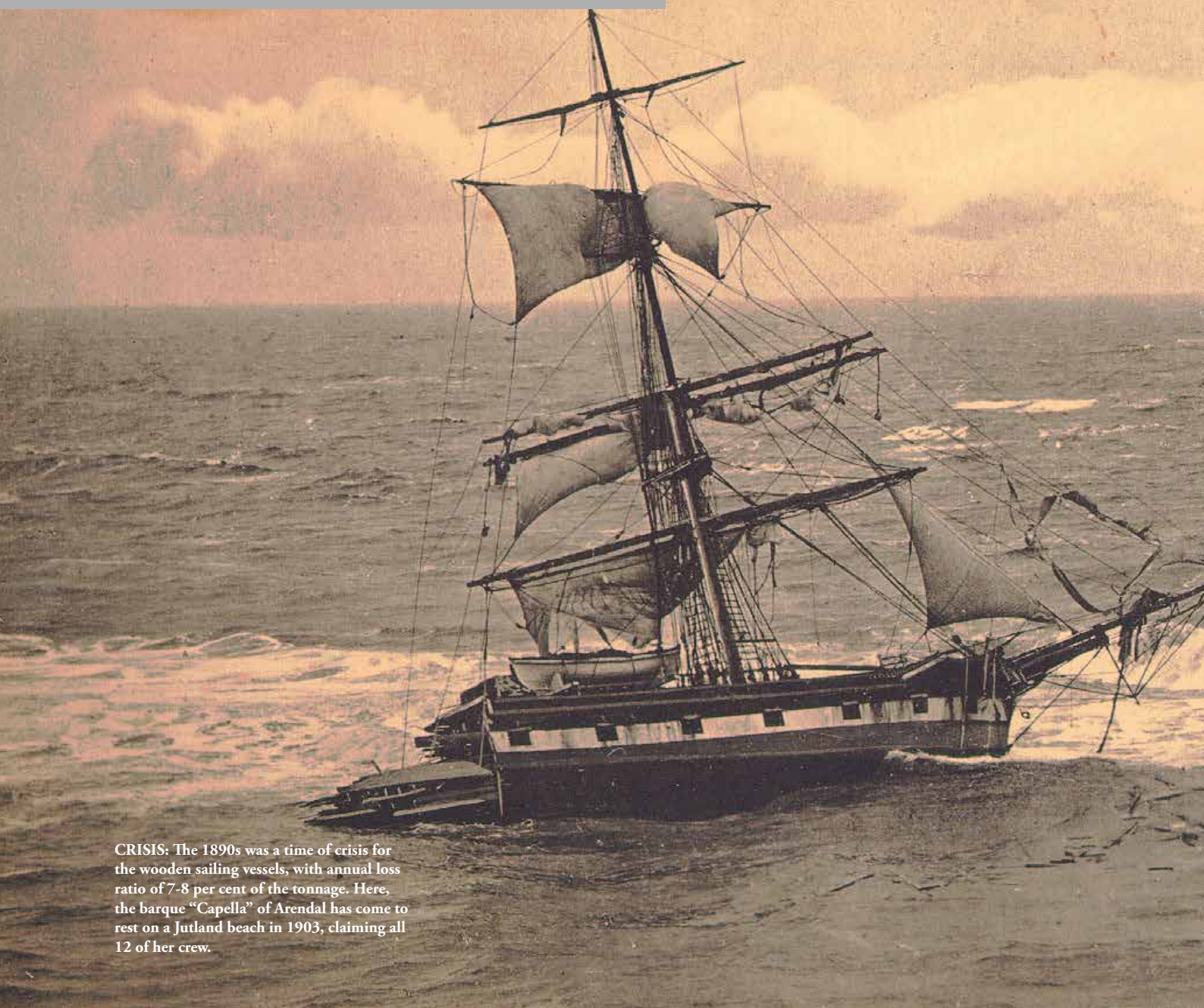
This pattern of encouraging technical and legal regulations, which were useful, but objecting to proposals for improved safety and social standards, was to be the dividing political line in Norwegian politics for the second half of the 1800s.

PLIMSOLL'S TRIUMPH

Again the initiative for safety at sea was to be taken in England. The Merchant Shipping Act of 1854 sought to introduce criteria for seaworthiness, but apparently without effective success. It falls to Samuel Plimsoll, Liberal MP for Derby, to have brought a break-through on the matter in 1876, following a crusade against "floating coffins" and insurance fraud. He succeeded in having an "Unseaworthy Vessels Bill" passed, with restrictions on deck cargo during time of winter and a voluntary loading line.

The arguments against were the obvious: Safety regulations would be damaging to British shipping. In this case,

>>>



CRISIS: The 1890s was a time of crisis for the wooden sailing vessels, with annual loss ratio of 7-8 per cent of the tonnage. Here, the barque “Capella” of Arendal has come to rest on a Jutland beach in 1903, claiming all 12 of her crew.

however, Britain was by far the largest maritime nation in the world, and this nation now introduced standards on seaworthiness. In 1890 the loading line was made mandatory.

NORWAY'S SHAME

By the mid-80s, the Norwegian shipping community was driven into crisis from poor markets, competition, low profit and increasing losses. In 1885/86 the two largest shipping cities, Arendal and Stavanger, were both hit by financial collapse.

At the same time, reports of declining standards and poor conditions for sea-

fers broke the headlines. Seaworthiness, food and hygiene came under scrutiny. The most appalling was the seafarers' obligations to stay with a vessel, even though it appeared to be unseaworthy. Sailors who spoke up to the captain could be prosecuted for desertion.

In 1893 progressive and conservative forces clashed over a new Shipping Act. The outcome long tended to be rather progressive on seafarers' social conditions, but this was overturned by a change of government as the bill came up for the parliament.

If politicians were unwilling to reform, market forces would soon effect changes.

It should be remembered that Norway, although one of the largest maritime nations, was still very much one of wooden sailing vessels. In the 1890s, the sailing vessels were heading for disaster. According to the casualty statistics, Norway ruled at the bottom with annual losses of 7-8 per cent of her sailing tonnage, against 2-3 per cent for the British. No less than 2050 Norwegian sailing vessels were lost during the 1890s with a tragic loss of 2716 seafarers.

THE SEAWORTHINESS ACT

The excessive losses made it clear to the



industry as well as the politicians that something had to be done. A commission was at work for years, finally proposing to a public office for the regulation and control of shipping.

Thus, the “Law on State Control with Ships’ Seaworthiness” came up for the Parliament on 21st April 1903. The debate took a full seven days and the minutes amounted to 305 pages. All parties agreed in principle that it was a government responsibility to set sufficient standards for shipping and put the necessary institutions in place to enforce them.

Out of the law the Maritime Directo-

rate – what we know today as the Norwegian Maritime Authority - was established in the autumn of 1903 as a section of the Ministry of Trade.

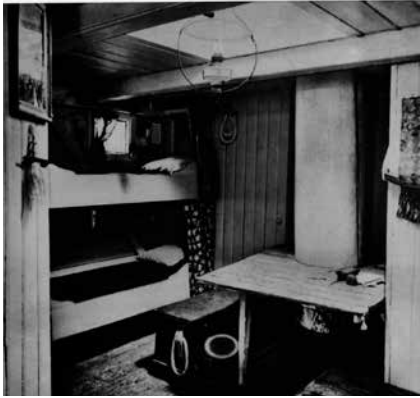
To head the new organization and prepare the introduction of the law, the shipmaster Magnus Andersen (46) was appointed. Not uncontroversial, the liberal-minded Andersen had a distinguished career, but was also well-known in the public debate on shipping issues. He set to work with great vision and energy.

OUTCRY OVER REGULATIONS

The Seaworthiness Act entered into effect

on 1st May 1906. The organization was to deal with a fleet of more than 3000 vessels above 25 gross tons, of which a third were previously unclassified. The organization consisted of a preventive branch, the Ship control stations with its surveyors, and an investigative branch, the Ship inspectorates.

As could be expected, there was an immediate outcry over the regulations, reports, forms, circulars, etc, that had to be dealt with. Magnus Andersen replied that there would be a lot to catch up with, as ship safety had been neglected for so long. >>>



RUFF: In sailing ships, the crew were accommodated in a deckhouse forward (“ruff”); cramped, frequently wet, but still better than the dark quarters in the forecabin of a steamer.



FAMILY VISIT: Officers and crew of the “Prince Albert”, a barque owned in Oslo, probably taken during work hours around 1900. The master’s family would often visit when the ship called at a European port; hence the children on board.

The Directorate was soon well established and accepted, but its director soon found himself involved in struggles that often had a political angle. During the spring of 1911, Magnus Andersen was asked to leave and was replaced by a naval captain who was more of an administrator.

With the passing of Magnus Andersen, the political dispute over ship safety had come to an end. After 60 years of controversy, would come 60 years of stability under national regulations.

The quality of the Norwegian fleet and seamanship could be gauged by its loss ratio. There was no apparent instant effect of the 1903 law, but a gradual improvement, which also refers to a changing fleet. By the mid-1920s, the loss ratio had come down to the international ave-

rage, and by 1938 had fallen below the British losses.

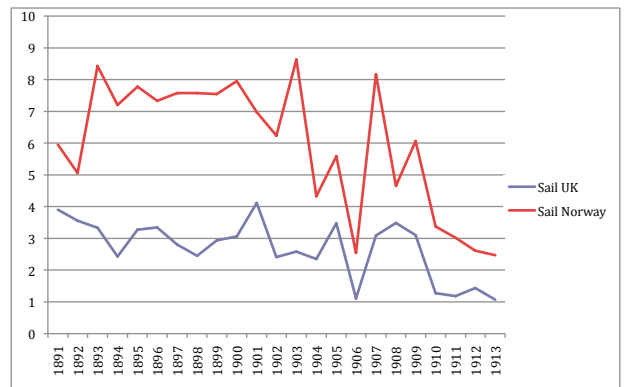
AN INTERNATIONAL REGIME

Well into the 1960s, international shipping was carried out along national regulations. The entry into effect of IMO in 1959 came in time to affect a new international set of regulations, assisted by some major ship disasters like the Torrey Canyon in 1967 which brought the scenario of large-scale oil pollution to the forefront.

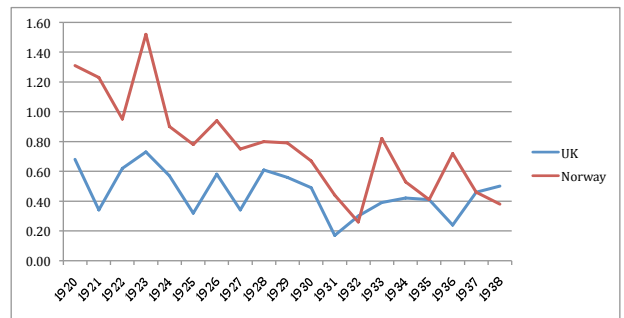
In time, a framework of four main pillars of regulations were advanced through IMO, a new SOLAS in 1959, MARPOL of 1973, STCW of 1975 and eventually the ISM in 1994.

The shipping industry has undergone a tremendous change in fifty years, with the transition from national to international regulations. Norway, through its Ma-

ritime Authority, has taken no small part in bringing about protection for life, property and environment but history also reveal that the struggle for safety at sea has been a long process and has had its costs. ■



Percentage of shipwrecks 1891-1913



Percentage of shipwrecks 1920-1938



SPACIOUS: The master of a sailing vessel resided in spacious quarters aft, with his lounge underneath the poop skylight.



ILLUSTRASJONSFOTO: BJARTE AMBLE

Ny fotokonkurranse for fritidsbåtfolket:

Sommerens båtliv i bilder

Sjøfartsdirektoratet lanserer en helt ny fotokonkurranse. Vi ønsker bilder av som viser bruk av fritidsbåt. De beste bildene premieres med gavekort på fotoutstyr.

Hvem som helst kan delta i konkurransen, og resultatet blir kunngjort i neste nummer av Navigare, som kommer ut 18. september. For at vi skal klare å kåre vinneren i tide, må vi ha mottatt bildene senest 10. august.

VIKTIG:

- Send bare digitale bilder.
- Det må være minst én fritidsbåt på bildet.
- Båtene kan være i fart eller i havn.
- Maks fem bilder per deltaker.
- Bildene må være på minimum 1MB og så skarpe som mulig.
- Merk sendingen tydelig med fotografens navn, adresse, telefonnummer og eventuelt navn på båten. Send oss også gjerne noen ord om hvor og i hvilken anledning bildene er tatt.
- Vi forbeholder oss retten til å publisere innsendte bidrag i Sjøfartsdirektoratets publikasjoner. Identifiserbare personer på bildene må være gjort oppmerksom på dette.

Premier:

1. premie: 5.000 kroner i gavekort på fotoutstyr.
 2. premie: 2.000 kroner i gavekort på fotoutstyr.
 3. premie: 1.000 kroner i gavekort på fotoutstyr.
- I tillegg får ytterligere tre deltakere en ryggsekk hver i premie.

Bildene sendes på epost til: bj@sdir.no



AALESUND
UNIVERSITY COLLEGE
Maritime Operations

We are the major university within marine operations and technology located at the core of the Norwegian offshore ship cluster

Maritime Operations

We offer a wide range of courses that combines theory and operational training. Our simulators enables integrated operations with PSV, AH, rig, ship crane, ROV and DP vessels.

Some of our courses:

- DP - Introduction. Basic and Simulator. Seatime Reduction
- BRM / CRM - Tailor made courses for crews operating AH, PSV, Seismic or MP vessels
- Risk Management
- ECDIS / AIS
- Marine Crane
- PEC (Pilot exemption certificate)
- SCTH - Safe Cargo Transport and Handling on Offshore Vessels
- Stability on Offshore Vessels

<http://maritime.hials.no>

mail: maritime@hials.no

phone: +47 70 16 12 00



346 omkomne siste ti år:

Økt fokus

I løpet av de siste ti årene har 346 personer mistet livet i forbindelse med bruk av fritidsbåter. Det ble i 2012 registrert 30 omkomne.



Roar Aamodt
Senioringeniør
Sjøfartsdirektoratet

Selv om fjorårets tall er noe lavere enn gjennomsnittet for de siste årene, mener Sjøfartsdirektoratet at det fremdeles er for høyt og at det er

nødvendig med økt fokus på disse ulykkene.

I januar 2013 ble det opprettet en ny seksjon for risikostyring og HMS i Sjøfartsdirektoratet. Denne seksjonen er satt sammen for å samle og intensivere arbeidet med ulykker. Seksjonen har også fått ansvaret for å registrere og følge opp fritidsbåtulykker.

Lederen for den nye seksjonen, Håvard Gåseidnes, sier at man nå lettere kan gjøre seg nytte av den etablerte metodikken, verktøyene og den brede fagsammensettingen i arbeidet med å redusere antall dødsfall med fritidsbåter.

Tidligere har ulykkene blitt registrert og analysert i slutten av året etter en innsamling av data hos Politiet. Fra 1. januar 2013 er disse ulykkene blitt kontinuerlig

TURISTER: Veileder og styrerepresentant i Norsk Padlerforbund, Morten Nyborg, er klar over at padleulykker med turister er overrepresentert i statistikken. Han mener det bør arbeides videre med hvordan en kan nå denne gruppen med informasjon.

FOTO: BJARTE AMBLE

på ulykker med fritidsbåter



KUNNSKAP: Sjøfartsdirektoratet kommer i 2013 til å ha et økt fokus på ulykker med fritidsbåter, inkludert ulykker med kano og kajakk, for å få mer kunnskap om de bakenforliggende årsakene, sier seksjonsleder Håvard Gåseidnes. FOTO: BJARTE AMBLE

registrert i Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase og fulgt opp av en erfaren saksbehandler etter samme lest som for næringsfartøy.

ÅPNE BÅTER

Antall dødsulykker ved bruk av åpne båter med påhengsmotor er halvert sammenlignet med 2011. De fleste ulykkene er kantringer, mens det er få ulykker som skjer i stor fart.

I 2012 inntraff elleve av dødsulykkene i forbindelse med bruk av kano eller kajakk. Kantringer med kajakk utgjør en betydelig del av ulykkene, og de skjer ofte i forbindelse med fiske eller elvepadling. I 2012 inntraff halvparten av disse ulykkene i elver, hvorav samtlige var utenlandske turister.

Ved oppfølging av dødsulykker der personen ofte er alene, er det en utfordring å kartlegge hendelsesforløpet. I de tilfeller der man har hatt en alvorlig nestenulykke kan det gi god læring å få fram årsakene til hendelsen og de elementene som medførte at det ikke gikk verre.

KLARTE SEG - SÅ VIDT

I mars i år var John Morten Øvrebø og en



TRYGGERE: Sjøfartsdirektoratet ønsker å bidra til et tryggere båtliv. FOTO: REDNINGSSKAPET

Sentrale elementer i opplæringen er HMS, evne til å vurdere forholdene, farvannet og egenkompetanse. For å tilby kvalitetssikring og oppfølging av kursholdere, arrangerer forbundet også samlinger og oppfølging av disse. Innen havpadling er det etablert et samarbeid med British

Canoe Union og European Paddle Pass for utvikling og sikring av kursstignens nivå og innhold.

kamerat på padletur rundt Hitsøy i Fjell kommune, nær Bergen. Han forteller til media at de ble overrasket av store bølger og at de bestemte seg for å snu.

I den forbindelse kantret kajakken, han slo skulderen ut av ledd og slet med å komme seg løs. Etter hvert kom han seg ut av kajakken, men klarte ikke å entre den igjen. Kameraten ringte etter hjelp og prøvde å slepe ham til land. Dette lyktes ikke på grunn av de høye bølgene.

John Morten slapp kajakken og forsøkte å svømme til lands, mens kameraten padlet til land for å ta imot. På grunn av den skadde skulderen, bølgene og strømmen klarte ikke John Morten å komme seg opp på land. Han ble liggende i vannet i en time før redningshelikopteret kom og hentet ham.

Det som reddet John Morten i denne situasjonen var at han var godt kledd og at de klarte å kontakte redningsetatene. Han hadde gummihette og hansker, samt tre lag med klær. Da han ankom legevakten var han bare litt våt på overkroppen.

KURS FOR PADLERE

Veileder og styrerepresentant i Norsk Padlerforbund, Morten Nyborg, forteller at de er klar over utfordringene med sikkerhet i kajakk og kano, og har derfor utformet et kurstilbud som de kaller Våttkort-stigen. Det er til nå delt ut rundt 40 000 Våttkort i Norge. Stigen har flere trinn, som går fra nybegynner, viderekomne og til veiledernivå.

UTENLANDSKE PADLERE

Morten Nyborg forteller videre at padlerforbundet er klar over at ulykker med utenlandske turister er overrepresentert, men at de ikke har nok kunnskap om årsakene til disse ulykkene.

En faktor han trekker fram er at fjoråret var generelt preget av mye vann i elvene. Uten lokalkunnskap kan da mye av den forhåndsinformasjonen som er tilgjengelig for tilreisende, slik som utenlandske guidebøker, tidligere besøk eller tidspress i ferier etc. føre til feilvurderinger og ulykker.

Et annet element er at utenlandske guidebøker er skrevet av meget dyktige padlere, noe som kan gi et galt utgangspunkt for vurdering av farvann og forhold målt mot den enkeltes kompetanse og lokalkunnskap.

– Norsk Padlerforbund anbefaler at det bør arbeides videre med mulige strategier i forhold til hvordan en bedre skal nå målgruppen tilreisende padlere og forbyggende tiltak generelt, opplyser Nyborg.

Sjøfartsdirektoratet kommer i 2013 til å ha et økt fokus på ulykker med fritidsbåter, inkludert ulykker med kano og kajakk, for å få mer kunnskap om de bakenforliggende årsakene, og på det å formidle denne informasjonen til brukerne på en mer effektiv måte. ■



MYE FLOTT Å SE: Lekre båter på rekke og rad under «Sjøen for alle» på Telenor Arena.

FOTO: DAG INGE AARHUS

Sjøfartsdirektoratet på båtmesser:

Møter båtfolket

Deltakelse på ulike båtmesser rundt om i landet er en viktig del av Sjøfartsdirektoratets holdningsskapende arbeid for trygghet på sjøen for fritidsbåtbrukere. Publikum har i år vist stor interesse for båtførerbevis og registrering i NOR.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Norges største båtmesse, «Sjøen for alle», som ble holdt i midten av mars, var i år flyttet til Telenor Arena. Nesten 23 000 båtinteresserte besøkende var innom for å se på utstillingen og få inspirasjon til sommerens båtliv.

Messen er en selvskreven plass for Sjøfartsdirektoratet som hadde egen stand under arrangementet og stilte med fagpersoner som kunne svare på spørsmål om båtførerprøven, fritidsskippersertifikat, ICC sertifikat, CE-merking og registrering av fritidsfartøy i Skipsregistrene.

I tillegg deltok representanter for Vis

sjønett, og man promoterte selvsagt viktigheten av bruk av flytevest og sikkerhet til sjøs generelt.

GOD RESPONS

– Vi er veldig fornøyd med responsen fra publikum på årets messe, sier Sjøfartsdirektoratets koordinator under messen, Lorna Mannes Dyrkolbotn fra Avdeling for kommunikasjon og samfunnskontakt.

– Det er absolutt hyggelig å være her og stå på stand for Sjøfartsdirektoratet, mener hun. – Det er jo her vi treffer båtfolket, selvsagt. Men for oss er det også trivelig å få hilse på mange av samarbeidspartnerne våre, folk vi har daglig kontakt med på telefonen.

Det har vært veldig bra besøk på standen, kan Lorna fortelle. – Vi har fått en bra plass, og det har vært en jevn strøm av folk som vil slå av en prat.

Flere hundre ville også delta i Sjøfartsdirektoratets quiz og være med i treknningen av flytevester og ryggsekker.

POPULÆRE TEMAER

Det de besøkende har vist størst interesse for er båtførerbeviset og fritidsskippersertifikatet, samt registrering i NOR.

– Det har vært stor interesse for dette med frivillig registrering av fritidsfartøy mellom 7 og 15 meter, sier Tone Olsen Risnes som var en av de som deltok fra Sjøfartsdirektoratets avdeling for Skipsregistrene.



VANT PRIS: På «Dra til sjøs»-messen i Bergen vant Sjøfartsdirektoratet prisen for beste stand uten båt inne.

FOTO: LORNA MANNES DYRKOLBOTN



TREFFER PUBLIKUM: Det er veldig hyggelig å treffe båtfolket på messer, sier Lorna Mannes Dyrkolbotn, som har organisert Sjøfartsdirektoratets stands.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN

– Ja, det har vært et bra trøkk hele tiden, samtykker Bjørn Tore Fasmer fra Skipsregistrene. Han mener det er tydelig at kunnskapen om registrering har blitt veldig høy de siste årene. – Vi kan se at

markedsføringen vår har gitt gode resultater, sier han.

På utendørsmessen «Dra til sjøs» i Bergen i begynnelsen av april kunne besøkende kose seg med knallblå himmel – i alle fall en stund. På lørdagen var det lite som minnet om sol og sommer. Luksusbåtene som lå utenfor Marineholmen ble dekket av snø, men det stoppet ikke nyfikne båtfolk som gjerne ville ta en titt.

Det er klart at folk som kommer på slike messer i første rekke er ute etter å se på båter. For utstillere uten båt skal det mye til å kjempe om oppmerksomheten med alle smekre skrog, flybridger og iøynefallende design. Kanskje man fikk litt drahjelp av været til å lokke besøkende innendørs, men i alle fall klarte Sjøfartsdirektoratet brasene, og gikk hen og vant prisen i kategorien beste stand «uten båt inne».

– Jeg synes dette var veldig hyggelig og en positiv overraskelse, sier Lorna Mannes Dyrkolbotn, som var ansvarlig for direktoratets stand på messen. – Det ligger mye arbeid bak en slik stand. I tillegg har vi et godt samarbeid med Vis Sjøvett Hordaland, og det var representanter fra Vis Sjøvett som tok i mot prisen. ■



FRISTER MED NORSKE FLAGG: Bjørn Tore Fasmer fra Skipsregistrene frister besøkende med nasjonalfargede søtsaker under «Sjøen for alle».

FOTO: BENTE AMANDUSSEN



Sjøfartsdirektoratet i Lofoten:

INTERESSE: Det var god interesse for å lære mer om dataverktøyet FiskRisk. Her er John Arent Johansen fra Napp i Lofoten i samtale med Hilde Stange og Yngve Folven Bergesen (bakgrunnen) fra Sjøfartsdirektoratet. Johansen er skipper og eier av fiskebåten «Skottind».

FOTO: ARILD LIE

God respons på Lofotfishing

Sjøfartsdirektoratet hadde godt besøk på standen under Lofotfishing i Kabelvåg.



Yngve Folven Bergesen
Underdirektør,
Sjøfartsdirektoratet

– Selv om det totalt sett var noe lavere deltagelse på messen, er vi godt fornøyd med det antall besøkende vi hadde og de henvendelsene vi fikk, sier underdirektør Yngve Folven Bergesen i Sjøfartsdirektoratets avdeling for fiskefartøy.

Lofotfishing er en messe som blir arrangert hvert andre år i Kabelvåg, og som primært retter seg mot den mindre delen av fiskeflåten.

Sjøfartsdirektoratet hadde derfor forberedt seg på å svare på spørsmål om både nytt regelverk for fiskefartøy under 15 meter, sikkerhetsopplæring for fiskere, Fiskeskipper klasse C og registrering av



QUIZ: Mange unge samlet seg på stand for å svare på Sjøfartsdirektoratets quiz. De veiledes her av avdelingsdirektør Anita Malmedal i skipsregistrene.

FOTO: ARILD LIE

fartøy. I tillegg ble sikkerhetsfilmen «Trygt hjem» og dataverktøyet «FiskRisk» presentert.

– Vi hadde også stor suksess med våre to quiz'er, én for voksne og én for barn, sier Folven Bergesen.

Andre saker som opptok de besøkende var spørsmål om turistfiske, enten med inntil 12 passasjerer på egen sjark eller med utleie av mindre fartøy.

Sjøfartsdirektoratet har de siste årene hatt flere saker som har berørt flåtegruppen av fiskefartøy under 15 meter, og var derfor forberedt på at det kunne komme en del kritikk fra fiskerne.

– Det var derfor gledelig å få så mange gode tilbakemeldinger på det arbeidet vi gjør, og spesielt de gode tilbakemeldingene på FiskRisk, sikkerhetsfilmen og nettportalen www.yrkesfisker.no, som er verktøy utviklet for bruk av næringen. ■

The Norwegian International Ship Register (NIS): Three Quiet Months at the Beginning of 2013

February, March and April were relatively slow with regards to new registrations in the Norwegian International Ship Register (NIS).



NEWLY REGISTERED: The bulk carrier "Höegh London" was transferred from the United States in February 2010, and has now come back home to the Norwegian flag.

PHOTO: HÖEGH AUTOLINERS



Tone Olsen Risnes
Seniorrådgiver
Skipsregistrene
Sjøfartsdirektoratet

All in all, 10 new ships entered the registry, 4 less than in the same period in 2012. At the same time, 13 ships were deleted, a reduction of 50 percent compared to January-March the year before.

At the end of February the NIS counted 532 ships with a total gross tonnage of 14 016 560. These numbers showed an increase to 533 and 14 075 340 in March. A decline in both the number of registered ships as well as gross tonnage characterized the month of April and we ended up with 530 ships and a total gross tons of 13 984 250.

Once again, supply ships accounted for the greatest increase to the register. Five of the ten new registrations were newbuildings, two from Norwegian yards and three from Vietnam and Korea. As many as four of the ships were transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN FEBRUARY 2013:

FAR SITELLA – LANY7 – IMO 9609990
Newly built platform supply ship. The ship was built by STX OSV Vung Tau Ltd., Viet-

nam and transferred to the NIS upon delivery and, thereafter, transferred to Singapore.

SIDDIS SKIPPER – LMLU3 – IMO 9307114

Platform supply ship transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

HÖEGH LONDON – LOPY7 – IMO 9342205

Car carrier built by DSME (Daewoo), Korea in 2008 and transferred to the NIS upon delivery. The ship was deleted to the USA in February 2010 and has now flagged home.

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN MARCH 2013:

BLUE POWER – LDDU3 – IMO 9651890
Platform supply ship transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

STAR LOUISIANA – LAQK7 – IMO 9593880

Newly built container ship from Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Korea.

JO PROVEL – LAOT7 – IMO 9592692

Newly built containership from STX Offshore & Shipbuilding, Korea.

FAR SENATOR – LAOB7 – IMO 9631747

Newly built platform supply ship. The ship was built by STX OSV AS (now: Vard AS), Tomrefjord. During the construction period she was registered in the Norwegian Shipbuilding Register and transferred to the NIS upon delivery. The ship was immediately thereafter transferred to the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

DINA STAR – LAOM7 – IMO 9648697

Newly built platform supply ship. The ship was built by Kleven Verft AS, Ulsteinvik. During the construction period she was registered in the Norwegian Shipbuilding Register and transferred to the NIS upon delivery. The ship was immediately thereafter transferred to the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN APRIL 2013:

OCEANIC VEGA – LCHQ3 – IMO 9459553

Seismographic research vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

GSP ANTARES – JWMC3 – IMO 8406482

Platform supply ship transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR). ■

Målrettet arbeid for sjøsikkerhet på Island:

Siste to år uten dødsulykker til sjøs

I perioden 1971-1990 omkom i snitt 25 sjøfolk i året på Island. Fra 1991 til 2010 sank antall omkomne til ca. fire i året. De to siste årene har ingen sjøfolk mistet livet på Island.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Ja, vi har hatt en veldig fin utvikling over mange år nå, og det er vanskelig å peke på én bestemt årsak til det, sier avdelingsdirektør Helgi Johannesson ved de islandske sjøfartsmyndighetene, Siglingastofnun. Johannesson deltok i en gruppe på fire fra Siglingastofnun som besøkte Sjøfartsdirektoratet i april.

80 prosent av de registrerte skipene på Island er fiskefartøy, mens landet har veldig få handelsskip under sitt flagg.

Johannesson trekker fram flere forhold som hver for seg eller sammen har bidratt til det positive resultatet:

– Sjøfolkene våre har de siste årene fått en mye bedre motivasjon og er blitt mye mer bevisst på betydningen av sikkerhet om bord på fiskefartøyene. Vi har gjennomført holdningskampanjer rettet mot fiskerne, deres familier og rederne. Det tror jeg er det viktigste. Men også andre forhold spiller inn, sier Johannesson.

ØVELSER OG KONTROLL

Han nevner da obligatorisk, grunnleggende sikkerhets- og overlevelsestrening hvert femte år. På kursene øves det med helikopter til sjøs, i samarbeid med Kystvakten. Bruk av helikopter i redningsaksjoner har reddet mange liv.

Helgi Johannesson er ikke i tvil om at to andre forhold er sterkt medvirkende til økt sikkerhet, kvotesystemet for fiskefartøyene og registreringsplikt før avgang fra havn.

– Når fartøyene har sine tildelte fangstkvoter går de ikke til havs i all slags vær for å sikre seg størst mulig fangst. Før et fartøy får forlate en havn på veg ut til feltet må skipperen registrere havn og ID-nummer på hele mannskapet og hvilken stilling de har om bord. Dette gjøres i en spesiell database kalt Seafarers Registration Data Base. Dermed kan vi kontrollere at alle har de nødvendige sertifikater og tillatelser før fartøyet går til havs, og at bemanningen er stor nok, sier Johannesson.

I registreringssystemet kan en også se fartstid og tidligere arbeidsplasser sjømannen har hatt de siste årene.

Alle islandske fartøy uansett størrelse er dessuten pliktig å være tilknyttet sporingsystemet AIS.

På Island må alle båter over seks meters lengde registreres, og gjennomgå inspeksjon hvert år.

LYSTFARTØY

Det er registrert 1 200 åpne båter i landet og 1 100 med dekk. Nær 200 av disse er registrerte lystfartøy. I tillegg kommer mange uregistrerte lystbåter under seks meters lengde.

– Antall lystfartøy øker på Island, men vi har ikke hatt noen alvorlige ulykker med disse båtene heller, sier Johannesson.

Han opplyser at alle som fører lystbåter over seks meter også må ha det internasjonale båtførersertifikatet (ICC).

– I starten var det litt motstand mot å innføre krav til sertifikat for å føre fritidsfartøy, men den forsvant da vi i ettertid så



BEVISST: De siste årene er islandske sjøfolk blitt mye mer bevisst på betydningen av sikkerhet om bord på fiskefartøyene, sier Helgi Johannesson.

FOTO: BJARTE AMBLE

den positive utviklingen i forhold til ulykker, sier Helgi Johannesson.

MAKS 12 PASSASJERER

Under besøket i Sjøfartsdirektoratet i Haugesund fikk islendingene en innføring i forskjellige sider ved direktoratets arbeid og myndighetsområde.

De var spesielt interessert i å lære om det norske regelverket for passasjerskip under 24 meter og maks 12 passasjerer. Dette er en fartøytype som blir stadig mer benyttet av turistnæringen på Island.

Gjestene fikk også en grundig gjennomgang om det som interesserer dem aller mest, nemlig fiskefartøy. Her ble det gitt en orientering om hvordan vi driver inspeksjoner, og litt om delegering av inspeksjoner og tilsyn på fiskefartøy til godkjente foretak. ■



Tryggere på norske fiskefartøy:

Fokus på bedre holdninger

Sjøfartsdirektoratet har de siste årene satset mye på holdningsskapende arbeid og informasjon direkte mot fiskerne. Underdirektør Yngve Folven Bergesen opplever at arbeidet gir resultater.

Bergesen viser blant annet til direktoratets nettside www.yrkesfisker.no, der fiskerne kan oppdatere seg på nødvendig regelverk og aktuell informasjon.

Han nevner også den holdningsskapende filmen «Trygt hjem», som ett av tiltakene direktoratet har satt i verk for å øke fiskernes bevissthet til egen sikkerhet.

– Filmen fikk svært god respons, og er distribuert i flere tusen eksemplarer, sier Bergesen, som leder direktoratets underavdeling for fiskefartøy.

I fjor lanserte direktoratet et nytt databasert hjelpeverktøy, som skal bidra til å avdekke risikable arbeidsoppgaver om bord på fiskefartøy. Verktøyet, som er blitt godt mottatt, kalles FiskRisk, og tilbys gratis til alle yrkesfiskere.

UANMELDTE TILSYN

– I tillegg er det tydelig at våre uanmeldte tilsyn om bord på de minste fiskefartøyene har hjulpet. Funnene fra våre tilsyn fra 2006 og fram til i dag, viser at fiskerne på disse fartøyene er blitt mye bedre på å tenke sikkerhet, sier Bergesen.

Han opplyser at antall omkomne på norske fiskefartøy har gått kraftig ned de siste ti-årene. Ser vi på de siste tre årene har gjennomsnittlig åtte fiskere mistet livet årlig.

– Selv om vi heldigvis kan registrere en forbedring i forhold til tidligere, er tallet på omkomne fremdeles for høyt. Vi håper derfor at alle tiltakene vi har satt i verk vil fortsette å bedre sikkerheten i fiskeflåten, sier Yngve Folven Bergesen.

Han ser positivt på besøket fra de islandske sjøfartsmyndighetene.

– Vi har ting å lære av dem, og de lærer litt av oss. Jeg synes det er viktig med slik gjensidig utveksling av kunnskap og erfaringer, sier Yngve Folven Bergesen. ■



GJESTER: Fra venstre underdirektør Yngve Folven Bergesen i Sjøfartsdirektoratet, sammen med de islandske gjestene Arni Fridriksson, Geir Thor Geirsson, Helgi Johannesson og Olafur J. Breim.

FOTO: BJARTE AMBLE

LANGE BEIN: Her er delegasjonen langt nede i et plattformbein. Ovenfra og ned: Kjartan Nygaard, Veronica Charlotte Andersen Haugan, Nina Hanssen Åse, Anders Norheim, Andreas Otterå, Åse Waage og Maria Utne fra Sjøfartsdirektoratet, samt plattformsjef Bjørn Gåssand.

ALLE FOTO: STEINAR HAUGBERG



Island Innovator klar for prøveboring:

Lærerik befaring på ruvende rigg

Drøyt fem år etter at de første tegningene ble oversendt Sjøfartsdirektoratet, kunne en delegasjon fra direktoratet ta den kinesiskbygde boreriggen i øyesyn på Hanøytangen utenfor Bergen.



Steinar Haugberg
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

– Direktoratet har fulgt planlegging og bygging av riggen siden 2007. Prosessen har tatt noe tid på grunn av endringer underveis. Derfor er det lærerikt for oss å se det ferdige resultatet, sier underdirektør Åse Waage i Avdeling for flyttbare innretninger i Sjøfartsdirektoratet.

Riggen er bygget i Kina, og direktoratet har vært på byggetilsyn ved det kinesiske verftet flere ganger underveis. Direktoratets ansvarsområde er de maritime sertifikatene for riggen, som er klasset i Det norske Veritas. Petroleumstilsynet er tilsynsmyndighet for riggens virksomhet på sokkelen.

NORSKEID

Island Innovator er en halvt nedsenkbar borerigg som også har brønnintervensjonskapasitet. Riggen eies av det norske selskapet Marine Accurate Well ASA (Maracc), hvor Island Offshore i Ulsteinvik er hovedeier.

Etter bygging i Kina, ble det montert noe boreutstyr i Indonesia før den gikk til ferdigstilling ved Bergen Group Hanøytangen. Blant annet er det påsættet ekstra flytekammer på pontongene for å sikre stabilitet nok til å øke dekkslast på innretningen.

Odfjell Drilling er driftsoperatør for riggen, som skal i prøveboringsoppdrag for den svenske feltoperatøren Lundin så snart ferdigstillingen er avsluttet før sommeren.



LYTTER: Anders Norheim (t.v.), Nina Hanssen Åse, Kjartan Nygaard og Andreas Otterå (alle i hvite hjelmer) fra Sjøfartsdirektoratet får høre om boreteknologien om bord.



FORKLARER: Plattformsjef Bjørn Gæssand i Odfjell Drilling AS orienterer delegasjonen om plattformen.

RUVENDE

Island Innovator er ikke blant de største riggene, men ruver godt ved kai på Hanøytangen. Drøyt 100 meter lang og 65 meter bred, og med et boretårn som rager nesten 70 meter over kaien. Bruttotonnasjen er 29 351 tonn. Riggen er utstyrt med seks azimuth-thrustere som holder posisjonen ved hjelp av dynamisk posisjonering (DP), har boligkvarter til 120 i enkeltlugarer og godt med fasiliteter som treningsrom og kino.

FORNØYD MED DIREKTORATET

– Byggeperioden for riggen har vært relativt lang, og i den forstand var vi «heldige» som ikke hadde kontrakt på innretningen før i 2012. Nå er det imidlertid et godt marked for denne typen rigg med fleksi-

ble bruksområder, sier project Manager Marine MARACC, Karl-Even Dybvik i Island Offshore.

Han er godt fornøyd med Sjøfartsdirektoratets oppfølging av byggeprosessen og utstedelsen av de maritime sertifikatene.

– Vi synes direktoratets avdeling for flyttbare innretninger har vært raske til å svare og komme med nødvendige avklaringer underveis, sier Dybvik.

MANGE INVOLVERT

Om bord i riggen tar plattformsjef Bjørn Gæssand fra Odfjell Drilling seg god tid til å vise delegasjonen fra direktoratet rundt og orientere om de tekniske løsningene. Ingeniørene i delegasjonen kjenner riggen godt fra byggetegninger og -tilsyn.

I direktoratet er det imidlertid også andre avdelinger involvert, men der saksbehandlerne ikke nødvendigvis har vært om bord på en oljeplattform tidligere. Avdeling for skipsregistrene har vært involvert i registrering av riggen i Norsk ordinært skipsregister (NOR), og direktoratet har også jurister som jobber med regelverk for flyttbare innretninger.

– Det er viktig og nyttig for de ulike yrkesgruppene i direktoratet å se i praksis det vi har jobbet med i teorien, sier Åse Waage. ■

«Arctic shipping» på workshop i Shanghai:

Kina ser store transportmulig



DELTOK: Her er deltakerne. På første rad fra høyre ser vi: Mr. Xu, Xinzhong, Director of Ship Inspection Division, China Maritime Safety Administration (MSA) (møteleder), Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet, Mr. Li, Shixin, Deputy Director General, China Maritime Safety Administration Mr. Joerg Beiler, Vice President DNV, Mr. Yang Zhong min, Section Head of Shanghai Rules & Research Institute, CCS, Mr Leiv Lunde, Fritjof Nansens Institutt og Mr. Jin James Huang, DNV.

Kina ser store muligheter ved å kunne benytte den nordlige sjøruten til transport mellom Europa og Asia i framtiden.



Turid Stemre
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Dette kom fram under en workshop med tema «Arctic shipping» som DNV Kina og MSA Kina arrangerte i Shanghai 19. april i år. Møtet var tilrettelagt for deltagelse fra kinesiske maritime myndigheter og rederirepresentanter.

To fagfolk med godt kjennskap til temaet var invitert til å holde innledninger; Leiv Lunde fra Fritjof Nansens Institutt snakket om «Arctic Governance» og Turid Stemre fra Sjøfartsdirektoratet orienterte om arbeidet med utviklingen av Polarkoden i IMO. I tillegg orienterte DNVs egen ekspert Gaojie Yi om DNVs vinteriseringsnotasjoner.

Leif Lunde la i sitt innlegg vekt på hvor viktig det er at Kina får observatør-

status i Arktisk Råd. Han orienterte om havrettens bestemmelser, isens smelting og kom inn på isbryterkapasiteten i Russland. Den kan være en begrensende faktor for antall seilaser gjennom den nordlige sjøruten.

POLARKODEN

I sitt innlegg orienterte Turid Stemre om status for arbeidet med Polarkoden og noen av utfordringene ved utviklingen av Koden. Hun understreket at Kina var aktive og verdifulle medlemmer i dette arbeidet.

Presentasjonene ble godt mottatt, og under diskusjonene ble det tydelig at Kina er mest opptatt av den nordlige sjøruten, og ser store muligheter ved å kunne benytte denne til transport mellom Europa og Asia i framtiden.

De kinesiske deltakerne stilte i den



forbindelse spørsmål om Polarkoden og Russlands regler kan komme i konflikt med hverandre. Russland har i sine reviderte regler for seilas langs den nordlige sjørute åpnet for at skip uten isforsterkning kan seile gjennom denne sjøruten. Men også Polarkoden åpner for fart i Polområdene uten isforsterkning, når områdene det opereres i er isfrie, så det bør ikke være noen konflikt her.

Når det gjelder isforsterkning støttet Russland forslaget som flertallet støttet

heter



NORSKE: En rekke representanter fra kinesiske maritime myndigheter og rederirepresentanter var til stede under en workshop i Shanghai nylig om skipsfart i polare strøk. De innledende presentasjonene ble holdt av Leif Lunde fra DNV og Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet.

FOTO: TURID STEMRE

under siste møte i London. Det skulle tyde på at de ikke ser noen konflikt, men Russland står jo fritt til å regulere skipsfarten innenfor sine jurisdiksjoner i henhold til havretten.

FORUTSIGBARHET

Kineserne ga også uttrykk for at de ønsker mer forutsigbarhet i forhold til hvor og når et skip kan operere ut fra isklasse.

Turid Stemre informerte om at Polar-koden vil kreve en Polar Water Operating Manual som vil gi skipets kaptein opplysninger om skipets begrensninger, blant annet isforhold og temperatur. Men etter som forholdene kan skifte raskt, vil det ikke være mulig å fastsette geografiske og tidsmessige begrensninger for operasjon. Kapteinen må til en hver tid sørge for at skipet opererer innenfor gitte begrensninger.

SOLAS krever at en reise planlegges i forkant (voyage planning) og i den forbindelse må det bl.a. innhentes værprognoser. Dersom prognosene er innenfor skipets begrensninger med noe margin, vil i de fleste tilfeller gjennomseilinger kunne gjennomføres som planlagt, men en må være forberedt på å legge om planene dersom forholdene endrer seg. ■



KOMPETANSE: Både Per Otto Årland fra Sjøfartsdirektoratet og Hege Solbakken fra Maritimt Forum påpekte hvor viktig det er for norske sjøfolk å konkurrere på kompetanse. Til høyre konferanseleder Marius Strømmen.

FOTO: BJARTE AMBLE

NSOFs ungdomskonferanse:

Norske sjøfolk må satse på kompetanse

– Som ferdig utdannede sjøfolk, må dere konkurrere på kvalitet. For å hevde dere i et internasjonalt marked må dere derfor være mye mer bevisst på å være konkurransedyktige på kompetanse og total kostnad.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Budskapet kommer fra Per Otto Årland, rådgiver i Sjøfartsdirektoratet, som holdt foredrag på den årlige ungdomskonferansen til Norsk Sjøoffisersforbund. I år ble den arrangert i april ved Høgskolen Stord/Haugesund i Haugesund, med ca. 200 deltakere. Dette er 40 flere enn i fjor, opplyser Marius Strømmen, som er forbundets student & ungdomskontakt.

Han opplyser at 130 av deltakerne kom fra Haugesund – hovedsakelig studenter ved høgskolen og elever ved fagskolen Rogaland, som er en avdeling ved Karmsund videregående skole i Haugesund. De øvrige 70 deltakerne kom fra fagskolen, høgskoler og universiteter ellers i landet.

TOTAL KOSTNAD

Per Otto Årland forklarte at han med begrepet «total kostnad» mener hvor mye rederen får igjen for å beholde norske sjøfolk om bord, i form av besparelser på andre utgifter.



– Denne besparelsen kan for eksempel være at du er dyktig til føre fartøyet sikkert og økonomisk, slik at rederen for eksempel sparer verkstedsutgifter eller får lavere utgifter til drivstoff. Disse innsparingene kan være nok til å veie opp for det en norsk sjømann koster mer i lønn enn en utenlandsk, utdyper Årland.

DE BESTE HODENE

Daglig leder i Maritimt Forum, Hege Solbakken, viste til de gode forventnin-



SUKSESS: Den årlige ungdomskonferansen til Norsk Sjøoffisersforbund ble denne gang arrangert i Haugesund, med ca. 200 deltakere. Konferanseleder Marius Strømmer karakteriserer arrangementet som en suksess.

FOTO: BJARTE AMBLE

gene som rår innen rederinæringen for tiden, spesielt innen rigg- og offshoremarkedet. Optimismen gir seg utslag i at næringen investerer i nye skip.

– Men Norge er et høykostland. Våre lønninger er 70 prosent høyere enn hos handelspartnerne våre. Vi kan derfor bare konkurrere internasjonalt på å ha de mest avanserte skipene, de smarteste løsningene og de beste hodene, konstaterte Solbakken.

Hun opplyste at halvparten av rederiene sliter med å få tak i nok offiserer. Norske sjøfolk er ettertraktet arbeidskraft i hele den maritime klyngen, både til sjøs og for dem som vil ta jobb på land etter noen år på sjøen.

SUKSESS

Student & ungdomskontakt i NSOF, Marius Strømmer, karakteriserer årets ungdomskonferanse som en suksess.

– Vår målsetting med konferansen var at den skulle heve studentenes kunnskap, skape nye relasjoner og opprette kontakt med rederinæringen og andre innen maritim næring. Og dette mener jeg vi oppnådde, sier Strømmer.

Han gir også ros til Høgskolen Stord/Haugesund for å ha lagt alt perfekt til rette for konferansen, og minner om at neste års ungdomskonferanse blir arrangert i Tromsø. ■



Sjøfartsdirektoratet 110 år:

Gav Morten Abel i gåve til folket

Sjøfartsdirektoratet gjekk nye vegar då Etatskonferansen 2013 vart arrangert i Haugesund tre dagar i mars. I tillegg til det faglege, inviterte direktoratet innbyggjarane på Haugalandet til ein gratis konsert med Morten Abel, der billettane vart revne bort på kort tid.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Vi ville markera tydeleg at Sjøfartsdirektoratet i år rundar 110 år, og gjorde dette ved å gje ei lita gåve til dei som bur rundt oss her i Haugesund, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen. Han konstaterer at konserten vart ein suksess, med heile 1 300 til stades i Maritim Hall.

– Konserten gav Sjøfartsdirektoratet svært mykje positiv omtale i media. Folk

hygga seg og konserten bidrog så absolutt til å setja direktoratet på kartet, seier Akselsen.

FAGLEG PÅFYLL

Etatskonferansen vart arrangert annankvart år, og samla i år nær 300 av direktoratet sine tilsette ved hovudkontoret i Haugesund og frå regionane rundt om i landet. Foredragshaldarane var både eksterne og frå direktoratet sine eigne tilsette.

Mellom anna tok forfattar Dag Bakka jr. deltarane med på ei interessant reise

gjennom Sjøfartsdirektoratet si 110-årige historie.

Tema om arbeidsglede og motivasjon høyrer også med på slike samlingar, og trenar og ekspertkommentator Johan Kaggestad avslutta konferansen med spørsmåla: Kva motiverer både deg og meg? Gode resultat, er det så vanskeleg å få til?

– Sjølv trur eg slike arrangement er viktige for direktoratet. Kombinasjonen av nyttig påfyll og sosialt samvær er viktig for å vidareutvikla organisasjonen vår, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen. ■



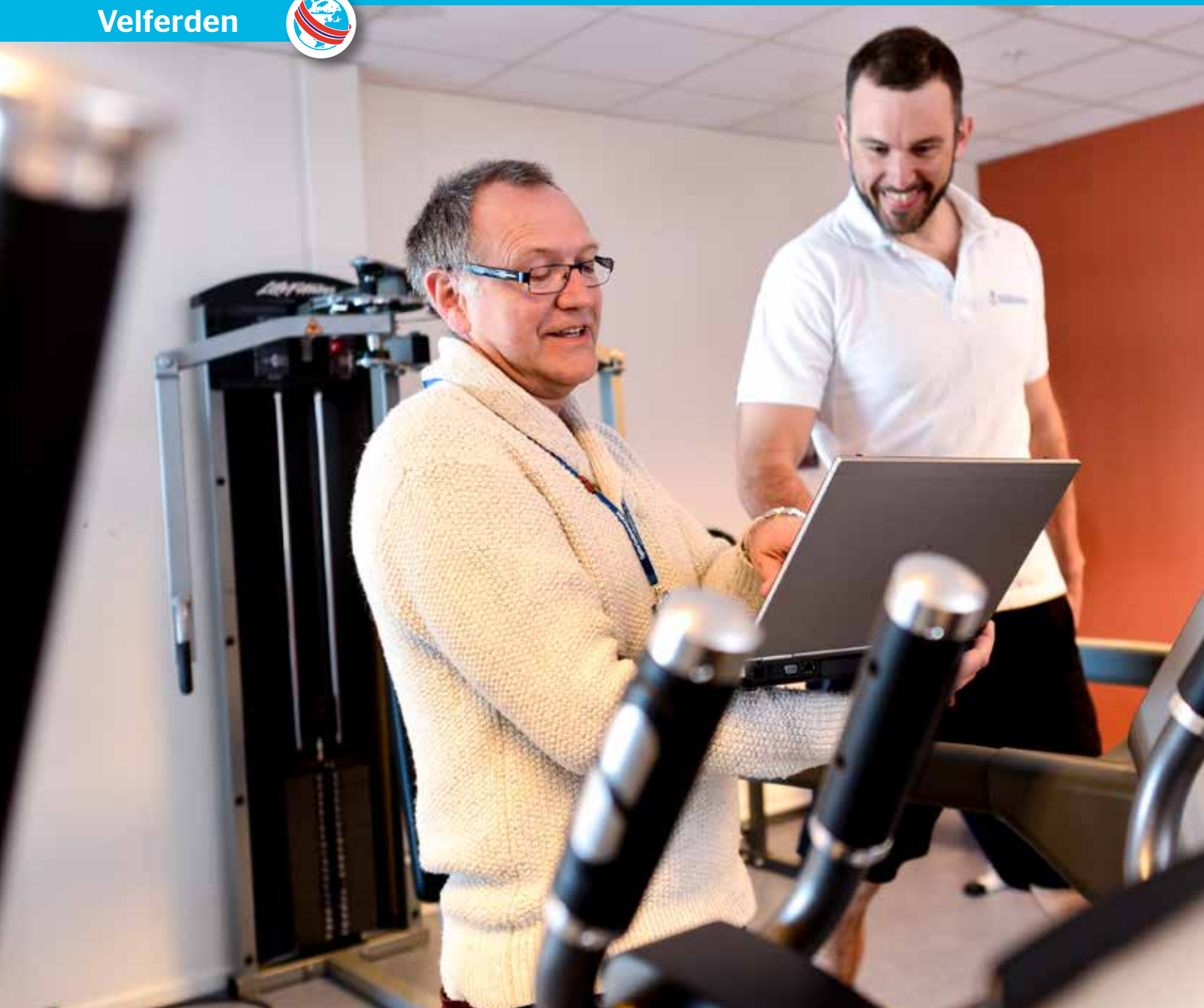
STEMNING: Konserten med Morten Abel samla om lag 1 300 personar, skapte topp stemning og bidrog til å setja Sjøfartsdirektoratet på kartet i lokalsamfunnet.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

HEILE LANDET: Nær 300 av direktoratet sine tilsette ved hovudkontoret i Haugesund og frå regionane rundt om i landet, deltok på Etatskonferansen denne gongen.

FOTO: STEINAR HAUGBERG





Training on Board: Seafarers shape up

Losing one's health certificate is disastrous for a seafarer. The best way to prevent this is regular exercise. The program "Training On Board" can help you.

So far, more than 300 seafarers have signed up for the training and motivation program "Training On Board", which was initially run by the Norwegian Maritime Authority, with director Torbjørn Husby acting as administrator. He says that each week 20 to 30 new seafarers join the program, which is intended for seafarers of all nations. As of today, nearly 90 shipping companies are represented.

By registering on the website www.trainingonboard.org, you can easily find out what shape you are in. You can also log in and register

your own training activities and observe how the fitness curve gradually rises. The website also has a calculator where you can estimate your "fitness age".

DEVELOPED

The "Training on Board" program will now be administered from London, under the direction of the new organization ISWAN (International Seafarer's Welfare and Assistance Network).

Torbjørn Husby is leading the International Sports Committee for Seafarers and it was here that he first introduced the idea of further developing the work that had been done in terms of improving seafarers' health. The "Seafarers Health Information Program" had been around for several years, and a part of this program was dedicated to physical

“Training on Board” slår an:

Sjøfolk skal komme i bedre form

Å miste helseattesten er krise for en sjømann. Den beste måten å unngå dette er regelmessig trening. Programmet «Training On Board» kan hjelpe deg med det.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Over 300 sjøfolk har til nå meldt seg på trenings- og motivasjonsprogrammet «Training On Board», som i startfasen ble ledet fra Sjøfartsdirektoratet i Haugesund, med underdirektør Torbjørn Husby som administrator. Han forteller at hver uke knytter 20-30 nye sjøfolk seg til programmet, som retter seg mot seilende sjøfolk fra alle nasjoner. Per i dag er nærmere 90 rederier representert – foreløpig flest norske.

Via å registrere seg på nettsiden www.trainingonboard.org kan brukerne selv på en enkel måte finne ut hvilken form de er i. Her kan de også logge seg inn og registrere egne treningsaktiviteter og umiddelbart følge med på hvordan formkurven stiger, mens faren for å miste helseattesten

synker – alt ved å bruke mulighetene i den web-baserte databasen.

UTVIKLET

Selv om «Training on Board» er utviklet etter initiativ fra norsk hold, skal programmet nå ledes og administreres fra London, i regi av den nye organisasjonen ISWAN (International Seafarer's Welfare and Assistance Network).

Underdirektør Torbjørn Husby er leder for ISS, den internasjonale sportskomiteen for sjøfolk. Det var her han i 2010 tok opp ideen om å videreutvikle arbeidet som allerede ble gjort i forhold til bedre sjøfolks helse. Programmet SHIP (Seafarers Health Information Program) hadde eksistert i flere år, og en bit av dette programmet gikk på trening. Det var denne delen som ble videreutviklet til det som 1. mars i år ble lansert som «Training On Board».

>>>

MOTIVASJON: Torbjørn Husby forklarer trenings- og motivasjonsprogrammet «Training On Board» for Sverre Flatebø, som er leder for idrettsjenesten i Sjøfartsdirektoratet.

MOTIVATION: Torbjørn Husby explains the training and motivation program "Training On Board" to Sverre Flatebø, head of the sports service at the NMA. FOTO: STEINAR HALJBERG

training. That part was expanded and further developed to the "Training On Board" program which was launched on 1 March this year.

NECESSARY

– More and more seafarers lose their health certificates, often because of health problems due to obesity, which can cause diabetes, high blood pressure or heart disease, says Husby.

If a seafarer has a BMI (Body Mass Index) of between 30 and 35, their physician will perform a more thorough examination. However, if the BMI exceeds 35, the health certificate will not be renewed.

With no health certificate they will not be permitted to sail. This can be a disaster, especially for East Europeans and Asians who come from countries with no social support system.

– To improve their health and obtain a certificate, there are two options: Changing your diet or exercising. A combination is the best, says Husby.

MARKETING

The International Committee of Seafarers' Welfare (ICSW) has been spreading information about the "Training on Board" program via press releases and messages to maritime organizations and employers and workers' organizations worldwide.

– However, for the "Training on Board" program to really take off, we need enthusiasts on board or in shipping companies – people that can motivate others to work for better health. I know we have many such people, says an optimistic Torbjørn Husby.

>>>



Fysioterapeut Mona Woll Håland bistod som konsulent, med erfaring hun fikk da hun laget et trimopplegg for sju båter i Knutsen-rederiet. Nettsiden har en kalkulator der du kan beregne din «fitness-alder». Denne er utviklet av en forskningsgruppe ved St. Olavs hospital og NTNU, under ledelse av professor Ulrich Wisløff.

NØDVENDIG

– Det er dokumentert at flere og flere sjøfolk mister helseattesten sin, svært ofte på grunn av helseproblemer grunnet overvekt. Det kan være diabetes, høyt blodtrykk eller hjertelidelser, forteller Husby.

Dersom en sjømann har en BMI (Body Mass Index) på mellom 30 og 35 skal sjømannslegen foreta en spesiell undersøkelse av vedkommende. Men dersom BMI overstiger 35 blir helseattesten ikke fornyet.

Den som mister helseattesten får heller ikke seile. Det betyr i de fleste tilfeller en tragedie, særlig for øst-europeere og asiater som kommer fra land uten sosiale støtteordninger.

– For å bedre helsetilstanden, og dermed få en godkjent helseattest, finnes det

to utveier: Legge om kostholdet eller starte trening. Å kombinere disse to metodene er det aller beste, konstaterer Husby.

MARKEDSFØRES

Den internasjonale velferdskomiteen ICSW har spredd informasjon om «Training on Board» via pressemeldinger og direktemeldinger til maritime organisasjoner og til arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner over hele verden.

– I Norge begynner opplegget å bli bedre og bedre kjent, blant annet etter presentasjoner på konferanser og noe medieomtale, sier Husby, som håper på økende oppslutning i tiden framover.

Han legger til at alle sjømannskirker og frivillige organisasjoner som jobber med sjøfolk er oppfordret til å bistå sjøfolk med å laste opp sine treningsresultater på internett, når de ikke kan få gjort dette på eget skip.

– Men skal «Training on Board» virkelig bli stor, trengs det en entusiast på skip eller rederi – en som kan dytte på og motivere de andre til innsats for bedre helse. Og slike folk vet jeg at vi har mange av, sier en optimistisk Torbjørn Husby.

Sjøtrimkonkurransen: Et satsingsområde i Sjøfartsdirektoratet

Mens «Training on Board» er et internasjonalt opplegg for bedre helse, har Velferden i Sjøfartsdirektoratet i over 30 år arrangert Sjøtrimkonkurransen for mannskaper på norske skip.

– Denne konkurransen fortsetter for full styrke, og er et av våre satsingsområder, sier leder for idrettstjenesten i direktoratet, Sverre Flatebø.

De siste årene har ca. 600 sjøfolk på over 150 norske skip deltatt i konkurransen.

– Hele året registrerer vi treningsresultater som deltakerne sender inn. Det gjelder sykling, løp og styrketrening. Alle trimaktiviteter som ikke passer inn under sykkel, løp og styrke registreres nå under kategorien MULTI, og måles i tid, forteller Flatebø, og viser til fylldig informasjon om Sjøtrimkonkurransen på nettsiden www.sjofartsdir.no.

SLIK GÅR DU FRAM

Det er enkelt å komme i gang med «Training On Board». Følg disse punktene:

1. Går inn på siden www.trainingonboard.org.
2. Til høyre på åpningssiden finner du en «Fitness calculator». Her legger du inn kjønn, alder, hvor ofte, hvor lenge og hvor hardt du trener, samt livvidde og hvilepuls. Programmet regner straks ut din «Fitnessalder», som ikke bør overstige din faktiske alder.
3. Deretter kan du registrere deg med brukernavn og passord.
4. Du får nå tilgang på treningsprogrammer og kan skrive inn din egen treningsaktivitet.
5. Dersom ditt rederi eller skip vil lage en intern kampanje/ konkurranse, ta kontakt med prosjektets administrator ved å trykke på send-knapp på kontakt siden.

HOW TO GET STARTED

It is easy to get started with the "Training On Board" program. Follow these steps:

1. Go to www.trainingonboard.org.
2. On the right side you will find a "Fitness Calculator". Enter gender, age, waist circumference, resting heart rate and how often, how long and how hard you exercise. The program calculates your "fitness age", which ought not exceed your actual age.
3. Then you can sign up with a user name and password.
4. You now have access to training programs and may enter your own training activities.
5. If your company or vessel wish to have a campaign or contest, please contact the project manager by pressing the send button on the contact page.

CUP: Nordsjøcupen er i år lagt om i forhold til tidligere år. Turen og turneringen går nå sammenhengene over tre dager i september. Her et bilde fra fjorårets Nordsjøcup.

FOTO: SVERRE FLATEBØ



Fotballdrakter skal gi penger til skadde barn

Fotballspillende sjøfolk vil bidra med innredning og utstyr til ny barneavdeling ved Sunnaas Sykehus på Notodden. Det avgjørende blir hvor mange lodd som blir solgt under Nordsjøcupen 2.-4. september i år.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Leder av Sjøfartsdirektoratets idrettstjeneste, Sverre Flatebø, opplyser at Velferden i direktoratet har inngått et samarbeid med Sunnaasstiftelsen om å la pengene ved årets innsamlingsaksjon gå til den nye enheten ved Sunnaas.

– Det er fint at vi på denne måten kan bidra til å gjøre hverdagen lettere for barn som trenes opp igjen etter alvorlige ulykker og andre hendelser, sier Flatebø.

Under fjorårets Nordsjøcup ble kom den inn hele 127 900 kroner under innsamlingsaksjonen. Sjøfartsdirektoratet kjøpte da inn 45 Play Station, 35 TVer og ca. 100 spill som i sin helhet gikk til Barneavdelingen ved Haukeland sykehus

– Vi håper det kommer inn en like stor sum denne gangen, slik at vi for eksempel kan kjøpe inn treningsmaskiner

tilpasset barn, pluss annet utstyr som kan gjøre den vanskelige hverdagen lettere og hyggeligere for barna, sier Flatebø. Han presiserer at innkjøpene gjøres i samarbeid med Sunnaasstiftelsen, ut fra hva den nye enheten har behov for.

SIGNERTE DRAKTER

Nordsjøcupen 2013 er lagt om i forhold til tidligere år, da cupen gikk i to deler med superfinale i september. Hele turen og turneringen går nå sammenhengene over tre dager, fra mandag 2. til onsdag 4. september. Årsaken er at vi på grunn av lenger liggetid i Hirtshals kan avvikle alle kampene på én dag, nemlig tirsdagen. Cupen har normalt over 500 deltakere, som reiser med båt til Hirtshals, der turneringen foregår.

– I år skal vi lodde ut signerte drakter fra fotballag i eliteserien. Vi er også ekstra glade for at Norges Fotballforbund bidrar



BIDRAR: President Yngve Hallén (t.v.) i Norges Fotballforbund får en påskjønnelse fra Sjøfartsdirektoratet, overrakt av rådgiver Per Erik Nielsen. Fotballforbundet har i alle år bidratt med sølvpokalen som tildeles vinnerlaget, og skal i år bidra med signerte landslagsdrakter. FOTO: TERJE HAUGE

med drakter signert av spillerne på både herre- og damelandslaget. Loddene selges under overfarten og helt fram til treknningen under avslutningsarrangementet med trekning av vinnerne og premieutdeling for Nordsjøcupen 2013, sier Sverre Flatebø.

Han legger til at Norges Fotballforbund i alle år har bidratt med sølvpokalen som tildeles vinnerlaget i Nordsjøcupen.

I tillegg har Hurtigruten gitt en tur/retur reise med Hurtigruten Bergen-Trondheim for to personer, med full pensjon, i premie.

– Dette er vi veldig takknemlige for, sier Flatebø. ■



Supertrim på MS «Superspeed 2»

Besetningen på Color Lines MS «Superspeed 2» har vært svært aktive i Velferdens sjøtrimkonkurranse. Nesten 70 forskjellige deltagere har sendt inn resultater på et eller annet nivå. Det er imponerende mange.



Sverre Flatebø
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

MS «Superspeed 2» går primært i trafikk mellom Larvik og Hirtshals. I fjor kom båten på 3. plass i sjøtrimkonkurransen for båter med besetning over 14, før de i år rykket opp til 2. plass.

Idrettstjenesten tok en tur med «Superspeed 2» i vår, for å høre mer om hvordan de driver sine aktiviteter.

MR. PRIMUS MOTOR

Passasjersjef Tom Roar Granerød er den som sender inn trimresultater på vegne av mannskapet. Vi er ikke i tvil om at han er over middels interessert i trim, og ikke minst i å ta vare på mannskapets helse og trivsel – blant annet gjennom fysisk aktivitet.

Flere av mannskapet mener at han kanskje er en av de viktigste drivkreftene til å skape motivasjon blant mannskapet til å trimme.

Granerød sier han er genuint interessert i kollegene sine, og at han liker å gå rundt og snakke med alle. Han roser jobben deres, og liker spesielt å snakke om trening og å få folk med i trimrommet. Han blir også gjerne med opp i trimrommet for å vise folk øvelser som de selv ikke er vant til.

SYKEFRAVÆR

Rune Løvdal på kjøkkenet synes det er veldig fin motivasjon med sjøtrimkonkurransen. Han etterlyser samtidig mer informasjon, både om konkurransen og velferden generelt, og vi måtte erkjenne at vi kan bli bedre på vår kommunikasjon med



TOPPET: Rune Løvdal (t.v.) var med for første gang, og toppet like godt sjøtrimkonkurransen med full poengsum, 7200 poeng. Her med Robert Post og Walter Albrecht.

ALLE FOTO: SVERRE FLATEBØ



RO: Carin Lindstrøm i gang med en god ro-økt.

næringen og sjøfolkene om hva vi kan tilby av velferdstilbud.

Tom Roar Granerød mener de på et tidspunkt var beste båt i Color Line med

tanke på sykefravær siste sju måneder. Men Kåre Holt, passasjersjef på søsterbåten MS «Superspeed 1», mener (i beste konkurranseånd) at Granerød overdrev en smule.

Ved en mer nøyaktig gjennomgang viste det seg likevel at Granerød i stor grad hadde sine ord i behold, da begge søsterskipene ligger helt i toppen når det gjelder lavt sykefravær i Color Line.

FLERE FAKTORER

Utover at det tilrettelegges for trening og trivsel for mannskapet, understreker Granerød at flere andre faktorer også virker inn på sykefraværet: En god ledelse fra kapteinen og nedover, og det at alle ansatte har respekt og tillitt til hverandre for å gjøre en god jobb.

Kaptein på «Superspeed 2», Kurt B. Hansen, skryter også veldig av mannskapet sitt. Han gir uttrykk for at samarbeidet



er fantastisk godt, og at alle jobber sammen for å nå de samme målene. Det at kaptein Hansen også er en aktiv trimmer bidrar også til at det er entusiasme og god tilrettelegging rundt det å få trent.

Passasjersjef Tom Roar Granerød har vært aktiv med trim i mange år, men har når dette trykkes i Navigare gått av med pensjon etter å ha fylt 62 år. Han ble for noen år siden hasteoperert for kreft, og legene sa i etterkant at han kom til å være sykemeldt i 8-9 måneder. Men fire måneder senere var han tilbake i full jobb, og er overbevist om at fysisk aktivitet og god form er grunnen til at han kom seg så raskt.

SYKKELTUR

Som pensjonist vet han at han kommer til å savne kollegene sine, men ikke sjøen, der han har seilt i 26 år. Nå er planen å nyte livet sammen med kona. For noen år siden



SJØTRIM: I treningssrommet. Fra venstre Frode Westgaard, Tom Roar Granerød, Rune Løvdal, Walter Albrecht og Carin Lindstrøm. Lindstrøm fikk forøvrig 2.plass i sjøtrimkonkurransen individuelt, kvinneklassen.



KONTORARBEID: Tom Roar Granerød må gjøre kontorarbeid også, ikke bare drive med trening.



EFFEKTIVE: På vei ut av båten ved ankomst i Hirtshals kl. 21.15 møtte vi Marita Lyshaug (t.v.) og Lina Kling løpende i korridoren. De var på vei til treningssrommet for å presse inn en liten treningsøkt.

kjøpte de seg bobil, men det er en annen plan han først skal gjennomføre:

– Jeg og kona skal ta med syklene til Bergen. Derfra skal vi ta Hurtigruten til Tromsø, for så å sykle hjem til Sandefjord igjen. Vi har brukt trekvart år på å planlegge ruten, for vi skal innom veldig mange steder underveis. Planen er å bruke seks uker på turen, forteller Granerød.

Det skulle med andre ord ikke være vanskelig for ham å klare merkekravet i sykkel for år 2013.

«SUPERSPEED 1»

Bjørn Bärwald er elektriker om bord på MS «Superspeed 1». Han startet med trening for 5-6 år siden – primært løping og styrke. Han er 52 år, og begynte dermed å trene i voksen alder.

Årene med trening ser ut til å ha hatt god effekt. Mens han tidligere veide 125 dårlig trente kilo, viser vekten nå rundt

100 godt trente kilo. Det er det stor forskjell på.

Bjørn var heller ikke kjent med Velferdens treningstilbud, med sjøtrimkonkurransen og ulike turneringer innen fotball og golf. Han hadde imidlertid forstått at det var et eller annet som ble tilbudt, men ikke noe mer. Nok et eksempel på at vi i Velferden må markedsføre tilbudene våre bedre.

«Superspeed 1» ligger i Kristiansand om nettene, med avgang kl. 08.00. Tidligere har Bjørn og noen andre av mannskapet organisert løping i Baneheia fra kl. 05.45.

– Det var deilig å komme litt bort fra båten og få seg frisk luft. Dette ville jeg forsøke å ta opp igjen nå når det går mot sommer og varmere vær, sier Bjørn Bärwald.

Vi i Velferden ønsker lykke til med godt initiativ, og oppfordrer eventuelt alle andre til å gjøre noe tilsvarende ■



Solving health problems at sea:

When national affairs become

Seafarers are out of reach of regular health services for extended periods of time, making the provision of health service extremely challenging. Even if the obligation is national, all important tools in this context are international.



Alf Magne Horneland
Director
Norwegian Centre for Maritime Medicine

Amongst the objectives of the ILO convention 164 and the Maritime Labour Convention is to provide seafarers with medical care comparable to that which is available to workers ashore. However, since we neither can shrink the oceans nor have a hospital

on every ship, we must address the issue from a different angle.

Under Norwegian legislation and responsibility, more than 60.000 seafarers earn their income on ships carrying the Norwegian flag. They are all over the globe, wherever there is enough water for a ship to be afloat. The community health service in Norway, responsible for all general practice on Norwegian territory, cannot reach them on the Indian Ocean, the Antarctic

Textbook of Maritime Medicine v2

Home Read the book Member Section ABOUT Help

Getting started

The Textbook of Maritime Medicine is a comprehensive learning tool aimed at providing health professionals and others with a complete overview of the field of maritime medicine, free of charge. The product is published on the web only and - besides reading - offers a professional network.

REGISTER

CHAPTERS

- Introductory**
- Preface
- 1 Introduction to maritime medicine
- 2 Sea as a working place
- 3 The shipping industry
- Organisation/Administration**
- 4 Organisations of importance to maritime medicine
- 5 International conventions of importance to maritime medicine
- 6 Ship control

Textbook of Maritime Medicine, second edition 2013

Welcome to the second, extensively revised edition of the Textbook of Maritime Medicine, published by the Norwegian Centre for Maritime Medicine, Bergen (NCMM) in association with the International Maritime Health Association (IMHA). The book provides a comprehensive source of information and advice on the health of seafarers and others who spend time at sea. It aims to be both a source of reference and a learning aid for health professionals and everyone else who is concerned with maritime health.

The many thousands of recorded users from around the world and their supportive comments about the first edition led to a decision by NCMM and the editorial board to go ahead with the preparation of a second edition. A new chief editor Tim Carter was appointed in 2012. He has worked with Aksel Schweitzer, the editor of the first edition, and now co-ordinator for the second, the editorial board and authors both old and new.

A Dynamic Product

The Textbook for Maritime Medicine is fixed and ultimate form and content. An edition as 'work in progress' with some its next few months. The editors are open to further new material.

By registering as a user you will - besides enable yourself to continuously receive the NCMM. The editorial board has prepared future editions. These include more information, sections on particular sea and leisure, extension of the scope to cover renewable and fossil fuels, and additional allergens and asbestos.

MARITIME TEXTBOOK ONLINE: The only textbook of maritime medicine for health professionals is published by the NCMM. The book comprises 30 chapters, covering a broad spectrum of maritime medical issues.

ILLUSTRATION: NCMM WEBSITE

Sea or Barents Sea. When illness or injury occurs, their helpline is the Radio Medico Norway. The limitations are, however, a too small ship medicine chest, limited medical skills and competence on board and a distance to shore which often makes evacuation and assistance difficult.

To ensure the best outcome when a medical condition occurs, we don't want seafarers with a high risk of acute impairment out there. We want a higher level of officers' training in medical care and we want better equipped medical facilities on board. We want well-assorted

VI KAN GOD KOMMUNIKASJON:
SATCOM FRA A TIL Å
VSAT, FBB, IRIDIUM, TVRO

Nor- Shipping stand: B02-17

SAILOR.

TRACPHONE
KIVH

Telemar Norge AS | T: +47 22 72 60 60 | F: +47 22 72 60 61 | mail@telemar.no

international



medicine chests and better medical equipment than what is found on most ships today.

INTERNATIONAL NETWORK

Unilateral regulations have never been proven to be effective or efficient in providing better health care for seafarers, which is quite understandable. International competition makes it important to keep expenses down, and unilateral approaches tend to increase expenses under a certain flag, which again leads to flagging-out.

This is why the Norwegian Centre for Maritime Medicine (NCMM) invests a lot of time and energy in international cooperation. It is only through international agreements we can improve seafarers' health service in a way that does not interfere with competition.

The NCMM works through the International Maritime Health Association (IMHA), which shares our purpose and objectives. Our arena of activity involves the UN agencies ILO, IMO, WHO, so-

cial partners like ISF and ITF, charities like ISWAN and IMHA QUALITY. We also work with centres of maritime medicine in different parts of the world.

Our initiatives include organising an international workshop under the IMHA umbrella, financed by the International Transport Workers' Federation (ITF), to establish international cooperation and build an international network of tele-medical maritime assistance services. Standards must be defined, protocols agreed upon, new technology implemented, interfaces accepted, procedures established and epidemiological evidence provided – probably the biggest challenge is the language. The work started at Malta in February 2013 and we look forward to the cooperation with anticipation.

MARITIME MEDICINE PUBLICATIONS

The only textbook of maritime medicine for health professionals is published by the NCMM in cooperation with IMHA. A European editorial board and authors from all over the world have produced a book which is used by maritime health professionals world-wide. The second edition was published in April this year, and the book comprises 30 chapters, covering a broad spectrum of maritime medical issues.

An on-line version is available on our web-site and so far, more than 38.000 individual users from 180 countries have visited the page. The book is used as a teaching aid in several countries. It has been translated into Spanish and other languages are currently under consideration.

A handbook for medical examiners will shortly be published on the same site. This book contains advice for doctors carrying out pre-sea medicals, based on the ILO-IMO Guidelines for medical examinations of seafarers.

In association with the IMHA and the Polish society of maritime medicine, the NCMM also publishes the world's only indexed scientific journal of maritime

medicine—the «International Maritime Health».

QUALITY ASSURANCE

We support the IMHA's efforts to establish an international system for quality assurance of maritime medicine through project management. IMHA QUALITY, which is the result of this process, is tailored to the needs of maritime medicine. It provides peer review quality assurance which goes straight to the core of what everybody needs—to improve the quality of the medical process and the product.

We also encourage and participate in international cooperation for basic and refresher training of medical examiners, both for the offshore petroleum workers, seafarers, sea pilots and divers. Courses first held within Norway will be held in other parts of the world as well.

BENEFITS ALL

Our motto is: «Ad Salutem Nautarum» which means «For the health of the seafarers». We promote better working and living conditions, better pre-sea medical examinations and ship medicine and equipment, better medical competence and skills, better medical guides and tele-medical advice, better medical evacuation, care in port and repatriation and rehabilitation and last but not least, better health through a healthy lifestyle.

Increasing the health and well-being of seafarers will reduce costs and increase effectiveness and efficiency of workers on ships, it will reduce diversions and contribute to a better regularity, which is beneficial to all: seafarers, ship-owners, contractors, agents, port authorities and insurance companies.

Even if our obligations are national, the tools are international. Development and provision of health care to Norwegian seafarers actually means to take care of all seafarers from any nation. Synergy is the result when we join efforts with international parties and other nations who share our values – when seafarers are healthy and thrive, everybody wins. ■



Film Rental Service - Titles 3rd quarter 2013

Forgotten secrets

The genres vary, but the lack of memories and the search for hidden truths is a common theme for several of the upcoming films this quarter.



Trine Carin Tynes
Adviser
Norwegian Maritime
Directorate

OBLIVION

Jack Harper (Tom Cruise) is one of the last few drone repairmen stationed on Earth. Part of a massive operation to extract vital resources after decades of war with a terrifying threat known as the Scavs, Jack's mission is nearly complete. Living in and patrolling the breathtaking skies from thousands of feet above, his soaring existence is brought crashing down when he rescues a beautiful stranger (Olga Kurylenko) from a downed spacecraft. Her arrival triggers a chain of events that forces him to question everything he knows and puts the fate of humanity in his hands

Trine Carin Tynes, Adviser at Norwegian Maritime Directorate, notes that the film's mission is nearly complete. Living in and patrolling the breathtaking skies from thousands of feet above, his soaring existence is brought crashing down when he rescues a beautiful stranger (Olga Kurylenko) from a downed spacecraft. Her arrival triggers a chain of events that forces him to question everything he knows and puts the fate of humanity in his hands

TRANCE

Simon (James McAvoy), a fine art auctioneer, teams up with a criminal gang to steal a Goya painting worth millions of dollars, but after suffering a blow to the head during the heist he awakens to discover he has no memory of where he hid the painting. When physical threats and torture fail to produce answers, the gang's leader Frank (Vincent Cassel) hires hyp-

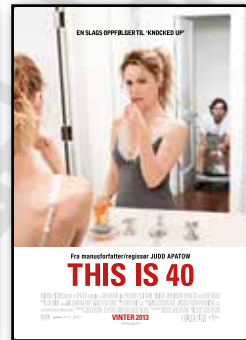
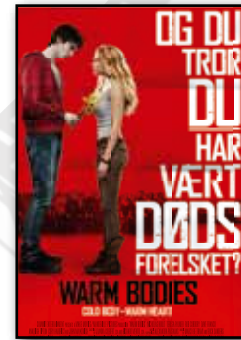


THE PLACE BEYOND THE PINES: Ryan Gosling stars a motorcycle stunt rider who provides for his son and girlfriend by robbing banks PHOTO: FOCUS FEATURES

notherapist Elizabeth Lamb (Rosario Dawson) to delve into the darkest recesses of Simon's psyche.

WARM BODIES

It's a familiar scenario—a mysterious virus has devastated civilization, turning its victims into flesh-eating monsters without memories of their past lives. What is left of humanity is holed up in heavily fortified bunkers where they live in fear of their former loved ones. But all that changes when a ravenous zombie hunting party crosses paths with a human reconnaissance crew. R (Nicholas Hoult), a soulful zombie, is so captivated by the



lovely and living Julie (Teresa Palmer) that, instead of eating her brains, he saves her from being consumed by his companions.

THE PLACE BEYOND THE PINES

Luke (Ryan Gosling) is in constant motion, a high-wire motorcycle stunt performer who travels from town to town with the carnival. Passing through Schenectady in upstate New York, he tries to reconnect with a former lover, Romina (Eva Mendes), who has in his absence given birth to their son Jason. Luke resolves to provide for his newfound family, taking a job as car mechanic with Robin (Ben Mendelsohn). Robin soon discovers Luke's special talents, and proposes to partner with him in a string of spectacular bank robberies. But it is only a matter of time before Luke will run up against the law - which comes in the form of Avery Cross (Bradley Cooper). When Avery, just beginning to balance his profession and his family life with wife Jennifer (Rose Byrne) and their infant son AJ, confronts Luke, the full consequences will reverberate into the next generation. It is then their sons must face their fateful, shared legacy.



OBLIVION: An unforgettable "ash-stuck" stay with Tom Cruise in the barren landscape of the Icelandic highlands which represents a future post-apocalyptic earth.

PHOTO: UNIVERSAL PICTURES



WARM BODIES: Just another anemic young zombie with no pulse, until a young girl puts his heart on fire.

PHOTO: SUMMIT ENTERTAINMENT



TRANCE: Using guided hypnosis, a hypnotherapist digs into an art auctioneer's subconscious to get at his repressed memories. That's a messy place to be.

PHOTO: PATHÉ



WITH A LICENCE TO VIEW

The Maritime labour Convention (MLC 2006) states: "Consideration should also be given to including the following facilities at no cost to the seafarer, where practicable: (c) Showing of films, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and (...) changed at reasonable intervals." It is, however, important to ensure that the films shown on board are licensed for public viewing.

Licensed entertainment

The Norwegian Maritime Authority Film rental Service is a fully-licensed film entertainment service for seafarers, customised to suit your crew nationalities. With crew welfare and retention now more important than ever with the ratification of MLC 2006, our Film Rental Service is used by shipping companies to improve and maintain crew morale. It helps to counter the increased isolation experienced by the modern seafarer with entertaining and stimulating recreation as well as sociable on-board events, such as movie nights. Our service comprise a fixed delivery of 72 blockbuster films per year.

Licensing

Film content on ships require the correct viewing licence by law because films are used and viewed in a 'commercial environment' (a working ship). This is known as a 'Special Non-Theatrical "Marine" Viewing Licence' and is mandatory. As official bodies attempt to crack down on illegal practices at sea, one major benefit of our service is that we ensure all content provided is correctly licensed so you don't have to worry.

Joining the Film Service

Would you like to register your ship for participation in the film rental service and receive licensed entertainment film packages for your crew? Please find more information on our web-site: www.sdir.no.



KICK-ASS 2: The costumed high-school hero Kick-Ass joins with others who have been inspired to fight crime in costume.

PHOTO: UNIVERSAL PICTURES, MARV FILMS

KICK-ASS 2

Kick-Ass, Hit Girl and Red Mist return for the follow-up to 2010's irreverent global hit. After Kick-Ass' (Aaron Taylor-Johnson) insane bravery inspires a new wave of self-made masked crusaders, led by the badass Colonel Stars and Stripes (Jim Carrey), our hero joins them on patrol. But just as they start to make a real difference on the streets, the world's first super villain, Red Mist (Christopher Mintz-Plasse), reborn as The Mother F%&*^r, assembles his own evil league and puts a plan in motion against Kick-Ass and Hit Girl.

THIS IS 40

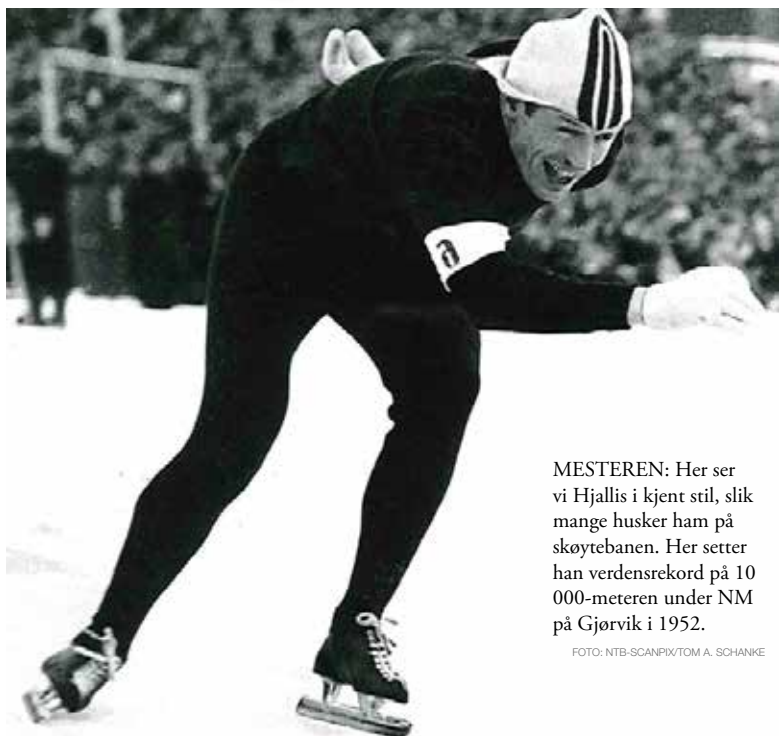
An original comedy that expands upon the story of Pete and Debbie from the blockbuster hit Knocked Up as we see first-hand how they are dealing with their current state of life. After years of marriage, Pete lives in a house of all fe-

males: wife Debbie and their two daughters, eight-year-old Charlotte and 13-year-old Sadie. As he struggles to keep his record label afloat, he and Debbie must figure out how to forgive, forget and enjoy the rest of their lives... before they kill each other. ■



THIS IS 40: Paul Rudd welcomes potent advice from a friend to freshen up his marriage.

PHOTO: APATOW PRODUCTIONS



MESTEREN: Her ser vi Hjallis i kjent stil, slik mange husker ham på skøytebanen. Her setter han verdensrekord på 10 000-meteren under NM på Gjørvik i 1952.

FOTO: NTB-SCANPIX/TOM A. SCHANKE



VELFERDEN: Et bilde fra Hjallis sin aktive tid i Velferden. Torgny Borgland jubler når Hjallis forteller tiden hennes på 60-meteren.

FOTO: BJØRN LODØEN

Kong Glad er død

Skøytelegenden og velferdssekretæren Hjalmar Andersen er gått bort, og ble bisatt 4. april i Tønsberg domkirke. Både kong Harald, statsminister Jens Stoltenberg og flere statsråder var til stede under bisettelsen, som ble overført direkte på TV.

Sjøfartsdirektoratet var også til stede og la ned krans med påskriften «Takk for din innsats for norske sjøfolk». I tillegg la flere av hans gamle velferdskollegaer ned krans.

Hjalmar ble ansatt i Velferdstjenesten for Handelsflåten i slutten av 50-årene og var en stor pådriver for sjømannsidretten spesielt gjennom flere tiår.

Velferden hadde i en periode over 50 utestasjoner og totalt over 300 ansatte. Etter en forsiktig begynnelse i 1947 vokste den til en verdensomspennende bevegelse der sjømannsidretten ble bygget opp, og inspirerte også andre sjøfartsnasjoner til å organisere idrettstjeneste for sjøfolk. Her var «Hjallis» en stor pådriver.

Hjalmar var en døråpner om bord. Alle kjente ham. Til og med stempelsjauene ble utsatt da Hjalmar ville ha mannskapet med på idrettsuke rundt om i verden. Han reiste også rundt på landets sjømannsskoler og fortalte om velferden og var en stor inspirasjon for idretten og andre velferdstilbud.

Mange husker også hans «verdensturne» med Rolv Wesenlund på midten av 70-tallet. Han hadde humor og alle norske sjøfolk som møtte ham fikk et minne for livet, og

har aldri glemt hva han gjorde for sjøfolk.

Som statsminister Jens Stoltenberg sa i sin tale: «Alle som er glad i Norge er glad i «Hjallis».

Per Erik Nielsen



MINNES: En rekke tidligere velferdssekretærer var til stede under bisettelsen og minnes den gode tiden med Hjalmar Andersen. Fra venstre Erling-Willy Isaksen (tidligere underdirektør Sjøfartsdirektoratet), Kalle Wiggen, Asbjørn Thomassen, Kaare Hausken (tidligere rådgiver Sjøfartsdirektoratet), Per Erik Nielsen (nå rådgiver Sjøfartsdirektoratet), Ove Bjørnerud og Ronald Sørensen.

FOTO: WENCHE HAUKELAND NIELSEN

ISWAN:

Styrker inter- nasjonalt velferds- arbeid

ISWAN

*International Seafarers' Welfare and Assistance Network
(Formerly ICSW and ISAN)*

Fra 1. april ble den internasjonale velferdsorganisasjonen (ICSW) slått sammen med den internasjonale hjelpetelefon for sjøfolk (ISAN). Den nye organisasjonen ISWAN (International Seafarers' Welfare and Assistance Network) skal styrke den internasjonale oppfølgingen av velferden og trivsel for sjøfolk. Norge og Sjøfartsdirektoratet har i alle år vært sterkt involvert i det internasjonale arbeidet for sjøfolk. Hovedsete for ISWAN er London med arbeidsfelt over hele verden.

ISWAN vil tilby direkte velferd til sjøfolk over hele verden. Med 24 timer i døgnet og 7 dager i uke vil en flerspråklig hjelpetelefon hos ISWAN bistå sjøfolk. I 2012 ble det ytt bistand til 4000 sjøfolk og deres familier. ISWAN administrerer også flere velferdsfond for sjøfolk. Pengene går til informasjonsmaterieell, helseinformasjon og motivasjons kampanjer til mer enn 450 velferdssenter som er rundt om i verden. ISWAN jobber både mot den enkelte sjømann og mot andre frivillige organisasjonen som jobber for sjøfolks velferd.

Takk M/T Peary Spirit

Velferden i Rotterdam ble for et par uker siden kontaktet av maskinsjef Bjørn Honstad på Teekay båten M/T «Peary Spirit» om at de ville forære Velferden et nytt bordtennisbord. Vi er veldig glade for bordet, og håper at det vil bli flittig brukt av sjøfolk som anløper Rotterdam, sier Jan Willem Arntzenius.

Norske velferdsstasjoner
Norwegian Government
Seamen's Service

Branch offices PORT SAID

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

ROTTERDAM

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

Kontakter/Contacts

ABERDEEN

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

ANTWERPEN

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

ESBJERG

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

KØBENHAVN

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

HOUSTON

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

SINGAPORE

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

MONGSTAD

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

NARVIK

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

ODDA

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

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

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

Avdeling Skipsregistrene

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

Region 1

Regionkontor Oslo

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

Tilsynskontor Larvik

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

Region 2

Regionkontor Stavanger

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

Tilsynskontor Kristiansand S

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

Tilsynskontor Haugesund

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

Region 3

Regionkontor Bergen

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

Tilsynskontor Florø

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

Region 4

Regionkontor Ålesund

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

Region 5

Regionkontor Kristiansund N

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

Tilsynskontor Trondheim

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

Tilsynskontor Rørvik

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

Region 6

Regionkontor Sandnessjøen

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

Tilsynskontor Bodø

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

Region 7

Regionkontor Svolvær

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

Tilsynskontor Harstad

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

Kontor Narvik

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

Region 8

Regionkontor Hammerfest

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

Tilsynskontor Tromsø

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

Kontor Båtsfjord

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

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:

Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Authority

FORSIDEBILDE: Riggeren "Island Innovator".

Foto: Steinar Haugberg.

ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF: Eilif Fjon.

REDAKTØR/EDITOR: Bente Amandussen/fung.red. Bjarte Amble

OVERSETTER/TRANSLATOR: Bente Amandussen.

ANNONSE/ADS: Jobbdirekte as, avd. Hamar.

Salgskonsulent: Hilde Holtekjølen.

Telefon: 62 52 31 53

E-post: hilde.holtekjolen@jobbdirekte.no

GRAFISK FORMGIVNING/DESIGN AND LAYOUT:

Kai Hansen Trykkeri, Stavanger. www.kai-hansen.no

TRYKK/PRINT: Kai Hansen Trykkeri.

OPPLAG/CIRCULATION: ca. 14 000

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

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

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

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

SIRKULASJON OM BORD: Skipsfører skal besørge distribusjon av det innstiftede bilaget om lover og forskrifter til besetningsmedlemmer i ledende stillinger. Skipsfører skal også besørge oppbevaring av bilaget. Samtidig anmodes skipsfører eller andre som mottar bladet, å la det sirkulere blant besetningsmedlemene.

SJØFARTSDIREKTORATET:

Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:

Postboks 2222, N-5509 Haugesund

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

E-post: postmottak@sjofartsdir.no

Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til postmottak@sjofartsdir.no i

Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 15.05.2013

ISSN-NR 0804-4589

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

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

Fra 15.09 til 15.05: 08.00 til 15.45.

Fra 15.05 til 15.09: 08.00 til 15.00

Skipsregistrenes vaktordning

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

Emergency telephone

When calling the Maritime Directorate outside of office hours, you will be transferred to the emergency telephone. The emergency telephone is answered by a watch leader and is reserved for the reporting of accidents and incidents involving ships registered in Norway and foreign ships in Norwegian waters.

In order not to block the emergency telephone it is emphasized that all other communication with the Maritime Directorate must take place during the administration's office hours. These are as follows:

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

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

Department of Ship Registration's Officer on Duty

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



THE POWER TO HANDLE THE COMPLEXITY OF RISK

Are you
managing
your risk?

Swift and dramatic changes in business conditions, stricter regulations, intense public scrutiny: managing risk has never been so critical – and more complex.

Since 1864, DNV has built a global capacity to help our clients identify, assess and manage risk – whether they are designing and building a new cruise ship to operating a fleet of gas tankers. We can help you handle the complexity of risk and safely improve your business performance.

Classification • Strategy and change • People, competence and the environment
• Verification • Technology and innovation • Operational excellence • Petroleum services

B-PostAbonnement

Returadresse:

Sjøfartsdirektoratet,

Postboks 2222, 5509 Haugesund



Norges Maritime Utdanningscenter – ditt sikkerhetscenter i Norge – www.nmu.as

Norges Maritime Utdanningscenter AS (NMU) har flyttet sin virksomhet til Forskningsparken ved Høgskolen i Vestfold (HiVe), hvor vi har bygget opp et helt nytt, moderne og miljøvennlig sikkerhets- og beredskapscenter.

NMU og HiVe samarbeider om å bygge opp ett solid kurs- og utdanningstilbud, hvor man blant annet benytter seg av Høgskolens nye og avanserte simulatorpark.

Skipskurs

I tillegg til ordinære sikkerhetskurs som vi har levert til maritim næring gjennom flere tiår, bestående av blant annet grunnleggende- og videregående sikkerhets- og beredskapskurs, har vi nå også gleden av å tilby en rekke nye kurs. Flere av disse kursene gjennomføres i nært samarbeid med Høgskolen i Vestfold.

Eksisterende kurs:

ECDIS modell kurs 1.27 inkludert Transas familiarisering.

General Operator Certificate (GMDSS/GOC).

General Operator Certificate (GMDSS/GOC), fornyingskurs.

Restricted Operator Certificate (GMDSS/ROC).

Restricted Operator Certificate (GMDSS/ROC), fornyingskurs.

Short Range Certificate (SRC/VHF).

NIS (Norwegian maritime legislation for foreign masters serving on Norwegian ships).

Ship Security Officer

Company Security Officer

Port Facility Security Officer

ISM grunnkurs og revisjonskurs

Kurs under utvikling:

Retreningskurs for navigatører og maskinister som ikke har opprettholdt pålagt fartstid de siste 5 år.

Bridge/Engine Resource Management iht. IMO modellkurs 1.22

D5L – Fritidsbåtskippercertifikat, fartsområde "stor kystfart".

D5LA – Fritidsbåtskippercertifikat, fartsområde "world wide"

Training course for instructors (model course 6.09)

Offshorekurs

NMU er godkjent av Norsk olje og gass for å levere alle sikkerhets- og beredskapskurs som er påkrevet for å kunne jobbe og inneha sikkerhetsmessige funksjoner offshore på norsk sokkel.

Vi tilbyr også konvertering fra maritim til offshore sikkerhets- og beredskapsopplæring. Mange av kursene gjennomføres både på norsk og engelsk.

Se vår hjemmeside, www.nmu.as, for mer detaljer.

Flotte opplærings- og øvelsesfasiliteter ved NMU i Vestfold

I vårt helt nye sikkerhets- og beredskapscenter kan vi gjennomføre avanserte sikkerhets- og beredskapsøvelser på en unik og miljøvennlig måte.

Med alt av fasiliteter innendørs er det er lagt til rette for et svært godt læringsmiljø gjennom hele året. Brannøvelser foregår i vår 1800 m² store brannhall, og sjøredning- og helikopterevakuering øvelser gjennomføres i et stort, moderne og oppvarmet basseng med svært realistiske bølge- og vindforhold.

Om oss

Norges Maritime Utdanningscenter er sentralt plassert på Østlandet, nærmere bestemt i Horten. Horten ligger ca. 1 times kjøring fra Oslo, 1 ½ times kjøring fra Oslo Lufthavn (OSL) eller ½ times kjøring fra Sandefjord Lufthavn (TRP). Det er gode forbindelser med både tog og buss i alle retninger. Fra Østfold og Moss Lufthavn tas ferje (1/2 time) over Oslofjorden fra Moss til Horten.

Senteret er godkjent av Sjøfartsdirektoratet (STCW) og Norsk olje og gass (offshore) for gjennomføring av sikkerhets- og beredskapsopplæring. NMU er sertifisert i henhold til ISO 9001:2008 på styring av kvalitet, og vil i løpet av 2013 bli sertifisert i henhold til ISO 14001 og OHSAS 18001 på styring av ytre miljø- og arbeidsmiljø.



Norges Maritime Utdanningscenter
– ditt sikkerhetscenter i Norge

