

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Authority

2 / 2015

Innovative fiskere

Side 26



Elektrisk ferjesensasjon
Side 12

Sertifikat-avtale med Danmark
Side 52

Fotballglede i Hirtshals
Side 58



ECAIP propeller by MMG

EXPERTISE IS KNOWING WHICH DETAILS MAKE ALL THE DIFFERENCE

When you're designing and building a new ship or offshore structure, DNV GL provides much more than just regulatory compliance. With strong, long-term relations not only with owners and operators, but also with shipyards, suppliers and designers in all major shipbuilding regions, we help realize the optimal vessel for your operations. Can you afford anything else?

Visit us at Nor-Shipping 2015,
stand number D 02-08
Learn more at dnvgl.com/maritime



Innhold

- 4.** Leder: En viktig stemme internasjonalt
- 6** Nye i NIS/NOR
- 10** Spent før årets båtsesong
- 12** Ferjesensasjonen Ampere
- 16** Fire metanolskip til NIS
- 17** Sjøen for alle
- 18** Fritidsbåtkonferansen
- 20** Svovelkampanje fører til gebyr
- 22** Frykter redusert rekruttering
- 23** Internasjonal forskrift for ankerhåndtering
- 25** Fotokonkurranse
- 27** Eidesvik Havfiske: Utviklet egen trommel
- 30** Nytt regelverk fører til flere nybygg
- 32** Skal merke hundre farlige skjær
- 34** Vil overvåke utslipp
- 36** SHT-rapport: Dødsulykke på servicefartøy
- 40** I kjølvannet av en epidemi
- 43** Yrkesfisker med ansiktsløft
- 44** Ny forskning på risiko offshore
- 47** Godt besøk på LofotFishing
- 49** Ny milepæl for polarkoden
- 50** Høster internasjonal annerkjennelse
- 52** Nairobikonvensjonen
- 54** Konferanse: Flyttbare innretninger
- 56** Sjøfartsboken blir modernisert
- 57** Ny bokordning på nett
- 58** Idrettsfest i Hirtshals

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør
Director General
of Shipping and
Navigation



Ei viktig røyst internasjonalt

I vår blei nye, internasjonale retningslinjer for ankerhandtering vedtekne etter initiativ frå Noreg. Nye reglar for LNG-drivne skip går truleg gjennom i juni, også det etter norsk initiativ. Noregs arbeid i internasjonale maritime forum er ei viktig oppgåve for Sjøfartsdirektoratet.

Ei av oppgåvene Sjøfartsdirektoratet har, er å vera ansvarleg for Noreg sitt arbeid i FN sin sjøfartsorganisasjon IMO. Sjøfartsdirektoratet gjer også ein viktig jobb i andre internasjonale forum som ILO og ulike EU organ, når maritime spørsmål står på dagsorden.

I dette arbeidet er det viktig for Sjøfartsdirektoratet å jobba på vegne av det norske maritime miljøet. Før internasjonale møter har me difor tett kontakt med aktuelle næringsaktørar. Frå direktoratet si side blir det utarbeida notat, og kalla inn til førebuande møter før sakene står på dagsorden internasjonalt. Det er også

vanleg at sjømannsorganisasjonane, Norges Rederiforbund og andre aktuelle aktørar, er med i den norske delegasjonen når større internasjonale møter står på timeplanen.

Noreg fremmar saker som er viktige for norsk maritim næring, for sikker drift, og for det marine miljøet. Sakene Sjøfartsdirektoratet tar opp i internasjonale forum er ofte eit resultat av dialogen med den norske maritime næringa, og me har fleire døme på at initiativa frå næringa endar i nye forskrifter.

Mildare klima og aukande maritim aktivitet i dei polare områda, særleg i

nord, gjorde at ein frå norsk side såg behov for bindande, internasjonale reglar for sikre operasjonar i polarområda. Saman med nokre andre land fremma ein difor forslaget om ein eigen Polarkode, som skal regulera skipsfarten i desse områda.

Etter det tragiske forliset med Bourbon Dolphin fremma Noreg ei rekke tiltak for å betra tryggleiken for ankerhandteringsfartøy. Noreg har også fremma forslag om nye reglar for frakt av kjemikalier på offshore supplyskip (OSV), og til regulering av skip med LNG som drivstoff.

Også etter at sakene er sett på dagsorden, har Sjøfartsdirektoratet sine representantar spela ei viktig rolle for å sikra framdrift og eit tenleg resultat av dei internasjonale prosessane. Arbeidet med Polarkoden som blei ferdigstilt i fjor haust, blei leia av Sjøfartsdirektoratet. Også i dei andre sakene nemnt her, har Sjøfartsdirektoratet sine folk spela ei avgjerande rolle.



MØTE: Her er den norske delegasjonen under eit møte i IMO.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

Tidlegare i vår blei nye internasjonale retningslinjer for ankerhandtering vedtekne. Nye reglar for skip med LNG som drivstoff blir truleg vedtekne i juni, med verknad frå 2017. Det blir også jobba med eit nytt regelverk for frakt av kjemikaliar på OSV, og framdrifta er god.

Dette er berre nokre av dei mange sakene Sjøfartsdirektoratet jobbar med i internasjonale forum. Saker som er viktige for norsk maritim næring, og for mange norske reiarlag.

Saker som reflekterer det tette samarbeidet mellom den maritime næringa og direktoratet.

Saker som viser at Sjøfartsdirektoratet spelar ei avgjerande rolle for norsk maritim næring i internasjonale forum.

Sjøfartsdirektoratet si evne til å påverka i internasjonale prosessar er sjølvsagt avhengig av inn-satsen som blir lagt ned, men ein skal heller ikkje underslå kva rolle talet på norskregistrerte skip har å seie for slagkrafta vår. Skal Sjøfartsdirektoratet få internasjonalt gjennomslag for norske maritime interesser er me avhengige av at reiarane vel dei norske registra. ■

An important voice internationally

This spring, new international guidelines for anchor handling were adopted at the initiative of Norway. New regulations on LNG-operated ships will probably be passed in June, also at the initiative of Norway. The Norwegian contribution in international maritime forums is an important responsibility for the Norwegian Maritime Authority. One of the responsibilities of the Norwegian Maritime Authority is Norway's contribution in IMO, the maritime organization of the UN. The Norwegian Maritime Authority (NMA) also carries out important work in other international forums, such as ILO and various EU agencies, when maritime questions are on the agenda.

Through this work, it is important that the NMA acts on behalf of the Norwegian maritime industry. Prior to international meetings, we therefore keep a close dialogue with the affected commercial parties. The NMA will prepare a memorandum, and a preparatory meeting will be called before the issues are addressed internationally. It is also common that the seafarer's organizations, the Norwegian Shipowners' Association and other relevant actors, are represented in the Norwegian delegation for the larger international meetings.

Norway promotes matters of importance to the national maritime industry, to safe operation, and to the marine environment. Issues addressed by the NMA in international forums are often a result of our dialogue with the Norwegian maritime industry, and we have several examples of how initiatives from the industry result in new regulations.

A milder climate and increasing maritime activity at the poles, especially in the north, prompted the Norwegians to acknowledge the need for binding, international regulations to secure operations in the polar regions. Norway, together with a few other countries, therefore introduced a separate Polar Code regulating shipping in these waters.

After the tragic capsizing of Bourbon Dolphin, Norway suggested a number of measures to improve safety for anchor handling vessels. Norway has also put forth a motion for new regulations on freight of chemicals onboard offshore supply vessels (OSV), as well as regulations concerning ships fueled by LNG.

Also after these issues were put on the agenda, representatives from the NMA have played an important role in securing progress and a satisfactory result from the international processes. The work with the Polar Code, which was completed last autumn, was headed by the NMA. Representatives of the NMA have also played an important role concerning the other issues mentioned above.

Earlier this spring, new international guidelines for anchor handling were adopted. New regulations concerning LNG fuelled ships will probably be adopted in June, effective from 2017. Work continues on a new set of regulations for freight of chemicals on OSV, and is progressing nicely.

These are only a few of the many issues addressed by the Norwegian Maritime Authority in international forums.

Issues that are important to the Norwegian maritime industry and to many Norwegian shipowners. Issues reflecting the close cooperation between the maritime industry and the NMA.

Issues showing that the NMA, on behalf of the Norwegian maritime industry, plays an important role in international forums.

The ability of the Norwegian Maritime Authority to influence international processes is, of course, dependent on the efforts put into it. However, one should not undermine the importance the number of Norwegian registered vessels has on our powers of persuasion. Whether or not the Norwegian Maritime Authority succeeds in getting international recognition for Norwegian interests, will depend on whether or not the shipowners choose the Norwegian registers. ■

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR):

Heidrun B, første lagerskip i NOR på 15 år

NOR øker jevnt. Fritidsfartøy står for den største tilveksten, men innimellom kommer det også større og mer spesialiserte fartøy.



Tone Olsen Risnes
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

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

NYBYGD LAGERSKIP INN I NOR

11. mars ble det for første gang på 15 år, registrert inn et nytt lagerskip i NOR: Heidrun B. Innretningen ble bygget ved Samsung Heavy Industries Co. Ltd., i Sør-Korea, og byggeprosessen har vært tett fulgt opp av direktoratets avdeling for flyttbare innretninger. Eier er Statoil Petroleum AS, mens OSM Offshore AS i Kristiansand er ISM-ansvarlig. Med sine 91 153 bruttotonn bidrar innretningen kraftig til NOR-flåtens tonnasje.



STATUS

Ved utgangen av januar 2014 telte NOR registeret totalt 17 769 fartøy. Ett år senere, viste dette tallet 18 354, og per 22. april 2015 er tallet kommet opp i 18 445.

– En jevn og stødig utvikling. Det gleder oss at fritidsfartøyene fortsatt er ledende på registrering, et godt tegn på at stadig flere eiere ser verdien av NOR registeret, sier avdelingsleder Anita Malmedal.

Årets første måneder startet relativt rolig. 56 nye fartøy ble registrert inn i januar, mot 76 i januar 2014. Februar endte opp med 52 nyregistreringer, 27 færre enn samme måned året før. Aktiviteten tok seg opp i mars, med totalt 67 nyregistreringer.

Det var nesten på samme nivå som mars 2014, da 72 fartøy ble innført for første gang. Så langt i april, er det registrert inn 39 nye fartøy.

Heidrun B, the first floating production unit to be registered in 15 years

The NOR register continues to increase. Although pleasure vessels still account for the major growth, also larger and more specialized vessels are entered.

All vessel types navigating along the Norwegian coastline are represented in our domestic register.

Vessels of 15 meters and more are subject to mandatory registration, whereas vessels less than 15 meters are voluntarily entered into the register.

NEWLY BUILT FLOATING PRODUCTION UNIT IN NOR

For the first time in 15 years, a floating production unit, Heidrun B was registered in NOR.

The unit was built by Samsung Heavy Industries Co. Ltd., South Korea and the building process has been closely followed by

the NMA's Section for Mobile Offshore Units. Statoil Petroleum is registered as owner and OSM Offshore AS is ISM-liable. With its 91 153 gross tons, the unit is a great contributor to the total tonnage of the NOR fleet.

STATUS

At the end of January 2014, a total of 17 769 vessels were registered in the NOR. One year later, this number showed 18 354. Within 22 April 2015, the NOR register totalled as many as 18 445 vessels.

– We are pleased about this steady increase and that so many owners of pleasure vessels choose to register their vessels with us. This indicates



MEKTIG: Det nybygde lagerskipet Heidrun B – LCXA, registrert i NOR 11. mars i år. FOTO: STATOIL

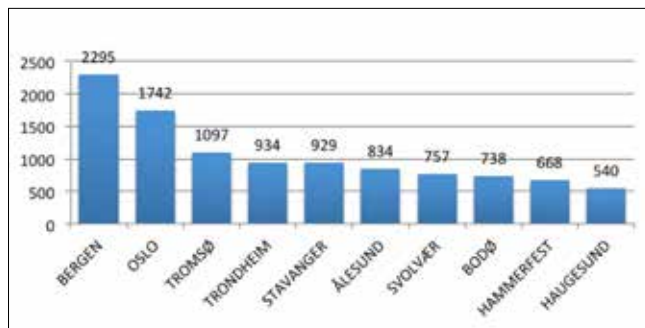
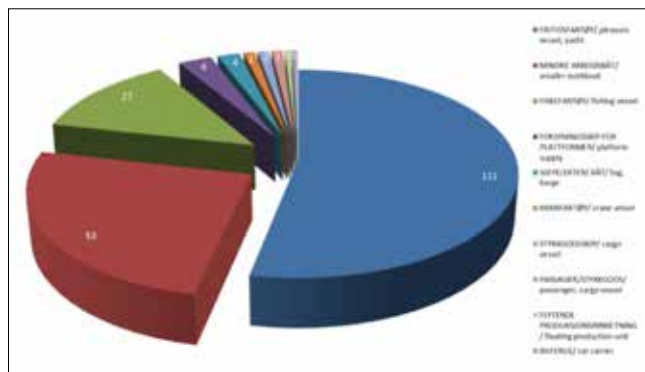
Totalt sett er antall slettelser gått ned. I perioden fra 1. januar til 22. april har vi slettet 68 fartøy. Til sammenligning ble det slettet så mange som 99 fartøy fra januar til april 2014.

FLEST FRITIDSFARTØY

Fra januar til 22. april 2015 ble omtrent dobbelt så mange fritidsfartøy som mindre arbeidsbåter registrert. På tredjeplass i antall registreringer finner vi fiskefartøy. Til tross for at spesialskip som leveringsskip til plattformer, kranfartøy, stykkogods- og passasjerskip er betraktelig færre i antall, bidrar de til gjengjeld betydelig når det kommer til den totale tonnasje.

HANDELSFLÅTEN

Per januar 2014 utgjorde handelsflåten NOR 894 av fartøyene i registeret. I januar i år var dette tallet kommet ned i 885. I



februar og mars sank handelsflåten med to i måneden, og per 22. april utgjorde denne delen av NOR registeret 880 fartøy.

BERGEN TOPPER STATISTIKKEN

Med rundt 550 flere fartøy med «Bergen» i hekken, er det ingen tvil om at Vestlandets hovedstad fortsatt vinner denne uformelle konkurransen foran Oslo. ■

that they appreciate the value of registration in the NOR, states Anita Malmedal, Head of Department and Registrar.

2015 started relatively slow. In January, 56 new vessels were registered, compared to 76 in January 2014. February ended up with 52 new registrations, 27 less than the same month the year before. In March, the activity increased and we ended up with 67 new registration, almost as many as in March 2014 when 72 vessels were registered for the first time. So far in April, 39 new vessels have entered the register.

Overall, the number of deletions decreased. In the period between January 1st and April 22nd, we have deleted a total of 68 vessels. In comparison, as many as 99 vessels were deleted between January and April 2014.

VESSEL TYPES ACCORDING TO NUMBER OF REGISTRATIONS

From January 1st until April 22nd 2015, approximately fifty percent more pleasure vessels were registered than smaller workboats. These were followed by fishing vessels, as the third most registered vessel type. Although considerably less in number, specialized vessels such as PSV's

and crane vessels as well as cargo- and passenger ships are significant contributors the total gross tonnage of the NOR register.

THE MERCHANT FLEET

The Merchant fleet is comprised by vessels of 100 gross tonnage and upwards, with a few exceptions. Vessels belonging to the Norwegian Maritime Authority's categories for fishing vessels, specialized vessels and others are not included in this fleet.

In January 2014, the NOR registered part of this fleet consisted of 894 vessels. In January this year, the number had decrease slightly to 885. In February and March 2015 the NOR merchant fleet lost two vessels each month. On April 22nd, this number was down to 880.

BERGEN STILL NUMBER ONE

With approximately 550 vessels more with Bergen in the stern, there is no doubt that "The Capital of the West Coast" still leads this informal competition, well ahead of Oslo. ■

The Norwegian International Ship Register (NIS): New registrations in February, March and April 2015

At the beginning of February, a total of 524 ships were registered in the NIS. The register enjoyed a growth in March, and ended at 528. With equal numbers of registrations and deletions in April, this number remained unchanged.



Tone Olsen Risnes
Senior Adviser
Norwegian Maritime
Authority

19 new ships entered the register during this three month period, four more than during the same months last year. At the same time, the numbers of deletions were reduced from 21 to 15. The total GRT of the NIS showed 13,554, 239 in February. By the end of April, this number had decreased to 13,549, 847.

With eleven of the 19 new registrations being supply/ tender ships for platforms, this vessel type continues to stand for the greatest number of additions to the register. Eight newbuildings entered the NIS this period. Five were transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR) and six were transferred from various flag states.

On March 31, the newly built cruise ship “Viking Star” was delivered from the yard, Fincantieri S.p.A. in Italy and registered under the Norwegian Flag. Viking Supply Ships PSV AS transferred the first two of five supply ships from the UK Ship Registry on April 13th.

SHIPS REGISTERED IN FEBRUARY 2015

BOURBON ORCA – LNUZ3 – IMO 9352377

Supply ship for platforms, transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

VIKING NEPTUN – LAQS7 – IMO 9664902

Newly built supply/ tender ship for platforms. The ship was built by Kleven Verft AS, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, she was registered with the NIS and, immediately thereafter, transferred to the Bahamas Maritime Authority.

ISLAND SPIRIT – LAVQ7 – IMO 9350795

Supply ship for platforms, transferred from the Vanuatu Register of Ships.

HÖEGH GALLANT – LAUI7 – IMO 9653678

Floating Storage Regasification Unit (FSRU), transferred from the Marshall Islands Ship Registry.

SHIPS REGISTERED IN MARCH 2015

BRAGE SUPPLIER – LDAX3 – IMO 9529920

Supply ship for platforms, transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

ELLENITA – LAVP7 – IMO 9685633

Bulk carrier, transferred from the Panama Maritime Authority.



CHRISTENED: Viking Star was christened in Bergen on the Norwegian National Day of May 17th this year.

PHOTO: JOHAN ALP

SKANDI STORD – LJLD3 – IMO 9198484

Supply/ tender ship for platforms, transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

LILL – LAVF7 – IMO 8209743

Cargo ship, transferred from the Gibraltar Ship Registry.

SPAR PYXIS – LATQ7 – IMO 9701932

Newly built bulk carrier. The ship was built by Jiangsu Hantong Ship Heavy Industry Co. Ltd., China. Upon completion and delivery, she was registered with the NIS.

SKANDI AFRICA – LAQE7 – IMO 9687459

Newly built supply/ tender ship for platforms. The ship was built by Vard Group AS, Norway and registered with the Nor-



wegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, she was registered with the NIS and, immediately thereafter, transferred to the Bahamas Maritime Authority.

OSLO TANK – LATS3 – IMO 9436159
Oil tanker, transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

FAR SLEIPNER – LASG7 – IMO 9687356
Newly built Offshore Subsea Construction Vessel (OSCV). The ship was built by Vard Group AS, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, she was registered with the NIS.

VESTLAND SYGNUS – LANI7 – IMO 9714214
Newly built supply/ tender ship for platforms. The ship was built by Fjellstrand AS, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during

the construction period. Upon completion and delivery, she was registered with the NIS and, immediately thereafter, transferred to the Bahamas Maritime Authority.

VIKING STAR – LAIW6 – IMO 9650418
Newly built cruise ship. The ship was built by Fincantieri S.p.A, Italy. During the construction period, she was registered in the Register of Ships under Construction with the Harbor Office of Venice. Upon completion and delivery, she was registered with the NIS.

SHIPS REGISTERED IN APRIL 2015

CLIPPER JUPITER – LATV7 – IMO 9699505
Newly built LPG - tanker. The ship was built by Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Korea. Upon completion and delivery, she was registered with the NIS.

ISLAND CLIPPER – LATK7 – IMO 9722871

Newly built supply/ tender ship for platforms. The ship was built by Vard Group AS, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery, she was registered with the NIS and, immediately thereafter, transferred to the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

NANNAVIKING – LAVY7 – IMO 9366835
Supply ship for platforms, transferred from the UK Ship Registry.

FREYJAVIKING – LAWA7 – IMO 9393852
Supply ship for platforms, transferred from the UK Ship Registry.

NORTH MARINER – LLSX3 – IMO 9244609

Supply ship for platforms, transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR). ■

I vår blei flyteutstyr obligatorisk under kjøring i opne fritidsbåtar:

Spent på vestbruken i sommar

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen er spent på korleis påbodet om flyteutstyr vil påverka ulykkestatistikken for årets båtsommar.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Frå og med 1. mai i år blei flyteutstyr påbode ved bruk av fritidsbåtar under åtte meter. Når båten er i fart, vel å merka.

– Me trur og håpar at Stortinget sitt vedtak vil bidra til å redusera talet på personar som mistar livet

i fritidsbåtulykker, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen. Han håpar at det nye påbodet vil visa igjen i ulykkesstatistikken allereie i år.

– Ein kan ikkje vedta færre ulykker, men eg håpar at dette påbodet vil føra til ei haldningsendring når det gjeld bruk av flyteutstyr i båt, seier Akselsen. Han



KLAR: For Sjøfartsdirektør Olav Akselsen går det automatikk i å ta flytevesten på under båtkjøring.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

påpeiker at bruk av flyteutstyr forenklar søkearbeidet dersom ei ulykke skulle inntraffa. Sjøfartsdirektøren er godt klar over at ikkje alle båtbrukarar er like begeistra for det nye regelverket, men håpar at det med tida vil gå automatikk i at ein brukar flyteutstyr på tur i fritidsbåtar.

TO UNNTAK

Nærings- og fiskeridepartementet har fastsett ei forskrift for to konkrete unntak frå påbodet.

– Idrettsutøvarar som deltar i organisert idrett eller konkurranse treng ikkje bruka flytevest dersom det gjer gjennomføringa vanskeleg, eller at det openbert er unødvendig. I tillegg er personar som leiger trøbåtar eller robåtar frå betent båtutleige på små innsjøar unnatekne vestpåbodet, seier næringsminister Monica Mæland.

– For idrettens del vil forbunda sjølv vera nærast til å laga reglar for kva som er trening og kva som er konkurranse i idrettslagets regi, påpeiker ministeren.

Ved bemanna båtutleige er det sett ei grense på 500 meter frå land. Denne grensa gir eit område som det vil vera muleg å halda under oppsyn for ein båtutleigar.

LIKE NATURLEG SOM BILBELTE

– Det var stor skepsis då bruk av bilbelte blei lovpålagt i si tid. I dag brukar over 95 prosent bilbelte, og dei fleste av oss tenkjer ikkje ein gang over det. Slik håpar eg det på sikt vil bli med flyteutstyr også, seier sjøfartsdirektøren. Han er ikkje aleine om å setja pris på det nye vedtaket.



– Me er veldig glade for vedtaket. Dette er ein seier for tryggleiken på sjøen, og betyr at folk i båt må ta større ansvar for eigen tryggleik. Det betyr og at alle om bord kan føla seg tryggare, og på den måten få eit mykje betre båtliv, seier kommunikasjonssjef Frode Pedersen i Redningsselskapet, i ei pressemelding.

HÅPAR VEST BLIR MOTE

Pedersen understrekar at vest aldri kan hindra at ulykker skjer, men veit frå statistisk materiale at flyteutstyr aukar sjansen til å overleva om ein hamnar i vatnet.

– Og det er jo drukningsstatistikken me ønskjer å påverka med dette påbodet,



MÅ PÅ: No er bruk av flyteutstyr lovpålagt om ein fører båtar under åtte meter.

FOTO: BJARTE AMBLE.

seier Pedersen, før han oppmodar produsentane av flyteplagg til å skapa godt utstyr som kan bli mote for båtfolket.

– Bransjen blir utfordra til å tenka nytt, og skapa nye trendar. Gjera flyteutstyr til ei landeplage. Produsentane av fritids- og sportsklede har jo klart det, seier Pedersen.

I TRÅD MED FRITIDSBÅTRAPPORTEN

Det nye stortingsvedtaket er i stor grad i tråd med anbefalingane som kom i fritidsbåtrapporten i 2012. Der kom det fram

at 222 av totalt 352 personar som omkom ved bruk av fritidsbåt frå 2000 til 2011, mangla flyteutstyr då ulykka skjedde. For 77 av dei omkomne er det ukjent om dei nytta flyteutstyr eller ikkje, men det er rimelig å tru at mange av desse ikkje er funne fordi dei ikkje nytta flyteutstyr, står det i rapporten.

Vidare blir det vist til ei undersøking gjort av NORBOAT i februar 2011, som viser at dei som var mest i mot eit påbod om flyteutstyr, var i gruppa som er høgast representert i ulykker (menn mellom 41

og 60 år). Rapporten blei utarbeida av ei arbeidsgruppe med representantar frå Kongelig Norsk Båtforbund, Skjærgårdstjenesten, NORBOAT, Norges Seilforbund, Politidirektoratet, Redningssselskapet, NHO Reiseliv, Vis Sjøvett og Kystverket.

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen leia arbeidet, som mellom anna konkluderte med at eit påbod om vest under kjøring, vil vera langt enklare å handheva enn tidlegare lovverk, som berre kravde at ein måtte ha flyteutstyr om bord. ■



Verdas første heilelektriske ferje får utanlandske reiarar til å sjå mot Noreg:

Ampere får internasjonal merksemd

Norled angrar ikkje på at dei turte «ta den heilt ut», og gjekk for nullutsleppsferja Ampere.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Ferja som trafikkerer sambandet Lavik- Oppedal, er den første i sitt slag. Nullutsleppsferja er 100 prosent batteridreven, og blir lada medan den ligg til kai. For å unngå å bruka batterikapasitet på å halda ferja til kaien, er det montert store sugekoppar ved begge kaiene. Gjennom eit vakuumprinsipp blir ferja

halden til kai saman med låsemekanismen i sjøve lemnen. Samstundes blir Ampere kopla til ein batteridreven ladestasjon som hurtigladar batteria i ferja.

Ferja er ein verdsrevolusjon innan grøn skipsfart, og har ført til prisdrøss og merksemd frå heile verda for reiarlaget Norled. I 2013 fekk dei Forsknings- og nyskappingsprisen, og året etter blei Ampere kåra til Årets Skip, og Norled fekk Næringslivets Klimapris.

– Ampere har vekt stort interesse i fagmiljøa, og me har hatt besøk av fleire utanlandske reiarlag som er interesserte i teknologien, fortel teknisk direktør i Norled, Sigvald Breivik.

SVELETAKKE OG PØLSEGRILL

Aluminiumsferja, som er bygga og utvikla av verftet Fjellstrand i Hardanger, er 80.8 meter lang, 20.8 meter brei, og har god plass til 120 bilar og 360 passa-



FAKTA AMPERE:

- Verdas første batteridrivne ferje har vore i drift på E39-sambandet Lavik-Oppedal sidan 16. februar 2015.
- Ferja er basert på et katamaranskrog, men i motsetnad til vanlege katamaranar, er ikkje dei to skroga like.
- Overbygget med passasjersalong og bru er plassert over det eine skroget, mens dei to azipull-propellane står i same skrog, på motsett side.
- Ampere har ti tonn litiumione-batteri på 1000 kWh. Dei er plasserte i to separate batterirom med 500 kWh i kvar, i kvar sin ende av skroget.
- I kvar ende har ferja ein elektromotor og ein Azipull-propell, som drar ferja over Sognefjorden i løpet av 20 minuttar.

INNOVATIV: Ampere er verdas første batteridrivne ferje i regulær drift.

FOTO: NORLED

sjerar. Skroget er inspirert av MF Stavanger, men har fått passasjersalongen plassert på bildekk for å halda eit lågt tyngdepunkt.

– For å halda vekta og energibruken nede måtte innreiinga og kjøkkenet simplifiserast i forhold til tradisjonelle ferjer. Me var veldig spente på korleis publikum ville ta i mot dette, seier Breivik. Han trengte ikkje uroa seg. Med utstyr som sørger for servering av kaffe, varme pølser og ferske sveler, har reaksjonane blitt få.

– Dei fleste merkar faktisk ikkje at dei er på ei batteriferje før det går opp dei kor stille det er. Ferja lagar så lite lyd at ein knapt merkar at ein nærmar seg kaien, seier Breivik, som fortel at mannskapet på fem er svært begeistra for arbeidsplassen sin.

– Me har ein fantastisk gjeng som jobbar på Ampere. Dei er like begeistra for prosjektet som det me er, og det viser igjen, fortel Breivik.



INSPIRERTE: Mannskapet om bord på Ampere er stolte over arbeidsplassen sin. Matros Freddy Øen (f.v.), overstyrmann Charlotte Låstad, matros John Sagevik, maskinsjef Håkon Hevrøy, restaurasjonsassistent Bente Helen Osland og kaptein Steinar Johnsen.

FOTO: NORLED

LADEKLUSS GAV DRIFTSPROBLEM

Etter at Ampere blei sett inn i den daglege drifta på sambandet, har det vore ei rekke presseoppslag om driftsavvik.

– Ingen av problema er knytt til sjølve ferja, men til ein av ladestasjonane. Situasjonen no er at ladestasjonane fungerer på begge sider, og per i dag går 30 av 34 turar som normalt. Me ventar også på å få ein ekstra ferjekai i Lavik, som etter planen skal vera operativ i september, opplyser Breivik i april.

Han forklarar at selskapet fekk mindre tid til testing og tilpassing av ferja enn planlagt, fordi sjølve bygginga var forseinka.

– No veit me kor utfordringa ligg, og er i ferd med å gjera endringar som vil løysa dette, seier Breivik. Det var i 2011 at Statens Vegvesen annonserte at dei ville skapa eit utstillingsvindaug for innovativ ferjedesign, og Norled bestemte seg for å satsa på ei nullutsleppsferje.



NYTT: Nybyggansvarleg Øyvind Skog og prosjektleiar Elisabeth Førland i Sjøfartsdirektoratet fekk mange nye erfaringar gjennom arbeidet med Ampere.

FOTO: KARI STAUTLAND.

The world's first all-electric ferry makes foreign companies look to Norway:

Ampere draws international attention

Norled has no regrets about daring to go “all the way”, and choosing the zero-emission ferry Ampere.

The ferry operating the ferry connection between Lavik and Oppedal is the first of its kind. The zero-emission ferry is 100% battery-powered, and is recharged while in port. To avoid using battery capacity to hold the ferry into the quay, large suction cups have been installed at the ferry berths. The ferry is held into the quay by way of vacuum and the locking mechanism in the ramp itself. At the same time the Ampere is connected to a battery-powered recharging station which gives the ferry's battery a quick top-up charge.

The ferry is a global revolution within green shipping, and has attracted awards and attention from all over the world for the shipping company Norled. In 2013 they received the Research and Innovation Award, and the following year the Ampere was named “Ship of the Year” and Norled was awarded the Norwegian Trade Confederation's climate award.

– The Ampere has sparked a lot of interest in the specialist environments, and we have had visitors from several foreign shipping companies who are interested in the technol-

ogy, says Sigvald Breivik, Norled Technical Director.

“SVELE” AND HOT DOGS

The aluminium ferry, which is constructed and developed by Fjellstrand Shipyard in Hardanger, is 80.8 metres long, 20.8 metres wide and has ample capacity for 120 cars and 360 passengers. The hull is inspired by the MF Stavanger, but the passenger lounge has been placed on the vehicle deck in order to maintain a low centre of gravity.

– In order to keep the weight and the energy consumption down, the accommodation and kitchen had to be simplified compared to conventional ferries. We were very anxious to see how our guests would react to this, Breivik says. He did not have to worry. With equipment for serving coffee, hot dogs and fresh “svele” (traditional Norwegian pancakes), the reactions have been few.

– Most people actually cannot tell that they are on board a battery-powered ferry, until they notice how quiet it is. The ferry makes

so little noise that you barely notice that you are approaching the dock, says Breivik, who adds that the crew of five are very excited about their workplace.

– We have an amazing group of people working on the Ampere. They are just as excited about the project as we are, and it shows, says Breivik.

RECHARGING ISSUES CAUSED OPERATIVE PROBLEMS

After the Ampere was introduced into the daily operation of the ferry connection, there has been some publicity regarding disruption of the service.

– None of the problems are related to the ferry itself, but to one of the recharging stations. The current situation is that the recharging stations are working on both sides, and as per today 30 out of 34 crossings are going as planned. We are also waiting for an extra ferry berth in Lavik, which according to the plan will be operative in September, Breivik informed in April.

He explains that the company was given

NYE RØYNSLER FOR DIREKTORATET

Byggeprosessen baud ikkje på uvanleg mange utfordringar, skal me tru Breivik. Det mest krevjande var å finna ut korleis ein raskast muleg kunne kopla ferja til ladestasjonane.

– Sjølve båtbygginga var ikkje så vanskeleg. Faktisk er det kanskje enklare prosessar på ei batteriferje enn på tradisjonelle dieselferjer. Sertifiseringa gjekk greitt den og, Sjøfartsdirektoratet var positive, og ønskte å få dette til dei og, seier Breivik. For ingeniørane ved passasjerskip-avdelinga i Sjøfartsdirektoratet baud Ampere på nye utfordringar.

– Sidan teknologien er ny hadde me ingen erfaringar eller dokumentasjon å basera oss på. Eit batterirom vil ha behov for anna brannsløkkingsutstyr enn eit maskinrom, seier senioringeniør Elisabeth Førland. Ho var Sjøfartsdirektoratets pro-

sjektleiar for Ampere, og hadde i tillegg ansvaret for brannssikkerhet om bord.

Nybyggansvarleg i Sjøfartsdirektoratet, Øyvind Skog fortel at Statens Vegvesen inviterte dei med i prosessen allereie før anbodsrunder skulle i gang.

– Det at me har vore me heilt frå den spede starten, har gjort arbeidet enklare for alle partar, sjølv om me støtte på ein del utfordringar undervegs, seier Skog. Passasjerskipavdelinga i Sjøfartsdirektoratet har allereie mykje erfaring når det gjeld hybrid-teknologi, og er per i dag involverte i fleire ombyggingsprosjekt.

– Arbeidet med Ampere var spennande, og me gler oss til me får ta fatt på eit nytt batteriprojekt, slår Førland fast.

ELEKTRISK FRAMTID

Avdelingsdirektør for Fartøy og Sjøfolk, Lasse Karlsen opplyser at Sjøfartsdirek-

toratet har gitt Ampere dispensasjon frå hastighetsprinsippet i regelverket (HSC2000-koden), for å kunna tillata eit lettbygga skrog, som er mindre energikrevjande sjølv om farten er under ti knop.

– Ampere er heilt einestående i verds-samanheng, og Sjøfartsdirektoratet ønskjer å leggja til rette for batteridrift. Det er høgst aktuelt for oss å spela inn for IMO (International Maritime Organization) ei endring i HSC2000, slik at hastighetskravet blir fjerna, seier Karlsen. Han spår ein stor vekst i talet på batteridrivne fartøy i åra som kjem.

– Når det kjem til kraft-tilgjengelegheit og kraftutjamning har batteridrift eigenskapar som gjer det ideelt for ferjer og ein del av offshoreflåten. Batteridrift eller hybridløyningar er også ein interessant mulegheit for kystfrakt, seier Karlsen. ■

less time than originally planned for testing and adaption of the ferry, because the actual construction was delayed.

– We now know where the challenge lies, and are in the process of making changes to rectify this, says Breivik. It was in 2011 that the Norwegian Public Roads Administration announced that they wanted to create a “display case” for innovative ferry design, and Norled decided to go for a zero-emission ferry.

NEW EXPERIENCES FOR THE NMA

According to Breivik, the construction process was not unusually challenging. The most demanding was finding out how to connect the ferry to the recharging stations in the quickest possible way.

– The actual construction of the ferry was not that difficult. The processes on a battery-powered ferry may actually be simpler than on conventional diesel-driven ferries. The certification went smoothly as well. The Norwegian Maritime Authority (NMA) were positive, and also wanted to make this work, says Breivik. For the engineers at the section for passenger vessels at the NMA, the Ampere brought about some new challenges.

– Since the technology is new, we had no previous experiences or documentation to use as basis. A battery room will require other types of fire-extinguishing equipment than a machinery space, says senior engineer Elisa-

beth Førland. She was the NMA's project manager for the Ampere, and was also responsible for the fire safety on board.

Øyvind Skog, responsible for newbuildings at the NMA, says that the Norwegian Public Roads Administration invited the NMA to join the process even before the start of the tendering.

– The fact that we were a part of this from the very beginning, has made the job easier for all parties, even though we faced some challenges along the way, says Skog. The section for passenger vessels in the NMA already has a lot of experience when it comes to hybrid technology, and are currently involved in several conversion projects.

ELECTRICAL FUTURE

The Head of the department for vessels and seafarers, Lasse Karlsen, explains that the NMA has granted the Ampere an exemption from the requirements (the 2000 HSC Code), because the speed principle is based on boats with a much heavier hull than the Ampere.

– Ampere is one of a kind in a global perspective, and the NMA wishes to lay the groundwork for battery-powered propulsion. It is very relevant for us to propose to the International Maritime Organization (IMO) that the speed principle needs to be reduced, says Karlsen. He predicts a large growth in the number of battery-powered vessels in the coming years.

FAKTA AMPERE:

- The world's first battery-powered ferry has been in operation on the E39 crossing between Lavik and Oppedal since 16 February 2015.
- The ferry is based on a catamaran hull, but unlike conventional catamarans, the two hulls are not identical.
- The superstructure with the passenger lounge and the bridge is placed over one of the hulls, while the two azipull propellers are in the same hull on the opposite side.
- Ampere uses Li-ion type batteries with a capacity of 1000 kWh and a weight of ten tonnes. They are located in two separate battery rooms with 500 kWh in each, in either end of the hull.
- In either end the ferry has an electric motor and an azipull propeller, which propel the ferry over the Sognefjord in 20 minutes.

– With regard to force balance, battery power has features that make it ideal for ferries and coastal transport, says Karlsen. ■

Tankskip skal seile på metanol



Per Lars Tonstad
Frilansjournalist

I løpet av 2016 vil de fire første skipene i verden krysse bølger med metanol som drivstoff. En norsk og en svensk reder samarbeider om å bygge fartøylene, tankskip på rundt 50.000 tonn.

Metanol som energikilde imøtekommer de stadig strengere miljøkravene, men tilgjengeligheten er begrenset på det store verdensmarkedet.

Sjøfartsdirektoratet har samarbeidet med rederiene Westfal-Larsen og svenske Marininvest, for å få prosjektene godkjent innenfor det generelle regelverket.

– Metanol er et stoff som kan antennes raskt, og det avdampes ved bare 11-12 grader. Solide rørsystemer og lukkede systemer skal sikre at væske ikke kommer på avveier og utgjør en sikkerhetsrisiko, sier Øyvind Vormedal, Raymond Lone og Kolbjørn Berge, som har vært Sjøfartsdirektoratets folk på dette prosjektet.

De forteller at listen for sikkerhet er lagt høyt, så vil erfaringene vise om kravene kan senkes.

Sjøfartsdirektoratet er glade for at kreativiteten i næringen er stor, og etaten er innstilt på å være med på å finne gode løsninger for gode prosjekter.



POSITIVE: – Når folk kommer til oss med gode ideer, er vi positive og prøver å finne gode løsninger slik at prosjektene kan realiseres, sier Øyvind Vormedal (t.v.), Raymond Lone og Kolbjørn Berge, som har arbeidet med å godkjenne fire tankskip som skal drives med metanol.

FOTO: PER LARS TONSTAD

– Prosjektene er som regel godt gjennomtenkte når de fremmes for oss. Vi skal ikke være bremsklosser, men skal være positive og bidra til å realisere bærekraftige prosjekter, framholder Vormedal, Lone og Berge. ■

HØYSPENNINGSKURS FOR MASKINISTER

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

Kurs i Tønsberg og Trondheim
Se trainor.no for kursdatoer og meld deg på.

« Vår veiledning og kompetanse trygger liv og verdier. Our guidance and expertise safeguard lives and assets »

trainor.no

TRAINOR 



ISO 9001

«Sjøen for alle» i ny drakt

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen fekk oppdraget med å opna landets største båtmesse. Etter to år på Telenor Arena, var messa tilbake i Lillestrøm, der ekstra boltreplass førte til nye aktivitetar.



Dag Inge Aarhus
Kommunikasjons-
direktør
Sjøfartsdirektoratet

Det blei tidleg klart at årets messe skulle returnera til Lillestrøm, der større areal opna for at forutstillarane kunne arrangera aktivitetar på standane sine. For å markera nysatsinga var det og lagt opp til eit stort opningsshow, der sjøfartsdirektøren delte av sine egne opplevingar frå båtlivet.

– Sjølv har eg hatt båt sidan eg var 14 år, og mange av mine beste minne har eg frå opplevingar på sjøen. Og eg er nok ikkje åleine. Noreg er truleg det landet i verda som har flest fritidsbåtar i forhold til innbyggartalet. Med smått og stort reknar me med at det finst over 750 000 fritidsbåtar her i landet, sa Akselsen i opningstalen.

- TA FORHANDSREGLAR

Samstundes nytta Akselsen høve til å snakka om kor viktig tryggleik er for at turen på sjøen skal bli ei god oppleving.

– Kunnskap om sjømannsskap, reglar, sjømerke og navigering er noko alle som skal ferdast trygt på sjøen treng. Sjølv om båtførarbeviset berre er obligatorisk for



PÅ STAND: Mariejke Taverne frå Skipsregistrene hjelper to ungdommar som vil prøva seg på båtvett-quizen. Stian Lundegaard og Tone Olsen Risnes bak.

FOTO: STEINAR HAUGBERG.

dei som er fødd i 1980 eller seinare, bør alle ta det, sa Akselsen. Han avslutta med ei viktig og svært aktuell oppmoding.

– Ta på flytevest. Å få opp bruken av vest er faktisk det mest effektive tiltaket for å få ned talet på dødsulykker, påpeikte Akselsen.

PRØVE SJØVETT-QUIZ

Sjøfartsdirektoratet deltok også med eigen stand på messa. Har var det mykje folk innom – enten for å slå av ein prat, prøva lukka i quizen, eller stilla konkrete spørsmål. Tema som gjekk igjen i spørsmåla, var i stor grad knytt til registrering av fritidsbåt og båtførarprøven.

Direktoratet var og med å fronta haldningskampanjen «Klar for sjøen» – ein kampanje som har fokus på at ein skal vera edru når ein fører båt.

Når «Sjøen for alle» stengde dørene søndag hadde rundt 25.000 publikummarar vore innom, noko arrangørane var godt nøgde med. I 2016 feirar messa 60 år. For direktoratet er «Sjøen for alle», og dei andre båtmessene me deltek på, eit godt høve til å treffa båtfolket, og å setja fokus på tryggleik gjennom Hugs vest-kampanjen, og oppmodingar om å ta båtførarprøven. ■



GOD Plass: Med større plass blei det også fleire aktivitetar på årets messe.

FOTO: STEINAR HAUGBERG.



SPORTY: Magnus Jonas Fjell (f.v.) og Olav Akselsen hoppet fra «ulykkesbåten» som markører under redningsdemonstrasjonen på konferansens første dag.

FOTO: KARI STAUTLAND

Stilte sporty opp på redningsdemonstrasjon:

Sjøfartsdirektøren hoppet i sjøen

- Selv med overlevelsedrakt var det ganske kaldt, og det gikk opp for meg hvor tungt det ville være å holde seg oppe i en virkelig ulykkesituasjon, sa Olav Akselsen etter at han fikk rollen som markør i redningsdemonstrasjonen under årets Fritidsbåtkonferanse.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Jeg tenker at dersom dette hadde vært en reell situasjon der du ikke vet når hjelpen vil dukke opp, kunne det fort ha blitt en dramatisk opplevelse. Selv med overlevelsedrakt var det tungt å bevege seg fremover og holde seg flytende, sier Olav Akselsen etter aprilbadet i Karmsundet.

Sammen med Magnus Jonas Fjell fra Sjøfartsdirektoratet, stilte Akselsen opp som markør under en redningsdemonstrasjon i regi av Politidirektoratet, Haugaland og Sunnhordland politidistrikt, Redningsselskapet, Haugesund brannvesen, Helse Fonna og Hovedredningssentralen og Sjøfartsdirektoratet.

Scenariet var en båtbrann hvor tre personer måtte hoppe i sjøen. To av dem

holdt seg flytende, mens det ble brukt en dukke for å illustrere en som ikke klarte å holde seg flytende. Dukken ble hentet opp av redningsdykkere fra brannvesenet.

VESTBRUK PÅ PROGRAMMET

Demonstrasjonen, som inkluderte både røyk og sirener ble for mange et høydepunkt under konferansen for fritidsbåtbransjen, som ble arrangert for andre gang i år. Første



RØYKUTVIKLING: Scenariet for demonstrasjonen var at det oppsto røykutvikling i en åpen fritidsbåt.

FOTO: KARI STAUTLAND



REDDET: Her får sjøfartsdirektøren hjelp til å komme seg opp på land igjen etter svømmeturen.

FOTO: KARI STAUTLAND



PÅ LAND: Selv i redningsdrakt var sjøbadet en heller kald opplevelse, sa Olav Akselsen da han var på fast grunn igjen.

FOTO: KARI STAUTLAND

dagen stod sikkerhet i fokus, og deltakerne fikk blant annet møte to menn som på hver sin måte hadde opplevd både viktigheten av å bruke flytevest, og hvor viktig det er å vedlikeholde flyteutstyret.

Dag to var viet bransjeutfordringer og kompetanse. Blant annet ble det en gjennomgang av endringene i pensumet for båtførerprøven og fritidsskippersertifikatet. I spørsmålsrunden etter innleggene på dag to, kom det mest spørsmål rundt småbåtregistre i Norge, og om hvordan politiet kommer til å prioritere håndheving flytevestpåbudet.

– Deltakerne på konferansen viste et stort engasjement, og gav tydelig uttrykk for at de setter pris på et forum der de kan dele erfaringer og utfordringer, sier Hedda Grip Vikse i arrangementskomiteen. I år hadde konferansen 86 påmeldte. ■



HUSK

Sjøsikkerhetskonferansen

24. - 25. september 2014

Åpen dag i Sjøfartsdirektoratet
23. september 2014

"Sjøsikkerhetskonferansen er et faglig treffpunkt for den maritime næringen, der sikkerhet på sjøen står i fokus. Alle tema som tas opp har sikkerhet som bakgrunnsbilde. Her blir det muligheter til å utveksle erfaringer og få nye impulser. Velkommen til den årlige Sjøsikkerhetskonferansen i Haugesund."

Olav Akselsen, sjøfartsdirektør



NIS//NOR

Fleire kontrollar etter lovendring:

Jakta på svovel-syndarar gjev resultat

Sjøfartsdirektoratet har eit tydeleg mål om å skjerpa kontrollane av svovel i bunkers i 2015. Det har allereie resultert i straffegebyr.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

For å følgja opp dei nye svovelkrava som seier at det ikkje lenger er tillate å bruka drivstoff som inneheld meir enn 0,10 prosent svovel, lova Sjøfartsdirektoratet ei doubling av kontrollane i 2015. Allereie i februar blei den første syndaren teken.

– Det blei oppdaga for høgt svovelinnhald i eitt av dei kontrollerte skipa. Det

betyr at reiarlaget vil få ein reaksjon i form av straffegebyr, seier senioringeniør i Sjøfartsdirektoratet, Svein Erik Enge. Han forklarar at storleiken på straffegebyret vil bli vurdert ut frå svovelinnhaldet og kor lenge skipet har segla i SECA-område (Sulphur Emission Control Area).

– I dette tilfellet handla det om ei rein forgløyming. Dei hadde ikkje fått med seg at dei hadde kome inn i eit SECA-område, og beklaga dette sterkt. Dei var svært samarbeidsvillige, fortel senioringeniøren.



SOLIDE BØTER

– Ein kan spare store summar ved å ikkje følge krava. Difor skal bøtene vera av ein storleik som gjer at det straffar seg å bryte regelverket, forklarar Enge. I løpet av årets tre første månader utførte inspektørar om lag 60 kontrollar på svovelinnhaldet i



ØNSKELISTE: Svein Erik Enge skulle gjerne hatt snifferar langs trafikkerte, norske kystleier. FOTO: KARI STAUTLAND



UTSLEPP: Faksimile frå Navigare nr. 1-2015.

drivstoff på skip i Noreg. Det er tre gonger så mange som på same tid i fjor.

– Me har gått ganske offensivt ut, og hadde ein kampanje saman med dei andre SECA-landa i februar, seier Enge. Regelverket som seier at det ikkje lenger er lov å bruka drivstoff som inneheld meir enn 0,10 prosent svovel, blei sett i verk 1. januar 2015. Tidlegare var maksimumsgrensa ein prosent.

BRUKAR HARDE SKYTS

Landa som er omfatta av SECA-regelverket er Belgia, Danmark, Canada, Estland, Finland, Frankrike, Latvia, Litauen, Nederland, Norge, Polen, Russland, Sverige, Storbritannia, Tyskland og USA.

Fleire av desse brukar harde skyts for å oppdaga syndarar i eige farvatn. I Danmark og Tyskland har dei sett både dronar og snifferar (eit teknisk instrument som er plassert på land) på oppgåva.

Dei målretta kontrollmetodane gjev resultat. Då tyske myndigheiter kjørte ein kampanje med snifferar i 2013, blei over 400 skip kontrollerte. Om lag fem prosent av dei brukte feil type bunkers.

– Me håpar å få midlar til målretta utstyr for å effektivisera kontrollverksamda vår. Personleg kunne eg tenkt meg snifferar langs dei mest trafikkerte strekningane våre, seier Enge. ■

More controls following regulatory amendment:

The hunt for sulphur offenders bears fruit

The Norwegian Maritime Authority has a clear goal of intensifying the controls of sulphur content of fuel oil in 2015. This has already resulted in violation fines.

In order to follow up the new sulphur requirements, which stipulate that it is no longer permitted to use fuel with a sulphur content of more than 0.10 per cent, the Norwegian Maritime Authority (NMA) promised to double the number of controls in 2015. Already in February the first offender was caught.

– In one of the controlled ships the sulphur content of the fuel oil was found to be too high. This means that the company will be issued with a reaction in the form of a violation fine, says senior engineer in the NMA, Svein Erik Enge. He explains that the size of the violation fine will be determined based on the sulphur content and on how long the ship has been sailing in a Sulphur Emission Control Area (SECA).

– In this particular case, it was simply a matter of oversight. They were not aware that they had sailed into a SECA, and were very apologetic. They were very cooperative, says Enge.

SUBSTANTIAL FINES

– It is possible to save large sums of money by not complying with the requirements. The fines therefore have to be of a magnitude that exceeds the savings achieved through the non-compliance, Enge explains. During the three first months of this year, inspectors carried out approximately 60 controls of the sulphur content of fuel on ships in Norway. That is three times as many as last year during the same period.

– We have taken the offensive, and ran a campaign together with the other SECA countries in February, says Enge. The regulations that stipulate that it is no longer permitted to use fuel with a sulphur content of more than 0.10 per cent, entered into force on 1 January 2015. The previous maximum content was 1 per cent.

USING HEAVY ARTILLERY

The countries covered by the SECA regulations are Belgium, Denmark, Canada, Estonia, Finland, France, Latvia, Lithuania, Netherlands, Norway, Poland, Russia, Sweden, United Kingdom, Germany and the USA.

Several of these countries are using heavy artillery in order to catch offenders in their own waters. In Denmark and Germany both drones and sniffers (a technical instrument placed ashore) have been employed.

The targeted control methods are bearing fruit. When German authorities ran a campaign with sniffers in 2013, more than 400 ships were controlled. Around five per cent of these were using the wrong type of fuel oil.

– We are hoping to get funds for targeted equipment in order to increase the efficiency of our control activities. I would personally like sniffers along the most heavily congested routes, says Enge. ■

Nedgangstidene vil råka studentane:

Fryktar unge blir ståande utan kadettplass

Øyvind Bårdsen i Maritimt Opplæringskontor og Tor Egil Fjelde i Maritimt Forum er svært uroa for studentane som går ut av maritime fag- og høgskular i år. – Eg er redd for at mellom 250 og 300 unge vil stå utan kadettplass, seier Bårdsen.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Stadig fleire reiarlag melder om nedskjeringar, og skip blir sende i opplag. Det går også ut over unge nordmenn som er ferdige med skuledelen av maritime utdanningar. Innan fem år etter enda utdanning må de ha unnagjort kadettida for å bli sertifiserte.

– Fleire av reiarlaga som normalt tar inn mange kadettar har meldt frå om at dei ser seg nøydde til å redusera talet på kadettplassar i år, eller at dei ikkje kan ta i mot kadettar i det heile dette året, opplyser Øyvind Bårdsen, som er dagleg leiar i Maritimt Opplæringskontor

Sør-Vest. Tor Egil Fjelde, som er ansvarleg for Kadett databasen, deler uroa.

– Av 585 som er ferdige på skulane i år, har 123 fått plass, men det er framleis tidleg i søkefasen. Problemet er at me også har eit etterslep på 70 studentar som var ferdige i fjor, som framleis står utan kadettplass. For første gong har me maskinkadettar som står igjen frå året før, seier Fjelde.

ETTERLYSER TILTAK

Fjelde meiner snarlege tiltak må på plass for å betra utsiktene for studentane.

– Det blir jobba aktivt med dette frå fleire hald, men tida går fort. I desse tider er det klart at mange reiarlag har vanskeleg

for å ta inn kadettar, som jo betyr ekstra lønskostnadar for dei. No meiner eg at både myndighetene, reiarorganisasjonane og mannskapsorganisasjonane må gå saman for å prøva å finna ei løysing. Ein må snu kvar ein stein, seier Fjelde.

Han opplyser at det i seinare år har vore dei store reiarlaga på Haugalandet (55 prosent av kadettplassane) og på Sunnmøre (30 prosent), som har drege størsteparten av lasset. No håpar han at dei mange reiarlaga i Bergen og Oslo vil ta sin del av ansvaret for å sikra framtidig rekruttering av norske sjøfolk.

– Så tenkjer eg at det gjerne fins alternativ i fiskeflåten, dei har heller ikkje vore så aktive tidlegare. Me må ikkje bli pessimistar, men sjå mulegheiter, seier Fjelde, som påpeiker at mange av reiarlaga som i år kuttar på kadettplassar, gjer det med tungt hjarte.

FRYKTAR REDUSERTE SØKARTAL

Så langt har ikkje dei usikre tidene fått dei heilt store utslaga når det gjeld søkjartala til maritime fag, men Bårdsen og Fjelde fryktar situasjonen vil bli ein annan neste år dersom ikkje sjansane til å få kadett-plass aukar.

– På sikt kan dette få alvorlege konsekvensar for den norske maritime næringa, seier Bårdsen. Sjøfartsdirektør Olav Akselsen ber næringa tenkja på framtida, sjølv i tronge tider.

– Eg oppmodar reiarlaga til å tenkja langsiktig, slik at dei framleis har norske sjøfolk å ta av når marknaden snur, seier Akselsen. ■



UROA: Øyvind Bårdsen (f.v.) og Tor Egil Fjelde fryktar nedgangstidene vil gjera det vanskeleg for unge som søker kadettplass.

FOTO: KARI STAUTLAND.

Får internasjonalt gjennomslag:

Jobbet fram forskrift for ankerhåndtering



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Etter Bourbon Dolphin-forliset i 2007 innførte Sjøfartsdirektoratet en rekke tiltak for å bedre sikkerheten for ankerhåndteringsfartøy, blant annet krav til stabilitet. Nå blir stabilitetskriteriene del av IMOs International Code on Intact Stability. Etter flere år med målrettet arbeid opp mot FNs sjøfartsorganisasjon IMO (International Maritime Organization), har delegasjonen fra Norge fått gjennomslag for å få internasjonale stabilitetskriterier for ankerhåndteringsoperasjoner ned på papiret, slik de initierte i desember 2010.

– Før Bourbon Dolphin-ulykken hadde man ikke spesifikke internasjonale stabilitetskriterier for ankerhåndteringsoperasjoner. Vi håper at de nye retningslinjene vil føre til økt oppmerksomhet rundt farenmentene knyttet til slike operasjoner, sier seniorrådgiver Turid Stemre, som er leder for den norske IMO-delegasjonen.

RETNINGSLINJER, IKKE KRAV

De nye stabilitetskriteriene blir del av IMOs International Code on Intact Stability. Endringene vil komme som retningslinjer, ikke obligatoriske krav. Disse kan likevel bli gjort gjeldende gjennom nasjonal lovgivning.

– Selv om det ikke er bindende, ser vi at retningslinjene i stor grad blir fulgt opp. En endring i form av obligatoriske krav ville vært vanskelig å få gjennom, da det ville endre strukturen i IMOs International Code on Intact Stability. Det ville også medføre at endringene bare ville bli gjort gjeldende for nye skip, noe som ikke er ønskelig, sier Stemre.

– Hovedbudskapet i stabilitetskriteriene er at man skal kunne dokumentere hvor store krefter båten kan håndtere ved ankerhåndtering, sier Anders Mathisen. Han er senioringeniør ved Sjøfartsdirektoratets avdeling for lasteskip, og deltok i den internasjonale arbeidsgruppen som utarbeidet de nye retningslinjene, som ble vedtatt i IMOs underkomite for skipsdesign og konstruksjon i februar. ■



FORNØYDE: Turid Stemre og Anders Mathisen har jobbet mye med ankerhåndteringsforskriftene, og er fornøyde med løsningen.

FOTO: KARI STAUTLAND

SEPARATE GUIDELINES FOR ANCHOR-HANDLING

As a result of the Bourbon Dolphin disaster in 2007, the Norwegian Maritime Authority (NMA) introduced a series of specific measures to provide improved safety for anchor-handling vessels, including stability requirements. Now the stability criteria will become a part of the IMO's International Code on Intact Stability.

After several years of dedicated work in the International Maritime Organization (IMO), the Norwegian delegation has finally won approval to get international stability criteria for anchor-handling operations down on paper, as they initiated in 2010.

– Before the loss of the Bourbon Dolphin, there were no specific international stability criteria for anchor-handling operations. We hope that the new guidelines will lead to increased awareness of the risks associated with such operations, says Senior Adviser Turid Stemre, who is head of the Norwegian delegation to the IMO.

GUIDELINES, NOT REQUIREMENTS

The new stability criteria will become a part of the IMO's International Code on Intact Stability. The amendments will take the form of guidelines, not mandatory requirements. They may, however, be made applicable through national legislation.

– Although the guidelines are not binding, we see that they are followed closely. It would be difficult to gain support for an amendment in the form of mandatory requirements, as that would change the structure of the IMO's International Code on Intact Stability. It would also only mean that the amendments would only apply to new ships, which is not desirable, Stemre says.

– The main message of the stability criteria is that it should be possible to document how much strain the vessel can tolerate during anchor-handling, Anders Mathisen says. He is senior surveyor in the NMA's section for cargo vessels, and participated in the working group that prepared the new guidelines which were adopted in the IMO's Sub-Committee on Ship Design and Construction in February.

simsea annonse

Fotokonkurranse for fritidsbåtfolket:

Send oss dine blinkskot

Det kan løna seg å foreviga båtlivet i sommar. Også i år inviterer Sjøfartsdirektoratet til fotokonkurranse med fritidsbåtar som tema.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Det kan vera lurt å ha kameraet i bakhand når fine båtturar står for døra. Som i fjor og året før, arrangerer nemleg Sjøfartsdirektoratet ein fotokonkurranse der båtliv, sommar og idyll er stikkord.

Kva fotografen legg i dette, er sjølvsagt opp til den enkelte, og alle som ønskjer det kan delta i konkurransen. Vinnarbiletet vil bli publisert i neste nummer av Navigare, som kjem ut i september. For at me skal klara å kåra vinnaren i tide, må me ha bileta tilsendt seinast 17. august. ■

Viktig:

- Send berre digitale bilete.
- Det må vera minst ein fritidsbåt med i motivet, i fart eller i hamn.
- Maks fem foto per deltakar.
- Bileta må vera på minimum 1MB, og så skarpe som muleg.
- Merk sendinga tydeleg med fotografens namn, adresse, telefonnummer, og eventuelt namn på båten. Skriv gjerne nokre ord om kor, og i kva høve bileta er tekne.
- Innsendte bidrag kan bli nytta i Sjøfartsdirektoratet sine publikasjonar. Personar på bileta som kan identifiserast, må vera kjende med dette.

Premiar:

1. premie: Ipad mini og flytevest
2. premie: Flytevest og ryggsekk
3. premie: Flytevest
4. til 10. premie: Gymbag med diverse sjøvettartiklar

Send dine bidrag til: kast@sdir.no

FISKELUKKE: Frank Haugom stakk av med fjorårets førstepremie for dette herlege bildet av sonen Aleksander, teke under ein fisketur på Sirdalsvatnet. «Husk vest i båt» var temaord for konkurransen.

FOTO: FRANK HAUGOM



Innovative fiskere:

Utviklet egen lastetrommel

Mathias og Lars Magne Eidesvik ville lette avlusningsarbeidet ved oppdrettslokasjonene til Eidesvik Havfiske AS. Resultatet ble en egenutviklet trommel, som erstatter den tradisjonelle kranen ved laste- og losseoperasjoner.





TRADISJONSRIKT: Eidesvik-familien har lange tradisjoner innen fiske. Hovedkontoret ligger i Langevåg på Bømlo i Hordaland. FOTO: TORBEIN KVIL GAMST.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Brødrene i Eidesvik Havfiske på Bømlo i Hordaland er femte generasjon fiskere. De har tre fiskebåter som kombinerer fiske med oppdrag i Nordsjøen, i tillegg til et smoltanlegg og lakseoppdrett på tre lokasjoner.

Mathias Eidesvik er driftsansvarlig for oppdrettskatamaranen Bømmelvåg. I 2013 kom han opp med tegninger til en laste- og losseinretning som skulle gjøre Bømmelvåg mindre avhengige av gode vindforhold ved notskifte og innhenting av avlusningspresenninger.

– Vi har en lignende rulle på en av fiskebåtene våre, bare i mye mindre format. Jeg tenkte at det måtte være mulig å lage en lignende konstruksjon som kunne erstatte kranen også her, forteller Mathias.

FJERNSTYRER LASTINGEN

Ved hjelp av en fjernkontroll kan han styre innrullingen av en avlusningspresenning eller not når han er alene på båten. I løpet av få minutter har rullen dratt inn presenningen og løftet den direkte inn i en stor pose med håndtak på, som henger klar på dekkssiden av trommelen. På den måten kan posen med innhold enkelt stues vekk eller fraktes rett til vaskeriet. Idéen til mekanismen som løfter noten eller presenningen opp i posen fikk de fra renovasjonsbiler.

– Vi var faktisk på SIM (Sunnhordland interkommunale miljøverk) for å kikke nærmere på hvordan renovasjonsbilene løfter opp containerne for å frakte dem videre, forteller Mathias, som tror nyvinningen gjør katamaranen Bømmelvåg på 14,99 meter, til en sikrere arbeidsplass.

– Når man bruker kraner har man alltid et svakt punkt, som gjør at vind og vær kan bli en utfordring. Det har vi ikke her. Trommelen har et lavt tyngdepunkt og vi kan bremse begge veier. Den påfører heller ikke noten så mye kraft, og redusert kraft vil alltid minske faren for ulykker og skader. Det er heller ikke noen risiko for at noe skal skli ut, sier idehaveren.

KOSTBAR INVESTERING

I utgangspunktet er trommelen mobil, og kan flyttes i løpet av en time. Hos Eidesvik blir den brukt så ofte at den blir stående på Bømmelvåg mer eller mindre permanent. Trommelen, som er to og en halv meter bred mellom «skinkene», har vist seg å være svært nyttig på arbeidsbåten.

– I utgangspunktet tenkte jeg jo at den skulle brukes til avlusningsprosessene, men den blir brukt aller mest til å dra inn not. Vi har faktisk brukt den litt i offshore sammenheng også, forteller Mathias. Storebror Lars Magne Eidesvik, som er daglig leder av bedriften, gikk med på å investere 700.000 kroner på å utvikle trommelen, som ble bygget av Lorentzen Hydraulikk AS. I vinter gikk den også gjennom en last-test, og fikk godkjennelse i orden. Likevel har ikke brødrene Eidesvik planer om å ta patent på trommelen.

– Vi er fiskere, ikke oppfinnere. Dersom andre har lyst å bruke vår idé blir vi bare glade. Trommelen var dyr, men dette var jo prototypen. Kostnadene vil jo bli lavere nå når man vet hvordan den skal lages, sier Lars Magne. Overingeniør i Sjøfartsdirektoratet,



FORNØYDE: Brødrene Mathias og Lars Magne Eidesvik angrer ikke på at de investerte 700.000 kroner på utviklingen av trommelen på Bømmelvåg.

FOTO: TORBEIN KVIL GAMST

Benny Kilhavn, synes det er positivt at Eidesvik Havfiske har investert tid og penger på nyvinningen.

– Dette er spennende innovasjon som definitivt har store HMS-gevinster, sier Kilhavn.

SUNT BONDEVETT

Lars Magne Eidesvik forteller at sikkerhet og et godt arbeidsmiljø står sterkt i familiebedriften. I dag er Eidesvik Havfiske AS holdingselskap for en gruppe bedrifter, alle med utgangspunkt i fiske. De har i overkant av 40 ansatte. Hovednæringen er fortsatt pelagisk fiske fra båtene Bømmelbas, Bømmelfjord og Elisabeth, i tillegg til oppdretten og diverse oppdrag knyttet til offshore-næringen. Sistnevnte har de holdt på med siden de ble spurte om å gjøre et oppdrag knyttet til målebøyer i april 2007.

– Som fiskere så vi en mulighet til å utnytte kapasiteten i perioder som ellers ville gått med til mye liggetid til lands, sier Lars Magne. På den tiden var det ikke så vanlig å kombinere bruken av fiskebåter på denne måten, noe som bød på utfordringer når det gjaldt sertifisering og koder.

– Her opplevde vi heldigvis Sjøfartsdirektoratet som løsningsorienterte. Det gjelder å bruke litt sunt bondevett, mener Lars Magne. Den holdningen gjennomfører også HMS-arbeidet i selskapet.

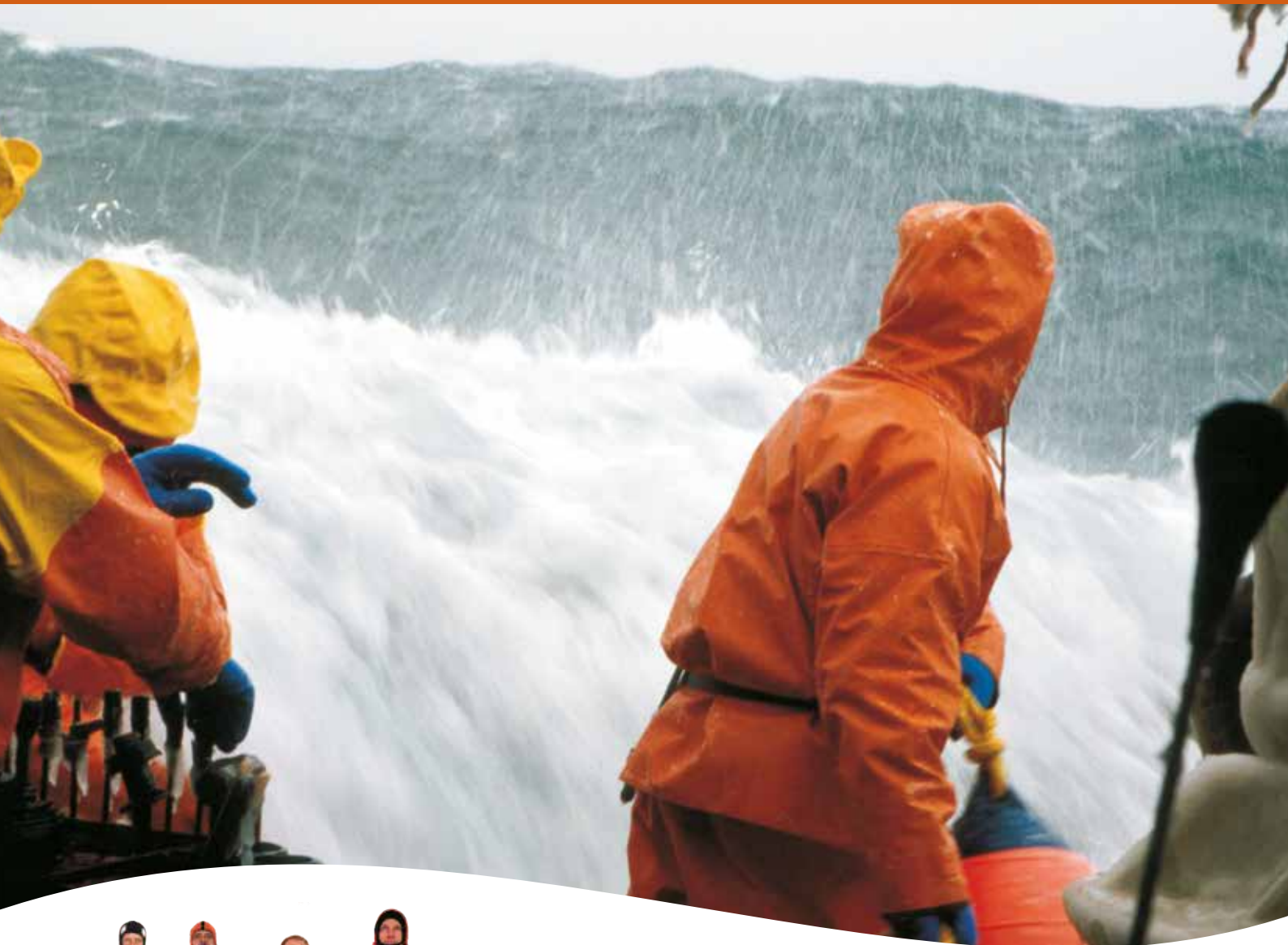
– Det viktigste for oss er at alle kommer uskadd hjem fra jobb. En av våre ansatte sier han håper oppdrettsarbeidet blir så lettvent at han kan fortsette med det til han blir pensjonist. Det må vi gjøre vårt ytterste for å få til, mener Mathias. ■



ENGASJERT: Med den nye trommelen kan Mathias Eidesvik fjernstyre notinnrullingene når han er alene på båten.

FOTO: TORBEIN KVIL GAMST

«Rekker du kampen på søndag, pappa?»



*Uansett hva du gjør på havet,
vi har drakten!*

Regntøy er bra når det regner...
*Din beste livsforsikring til sjøs
er en redningsdrakt
-som er i orden og passer.*

Kom trygt hjem!



HANSEN
PROTECTION

hansenprotection.no

Nytt regelverk fører til flere nybygg

Ved årsskiftet ble det innført en ny forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip. Det har ført til flere byggemeldinger av båter mellom 15 og 24 meter.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Frem til de nye forskriftene trådte i kraft ved årsskiftet fantes det lite regelverk for båter under 15 meter, disse var ikke sertifikatpliktige, og hadde heller ikke kvalifikasjonskrav til mannskap. Det resulterte i en stor flåte av lastebåter som målte 14,99 meter.

Antall fartøy i kategorien «lasteskip» som i dag er under 24 meter er usikkert, men flåten antas å være mellom 1000 og 1200 aktive fartøy. Mellom 400 og 500 av disse er knyttet til havbruksnæringen. Andre fartøy som er berørte, er blant annet redningsskøyter, slepebåter og fartøy drevet av offentlige etater med ulike oppgaver. Mindre brønnfartøy og mindre fraktestartøy kan også bli omfattet.

ØNSKE FRA NÆRINGEN

– De nye forskriftene ble til delvis etter ønske fra næringen. Havbruksnæringen ba om forskrifter som var tilpasset de fartøybehovene de så for seg i fremtiden. Oppdrett i større og mer krevende fartsområder ville kreve større båter, forteller underdirektør i Sjøfartsdirektoratet Ole

Morten Fureli. Signal fra næringen gjør at man forventer 20 nybygg over 15 meter til havbruk i år. Noen redere har nok avventet forskriften før de nå har skrevet kontrakt.

– Så langt har det kommet inn ti byggemeldinger på arbeidsbåter i denne gruppen, pluss fire lektere som blir brukt til avlusing, sier Fureli i april. Han forteller at omleggingen vil gi Sjøfartsdirektoratet en ny kundegruppe.

– Tidligere har vi ikke hatt direkte kontakt med servicebåtene i havbruksnæringen, så dette er spennende, sier Fureli. Hos Sjøfartsdirektoratet vil Rune Magne Nilsen (nybygg) og Raymond Lone (godkjente foretak) kunne svare på spørsmål fra havbruksnæringen, i tillegg til Benny Kilhavn, som har fått ansvaret for kontakt med den nye kundegruppen.

FLEST UNDER 15 METER

Over åtti prosent av fartøyene som omfattes er mindre enn 15 meter. Disse fartøyene er nå underlagt kontroll fra godkjente kontrollforetak og for disse vil den



Ole Morten Fureli,
underdirektør
Sjøfartsdirektoratet.

nye ordningen gi flere positive konsekvenser. Det viktigste er økt sikkerhet for mennesker, miljø og materiell, gjennom bygge- og tilsyns krav, og krav om større kjennskap til båtenes kapasiteter. Standardisering og formalisering av minstekravene til bygging og utstyr vil, sammen med tilhørende kontroll og periodiske besiktelser, også bidra til felles rammevilkår, og gi større forutsigbarhet ved bygging, kjøp og salg av de aktuelle fartøyene.

– Aktørene i markedet for mindre fartøy bør være tjent med dette, mener Fureli.

Når det gjelder båter med største lengde 15 meter eller mer, men med bruttotonnasje under 50, vil kravet om fartssertifikat ha tilsvarende positive effekter som kravet til fartøysinstruks for skip under 15 meter. For skip med største lengde på 15 meter eller mer, vil dette dessuten bety mer oppdaterte og fleksible byggekrav. ■



NY KUNDEGRUPPE: Sjøfartsdirektoratet vil ha mye mer kontakt med havbruksnæringen som følge av de nye reglene.

FOTO: WILLY HARALDSEN/NTB SCANPIX.

Maritime studietilbud ved **Maritim Campus Nord**

HANDELSHØGSKOLEN, UNIVERSITETET I NORDLAND

- Årsstudium maritim økonomi og ledelse
- Bachelor i nautikk med økonomi og ledelse – skipsoffiserutdanning med påbygning

BODIN MARITIME FAGSKOLE:

- Teknisk fagskole maritime fag med fordypningsområdene Dekksoffiser og Maskinoffiser

VED BMF KURS OG SIKKERHETSSENTER:

- En rekke maritime kurs og sikkerhetskurs

BODIN VGS:

- Vg2 maritime fag

LOFOTEN MARITIME FAGSKOLE:

- Skipsoffiserutdanning med nautisk fordypning.

VEST-LOFOTEN VGS:

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

OPUS LOFOTEN:

- En rekke maritime kurs og sikkerhetskurs.



www.uin.no/hhb



Bodin videregående skole
og maritime fagskole

[www.bodin.vgs.no/
maritim-fagskole](http://www.bodin.vgs.no/maritim-fagskole)



Vest-Lofoten
videregående skole
Lofoten maritime fagskole

[www.vest-lofoten.vgs.no/
lofoten-maritime-fagskole](http://www.vest-lofoten.vgs.no/lofoten-maritime-fagskole)

Skal sette opp 100 merkestenger langs kysten:

Ber båtfolket tipse om farlige skjær

Gjensidigestiftelsen og Kystverket ber om innspill fra båtfolket når de skal velge ut hundre umerkede skjær som skal gjøres synlige.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Seniorrådgiver i Kystverket, Thor Messel forteller at drømmesommeren 2014 endte i havari for svært mange båtglade nordmenn. I løpet av året ble det rapport om 8700 grunnstøtinger her til lands, noe som er en økning på 38 prosent sammenlignet med året før. Årlig skjer det over 250 fritidsbåtulykker som resulterer i personskade, mens mellom fem og ti personer dessverre mister livet i fritidsbåtulykker.

– Det sies at det kun finnes to typer båtførere. De som har gått på grunn og de som skal gå på grunn, sier Messel. Han forteller at Kystverket og Gjensidigestiftelsen har gått sammen om kampanjen Merk skjæret, som har mål om å gjøre norske farvann tryggere.

1200 FORSLAG PÅ EN MÅNED

– Dårlig navigasjon og høy fart på sjøen er hovedårsakene til de fleste grunnstøtingene, men dårlig merking blir uansett avgjørende i de fleste tilfellene. Hadde

skjærene vært mer synlige, ville sannsynligvis flere av disse grunnstøtingene vært unngått, sier administrerende direktør i Gjensidigestiftelsen, Unn Dehlen. Merk skjæret-kampanjen har et eget nettsted med samme navn, der båtfolket selv kan tipse om farlige skjær de mener bør merkes.

– Siden kampanjen startet 18. mars er det kommet inn over 1200 forslag. Dette er over all forventning og viser at båtfolket er engasjerte brukere av kysten, forteller Thor Messel, en snau måned etter at kampanjen startet. Nettsiden vil være

MANGLER MERKER: Mange skjær langs kysten mangler merkestenger. Nå skal 100 nye skjær gjøres mer synlige.

ILLUSTRASJONSFOTO: STEINAR HAUGBERG

åpen for tips om skjær som trenger merkes frem til juni. Arbeidet med å merke skjærene skal etter planen begynne i august.

KOSTER FIRE MILLIONER

I første omgang er det satt av fire millioner kroner til prosjektet. Kystverket skal stå for deler av selve merkingsarbeidet, mens Gjensidigestiftelsen vil dekke de materielle kostnadene. Det videre vedlikeholdet blir kommunenes ansvar.

– Kystverket har også tidligere deltatt i slike prosjekter og vi mener de er med på å fremme sikkerheten på sjøen. Båtførerne må ikke glemme å sette seg inn i den seilasen de skal gjøre, holde rett fart, løfte blikket opp fra kartplotteren og være edru. Da er vi kommet langt. Fokuset dette prosjektet har fått, setter sikkerhet på sjøen i fokus igjen, sier Messel, som mener kampanjen er et godt eksempel på offentlig-privat samarbeid.



OPPSTART: Samferdselsminister Kjetil Solvik-Olsen, Kampanjeleder Veslemøy Rue Barkenes fra Gjensidigestiftelsen, og seniorrådgiver i Kystverket Thor Messel poserer ved kampanjestart.

FOTO: GJENSIDIGESTIFTELSEN.



Europa-parlamentet går inn for rapportering av drivhusgassutslipp:

Ønsker overvåking av CO₂-utslipp fra skip

Utkast til regler som pålegger rederier å overvåke og rapportere CO₂-utslipp fikk nødvendig støtte i Europaparlamentet tirsdag 28. april. Det er dermed forventet at kompromissforslaget vil bli formelt vedtatt i et forestående ministerrådsmøte.



Bjørn E. Pedersen
Avdelingsdirektør
Sjøfartsdirektoratet

Reglene vil få anvendelse for skip som går til, fra eller mellom havner i EU med bruttotonnasje over 5000, uansett flagg. Reglene innebærer ikke krav til utslippsreduksjon, men skal danne grunnlag for framtidige internasjonale krav. EU ønsker med dette å påvirke forhandlingene i den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO), slik at man på internasjonalt nivå kan komme fram til en ambisiøs overenskomst.

EU ønsker med dette å påvirke forhandlingene i den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO), slik at man på internasjonalt nivå kan komme fram til en ambisiøs overenskomst.

Utslipp av drivhusgasser fra internasjonal skipsfart er det siste transportområdet som enda ikke er inkludert i EUs utslippsreducerende regelverk. Denne transportsektoren står for fire prosent av alle drivhusgassutslipp i EU, og dette er bakgrunnen for ønsket om regulering på området.

Europaparlaments- og rådsforordningen vil bli vurdert for innlemmelse i EØS-avtalen etter at den formelt vedtas i EU-systemet.

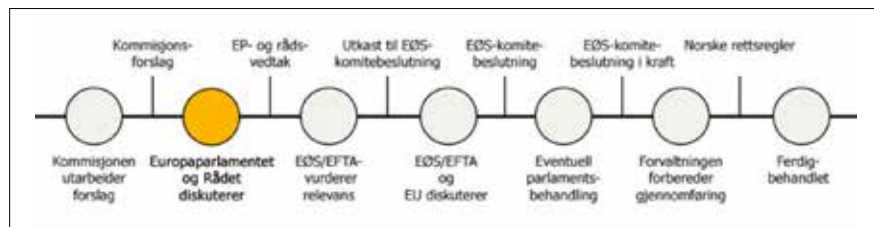
SITUASJONEN I NORGE

Det er per i dag ikke etablert denne typen krav for norskregistrerte skip eller for

fremmede skip som anløper norske havner. Dersom forordningen blir vedtatt, kan den gjennomføres i norsk rett ved forskrift med hjemmel i skipssikkerhetslovens kapittel fem.

Rettsakten får administrative konsekvenser for Norge da den vil innebære oppfølging av verifikasjonsorgan, tilsyn av skip gjennom havnestatskontroll, oppfølging av skip som ikke overholder kravene, og oversendelse av relevante rapporter til kommisjonen og EMSA. Klima- og miljødepartementet vil delegerer myndighet til Sjøfartsdirektoratet om å utføre tilsynsoppgaver som faller inn under forordningen.

Videre vil norsk skipsfart få en økonomisk byrde ved å etablere overvåkingsplaner, utslippsrapporter og å få disse godkjent av en verifikatør. Denne byrden er ikke beregnet, men anslås å være liten. Den foreslåtte forordningen vil ha en positiv økonomisk implikasjon på DNV-GL som vil bli et godkjent verifikasjonsorgan. Den foreslåtte forordningen vil også ha en økonomisk konsekvens for de ansvarlige myndighetene. Denne er foreløpig ikke beregnet, men på generelt grunnlag anslås den til å være relativt liten. ■



BESLUTNINGSPROSESSEN: Europaparlamentet og Rådet behandler nye forslag



MILJØFOKUS: EU ønsker å redusere utslippene av drivhusgasser fra skip.

ILLUSTRASJONSFOTO: DAG INGE AARHUS.



unique people unique beds



Kvalitets søvn

Wonderland gir deg uthvilte medarbeidere



Vendbar madrass



Produktmerking



Vaskbar 60 °C



Overmadrass



Wonderland offshoremadrasser er produsert hos kvalitetsfabrikken som ligger i Åndalsnes ved inngangen til Romsdalen.

De spesialdesignede madrassene gir deg optimal komfort og hvile. Madrassene er flammehemmede og oppfyller alle kravene i offshore og marine sektoren.

Sertifikater:
Achilles godkjent
Alle våre madrasser er godkjent og testet gjennom:



Her følger et redigert sammendrag av rapporten fra Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) etter dødsulykken på servicefartøyet Stålbjørn utenfor Hitra 31. juli 2013.

Dødsulykke på servicebåt i oppdrettsnæringen:

Risikoen var ikke identifisert av selskapet

Faren for at ankerlina kunne komme over styrepinnen var ikke identifisert av selskapet, skriver Havarikommisjonen i sin rapport. Dekksmannen på 47 år ble truffet i overkroppen av lina og ble kastet bakover. Han døde senere av skadene.





Bjarte Amble
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

I tillegg til dekksmannen, hadde fartøyet en båtfører på 39 år. Han ble truffet av lina over beina, men kom fra ulykken med mindre skader. Stålbjørn eies av oppdrettsselskapet SalMar ASA i Frøya kommune, Sør-Trøndelag.

HENDELSFORLØPET

Det var som normalt to mann om bord i arbeidsbåten om morgenen 31. juli. Planen for dagen var å skifte en skadd lina, ta opp og flytte to ankere, og dra fram et siste anker.

Jobben med å skifte den skadde lina ble utført først, og uten problemer. Vind

og bølger økte på utover formiddagen, og de to om bord på Stålbjørn mente det ville være risikabelt å ta opp de to ankrene som planlagt. De meldte derfor fra om at dette arbeidet ville bli utsatt.

Etter lunsj startet de med dagens siste oppgave, som var å dra fram et anker. Ankerlina var funnet å ligge for nær en bergnabb, og måtte derfor flyttes for å unngå gnag på tauet.

– De to om bord mente dette var trygt, da det ikke innebar å heise ankeret opp i krana, heter det i rapporten.

Oppdrettsanlegget ved Værøya var lagt ut med en rammeformetøying, der det i hvert hjørne av en ramme befinner seg en koblingsskive, som ankerlinene springer ut fra. Som ledd i arbeidet med å flytte det ene ankeret, skulle ankerlina kortes inn med ca. 10 meter. Ankerlina går under denne prosessen fra vinsjen og ut i sjøen, i kraftig spenn mot den ene siden av en styrepinnen.

Plutselig beveget fartøyet seg betydelig mer enn det hadde gjort tidligere under operasjonen, trolig forårsaket av en bølge. Ankerlina glapp over styrepinnen og slo kraftig mot babord der dekksmannen befant seg akkurat da. Båtføreren sto litt lenger framme på dekket på samme siden av lina, og ble truffet over beina. Dekksmannens liv sto ikke til å redde.

BAKENFORLIGGENDE FAKTORER

Havarikommisjonen har følgende konklusjoner om bakenforliggende faktorer:

- Selskapet hadde i sin prosedyre om bruk av båter identifisert at man ved ankerhåndtering skulle ta hensyn til vær- og strømforhold, men uten entydig å identifisere faren for at ankerlina kunne komme over styrepinnen.
- Selskapet hadde i en Sikker Jobbanalyse (SJA) to måneder før ulykken, vurdert tau som står i spenn som en mulig fare, men trygge og farlige soner på dekk var ikke identifisert og det ble overlatt til mannskapet "å passe seg".
- SHT er av den oppfatning at operatørene trolig beveget seg inn i farlig sone fordi de søkte den mest hensiktsmessige posisjonen for å utføre sitt arbeid.

Havarikommisjonen finner at selskapets arbeidsprosedyrer og risikoanalyser var til liten hjelp for mannskapet.

- Selskapet hadde ikke oversikt over besetningens faktiske kompetanse og opplæring. Opplæringssystemet sikret således ikke at selskapet hadde kontroll over at mannskapet hadde den nødvendige kompetansen til å utføre operasjonene de ble tillagt på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

RISIKOVURDERINGER

I rapporten skriver SHT at operatørene befant seg på dekk på ulykkestidspunktet, men den aktuelle faren for at ankerlina kunne komme over styrepinnen var ikke identifisert av selskapet.

Det ble i 2011 gjennomført en egen risikovurdering for Stålbjørn hvor 15 arbeidsoperasjoner ble vurdert. 12 av arbeidsoperasjonene var knyttet til faregruppene rømming, smitte og fiskevelferd. De tre siste var gruppert under farekategorien HMS og omfattet operasjonene «Håndtering av bunnring», «Løfting av koblingsskive etter bøye» og «Kjøring av båt alene». Arbeidsoperasjoner som stramming av formetøying og ankerhåndtering er ikke dokumentert risikovurdert ved risikovurderingen for Stålbjørn i 2011.

SVAKT OPPLÆRINGSSYSTEM

Rapporten fra SHT peker videre på det er for tiden ingen krav til bemanning eller kompetanse for et fartøy som Stålbjørn. Dette gir arbeidsgiver frihet, men også ansvar, til selv å definere og besørge den nødvendige kompetanse.

Selskapet hadde et opplæringssystem, men dette ble i liten grad fulgt opp. Kommisjonen mener at det svake opplæringssystemet langt på vei kan forklares med kombinasjonen av at fartøystypen er lite regulert, og at selskapet har hatt lite fokus på arbeidsbåtoperasjonene.

Undersøkelsen viser at oppdrettsselskapet ikke hadde oversikt over besetningens faktiske kompetanse og opplæring. Opplæringssystemet sikret således ikke at selskapet hadde kontroll over at mannskapet hadde den nødvendige kompetansen til å utføre operasjonene de ble tillagt, på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

ULYKKEBÅTEN: Dette bildet av Stålbjørn ble tatt kort tid etter ulykken. FOTO: POLITIET





Deiksmannen ombord i "Stålbjørn" ble truffet av lina med stor kraft i overkroppen og ble kastet bakover. Han døde senere av skadene han ble påført. (Foto: Wenche Farstad/Kordevstrykk)

Havarikommisjonen ber SalMar styrke opplæringa etter dødsulykka

NYHETER

Bjørn L. Rønningen

Publisert: 19. februar 2015 kl 13:15 PST

Sist oppdatert: 19. februar 2015 kl 14:01 PST



En person omkom om bord på servicefartøyet "Stålbjørn" under arbeid på ankerlinene til et av Salmars oppdrettsanlegg ved Forsnes på Hitra 31. juli 2013. Den omkomne mannen, hjemmehørende på Simola, ble truffet i overkroppen av ei ankerline og ble kastet bakover. Han døde senere av skadene han ble påført. Den andre ansatte ombord, båtføreren, ble truffet av lina over beina, men kom fra ulykken med mindre skader.

Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) har nå kommet med sin



STYREPINNEN: Den omtalte styrepinnen ses her midt i fartøyet akterkant, slik den var på ulykkesdagen.

FAKSIMILE FRA AVISA HITRA-FRØYA

SalMar uttrykker en intensjon om å styrke opplæringssystemet sitt. I skrivende stund er dette ikke dokumentert, og Havarikommisjonen retter derfor en sikkerhetstilråding til SalMar om dette forholdet.

ETTER ULYKKEN

Etter ulykken ble Stålbjørn og andre interne fartøy umiddelbart tatt ut av ankerhånderingsoperasjoner. Slike operasjoner opereres nå av innleide fartøy.

SalMar skal leie inn tre nye servicefartøy, som skal bygges av et annet selskap. Inntil alle disse tre fartøyene er på plass, planlegger SalMar å gjøre nødvendige ombygginger på Stålbjørn, før den settes

tilbake i drift med fortoyingsoperasjoner. Styrepinnene på hekken til Stålbjørn er modifisert. De er forlenget, fastlåst til dekk, og det er montert en låsepinne fra toppen av den ene styrepinnen til den andre. I etterkant av ulykken har selskapet innført lukkede styrepinner på alle servicefartøyene.

Nye risikovurderinger av alle interne og innleide servicebåter er gjennomført med assistanse fra SINTEF Fiskeri og havbruk. Det er også gjennomført møter med mannskap og driftsledere for alle servicebåter i SalMar, og det er startet et større arbeid med å utarbeide fartøyspesifikke prosedyrer. Første utgave av disse prosedyrene er satt i drift på det enkelte fartøy.

Ytterligere risikovurderinger er gjennomført i samarbeid med en ekstern konsulent. Målet med dette arbeidet var å identifisere alle risikoer med arbeidet på servicebåt med tanke på personsikkerhet, og gjennomføre de nødvendige tiltak som skal til for at interne servicebåter igjen kan gjennomføre fortoyingsoppdrag på en sikker måte. Analysene er ferdigstilt, og tiltak er delvis under utarbeidelse og implementering, går det fram av rapporten fra SHT.

NYE FORSKRIFTER

Stålbjørn er bygget i 2010, og en av forutsetningene var at fartøyet skulle være mindre enn 15 meter langt. Dette for å unngå det mer omfattende regelverket som da var gjeldende for fartøy over 15 meter. Stålbjørn har en lengde på 14,95 meter.

Havarikommisjonen påpeker at det på ulykkestidspunktet 31. juli 2013 fantes lite regelverk for design, godkjenning, bygging, tilsyn eller drift av arbeidsbåter under 15 meter. 1. januar trådte derimot forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip i kraft. Dette er et regelverk som gjelder for lasteskip helt ned til 8 meter, og som primært adresserer konstruksjonsmessige forhold. For denne hendelsen er det spesielt forskriftens § 15 som vil gjelde. Den lyder som følger:

§15 Krav til hekkull, vinsj, lukkede styrepinner, haikjeft og sikker sone ved ankerhåndtering i liten kystfart eller mindre.

1) Skip som utfører ankerhåndtering i fartsområde liten kystfart eller mindre skal ha hekkull og vinsj.

2) Skipet skal ha en sikker sone hvor mannskapet kan oppholde seg når ankerhånderingsutstyret er i operasjon.

3) Skip etter første ledd skal ha lukkede styrepinner og haikjeft tilpasset fartøyet tiltenkte operasjoner senest 1. januar 2018.

(For eksisterende fartøyer gjelder bestemmelsene i pkt. 1 og 2 fra 1. januar 2017).

Ifølge SHT har undersøkelsen vist at mannskapet oppholdt seg i en usikker sone på ulykkestidspunktet, og at de ikke hadde noen klart definerte sikre og usikre soner. Punkt 2 i ovennevnte paragraf adresserer nettopp dette forholdet. Paragrafens punkt 3 stiller krav til lukkede styrepinner og haikjeft, noe som etter Havarikommisjonens syn alene ville ha forhindret denne ulykken.

Siden regelverket nå er klart, finner ikke SHT grunnlag for å utstede noen sikkerhetstilråding til Sjøfartsdirektoratet på dette området.

– Havarikommisjonen imøteser likevel Sjøfartsdirektoratets vurderinger vedrørende det å fremme kompetansekrav til førere av lastefartøy med største lengde mindre enn 15 meter, heter det i rapporten, der det også henvises til en tidligere sikkerhetstilråding (nr. 2014/02T). Denne tilrår Sjøfartsdirektoratet å iverksette tiltak som sikrer besetning av arbeidsbåter under 15 meter tilfredsstillende kompetanse relatert til de operasjoner som gjennomføres. ■

SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2015/01T

Undersøkelsen av denne ulykken har avdekket ett område hvor havarikommisjonen anser det som nødvendig å fremme en sikkerhetstilråding som har til formål å forbedre sjøsikkerheten.

Arbeidsulykken om bord på Stålbjørn 31. juli 2013 inntraff da fartøysbevegelse medførte at ankerlina beveget seg over styrepinnen og slo over akterdekket, samtidig som begge operatørene befant seg i en faresone på dekk.

Undersøkelsen viser at oppdrettsselskapet ikke hadde oversikt over servicebåtoperatørens faktiske kompetanse og opplæring. Opplæringssystemet sikret således ikke at selskapet hadde kontroll over at mannskapet hadde den nødvendige kompetansen til å utføre de operasjonene de ble tillagt på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

Statens havarikommisjon for transport tilrår SalMar å styrke sitt opplærings-system, slik at det sikrer servicebåtoperatørene den nødvendige kompetanse til å utføre arbeidet på en sikker måte.



NORSAFE
Lifeboatbuilder since 1903

FIRST CHOICE
in maritime safety

Mako 655 Fast Rescue Craft

Norsafe's Mako 655 Fast Rescue Craft (FRC) is manufactured according to SOLAS, Classification Society and NORSOK R-002 regulations. Utilising advanced construction methods and materials, Norsafe provides the strongest and most durable hulls in the industry.

The Mako 655 is one of the best-selling rescue boats in the world. It received the Nordic Council's Design Award after its release in 1999, and was the first FRC with an integrated GRP self-righting frame, eliminating the need for CO2 tanks and inflatable bags. It was also the first FRC with optional inboard water jet engines or outboard propeller engines.

Norsafe FRCs are built with fibreglass reinforced fire-retardant polyester (GRP). Both the hull and inner liner are one-piece mouldings that are bonded together. The resulting spaces are filled with closed cell buoyant foam, making the boat unsinkable even when damaged.

For more information, visit our website:
norsafe.com and youtube.com/norsafeas



Norsafe BETTER BY DESIGN

I epidemiens kjølvann

Ebola-epidemien som tok livet av over 10.000 mennesker er over. I kjølvannet bør vi se etter lærdom som kan gjøre oss bedre rustet neste gang en epidemi rammer verden.



Agnar Tveten
Leder Radio
Medico Norway
Norsk Senter for
Maritim Medisin

Det rapporteres fortsatt om noen ebolatilfeller i Vest-Afrika, men epidemien er over. Med over 10 000 døde er dette det største utbruddet av ebola noensinne, men de verste scenarioene slo heldigvis ikke til. En del i maritim næring og hvert fall de som trafikkerer havner i Vest Afrika, fikk kanskje opplevelsen nærmere innpå enn folk flest. Det fikk ikke de største konsekvensene denne gangen.

Vi vet ikke når noe som dette skjer neste gang. Det vi derimot vet er at det kommer nye epidemier som vil spre seg mer og at noen også vil bli mer alvorlige. Sannsynligvis er det heller ikke ebola, og kanskje heller ikke svine- eller fugleinflensa neste gang.

Ser vi i kjølvannet og ser om det er noe å lære, kan vi muligens være litt bedre rustet når en ny epidemi dukker opp. Oppsummeringen her er basert på situasjonen slik den så ut for oss i Radio Medico Norway.

LITE FOKUS PÅ SKIPSTRAFIKKEN

Den første pasienten med symptomer og en sykehistorie som gjorde at Radio Medico-legen mistenkte ebola, kom måneder før det fantes retningslinjer for behandling i Norge, og før mediefokuset. Fartøyet kom fra Guinea, og var på vei mot Europa. Det viste seg å ikke være ebola, men en måtte likevel finne ut hvordan pasienten skulle håndteres for ikke å smitte flere.

Litt senere, da Norge skulle lage seg en plan, var flyplasser høyt oppe på lista. Det er ingen fly fra Vest Afrika som går direkte til Norge. Derimot var det i 2013 over 1300 anløp av Norsk kontrollerte fartøy i regionen, i følge tall fra Statistisk Sentralbyrå.

Sjøveien har i århundrer vært en årsak til spredning av sykdommer. Den er fortsatt en relevant og sannsynlig vei for å bringe smitte. For å hindre dette må det enkelte fartøy og rederi være flinke til å følge opp sine egne sjømenn ved tegn til alvorlig smittsom sykdom, og søke hjelp. Havne- og helsemyndigheter må være gode til å informere, og å gi den hjelpen som trengs. Selv om det er lenge mellom hver gang det blir gjort, er fortsatt det å sette et skip i karantene eller heise «Lima» i havn, virkemidler som kan bli brukt.

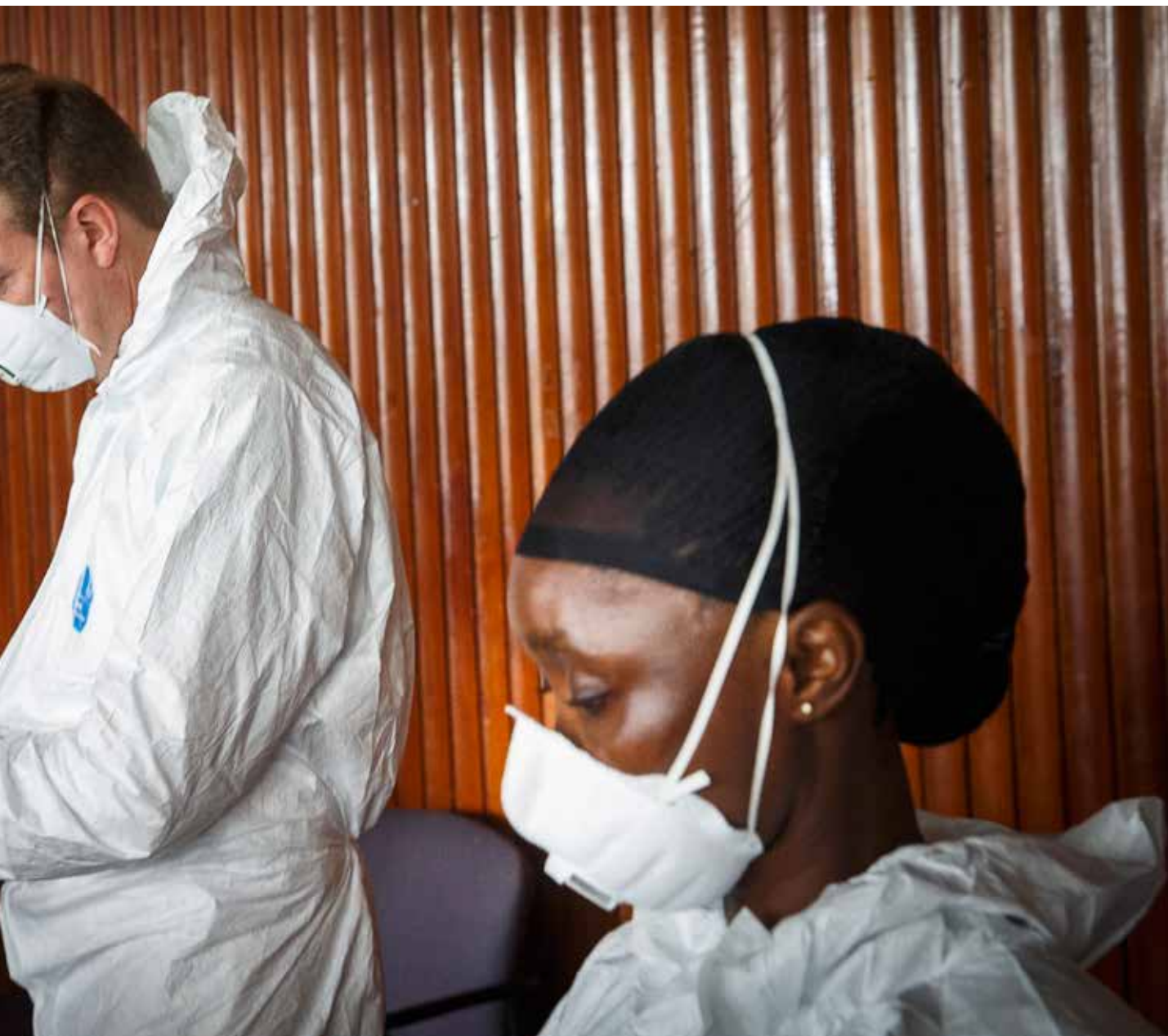
RÅD FRA LOKALE MYNDIGHETER

En like stor fare som smittespredning, er at frykten gjør at skipstrafikken stopper opp. Skal vi bekjempe epidemier på land trengs medisiner, mat og andre forsyninger. For å få frem dette spiller skipstrafikken en nøkkelrolle. I forbindelse med utbruddet fikk vi henvendelser om den reelle faren og om mulige forholdsregler, men også om besetninger som truet med å gå i land fordi de ikke ønsket å gå til havner i det aktuelle området. Det vi så var at lokale myndigheter ga gode råd for opphold og håndtering av lasting og lossing i havn. God og saklig nøktern informasjon blir viktig. Denne oppgaven er dels offentlige myndigheters ansvar, men det er også en oppgave for det enkelte rederi. Dette er viktig for det enkelte



rederi for å slippe å oppleve at fartøy eller besetninger rett og slett ikke vil seile til slike områder, og for samfunnet for å sikre at det er mulig å sette i verk lokale tiltak som er avhengig av forsyninger utenfra.

Epidemien fikk også utslag når folk ble syke om bord av helt andre grunner. I vår egen tjeneste gikk vi gjennom hva rutinen skulle være hvis det var behov for å evakuere en pasient med mulig ebolasykdom. Prosedyren da ville være at pasienten måtte isoleres om bord og at fartøyet selv måtte seile til land, da det er



SMITTEFARE: Utenriksminister Børge Brende (t.v.) tok på beskyttelsesantrekk under et besøk på et treningssenter for helsearbeidere i ebola-rammede Freetown i Sierra Leone i oktober i fjor.

FOTO: HEIKO JUNGE / NTB SCANPIX

vanskelig for et redningshelikopter å ta slike pasienter. Fra andre maritime telemedisinske tjenester så vi flere eksempler på at de ikke ville ta i mot personell fra skip selv om det ikke var ebola som var grunnen til sykdommen, og fartøyene måtte seile videre til andre land.

EN EKSPONERT BRANSJE

Skal vi forsøke å lære noe av dette til neste gang er det viktig å huske at sjøfolk og maritim næring vil være eksponert, og kan

være et av de første stedene vi i Norge møter utfordringen. Balansert og fakta-basert informasjon er viktig og må komme tidlig.

Å få frem informasjonen til det enkelte fartøy og den enkelte sjømann, er et ansvar som hviler like mye på det enkelte reder som på myndighetene, og som begge må ta på alvor. Dette er viktig for den enkelte sjømann, men også for rederyiet med tanke på at virksomheten ikke skal stoppe opp. I en større sammenheng

er det også viktig at næringen ikke stopper, da sjøtransporten har stor betydning for behandling av de som er rammet, og kanskje for mulighetene til å begrense videre smitte.

Sist men ikke minst må vi huske på å planlegge i forhold til lengden på seilasen. Med en pågående epidemi i et område er man kanskje lengre fra hjelp en man tror hvis noe skjer, på grunn av begrensninger i redningstjenesten eller muligheten man har til å få hjelp på land. ■

In the wake of an epidemic

The Ebola epidemic that killed more than 10,000 people is over. In its wake we should look for lessons to be learnt, to make us better equipped for when an epidemic should again strike the world.



Agnar Tveten
Manager Radio
Medico Norway
Norwegian Centre for
Maritime Medicine

Some Ebola cases are still being reported in West Africa, but the epidemic is over. With more than 10,000 deaths, this is the largest ever outbreak of Ebola, but fortunately the worst-case scenarios did not come true.

Some people in the maritime industry, at least the ones servicing ports in West Africa, might have felt the

epidemic closer to heart than most people. The consequences this time were fortunately not the worst.

We do not know when something like this will happen again. What we do know, however, is that there will be new epidemics which will be more widespread, and some may also be more serious. Furthermore, it will most likely not be Ebola the next time, nor swine or bird flu.

Now, in the wake of this epidemic, we should try to find lessons to learn so that we might be more equipped to handle the next epidemic to come along. The summary here is based on the situation the way we experienced it here in Radio Medico Norway.

NOT MUCH FOCUS ON SHIP TRAFFIC

The first patient with symptoms and a medical history that caused the Radio Medico doctor to suspect Ebola, presented months before there were guidelines for treatment in Norway, and prior to the massive media attention. The vessel came from Guinea heading for Europe. It turned out not to be Ebola, but we still had to find out how to handle the patient so that others were not infected.

Later, when Norway was developing a plan, airports were placed high up on the list. There are no direct flights between West Africa and Norway. According to numbers from Statistics Norway on the other hand, Norwegian-controlled vessels called at ports in the region more than 1300 times during 2013.

For centuries, the sea route has been a cause for the spread of diseases, and it is still a

relevant and probable path for carrying infection. In order to prevent this, each vessel and company have to be good at seeking help and following up their own seafarers should they present symptoms of serious infectious disease. Port and health authorities have to be good at giving information and providing the necessary help. Even if it does not happen often, it is still possible to use the options of quarantining a vessel or of raising the Lima flag in port.

ADVICE FROM LOCAL AUTHORITIES

Another consequence, which is just as dangerous as the spread of disease, is that fear causes the ship traffic to come to a halt. If we are fighting epidemics on land, we need medication, food and other supplies, and the ship traffic plays a vital role in delivering such supplies. In connection with the outbreak, we received enquiries about the real danger, about possible precautions, but also about crews threatening to go ashore because they did not want to call at ports in the area in question. What we saw, was that local authorities gave good advice for the stay and the loading/unloading of cargo in port. Good and factual level-headed information becomes important. This is in part a task for public authorities, but it is also a task for each individual company. This is important to the individual company in order to avoid vessels or crews simply not wanting to sail to such areas, and to society in order to ensure that it is possible to implement local measures which depend on external supplies.

Another consequence of the outbreak affected those people on board who fell ill for other reasons entirely. In our own service we went through what the routine should be if it should become necessary to evacuate a patient with suspected Ebola disease. The procedure would then be that the patient would have to be put in isolation on board, and that the vessel itself would need to sail to shore, as it is difficult for a rescue chopper to transport such patients. From other maritime telemedical services we saw several incidents where they

would not accept personnel from ships even if Ebola was not the cause of the illness, and where the vessels had to continue to other countries.

AN EXPOSED INDUSTRY

If we are to try to learn something from this for next time, it is important to remember that seafarers and the maritime industry will be exposed, and that it might actually be the first place where we in Norway will face the challenge. Balanced and fact-based information is important, and has to be provided early.

Getting the information across to the individual vessel and seafarer is a responsibility which rests just as much on the individual company as on the authorities, and which both parties have to take seriously. This is important to the individual seafarer, but also to the company to avoid business coming to a standstill. In a larger context it is also important to avoid the entire industry coming to a halt, as sea transport is vital for the treatment of the infected, and perhaps also for the possibility of limiting further infection.

Last but not least we have to remember that the voyage is planned with regard to how far you are going. With an ongoing epidemic in an area, you are perhaps further away from help than you think should something happen, due to restrictions in rescue services or in the possibility of getting help ashore. ■

Nettsted i ny drakt:

Ny og forbedret Yrkesfisker



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratets nettsted for sikkerhet i fiskeflåten, yrkesfisker.no, har fått nytt design og utvidet innhold.

– Sjøfartsdirektoratet er opptatt av å utvikle og forbedre sine digitale tjenester. For oss er det viktig å treffe yrkesfiskerne der de er, og det er stadig oftere på mobil og nettbrett. Vi håper de nye nettsidene bidrar til at det blir enda lettere å nytte ressursene vi tilbyr på yrkesfisker.no, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

AUTOMATISK SKJERM TILPASSING

Formålet med oppgraderingen har vært todelt. Både responsivt design som gjør at sidene automatisk tilpasses skjermstørrelsen på enheten man bruker, og oppdatering av innholdet har vært viktig, forteller webredaktør Steinar Haugberg i Sjøfartsdirektoratets Avdeling for kommunikasjon og samfunnskontakt.

–Folk flest bruker nå stadig oftere smarttelefoner og nettbrett når de besøker ulike nettsteder, og denne trenden gjelder også yrkesfiskere. Vi ønsket derfor å mobiltilpasse yrkesfisker.no, samtidig som vi gjorde sidene lettere å finne fram på ved å omstrukturere stoffet og kategorisere det bedre, sier Haugberg, som har ledet prosjektet.

MER STOFF PÅ ENGLSK

Sjøfartsdirektoratets avdelinger for Fiskefartøy, risikostyring og HMS, har bidratt med å utarbeide, revidere og oppdatere innholdet og ressursene på nettsidene. IT-selskapet EVRY har stått for design og teknisk tilrettelegging.



Nye yrkesfisker.no ble lansert av Sjøfartsdirektoratet under LofotFishing 2015 i april. Nytt med nettstedet er også at det har forbedret og utvidet innhold på engelsk, noe som vil komme den økende andelen utenlandske fiskere i den norske flåten til gode. ■

WEBREDAKTØR: Steinar Haugberg.

FOTO: BJARTE AMBLE



BRUKERVENNLIG: Slik er den nye utgaven av yrkesfisker.no.



BRM/ERM - Samhandlingstrening

Ulykkesforebygging i praksis

Vår simulatorbaserte opplæring i BRM og ERM gir deltakerne økt forståelse for menneskelige faktorer som påvirker deres atferd og måten de samhandler og kommuniserer på. Vi gjør dem bedre rustet til å jobbe i team, og lærer dem arbeidsmetoder som hindrer misforståelser og bidrar til å forhindre ulykker og nesten-ulykker.

Les mer og bestill kurs på vår hjemmeside:

www.sjøredningskolen.no

RS Sjøredningskolen AS



Ny forskning på sikkerhet og risiko:

Kan vi lære av det som gikk bra?



Bjarte Amble
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Et omfattende forskningsprosjekt, som drives ved Høgskolen Stord Haugesund (HSH), stiller blant annet spørsmålet: Hvorfor går operasjonene stort sett godt?

Prosjektet, som kalles RISKOP (Risk in Offshore Operations) har som mål å undersøke hvordan risiko håndteres og hvordan den kan reduseres i ulike offshore-operasjoner, sier prosjektleder Jan R. Jonassen.

Han er førstelektor og prosjektleder for den petromaritime forskningsgruppen ved høgskolen.

Jonassen peker på at man tradisjonelt innen sikkerhets- og risikoforskning, hovedsakelig har

vært opptatt av feil, hendelser og ulykker.

– Vi er imidlertid ikke bare interessert i feil som oppstår. Vi stiller også spørsmålet: Hvorfor går operasjonene stort sett godt? Hva er et

KARTLEGGER: RISKOP (Risk in Offshore Operations) har som mål å undersøke hvordan risiko håndteres og hvordan den kan reduseres i ulike offshore-operasjoner.

FOTO: JAN R. JONASSEN



godt resultat? Og hva og hvordan kan vi lære av det som går godt og som blir en rutine og som dermed ikke tenkes gjennom? forteller Jonassen. For å finne ut av dette har vi vært på feltarbeid på supplybåter og ankerhånderingsfartøyer fra fire rederier og observert, intervjuet og snakket med folk om bord.

Prosjektet han leder er støttet av Norges Forskningsråd og ni partnerbedrifter. Sjøfartsdirektoratet, Petroleumstilsynet og Maritimt Forum deltar som rådgivere.

FORARBEID

RISKOP bygger på et tidligere prosjekt der forskerne studerte det komplekse i petromaritime operasjoner – for eksempel

vedlikeholds- og installasjonsoperasjoner på havbunnen og fornyelse av et gassanlegg.

I RISKOP har forskerne et smalere fokus, og ser på undervannsoperasjoner, ankerhåndtering og flytting av rigger, samt løfteoperasjoner mellom rigg eller plattform og supplybåt. Forskerne drar ut på feltarbeid og er sammen med menneskene som utfører de ulike operasjonene.

Forskerne har blant annet gjennomgått hendelsesrapporter fra rederiene, og en gruppe studenter skriver i vår bacheloroppgave på analyse av disse rapportene.

I tillegg er rapporter til Petroleumstilsynet om årsaker til uønskede løftehendelser offshore i perioden 2005–2010, gjennomgått. Forskningsgruppen er nå i ferd med å registrere det omfattende regelverket og de styringssystemer som er gjeldende og hva som faktisk brukes.

REGELVERK

Jan R. Jonassen viser til at uhell og ulykker gjennom de siste hundre årene danner grunnlaget for utvikling av regelverket i maritim sektor.

– Regelverket er omfattende, og ikke alltid lett å forstå. Dette må mannskapene forholde seg til, i tillegg til egne pro-

sedyrer for gjennomføring av operasjonene, sier han.

Han viser til at de siste ti årene har antall skipsulykker igjen begynt å øke noe, på tross av et stort regelverk som skal ivareta sikkerheten.

Jonassen understreker at sikkerhetstiltak etter ulykker har gitt en positiv utvikling i et historisk perspektiv, men at det er på sin plass å spørre om vi har nådd et slags metningspunkt.

– De omfattende reglene har medført en stor administrativ belastning for offiserene om bord, og en skepsis mot regelverk og administrative styringssystemer, påpeker prosjektlederen, som mener at det er blitt en ubalanse mellom administrasjon og utførelse av sjømannskap.

SNU FOKUS

Hovedfokuset for RISKOP-prosjektet er først og fremst å studere de daglige arbeidsaktivitetene om bord, og avgjørelser som bidrar til vellykkede operasjoner.

– De store feilene forekommer ikke daglig, men derimot skjer det mange bra ting hver eneste dag. Hvis vi retter fokus på det som går bra, det som gjentar seg, tror jeg sikkerheten vil få bedre mulighet til å utvikle seg. Det vil gi større motivasjon og engasjement sier Jan R. Jonassen.

Han trekker fram noen foreløpige konklusjoner som kan medvirke til bedre sikkerhet om bord, basert på feltarbeidet i Nordsjøen, Norskehavet og Barentshavet:

- diskuter jevnlig risikoelementer og håndteringen av dem om bord
- knytt sikkerhetsbriefinger direkte opp til de aktuelle oppgavene som skal utføres, også ved demobilisering
- oljeselskap og rederi bør ha i virksomhet et enkelt system for læring av hendelser, ikke bare registrering
- et oppfølgingsystem bør også bruke de gode eksemplene
- la folk jevnlig få bruke sin kompetanse ved å få ansvar

Store deler av feltarbeidet i RISKOP-prosjektet er utført. Arbeidet med analyse og bearbeiding av data er i full gang, og på vårparten 2017 skal hele prosjektet være fullført. ■



GÅR GODT: I RISKOP-prosjektet stiller vi også spørsmålet: Hvorfor går operasjonene stort sett godt, sier prosjektleder Jan R. Jonassen.

FOTO: BJARTE AMBLE

JEG VAR DØD!

Rask igangsetting av livreddende førstehjelp og umiddelbar bruk av hjertestarter reddet livet mitt!

Ingen bedrift er for stor eller for liten til å anskaffe seg hjertestarter. Så mange som 3000 - 5000 personer faller om med uventet hjertestans utenfor sykehus i Norge hvert år. Per i dag er det så mange som 9 av 10 som dør. Liv kan reddes og flere vil overleve hjertestans om det utplasseres flere hjertestartere i samfunnet. Vi oppfordrer alle bedrifter til å trygge sin arbeidsplass og nærmiljø ved å gå til anskaffelse av hjertestarter.

Norges beste tilbud på hjertestarter!

HeartSine Samaritan® PAD 350 Red Cross edition™:

- En driftssikker livredder som passer for alle typer bedrifter
- Markedets mest robuste. Tåler meget godt fukt og støv (IP 56)
- En av markedslederne i Norge
- Intuitiv og vedlikeholdsfri
- Benytter den fremste teknologi innen defibrillering
- Er fullt ut CE og FDA godkjent for internasjonalt bruk
- Svært brukervennlig med norsk tale
- Markedets beste garanti på hele 10 år
- Leveres med bæresveske

KAMPANJEPRIS!
Ord. pris kr 14.990,- eks mva

NÅ 9.990,-
KUN 100 STK



Røde Kors Førstehjelp

Sjøfartsdirektoratet på LofotFishing i Kabelvåg:

Fikk spørsmål om sertifikat og forskrifter

Årets LofotFishing var større enn noen sinne. Det viste også igjen i tallet på besøkende til Sjøfartsdirektoratets stand.



Hilde Stange
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

I år var messeområdet og tallet utstillere større enn noen gang. Besøket var også veldig godt i år, spesielt lørdagen, da publikum stod som sild i tønne. Mange av dem nyttet anledningen til å

slå av en prat med direktoratets medarbeidere på stand. De var generelt veldig målrettet i sine henvendelser. Særlig var det mange som hadde spørsmål om personlige sertifikater, og Sjøfartsdirektoratets Jack-Arild Andersen var behjelpelig med å gi svar. Blant de som hadde kontaktet ham, var første års

maskiniststudent ved Tromsø Maritime Høgskole, Joakim Eriksen.

Han hadde spørsmål om gjennomføring av kadett-tid og sertifikat, og kunne fortelle at det er stor etterspørsel etter personell med maskinistutdanning, men at det er vanskelig å få tak i lærlingplass for kadetter i maskin. Han har selv prøvd



KADETTSPØRSMÅL: Sjøfartsdirektoratets Jack-Arild Andersen svarte på spørsmål om kadett-tid og sertifikat da Joakim Eriksen var innom standen. FOTO: ARILD LIE

flere steder uten hell. Eriksen er engasjert i styret i Maskinistforbundet i Region Nord, og dette er et tema som engasjerer han.

– Næringen må legge til rette for opplæringsplasser dersom en ønsker å sikre en god rekruttering, mener Eriksen.

SPURTE OM NY FORSKRIFT

Åge Tobiassen eier en 28 fots sjark og er opptatt av den nye forskriften for fartøy under 15 meter, og stabilitetskravene som medfølger. Han er opptatt av sikkerhet, og mener det er viktig at den som eier et fiskefartøy vet hva båten tåler av lastekondisjoner.

Tobiassen skjønner formålet med det nye regelverket, men finner det betenkelig at man kan ende opp med store ekstrakostnader fordi båtene ikke lenger tilfredsstillt kravene

– Regelverket bør ikke være alt for detaljert og styrt, det koster tross alt penger for fiskerne å gjennomføre disse nye kravene, kommenterer Tobiassen.

VINNERLYKKE

Brødrene Henrik og Vebjørn Møller driver en familiebedrift sammen med far Bjørn Møller. De har en 48 fots sjark med



FAMILIEFORETAK: Brødrene Henrik (t.v.) og Vebjørn og pappa Bjørn Møller driver sitte eget familieforetak.

FOTO: ARILD LIE



FIKK SVAR: Willy Olsen hadde spørsmål om installasjonsbevis for oljefyrt ovn, og fikk svar av Sjøfartsdirektoratets Heidi Beate Hop.

FOTO: ARILD LIE

garnfiske som driftsform. Vebjørn er ivrig deltaker i familieforetaket, og er allerede en dreven «mann» innen fiskeri. Han prøver vinnerlykken i Sjøfartsdirektoratets quiz, og håper på nye gevinster. Sist LofotFishing vant han nemlig en havfiskestang i samme konkurransen. Snakk om passende gevinst for en ivrig fisker!

Sikkerhetsopplæring for fiskere var også et tema som gikk igjen blant de som var innom Sjøfartsdirektoratets stand. Mange lurte på hvor man kan ta kurs, prisen på disse, og refusjonsordningen. Krav til redningsutstyr, el-anlegg og installasjonsbevis var også blant gjengangerne, i tillegg til spørsmål rundt godkjente foretak og krav til kontroll av disse. Det kom også mange spørsmål om

Mange hadde spørsmål om risikovurdering og ISM, og risikoverktøyet FiskRisk ble demonstrert for de som var interessert i hvordan hjelpeverktøyet fungerer.

SEMINAR OM SIKKERHETSKULTUR

Under lørdagens messe arrangerte Sjøfartsdirektoratet et seminar om kvalitet- og sikkerhetskultur, med Odd Sevlund fra HMS Motivator som foredragsholder. Målet var å formidle budskapet om hvor viktig holdninger og sikkerhetsatferd er for å oppnå god sikkerhetsstyring (ISM) i praksis.

Sevlund formidlet sine egne dyrekjøpte erfaringer med å være en del av en dårlig sikkerhetskultur på arbeidsplassen. For hans del endte det med en ulykke som nesten kostet ham livet. Han formidlet på en sterk måte konsekvensene ulykken hadde for omgivelsene, og hvordan det preget hans nærmeste familie, venner og arbeidskollegaer.

Dessverre var det alt for få fiskere som prioriterte å delta på seminaret, men de som møtte fikk en sterk påminnelse om hvorfor det kan være lurt å innføre systematisk kvalitet- og sikkerhetsarbeid. ■

Miljødelen vedteken 15. mai:

Ny milepæl for polarkoden

Siste brikka i polarkoden fall på plass då FN sin sjøfartsorganisasjon IMO vedtok miljødelen av polarkoden, og MARPOL-endingane som gjer dei bindande.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Noreg har stått spissen for å få på plass internasjonale reglar for trygg og bærekraftig skipsfart rundt polane. Tryggleiksdelen av koden blei vedteken i november i fjor. No er også miljødelen, som er siste del av koden, i hamn.

– Noreg har bidrege aktivt i dette arbeidet, og at både miljødelen og tryggleiksdelen no er vedtekne, er ein milepæl for sikker og miljøvennlig skipsfart i Arktis og Antarktis, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Næringsminister Monica Mæland rosar innsatsen sjøfartsdirektoratets Turid Stemre har gjort som leiar av arbeidet med polarkoden i IMO.

– Ho har gjort ein fabelaktig innsats med å losa dette prosjektet i hamn. Polarkoden er noko av det viktigaste arbeidet som er gjort for å sikra ein bærekraftig skipsfart i polare farvatn, seier Mæland.

TOTALFORBOD MOT OLJEUTSLEPP

Når Polarkoden trer i kraft betyr det strengare miljøkrav til skip i Arktis og Antarktis. Miljødelen av koden inneheld blant anna eit totalforbod mot å sleppa ut olje og skadelege stoff.

– Det er eit viktig skritt på vegen for å sikra bærekraftig skipsfart i polare farvatn. Polarkoden gjeld for alle skip som skal ferdast i Arktis og Antarktis, påpeiker Mæland.

Dei nye reglane trer i kraft 1. januar 2017.

Marstal Navigationssskole is situated on the Island of Ærø in Denmark



- BRM Courses
- Tanker courses oil/chemical/gas STCW V.1-1 and V.1-2 (Tankerman)
- Crude Oil Wash (COW) courses
- Compass adjuster courses
- Tailor –made courses for shore staff and seafarers
- Security Awareness, Designated Security Duties and Ship security officers

For a complete list of courses see our website: www.marnav.dk/courses/

All our STCW courses are approved by the Danish Maritime Authority

For further information: kursus@marnav.dk



Supplementary
training

"Your
choice of
course"



Marstal
Navigationssskole

Høster internasjonal annerkjennelse

Sjøfartsdirektoratets Turid Stemre har blitt utnevnt som viseformann i IMO's underkomite for skipsdesign og konstruksjon for 2016.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Turid Stemre har lang fartstid som leder for den norske delagasjonen til FNs sjøfartsorganisasjon International Maritime Authority (IMO). Nylig kom beskjeden om at Stemre er valgt som vise-

formann i IMO's underkomite for skipsdesign og konstruksjon for 2016.

– Dette har høy prestisje. Vi snakker om en FN-organisasjon som representerer veldig mange land. Dette er en fjær i hatten både for Turid og for Norge som sjøfartsnasjon, sier Bjørn E. Pedersen. Han er avdelingsdirektør for regelverk og internasjonalt arbeid i direktoratet, og tydelig stolt av sin kollega.

– Turid har fått tilliten etter utallige oppdrag for IMO, hvor hun har vært formann i arbeidsgrupper og korrespondansegrupper. Hun nyter stor respekt internasjonalt for arbeidet hun har gjort, forteller Pedersen.

LEDET POLARKODE-JOBBEN

Pedersen fremhever spesielt arbeidet Stemre har gjort med Polarkoden over mange år.



PÅ JOBB: Her er Turid Stemre på plass under et møte i IMO's MSC-komite.

FOTO: STEINAR HAUGBERG.

– Det dekker både skipssikkerhet og miljø, og har involvert innspill fra de fleste av IMO's underkomiteer. I tillegg har hun vært formann for arbeidet med IGF-koden (Code of safety for ships using low-flash-point fuels) i flere år, sier Pedersen.

– Det er selvsagt hyggelig, kommenterer hovedpersonen selv. Stemre begynte

i Sjøfartsdirektoratet allerede i 1977. Mellom 1981 og i 1998 var hun innom både Skipsconsult og Ankerløkken, før hun igjen returnerte til Sjøfartsdirektoratet, som på den tiden lå i Oslo. Der var hun mellom annet leder for passasjer-skipssjefavdelingen.

Da direktoratet flyttet til Haugesund i 2006, ble IMO og internasjonalt arbeid hovedoppgaven for kvinnen som er bosatt i Asker. Arbeidstiden blir delvis brukt i Haugesund, delvis på hjemmekontor, og delvis i London der IMO holder til. Stemre legger ikke skjul på at arbeidet opp mot IMO er både krevende og interessant.

– Det er spennende å jobbe mot en felles enighet i grupper der menneskene har vidt forskjellige ståsteder og agendaer, sier Stemre. ■

IMO

Den internasjonale skipsfartorganisasjonen (IMO) er FNs sjøsikkerhetsorganisasjon.

Opprettet i 1948 for å ivareta sikkerhet til sjøs og å hindre forurensning av det marine miljø.

IMO har totalt 171 medlemsstater, og har en rekke spesialiserte komiteer som utvikler internasjonal lovgivning og reguleringer.

Seks menn vil bli IMO-sjef

Den danske sjøfartsdirektøren er blant kandidatene som er blitt fremmet til å overta jobben som generalsekretær i FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) etter japanske Koji Sekimizu.

Den nåværende generalsekretæren, japanske Koji Sekimizu, har ikke ønsket å stille til gjenvalg når hans periode på fire år avsluttes 31. desember 2015. Da fristen gikk ut den 31. mars, hadde IMO mottatt nominasjoner på seks kandidater til stillingen.

Valget på de seks kandidatene som deres respektive medlemsstater har fremmet, vil bli gjennomført i Rådet i IMO, når det skal samles i slutten av juni. Rådets beslutning skal deretter godkjennes av generalforsamlingen på deres møte som går mellom 23. november og 2. desember i år.

PÅ SØKERLISTEN ER DET FREMMET SEKS MANNLIGE KANDIDATER:

- Andreas Chrysostomou – Kypros
- Vitaly Klyuev – Russland
- Ki-tack Lim – Korea
- Maximo Q. Mejia, Jr. – Filippinene
- Andreas Nordseth – Danmark
- Juvenal Shiundu – Kenya

UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

GOD
SOMMER



Markom

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

Post- og besøksadresse: Markom Uniformer AS, Akershusstranda 23, N-0150 Oslo
Tlf: 915 13 079 • post@markom.no • Org. 992 755 482

Se detaljer og komplett utvalg på www.markom.no

Flere land krever nå vrakfjernings-sertifikat før innseiling:

Sertifikatsøknadene må til Danmark

Norge har inngått avtale med Danmark om utstedelse av vrakfjernings sertifikater i forbindelse med Nairobi-konvensjonen, som trådte i kraft i midten av april.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Nairobi-konvensjonen krever at alle skip på 300 bruttotonn eller mer skal ha forsikring som stiller sikkerhet for fjerning av skipsvrak, samt sertifikat for fart i medlemsstatenes økonomiske sone. Medlemslandene kan i sin nasjonale lovgivning, utvide kravet til også å gjelde mindre skip samt deres territorialfarvann.

Så langt er kravet gjeldende for norske skip som skal gå til Antigua og Barbuda, Bulgaria, Kongo, Cookøyene, Danmark, Tyskland, India, Iran, Liberia, Malaysia, Malta, Marshalløyene, Marokko, Nigeria, Palau, Storbritannia, og ethvert land som på et senere tidspunkt ratifiserer den. Dersom et skip mangler sertifiseringen kan resultatet bli tilbakeholdelse.

NORGE VURDERER RATIFISERING

– Norge har ikke forpliktet seg til konvensjonen ennå, men er i en prosess for å få dette på plass. I mellomtiden har vi inngått avtale med Sjøfartsstyrelsen i Danmark om utstedelse av vrakfjernings sertifikater, opplyser underdirektør ved avdeling for inspeksjon og beredskap i Sjøfartsdirektoratet, Alf Tore Sørheim.

Han har fått en del henvendelser fra norske redere etter at konvensjonen trådte i kraft, og påpeker at norske skip som skal gå til et av landene som har forpliktet seg til konvensjonen, må sørge for å sjekke opp regelverket i den enkelte staten.

VRAK BLIR LIGGENDE

Nairobi-konvensjonen har som formål å sikre at skipsvrak blir hevet og fjernet fra ulykkesstedet, for å unngå forurensning og forsøpling.

– Norske skip er generelt godt forsikret, men rederiene trenger å hente inn et sertifikat som beviser dette før de kan seile inn til landene som har ratifisert konvensjonen, sier Sørheim. Han forteller at det er et stort behov for «Nairobi-konvensjonen».

– På verdensbasis øker antall skipsvrak og det er anslått at det ligger over 1300 vrak spredt rundt om, sier Sørheim. ■

VRAKFJERNINGSSERTIFIKAT

Ved behov for sertifikat kan søknad sendes til den danske Sjøfartsstyrelsen på e-post.

Prisen for sertifikatet er 1250 DKK og varigheten på sertifikatet er maksimalt ett år.

Det stilles som vilkår for sertifikatene at:

- rederiet ved eierskifte informerer den danske Sjøfartsstyrelsen om eierskifte før skiftet finner sted
- rederiet skriftlig orienterer Sjøfartsstyrelsen om opphør av forsikringen før opphøret inntre.

Ships in need of a certificate may submit an application to the Danish Maritime Authority by e-mail.

The charge for the certificate is DKK 1,250, and the certificate is valid for up to one year.

Please note the following conditions for the certificate:

- the company must, in the event of change of ownership, inform the Danish Maritime Authority of the change before the actual change takes effect
- the company must, in the event of expiry of the insurance, inform the Danish Maritime Authority in writing prior to the expiration



HENVISER: Underdirektør i Sjøfartsdirektoratet, Alf Tore Sørheim ber norske redere kontakte Danmark for å ordne sertifikat som tilfredsstillende Nairobi-konvensjonen.

FOTO: KARI STAUTLAND

Issuance of wreck removal certificates

Norway has entered into an agreement with Denmark concerning the issuance of wreck removal certificates according to the Nairobi Convention.

The Nairobi International Convention requires all ships of 300 gross tonnage and upwards to maintain insurance or other financial security for the removal of shipwrecks, and to hold a certificate attesting this, in order to operate in the economic zone of the member States. The member States may in their national legislation expand the requirement to apply to their territorial waters as well as to smaller ships.

Norway has not yet ratified the Convention, but it will be applicable to Norwegian ships operating in Antigua and Barbuda, Bulgaria, Congo, the Cook Islands, Denmark, Germany, India, Iran, Liberia, Malaysia, Malta, the Marshall Islands, Morocco, Nigeria, Palau, UK and any other country which ratifies the Convention at a later stage.

NORWAY IS CONSIDERING RATIFICATION

– Norway has not yet ratified the Convention, but the subject is on the agenda. Meanwhile we've entered into an agreement with Denmark concerning the issuance of wreck removal certificates, says Alf Tore Sørheim, Head of Section for Inspection and Emergency Preparedness.

He has been contacted by several Norwegian ship owners since the convention entered force, and emphasizes that it is very important that Norwegian ships which will be operating in one of the States which has ratified the Convention, must familiarize themselves with the legislation of the State concerned.

WANTS RID OF WRECKS

The Nairobi International Convention aims to ensure that ship wrecks are removed in order to avoid pollution.

– Norwegian ships are generally well insured, but they will need the certification to prove this before entering the waters of the states that have ratified the Convention, Sørheim says. He explains that there is need for this convention.

– The amount of shipwrecks is increasing worldwide, and there's approximately over 1300 wrecks spread out around the world, Sørheim explains. ■



Fra problem til løsning:

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

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



**BUREAU
VERITAS**



LYTTET: De framtmøtte lyttet med interesse da Lars Erik Aamot la fram Olje- og energidepartementets syn på situasjonen i næringen.

FOTO: KARI STAUTLAND

Konferanse preget av tøffe tider:

Situasjonen snudd på hodet

Kutt, innsparinger, reduksjoner og nye muligheter. Dette var ord som gikk igjen da riggbransjen samlet seg på årets utgave av konferansen «Flyttbare innretninger» i slutten av april.



Kari Stautland
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Det er ingen tvil om at bransjen går en tøff tid i møte, og stadig flere selskaper i bransjen melder om nedbemanning og redusert aktivitet. Det er ikke tilfeldig at konferanseprogrammets første bolk hadde tittelen «Kostnads-kutt – mulighet eller trussel?».

– Smellen kom omtrent som julekvelden på kjerringa, og det er mange som er berørte av dette. Selv fikk jeg den

brutalt inn på min egen dørstokk da min 61-år gamle kone, som har jobbet i bransjen i årevis, kom hjem og sa «vi har nedbemannet, jeg har mistet jobben.

Slik innledet spesialrådgiver i Norsk olje og gass, Bjørn Vidar Lerøen foredraget han kalte «brytningstid på norsk sektor». Han leverte et ubetinget ja på spørsmålet om hvorvidt det er en framtid innen olje- og gass i Norge, men mener det vil skje i en annen form enn i dag.

– Jeg tror at oljevirkomheten fortsatt vil leve, men den vil være anner-

ledes, mer krevende. Nå bør vi bruke den kompetansen og erfaringen vi har til å utvikle ny virksomhet, og vi har tillatt oss et så høyt lønns- og kostnadsnivå at det må være ganske smarte ting, mente Lerøen.

- IKKE LAVT INVESTERINGSNIVÅ

Ekspedisjonssjef for Olje og gass i olje- og energidepartementet, Lars Erik Aamot, hadde en litt annen tilnærming da han inntok podiet.

– Vi er kjempeoptimistiske, og tror at vi har mange gode år igjen på norsk sektor. Spørsmålet er ikke hva vi skal gjøre i stedet for oljen, men hva vi skal gjøre i tillegg, mente Aamot, da han holdt sitt foredrag «Redusert aktivitet, mindre penger i kassa». Han viste til at utbyggingen av Johan Sverdrup-feltet gjør at investeringsnivået (minus leting), ikke er er lavt i forhold til tidligere år.

– Dagens investeringsnivå er høyere enn det det var i 2011, men da var det ingen som ropte krise. Samtidig er vi ikke helt blinde i departementet heller, vi ser at vi har en utfordrende tid i vente, sa Aamot. Han påpekte at 160 nye tiltak er under planlegging for å øke utvinningen, blant annet på Snøhvit, Oseberg og Gullfaks. Aamot viste også til 91 funn som ligger langs kysten, hvor 25 allerede er i en sen planleggingsfase.

VIL FÅ ENKLERE NYBYGG

Megler i Pareto Offshore, Christian Holst Kavli bød på en interessant analyse av riggmarkedet i Norge.

– 2015 har vært et år med mange dårlige nyheter. Vi ser stadig utsettelse på nybygg, og at rigger blir tatt ut av produksjon og gjort til spiker. Men de siste ukene opplevde vi at flere av selskapene vi har kontakt med begynner å se litt framover, sa Holt Kavli. Han spår at utstyrsnivået på framtidens rigger vil være enklere, og viste til at tallet på nye flyte- og jackup-rigger som er under konstruksjon, muligens er høyere enn behovet tilsier.

– Kanskje er det ikke plass til alle nybyggene nå, men når selskapene må velge mellom eldre rigger med høye vedlikeholdskostnader og nytt utstyr som de nå vil kunne få til en mye lavere pris enn tidligere, tror vi mange vil foretrekke nybygg, sa megleren. Andre bolker under konferanser hadde titlene «sikkerhet kontra komfort», «regelverk og nyheter», og «nye tider på norsk sokkel». Konferansen, som samlet ledere fra operatørselskap, riggselskap, myndigheter og leverandører på Flesland 22. og 23. april i år, har sitt utspring i behovet for oppdatering på HMS innen flyttbare innretninger offshore, og har vært gjennomført i over 20 år. ■

Har tatt i bruk elektroniske sjekklister:

Enklere hverdag for inspektørene

I februar droppet skipsinspektørene papirbunken med sjekklister til fordel for datasystemet Offline TS. Omleggingen har så langt høstet lovord.

Første februar kunne inspektørene ta i bruk det nye TS Offline-systemet, som gjør at alle sjekklister som tidligere lå på papir, nå hentes opp elektronisk på Pc-en og kan fylles ut direkte på steder uten nettdækning. Det sparer tid til for- og etterarbeid, og reduserer papirbruken.

– Det har fungert veldig bra. Vi jobber mye enklere og likere nå, sier Lars Petter Folkestad ved Ålesund regionskontor.

Janne Urdal Aursland som har jobbet med prosjektet, setter pris på tilbakemeldingene.

– Vi tror suksessfaktoren ligger i det at vi har tatt brukerne med da vi skulle utforme systemet, sier Aursland, som er underdirektør for regionskontorene. ■



LETTERE: Inspektørene slipper å drasse på store mengder papir og sjekklister.

ILLUSTRASJONSFOTO: STEINAR HAUGBERG.



Tid for modernisering:

Sjøfartsboken blir erstattet med plastkort

Sjøfartsboka slik vi kjenner den i dag har sikkerhetslementer, men er moden for oppdatering. I løpet av 2017 vil den derfor bli erstattet av moderne kort med innebygd chip.



Torbjørn Husby
Underdirektør
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsboka har i dag to element. Den ene delen er et identifikasjons-bevis (ID) som bekrefter at personen er skipsarbeider, den andre er et hjelpemiddel for registrering av skipsarbeiders fartstid. ID-delen av sjøfartsboka inkluderer bilde, signatur, vannmerke og sølvtråd. Dette blir kaldlaminert på side 2 i boka, og kan lett manipuleres. Av sikkerhetsmessige årsaker må dette forbedres.

Om kort tid skal den norske stat gå ut med en bestilling på nye pass, diplomat ID, nasjonalt ID-bevis og lignende, og

Sjøfartsdirektoratet ble invitert til å delta i bestillingen.

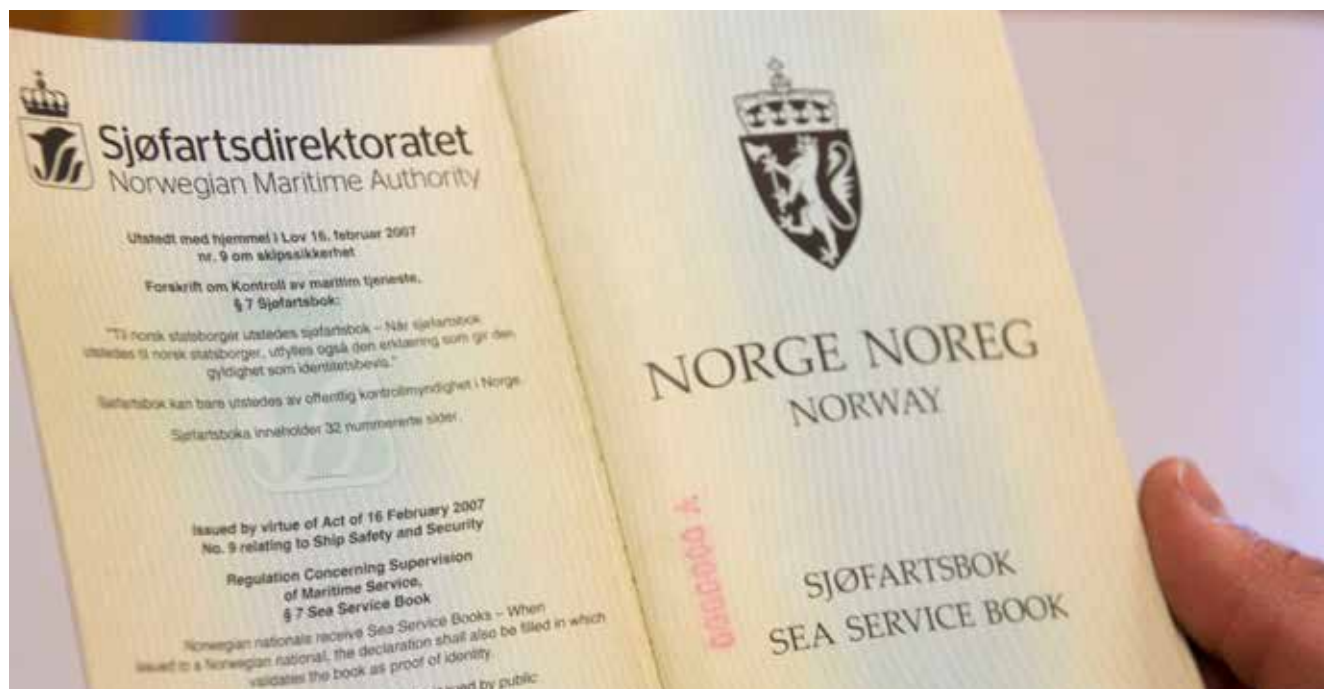
Sjøfartsdirektoratets plan er å beholde den tradisjonelle Sjøfartsboka til første halvdel av 2017, for så å gå over til plastkort med chip. Registrering av fartstid vil etter dette fremskaffes fra mannskapskontoret den enkelte hører under.

VURDERER FINGERAVTRYKK

Konvensjonen (ILO 185) og den standard som konvensjonen relaterer seg til (ICAO 9303) godtar plastkort som alternativ til Sjøfartsbok, og de nye sikkerhetslementer som vi ønsker å legge inn i chip'en i kortet (ansiktsgjenkjenning, digital signatur), er i henhold til nyeste standard.

Etter et møte med politidirektoratet vurderer Sjøfartsdirektoratet også å legge til fingeravtrykk – slik at sikkerhetslementene i kortet vil forsterkes ytterligere. Stadig flere nasjoner opplyser at de vil kreve fingeravtrykk (liggende elektronisk i chip), for at SID skal godtas.

I mars i år var det et møte i International Labour Organization (ILO) hvor disse sakene ble diskutert. Der kom det frem at kravene til skipsarbeidernes ID må forsterkes. Pass er ikke lenger tilstrekkelig for å få landlov. Kontrollene i havner over hele verden krever nå at skipsarbeideren kan dokumentere at han/hun er skipsarbeider, og har noe i havnen å gjøre. Skipsarbeideren må derfor ha et SID som kan godkjennes. ■



UTDATERT: Dagens versjon skal erstattes med en ny, og sikrere modell.

FOTO: KARI STAUTLAND

Bokkassene erstattes:

Får ny bokordning på nett

Boktjenesten for sjøfolk har eksistert i mange år. Dette har vært sjøfolkets alternativ til folkebiblioteket. Nå gir ny teknologi oss muligheten til å forbedre tilbudet ved å gjøre utlånet elektronisk.



Torbjørn Husby
Underdirektør
Sjøfartsdirektoratet

Sammen med Biblioteksentralen er Sjøfartsdirektoratet i ferd med å utvikle en ny utlånsordning for sjøfolk. I starten vil dette gjelde e-bøker, men på sikt håper vi å utvide ordningen til også å omfatte musikk, magasiner og aviser. Kanskje kan vi også inkludere film i tilbudet med tiden.

Sjøfartsdirektoratet vet ikke eksakt hvor mange papirbøker som er kjøpt inn gjennom tidene, men det er ikke få titler som er sendt ut fra direktoratet. Bøker som skip har byttet seg imellom, og bøker som er blitt byttet hos agenter, i sjømannskirker og på velferdens stasjoner rundt om i verden. Det dreier seg sikkert om flere tusen titler.

Nå vil det ikke lenger bli kjøpt inn papirbøker, men de som finnes ombord på skipene må sjøfolk fortsette å bytte seg imellom til bøkene er «utslitte». Vår erfaring er at tjenesten er populær, og vi erfarer også at sjøfolk er blant de mest beleste yrkesgrupper vi har i Norge.

MOBILT BIBLIOTEK

Nå lager vi en ny boktjeneste som skal være fullelektronisk. Det vil si at du som skipsarbeider kan «låne» en bok til din PC, nettbrett eller smarttelefon, og lese den hvor som helst. Vi legger opp til en lånetid på fem uker, før boken forsvinner fra leseverktøyet ditt. Man kan låne mer enn en bok om gangen.

Nedlastningen av e-bøker kan i prinsippet skje hvor som helst, under forutsetning av at man har tilgang til nett, og at skipet har klargjort nettilgangen for sine mannskaper. Slik er det nok ikke for alle skip ennå. Alternativet er da å benytte seg av trådløse nettverk når man ligger ved havn. Dette er noe stadig flere havner har som gratistilbud.



FORANDRES: Bokkassene har gått gjennom flere moderniseringsrunder. Nå skal bokordningen bli hel-elektronisk.

FOTO: KARI STAUTLAND

KAN BLI FOREGANGSLÅNERE

Utlån av e-bøker har ikke tatt av hos folkebibliotekene i Norge, men kanskje blir sjøfolk foregangslånere? Med sitt reise- og arbeidsmønster kan sjøfolk ha mange fordeler av de nye elektroniske mulighetene. Tilgangen blir forbedret ved at man nå kan låne bøker hvor som helst i verden, uavhengig av om direktoratet har byttestasjon der eller ikke. Dessuten er sjøfolk allerede flittige brukere av nye media, for å holde kontakt med familien hjemme. Nå kan samme utstyret brukes til å installere nytt lesestoff.

Sjøfartsdirektoratet vil følge utviklingen, og det blir spennende å se hvordan det nye tilbudet vil bli brukt. ■

Rettelse, båtførerprøven

I Navigare nr. 1-2015, kom vi i skade for å trykke en feil i saken om nytt pensum i båtførerprøven. Båtførerprøven er obligatorisk for alle født etter 1.1.1980, ikke før slik vi kom til å skrive i saken. Feilen ble dessverre oppdaget på et tidspunkt da det var for sent å korrigere saken.



Nordsjøcupen 2015:

Fotballglede tre dager til ende

For 19 år på rad ble fotballglade sjøfolk med på cruise over Nordsjøen til den årlige fotballcupen på Jyllands nordspiss.





Trine Carin Tynes
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Årets Nordsjøcup-cruise gikk av stabelen 6. til 8. mai, med 17 påmeldte lag. Flere av funksjonærene og dommerne har vært med helt siden starten i 1997. En av disse er Steinar Lillskare som seilte på danskebåten. Sammen med Sjøfartsdirektoratets daværende idrettskonsulent Kaare Hausken,

fikk de med seg syv lag til Hanstholm. Arrangementet vokste snart i omfang, og har siden 2011 gått av stabelen i Hirtshals. Mange av lagene som stiller trofast år etter år, kaller dette den mest samlende begivenheten for besetningene i sitt rederi.

Været var langt fra like gjestmildt som i fjor. Men regnbyger og vindkast la slett ingen demper på stemningen. Dessuten var det godt med innendørs plass der spillere og supportere kunne varme seg mellom kampene. Vertskapet på idrettsanlegget stilte med herlige måltidsbuffeter til frokost, lunsj og bankettmiddagen. Sanitetshjelper Mona Lisa sørget dessuten for kalde omslag og varm omsorg for de som trengte det.

Imponerende mange deltok også i friidrettsøvelsene som gikk parallelt med kampene. Alle lag deltok, og hele 151 personer sprang 60 meter, kastet kule og hoppet lengde. Funksjonærene med ansvar for friidretten var også svært aktive med å utfordre deltakerne til å teste formen. Resultatene vil for øvrig inngå i en nordisk konkurranse med tilsvarende friidrettsøvelser gjennomført i Danmark, Finland og Sverige.

ALL STAR TEAM

Et sterkt og rutinert dommer- og funksjonærapparat sørget for å holde orden på kampene, utvise diplomati overfor mer eller mindre medgjørlige spillere – og holde tempoet på det tette kampskjemaet.

Her var det lite slingsringsmann mellom de 44 kampene som ble spilt. I sekretariatet satt tidligere FIFA-dommer Frank Skadal og holdt stadig oversikt over alle resultatene som ble meldt inn fra dommerne. Som i fjor, ble alle resultatene publisert på egen nettside ettersom puljespill og sluttspill skred frem mot finalen. Dommerne opererer i par under kampen, og har også som tilleggsoppgave å observere og gi poeng til spillere som utmerker seg. Denne oppgaven tar dommerne på største alvor. Mens spillerne kunne strekke ut mellom slagene, var dommerne opptatt med å diskutere, analysere og sammenfatte poeng til enkeltspillere.

På bakgrunn av poengene ble det utropt et All Star Team med spillerne som gjorde størst inntrykk. Varg som tok sølvplass, endte med to spillere her, keeper Brian Johannesen og goalgetter Daniel Hallseth. Sistnevnte endte både som toppscorer og ble kåret til turneringens beste spiller. Fra vinnerlaget Sambakameratene, havnet Ivar Bøtun på All Star Teamet.

VINNERLAGET

Det var samme dyktige gjeng som med 2-0 i finalen gikk til topps, og gjentok bragden fra i fjor. Da spilte de under navnet Fjorden Cowboys, i år var de Sambakameratene. Det svært samspilte laget består i hovedsak av fiskere bosatt på Søre Øyane i Os kommune. I perioder når



KAMPKLARE: Det blei spilt 44 kamper under årets Nordsjøcup. Her er Hurtigruta2 i aksjon mot Lighthousehip. FOTO: MAGNUS JONAS FJELL



STJERNELAG: Turneringens beste spillere, uavhengig av lag, dannet dette «all stars-teamet».

FOTO: MAGNUS JONAS FJELL



Resultater fotball

1. Samba-kameratene
2. Varg FC
3. Fjord1 United
4. Vapaat merimies urheilijat
5. Viking Lady
6. Hurtigruten 1
7. Norled
8. Bastø Fosen
9. DOF
10. COSL
11. Lighthouseship
12. Volstad
13. Fjord1 City
14. Artic United
15. Bergen Maritime Skole - Lærerlag
16. Delta Oil Boys
17. Hurtigruten 2



VINNERLAGET: Sambakameratene fra Os vant årets finale med 2-0. Dermed gjentok de bragden fra i fjor. FOTO: MAGNUS JONAS FJELL

EB MARINE
DYKKERFIRMA

AD. MOMENT. FOTO: TØRE LIEN

**VI UTFØRER ALLE
TYPER ARBEID
UNDER VANN.**

EB MARINE HAR LANG OG BRED ERFARING INNEN
YRKESDYKKING. VI TAR OPPDRAG I HELE NORGE!
TLF: 51 95 86 86 WWW.EBMARINE.NO

fiskefartøyene ligger i ro, bemanner de arbeidsbåtene Samba, Fox Fighter og Molly, tilhørende Samba AS.

Vi tok en prat med lagkaptein Ivar Bøtun som spilte seg inn på «All Star Teamet». Han er maskinist om bord Fox Fighter og spiller på Nore Neset i 7. divisjon. På Nordsjøcup scoret han ti mål, som forsvarsspiller! Med seg på laget har han far Oddvin Bøtun som målvakt, og bror Vidar Bøtun som midtstopper. Dessuten er flere av Sambakameratene hans svogere og fettere.

Siden han skal gifte seg om to uker, valgte gjengen likeså godt å legge utdrikningslaget til seiersfesten på seilassen hjem fra cupen. I fjor feiret de en annen forestående brudgom på fotballcruiset. Gjengen fra Søre Øyane har flere gifteklare lagkamerater, og ser for seg samme suksessoppskrift også neste år. Det viktigste for lagtriumfen mener de likevel er at fiskere er hardføre, vant til å kjempe og utstyrt med sterkt utviklet konkurranseinstinkt. Men at Ivar Bøtun også vant både første- og andrepremien i lotteriet, var ren flaks.

Gjengen ønsker å gi berøm til eieren av Samba AS, Jan Erling Røttingen, som har spandert hele turen på de ansatte. Nordsjøcup er både et mål å trene frem mot, og bidrar til å styrke samholdet, mener de.

FORNØYDE SØLVVINNERE

Også laget som havnet på andreplass, Varg, fremhever Nordsjøcupen som en ypperlig arena for teambuilding. Lagkaptein Ole Pedersen som er LPO ombord, roser arrangementet. Hans skift har deltatt flere ganger, og målet var å avansere fra tredjeplassen i 2012. Som forsterkning byttet de til seg Daniel Hallseth fra et annet skift. Han endte altså som årets beste spiller og fremhever laginnsatsen i seiersintervjuet.



Premieutdeling

Det ble delt ut vinnerpokaler og premiepokaler til samtlige deltakerlag. I tillegg delte Sjømannsforbundet ut egen pokal til Hurtigruten. Alle lagene fikk med seg premiepokaler for deltakelsen. I tillegg ble det delt ut priser til enkeltspillere og det ble utropt et «All Star Team» bestående av de syv beste spillerne under turneringen.

Turneringens beste spiller:	Daniel Hallseth	Varg
Topp scorer:	Daniel Hallseth	Varg
Beste keeper:	Brian Johannesen	Varg
All Star Team:	Brian Johannesen	Varg
	Daniel Hallseth	Varg
	Ivar Bøtun	Sambakameratene
	Kristian Pettersen	COSL
	Johan Enkenberg	Vapaat merimies urheilijat
	Vebjørn Haugstad	Viking Lady
	Tommy Johansen	Bastø
Beste supporter:	Hurtigruten	



TALENT: Cecilie Tobiassen gjorde det sterkt på friidrettsarenaen i år som i fjor. FOTO: MAGNUS JONAS FJELL.

- Jeg hadde aldri klart dette uten medspillerne, sa Hallseth. Prestasjonen kan gjerne forklares med at Hallseth normalt spiller for Frøya i 4. divisjon. Riktignok får prosessmannen på Varg ikke trent så mye som lagkameratene på land, men trimrommet ombord bruker han så ofte han kan. Egne trimkonkurranser på fartøyet motiverer også.

Fartøyet har flere sterke spillere, blant annet turneringens beste keeper, Brian Johannesen. Laginnsatsen mener de har med Teekay-spiriten å gjøre. Rederiet har dessuten spandert drakter





STOLTE: Dorota Gilje og Roger Rivedal fra Norled får pokal av Sjøfartsdirektoratets Per Erik Nielsen (midten).

FOTO: MAGNUS JONAS FJELL



HEIAGJENG: Hurtigruten stilte med to lag, og en heiagjeng med pågangsmot. De ble kåret til årets supportere.

FOTO: MAGNUS JONAS FJELL

og cup-deltakelsen. Av årets velferdsmidler fra rederiet har de selv valgt å gi halvparten til utlodningen under Nordsjøcupen.

KREATIVE SUPPORTERE

Hurtigruten stilte kvinne- og mannsterkt med sjøfolk fra store deler av kysten. De hadde to lag påmeldt, og den største og mest kreative supportergjengen. En stor gjeng med pirater satte et muntert og høylydt preg på kampene, og heiet Hurtigruten 1 frem til en fin sjetteplass. Vi antar lagene var noe spisset, og trenger ikke utbrodere resultatet til Hurtigruten 2, eller presisere

hvilket nett deres eneste scoring havnet i. Spillergleden var uansett stor, og piratene ble kåret til årets supportergjeng.

I år fikk turneringen besøk av et gjestelag fra Finland. Laget «Vaapaat merimies urheilijat», som best kan oversettes til «Free Seaman Sportsmen», hadde hørt om Nordsjøcupen fra den finske velferdstjenesten (MEPA). De ville gjerne være med i vennskapelige fotballduell med norske kolleger, og kvitterte med en fin fjerdeplass, og en spiller på All Star Teamet. MEPA har for øvrig sin egen fotballturnering 13. august i Helsinki, og ser gjerne at norske sjøfolk deltar der.

DEBUTANTER OG VETERANER

Maskinist Simon Vassnes som har seilt i seks år, og elektriker Terje Gotteberg med tre års fartstid, var i år med for første gang for DOF. Det var besetningen på supplybåten Skandi Feistein som tok initiativet, og sammen med sjøfolk fra Skandi Nova fikk de fylt opp et lag. De unge herremennene stortrivdes på cupen. - Dette gav mersmak, hvis turnusen passer er vi tilbake neste år, bedyret de to.

Roger Rivedal er for veteran å regne med henholdsvis 14 og 13 cup-deltakelser. Med stadige anbuds konkurranser på fergestrekningene, har de representert



I STØTET: Friidrett er også en viktig del av opplevelsen for mange. FOTO: MAGNUS JONAS FJELL.



SØLVPLASS: Varg FC stakk av med andreklassen i årets turnering.

FOTO: MAGNUS JONAS FJELL



ulike ferjerederier opp gjennom tiden. Alltid med mål om å vinne. Og det er ikke få pokaler de har vært med på å høste, både lagmessig og for enkeltprestasjoner. I år havnet de utenfor pallplass, men laget fra Norled ble tildelt vandrepokalen «Hjallis' Sportsmanship Trophy». Begrunnelsen er deres ekstraordinære innsats gjennom mange år i forbindelse med cupens pengeinnsamling til gode formål. I år var de på topp i loddsalg sammen med Fjord1, og gav i tillegg en sjekk på 15000.

LODDSALG FOR NORDSJØLEKENE

Helt siden starten har det vært samlet inn penger under Nordsjøcupen. De går uavkortet til gode formål for barn. I mange år var dette barneavdelingen på Haukeland sykehus, og de to siste årene Sunnaas sykehus.

I år ble det samlet inn over 50.000 kroner som denne gang skal tildeles «Nordsjølekene» for psykisk utviklingshemmede barn og unge. Dette blir arrangert i samarbeid med Norges Friidrettsforbund og Idrettsetaten i Bergen kommune. Sjøfolk er også invitert til å delta i funksjonærapparatet når arrangementet skal gå av stabelen 3. september.

TALENT FOR FRIIDRETT

Cecilie Tobiassen som er trivselssjef på hurtigruteskipet «Kong Harald» gjorde det skarpt i friidrettskonkurransen i 2014,

Resultater friidrett

60 METER HERRER

1	Bjørn Christer Lemcke	7,59	Hurtigruten
2.	Aimable Budengeri	7,75	Hurtigruten
3.	Andreas Hagen	7,78	DOF

KULE HERRER

1.	Fabian Fosse	13,55	Cosl Innovator
2.	Markus Andre Borge	12,15	Fjord1 United
3.	Kristian Pettersen	12,10	Cosl Innovator

LENGDE HERRER

1.	Fabian Fosse	3,05	Cosl Innovator
2.	Bjørn Christian Lemcke	2,84	Hurtigruten
3.	Stian Eriksen	2,80	Cosl Innovator

60 METER KVINNER

1	Amalie Victoria Slettebø	10,13	Varg
2.	Cecilie Tobiassen	10,15	Hurtigruten
2.	Amalie Nordstrand	10,15	Hurtigruten
4.	Charlotte Hoff	10,38	Delta Oil Boys

KULE KVINNER

1	Charlotte Hoff	7,48	Delta Oil Boys
2.	Cecilie Tobiassen	7,35	Hurtigruten
3.	Ann-Kristin Akselsen	6,38	Hurtigruten
4.	Martha Eidenes	6,10	Arctic United

LENGDE KVINNER

1.	Cecilie Tobiassen	2,04	Hurtigruten
2.	Charlotte Hoff	2,02	Delta Oil Boys
3.	Guri Bratland	1,95	Cosl Innovator
4.	Miriam Tandrevoll	1,92	Delta Oil Boys

med sølv i kulestøt og gull på stille lengde. I år var målet å gjøre det enda sterkere. Resultatet ble sølv på 60 meter og i kulestøt, i tillegg til at hun gjentok gullbragden med lengste hopp.

Dessverre ble resultatene hennes ved en inkurie ikke med i resultatoppgjøret. Arrangøren beklager sterkt at hun ble snytt for velfortjent applaus under bankettmiddagen, men håper herværende honnør kan bøte litt.

Fotballtalentet som har spilt første-divisjonskamper for Medkila og satt Guinnessrekord som deltaker i verdens lengste fotballkamp (40 timer), trener

ikke spesielt på friidrett, men tror suksessen skyldes timer på treningssenter og et sterkt vinnerinstinkt. Til tross for at hun spilte for to lag under turneringen, gjorde hun det knallsterkt under friidrettsutøvelsene. Vi gratulerer, og kan forsikre at resultatet går videre til den nordiske finalen.

Vi takker alle deltakere, dommere, funksjonærer og andre bidragsytere som gjør Nordsjøcupen mulig. Det ble både filmet og fotografert flittig under turneringen, og fyldig dekning av små og store begivenheter under Nordsjøcupen blir publisert via nettportalen til Sjømannsidretten. ■



Har du ditt på det tøy

Ta kursene på Sikkerhetscenteret Rørvik AS og oppdater din



Fra 1. mars 2015 utstedes det bare sertifikater etter STCW-78 med senere endringer (Manilaendringene).

For de som har sertifikat med utløpsdato 31.12.2016, er det greit å ta nødvendige oppfriskningskurs i god tid før utløpsdato.

Underordnede må også repetere sikkerhetskurset før 31.12.2016.

EcoShip

Den maritime næringens miljømålsetting om reduksjon av utslipp av klimagasser og miljøgifter blir stadig mer sentral. Vi har i en årrekke tilbudt miljøbevisste aktører EcoShip – et kurs med spesiell fokus på drivstofføkonomisk og miljøvennlig kjøring av ferjer og hurtigbåter. Gjennom kursing viser simulatoren på en pedagogisk og realistisk måte sammenheng mellom ulike typer fartøyshåndtering og utslipp av emisjoner til luft. Se våre nettsider for mer informasjon om EcoShip.



**SIKKERHETSSENTERET
RØRVIK AS**

Telefon: +47 74 39 22 22

E-post: post@ssras.no

Internett: ssras.no

**STCW-78
KONVENSJONEN**
med senere endringer

Kurs 2015:

- **RETRENING** for dekksoffiserer / **RETRENING** for maskinister - som ikke har opprettholdt sin yrkeskompetanse de siste 5 år.
- Navigatører: Uke 26, 45 og 50 • Maskinister: Uke 24, 45 og 50
- **66 timers repetisjon av sikkerhetskurs for dekksoffiserer og maskinister** • Uke 25, 44 og 49
- **ECDIS – kurs** • Uke 23, 25, 27, 42 og 48
- **BRM – kurs / ERM – kurs** • Uke 25, 36, 42 og 48

Ørre?

e sertifikater

Sikkerhetscenteret Rørvik AS (SSRAS) ble etablert i 1994, og har utviklet seg til å bli et senter med høy faglig kompetanse innen utdanning av sjøfolk. Vi har i dag godkjenning på de fleste kurs i hht STCW78 med senere endringer (Manilakonvensjonen), og er ISO9001-godkjent av Det norske Veritas. Vi fokuserer på hvordan vi kan tilrettelegge kursingen til beste for rederiene, med det resultat at vi kan tilby fleksible og skreddersydde løsninger. Vi utvikler også nye kurs etter hvert som behovene dukker opp, og vi tilrettelegger gjerne kurs og opplæring som rederiene kan ha spesielle behov for. Vi holder gjerne kurs der det passer best for rederiene, og vi ser fram til å bli bedre kjent med ditt fartøy eller deres rederi.



A sikkerhetens tjeneste i 20 år!

- **Hurtigbåt - grunnkurs og retrening** • Uke 23, 35, 37, 40, 46 og 49
 - **Grunnleggende sikkerhetskurs** • Uke 26, 35 og 46
 - **Repetisjonskurs for underordnede og fiskere**
 - Uke 24, 43, 45, 47 og 50
 - **Repetisjonskurs for offiserer** • Uke 23, 27, 43, 45, 47 og 50
-
- **For andre kurs - se våre nettsider: ssras.no**



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

Avdeling Skipsregistrene

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

Region 1

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

Tilsynskontor Larvik

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

Region 2

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

Tilsynskontor Kristiansand S

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

Tilsynskontor Haugesund

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

Region 3

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

Tilsynskontor Florø

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

Region 4

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

Region 5

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

Tilsynskontor Trondheim

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

Region 6

Regionkontor Sandnessjøen
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

Tilsynskontor Rørvik

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

Region 7

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

Tilsynskontor Harstad/Narvik

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

Tilsynskontor Hammerfest

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

Tilsynskontor Tromsø

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

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:
Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Authority

FORSIDEBILDE: Torbein Kvil Gamst.

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

ANNONSE/ADS: DG Media
Telefon: 21 60 81 90
E-post: epost@dgmedia.no
Annonseeslger Pia Helen Kristensen Moe.
Mobil: +47 91 76 72 61
E-post: pia.kristensen@dgmedia.no

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

TRYKK/PRINT: Merkur Grafisk AS, Oslo

OPPLAG/CIRCULATION: ca. 17 000

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

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

SJØFARTSDIREKTORATET:
Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A
Postadresse/Postal address:
Postboks 2222, N-5509 Haugesund
Telefon: 52 74 50 00 Telefaks: 52 74 50 01
E-post: postmottak@sjofartsdir.no
Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til postmottak@sjofartsdir.no i Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 20.05.2015

ISSN-NR 0804-4589

Vakttelefon til Sjøfartsdirektoratet 52 74 50 00 – gjelder også Skipsregistrene

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

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

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

Sjøfartsdirektoratets ordinære kontortid er:

Fra 15.09 til 15.05: 08.00 til 15.45

Fra 15.05 til 15.09: 08.00 til 15.00

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

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

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



Gratis oppdatering til sjøkart

Alle viktige kartrettelser til sjøkart publiseres i Etterretninger for sjøfarende (Efs) som du finner på kartverket.no/efs. Tjenesten er gratis, inneholder tracings, og rettelsers meldes hver fjortende dag.

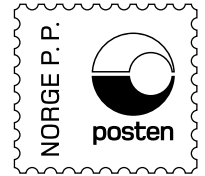
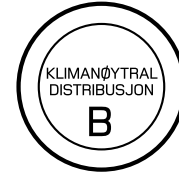
I 2014 ble 2 531 grunner og 695 nye lykter meldt i Efs. Vet du hvor de er?

Det handler om sikkerhet for alle som ferdes på sjøen.



Kartverket

Telefon 08700 – kartverket.no



Oppdatering av maritim opplæring og sertifikater

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

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

I vår kursportefølje finnes blant annet:

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

For full kursoversikt se:
www.sjøredningsskolen.no