

# NAVIGARE

**Opprop mot trakassering**

Side 15

**Nye opplæringskrav  
i polare farvann**

Side 34

**Articles in English**

Pages 58-65



## VIL HA TILTAK FOR ET TRYGGERE BÅTLIV

**SIDE 10**

# MINIMIZE WEIGHT



INSULATION INVENTED  
FOR MARINE/OFFSHORE



Macro Branding



## GLAVA® LØSNINGER FOR MARINE/OFFSHORE

Det handler ikke bare om isolasjon mot temperatur, lyd og brann i et av verdens barskeste miljøer. Det handler også om å velge løsninger som holder vekten på et minimum – verdifull vektbesparelse som gir fordeler både i konstruksjons- og driftsfase. Det handler om GLAVA® Lightweight Insulation.



For norske forhold

# INNHOOLD



SIDE  
**8**

Norsk Gjenvinning har søkt Miljødirektoratet om nødvendige tillatelser for å eksportere skipet Harrier, slik at det endelig kan forlate norsk farvann.



SIDE  
**15**

Svenske sjøfolk med opprop mot trakassering:

**#LÄTTAANKAR**

SIDE  
**12**

Vil ha sertifikatkrav for førerkrav av raske båtar



SIDE  
**34**

Ferdighetssertifikat for tjeneste på skip i polare farvann

SIDE  
**52**

Min arbeidsplass



## ARTIKLER/REPORTASJER

- 6** Begrodde skrog kan spre fremmedarter
- 8** Harrier kan ende sine dager i Tyrkia
- 10** Vil bekjempe fritidsbåtulykker
- 12** Het debatt på fritidsbåtkonferansen
- 15** Kampanje mot trakassering på havet
- 20** Sommerlig fotokonkurranse
- 26** Fire rederier får gebyr for oljeutslipp
- 31** Tester svoveldrone
- 34** Nye opplæringskrav i polare farvann
- 38** Endelig sjøkart over Storfjorden på Svalbard
- 40** IMO feirer 70-årsjubileum
- 44** Øker kompetansen på automasjon
- 45** Sjøfolk og tilskuddsordningen
- 48** Attraktive kadetter
- 50** Båtferie i utlandet? Husk dette!

## FASTE SPALTER

- 4** Leiar
- 22** Helsepalte
- 28** Nye i NIS
- 30** Nye i NOR
- 32** Sjøfartsdirektoratet svarer
- 52** Min arbeidsplass
- 54** Treningsspalte
- 56** Boktips

## PAGES IN ENGLISH

**58 - 65**



Olav Akselsen  
Sjøfartsdirektør

« I dag er IMO heilt avgjerande, og utan samanlikning det viktigaste forumet for den internasjonale skipsfarten.

## 70 år for sikker skipsfart

Skipsfarten er internasjonal i sin natur. Gjennom historia har bruken av havet som handelsåre gitt folk og nasjonar høve til å byta varer og på den måten sikra velstand og utvikling. Trass i bil, jernbane og fly, vert framleis 90 prosent av godstransporten i verda utført på og av skip.

Det vart tidleg klart at det var behov for internasjonale reglar for å sikra utviklinga i næringa. Frå midt på attenhundretalet og utover, vart det gjort fleire forsøk på å få til internasjonale reglar, utan at ein lukkast. Etter forliset av Titanic vart det gjort nye forsøk, og ein lukkast med å få på plass den første store internasjonale avtala, eller konvensjonen, om sjøtryggleik, SOLAS (Safety Of Life At Sea). Sjølv om denne konvensjonen på mange måtar framleis er grunnlova i internasjonal skipsfart, var det først då FN sin sjøfartsorganisasjon IMO starta sitt arbeid, at ein fekk eit systematisk arbeid for internasjonal regulering av skipsfarten.

Det er i år 70 år sidan IMO vart vedteken oppretta. Etter ein heller treg start, har IMO blitt viktigare og viktigare for å sikra ei positiv utvikling for den internasjonale maritime næringa. I dag er IMO heilt avgjerande, og utan samanlikning det viktigaste forumet for den internasjonale skipsfarten. IMO si hovudoppgåve har vore å få på plass internasjonale reglar for auka tryggleik på sjøen, å gjera det tryggare for dei som jobbar om bord på skip, og å få ned talet på ulykker.

I seinare år har IMO blitt meir og meir engasjert i miljøspørsmål, og reduksjon av negativ miljøpåverknad av det marine miljø har vore på topp av agendaen. IMO har også vore heilt avgjerande for å sikra like konkurranseforhold. Gjennom felles reglar og felles handheving av desse, har ein heva standarden på skip, og ein har hindra at enkeltreiarar eller land har kunna kutta hjørne når det gjeld standarden på skip.

IMO har 173 medlemsstatar. I tillegg er alle dei viktigaste organisasjonane innan skipsfarten representert når nye reglar skal utviklast eller gamle reviderast. IMO har vedteke meir enn 150 såkalla instrument som regulerer alt frå kva utstyr ein må ha om bord, til reglar for navigasjon og for utdanning og kviletid.

Prosessane i IMO kan ta tid og tidvis vera frustrerende å vera vitne til. Nye reglar for handtering av ballastvatn er eit døme på ei sak som har tatt altfor lang tid. Samstundes er IMO eit av dei mest aktive og effektive organa i FN. Det er også slik at vedtak gjort i IMO får heilt konkrete verknader for den maritime næringa. Det er difor viktig at eit vedtak er grundig gjennomgått før det vert sett ut i live.

For Noreg og norsk skipsfart er IMO svært viktig. Norskregistrerte skip opererer over heile verda og mange er aldri innoverande norske farvatn eller norsk hamn. Nasjonal lovgiving er difor lite eigna til å regulera norsk skipsfart. Nasjonale særreglar kan vera til hinder for konkurransekrafta og føra til utflagging. Internasjonale reglar derimot, sikrar like konkurranseforhold.

Sidan IMO vart oppretta har me hatt ein formidabel nedgang i talet på skipsulykker. Det er sjølvsagt fleire grunnar til det. Ny og betre teknologi har sjølvsagt vore viktig, og nitid arbeid gjennom IMO og vedtak om betre opplæring, tekniske minstestandardar og nye reguleringar, har heilt klart hatt uvurderleg positiv effekt. IMO har langt på veg lukkast med si viktigaste oppgåve. Skipsfarten er blitt sikrere.



Forbedring av  
sikkerheten på fôr-,  
service- og brønnbåter



Verifisering av  
nye oppdrettskonsept  
offshore



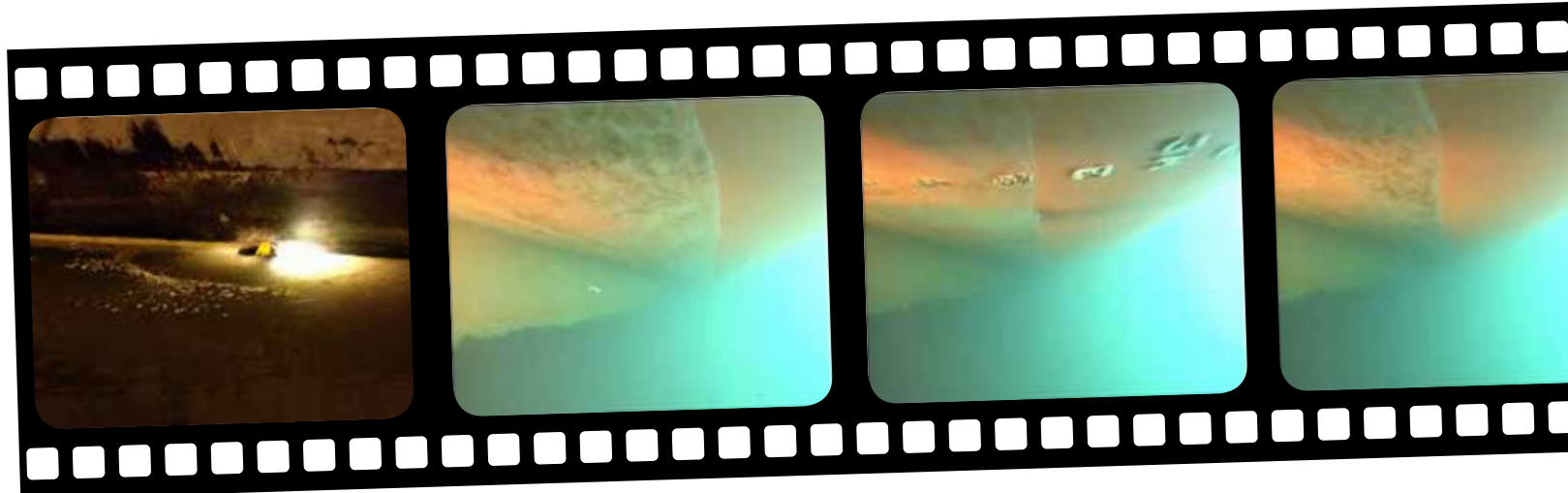
Økt forbrukertillit  
gjennom bærekraftig  
produksjon av sjømat

# VI KAN HAVBRUK

[www.dnvgl.com](http://www.dnvgl.com)

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL



# BEGRODDE SKROG KAN SPRE FREMMEDARTER

Fremmede arter innføres ikke bare via skips ballastvann, men i stor grad også via begrodde skrog. Sjøfartsdirektoratet oppfordrer derfor å følge IMOs retningslinjer for å forhindre spredning av fremmede arter i norske farvann.

**VIDAR A.T. THORSEN OG LARS CHRISTIAN ESPENES**

Seksjon for Internasjonalt miljø, Sjøfartsdirektoratet

Antall skip i verden øker, noe som resulterer i at flere skip anløper havner rundt i verden. Større skipstrafikk øker også faren for at skip skal bringe med seg fremmede arter som etablerer seg i økosystemer de ikke hører hjemme i. Introduksjonen av fremmede mikroorganismer, planter, alger og dyr regnes som en av de største truslene mot naturmangfoldet, og EU har beregnet de samfunnsøkonomiske kostnadene til å være minst 12 milliarder euro per år.

## STORT MILJØPROBLEM

Å redusere innføring av fremmede og helseskadelige organismer via ballastvann har vært på agendaen til International Maritime Organization (IMO) i flere årtier, men først i september 2017 trådte ballastvannskonvensjonen i kraft. Begroing på skrog (biofouling) har vært et kjent

problem lenge. Det forekommer i større eller mindre grad på alle skip, og det er vist at skip etter bare noen timer i sjøen får begroing. Det er antatt at en stor andel av innførte fremmede organismer kommer via begroing på skrog, og ikke bare via ballastvann.

Ut over å være en trussel mot det akvatiske miljøet fører begroing på skrog også til økte kostnader i form av større drivstofforbruk, økt korrosjon på skrog og høye vedlikeholdskostnader. Redusert begroing vil derfor være til nytte for både miljø og rederier. I tillegg til spyling og vasking av skrog, er det vanlig å bruke bunnstoff som inneholder kjemiske substanser, som forhindrer begroing. Problemet med en del av disse tilsatte kjemiske substansene er at de er miljøgifter som blant annet har hormonforstyrrende egenskaper. Substanser som tributyltinn (TBT) har derfor blitt

forbudt å bruke gjennom AFS-konvensjonen som regulerer skadelige bunnstoffsystemer på skip.

## RETNINGSLINJER

Problemet med begroing på skrog og spredning av fremmede arter har i de siste tiårene blitt et økende problem, og i 2011 ble det utformet frivillige retningslinjer (Resolution MEPC.207(62)) for håndtering og kontroll av begroing på skip. Her tilrårer de å få på plass en plan for å forhindre begroing, at det føres dagbok for innføring av tiltak og at mannskapet får opplæring om emnet. Videre gis det blant annet anbefalinger for hvordan vedlikehold, inspeksjoner av skrog og skrog-rensing kan gjennomføres. For å registrere hvordan retningslinjene blir fulgt opp av de forskjellige medlemslandene, ble det i 2013 utformet et

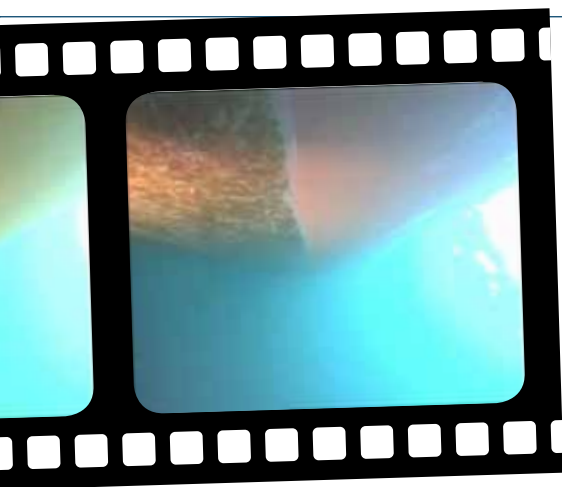


FOTO ECOSubsea

evalueringsskjema (MEPC.1/Circ.811) for registrering hos IMO.

Skrog rengjøres vanligvis ved spyling og skraping/vasking som kan foregå enten i dokk eller når skipet er i sjøen. Utfordringen er at fremmede arter frigjøres og overlevningsdyktige og fremmede arter kan da havne i havet. Det er nå utviklet noe ny teknologi som samler opp materialet som vaskes av skroget, og som reduserer denne

risikoen betraktelig. ECOsubsea er et innovativt norsk selskap som har utviklet denne type teknologi. At IMO-retningslinjene ikke er bindende, bidrar trolig til at det ikke utvikles flere teknologiske løsninger på problemet.

#### TILTAK

Siden 2009 har Australia utviklet flere retningslinjer for flere typer fartøy, og den amerikanske kystvakten har siden 21. juni 2012 stilt krav om at skip skal ha en plan for å forhindre begroing. California har etablert en «Marine Invasive Species Act» i 2003, som tar sikte på å redusere risikoen for å introdusere fremmede arter.

New Zealand er så langt det eneste landet som har brukt IMOs retningslinjer, og i mai 2018 innfører de et bindende regelverk for å forhindre innføring av fremmede arter til deres kystområder. Deres erfaring viser at 48 prosent av skipene som ankom New Zealand mellom januar og oktober 2017 hadde en plan for

å forhindre begroing og en dagbok for dette. Videre hadde 17 prosent bare dagbok, mens de resterende 35 prosent ikke hadde noen av delene. New Zealand har innført et regelverk som kan forby skip å legge til havn og også pålegge dem rensing av skrogene i åpent hav om skipene har høy risiko for å innføre fremmede arter.

#### VEIEN VIDERE

Foreløpig er det uvisst i hvilken grad andre medlemsland i IMO etterlever disse retningslinjene. New Zealand, sammen med Australia og Nederland la frem et dokument på MEPC 72 hvor det ble foreslått at 2011-retningslinjene blir gjennomgått på nytt, og at nødvendige forandringer gjøres. IMO vedtok å foreta en ny gjennomgang, slik at andre land også tar i bruk disse retningslinjene. Norge støtter dette tiltaket og vil aktivt bidra til å få frem et internasjonalt regelverk.

**batforerproven.com**

# Ta Båtførerprøven og VHF Nettkurs

- enkelt og lettfattelig

Båtførerprøven  
Nettkurs  
**990,-\***

Begge kursene  
pakkepris  
**1580,-\***

VHF Nettkurs  
**990,-\***

**VG**

«En av de bedre visuelle nettkursene i båtførerprøven vi har testet. Enkelt og lettfattelig er vår dom.»

**BÅTENS  
VERDEN**

«Genialt med animasjonene.»

**KLIKK.NO**

«Pedagogisk moderne.»

Materiellpakke  
**490,-**  
Inkl. frakt



Påmelding på [www.batforerproven.com](http://www.batforerproven.com)

\*Ytterligere rabatt ved flere deltagere påmeldt samtidig. Eksamensgebyr kommer i tillegg, kr 723,- for Båtførerprøven og kr 803,- for VHF eksamen.



# VIL HUGGE OPP HARRIER I TYRKIA

Norsk Gjenvinning har søkt Miljødirektoratet om nødvendige tillatelser for å eksportere skipet Harrier, slik at det endelig kan forlate norsk farvann. Etter nøye kartlegging av risiko og grundige sonderinger med norske myndigheter, har Norsk Gjenvinning inngått en avtale relatert til eksporten av skipet til lovlig opphugging og resirkulering.

KARI STAUTLAND  
Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Søknad om eksporttillatelse for fartøyet ble sendt til Tyrkia i slutten av april. Det er ventet at et positivt svar på søknaden vil komme på plass i løpet av mai måned.

– Videre vil det kreves følgende før fartøyet får forlate havn i Norge: rederiet må få utstedt gyldige fartøysertifikater fra skipets flaggstat og det oljeholdige avfallet som befinner seg om bord må bli levert til godkjent mottaksanlegg i Norge, opplyser seniorrådgiver i Sjøfartsdirektoratet, Kjetil B. Sørensen.

Rederiet, Nabeel Ship Management, ble i april 2018 ilagt et overtredelsesgebyr pålydende 500 000 kroner. Overtredelsesgebyret ble ikke pålagt av rederiet innen klagefristens utløp.

## OMFATTENDE REGELVERK

– Julia Shipping henvendte seg til Norsk Gjenvinning i desember 2017 for å be om bistand med eksport av Harrier til forsvarlig opphugging. Etter grundig risikovurdering av et slikt oppdrag og løpende dialog med norske myndigheter, har Norsk

Gjenvinning valgt å inngå avtale med Julia Shipping, skriver Norsk Gjenvinning i en pressemelding.

Eksport av avfall er underlagt et omfattende regelverk både nasjonalt og internasjonalt. Dette er nødvendig for å sikre at avfall som oppstår i ett land ikke kommer på avveie eller påfører andre land miljøproblemer. Norsk Gjenvinning opplyser at de har inspisert verftet som skal motta skipet i Tyrkia for å kvalitetssikre at det oppfyller gjeldende krav fra myndighetene.



**BLE LIGGENDE:** Tide Carrier i Spindsfjorden mellom Farsund og Lyngdal.

FOTO: STEINARHAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET



**HAVARELTE:** Det ble satt i gang redningsaksjon da Tide Carrier, som skipet da het, fikk motorstopp utenfor Klepp på Jæren.

Foto: Carina Johansen / NTB Scanpix

Miljødirektoratet har anmeldt Julia Shipping og tidligere eier Eide Marine Eiendom for forsøk på ulovlig eksport av avfall. Saken er under etterforskning hos Økokrim. De har pålagt skipet å bli liggende i Norge, inntil de har behandlet og godkjent eksportsøknaden fra Norsk Gjenvinning. Det inkluderer at Miljødirektoratet skal godkjenne valgte løsning for opphugging og resirkulering av skipet.

#### - PROBLEMATISK SAK

Julia Shipping eier skipet frem til ankomst ved verftet SÖK Denizcilik ship recycling i Tyrkia. Norsk Gjenvinning opplyser at de vil følge opp at eksporten og opphuggingen skjer i henhold til internasjonalt regelverk, herunder Baselkonvensjonen, EUs Ship Recycling Regulation, Hong Kong-konvensjonen og relevante

ISO-standarder. Eksport av skipet vil skje så snart norske og tyrkiske myndigheter har godkjent søknad om eksport og skipet er bekreftet sjødyktig.

– Denne saken viser viktigheten av at virksomheter er bevisst hva som anses som avfall, og at de søker bistand fra selskap med spisskompetanse på avfallsklassifisering og eksport. Vi er glade for å kunne bidra til at Harrier kan forlate skjærgården utenfor Farsund og bli resirkulert forsvarlig. Vi håper samtidig dette kan øke kunnskapen og bevisstheten knyttet til lovlig avfallseksport, sier Jon Bergan i Norsk Gjenvinning.

– Denne saken har vært problematisk for mange berørte parter. Miljødirektoratet er fornøyd med at Norsk Gjenvinning nå bidrar til at denne saken nå ser ut til få en god løsning, skriver Miljødirektoratet i en pressemelding.

#### ETTERFORSKES AV ØKOKRIM

I fjor vinter var «Harrier» (den gangen het skipet «Tide Carrier») på vei ut av Norge, før det fikk motorstopp utenfor Jæren. Kystverket iverksatte en statlig redningsaksjon og lasteskipet ligger nå til kai i Farsund. Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet påviste i etterkant at skipet etter all sannsynlighet var på vei til ulovlig opphugging i Pakistan, og påla kapteinen og rederiet å la «Harrier» å bli liggende i Norge inntil det ble klart at skipet ville bli hugget opp forsvarlig.

« Rederiet må få utstedt gyldige fartøysertifikater fra skipets flaggstat og det oljeholdige avfallet som befinner seg om bord må bli levert til godkjent mottaksanlegg i Norge.



# ETTERLYSER NASJONAL HANDLINGSPLAN MOT FRITIDSBÅTULYKKER



## 325 personer har mistet livet i forbindelse med bruk av fritidsfartøy de siste ti årene. Nå ønsker sjøfartsdirektøren politisk drahjelp for å få på plass en nasjonal handlingsplan etter modell av nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet.

### STEINAR HAUGBERG

Kommunikasjonsrådgiver, Sjøfartsdirektoratet



På de fleste områder i samfunnet går tallet på ulykker og ikke minst tallet på omkomne ned. Det er dessverre ikke tilfelle for dødsulykker knyttet til bruk av fritidsbåt. Tallet holder seg stabilt høyt. Rundt 33 omkomne årlig i ulykker knyttet til fritidsbåtulykker er 33 for mange.

– I den nasjonale tiltaksplanen mot ulykker i vegtrafikken ligger det en nullvisjon, og utviklingen viser at ulykker i trafikken går ned. En av grunnene til de gode resultatene tror jeg henger sammen med at det er gjort en bred nasjonal satsing. Dette må vi nå også få til i arbeidet med å forebygge ulykker med fritidsfartøy, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

### TRENGER NULLVISJON

Sjøfartsdirektøren brukte åpningen av den nasjonale fritidsbåtkonferansen i Hauge-sund 19. april til å sette fokus på dette budskapet. Foruten økte ressurser til holdningsskapende arbeid, tror Akselsen på et bedre samarbeid mellom de ulike aktørene, slik det er gjort for bilistene.

– Vi trenger en felles nullvisjon når det gjelder ulykker på havet, på lik linje med vegtrafikken, der alle relevante aktører er med å utforme ulike tiltak. Disse tiltakene må deretter prioriteres politisk dersom en ønsker å få til en effektiv positiv utvikling, påpeker Akselsen.

Antall omkomne i ulykker ved bruk av fritidsbåt har de siste 10 årene i gjennomsnitt vært over 33 per år. Selv om en ser at bruken av fritidsbåt strekkes lenger utover sesongen, er bruken i hovedsak

konsentrert til vår, sommer og tidlig høst. Antall omkomne per år er dermed et relativt høyt antall. Til sammenligning er snittet for den kommersielle flåten inkludert fiskefartøy, 12 omkomne pr år (de siste 5 årene er snittet gått ned til 10).

### LEVERTE RAPPORT I 2012

«Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsfartøy» ble overlevert Næringsdepartementet og Fiskeridepartementet i april 2012. En av hovedkonklusjonene til arbeidsgruppen var at fortsatt og økt satsing på holdningsskapende arbeid, er det overordnede tiltaket som vil gi best effekt. Samtidig påpekte arbeidsgruppen at arbeidet med å endre holdninger er et vanskelig og tidkrevende arbeid.

– Innholdet i rapporten er fortsatt relevant. Men jeg tror innholdet må sees på en gang til og forankres i en overordnet nasjonal strategi. Målet må jo være å redusere ulykkene og jobbe mot et mål om null omkomne i fritidsbåtflåten, sier Akselsen.

### SKAL ANALYSERE ULYKKER

Også Statens havarikommisjon for transport har stort fokus på fritidsbåtulykker for tiden, fortalte havariinspektør Pål Brennhovd fra talerstolen på Fritidsbåtkonferansen.

– I år vil vi bruke mye ressurser på å kartlegge fritidsbåtulykker, fordi vi mener vi ikke vet nok om omfanget og omstendighetene til disse ulykkene. Det er nødvendig å få frem nyansene i årsakene til dødsulykkene, for å se hva som kan gjøres annerledes. Problemene er kanskje ikke like for alle, og da er heller ikke løsningene like, sa Brennhovd.

**ETTERLYSER HANDLING:** Sjøfartsdirektør Olav Akselsen mener en tiltaksplan må til for å redusere ulykkestallene knyttet til bruk av fritidsbåter.

FOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET

# VIL HA SERTIFIKATKRAV FOR FØRARAR AV RASKE BÅTAR

– Vi ser ein klar fartsauke på sjøen, og det bør difor innførast eit eige sertifikat for raske båtar, sa kommunikasjonssjef i Redningsselskapet, Frode Pedersen. Det var han ikkje den einaste som tok til orde for under Fritidsbåtkonferansens paneldebatt.

## KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

panelet sat også Ole Petter Parnemann frå Politidirektoratet, Jon Skålheim frå Kystvakten, Tore Nygaard frå Kystradiostasjonene, Egil Olsen frå Kongelig Norsk Båtforbund, og Sjøfartsdirektoratets Petter A. Søreng. Oppgåva frå debattleiar Ole Henrik Nissen-Lie var rett og slett å peika på tryggleiksutfordringane på sjøen, og å svara for kva som kan redusera risikoen til sjøs. Ingen sa seg usamde i forslaget om å vurdere eit eige sertifikat for førarar av raske båtar.

## SAMSTEMTE

– Ja! Vi kan ikkje ha det slik at ein kan kjøpe seg en båt og kjøra i 70 knop innaskjærs utan noko form for regulering. Slik er det ikkje i andre land, sa Parnemann, medan Nygaard og Skålheim nikka samtykkande.

– Vi reiste dette i 2012, men førebels har det ikkje vore politiske signal om at dette er på trappene. Fram til den tid kjem, må vi sjå på kva vi kan gjera med utvikling av båtførarprøven og haldningsskapande arbeid, sa Søreng, som leiar den nyoppretta seksjonen for fritidsbåtar i Sjøfartsdirektoratet. Like samstemte var ikke debattantane då spørsmålet om promillegrensa på sjøen kom på bordet.

## TOK OPP PROMILLE

– Vi har ein litt spesiell situasjon her i landet med ei promillegrense på 0,2 på land og 0,8 på sjøen. Er det eit problem, spurte debattleiar Nissen-Lie. Medan



Olsen meinte gevinsten med ei lågare promillegrense ville vera liten, viste Søreng igjen til til 2012, då det blei laga ein rapport for å sjå på kva som kan gjera båtlivet tryggare.

– Gruppa landa den gong på at det bør bli gjort ei vurdering av promillegrensa. Ein promille på 0,8 kan gjera at folk blir meir risikovillige. Sjøfartsdirektoratet meiner at ein skal vera heilt edru når ein fører båt, men dette med promillegrensa har vi ikkje tatt stilling til, sa han. Parnemann frå

Politidirektoratet tok på si side til orde for ei differensiert promillegrense.

– Risikoen er ikkje den samme i ei lita snekke som i ein stor cabincruiser, sa han.

## STÅR PÅ HALDNINGAR

Debattantane meinte også at det gjenstår ein del arbeid med å endra haldningane til eigen tryggleik, særskilt hos godt vaksne menn, som er overrepresenterte på ulykkesstatistikkane.

– Dei siste tre månadene har 16 døydd i trafikken. På sjøen er talet 17. Vi kunne tenkt oss ein større effekt av vestpåbodet, men det kjem kanskje på sikt. Eg trur og at vi har ein viktig jobb å gjera når det gjeld denne gruppa vi har her, godt vaksne menn, som ikkje er flinke nok til å tenka på eigen tryggleik, sa Pedersen.

Jon Skålheim, som er mykje ute på sjøen i jobben i Kystvakten, meinte å sjå ein positiv tendens blant fritidsbåtkbrukarane.

– Vi ser ei klar endring når det gjeld vestbruken i opne fritidsbåtar, no ser vi nesten ingen som er ute i desse utan vest, så det er ei positiv utvikling, sa han.

# NÆRMER SEG 1 MILLION FRITIDSBÅTER I NORGE

Antall fritidsbåter øker fortsatt i Norge, viser tall fra den siste båtlivsundersøkelsen. Undersøkelsen viser også at stadig flere bruker flytevest aktivt, sammenlignet med båtlivsundersøkelsen i 2012.

## KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Nordmenn har svært lange tradisjoner for bruk av båt. Fritidsbåt er derimot et ganske nytt fenomen, selv om bruken er ganske lik. Det drives fremdeles med fiske og fangst, og fritidsbåten blir også sett på som et nyttig transportmiddel.

– Undersøkelsen viser tydelig at bruk av fritidsbåt fortsatt står sterkt i Norge og at den faktisk øker. Dette har positiv effekt på båtbransjen, og bidrar også til at flere får erfaringen ved båtlivet, sier Endre Solvang som er generalsekretær i Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF), som presenterte funnene fra undersøkelsen på fritidsbåtkonferansen.

### fakta:

- Det er flere båter på vannet, og flere nordmenn har vært på båttur
- I 2017 var 3 av 5 nordmenn på båttur, det er en økning på 9 prosent fra 2011
- Flere oppgir at alle om bord alltid bruker godkjente flyteplagg
- Økningen er størst blant eiere av motorbåter uten overnattingsmuligheter
- Mer enn halvparten av de båtansvarlige har ingen formell maritim kompetanse. Blant disse planlegger 6 prosent å ta båtførerbevis i 2017.
- 7 av 10 ønsker spesielt hurtigbåtsertifikat
- 6 av 10 ønsker strengere fartsgrenser om natten
- Halvparten ønsker strengere promillegrenser



**POPULÆRT:** Motorbåter uten overnattingsmulighet er den mest populære båttypen i Norge. De finnes det mer enn 400.000 av her til lands.

FOTO: HEIDI MARTINSEN

## FLEST BÅTER I SØR OG VEST

Totalt finnes det nå rundt 900 000 fritidsbåter i Norge, mot 750 000 for seks år siden. 400 000 av båtene er motorbåter uten overnattingsmulighet. Flest båter finner man på Sør- og Vestlandet, men båt-tettheten er størst i Nord-Norge, der nesten 4 av 10 husholdninger svarer at de har båt. Antallet kanoer eller kajaker er mer enn doblet siden forrige undersøkelse, og utgjør nå rundt 170 000.

Dags- og ettermiddagsturer er aller vanligste bruksform, og 7 av 10 sier det er dette de vanligvis bruker båten til. Nesten 2 av 3 sier at de vanligvis bruker båten til fiske.

## FLERE BRUKER VEST

Undersøkelsen viser også at sikkerhet er viktig, selv om tallene for antall som oppgir å ha båtførerbevis eller annen dokumenterbar kompetanse går noe ned.

For i 2012 oppgav rundt halvparten at de hadde flytevesten på når de var ute i fritidsbåt – tallene i den nye undersøkelsen viser at 2 av 3 nå bruker vest ombord.

– Det er gledelig å se at flere nå bruker flytevest. Dette er et enkelt tiltak for å bedre sikkerheten, og selv om det nå også er et lovkrav, så tror jeg stadig flere ser at det er få ulemper og kun fordeler ved å ta på seg vesten ombord, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

For Sjøfartsdirektoratet, KNBF og de øvrige bidragsyterne til undersøkelsen, vil resultatene fra undersøkelsen gi et bedre faktagrunnlag i planlegging av ulike aktiviteter og forebyggende arbeid. Undersøkelsen er gjennomført av KNBF med støtte fra Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Telenor Radio, Redningsselskapet, Norboat, Norges seilforbund, Båtens verden, Jotun, Vestkystparken, Nærings- og fiskeri-departementet og Norsk Test AS.

# Norske skip med rekordmange anløp

**I 2017 hadde norske skip 125.000 anløp i norske og utenlandske havner. Det er en økning på 17 prosent fra året før og ny rekord siden 2004.**

Registreringen av anløpstall begynte ikke før i 2004, så 125.000 anløp er dermed ny rekord, viser tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB). Det er veldig mange år siden Norge var en verdensledende skipsfartsnasjon, i 2017 var vi ikke engang inne på topp-ti-listen, men samme år satte Norge likevel rekord, skriver SSB på sine nettsider. I tillegg til 17 prosents økning i antall anløp, økte anløp målt i bruttotonnasje av norske skip med 27 prosent, til 2,2 milliarder bruttotonn.

Storbritannia topper listen over utenlandske anløp fra norske skip i fjor, med hele 10.302 skip på besøk. På andreplass følger Nederland med 6.139 anløp. Deretter følger USA, Danmark og Tyskland. Måler man i bruttotonnasje – altså størrel-



FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

sen på skipene – er det USA som hadde størst volum på anløpene fra norske skip med 172 millioner bruttotonn. Deretter følger Kina med 142 millioner. De neste landene er Singapore, Storbritannia og Brasil.

Antall anløp av norske skip i europeiske havner økte med 23 prosent i fjor med totalt 52.160 anløp. Av disse var 36.300 anløp i norske havner, skriver SSB. Tallene inkluderer både skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS), som til sammen hadde nærmere 64.600 anløp med en samlet anløpt bruttotonnasje på 909 millioner bruttotonn, samt norskkontrollerte skip i utenlandske skipsregistre (60.500 anløp totalt).

## Høring av forslag til endringer i losloven for å legge til rette for autonom kystseilas

Samferdselsdepartementet sendte nylig ut et høringsnotat med utkast til endringer i losloven. Formålet med forslaget til lovendringer er å fjerne rettslige hindre for autonom kystseilas, samtidig som sjøsikkerheten ivaretas.

Med autonom kystseilas menes her seilaser innenfor grunnlinjen der navigering og manøvrering av skipet ikke ivaretas av skipsfører som befinner seg på fartøyets bro. Navigering og manøvrering av skipet kan være overlatt til systemer som automatisk fører fartøyet, eller til skipsfører som befinner seg andre steder enn fartøyets bro. Høringsfristen går ut 15. august.

SVENSKE SJØFOLK MED  
OPPROP MOT TRAKASSERING:

# #LÄTTAANKAR

*I november startet svenske Frida Wigur en Facebook-gruppe for kvinnelige sjøfolk som var blitt utsatt for trakassering eller diskriminering. Resultatet ble over 1100 underskrifter, og en Youtube-film der kvinnene deler sine historier.*

*Mitt første møte med rederiets personalchef: Jag berättade vad som hade hänt. Han tittade på mig, skrattade och sa att han inte trodde på mig. Sen var mötet slut.*

*Jag skulle nog aldrig ryta ifrån om jag visste att konsekvensen skulle bli utfrysning och dåligt rykte som den humorlösa tjejen. Man vill vara den sköna bruden som är lite rivig och har skinn på näsan. Man måste alltså förkasta en del av sina värderingar för att överleva till sjöss.*

*Det är helt tomt på folk. Då kommer två manliga besättningsmän in och börjar dra iväg med mig. Det hjälper inte att jag säger att jag inte vill och försöker ta mig loss. De drar in mig i en hytt, slänger ner mig på en soffa och tar fram silvertejp, tejpas ihop händer och fötter så att jag inte kan röra mig och säger att vi ska ha lite roligt. För det vet de att jag vill.*

*Men lilla gumman, jag har seglat sedan innan du var född. Jag tror nog att jag vet vad jag håller på med.*

*Du kan rundvaska mässen och sen kan du suga min kuk.*

*Det är väl OK med tjejer ombord, så länge de är snygga.*

Sjøfarten er ikke forskånet for seksuell trakassering. I Sverige har #metoo-kampanjen, som startet på sosiale medier i 2017, også nådd sjøfartsnæringen:

# SJØFARTEN LETTER ANKER

**#lättaankar-kampanjen retter oppmerksomheten mot menns privilegier og maktmisbruk overfor kvinner til sjøs. Ved å fortelle historier om overgrep og maktmisbruk håper initiativtakerne å kunne bidra til likestilling og likebehandling i sjøfartsnæringen.**

**CAROLINE JOHANSSON**  
Sjøfartsverket

**D**a en Facebook-gruppe for sjømenn begynte å raljere over #metoo-kampanjen, og flere mannlige sjømenn skrev at de burde starte en egen #metoo-kampanje fordi de for eksempel hadde blitt antastet av prostituerte i havner, fikk Frida Wigur nok og startet #lättaankar. Det begynte som en lukket Facebook-gruppe for kvinnelige sjøfolk som var blitt utsatt for trakassering eller diskriminering.

## FIKK RASKT RESPONS

Hun inviterte sine kvinnelige sjømannsvenner, rundt 30 personer. Morgenen etter hadde gruppen vokst til 300 medlemmer, og i dag består den av nesten 1200 svenske kvinnelige sjøfolk som enten har opplevd overgrep selv, eller som kjenner igjen den atferden og de maktstrukturene som beskrives.

– Det er stor sprengkraft i disse historiene, og det er mye styrke i gruppen. Her er det rom for å støtte og motivere hverandre til å håndtere problemer som har oppstått om bord, forteller Cajsa Jersler. Hun er en av drivkreftene i gruppen og jobber til daglig som prosjektleder i Sjøfartsverket.

## KOM SOM ET SJOKK

Initiativtakerne til #lättaankar informerte bransjen om gruppen på et møte i Kalmar i januar, der de viste frem en film med utsagn fra flere kvinner.

– For mange kom det som et sjokk. Noen menn har faktisk ikke forstått hvor ille det er, mens andre ikke har villet forstå. Man tror at det som blir anmeldt, er alt som skjer. Men det er jo bare en brøkdell. Historiene er representative for svært mange kvinner som arbeider til sjøs, og også de fleste som ikke har vært utsatt for grove ting, kan fortelle om en og annen kommentar eller handling som representerer en patriarkalsk maktstruktur som ikke skal forekomme, sier Cajsa.

– Vi i #lättaankar skal ikke gi oss. Slik har det vært tidligere. Det har blitt gjort enkeltstående tiltak, og etterpå har man vært nokså fornøyd. Men spørsmålet om likestilling og kjønn i sjøfartsnæringen må være på dagsordenen hele tiden. Man kan ikke slutte med vaksiner så snart sykdommen ser ut til å være utryddet.

## ET ARBEIDSMILJØSPØRSMÅL

Cajsa mener at for å sikre at likestillingssaken holdes aktuell, bør den gjøres til et

*Denne artikkelen stod opprinnelig på trykk i det svenske Sjøfartsverkets publikasjon Sjørapporten.*



*Cajsa Jersler er ansatt i Sjøfartsverket, og er en av drivkreftene bak oppropet.* FOTO: PRIVAT

arbeidsmiljøspørsmål. Den bør inngå i rutinebeskrivelsene om bord og i myndighetenes tilsyn med fartøy. I tillegg ser hun et behov for opplæring i skolen.

– Unge gutter som drar til sjøs og søker gruppetilhørighet og forbilder, tilegner seg lett en mannsjåvinistisk kultur. Et verdigrunnlag må innprentes allerede under utdanningen og skolen må gi klart uttrykk for sitt syn. Også rederiene må være tydelige på hva som er ønsket og uønsket atferd på arbeidsplassen. Aller viktigst er det at kapteinen etterlever prinsipper om likestilling og likebehandling. Det er hun eller han som setter tonen om bord.



Birgit M. Liodden:

# - MARITIM BRANSJE MÅ JOBBE FOR MANGFOLD

Birgit M. Liodden er ikke redd for å utfordre i en konservativ bransje. Nå håper den nyansatte direktøren for bærekraft, havrom og kommunikasjon i Oslo Business Region at den maritime næringen er klar for å sette likestilling på dagsordenen.

**KARI STAUTLAND**, Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Vinter tok den tidligere Nor-Shipping-direktøren for seg manglende likestilling i shippingbransjen i en aviskronikk, der hun fortalte om egne, ubehagelige erfaringer. Slik kom hun også i kontakt med svenskene bak #lättaankar-oppropet.

## BER NORGE KOMME PÅ BANEN

– Det som skjer i Sverige, er kjempebra og veldig viktig. Det eneste jeg synes er synd, er at Norge ikke var først på banen, sier Liodden, som forteller at hun ble rystet da hun fikk se innholdet på #lättaankar for første gang.

– Da jeg så disse videoene de har lagt ut, trodde jeg først at dette var en internasjonal kampanje, og jeg ble veldig overrasket da jeg skjønnte at alt dette var hentet fra kvinnelige sjøfolk i Sverige. Det var sterk kost. Jeg håper at det ikke er like graverende tilstander i Norge, sier 35-åringen. Hun mener rederiene, myndighetene, fagforeningene og opplæringsinstitusjonene har et felles ansvar for å fokusere på likestilling og mangfold i næringen.

– Jeg synes de kvinnelige svenske sjøfolkene som har tatt denne kampen, er skikkelig modige og tøffe, men det bør ikke være deres ansvar å ta kampen, sier Liodden. Hun forteller at noe er i emning også på denne siden av svenskegrensen.

– Det skjer ting i Norge også. Jeg sitter i styret i WISTA i Norge (Women's International Shipping & Trading Association), og dette er ett av våre fokusområder. Vi

skal være vertskap for den årlige internasjonale WISTA-konferansen, som skal holdes i Tromsø i oktober, og da blir det en egen bolk som tar for seg mangfold og likestilling, sier hun. Det har dessuten blitt opprettet en mangfoldgruppe i WISTA internasjonalt, som nå også åpner for mannlige medlemmer.

## STARTEN PÅ EN NY TID

– Shippingbransjen er på vei inn i et generasjonsskifte der vi ser flere kvinnelige ledere, og i tillegg er mange menn i bransjen oppriktig opptatt av dette med likestilling, sier Liodden. Hun trekker frem Rederiforbundets nye direktør Harald Solberg og president Lasse Kristoffersen som gode ledere med fokus på mangfold. Liodden mener bransjen bør innse at det er penger å tjene på en mangfoldig og likestilt arbeidsstyrke.

– De selskapene som jobber godt med mangfold og likestilling, leverer også best på bunnlinjen. Det viser blant annet forskning gjort av McKinsey. Vi må se dette som en business case, mener hun.

– Jeg tror det er svært få menn i bransjen som føler at de har trakassert noen, og det er nok svært få som ønsker å trakassere. Men jeg tror kanskje det er en manglende bevissthet rundt dette med holdninger, sier Liodden.

## HEIER FREM DE FLINKE

Selv opplevde hun å få positive tilbakemeldinger etter at hun tok et oppgjør med



**VIKTIG:** Birgit M. Liodden mener den maritime næringen har en viktig jobb å gjøre når det gjelder mangfold og likestilling. FOTO: PRIVAT

egne, ubehagelige erfaringer fra bransjen. Hun forteller at hun også ble kontaktet av mange kvinner som hadde de samme erfaringene, og i tillegg har store bransjemedier, som Trade Winds, frontet saker om emnet. Gjennom bloggen sin presenterer hun sitt eget lille «grasrotprosjekt», en liste over ting bedrifter gjør for å bedre mangfoldet på arbeidsplassen.

– Tanken er å inspirere andre ved å heie frem de som gjør det bra, og jeg håper på å nå 100 punkter før høstens WISTA-konferanse, forteller hun.

## IKKE BARE KVINNER

Trakassering er et fokusområde også for Det norske maskinistforbund (Dnmf).

– Dette er naturligvis et tema som vi er opptatt av og har vært opptatt av lenge. I opplæringen av våre tillitsvalgte har vi i mange år lagt vekt på mobbing og trakassering, deriblant seksuell trakassering, sier informasjonsrådgiver Jógvan H. Gardar.

– Medlemmene i Dnmf er stort sett menn. Derfor er det ikke bare menns atferd overfor kvinner som interesserer oss. Det er viktig å huske at seksuell trakassering foregår mellom menn-kvinner, kvinner-menn, menn-menn og kvinner-kvinner, legger han til.

# - EN UTSATT POSISJON

Mange opplever å være eneste kvinne blant mange menn om bord, spesielt på fraktesfartøyer. Hvis de i tillegg føler usikkerhet fordi fartøyet er ute på havet og de er borte fra familie og venner i lange perioder, er det lett å forestille seg at det kan være vanskelig å finne noen å henvende seg til hvis det oppstår problemer om bord.

CAROLINE JOHANSSON  
Sjøfartsverket

– Som kvinne til sjøs er man i en utsatt posisjon. Å være den eneste kvinnelige personen om bord kan innebære problemer. Det kan være harmonisk i en utelukkende mannlig besetning, men når en kvinne kommer inn, blir det en slags uorden. Den heteronormative kjønnsnormen gjør at mennene om bord blir påminnet sin seksualitet, som har vært i en slags hvilemodus når det ikke har vært kvinner i besetningen, sier Momoko Kitada, som er dosent ved World Maritime University i Malmö innen fagområdet kjønnsrelaterte spørsmål i sjøfartsnæringen.

mener Momoko Kitada, som selv har bakgrunn som sjøoffiser.

## SKJULER SIN FEMINITET

Et fartøy er som en verden i miniatyr. Så lenge du er om bord, har du hele livet ditt der. Du jobber, spiser, sover, trener og har sosial omgang med de andre om bord. Derfor er det viktig å føle tilhørighet, finne sin plass i gruppen og etablere vennskap.

– Mange kvinner forsøker å dekke over sin feminitet når de kommer om bord. Det kan dreie seg om alt fra hvordan de kler seg, til at de tar i bruk



**ENGASJERT:** Momoko Kitada er dosent ved World Maritime University i Malmö innen fagområdet kjønnsrelaterte spørsmål i sjøfartsnæringen. Foto: PRIVAT

«**Det må være meg det er noe galt med.**»

Det er gjort forsøk på fartøyer med utelukkende kvinnelige besetningsmedlemmer, og det har vist seg å fungere like godt som utelukkende mannlige besetninger. Som en bonus har kvinnene fått sjansen til å vise sin kompetanse. Fra et likestillingssynspunkt er dette å omgå problemet,

en maskulin sjargong. Det handler om gruppetilhørighet. Du vil være en del av fellesskapet. Ikke bli betraktet som «kvinnen om bord», men bli anerkjent for jobben du gjør og kompetansen du har. En del av problemene kan dempes ved hjelp av denne taktikken, men man blir fortsatt betraktet

som kvinne, og det finnes et uendelig antall historier om hvordan kvinner blir stirret på i trimrommet, får kjærlighetsbrev stukket inn under døren til kahytten, eller ikke forventes å kunne hankses med bestemte arbeidsoppgaver.

## FØLER OFTE SKYLD

Dersom det oppstår problemer som i virkeligheten springer ut av mannsjåvinistiske atferdsmønstre om bord, har kvinner en tendens til å påta seg skylden. Kvinnen forsøker å tilpasse seg gruppen og skape tilhørighet, men uten et likestilt arbeidsmiljø vil hun aldri

kunne bli en del av gruppen på samme vilkår som mennene. Hvis hun har forsøkt å dekke over det faktum at hun er kvinne, men likevel ikke får være en del av gruppen på lik linje med de andre, er det nærliggende å klandre seg selv: «Det må være meg det er noe galt med».

Isoleringen av kvinner om bord er farlig. Hvis kvinner ikke kan snakke sammen og diskutere sin situasjon med andre kvinner, står diskriminering og annen uakseptabel atferd i fare for å bli normalisert. Internett og kampanjer som #metoo og #låttaankar er

*I denne artikkelen hentet fra det svenske Sjøfartsverkets publikasjon Sjørapporten, snakker tidligere sjøoffiser, nå dosent ved World Maritime University, Momoko Kitada, om utfordringer kvinnelige sjøfolk kan møte om bord.*

derfor svært viktige. Kvinner som har vært som ensomme satellitter ute på ulike fartøyer, kan nå finne felles fora, utveksle tanker og erfaringer, støtte hverandre og innse at problemene ikke skyldes dem.

### - VARSLERE STEMPLER

Å forsøke å løse kjønnsrelaterede problemer som eneste kvinne om bord er svært vanskelig. Du forventes å akseptere det arbeidsmiljøet du har begitt deg inn i, og sjøfarten er en liten verden der du må passe godt på omdømmet for å kunne fortsette karrieren. Sjøfarten består av mekanisk virkende organisasjoner, der hver enkelt lett kan erstattes. Du er ikke ansatt på grunn av din unike kompetanse eller profil, men som en tredjestyrer som raskt og enkelt kan byttes ut med en ny dersom det oppstår problemer.

– Den som tar opp et problem, stemples som bråkebøtte, noe som gjør at de fleste kvinner forholder seg tause. Du vil ikke pådra deg et rykte som feministisk bråkmaker. Du trenger en god attest for fremtiden, og hvem er det mest sannsynlig at en rekrutterer lytter til i en ansettelsesprosess: kapteinen som har skrevet attesten, eller jobbsøkeren selv?

Mange arbeidsgivere har ikke retningslinjer for slike spørsmål. Det er vanskelig å påpeke misforhold dersom det ikke står svart på hvitt at «slik gjør vi det, ikke slik».

### TRENGER FLERE KVINNER

– Det er behov for flere kvinner i hele den maritime sektoren, i alle stillinger, slik at mannlige, kjønnsstereotype

maktstrukturer kan løses opp. Dersom man bare fokuserer på kvinnelige ansatte på fartøyene, vil de mannlige maktstrukturene i næringen bli opprettholdt, og ingenting vil endre seg. Hvem skal (for eksempel) jobbe for å innføre retningslinjer om likestillingsarbeid om bord dersom bare menn som ikke kjenner til problematikken, sitter i posisjoner med makt til å ta beslutninger på rederikontoret?

Livet om bord har egentlig ganske gode forutsetninger for å være likestilt. Tendensen er at kvinner om bord ikke går inn i tradisjonelle kvinneyrker, men ofte jobber som offiserer om bord. På sjøen finnes det tydelige jobbeskrivelser og godt innarbeidede rutiner som må følges, uavhengig om det er en mann eller en kvinne som utfører jobben.

### BØR BLI MER FLEKSIBLE

En større fleksibilitet i jobbmønsteret ville også kunne oppmuntre til likestilling, for eksempel ved at sjøfolk som ønsker å stifte familie, får tilbud om omplassering til en landbasert jobb i småbarnspe-rioden.

– Sjøfartsnæringen utvikler seg hele tiden, og det er viktig å ivareta kvinners interesser i denne utviklingen. Gjennom alle tider er det menns perspektiv som har styrt den industrielle utviklingen. Dersom vi skal ha en likestilt sjøfartsnæring, må også kvinner regnes med som en del av næringens fremtid. Likestillingsperspektivet er viktig i alle spørsmål.

*När jag var på en båt så festade vi ganska hårt och jag blev jättepäckad och gick och lade mig. Senare kom repen in och kröp ner. Jag sa inget. Jag kunde inte, jag var så full. Han hade sex med mig. Jag ville inte, men jag sa inte nej och gjorde inte heller motstånd. Jag kunde inte jag var så full. Tyckte i flera år att det inte var en våldtäkt då jag själv hade satt mig i den sitsen. Jag har inte berättat det här för någon, för jag skäms så. Jag känner fortfarande att jag delvis har mig själv att skylla.*

*Jaså du är här?  
Då ringer jag min fru och säger att hon inte behöver komma hit, för nu är ju rederiets luder här.*

*Det kom en ny rep ombord.  
En dag i massen säger han rakt ut: "var är knullistan?" Jag frågade vad fan han menade. Han svarade: "ja listan man skriver upp sig på om man vill knulla med dig". Jag kände mig både rädd och ledsen. Ifrågasatte jag själv, om jag hade verkat inbjudande.*

*Jag jobbade som matros och vi surrade trailers med kätting. Jag som var smidigast satt under föregående trailer och väntade på nästa. Jag hade overall och satt på huk. En kväll på fyllan sa min kollega som alltid stod på andra sidan trailern: "när du sitter där på huk så tänker jag på din fitta".*

# Fotokonkurranse for fritidsbåtfolket: HUGS VEST – OG KAMERA PÅ SJØEN I SOMMAR!



**TIDLEGARE BLINKSKOT:** Dette herlege sommarbiletet er blant dei tidlegare vinnarane av konkurransen.

FOTO: FRANK HAUGHOM

**Sommaren og deilige dagar i fritidsbåten står for tur. Vi vil gjerne sjå sommarens båtliv i bilete, og byr på flotte premiar til dei som sender oss årets beste fritidsbåtbilete.**

## KARI STAUTLAND

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

*– Ha en riktig fin og trygg båtsommer!*

Sommar arrangerer Sjøfartsdirektoratet igjen ein fotokonkurranse der fritidsbåtar står i fokus. Alle som ønskjer kan delta i konkurransen, så her er det berre til å knipsa i veg når motiva byr seg.

– Vårt mål er at folk skal ha det triveleg og fint på sjøen, og god tryggleik er essensielt om ein vil sikra seg ei fin båtopleveling, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen. Det er desse fine turane vi ønskjer å få tilsendt bilete frå.

Resultatet av konkurransen blir kunnigjort i neste nummer av Navigare, som kjem ut i september. For at vi skal klara å kåra vinnaren i tide, må vi ha mottatt bileta seinast 15. august.

## PREMIAR:

- 1.plass: Gåvekort på 5000 kroner og ein flytevest
- 2.plass: Gåvekort på 2000 kroner og ein flytevest
- 3.plass: Flytevest
4. – 10.plass: Naudladarar

## VIKTIG:

- Send berre digitale bilete
- Bileta skal sendast til [hmsu@sdir.no](mailto:hmsu@sdir.no) innan 15. august.
- Maks fem bilete per deltakar
- Bileta må vera i høgaste oppløysing
- Merk sendinga tydeleg med fotografen sitt namn, adresse og telefonnummer
- Sjøfartsdirektoratet har rett til å publisera innsendte bidrag i Sjøfartsdirektoratets publikasjonar. Dersom ein kan identifisera personar på bileta må dei vera gjort kjende med dette.

## FOR Å UTVIKLE NÆRING MÅ EIN HA KULTUR FOR LÆRING!

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

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

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



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

... vi er nominerte i år igjen

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

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



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

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



... vi tilbyr **spennande traineestillingar**



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



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

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

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



### VÅRE VERDIAR:

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

[www.fjord1.no](http://www.fjord1.no)



**Rune Djurhuus  
og Magne Bråtveit**

*Norsk senter for maritim- og dykkemedisin  
Yrkesmedisinsk avdeling*

## Skadedyrbekjempelse med pesticider - en risikofaktor for havnearbeidere og skipsmannskap

***Pesticider i transportcontainere og på bulkskip representerer en betydelig helserisiko for skipsmannskap og arbeidstakere som åpner containere og lossrer bulkskip. Merking og dokumentasjon på utført pesticidbehandling mangler til tross for tydelig regelverk. Håndheving av regelverket bør styrkes!***

**B**åde transportcontainere og lasterom på bulkskip blir behandlet med giftstoffer for å hindre spredning av skadedyr (primært insekter) til mottakerlandet og at lasten ikke ødelegges under

transporten. Disse giftstoffene (pesticider/fumiganter) er også giftige for mennesker. Kunnskapen er ofte begrenset hos de som transporterer og tar imot behandlet last. Merking av lasten er oftest mangelfull slik



*Containerskip i utseiling fra Harwich  
Foto: © Svein Nordrum / NTB scanpix*

at arbeidstakere uforvarende kan bli eksponert for slike giftstoffer.

## PESTICIDER I TRANSPORTCONTAINERE

Størsteparten av de over 600 millioner fraktcontainerne som årlig transporteres over hele verden, behandles med giftstoffer før sending. Containerne blir ofte hermetisk lukket, med stengte ventilasjonsåpninger. Det kan være betydelige pesticidrester i containerne når disse åpnes. Metylbromid, fosfin, formaldehyd, kloropikrin, dikloretan og etylenoksid er eksempler på slike pesticider. Alle kan gi alvorlige helseeffekter og kan være dødelig hvis konsentrasjonen er høy nok. De kan også gi alvorlige langtidsvirkninger ved lavere konsentrasjoner.

I henhold til regelverket til IMO skal transportcontainere som er pesticidbehandlet, merkes tydelig utenpå med pesticid, tids-

punkt for behandlingen og om containeren er ventilert etterpå (ref. IMDG-koden). I realiteten er kun et fåtall av slike containere merket. Transportdokumentene skal vise hvilke pesticider som er brukt, og inneholde instruksjon om behandling av eventuelle pesticidrester.

## HVOR STORT ER PROBLEMET?

Vi kjenner ikke til dødsfall blant arbeidstakere som har åpnet containere med pesticidrester. Det verserer imidlertid en rekke historier om hendelser der arbeidstakere skal ha blitt alvorlig forgiftet ved åpning og tømning av transportcontainere, men få av hendelsene er dokumentert i vitenskapelig litteratur eller i tilgjengelige rapporter. På en konferanse om temaet i Berlin i 2014 ble det beskrevet forgiftningstilfeller som ikke ble rapportert videre. Det ble understreket at det er viktig at slike hendelser blir dokumentert og rapportert, og at informasjonen blir gjort tilgjengelig for alle.

Arbeidstakerne som er mest utsatt for pesticideksponering, er de som åpner og tømmer containerne. I tillegg kan personell som skal kontrollere innholdet i lasten, for eksempel tollinspektører, være utsatt.

## UNDERSØKELSE AV PESTICIDBRUK

I 2017 gjennomførte vi et EU-prosjekt om forekomst av pesticider i transportcontainere og helseeffekter på arbeidstakere. Undersøkelsen fant mye litteratur om forgiftningstilfeller ved bruk av pesticider, men lite i forbindelse med transportcontainere.

De mest brukte pesticidene i dag er metylbromid og fosfin, og i 8 av 9 studier gjennomført mellom 2002 og 2013 var den yrkeshygieniske grenseverdien (OEL) for metylbromid overskredet i opptil 21 % av containerne, mens for fosfin var grenseverdien overskredet i opptil 3,5 % av containerne. Nesten ingen av containerne hadde merking i henhold til IMDG code, som oftest var de ikke merket i det hele tatt. Noen steder analyseres containerluften for pesticidrester før åpning.

Dersom det påvises pesticidrester settes containerne til utlufting, enten passivt ved åpne dører, eller ved bruk av et avtrekksystem som suger ut luften.

## RISIKOREDUSERENDE TILTAK

I EU-OSHA-rapporten (<https://osha.europa.eu/en/tools-and-publications/publications/health-risks-and-prevention-practices-during-handling-fumigated/view>) konkluderte vi med at de viktigste tiltakene for å minske risikoen for helse-skade på arbeidstakere som åpner og/eller tømmer slike transportcontainere er: å

1. sørge for at lovverk/forskrifter vedrørende merking og transportdokumenter blir overholdt,
2. ikke åpne containere uten risikovurdering som konkluderer med at det er trygt å åpne containeren, om nødvendig etter tilstrekkelig utluftning av containeren,
3. utvikle en standardisert prosedyre for rutinemåling av containeratmosfæren i containere som ankommer europeiske havner. Måleteknologien må ha tilstrekkelig spesifisitet og sensitivitet til å måle ned til minst 1/10 av OEL.

I tillegg bør havnene ha tilgjengelig utstyr for forsert ventilasjon av containere, måleutstyr som kan detektere de fleste aktuelle pesticider, samt enkle brosjyrer som viser aktuelt verneutstyr og beskriver hvordan arbeidstakerne skal forholde seg til transportcontainerne.

## PESTICIDER PÅ BULKSKIP

Bulklast på skip blir også behandlet med pesticider i utskipningshavnene. Dette gjelder ofte næringsmidler som korn og mel, men også for eksempel tømmer. Pesticidet er nesten utelukkende fosfin. Dette tilsettes ofte i tablettform som aluminiumfosfid pakket i rør, hylser eller «strømper» som lett slipper gjennom gass. Tablettene/hylsene legges på toppen eller graves litt ned i lasten. Fosfidet reagerer med fuktighet i luften og avspalter fosfingass (PH<sub>3</sub>)



som er tyngre enn luft og siger ned gjennom lasten. Dannelsen av fosfin foregår under store deler av transporten på skipet. Det kan derfor være betydelige mengder fosfin i lasterommet når skipet ankommer bestemmelsehavnen. Prosessen kan også stoppe opp fordi fuktigheten i luften blir brukt opp. Den kan starte opp igjen når det kommer mer fuktighet til, f.eks. når lukene til lasterommet åpnes.

### ULYKKER

Et bulkskip lastet med mais kom til havn i Nord-Irland i 2012. Kort etter åpning av lasterommet begynte det å ryke fra lasten, og rester av fosfidemballasje ble observert. Mannskapet ble evakuert før de fikk alvorlige skader. Synlige fosfidrester ble fjernet og lasterommet ventilerert.

Mannskapet om bord er mest utsatt for pesticideksponering, og spesielt de som har lugar i nærheten av lasterommene. Havnearbeidere som skal losse skipet, er

også utsatt. Det er dokumentert flere dødsfall som følge av forgiftning ved pesticidbruk på bulkskip. Både den britiske havarikomisjonen (MAIB, Marine Accident Investigation Branch) og skipsforsikringselskaper som Gard har beskrevet flere alvorlige ulykker og dødsfall blant skipsmannskap.

I 2008 ble et skip lastet med korn behandlet med aluminiumfosfid før avreise fra Russland til Storbritannia. Underveis ble en sjømann funnet død i lugaren sin på grunn av fosfinforgiftning. Undersøkelsene etterpå viste at det var små, åpne kanaler mellom lasterommet og lugaren. I 2010 gikk et skip med hvete fra Latvia til Antwerpen, også behandlet med aluminiumfosfid. Underveis ble to av mannskapet syke på grunn av fosfinforgiftning, den ene døde av skadene. Flere blindpassasjerer har også omkommet etter at de har gjemt seg i lasterom behandlet med fosfin.

IMO har klare retningslinjer for bruk av pesticider også på bulkskip (se MSC-rundskriv 1264, 2008). Det omfatter krav om merking av både lasterom og tilstøtende rom som kan tenkes å inneholde pesticid. Merkingen skal blant annet opplyse om pesticid, konsentrasjon og når behandlingen er utført.

### RISIKO PÅ CONTAINERSKIP

Utslipp av pesticider fra transportcontainere på containerskip har også forekommet. Båtsmannen på et containerskip på vei fra Peru til Chile i 2009 med 28 fosfinbehandlede containere ble forgiftet av utslipp fra disse, men slapp heldigvis varige skader. Disse containerne var tydelig merket og dokumentasjon om pesticidbehandlingen fantes i lastepapirene, men mannskapet om bord hadde oversett dette. I andre tilfeller kan det være et større antall umerkede containere med fare for betydelige utslipp med giftig gass uten at mannskapet er klar over risikoen.



## Kompetanseheving som er både interessant og nyttig.

Ta et av våre mange maritime kurs med høyt kvalifiserte instruktører og simulatorpark i verdensklasse. Universitetet i Sørøst-Norge har den største og mest komplette maritime utdanningen i Norge.

### Vi arrangerer

GOC grunnkurs i uke 47 og 48 • GOC fornyingskurs i uke 48 • ROC grunnkurs i uke 49 og 50 • ROC fornyingskurs i uke 49 og 50 • ECDIS produktspesifikke kurs for TECDIS, MARIS og TRANSAS • Rederispesifikke Replenishment at Sea - RAS kurs med BRM og ERM forseismikk • Skreddersydde BRM og ERM kurs • Skreddersydde kurs og simulatortrening for ethvert behov

### Kontakt:

Carina Broen Konradsen | E: CarinaBroen-Konradsen@usn.no | T: 31 00 89 98



# Etablerer verdens første selskap for operasjon av autonome skip

**Wilhelmsen og Kongsberg inngår samarbeid for å ta neste steg innen autonom skipsfart ved å tilby en komplett verdikjede for autonome skip, fra design og styringssystem til operasjonell drift av fartøyene.**

- Som en verdensledende maritim nasjon har Norge tatt en ledende posisjon innen utviklingen av autonome skip. Gjennom etableringen av det nye selskapet Massterly tar vi neste steg i denne utviklingen ved å etablere infrastruktur og tjenestetilbud for å utvikle og drifte fartøyene, samt avanserte logistikk-løsninger tilknyttet maritime, autonome operasjoner. Dette selskapet vil redusere kostnader i alle ledd og være aktuelt for alle selskaper som har et transportbehov, sier Thomas Wilhelmsen, konsernsjef i Wilhelmsen.

Selskapet vil ha egne landbaserte kontrollsentere for å overvåke og drifte autonome fartøy som seiler i Norge og internasjonalt. Med tilsammen 360 års erfaring, vil Massterly nyttiggjøre seg av Kongsberg Gruppens unike teknologiske kompetanse og løsninger, og Wilhelmsens verdensledende erfaring fra logistikk og maritime operasjoner. Posisjonen som ledende maritim nasjon skaper også muligheter for Norge i utviklingen av neste generasjons maritime personell, skriver Kongsberg i en pressemelding.

- Autonomi og fjernstyrte operasjoner er en viktig utvikling for maritim industri. Norge har tatt en ledende posisjon, noe som har vært mulig som følge av et tett samarbeid mellom norsk maritim klynge og norske myndigheter. De siste årene har det vært en rivende utvikling og vi har betydelig pågang fra kunder over hele



**NYTT SELSKAP:** Konsernsjef Geir Håøy i Kongsberg Gruppen sammen med Thomas Wilhelmsen, konsernsjef i Wilhelmsen. Foto: Kongsberg Gruppen

verden, fra tradisjonell maritim industri og fra andre. Når autonome skip om kort tid blir en realitet vil Massterly være avgjørende for å digitalisere infrastrukturen og driften, sier Geir Håøy, konsernsjef i Kongsberg Gruppen.

- Foreløpig er vi helt i starten av denne utviklingen, men vi ser og tror at det vil være et betydelig marked for denne typen tjenester i nær fremtid. I første rekke er det nærskipsfarten som vil ta i bruk autonome skip. Dette innebærer også økt

konkurranseskraft for å flytte transport fra vei til sjø. Massterly vil tilby miljøvennlig transport med null eller særdeles lave utslipp. Gevinstene er økt effektivitet og reduksjon av klimautslipp. For Norge som en havnasjon vil dette bli et viktig bidrag for å nå FNs internasjonale bærekraftsmål, sier Wilhelmsen.

## Fire rederier måtte betale dyrt: **STORE GEBYR FOR OLJEUTSLIPP TIL SJØ**

Sjøfartsdirektoratet ga i fjor fire rederier overtredelsesgebyr i størrelsesorden fra 150 000–300 000 kroner for ulovlig utslipp av oljeholdige blandinger til sjø.

**KJETIL B. SØRENSEN**

Avd. Regelverk og Internasjonalt arbeid, Sjøfartsdirektoratet

Som oftest dreier det seg om hendelser i forbindelse med bunkring av drivstoff, men det forekommer også utslipp knyttet til driften av skipet.

Forurensning av det marine miljø er et stadig økende problem. Sjøfartsdirektoratet behandler årlig en rekke saker hvor det er mistanke om at det kan ha forekommet ulovlig forurensning fra et fartøy. Dette gjelder både saker om utslipp av oljeholdige blandinger til sjø, og saker hvor fartøyet er mistenkt for å ha brutt utslippsrestriksjonene til luft.

### RUSSISK FISKEFARTØY

Den første av fjorårets saker gjaldt et russiskflagget fiskefartøy som hadde et utslipp på i overkant av 100 liter marin diesel ved kai i Tromsø. Hendelsen fant sted i forbindelse med bunkring av drivstoff.

I denne saken ble det lagt til grunn at mannskapet om bord ikke hadde tilstrekkelig overvåkning og kontroll på bunkringsoperasjonen, og at dette var en medvirkende årsak til utslippet. Videre ble det også lagt skjerpene vekt på at utslippet ikke ble meldt inn til norske myndigheter. Rederiet ble i lagt et overtredelsesgebyr på 150 000 kroner for denne hendelsen.

### INNENRIKSFERGE

Fartøyet som var involvert i den neste saken var en innenriksferge, som under bunkring ved kai hadde et utslipp på til sammen 700 liter marin gassolje. Årsaken til utslippet var at et lokk på en fyllestuss, som ikke lenger var i bruk på fartøyet, falt av. Det resulterte i at deler av den marine gassoljen gikk på sjøen under bunkringsoperasjonen.



Rederiet opplyste at sikringen til lokket trolig var blitt skadet etter kontakt med fenderverket på kaien. Sjøfartsdirektoratet anså ikke hendelsen å være et hendelig uhell og la vekt på at rederiet måtte bære risikoen og ansvaret i forbindelse med operasjonen. Rederiet ble ilagt et overtredelsesgebyr på 200 000 kroner for utslippet.

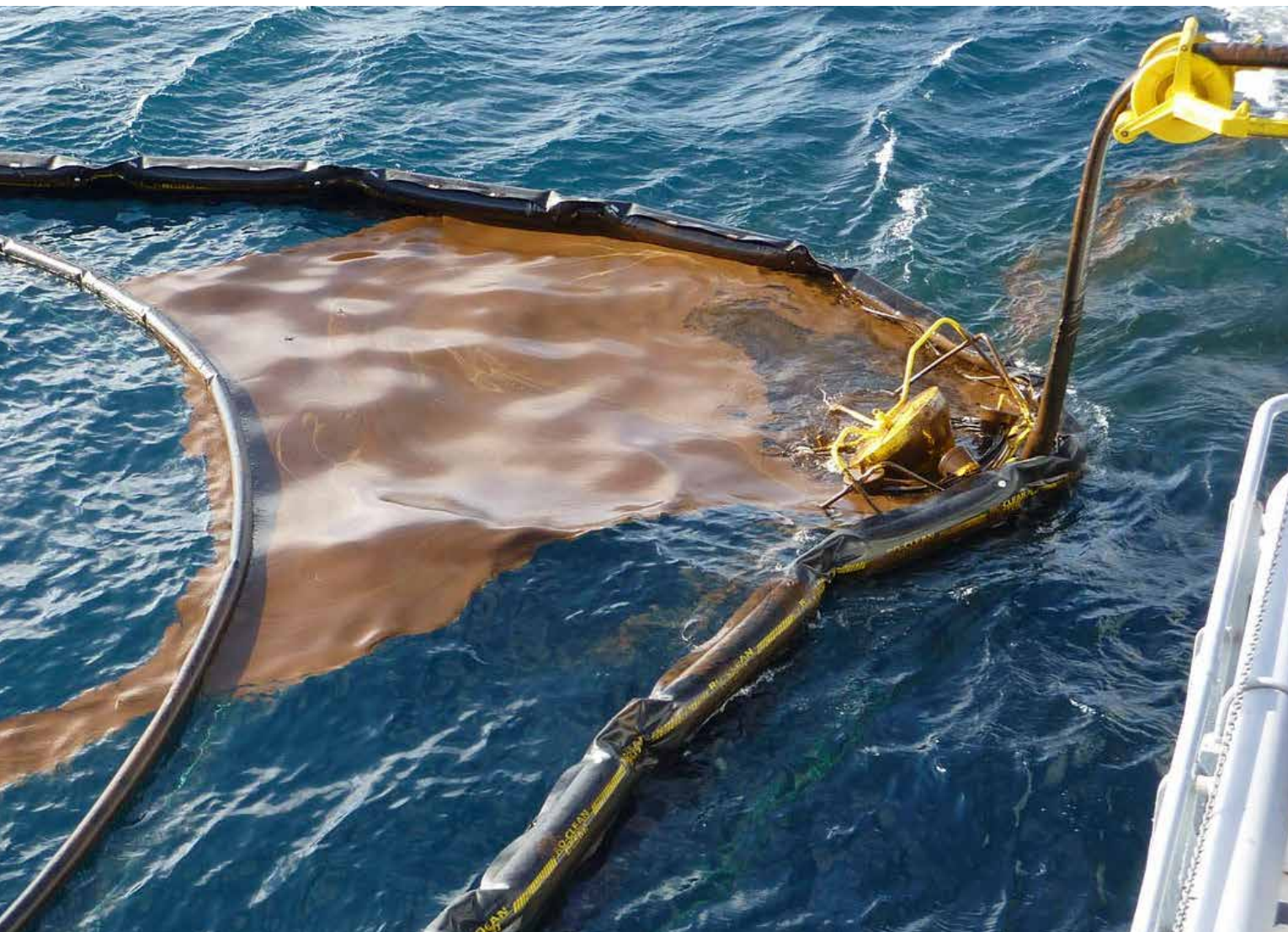
### SERVICEFARTØY

Overføring av drivstoff mellom tanker om bord på et fartøy utgjør også en risiko for utslipp. I den tredje saken som ble behandlet i 2017 var det akkurat dette som var tilfellet. Et mindre servicefartøy innen oppdrettsnæringen hadde et utslipp av omtrent 1000 liter marin diesel i forbindelse med overføring av drivstoff mellom

#### fakta:

I forrige nummer av Navigare omtalte vi sakene om svovelovertrædelser i 2017. I dette nummeret tar vi for oss de fire sakene om utslipp av oljeholdige blandinger til sjø.

- Det følger av skipssikkerhetsloven § 31 at «forurensning av det ytre miljø ved utslipp eller dumping fra skipet, eller ved forbrenning av skadelige stoffer eller på annen måte i forbindelse med driften av skipet er forbudt med mindre annet fremgår av lov eller forskrift fastsatt med hjemmel i lov.»
- Videre går det fram av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger § 4 at MARPOL vedlegg 1, som omhandler hindring av oljeforurensning fra skip og flyttbare innretninger, gjelder for alle norske skip og alle utenlandske skip som befinner seg i norsk farvann.
- Utgangspunktet er altså at all forurensning av olje eller oljeholdige blandinger fra skip til sjøen er forbudt. Det finnes likevel noen lovbestemte unntak fra dette forbudet. Det mest sentrale unntaket er forurensning som har oppstått som en direkte følge av en skade på skipet, hvor alle rimelige forholdsregler er tatt både før og etter uhellet. Dette kan typisk være en forurensning som oppstår i etterkant av en grunnstøting.
- Videre omfattes også utslipp som anses nødvendig av hensyn til skips sikkerhet, de ombordværendes helse eller for å redde liv, også av unntaket fra forbudet i skipssikkerhetsloven § 31.



**SKADER:** Utslipp av oljeholdige blandinger til sjø utgjør et skadepotensiale på organismer i utslippets nærrområde, og komponentene i oljeblandingene kan ha en relativt lang oppholdstid i miljøet.

ILLUSTRASJONSFOTO NOFO

to tanker om bord. En av faktorene i saken var at det trolig var mangelfull overvåkning fra mannskapet under prosessen.

Rederiet, som var en finansieringsinstitusjon, påklaget vedtaket om overtredelsesgebyr på 250 000 kroner. Klima- og miljødepartementet opprettholdt Sjøfartsdirektoratets vedtak etter klagebehandlingen.

### KONSTRUKSJONSSKIP

Den siste utslippssaken som ble sanksjonert av Sjøfartsdirektoratet i 2017 gjaldt et utslipp på omtrent 2000 liter hydraulikkolje ved kai fra et norskflagget konstruksjonsskip. Fartøyet lå i opplag da hendelsen skjedde.

I etterkant av utslippet ble det funnet sprekker i tre lavtrykksslanger og blærer i fire høytrykksslanger. Det er opplyst at sprekken kommer fra eksponering av salt og sollys, og at det var sprekken som ble funnet i det ytterste laget av slangene som forårsaket utslippet.

I denne saken ble det lagt vekt på at rederiet ikke hadde ført tilstrekkelig kontroll med de aktuelle slangene, og at en slik kontroll ville ha avdekket at slangene burde skiftes ut. Rederiet ble ilagt et overtredelsesgebyr på 300 000 for utslippet.

### BEHOV FOR VERN

I alle de fire saken var allmennpreventive hensyn et sentralt moment. Det marine

miljøet er et felles gode som har et særskilt behov for vern.

Utslipp av oljeholdige blandinger til sjø utgjør et skadepotensiale på organismer i utslippets nærrområde, og komponentene i oljeblandingene kan ha en relativt lang oppholdstid i miljøet.

Hvor stor den reelle skaden på miljøet blir avhenger av utslippets størrelse og hvilken type oljeholdig blanding som slippes ut. Et utslipp av tungolje vil ha en langt mer alvorlig miljøeffekt enn f.eks. et utslipp av marin diesel. Alt utslipp av olje til sjø anses uansett som en alvorlig overtredelse.

## Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) Trenden fra 2017 fortsetter

I løpet av det siste kvartalet har registeret fått tilført 21 skip med en total bruttotonnasje på 315 624. Ved utgangen av april var antall registrerte fartøy kommet opp i 616. Mange av disse ble flagget inn fra Isle of Man, Bahamas og Panama.

**STONE OLSEN RISNES**

Avd. Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet

### REGISTRERINGER I FEBRUAR, MARS OG APRIL

**ALEGRIA - LAFU8.** 3 017 bruttotonn off-shoreskip overført fra Bahamas.

**BOW TITANIUM - LADH8.** 17 139 bruttotonn nybygd kjemikalietanker, ikke registrert før. **CHAMPION CONCEPT -**

**LAFI8** 27. 472 bruttotonn oljetanker overført fra Marshalløyene.

**DEEP CYGNUS - LACV8.** 9 423 bruttotonn konstruksjonsskip overført fra Panama.

**FAR SAMSON - LADT8.** 14 740 bruttotonn konstruksjonsskip overført fra Isle of Man.

**FAR SERVER - LAF08.** 2 814 bruttotonn forsyningskip overført fra Isle of Man.

**FAR SUPPLIER LAET8.** 3 009 bruttotonn forsyningskip overført fra Isle of Man.

**FAR SYMPHONY - LAEJ8.** 3 743 bruttotonn forsyningskip overført fra Isle of Man.

**GEO CASPIAN - LACW8.** 12 708 bruttotonn seismikkkip overført fra Panama.

**GRAND CANYON II - LACY8.** 12 433 bruttotonn konstruksjonsskip overført fra Panama.

**HAVILA BORG - LEYA3.** 2 933 bruttotonn forsyningskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

**HEATHER KNUITSEN - LADY8.** 80 918 bruttotonn oljetanker overført fra Canada.

**KJERVAAGSUND - LAFK8.** 3 870 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Tyskland.

**MORVIKEN - LAEC8.** 80 838 bruttotonn nybygd oljetanker, ikke registrert før.

**NORMAND PIONEER - LAYF7.** 5 913 bruttotonn offshoreskip overført fra Isle of Man.

**OLYMPIC ARES - LAFS8.** 7 888 bruttotonn konstruksjonsskip overført fra Bahamas.

**OLYMPIC ARTEMIS - LAFV8.** 4 744 bruttotonn konstruksjonsskip overført fra Bahamas.

**SEA SUPRA - LAEW8.** 4 007 bruttotonn forsyningskip overført fra Kypros.

**SEABED STINGRAY - LAFP8.** 8 878 bruttotonn konstruksjonsskip overført fra Bahamas.

**SIEM PEARL - LDZH3.** 7 473 bruttotonn forsyningskip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

**SUPERIOR - LADU8.** 1 682 bruttotonn vanlig stykkgodsskip overført fra Sankt Vincent og Grenadinene.





*INN: Konstruksjonsskipet DEEP CYGNUS,  
overført fra Panama til NIS 16. februar  
2018. FOTO: VOLSTAD MANAGEMENT AS*

Har du kjøpt eller solgt båt?

## Husk å kontakte Skipsregisteret (NOR)

Vår og sommer er høysesong for kjøp og salg av båter. Kontakt Skipsregisteret for å omregistrere eierforholdet eller sikre at båten ikke er registrert på en tredjepart. Det er en enkel måte å føle seg trygg på.

**STONE OLSEN RISNES**

Avd. Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet

NOR-registeret er alle norskeidde fartøy som trafikkerer norskekysten representert. Fartøy over 15 meter må innføres, mens fartøy under 15 meter kan frivillig registreres. Ved utgangen av april i år var så mange som 20 144 fartøy registrert.

### DET ENESTE RETTSVERNSREGISTERET

Registeret kan derfor sammenligne det med tinglysingen av fast eiendom. Registreres båten i NOR sikrer man godkjent eierskap og muligheten til å ta frivillig pant med båten som sikkerhet.

Som båteier er det viktig at du vet om din plikt til å melde alle endringer til oss. Avdelingsdirektør i Skipsregistrene, Monika Borge er opptatt av at alle følger opp denne plikten.

– Vi er helt avhengig av båtfolket sin medvirkning, påpeker hun – det er den eneste måten vi kan sikre et helt oppdatert register på.

### GRATIS SØKETJENESTE

I tillegg til telefon og e-post, har vi en gratis søketjeneste på nett, «skipssøk». Søket er også tilgjengelig i en egen App med samme navn, både for Android og iPhone. Også den er gratis. Det beste søkekriteriet er båtens radio-/VHF kallsignal. Prøv gjerne de ulike søkemulighetene men, dersom søket opp tomt: Kontakt oss for å være på den sike siden og dersom du trenger en offisiell utskrift.

### REGISTRERING GIR MANGE MULIGHETER

Det har vært en kraftig økning i registrering av fritidsbåter de siste årene. Mange velger NOR selv om de ikke selv skal bruke båten som sikkerhetsstillelse for lån. Registrering i NOR kan nemlig sikre et raskere salg siden alt er tilrettelagt for at kjøper kan oppnå finansiering. Som registrert eier i NOR kan du også få utstedt et Nasjonalitetsbevis for båten. Det kan være et viktig dokument for å sikre smidig innsjekk på havne- og tollkontorer i utlandet. Beviset er gratis, bekrefter at båten er norsk og hvem som er registrert som eier.

Lurer du på noe, se våre nettsider, send oss en e-post eller ring 55 54 12 50.



*NYTTIG: Dersom en av årets båtmesser resulterte i båt kjøp, kan det være lurt å kontakte Skipsregistrene om registrering. FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET*



Skal avdekke ulovlig  
svovelutslipp:

# TESTING MED DRONE ER I GANG

*TESTER: Her ser vi Stein Magne Eidsen om bord i kystvaktskipet KV «Tor» under testing av dronen i Karmsundet i mars. I disse dager foretas det en mer realistisk utprøving av drone med sensor i farvannet utenfor Bergen.* FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

**Sjøfartsdirektoratet, i samarbeid med Kystvakten og Kystverket, tester i disse dager bruk av drone for avsløre skip som bryter de nye og strengere reglene for svovelinnhold i drivstoff.**

## BJARTE AMBLE

Journalist, Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Kystverket eier dronen, som blir påmontert en sensor for måling av svovelinnhold i eksosen fra skipene. Sjøfartsdirektoratet har i første omgang leid inn én sensor for å gjennomføre et visst antall testmålinger.

### EFFEKTIVISERER ARBEIDET

En innledende testing av drone med sensor ble gjort i Karmsundet ved Hauge-sund i begynnelsen av mars i år, med base om bord i kystvaktfartøyet KV «Tor».

– Uke 22, i månedsskiftet mai/juni, er satt av til mer realistiske tester av skip i farvannet utenfor Bergen. Også da skal vi manøvrere dronen fra «Tor», forteller sjefingeniør Svein Erik Enge i Sjøfartsdirektoratet.

Han er veldig spent på resultatet av testene, og trekker fram én hovedutfordring:

– Problemet blir å få styrt dronen dit eksosen fra skipet er mest mulig konsentrert. Jeg har likevel tro på at de skal lykkes, noe som vil kunne effektivisere inspeksjonene våre av svovelutslipp betydelig, sier Enge.

– Dersom målingene registrert av sensoren på dronen viser grunn til mistanke om ulovlig svovelinnhold i et fartøys drivstoff, vil Kystvakten varsle våre inspektører på land, som så vil gå om bord og foreta tilsyn neste gang fartøyet legger til land, sier Enge.

Sjøfartsdirektoratet håper at denne nye måten å avsløre ulovlig svovelinnhold på, også vil virke forebyggende.

### SAMARBEIDSPROSJEKT

Kystverket kommer i år til å kjøpe inn fem nye droner, som skal plasseres om bord i fem forskjellige kystvaktfartøy. Forskjellige typer sensorer kan enkelt hektes av og på dronen, alt etter hvilket oppdrag de skal utføre:

Sjøfartsdirektoratet jakter på svovel-syndere, mens Kystverket har behov for kamera som kan måle utbredelse og tykkelse på oljeutslipp til sjøs. Statens Strålevern er også med i et prøveprosjekt med tanke på å kunne måle eventuell stråling fra atomdrevne skip eller skip som frakter radioaktivt avfall.

## SJØFARTSDIREKTORATET SVARER



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

Sjøfartsdirektoratets kan nås på [post@sdir.no](mailto:post@sdir.no) og telefon 52 74 00 00.

### HEI.

*Sønnen vår på 13 år vil gjerne kjøre båt når vi er på hytta, men han har ikke båtførerprøven. Hvor stor båt kan han føre uten, og hvor gammel må han være for å ta båtførerprøven? Jeg er heller ikke båtførerbevis, men har kjørt båt fra barnsben av. Hvilke regler gjelder for meg?*

*Hilsen Turi.*

Hei.

Sønnen din kan avlegge båtførerprøven fra han har fylt 14 år, men han vil ikke få utstedt båtførerbeviset før han fyller 16 år.

De som er født etter 1. januar 1980 og er over 16 år, har lov til å føre norsk fritidsbåt opp til 8 meter (26,25 fot) og med motor opp til 25 hestekrefter uten båtførerbevis. De under 16 år kan kun føre båt med lengde inntil 8 meter og som har maks hastighet på 10 knop, eller som har motor med maks effekt på 10 HK.

Dersom du er født før 1. januar 1980 kan du føre båter opp til 15 meter uten båtførerbevis eller annet kvalifikasjonsbevis. Vi anbefaler alle å ta båtprøven da dette vil gi deg nyttig kunnskap om hvordan man ferdes trygt på sjøen.

*- Sjøfartsdirektoratet*

### HEI.

*Vi planlegger å leie båt i utlandet i sommer, er det noe spesielt jeg må gjøre for å få lov til å leie?*

*Hilsen Pål.*

Hei, Pål.

Da anbefaler vi at du tar et internasjonalt båtførersertifikat, også kalt ICC.

Norsk båtførerbevis er ikke nødvendigvis akseptert i utlandet. En rekke land har signert avtalen om ICC, og dette er et verdifullt dokument når du ferdes med båt i utlandet.

ICC kan brukes i Bulgaria, Finland, Hviterussland, Irland, Kroatia, Latvia, Litauen, Luxemburg, Polen, Tyskland, Nederland, Norge, Romania, Serbia, Slovakia, Sveits, Storbritannia, Sør-Afrika, Tsjekiske republikk, Ukraina, Ungarn og Østerrike. Andre land godtar også ICC uten å ha skrevet under på avtalen.

For å få utstedt ICC må du bestå den nasjonale båtførerprøven i tillegg til å gjennomføre og bestå en praktisk prøve på motorbåt eller seilbåt. Du må også fylle ut en egenerklæring om helse.

Hvor store båter du kan kjøre med ICC, bestemmes av landet sertifikatet blir brukt i. I Norge gjelder ICC for båter inntil 15 meter.

*- Sjøfartsdirektoratet*

### GOD DAG!

*Jeg skal for første gang kjøpe meg egen båt, og jeg har blitt fortalt at jeg bør sjekke CE-merkingen, hva innebærer det?*

*Hilsen Nils.*

Hei, Nils.

Fritidsfartøy som er satt på markedet i EØS fra og med 16. juni 1998 må være CE-merket. En CE-merket båt skal ha samsvarserklæring og brukerhåndbok. Båten skal være merket med produsentskilt og identifikasjonsnummer (HIN/CIN/WIN).

*- Sjøfartsdirektoratet*



## «Marine Lighting» i revidert utgave: Veiledning om belysning om bord på skip

**Veiledningen om belysning om bord på skip (Marine Lighting) er nå tilgjengelig i revidert utgave. Publikasjonen utgitt av Lyskultur, er en veiledning i bruk av lys om bord på fartøy. Mye har skjedd på belysningsfronten de siste årene, og spesielt med introduksjon av lysdioder (LED-teknologi). Ny lysteknologi gir mange nye muligheter, men også utfordringer.**

Belysning om bord på skip skal bidra til å sikre sikker utførelse av arbeid og bruk av fartøyet, i tillegg til å bidra til rekreasjon og velvære. Skipsbelysning vil også ha påvirkning på omgivelsene rundt fartøyet. Noe er regulert gjennom lover og forskrifter, mens andre krav vil utledes av risikovurderinger av skipets funksjon og aktiviteter om bord på fartøyet. Med ulike fartøystyper og mulige løsninger vil det være behov for utfyllende veiledning og erfaringsdeling.

Selv om publikasjonen tar hensyn til hvilke krav som gjelder, er hovedhensikten å vise den praktiske bruken av lys og å gi råd til de som skal bygge nye eller endre på eksisterende fartøy.

– På vegne av Sjøfartsdirektoratet håper jeg at sluttproduktet blir et nyttig dokument som kan bidra til økt sikkerhet om bord på skip og for omgivelsene rundt. I og med at veiledning også reflekterer nye løsninger og teknologi som også anvendes på land, vil jeg tro at veiledningen vil kunne

være nyttig også ut over det maritime miljøet, sier Sjøfartsdirektoratets Birthe Lill Eskevik, som har tatt aktiv del i skrivearbeidet som medlem av referansegruppen for utformingen av veilederen.

For mer informasjon vedrørende lys og teknologi og publikasjonen se: <https://www.lyskultur.no>

FOTO: FRANK JØSOK



# Nye opplæringskrav: FERDIGHETS- SERTIFIKAT FOR TJENESTE PÅ SKIP I POLARE FARVANN

Polarkoden medfører krav om opplæring og ferdighetssertifikat for skipsfører, overstyrmann og ansvarshavende vaktoffiserer på bro på skip som opererer i polare farvann. Det skilles mellom grunnleggende og videregående ferdighetssertifikat, avhengig av typen farvann en opererer i.

**ARILD VIDDAL**

Underavd. Regelverk og avtaler, Sjøfartsdirektoratet

Ferdtsel i åpne, polare farvann krever grunnleggende opplæring for skipsfører, overstyrmann og ansvarshavende vaktoffiserer på bro på passasjer- og lasteskip. Ferdtsel i «andre farvann», som verken er isfrie, åpne eller isbergfarvann, krever videregående opplæring for skipsfører og overstyrmann, og grunnleggende opplæring for ansvarshavende vaktoffiserer på bro. Mer informasjon om definisjonen av farvann finner du i tabellen nederst i saken.

## DETTE KREVES:

For å få utstedt grunnleggende ferdighetssertifikat polarkoden, må man ha gjennomført og bestått et godkjent kurs som dekker kompetansekravene som følger av STCW-koden ny seksjon A-V/4.1.

For å få utstedt videregående ferdighetssertifikat polarkoden, må man for det første oppfylle kravene for utstedelse av ferdighetssertifikat polarkoden - grunnleggende. For det andre må man ha fullført minst to måneders godkjent fartstid som dekksoffiser på skip som opererer i åpne eller andre polare farvann, eller tilsvarende

godkjent fartstid. I tillegg må vedkommende ha gjennomført og bestått et godkjent kurs som oppfyller kravene til videregående opplæring som dekker kompetansekravene som følger av STCW-koden ny seksjon A-V/4.2.

Med tilsvarende godkjent fartstid menes at farvann hvor fartstiden blir opptjent i, ikke begrenses til å ligge innenfor de geografiske områdene som gjelder for Polarkoden.

De internasjonale reglene åpner for et handlingsrom når det gjelder fartstidsopptjening som tilsvarende tjeneste på skip i polare farvann. Sjøfartsdirektoratet vil derfor godkjenne dokumentert fartstid på skip, som for eksempel har operert eller opererer i Østersjøen, når det i dette området finnes is. Det samme gjelder fartstid opptjent i andre tilsvarende islagte farvann.

STCW-regelverket gjelder ikke for tjeneste om bord på fiskefartøy. Likevel, dokumentert fartstid opptjent i relevant stilling i dekkavdelingen om bord på fiskefartøy som opererer i farvann med is, vil tilsvare fartstid opptjent på skip som opererer i åpne eller andre polare farvann.



## OVERGANGSORDNING FOR GRUNNLEGGENDE OPPLÆRING FOR FERDIGHETSERTIFIKAT

Sjøfolk som har påbegynt godkjent fartstid på skip i åpne eller andre polare farvann før 1. juli 2018, kan innen 1. juli 2020 søke om å få utstedt ferdighetssertifikat polarkoden – grunnleggende, når det dokumenteres at man har opptjent minst tre måneders godkjent fartstid på skip som opererer i åpne eller andre polare farvann i stilling som dekksoffiser, i løpet av de siste fem årene.



**NYE KRAV:** Polarkoden medfører nye sertifikatkrav for deler av besetningen på skip som opererer i polare farvann.

ILLUSTRASJONSFOTO: RUDY SANDANGER/FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK

Alternativt, at man har fullført og bestått et opplæringskurs som er i samsvar med veiledningen for polarkodeopplæring som er vedtatt av IMO, og kan dokumentere dette. Da må en også ha påbegynt relevant fartstid før 1. juli 2018. Opplæringen som kreves, må være gjennomført ikke senere enn 30. juni 2020.

For å bli omfattet av overgangsordningen skal sertifikatgivende fartstid være påbegynt før 1. juli 2018. Med påbegynt

menes at hele eller deler av kravet om tre måneders fartstid må være opptjent før 1. juli 2018. Sjøfolk som for eksempel har opptjent en måneds fartstid på skip i åpne eller andre polare farvann før 1. juli 2018, må ha opptjent de resterende to månedene innen 30. juni 2020. Hvis søknad om ferdighetssertifikat sendes 30. juni 2020, må fartstiden være påbegynt på eller etter 1. juli 2015, jf. kravet om tre måneders fartstid i løpet av de siste fem årene.



#### Verdt å vite:

- Polarkoden har krav om opplæring og ferdighetssertifikat for kaptein, overstyrmann og ansvarshavende vakt-offiser på bro. Sertifikatkravene er tatt inn STCW-konvensjonens vedlegg kapittel V ny regel 4, mens de tilhørende opplæringskravene følger av STCW-koden del A-V ny seksjon 4. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre kravene nevnt ovenfor i forskrift av 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikat for sjøfolk.
- Den som søker Sjøfartsdirektoratet om ferdighetssertifikat polarkoden – grunnleggende eller videregående, skal dokumentere gjennomført og bestått godkjent opplæring fra et norsk lærested. Fartstid som kreves for videregående opplæring skal også dokumenteres.
- EØS-stater med godkjente opplæringstilbud iht. kravene i STCW-koden ny seksjon A-V/4, jf. Direktiv 2008/106, utsteder ferdighetssertifikater til søkere som dokumenterer gjennomført og bestått godkjent opplæring i vedkommende EØS-stat. For utstedelse av ferdighetssertifikater for videregående opplæring skal fartstiden som kreves også dokumenteres.
- Tredjeland med systemer for opplæring og sertifisering av sjøfolk og som Sjøfartsdirektoratet har inngått bilateral avtale med iht. STCW Reg. I/10, kan også utstede ferdighetssertifikater til søkere som dokumenterer gjennomført og bestått godkjent opplæring i vedkommende stat. For utstedelse av ferdighetssertifikater for videregående opplæring, må søkeren også dokumentere kravet om to måneders godkjent fartstid.

Siste frist for å søke om ferdighetssertifikat etter overgangsordningen for grunnleggende polarkodeopplæring er 30. juni 2020. I slike tilfeller må fartstiden være påbegynt på eller etter 1. juli 2015, dvs. fem år tilbake i tid fra 1. juli 2020, men likevel før 1. juli 2018.

### OVERGANGSORDNING FOR VIDeregående Opplæring for Ferdighetssertifikat

Kravene til ferdighetssertifikat polarkoden - videregående kan også oppfylles ved at sjøfolk som faller inn under overgangsordningen vist til ovenfor, gjennomfører og består et opplæringskurs som er i samsvar med veiledningen for polarkodeopplæring som er vedtatt av IMO.

I tillegg til kravet om gjennomført og bestått opplæring, skal den som søker om ferdighetssertifikat i løpet av de siste fem årene ha opptjent to måneder med godkjent fartstid på skip som opererer i åpne eller andre polare farvann i stilling som dekksoffiser, eller tilsvarende godkjent fartstid. Tilsvarende som for ferdighetsser-

### STILLINGER MED KRAV OM POLARKODEOPPLÆRING FOR TJENESTE PÅ SKIP SOM OPERERER I POLARE FARVANN:

Isforhold	Tankskip	Passasjerskip	Andre typer lasteskip
Isfritt	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant
Åpne farvann	Grunnleggende opplæring for skipsfører, overstyrmann og ansvarshavende vaktoffiserer på bro	Grunnleggende opplæring for skipsfører, overstyrmann og ansvarshavende vaktoffiserer på bro	Ikke relevant
Andre farvann	Videregående opplæring for skipsfører og overstyrmann.  Grunnleggende opplæring for ansvarshavende vaktoffiserer på bro	Videregående opplæring for skipsfører og overstyrmann.  Grunnleggende opplæring for ansvarshavende vaktoffiserer på bro	Videregående opplæring for skipsfører og overstyrmann.  Grunnleggende opplæring for ansvarshavende vaktoffiserer på bro

- «Isfritt» betyr at det ikke forekommer is. Hvis det forekommer is i noen form, skal denne betegnelsen ikke benyttes.
- Med «åpne farvann» menes områder hvor navigeringen kan skje uhindret med sjøiskonsentrasjon mindre enn 1/10. Opprinnelig landis, dvs. isberg og is kalvet fra en iskant, skal ikke være til stede.
- Med «andre farvann» menes farvann som verken er isfrie, åpne eller isbergfarvann. (Med «isbergfarvann» menes områder hvor navigeringen kan skje uhindret med opprinnelig landis i konsentrasjoner mindre enn 1/10. Sjøis kan finnes, men ikke i konsentrasjoner større enn 1/10.)



tifikat polarkoden - grunnleggende, må fartstiden være påbegynt før 1. juli 2018.

Søknad om ferdighetssertifikat for opplæring etter overgangsordningene skal sendes til Sjøfartsdirektoratet sammen med attestert dokumentasjon på gjennomført og bestått kurs etter veiledningen for polarkodeopplæring som er vedtatt av IMO og dokumentert fullført relevant fartstid.

### PÅTEGNING (ENDORSEMENT)

Ferdighetssertifikat for polartjeneste om bord på skip som opererer i polare farvann utstedt av en EØS-stat eller et tredjeland som Norge har inngått avtale med iht. STCW Reg. I/10, skal ikke påtegnes av Sjøfartsdirektoratet.

**FARVANNET AVGJØR:** Hvilke forhold det er i farvannet skipene opererer i, avgjør hvilke krav som gjelder for besetningen. ILLUSTRASJONSFOTO: SVEIN JARL ANGELL/FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK



**Sjøfartsdirektoratet**  
Norwegian Maritime Authority



# Husk Sjøsikkerhetskonferansen!

26. og 27. september på Scandic Maritim i Haugesund

Nå kan du melde deg på Sjøsikkerhetskonferansen 26. og 27. september, og Åpen dag på Sjøfartsdirektoratets hovedkontor 25. september.

**Meld  
deg på!**

## Om konferansen

Sjøsikkerhetskonferansen i Haugesund er den viktigste møteplassen for rederier, offentlige aktører og maritime kompetansemiljøer i Norge.

Gjennom konferansen ønsker direktoratet å bidra til bedre sikkerhet via dialog, erfaringsutveksling og læring.

## Åpen dag

Direktoratet åpner dørene dagen før Sjøsikkerhetskonferansen.

Det blir arrangert et fellesprogram med korte foredrag om dagsaktuelle tema, samt at det blir mulig å møte fagfolk fra de ulike avdelingene.

I forbindelse med «Åpen dag» blir det også arrangert en hyggelig sammenkomst for deltakerne på kvelden.



[www.sdir.no/sjosikkerhetskonferansen](http://www.sdir.no/sjosikkerhetskonferansen)

# ENDELIG SJØKART OVER STORFJORDEN PÅ SVALBARD

– Dette er en milepæl! Nå er det mulig å seile gjennom Storfjorden, og dermed rundt hele Spitsbergen, sier avdelingsdirektør Gudmund Jønsson i Kartverkets sjødivisjon. 9. mai utgir Kartverket to splitter nye sjøkart for Storfjorden på Svalbard.

**SISSEL KANSTAD**

Kommunikasjonsrådgiver, Kartverket

Det er sjømålt en korridor gjennom Storfjorden. Korridoren har en bredde på cirka 2,5 nautiske mil (nesten 5 km) og er tydelig merket i sjøkartene og i kartenes kildedigram.

– Korridoren er som ei bred gate. På utsiden av gata er det kun sydd inn eksisterende data av ymse kvalitet. Det er viktig for Kartverket å få utgitt de områdene som er sjømålt med moderne metoder (multistråle-ekkolodd), og vi prioriterer etter dokumenterte brukerbehov, sier Jønsson.

I tillegg til to nye sjøkart, utgis en ny utgave av eksisterende sjøkart for Storfjorden Nord, 9. mai 2018:

- 528 Storfjorden Sør. Isbukta – Kvalpynten (nytt kart)
- 532 Storfjorden. Kvalpynten – Agardhbukta (nytt kart)
- 533 Storfjorden Nord. Freemansundet – Heleysundet – Sørporten (ny utgave). Tidligere utgave fra 2013 er nå ugyldig.

De tre kartene inngår i Kartverkets hovedkartserie for Svalbard. Kartene trykkes ikke, men plottes på bestilling gjennom Print on Demand-tjenesten.

## KORRIDORER ER EN GOD START

Kystverket har vært en viktig samarbeidspart for å få optimalisert sjømålingsarbeidet i Storfjorden, og lostjenesten er fornøyd med at det nå foreligger nye sjøkart for Øst-Svalbard:

– Dette er veldig bra! Korridorer er en forbedring og vi er glade for at de har kommet i sjøkartene. På sikt vil det være mulig



ILLUSTRASJONSFOTO: HÅKON KJØLLMOEN, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK

å lose i området, sier Roy Arne Rotnes, losoldermann for Troms og Finnmark.

Under 25 prosent av farvannet rundt Svalbard er sjømålt med moderne metoder:

– Det er fortsatt enorme områder å kartlegge, særlig på nord- og østsiden av Svalbard. Men korridor-målinger er en god start. Samarbeidet med brukerne er avgjørende i Kartverkets jobb med å prioritere hvilke områder som skal kartlegges, forteller Jønsson.

– Hvorvidt man kan seile og lose i korridoren avhenger i stor grad av isforholdene, ikke bare om det er sjøkart i området. Aller helst skulle vi jo ønske at hele Storfjorden var kartlagt, sier losoldermann Rotnes.

## ØKT SKIPSTRAFIKK

AECO (Association of Arctic Expedition Cruise Operators), Kystverket og Kartverket har hatt flere møter for å diskutere framdrift og samarbeid for sjøkartlegging og sjøkartproduksjon for Øst-Svalbard.

– Skipstrafikken øker i området, inkludert ekspedisjonscruisetraffikk, og det er forventet en ytterligere økning i årene som kommer. Sjøkartlegging med moderne metoder anses som et av de viktigste tiltakene for sjøsikkerheten, og det er derfor svært gledelig at Kartverkets sjødivisjon på relativt kort tid har vært i stand til å møte utviklingen på denne måten, sier administrerende direktør Frigg Jørgensen i AECO.



FOTO: Wärtsilä

## Testet autodocking-system på ferge

Wärtsilä har gjennomført testing av sin nye autodocking-teknologi. Testen ble gjennomført på MF Folgefonn, et 83 meter langt fartøy eid av det norske fergerederiet Norled. Fartøyet har hybrid fremdriftsmaskineri og er allerede utstyrt med et trådløst ladesystem fra Wärtsilä. MF Folgefonn er verdens første ferge med autodocking.

Testing av autodocking startet opp i januar i år, og ble ferdigstilt i april med operativ full-skala-forsøk ved kai. Ikke på noe tidspunkt var det nødvendig for kapteinen å overta den manuelle kontrollen over fartøyet, skriver selskapet i en pressemelding.

Prosesen starter når fergen er cirka 2000 meter fra kai. Fartøyet fortsetter med normal transittfart, og utfører så en automatisk og gradvis nedbremsing. Deretter aktiveres såkalt line-up og docking-manøver automatisk, fram til skipet er sikret ved kai. Når skipet er klar til avgang, kan prosedyren benyttes på en identisk, men omvendt, måte.

- Full manøvrering av fartøyet, inkludert styring og fremdrift, blir kontrollert av programvaren. Likevel kan man utføre manuelle inngrep og overta kontrollen når som helst. Den automatiserte prosessen bidrar til at skipets offiserer kan fokusere mer på situasjoner utenfor styrehuset, og

dermed kan sikkerheten og påliteligheten til operasjonene bli bedre, skriver Wärtsilä i pressemeldingen.

Sjøfartsdirektoratet skal behandle søknaden om å få systemet godkjent.

- Dette er et spennende prosjekt, og vi er i dialog med rederiet og utstyrsleverandøren, som har fått tillatelse til å teste autodocking utenom rutetid og uten ordinære passasjerer. Funnene fra testingen vil komme til nytte i det videre arbeidet med prosjektet, sier Svein David Medhaug, som leder prosjektgruppen som jobber med autonomi i direktoratet.

FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon IMO:

# FEIRET 70 ÅRS SAMARBEID OM TRYGGERE SKIPSFART

- Shippingindustrien er blitt tryggere, renere og grønnere, takket være IMOs arbeid gjennom 70 år, sa generalsekretær Kitack Lim, da organisasjonens jubileum ble feiret i London 6. mars i år. På gjestelisten sto blant annet Storbritannias dronning, Elizabeth II.

**KARI STAUTLAND**

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet





edsaget av IMOs generalsekretær Kitack Lim, avduket dronningen et minnesmerke og sprettet jubileumskaken. Dronningen møtte også noen av gjestene som deltok i arrangementet, inkludert Sjøfartsdirektoratets Turid Stemre.

– Sjøfarten spiller en avgjørende rolle for milliarder av mennesker over hele verden, hver eneste dag - selv om de kanskje ikke er klar over det. Det er vår rolle å sikre at sjøfarten kan fortsette å gi dette viktige bidraget til det globale samfunnet, sier Lim.

## NORGE HAR AKTIV ROLLE

Konvensjonen om Den internasjonale maritim organisasjon (IMO) ble vedtatt 6. mars 1948 på FNs maritime konferanse i Genève, Sveits. Konvensjonen trådte i

kraft ti år senere, og IMOs første møte ble avholdt i London den 6. januar 1959, på Church House i London sentrum. Siden da har IMO-medlemslandene jobbet for å utvikle det globale regelverket for internasjonal sjøfart. Hovedmålet er å jobbe for økt sikkerhet, å hindre forurensning til sjøs, samt å utarbeide anti-terroriltak i maritim virksomhet.

– Som en av verdens største sjøfartsnasjoner, har Norge hatt en aktiv rolle i IMO helt fra starten av, og vi har fortsatt stor innflytelse, forteller Linda Bruås, som er underdirektør for regelverk og avtaler i Sjøfartsdirektoratet.

## DREVET AV ULYKKER

Historisk sett har IMOs regelverkssendringer ofte kommet som følge av alvorlige ulykker, og det var blant annet Titanic-forliset som la grunnlaget for konvensjonen som omhandler sikkerhet til personell og skip på sjøen (Solas). Ulykkene om bord på Estonia, Scandinavian Star, Exxon Valdes og Bourbon Dolphin har alle ført til endringer i det internasjonale regelverket.

Med en rivende utvikling innen ny teknologi, forsøker IMO nå å være i forkant med regelverket. I 2015 ble det for eksempel godkjent nye internasjonale regler knyttet til bruk av alternativt brennstoff (IGF-koden), etter initiativ fra Norge.

**STORSTILT:** Med besøk av Storbritannias dronning Elizabeth II kunne IMO's generalsekretær Kitack Lim invitere til feiring av sjøfartsorganisasjonens 70-års jubileum. FOTO: IMO



## fakta:

- I dag er 164 stater medlemmer av IMO.
- IMOs øverste organ er Generalforsamlingen (Assembly), som består av representanter fra alle medlemsland. Generalforsamlingen møtes annet hvert år.
- Rådet (Council) er IMOs utøvende organ og består av 40 medlemsstater som velges av Generalforsamlingen. Norge har alltid vært medlem av Rådet. Rådet har en funksjonstid på to år og møtes normalt to ganger i året. Generalsekretæren utnevnes av Rådet.
- IMO har fire hovedkomiteer: Sjø sikkerhetskomiteen (MSC), Miljøvernkomiteen (MEPC) Juridisk komité (LEG) og Teknisk Samarbeidskomité (TC). IMO har i tillegg 9 underkomiteer som MSC og MEPC kan benytte seg av ved behov.
- Nærings- og handelsdepartementet har det overordnede ansvaret for det nasjonale arbeidet i IMO og oppnevner også den norske delegasjonen til de ulike møtene i IMO. Departementet har delegasjonsansvaret i Generalforsamlingen, Rådet, Den juridiske komiteen og Den tekniske samarbeidskomiteen, mens Sjøfartsdirektoratet er delegert ansvaret for arbeidet i Sjø sikkerhetskomiteen, Miljøvernkomiteen og alle underkomiteene.
- Delegasjonens sammensetning er avhengig av hvilken komité som skal avholde møte. En delegasjon består av fagfolk fra Sjøfartsdirektoratet og fra forskjellige departementer og også ofte av representanter fra nærings og sjømannsorganisasjonene.
- IMO-konvensjonene angir såkalte «minstestandarder». Det er dermed ikke noe som hindrer flaggstatene i å gi strengere bestemmelser. I Norge har man skipsfartspolitisk vært tilbakeholdne med å gi nasjonale særkrav, da det ved grenseoverskridende aktiviteter som skipsfart er uheldig med egne nasjonale regler. Selv om ikke IMO-konvensjonene er til hinder for at det gis strengere nasjonale regler, kan EØS-retten være til hinder for dette

## Sentrale konvensjoner fra IMO:

- SOLAS – Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskelig til sjøs, 1974
- MARPOL 73/78 – Den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip, 1973/78
- STCW – Den internasjonale konvensjonen om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, 1978
- The Load Lines Convention – Den internasjonale lastelinjekonvensjonen, 1966
- COLREG – konvensjonen om internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, 1972
- Tonnage – Den internasjonale målekonvensjonen, 1969

Kilde: Regjeringen.no

# Lange og intensive arbeidsdager

**Hvordan er det egentlig å jobbe i IMO? Vi har bedt Sjøfartsdirektoratets Turid Stemre om å gi oss et innblikk i arbeidsdagene i den internasjonale sjøfartsorganisasjonen.**

**Navn:** Turid Stemre

**Yrkestittel:** Seniorrådgiver i Sjøfartsdirektoratet

**Rolle i IMO:** Delegasjonsleder for Norge til møtene i Sjøsikkerhetskomiteen og flere underkomiteer. Jeg er også viseformann i underkomiteen Ship Design and Equipment. Jeg deltar også på Council og Assembly. I tillegg leder jeg nå en korrespondansegruppe som skal lage et nytt regelverk for skip som frakter industripersonell til og fra arbeidssteder til havs. Jeg leder også arbeidsgruppen som jobber med dette under møtene i SDC i London. Tidligere har jeg ledet arbeidet med å forhandle fram Polarkoden samt IGF-koden for skip som bruker drivstoff med lavt flammepunkt.

## *Hvordan ser en arbeidsuke i IMO ut for deg?*

Den varierer avhengig av hvilken rolle jeg har i møtet. Som delegasjonsleder sitter jeg i plenum, og der er arbeidstiden diktert av tolkene. Ingen slinger i valsen. Vi begynner kl.9.30 og avslutter kl.17.30. Ofte avholder vi delegasjonsmøter før møtet begynner. Da informerer vi hverandre om ståa i ulike grupper og i plenum. Hver dag har vi to kaffepauser og en lunsjpause. Det er lange pauser i forhold til hva vi er vant til hjemme, men mye går med til møter og presentasjoner. Mandagen i alle møteuker er det EU-koordineringsmøte i lunsjpausen. Det er ikke alltid jeg har tid til å ta en kaffekopp eller spise lunsj. Det gjelder særlig når jeg leder arbeidsgrupper, og spesielt når et nytt regelverk er i sluttfasen. Da har jeg noen ganger jobbet døgnet rundt. Det hender også ofte at det er presentasjoner etter møteslutt, noen ganger med påfølgende mottagelse. Da er det viktig å huske at alle i den norske delegasjonen, representerer Norge døgnet rundt. Selv i mer uformelle samvær kan vi ikke sitte å mene noe annet enn vi har ment i møtet.

Det vi kan gjøre er å avklare eventuelle misforståelser og utveksle informasjon så vi er sikre på at vi forstår hverandres ståsted riktig. Mange misforståelser er blitt oppklart i uformelle møter utenom arbeidstid. Vi er ikke alle like gode i engelsk, og misforståelser kan oppstå. Uformelle møter kan også brukes til å legge litt taktikk i saker flere er enige i. Hvem sier hva og når?

## *Hvordan foregår forhandlingene?*

Som delegasjonsleder sitter jeg i plenum og forhandler på vegne av Norge. På forhånd har vi avklart hva som er norsk posisjon på de ulike agendapunktene. Hvor mye jeg snakker i plenumssalen varierer.



FOTO: STEINAR HAUGBERG/SJØFARTSDIREKTORATET

Hvis en sak går vår vei, er det ikke nødvendig å forlenge diskusjonen, men i noen tilfeller har vi avtalt med andre medlemsland at vi skal støtte deres forslag, og da må jeg selvfølgelig gjøre det. I vanskelige saker som er viktige for Norge, kan det være nødvendig å ta ordet flere ganger, men som regel har formannen kontroll på hvem som mener hva etter at ett innlegg er holdt.

Når formannen oppsummerer diskusjonen og foreslår en beslutning, er det mest vesentlige om jeg er enig i formannens oppsummering. Det gjelder også når beslutningen ikke er sånn som Norge ønsker det. IMO jobber for konsensus. Det betyr ikke enstemmighet, og alle kan ikke vinne alltid.

## *Har du noen personlige høydepunkt fra tiden i IMO?*

Det må være da arbeidsgruppen min etter flere år med forhandlinger ble ferdig med utkastet til Polarkoden og jeg la fram min rapport for plenum. Det ble helt tyst. Ingen spørsmål og ingen kommentarer. Full enighet.

# IMO

## I BILDER



**STARTEN:** Dette bildet ble tatt 6. mars 1948, da konvensjonen om IMO ble vedtatt på FNs maritime konferanse i Genève, Sveits.

FOTO: IMO



**DRONNINGBESØK:** Dronning Elizabeth II stod for den offisielle åpningen av IMOs nye hovedkvarter ved Albert Embankment i London i 1983.

FOTO: IMO



**HISTORISK:** Sånn så det ut under IMO Assembly i 1959. FOTO: IMO.



**MSC-MØTE:** Her er den norske delegasjonen ved et MSC-møte (Sjøsikkerhetskomiteen), i 2014.

FOTO: Sjøfartsdirektoratet

## Sjøfartsdirektoratet tar konsekvens av utviklingen: ØKER KOMPETANSEN INNEN AUTOMASJON

Sjøfartsdirektoratets hovedkontor i Haugesund har fått sin første automasjonsingeniør: Svein Helge Juell, med solid bakgrunn i faget. Han vil jobbe med saksfeltet sitt både mot lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy.

**BJARTE AMBLE**

Journalist, Navigare, Sjøfartsdirektoratet

Svein Helge Juell (41), kommer fra Haugesund og er utdannet ved Høgskolen Stord/Haugesund. Etter utdannelsen jobbet han for Umoe olje og gass i Haugesund med klargjøring av Troll C-plattformen. Deretter fulgte tre år for Siemens i Stavanger, før han i 2002 flyttet til Sør-Korea med fortsatt jobbing for Siemens. Her slo han seg ned, og ble værende i hele ti år, med DNV GL som arbeidsgiver de siste fem årene.

I 2012 flyttet han hjem, og slo seg ned i Haugesund med kone og to barn. Han fortsatte å jobbe for DNV GL inntil han ved en tilfeldighet oppdaget annonsen der Sjøfartsdirektoratet søkte etter automasjonsingeniør i en nyopprettet stilling.

– Da jeg så annonsen tenkte jeg: dette er jo akkurat mitt fagområde, og skal jeg gjøre

noe nytt så bør jeg gjøre det nå. Jobben i DNV GL medførte dessuten mye arbeid på seilende båter i perioder, så et jobbskifte ville også være en stor fordel for familielivet, sier han, strålende fornøyd med at han fikk jobben.

### LÆRERIK PERIODE

Stillingen i DNV GL besto i befaring og testing av elektriske anlegg og DP-anlegg om bord på skip over 500 brt. Dette blir normalt utført i forbindelse med årlige besiktigelser og fornyelse av sertifikater for supplyfartøy, bøylastere, boreskip, borerigger eller oljetankskip.

I Sør-Korea jobbet han de siste årene for DNV GL på det store DSME-verftet med oppfølging av nybygg.

– Det var en veldig lærerik periode, der jeg fikk følge opp alt vedrørende automa-

sjon på nybyggene fra start til slutt. Automasjonsfaget innebærer alt innen elektro og instrumentering, forteller Svein Helge, som dermed har bred erfaring fra å jobbe med automasjon både på nybygg og seilende skip. En god ballast å ha med seg til jobben i Sjøfartsdirektoratet, der det blir bruk for begge deler.

Svein Helge Juell begynte i direktoratet 1. april, og har benyttet den første tiden til å gjøre seg kjent med hvordan direktoratet jobber.

– Jeg har fått et veldig godt inntrykk av min nye arbeidsplass, og har fra første dag følt meg som del av et team. Det blir en spennende tid framover, spesielt siden jeg får være med på å påvirke innholdet i stillingen min, sier han fornøyd.

### ØKENDE BEHOV

Underdirektør Ole Morten Fureli er leder for lasteshipsavdelingen, som Svein Helge Juell er tilknyttet.

– Svein Helge har en bred faglige bakgrunn innen elektro og automasjon som vi i Sjøfartsdirektoratet nå får nytte godt av. Vi har hatt behov for denne kompetansen lenge, blant annet med tanke på at vi får stadig flere batteridrevne skip. Jeg er derfor glad for at vi har fått ham med på laget, sier Ole Morten Fureli.

*Automasjonsingeniør Svein Helge Juell ser fram til spennende oppgaver i Sjøfartsdirektoratet, i nyopprettede stilling.*

FOTO: BJARTE AMBLE/SJØFARTSDIREKTORATET



# FLERE NORSKE SJØFOLK I TILSKUDDSDORDNING I NIS

Det har vært en stor oppgang i antall norske sjøfolk det er krevd refusjon for i NIS, noe som er positivt, samtidig som det dessverre har vært en nedgang for NOR.

**DAG INGE AARHUS**

Kommunikasjonsdirektør, Sjøfartsdirektoratet

– Det er gledelig å se at antall norske sjøfolk som det ble krevd refusjon for i NIS i 2017 har doblet seg sammenlignet med 2013 og 2014. Vi skulle gjerne sett samme positive utvikling i NOR, men der spiller nok og krisen i offshoresektoren mye inn og bidrar til en nedgang fra 2015 og frem til 2017, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

## OPPTUR ETTER KREVENDE PERIODE

Mens det i 2013 og 2014 ble krevd refusjon for henholdsvis 544 og 444 norske sjøfolk i NIS, ble det i 2016 og 2017 krevd refusjon for 1101 og 1336 norske sjøfolk. For NOR viser tallene en nedgang fra 9759 norske sjøfolk i 2015 til 8353 sjøfolk i 2017.

– Det var en enormt vanskelig periode for hele næringen i de årene, og jeg tror nedgangen i norske sjøfolk hadde vært mye større hvis vi ikke hadde fått den tilskuddsordningen som den vi har i dag, sier Lars Inge Vatnem som er seniorrådgiver i Sjøfartsdirektoratet.

Selv om noen av skipene som er registrert inn i NIS de siste årene kommer fra NOR, kommer hovedtyngden fra andre flagg. Dette mener Sjøfartsdirektoratet er positivt for Norge som nasjon og øker mulighetene for å beholde norsk maritim kompetanse. Endringene i tilskuddsordningen de siste årene har også bidratt til å sikre flere norske maritime arbeidsplasser.

## OPPRETHOLDER SYSSELSETTINGEN

Direktør i Sjøoffisersforbundet, Hans Sande, sier i en kommentar til Skipsrevy-



**NORSKE FARGER:** Flaggheising om bord på ett av Hagland sine fartøy.

FOTO: HELGA MARIA S. SUND/SJØFARTSDIREKTORATET

ens omtale av tallene at det er positivt at hovedtyngden av innflagging til NIS kommer fra utenlandsk flagg.

– Det er positivt at vi ved å få likeverdige refusjonsordninger for NIS så har vi greid å opprettholde sysselsettingen på nivå med 2014–2015, sier Sande til Skipsrevyen.

– Spesielt positivt er det at man klarer å opprettholde flerbruksskipene og man ser at Deep Sea kommer inn med 462 personer. I tillegg er det positivt at kravet om opplæringsstillinger på skip i refusjonsordningen bidrar til at flere får læreplass når antall skip øker. Når det gjelder nedgangen for offshoreflåten i NOR, så skyldes den hovedsakelig at det er et stort antall skip i

opplag, 25 prosent av de skipene som ligger i opplag er NOR-skip.

## SKAL KARTLEGGJE NORSKE SJØFOLK

Fagforeningen og næringsminister Torbjørn Røe Isaksen ønsker begge å finne ut mer om norske sjømenn. Mens næringsministeren har bedt SSB om å få oversikt over hvor mange norsk sjøfolk vi har, ønsker Hans Sande å gå i gang med en mer dyptpløyende analyse, og har satt Menon Economics på saken.

– Vi vil kartlegge karriereveier både til sjøs og på land, og se på både hvor og hvordan kompetansen til norske sjøfolk nyttigjøres. Ikke bare om bord på skipene, men også når de går i land, sier Sand til Sysla.no

# Viktig maritim miljøseier for Norge

FN sin sjøfartsorganisasjon IMO har godkjent en endring i regelverket knyttet til forurensing (MARPOL) som gjør det forbudt å ha med svovelholdig bunkers om bord som skipet ikke kan benytte på lovlig måte.

Endringen vil kunne bli gjeldende fra 1.3.2020 og vil være et viktig tiltak for å hindre juks med drivstoff når innstrammede svovelkrav trer i kraft 1.11.2020. Bak forslaget, som nå er godkjent i IMO, står Norge og Cook Islands.

-Det vil være svært utfordrende å håndheve de kommende svovelkravene i internasjonalt farvann og havnestater har svært begrensede muligheter til å sanksjonere på regelverksbrudd som skjer utenfor deres jurisdiksjon. Regelendringen gjør at vi og andre havnestater kan sanksjonere mot skip som bryter dette forbudet, og som sannsynligvis har benyttet dette drivstoffet ulovlig i Internasjonale farvann, sier Lars Christian Espenes som er seksjonssjef for avdeling for internasjonalt miljøarbeid.

Saken er også omtalt av Norges Rederiforbund, som er positive til initiativet. - Når svovelkravene innføres fra 2020 er det anslått at svovelutslippene fra skip vil kuttes med 85 prosent, sammenlignet med i dag, sier Tor Christian Sletner, fagsjef for miljø i Rederiforbundet. - Samtidig har det vært usikkerhet rundt hvordan man skal kunne kontrollere at skipene faktisk følger kravene i det nye regelverket. Et forbud mot frakt som nå er vedtatt, vil derfor være et viktig tiltak for å hindre juks med bunkersen, sier Sletner.



**FORNØYD:** Sjøfartsdirektoratets Lars Christian Espenes er fornøyd med vedtaket fra IMO.

FOTO: Sjøfartsdirektoratet

# Skal fase ut klimagassutslippene fra internasjonal skipsfart

**Klimagassutslippene fra skipsfarten skal kuttes drastisk. Det har FNs Sjøfartsorganisasjon (IMO) vedtatt. Totalutslippene skal reduseres med 50 prosent innen 2050 fra nivået i 2008. Samtidig har strategien en visjon om å fase ut klimagassutslipp fra skipsfarten så raskt som mulig i dette århundret.**



Foto: Mona Lindseth / Venstre

Klimagassutslippene fra internasjonal skipsfart skal reduseres med 50 prosent innen 2050. Det har FNs Sjøfartsorganisasjon (IMO) vedtatt.

– Dette er en milepæl i arbeidet for å redusere klimagassutslippene fra internasjonal skipsfart. Dette er Parisavtalen for skipsfarten, og det er et stort gjennombrudd at strategien inneholder en visjon om nullutslipp. Det er også viktig at strategien inneholder både konkrete utslippsmål og en plan for hvordan de skal oppfylles, sier klima- og miljøminister Ola Elvestuen.

IMO har anslått at internasjonal skipsfart står for 2,2 prosent av de globale klimagassutslippene. Uten tiltak ville utslippene økt med mellom 50 og 250 prosent innen 2050 avhengig av utviklingen av verdenshandelen. Norge har gjennom mange år hatt en

ledende rolle i IMOs klimaarbeid. Norge var blant landene som tok initiativet til en slik strategi i 2016. Sjøfartsdirektør Olav Akselsen er fornøyd med resultatet og den innsatsen som direktoratets representanter i IMO har gjort på vegne av Norge i forhandlingene. – Det er veldig bra at sjøfartsnasjonene gjennom FN sin sjøfartsorganisasjon IMO nå er blitt enige om bindene utslippskutt og i fra den maritime sektoren slik at nå får ned utslippene fra skipsfarten, sier Akselsen.



SJØREDNINGSSKOLEN

Opplæring og rådgivning innen

**sikkerhet og beredskap**

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

Les mer og se hele vår kursportefølje på:

[www.sjoredningsskolen.no](http://www.sjoredningsskolen.no)

RS Sjøredningsskolen AS





Kadettkoordinator Tor Egil Fjelde har aldri opplevd liknande:

# SIKRA KADETTPLASS TIL ALLE PÅ LISTA





**- For første gong har alle elevar på listene våre sikra seg kadettplass på skip. Det betyr at dei får fartstida dei treng for å fullføra den maritime utdanninga si, seier kadettkoordinatør Tor Egil Fjelde.**

**KARI STAUTLAND**

Redaktør Navigare, Sjøfartsdirektoratet

**A**v årets kull med 519 har samtlege fått kadettplass, 346 av dei på dekk og 173 i maskin. Tor Egil Fjelde, som har hatt ansvar for kadettbasen gjennom Maritimt Forum sidan 2010, fortel at dei ikkje har vore i nærleiken av slike tal tidlegare. Då har ein hatt store overheng av kadettar som ikkje har fått plass første året, særleg blei dette tydeleg i etterkant av offshorekrisa.

### FISKERINÆRINGA PÅ BANEN

– Hovudårsaka til den positive endringa er nok den protokollen som kom i fjor, som gjer at reiarlaga kan ta imot kadettar utan å betala dei lønn, medan tilskotet som Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse gir, går til kadetten. Det har ført til at fleire reiarlag vel å ta inn kadettar, seier Fjelde. Han ser og at nye segment av næringa no ser verdien av å ha kadettar om bord, særleg gjeld dette fiskeflåten og brønnbåtnæringa.

No er snart eit nytt kull uteksaminerte frå høgskular og maritime fagskular, og klare til å søka kadettplass. Av kullet på 564, er det mange som allereie har sikra seg plass.

– Reiarlaga må vera tidleg ute for å sikra seg kadettane no, seier Fjelde.

### FRYKTAR LÆRLINGKRISE

Det er ikkje berre kadettane som er ettertrakta for tida. Det same gjeld nemleg

lærlingane i maritime fag. Sysla.no skreiv i mai at opplæringskontor rundt heile landet slit med å tilby nok lærlingar til reiarlaga, særleg innan matrosfag.

– Dette er positivt for ungdommane som søker seg lære plass, men sett frå reiarlaga si side er det ikkje like positivt. Det handlar om kompetanseoverføring og rekruttering for framtida, seier Inge Jarl Auestad, som er leiar ved Maritimt opplæringskontor sørvest. I midten av mai hadde dei 15 ledige lære plassar innan matrosfaget på listene sine.

– I fjor var me nokolunde i balanse, men går me fire år tilbake stod lærlingane i kø for å sikra seg lære plass, fortel Auestad.

### RÅKA AV OFFSHORENEDGANG

Han meiner at nedgangen i offshore-bransjen og bilder av skip i opplag har ført til at mange unge vegrar seg for å søka maritime fag. Det har igjen ført til færre skuleklassar innan faga.

– Me kjem til å satsa tyngre på rekrutteringsarbeid framover, og det er og planlagt ein kampanje i samarbeid mellom Maritimt Forum og Rederiforbundet, fortel Auestad. I fjor hadde Maritimt Opplæringskontor Sørvest 130 lære plassar i matros- og motormannfaga, medan dei i år har 130 lære plassar å tilby.

*FERSK: Ein ung kadett på jobb.  
Normand Reach ligg i bakgrunnen.*

*FOTO: HÅKON SEIM/FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK*



**Reiarlaga må vera tidleg ute for å sikra seg kadettane no**



**DRØMMEN:** For mange er seilferie i middelhavet den store drømmen. Da kan det være lurt å gjøre litt forarbeid. FOTO: TROND SANDBERG/NTB SCANPIX

# PLANER OM BÅTFERIE I UTLANDET?

## Husk å sjekke reglene på forhånd!

Er du en av dem som har lagt årets sommerferie til utlandet og som har planer om å leie båt?

Eller har du planer om å bruke egen båt i utlandet? Ved bruk av fritidsbåt i utlandet er det viktig å vite hvilke regler som gjelder.

**HEIDI THERESE BLESS**

Seksjon fritidsbåt, Sjøfartsdirektoratet

Mange nordmenn legger sommerferien utenlands med egen eller leid båt, og hvert år opplever Sjøfartsdirektoratet stor pågang på henvendelser rundt båtbruk i utlandet. Det er ikke lett å vite hvilke regler som gjelder for sertifikater i andre land. Hvert land opererer med egne, nasjonale sertifikater og har sine egne lover og forskrifter.

Sertifikatkravene varierer så mye at Sjøfartsdirektoratet ikke klarer å holde en oppdatert oversikt over de ulike reglene i de forskjellige landene. Skal du bruke fritidsbåt i utlandet oppfordres du derfor til å selv kontakte lokale sjøfartsmyndigheter eller utleiefirma for å høre hvilke regler og krav som gjelder i det enkelte land. Merk at reglene kan variere om du

skal bruke din egen båt eller om du skal leie båt.

En felles problemstilling for båtbruk i utlandet er at du kan risikere at de nasjonale fritidssertifikatene, båtførerbevis og fritidsskipersertifikat, ikke er tilstrekkelig. Det tryggeste når du ferdes utenlands er derfor å ha det internasjonale båtførersertifikatet (ICC).

## HVA ER ICC?

ICC er en forkortelse for International Certificate for Operators of Pleasure Craft og omtales i Norge som internasjonalt båtførersertifikat. Sertifikatet gir deg rett til å føre fritidsbåt i andre land som har akseptert ICC som båtførerbevis.

Mange tror at ICC er tilsvarende EUs førerkort for biler, som alle land innenfor EU/EØS er forpliktet til å akseptere, men det er ikke tilfellet. Gyldigheten på sertifikatet bestemmes av det besøkte landet, og det blir dermed ikke et fullt ut internasjonalt sertifikat. Det er likevel et verdifullt dokument når du ferdes med båt i utlandet, og ICC er det eneste tilnærmede internasjonale sertifikatet vi har for fritidsbåtbrukere i dag.

ICC er utgitt under FNs økonomiske kommisjon for Europa (UNECE), og det er UNECE sin resolusjon nr. 40 som regulerer sertifikatet. Norge vedtok resolu-

sjonen i 2011, og siden den gang er det 642 nordmenn som har tatt sertifikatet.

## HVORDAN FÅR JEG ICC?

For å få utstedt ICC må du bestå den nasjonale båtførerprøven i tillegg til å gjennomføre og bestå en praktisk prøve på motorbåt eller seilbåt. Du må også fylle ut en egenerklæring om helse på søknadsskjemaet.

ICC setter ingen begrensninger på størrelsen på fartøyet som sertifikatet kan brukes på. Dette bestemmes derfor av det landet sertifikatet blir brukt i. I Norge har ICC samme begrensning som båtførerbeviset og gjelder dermed for båter inntil 15 meter.

## HVA KOSTER SERTIFIKATET?

I 2018 er prisen 408 kroner for utstedelse av ICC dersom du innehar båtførerbeviset eller har bestått båtførerprøven. Det koster

723 kroner å avlegge båtførerprøve og få utstedt sertifikat. Pris for å avlegge praktisk prøve kommer i tillegg, og kan variere fra kurssenter til kurscenter.

## VEDTATT I DISSE LANDENE

Land som har vedtatt resolusjon nr. 40 om ICC: Belgia, Bulgaria, Finland, Hviterussland, Irland, Kroatia, Latvia, Litauen, Luxemburg, Norge, Polen, Tyskland, Nederland, Romania, Serbia, Slovakia, Sveits, Storbritannia, Sør-Afrika, Tsjekiske republikk, Ukraina, Ungarn, Østerrike.

Andre land godtar også ICC uten å offisielt ha skrevet under på avtalen.

Mer informasjon om ICC finnes på Sjøfartsdirektoratets nettsider: [www.sdir.no](http://www.sdir.no)

# RESQ®

Totalleverandør av Kurs, Tjenester og Kompetanse innenfor Sikkerhet og Beredskap

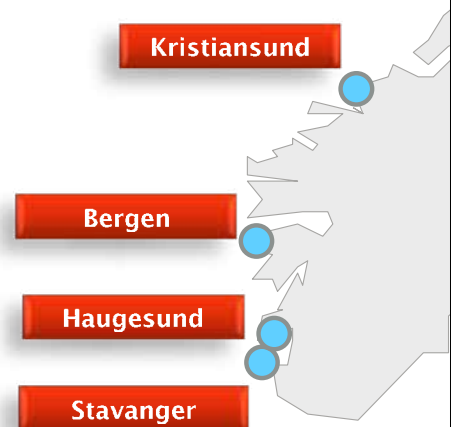
- STCW kurs
- Offshore kurs
- Oppdrettsnæring
- Landindustri
- 24/7 Beredskap

Kontakt oss så finner vi sammen ditt kursbehov.



Telefon (+47) 417 55 000 • [Post@resq.no](mailto:Post@resq.no)

[www.resq.no](http://www.resq.no)



**Vi har snakket med:**

**Hallgeir Sjøen**  
Skipper



Navn:

**Hallgeir Sjøen**

Jobb: **Skipper**

Alder: **54**

Bor: **Veavågen**

Sivil status: **Gift**

Fritidsinteresser:

**Turer og fiske**

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

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

**HVA JOBBER DU MED?**

Jeg jobber for Østensjø Rederi AS, og er skipper på TB Velox, som holder til ved Statoil Stureterminalen i Øygarden.

**HVORDAN SER EN TYPISK ARBEIDSDAG UT?**

Vi henter tankbåter ute ved Fedje og eskorterer dem inn til Stureterminalen, og hjelper til å buksere de til og fra kai. Utenom det går arbeidstiden til en del kontorarbeid, samt vedlikehold av båt og utstyr.

**HVA ER DET ALLER BESTE MED JOBBEN DIN?**

Jeg er heldig, og har en enestående god gjeng med meg, som jeg stortrivest med. De gjør en god jobb både ute og inne. I tillegg har vi god mat, det gjør at tiden går fort mens vi er om bord.

**OG HVA ER MINUSET?**

Minuset er at vi ofte er vekke fra familien på høytider og andre spesielle anledninger.

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

Det tenker jeg ikke på. Jeg trives godt i denne jobben og i dette rederiet.





**Sjøfartsdirektoratet**  
Norwegian Maritime Authority



Sjøfartsdirektoratet deltek årleg på mange fagmesser og arrangement om fritidsbåt, fiskeri og shipping. Her har du ei oversikt over kor du kan treffa oss framover.

## Treff oss på:

**27**  
JUN

Autonomous Ship technology symposium 27.-29. juni

📍 Amsterdam, Nederland

**25**  
JUL

Folkefest på Bokn

📍 Føresvik, Bokn

**21**  
AUG

Norfishing 21.-24. august

📍 Trondheim

**26**  
JUL

The Tall Ships Races 26.-29. juni

📍 Stavanger

**27**  
AUG

ONS 27.-30. august

📍 Stavanger

**Kom  
innom for  
ein prat!**



*Sverre Flatebø*



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

*Sjøfolk som ønsker hjelp til å komme i gang med treningen kan kontakte [sverre.flatebo@sjofartsdir.no](mailto:sverre.flatebo@sjofartsdir.no) for råd og inspirasjon.*

# Hva skal du drive på med av fysisk aktivitet?

**I denne spalten skal jeg tenke litt høyt for å finne aktiviteter som kanskje kan passe deg. Uten erfaring eller kunnskap om trening, kan det være vanskelig å vite hvor en skal begynne.**

Det viktigste er å komme i gang. Spørsmålet er ikke lenger om du skal trene, men hva og når. Fordelene ved fysisk aktivitet er grundig dokumentert – fysisk aktive mennesker sover bedre, føler seg bedre og fungerer bedre. I tillegg reduseres faren for hjerte- og karsykdommer, høyt kolesterol, diabetes type to, og andre livsstilssykdommer.

## HVA MOTIVERER DEG?

Du må finne ut hva som motiverer akkurat deg. Har du noen «vondter» her og der du vil

redusere, vil du opp eller ned i vekt, vil du være med på noen konkurranser, vil du være sosial sammen med venner, vil du bli kjent med nye folk, «se bedre ut», eller øke sjansen for å unngå alvorlige livsstilssykdommer? Spørsmålene og grunnene er nesten uendelige, men du må sette deg ned og fundere på hva du kunne tenkt deg å oppnå på kort og lang sikt. Når du først har funnet noen behov, ønsker eller drømmer, har du laget et godt grunnlag for å finne aktuelle treningsformer og motivasjon.

## HVA KAN GJØRES

For å starte med konklusjonen; du trenger både styrke og utholdenhet. Og det er et faktum at jo høyere intensitet det er på treningen, jo bedre er effekten.

Så hva kan du finne på? Om det ikke er noe du umiddelbart fatter interesse for, er det lurt å snakke med venner og kjente. Kanskje driver de med noe du synes høres kjekt ut. Da får du også en god anledning til å henge deg med i et fellesskap.

Det kan også anbefales å teste ut ett eller flere miljøer. Det

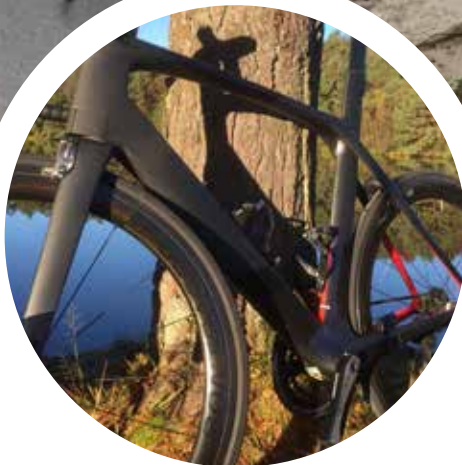


*Gruppetimer kan gjøres både på treningssentre eller på en arbeidsplass om noe tar et initiativ. Det er både sosialt og har god effekt. FOTO: PRIVAT*



*Hva med å sykle? Det gir god effekt, og er skånsomt for kroppen. Som belønning kan du spandere på deg en årlig treningstur til Spania, slik artikkelforfatteren har gjort her.*

Foto: Privat



finnes klubber innen det meste, enten du er interessert i sykling, kanonball, seiling eller yoga.

### TRENINGSTUDIO

De fleste har ikke behov for en egen personlig trener (PT), men det er ofte en fordel å få kompetent veiledning. På treningsstudioer er dette ofte inkludert. En får veiledning når en starter, og en kan gå på forskjellige gruppertimer, som dekker behovene for styrke- og utholdenhetstrening. I tillegg kan en plukke opp tips og råd fra andre som trener i lokalet. Summen av dette vil være både økt kunnskap og økt motivasjon. I tillegg blir kanskje dørstokkmilen kortere?

På den andre siden koster det penger å gå på treningsstu-

dio, og mange mener at du kan gjøre mye uten treningsstudio, for eksempel ute i naturen.

### TRENE UTENDØRS

Du kan gjøre mye god og gratis trening utendørs. Alt fra løp og sykling til ridning og frisbeegolf. Mulighetene for styrke- og utholdenhetstrening utendørs er nesten uendelige. For eksempel kan sirkeltrening fungere utmerket i skogen. Ofte er utfordringen at en mangler kompetanse eller erfaring nok til å sette opp et godt program.

### ET GODT GRUNNLAG

Om du er usikker på hva du egentlig liker, vil jeg på generelt grunnlag si at treningsentrene byr på god kompetanse. Etter hvert vil du også finne ut om



*Kom deg ut og gå i skog og fjell. Kanskje får du besøkt enatarksjon i samme slengen? Her fra en tur til Trolltunga i Hardanger.*

Foto: Privat

*Sykkelseet byr på mange flotte naturopplevelser.*

Foto: Privat

det er noe du liker bedre enn noe annet.

Om du allerede nå vet at du foretrekker uteaktiviteter, som å løpe, sykle eller gå fjellturer, vil jeg likevel anbefale deg å søke opp et aktivt miljø i ditt nærrområde. Det er både sosialt og motiverende, og i tillegg er det masse lærdom å hente her. De aller fleste lag eller treningsgrupper synes det er hyggelig at andree er interesserte i aktiviteten de driver med. Sjekk Facebook eller andre nettsider for lag og grupper i ditt nærrområde.

### ARBEIDSGIVER

Mange arbeidsgivere ser verdien av at deres ansatte trener. Kanskje du kan utfordre arbeidsgiveren din når det



*Romaskin er en av mange svært effektive, og enkle øvelser å ta. Trener absolutt hele kroppen, både styrke og utholdenhet.*

Foto: Privat

gjelder tilrettelegging for trening? Arbeidsgiver kan kanskje dekke deler av utgiftene til trening, lage et treningsrom for ansatte eller arrangere treningskampanjer for alle ansatte? Ofte vil arbeidsgiver være positiv til helsefremmende tiltak, spesielt om initiativet kommer fra engasjerte medarbeidere.

## BOKANMELDELSER



## Lesetips fra bokhavet i «E-bibliotek for sjøfolk»

Nye spennende litterære reiser i fritida om bord

Islands krimdronning Yrsa Sigurdardotti har levert en en drivende spennende og høy-aktuell thriller, mens svensk-ugandiske Johannes Anyuru oss med ut på en mørk og fascinerende reise til sitt verste mareritt.

*Trine Carin Tynes*  
Rådgiver

### SYNDSFORLATELSE

Yrsa Sigurdardotti  
(Kagge forlag)

Sigurdardottir er omtalt som en av Nordens beste krimforfattere, det sier jo ikke så lite. En tenåringsjente blir funnet brutalt myrdet, og kroppen hennes er merket med et 2-tall. Videoklipp der hun ber om tilgivelse er sendt til vennene hennes på sosiale medier. Rett etter skjer det samme med en tenåringsgutt. Også han blir funnet drept, og liket hans er merket med et 3-tall. Finnes det et offer nummer 1? Og vil det følge flere? Huldar og barnepsykologen Freyja blir satt på saken, og mistenker raskt at mordene er relatert til mobbing. Synsforlatelse er tredje bok i serien om Huldar og Freyja.



### FREMDELES MEG

Jojo Moyes  
(Bastion forlag)

Lou Clark har ankommet New York og er klar for å starte et nytt liv. Hun er innstilt på å fortsette forholdet til kjæresten Sam, til tross for at han ble igjen i London. Hun vier seg fullt og helt til sin nye jobb for den velstående Leonard Gopnik. Gjennom jobben får hun en fot innenfor New Yorks sosietetsliv, hvor hun møter Joshua Ryan. Og dermed snus alt hun trodde hun visste om kjærlighet på hodet. Dette er den tredje og avsluttende romanen om Lou Clark.



### MACBETH

Jo Nesbø  
(Rebellion Forlag)

Nesbø møter Shakespeare til stor begeistring blant både norske og utenlandske kritikere. En korrump politimester har styrt industribyen ned i en hengemyr av korrupsjon og kaos. Nå er han død, og maktkampen er i gang. Førstebetjentene Macbeth og Duff var tidligere bestevenner og vokste opp på samme barnehjem, nå er de bitre rivaler til den samme stillingen. Imens legger byens mektige kasinoeier, Lady, morderiske planer for seg og elskeren sin, Macbeth. Denne gangen er det Jo Nesbø som har blitt utfordret til å skrive en bok i serien der internasjonale forfattere skriver med inspirasjon fra et av Shakespeares skuespill.





## DE KOMMER TIL Å DRUKNE I SINE MØDRES TÅRER

Johannes Anyuru  
(Press forlag)

En vinterkveld går tre personer som har sverget troskap til den fallende terrorstaten Daesh inn i en bokhandel. Besøket av en kontroversiell kunstner avbrytes av et pistolskudd, panikken bryter ut og samtlige i lokalet blir tatt som gisler. Men en av de tre terroristene, en ung kvinne som filmer terrorhandlingen, bærer på en hemmelighet som kan endre alt. Under angrepet snur hun seg til en av de andre og hvisker: «Hør på meg. Jeg tror ikke vi skal være her. Det var ikke hit vi skulle». To år senere besøker en forfatter kvinnen på en rettspsykiatrisk klinikk. Kvinnen har lest bøkene hans og gir ham en bunke med notater, der hun har skrevet ned en helt spesiell historie. Johannes Anyurus ble tildelt Augustprisen i Sverige for sin dystopiske roman om svik, terrorisme og et sivilisatorisk sammenbrudd.



## MØT MEG I PARADIS

Heine Bakkeid  
(Aschehoug forlag)

Da den tidligere avhørslederen Thorkild Aske slapp ut av fengselet, ble han overtalt til å begynne å jobbe som privat etterforsker. Denne gangen skal han bistå den kjente kriminalforfatteren Milla Lind med research til hennes nye bok. Mannen som har hjulpet henne til nå, også en tidligere politimann, er drept. Lind arbeider med en historie som tar utgangspunkt i virkeligheten, der to unge jenter forsvant fra en barnevernsinstitusjon. Snart skjønner Ask at ingen ting er som han trodde



### E-bokbiblioteket

E-bibliotek for sjøfolk er et døgnåpent selvbetjent tilbud fra Sjøfartsdirektoratet. Sjøfolk på norske skip kan opprette sitt eget lånekort, laste ned appen BookBites og få tilgang til stadig nye bøker. Man trenger kun internettforbindelse for å laste ned e-bøkene. Deretter kan de leses "offline" og du kan låne inntil 15 e-bøker om gangen.

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

# 70 years for safe shipping

Shipping is international by nature. Throughout history, use of the oceans as trading routes has given people and nations the opportunity to trade goods and thereby secure prosperity and development. In spite of cars, the railway and airplanes, ships are still responsible for 90 percent of the world's transportation of goods.

It soon became clear that there was a need for international rules and regulations to secure the growth of the industry. From the mid 1800s and onwards, several attempts were made to establish international rules, but without success. After the shipwreck of Titanic, another attempt was made, and the first great international agreement or convention on safety at sea, SOLAS (Safety of Life at Sea), was successfully implemented. Even though this convention in many ways still is the constitution of international shipping, it was only when IMO, the UN's specialised agency on maritime issues, started its work, that systematic work began to regulate shipping internationally.

It is now 70 years since the UN's specialised agency on maritime issues, IMO, was established. After a rather slow start, IMO has become increasingly more important for the international maritime industry. Today, IMO is crucial and without comparison, the most important forum for international shipping. The main objective of IMO has been to implement international rules and regulations to increase safety at sea, to make it safer for those who work onboard ships, and to reduce the number of shipping accidents.

In recent years, IMO has become increasingly more engaged in environmental issues, and the reduction of the negative affect the maritime industry has on the marine environment has topped the agenda. IMO has also been crucial in the work to ensure equal conditions for competition. Through common rules and regulations, as



*Olav Akselsen*  
*Director General of Shipping*  
*and Navigation*

well as the same enforcement thereof, the standard of ships has increased. It has also prevented individual owners or countries from being able to cut corners when it comes to the ships' standard.

IMO consists of 173 member states. In addition, all the most important organizations within shipping are represented when new rules and regulations are developed or old ones amended. IMO has passed more than 150 so-called instruments, regulating everything from the equipment required on board the vessel to rules concerning navigation or education and resting time.

The processes in IMO can take time and sometimes be frustrating to witness. The work on new regulations on ballast water management is an example of a process that has taken too long. At the same time, IMO is one of the most active and effective agen-

cies in the UN. Also, resolutions made in IMO have a direct impact on the maritime industry and it is therefore important that a resolution is thoroughly examined before it is implemented.

In Norway and Norwegian shipping, IMO is very important. Ships registered in Norway operate all over the world and many never visit Norwegian waters or Norwegian harbours. National regulations are therefore not suitable to regulate Norwegian shipping. National special regulations may be an hindrance in the competition with others and cause a change of flag. International regulations on the other hand, ensure equal conditions for competition.

Since the establishment of IMO, we have had a tremendous decrease in the number of shipping accidents. Naturally, there are a number of reasons for this decrease. New and better technology is important, but diligent work through IMO and resolutions to improve training, technical minimum standards, and new regulations have definitely also had a tremendously positive effect. IMO is well on its way to succeed in its most important assignment; making shipping more safe.

*The shipping industry is not spared sexual harassment. The #MeToo campaign, which started on social media in October 2017, has also reached the maritime industry.*

## The shipping industry weighs anchor

The #lättaankar (Swedish for “weigh anchor”) campaign draws attention to men’s privileges and their abuse of power towards women at sea. By sharing stories about sexual assaults and abuse of power, the initiators hope to contribute to gender equality and non-discrimination in the shipping industry.

**CAROLINE JOHANSSON** Swedish Maritime Authority

When a Facebook group for seafarers began to ridicule the #MeToo campaign and several male seafarers suggested they should start their own #MeToo movement since they, for example, had been accosted by prostitutes in ports, Frida Wigur had had enough and initiated the #lättaankar campaign. It started out as a closed Facebook group for female seafarers who had experienced harassment or discrimination.

She invited her female seafarer friends, around 30 people. By the next morning, the group had grown to 300 members, and today it includes nearly 1200 Swedish female seafarers who have been sexually assaulted or are familiar with the depicted behaviour and power structure.

“These stories are powerful and the group is strong. Here, they are free to support and motivate each other to deal with problems that have arisen on board,” says Cajsa Jersler. She is a project manager at the Swedish Maritime Administration and one of the driving forces of the group.

At a meeting in the Swedish town of Kalmar in January, the initiators of the #lättaankar campaign informed the industry about the group and showed a film with stories from several women.

“It was a shock to many. Actually, some men have not realised how bad things are, while others have chosen not to. The reported cases are just a fraction of what is happening. People tend to forget that. The stories are representative for many women who work at sea, and even most of those who have not been exposed to severe forms of assault have stories of comments or



Photo: PRIVATE

actions representing an undesired patriarchal power structure,” says Cajsa.

“The women behind the #lättaankar campaign will not back down. This has been the case in the past. Isolated measures have been adopted, after which people have been fairly satisfied. However, the issues of gender and equality in the shipping industry must be on the agenda at all times. Vaccination cannot be stopped as soon as a disease seems to be eradicated.”

Cajsa believes that in order to ensure that focus is maintained on gender equality, it should be made into a working environment issue. Gender equality should form

part of the procedures on board and in the authorities’ supervision of vessels. Cajsa also sees the need for training in school.

“Young men going to sea and seeking role models and group identity easily adopt a male chauvinist attitude. Basic values must be instilled from as early as during their education, and the school must be clear about what is right. The companies also have to make a clear statement of what kind of behaviour is acceptable at the workplace and what is not. What is most important is that the captain adheres to principles of gender equality and equal opportunities. He or she is the one setting the tone on board.”

## Birgit M. Liodden: The maritime industry must work for diversity

**Birgit M. Liodden is not afraid to challenge a conservative industry. The newly employed Director for Sustainability, Ocean Industries and Communication at Oslo Business Region hopes that the maritime industry is ready to put gender equality on the agenda.**

**KARI STAUTLAND**, Editor Navigare, Sjøfartsdirektoratet

The former Director of Nor-Shipping wrote a feature article this winter about the lack of gender equality in the shipping industry, sharing her own unpleasant experiences. This is how she came into contact with the Swedes behind the #låttaankar campaign.

### **Calls on Norway to take an active role**

“What is happening in Sweden is both great and very important. I’m just a bit disappointed that Norway did not take the lead,” says Liodden, who explains that she was shocked the first time she saw the #låttaankar content.

“When I first saw the published videos, I thought it was an international campaign, and I was taken aback when I realised that everything originated from female seafarers in Sweden. That was hard to digest. I hope the circumstances in Norway are less aggravating,” says the 35-year-old. In her opinion, the companies, authorities, trade unions and training institutions have a shared responsibility to focus on equality and diversity in the industry.

“I think the Swedish female seafarers who are fighting this battle are brave and tough, but it should not be their responsibility to fight,” says Liodden. She says something is brewing on the Norwegian side of the border as well.

“There are things happening in Norway too. I am a member of the board of WISTA Norway (Women’s International Shipping & Trading Association), and this is one of our focus areas. We are hosting the annual international WISTA Conference, which is being held in Tromsø, Norway, in October



**VIKTIG:** *Birgit M. Liodden mener den maritime næringen har en viktig jobb å gjøre når det gjelder mangfold og likestilling. FOTO PRIVAT*

and where a section will be devoted to equality and diversity. Moreover, an international diversity group has been established in WISTA that now also welcomes male members.”

### **The beginning of a new era**

“The shipping industry is moving towards a generational change with more women in leadership roles, and many men in this industry are also sincerely engaged in gender equality,” says Liodden. She mentions Harald Solberg, the new CEO of the Norwegian Shipowners’ Association, and Lasse

Kristoffersen, the new President, as examples of good leaders with focus on diversity. Liodden thinks the industry should start to realise that having an equal and diverse workforce would be profitable.

“The companies doing a good job promoting equality and diversity are the ones delivering the best results. This is supported by research carried out by McKinsey. It must be considered as a business case,” she reckons.

“I think there are very few men in the industry who feel that they have harassed someone, and probably very few who actually wishes to harass anyone. There is, however, perhaps a general lack of attitude awareness,” says Liodden.

### **Cheering on those who do a good job**

Liodden received positive feedback after having confronted her own unpleasant experiences from the industry. She was contacted by many women who had the same experiences, and major maritime news sources, such as Trade Winds, have published stories on the subject. On her blog, she presents her little “grass root project”, which is a list of things that companies do to improve diversity at the workplace.

“The idea is to inspire others by encouraging the ones who do well, and I hope to achieve 100 items on the list before the WISTA conference this autumn,” she says.

# A vulnerable position

Many female seafarers have experienced being the only women among a number of men on board, especially on cargo vessels. Adding a feeling of insecurity brought on by being away from friends and family for a long time and the vessel being far out at sea, it is easy to imagine that it can be difficult to find someone to talk to if problems arise on board.

CAROLINE JOHANSSON Swedish Maritime Authority

“You are in a vulnerable position as a woman at sea. Being the only woman on board could be problematic. Things may function well within an all-male crew, but the harmony on board can be disturbed when a woman is added to the mix. In light of the heteronormative standard, the men on board are reminded of their sexuality, which has been in a sort of sleep mode while women have been absent,” says Momoko Kitada, an associate professor at World Maritime University in Malmö within the field of gender-related issues in the maritime industry.

Attempts have been made with vessels operated by all-female crews, which have shown to function just as well as all-male crews. As a bonus, women had the opportunity to prove their skills.

“From a gender equality point of view, this is evading the problem,” says Momoko Kitada, who has a background as a naval officer.

A vessel is like a miniature world. As long as you are on board, your whole life is there. You work, eat, sleep, exercise and socialise with the others on board. It is therefore important to have a sense of belonging, find your place in the group and establish friendships.

“Many women try to hide their femininity as soon as they embark. They might change the way they dress or start using a masculine jargon. This is all about group identity. They want to be part of the community. Not to be regarded as ‘the woman on board’, but recognised for their skills and the work they do. This strategy may reduce some of the problems, but they will still be seen as women, and there is an endless number of stories about women being stared at at the gym, having love letters slipped under the door of their cabin, or not being expected to tackle certain tasks.”

If problems arise that actually derive from male chauvinist behavioural patterns on board, women tend to take the blame.

Even though a woman tries to adapt to the group and create a sense of belonging, she cannot be part of the group on equal terms as men as long as the working environment is not gender-neutral. If she has tried to downplay the fact that she is a woman, but is still not able to be part of the group on the same terms as others, she is likely to blame herself: “There must be something wrong with me.”

Isolation of women on board is dangerous. If women cannot talk to and discuss their situation with other women, there is a risk that discrimination and other unacceptable behaviour will be normalised. Therefore, the Internet and campaigns like #MeToo and #låttaankar are crucial. Women who have been like lonely satellites on different vessels now have the opportunity to find common fora, exchange thoughts and experiences, support each other and understand that they have not brought the problems on themselves.

Trying to solve gender-related problems as the only woman on board is very difficult. You are expected to accept the working environment you are entering, and the shipping industry is a small world where maintaining your reputation is important in order to continue your career. The shipping industry consists of organisations that work mechanically, each individual can easily be replaced. You are not employed because of your unique skills or profile, but as a fourth officer that could quickly and easily be replaced by a new one if problems should arise.

“The person who raises a problem is regarded as a troublemaker, which is the reason why most women remain silent. You do not want a reputation as a feminist instigator. You need good references for the future, and who do you think a recruiter is most likely to listen to in a recruitment process: the captain who wrote the reference or the applicant?”

Many employers do not have guidelines for such issues. It is difficult to point out inequalities if it is not clearly stated that ‘we do it like this, not like that.’”

“We need more women throughout the maritime sector, in all positions, in order to split up male gender stereotype power structures. If we focus only on the female employees on vessels, the male power structures of the industry will be maintained and nothing is going to change. For instance, who shall establish guidelines regarding gender equality efforts on board if all the decision-making positions at the company’s main office are filled by men who are not familiar with the issue?”

The conditions for gender equality on board are actually pretty good. Women working at sea tend not to choose traditional female occupations and often work as officers. On board, there are clear job descriptions and well-established procedures that must be followed, regardless of whether the job is performed by a man or a woman.

A more flexible work pattern could also encourage gender equality. Seafarers who want to have children, for instance, could be offered the opportunity to transfer to a shore-based position while their children are small.

“The shipping industry is in constant change, and it is important to safeguard women’s interests in this development. Through the ages, the industrial development has always been driven by the perspective of men. Gender equality in the shipping industry requires that women be regarded as part of the future of the industry. The equality perspective is important in all issues.”



## The Norwegian International Ship Register (NIS): The trend from 2017 continues

During the last quarter, the register has experienced an increase of 21 vessels with a total gross tonnage of 315 624. By the end of April, the number of registered vessels had reached 616. A great number of these were transferrals from the Isle of Man, Bahamas and Panama.

**STONE OLSEN RISNES**, Department of Ship Registration, NMA

### REGISTRATIONS IN FEBRUARY, MARCH AND APRIL

**ALEGRIA - LAFU8.** 3 017 gross ton offshore vessel transferred from the Bahamas.

**BOW TITANIUM - LADH8.** 17 139 gross ton newly built chemical tanker, not previously registered.

**CHAMPION CONCEPT - LAFI8** 27. 472 gross ton oil tanker transferred from the Marshall Islands.

**DEEP CYGNUS - LACV8.** 9 423 gross ton construction vessel transferred from Panama.

**FAR SAMSON - LADT8.** 14 740 gross ton construction vessel transferred from the Isle of Man.

**FAR SERVER - LAF08.** 2 814 gross ton supply vessel transferred from the Isle of Man.

**FAR SUPPLIER LAET8.** 3 009 gross ton supply vessel transferred from Isle of Man.

**FAR SYMPHONY - LAEJ8.** 3 743 gross ton supply vessel transferred from the Isle of Man.

**GEO CASPIAN - LACW8.** 12 708 gross ton seismographic research vessel transferred from Panama.

**GRAND CANYON II - LACY8.** 12 433 gross ton construction vessel transferred from Panama.

**HAVILA BORG - LEYA3.** 2 933 gross ton supply vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).



The construction vessel DEEP CYGNUS, transferred from Panama to the NIS on 16 February 2018.

Photo: Volstad Management AS

**HEATHER KNUTSEN - LADY8.** 80 918 gross ton oil tanker transferred from Canada.

**KJERVAAGSUND - LAFK8.** 3 870 gross ton general cargo ship transferred from Germany.

**MORVIKEN - LAEC8.** 80 838 gross ton newly built oil tanker, not previously registered.

**NORMAND PIONEER - LAYF7.** 5 913 gross ton offshore vessel transferred from the Isle of Man.

**OLYMPIC ARES - LAFS8.** 7 888 gross ton construction vessel transferred from the Bahamas.

**OLYMPIC ARTEMIS - LAFV8.** 4 744 gross ton construction vessel transferred from the Bahamas.

**SEA SUPRA - LAEW8.** 4 007 gross ton supply vessel transferred from Cyprus.

**SEABED STINGRAY - LAFP8.** 8 878 gross ton construction vessel transferred from the Bahamas.

**SIEM PEARL - LDZH3.** 7 473 gross ton supply vessel transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

**SUPERIOR - LADU8.** 1 682 gross ton general cargo ship transferred from Sankt Vincent and the Grenadines.

## Have you bought or sold a boat in Norway? Remember to contact the Norwegian Ship Register (NOR)

Spring and summer is peak season buying and selling boats. Always contact the NOR to register new owner or to ensure that the boat is not registered on a third party. That is an easy way to feel secure.

**STONE OLSEN RISNES**, Department of Ship Registration, NMA

All Norwegian owned vessels navigating along the Norwegian coastline are represented in our domestic register. Vessels of 15 meters and more are subject to mandatory registration, whereas vessels (boats) less than 15 meters are subject to voluntary registration. By the end for April this year, 20 144 vessels were registered.

### **NOR is Norway's only title register for boats**

If you register the boat in NOR, you will get proof of ownership as well as the opportunity to take a mortgage with the boat as collateral. Accordingly, registration in the NOR may be compared to the registration of real estates.

It is crucial that owners are aware of their duty to report all changes to us, says head of Department Monika Borge. Monika emphasizes that the only way we can have an updated register, is with the help of the boat-owners.

### **Free Ship Search on [sdir.no](http://sdir.no)**

In addition to being available on the phone and via e-mail, we have a free ship search online, the "Ship Search". The search is also available in an App with the same name (Norwegian only), both for Android and iPhone. The App is also free. For best search, use the boat's radio / VHF call signal. If your search comes up empty or if you need an official transcript send us an e-mail.

### **Registration yields many opportunities**

There has been a great increase in the number of registered pleasure boats over the past years. Many owners choose NOR even if they are not going to use their boat as collateral for a loan. A NOR-registered vessel may sell faster since a potential buyer may need to take up a loan. Certificates of Nationality/Registry may be issued and in some cases help ensure smooth checking in to port- and custom offices abroad. Issuance is free of charge and confirms owner and nationality of the boat.

If you have any questions, call us on (+47) 55 54 125 or send an e-mail to [post@nis-nor.no](mailto:post@nis-nor.no). Have a nice and safe summer!



# Pest control using pesticides – a risk factor for dock workers and ships' crews

**Pesticides in freight containers and on bulk carriers represent a significant health risk for ships' crews and workers who open containers or load and unload bulk carriers. Marking and documentation of executed pesticide treatment is missing despite clear legislation. The enforcement of the legislation should be strengthened.**

**RUNE DJURHUUS AND MAGNE BRÅTVEIT**

Norwegian Centre for Maritime Medicine  
Department of Occupational Medicine  
Haukeland University Hospital

Both freight containers and cargo spaces on bulk carriers are treated with poisonous substances in order to prevent the spread of pests (primarily insects) to the recipient country and to prevent the cargo from being damaged by pests during transport. These poisonous substances (pesticides/fumigants) are also poisonous to humans. The knowledge is often limited among those who transport and accept treated cargo. Furthermore, the cargo is rarely labelled correctly, so that workers may inadvertently be exposed to such toxins.

## Pesticides in freight containers

The majority of the more than 600 million freight containers being transported annually all over the world are treated with pesticides before shipment. The containers are often hermetically sealed, with closed ventilation openings. There may therefore still be a significant amount of pesticides left in the containers when they are opened. Methyl bromide, phosphine, formaldehyde, chloropicrin, dichloroethane and ethylene oxide are examples of such pesticides. They may all cause severe adverse health effects and could even cause death in high enough concentrations. They may also have serious long-term effects at lower concentration levels.

According to the IMO's regulations, freight containers which have been fumigated should be clearly marked on the outside with type and amount of pesticide used, time of fumigation and whether the container has been ventilated afterwards (cf. the IMDG Code). In reality, only a small number of such containers are marked. The transport documentation shall include the type of pesticides

used and instructions for disposal of any residual pesticide.

## How serious is the problem?

So far, there have been no reports of fatalities related to the opening of containers with residual pesticides. There are, however, a number of stories going around of incidents where workers have apparently been seriously poisoned when opening and unloading freight containers, but few of the incidents are documented in scientific literature or in

available reports. During a conference on the subject in Berlin in 2014, incidents of poisoning were described that were not reported. The importance of documenting and reporting such incidents, as well as making the information available for everyone, was underlined.

The workers who are the most vulnerable to pesticide exposure are the ones who open and unload the containers. Personnel checking the content of the cargo, such as customs officers, might also be exposed.





## Survey of pesticide use in freight containers

In 2017, we carried out an EU project on the prevalence of pesticides in freight containers and health effects on workers. The survey found a lot of literature on poisoning incidents related to the use of pesticides, but little with regard to freight containers.

At present, the most common pesticides are methyl bromide and phosphine, and in eight of the nine available studies from 2002 to 2013, the occupational exposure limit (OEL) for methyl bromide was exceeded in up to 21% of containers, while the OEL for phosphine was exceeded in up to 3.5% of containers. Hardly any of the containers were marked in accordance with the IMDG Code, and in most cases not marked at all. In some places, the air inside the containers is tested for residual pesticides before opening. If residual pesticides are detected, the containers are vented, either naturally with open doors or by using a forced extraction system that sucks the air out.

## Risk-reducing measures

In the EU-OSHA report we concluded that the most important measures in order to reduce the risk of adverse health effects on

workers opening and/or unloading such freight containers are to:

1. ensure compliance with legislation/regulations on labelling and transport documentation;
2. not open containers until the risk assessment concludes that it is safe, if necessary after sufficient ventilation of the container;
3. develop a standardised procedure for screening/monitoring the container atmosphere in containers arriving at European ports. The measuring technology must have sufficient specificity and sensitivity to quantify levels at one-tenth of the OEL or lower.

In addition, the ports should have available facilities for forced extract ventilation of containers, measuring equipment able to detect most of the commonly used pesticides, and simple brochures identifying the correct personal protective equipment and describing how workers should handle freight containers.

## Pesticides on bulk carriers

Bulk goods on ships are also treated with pesticides in the ports of shipping. This is often the case with foodstuffs like grain and flour, but also other cargo types such as lumber. The pesticide used is almost exclusively phosphine. This is often added as aluminium phosphide in tablet form packed in tubes, sleeves or "socks" that are easily gas-permeable. The tablets/sleeves are scattered on top or probed into the cargo. The phosphide reacts with moisture in the air and releases phosphine gas (PH<sub>3</sub>), which is heavier than air and slowly sinks down through the cargo. The formation of phosphine will continue for large parts of the transport on the ship. There may therefore be significant amounts of phosphine in the cargo hold when the ship arrives at the port of destination. The process may also stop because the humidity in the air is used up. It could start up again when more moisture is introduced, for instance when the hatches to the cargo hold are opened.

## Accidents

A bulk carrier loaded with maize arrived at a port in Northern Ireland in 2012. Shortly after opening the cargo hold, the cargo began

to smoke, and phosphide retainers were observed. The crew was evacuated before suffering serious injury. Visible phosphide residues were removed and the cargo hold ventilated.

The crew members on board are the most vulnerable to pesticide exposure, particularly the ones having a cabin near the cargo holds. Dock workers unloading the ship are also at risk. Several fatalities caused by poisoning from pesticide use on board bulk carriers have been documented. Both the British Marine Accident Investigation Branch (MAIB) and marine insurance companies such as Gard have described several serious accidents and fatalities among ships' crews.

In 2008, a ship loaded with grain was treated with aluminium phosphide before departing to Great Britain from Russia. Under way, a seaman was found dead in his cabin due to phosphine poisoning. The following investigation found small, open ducts between the cargo hold and the cabin. In 2010, a ship carrying wheat from Latvia to Antwerp was also treated with aluminium phosphide. Under way, two of the crew members fell ill due to phosphine poisoning, one of whom died from the exposure. Several stowaways have also died after hiding in cargo holds treated with phosphine.

IMO has clear guidelines for the use of pesticides, which are also applicable to bulk carriers (see MSC.1/Circ.1264). They include requirements for marking of both cargo holds and any adjacent spaces which could contain pesticides. The marking should include information about, i.a., type and concentration of pesticide and when the fumigation was carried out.

## Risk on container ships

There have also been cases involving emissions of pesticides from freight containers on container ships. In 2009, on a container ship on the way from Peru to Chile with 28 phosphine-treated containers on board, the boatsman was poisoned by emissions from these, but fortunately avoided permanent injury. These containers were clearly marked, and documentation of the pesticide treatment was included in the cargo papers, but the crew on board had missed this. In other cases, there could be a larger number of unmarked containers on board with a risk of significant emissions of toxic gas without the crew being aware of the danger.



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

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

#### **Region 7**

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

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

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

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

#### **NAVIGARE**

UTGIVER/PUBLISHER:  
Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Authority

FORSIDEBILDE: Steinar Haugberg, Sjøfartsdirektoratet

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

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

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

TRYKK/PRINT: Merkur Grafisk AS, Oslo

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

SIRKULASJON OM BORD: Skipsførere, 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: 08.05.2018

ISSN-NR 0804-4589

## Vakttelefon til Sjøfartsdirektoratet 52 74 50 00 – gjelder også Skipsregistrene

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

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

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

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

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

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

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

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

# ARCOS – SIKKERHETSKURS OG FARTØYSKONTROLLER

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

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

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

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

I tillegg leverer Arcos kurs for landbasert virksomhet – fallsikring, Industrivern, brannvern, førstehjelp, kjemikaliedykking, røykdykking, varmt arbeider etc.

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

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

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

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

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

Arcos er også godkjent leverandør av ROC kurs.

[www.arcos.no](http://www.arcos.no)

## Spørsmål og bestilling av kurs:

Gå inn på [www.arcos.no](http://www.arcos.no) eller kontakt oss på tlf. 459 58 880

## Spørsmål og bestilling av fartøysinspeksjoner:

Kontakt fartøysinspektør direkte på telefon 417 97 100





## OPPLÆRING OG RÅDGIVNING

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

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

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

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

For yrkesmarkedet tilbyr vi blant annet:

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

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

For full kursoversikt se våre hjemmesider:  
[www.sjoredningsskolen.no](http://www.sjoredningsskolen.no)

