



**Sjøfartsdirektoratet**  
Norwegian Maritime Directorate



*Årsmelding 2001*



Grafisk Design:  
Anca Grafisk Design AS / Anne Cathrine Jansen

Forsidefoto:  
© Ove Bergersen / NN / Samfoto

Opplag: 4000

# Innholdsfortegnelse

<b>FORORD</b>	<b>4</b>	<b>FAKTA OM SJØFARTSDIREKTORATET I 2001</b>	<b>15</b>
<b>SJØFARTSDIREKTORATET I 2001</b>	<b>5</b>	<b>Sjøfolks kompetanse og velferd</b>	<b>16</b>
<b>Sammendrag</b>	<b>6</b>	Sertifisering og utdanning	16
<b>Prioriterte oppgaver</b>	<b>8</b>	Refusjonsordningen	16
<b>AKTUELLE TEMAER I 2001</b>	<b>9</b>	Kultur og fritid	16
<b>Sjøulykker</b>	<b>10</b>	Arbeids- og levevilkår	16
Ulykkesstatistikk	10	<b>Tilsyn, kontroll og forskriftsendringer</b>	<b>18</b>
Sjøfolk og fiskere i sjøulykker	10	Uanmeldte tilsyn	18
Sjøulykker etterforsket av sjøfartsinspektørene	10	Havnestatskontroll	18
Forlis med lasteskip	10	Vertsstatskontroll	18
Nødlossinger	10	Sertifikatbesiktelser	18
Ulykker med fritidsbåter	10	ISM-revisjoner	18
<b>Hurtiggående passasjerfartøy</b>	<b>11</b>	Sertifisering og revisjon av lasteskip	18
Sjøfartsdirektoratet følger opp		Tilsyn på passasjerskip	19
Sleipner-ulykken	11	Kontroll av fiskefartøy	20
Internasjonalt arbeid for å bedre sikkerhet	11	Overvåking av markedet for fritidsfartøy	20
<b>Miljøsamarbeid</b>	<b>12</b>	Offshore – «grandfather clause»	20
Miljødifferensiert tonnasjebeskatning	12	<b>Flåtens størrelse</b>	<b>21</b>
Miljøfarlig ballastvann	12	Oversikt over flåtens størrelse	
Erika-forliset følges opp	12	1. januar 2002	21
Nasjonal beredskap	12	<b>Sjøfartsdirektoratets organisasjon</b>	<b>22</b>
<b>Internasjonalt samarbeid</b>	<b>13</b>	Organisasjon og økonomi	22
IMO	13	«Et enklere Norge»	22
ILO	13	Bedre kommunikasjon med brukerne	22
EU/EØS	13	Sikkerhet og sjøveit i arbeid og fritid	22
Råd til NORAD og utviklingsland	14	<b>Regnskap 2001</b>	<b>23</b>
Den internasjonale velferdskomiteen (ICSW)	14	Noter til regnskapet	24
Helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel	14	<b>English summary</b>	<b>25</b>

# Forord



Sjøfartsdirektør Rune Teisrud. Foto: John Petter Reinertsen/Samfoto.

Virksomhetsåret 2001 har vært et år hvor vi har vært forskånet for store ulykker med høye tap av menneskeliv. De foreløpige 2001-tallene for innrapporterte hendelser med norske skip viser en fortsatt reduksjon i forhold til tidligere år. Likevel rammet forlis og ulykker enkeltpersoner i næringen, med de tragiske følger det får for den enkelte og omgivelsene. Selv om det er det laveste antall omkomne som er registrert til nå, omkom så mange som 19 mennesker i ulykker med fritidsbåt i fjor.

Sjøfartsdirektoratet har i 2001 jobbet med å legge til rette for en best mulig implementering av ISM-koden for lasteskip, som viser gode resultater for de rederiene som har innført systemet. En samlet næring må være forberedt på krav om bedre sikkerhet for passasjerer og besetning på ferger og hurtiggående fartøy i årene som kommer. Direktoratet ønsker å bidra til økt fokus på den menneskelige faktors betydning for sikkerheten. Tekniske nyvinninger er ikke nok. Det er stadig vi mennesker, med våre begrensninger og vår sårbarhet, som holder i spakene.

Oppfølgingen etter Sleipner-ulykken i 1999 fortsetter. Felles for disse aktivitetene i 2001 er at Sjøfartsdirektoratet har invitert og vil invitere et bredt spekter av norske aktører på de aktuelle områdene til å delta. Vi vil fortsette å utvikle norske forslag til internasjonale standardendringer når dette er mulig, og legger arbeidet opp i samsvar med IMOs arbeidsplaner. Forslag til norske forskriftsendringer vil overveiende legges opp i samsvar med internasjonale bestemmelser.

Året har vært preget av at ulike aktører i våre omgivelser «mener noe» om vår departementstilknytning, geografiske plassering og faglige berettigelse og portefølje. Vi har ved årsskiftet 2001/2002 kommet i gang med en etatsgjennomgang i samarbeid med vårt overordnede departement NHD, som skal være ferdig i oktober i inneværende år. Vi mener

at direktoratet besitter en unik kompetanse på sikkerhet til sjøs som vi er sikre på vil bli tatt vare på i denne prosessen. I tillegg ønsker vi å styrke vårt strategiske arbeid for sikkerhet til sjøs.

EU arbeider nå med etablering av et europeisk sjøsikkerhetsorgan (EMSA). Det arbeides aktivt for å sikre Norge en bredest mulig deltakelse i dette tekniske fagorganet, og det blir spennende å følge den internasjonale utviklingen på dette nivået.

Sjøfartsdirektoratet har nå fått sin hjemmeside på Internett. Vi ønsker å bli en mer åpen og brukervennlig etat, og sammen med forenkling av regelverket vil økt elektronisk tilgjengelighet i årene framover gjøre saksbehandlingen mer effektiv.

Verken elektroniske kanaler eller andre «effektiviseringstiltak» kan likevel erstatte den kontakten vi oppnår gjennom de mange direkte møtene vi har med våre brukere i løpet av året. Jeg takker for samarbeidet i året som har gått og håper på en konstruktiv dialog om sikkerhet til sjøs med våre målgrupper og samarbeidspartnere også i 2002!

Videre vil jeg takke alle medarbeidere for den arbeidsvilje og entusiasme som er utvist i året som har gått.

God lesning!

Mai 2002

## Sjøfartsdirektoratet i 2001



*Sjøfartsdirektoratets ledelse i 2001:*

*Bak fra venstre: Per Magne Indreeide, avdelingsdirektør i Lasteskipsavdelingen, Kristin Åsgard Kleven, rådgiver i Stab, Bjørn Lødøen, avdelingsdirektør i Sjømannsavdelingen, Roar Skuggedal, avdelingsdirektør i Administrasjonsavdelingen, Ove Tautra, avdelingsdirektør i Offshoreavdelingen, Sidsel Midtland, informasjonssjef og Audun Sætre, avdelingsdirektør i Fiskefartøyavdelingen. Foran fra venstre: Karstein Thingvold, fungerende avdelingsdirektør i Passasjerskipsavdelingen, Rune Teisrud, sjøfartsdirektør, Kjersti Høgestøl, fungerende sikkerhetsdirektør og Norvald Moltubakk, avdelingsdirektør i Inspeksjonsavdelingen.*

*Rolf Bækkedal, kvalitetssjef, var ikke tilstede da bildet ble tatt.*

*Foto: John Petter Reinertsen / Samfoto*

# Sammendrag

## Sjøulykker

19 mennesker omkom i ulykker med fritidsbåt i 2001. Det er det laveste antall omkomne som noen gang er registrert. Seks lasteskip og 14 fiskefartøy forliste i 2001, men ingen sjøfolk omkom i disse forlisene. Ingen passasjerskip forliste i 2001.

Sjøfartsinspektørene etterforsket i 2001 674 saker, hvorav 83 var grunnstøtinger, 33 kollisjoner, 11 eksplosjons-/branntilfeller, ni forurensningssaker og 42 arbeids- og andre personulykker. Sjømenn i innenriks- og utenriksfart var involvert i 730 ulykker i 2001, 12 av disse med dødelig utgang.

## Sleipner-oppfølgingen

Som en videre oppfølging av Sleipner-ulykken startet direktoratet i 2001 opp et prosjekt for utvikling av en modell for risikoberegning for hurtiggående passasjerskip. Direktoratet arbeider også for å forbedre personlig redningsutstyr, operasjonsforhold og menneskelig faktor.

## Miljø

Sjøfartsdirektoratet loggførte i 2001 115 hendelser som har medført eller kunne ha medført forurensning fra skip. Miljøverndepartementet besluttet ved brev av 4. september 2001 å avvikle direktoratets direkte ansvar tilknyttet forurensningsloven. 1. januar 2002 inngikk direktoratet en avtale med Statens forurensningstilsyn (SFT) om en 24-timers vaktordning, der direktoratet er rådgiver for SFT i saker vedrørende forurensning fra skip.

En frivillig ordning for miljødifferensiert tonnasjebeskatning av skip er utviklet og blir administrert av Sjøfartsdirektoratet. Skip som oppfyller miljøkriterier som er strengere enn regelverket, belønnes med lavere tonnasjeskatt. I 2001 var det registrert 307 deklarasjoner i Sjøfartsdirektoratets register. I oktober 2001 vedtok IMO en ny konvensjon om kontroll av systemer som skal hindre begroing av skipsskrog.

## Internasjonalt samarbeid

Direktoratet deltar i FNs internasjonale arbeidsorganisasjons (ILO) høynivå-arbeidsgruppe som skal oppdatere og samle bestemmelsene om sjøfolks arbeids- og levevilkår i én rammekonvensjon. Direktoratets målsetting er å utvikle en effektiv og sterk konvensjon som ivaretar sjøfolks arbeids- og levevilkår. EU arbeider nå med etablering av et europeisk sjøsikkerhetsorgan (EMSA). Det arbeides aktivt for å sikre Norge en bredest mulig deltakelse i dette tekniske fagorganet, som blir opprettet i løpet av 2002.

Direktoratet har i 2001 gitt innspill om evakuering og stabilitet i regelverket for hurtiggående passasjerfartøy og vært engasjert i IMOs arbeid med bedring av sikkerhet på store passasjerskip. Dagens regelverk er ikke utviklet med tanke på kompleksiteten i design og operasjon av de største passasjerskipene, og IMO vil særlig sette fokus på tiltak for å forhindre og begrense konsekvensene av ulykker.

## Sjøfolks kompetanse og velferd

Frist for full implementering av den reviderte STCW-konvensjonen var 1. februar 2002. Sjøfartsdirektoratet har i 2001 utstedt 35 317 maritime personellsertifikater og påtegningsdokumenter. Direktoratet har i 2001 prioritert arbeidet med revisjon av norsk maritim sertifikatstruktur og utarbeidelse av nye særkrav for førere, styrmenn og mannskap på hurtiggående fartøy. Nærings- og handelsdepartementet påla direktoratet i 2001 å gebyrlegge maritime sertifikater, og kravet om gebyr ble gjort gjeldende fra 1. februar 2002. Sjøfartsdirektoratet har deltatt i revisjon av seks skoler og sikkerhetssentere i India og inngått bilaterale avtaler med land som leverer sjøfolk til den norske flåte og land som benytter norske offiserer på sine skip.

## Tilsyn og kontroll

Sjøfartsdirektoratet har i 2001 gitt høy prioritet til tilsyns- og kontrolloppavene. I 2001 ble det kontrollert



453 utenlandske skip i havnestatskontroll, omtrent 25 prosent av det totale anløp. Fra 1. april 2001 er direktoratet pålagt å utføre vertsstatskontroll med roroferger og hurtiggående passasjerfartøy uansett flagg i rutetrafikk på norske havner, og norskflaggede i trafikk mellom EU-havner. I 2001 utførte direktoratets stasjoner flere slike kontroller.

Direktoratet utstedte i fjor 755 nye eller fornyede sertifikater til fartøy over 15 meter. Det ble foretatt kontroll og approbasjon av tegninger og annen dokumentasjon på 60 nybygg. I tillegg kommer ombygginger og innkjøp fra utlandet.

Direktoratet har i 2001 foretatt tilsyn på 39 flyttbare innretninger. 24 av disse var utenlandske flyttbare innretninger eller entreprenørfartøy som har «Letter of Compliance» utstedt av direktoratet. I 2001 foretok direktoratet ISM-revisjoner på to rederikontorer og en innretning. Sjøfartsdirektoratet har i 2001 saksbehandlet to nybygg som har vært anmeldt for registrering som flyttbare innretninger. I januar 2001 innførte direktoratet en ny kontrollordning for fiskefartøy mellom 10,67 meter og 15 meter.



### Uanmeldte tilsyn

Det er for 2001 utført totalt 388 uanmeldte tilsyn uansett type skip med det resultat at hvert tredje fiskefartøy av de som ble kontrollert og hvert femte lasteskip i NOR-registeret ble holdt tilbake. Resultatet må ses i sammenheng med den utvalgsmetode som benyttes ved uanmeldte tilsyn, ettersom direktoratet benytter både tilfeldige utvalg og kontroller som er rettet mot spesielle fartøyer. I hvilken grad resultatet er representativt for flåten må vurderes nærmere. Imidlertid vil direktoratet fortsatt prioritere og øke antall uanmeldte tilsyn i 2002.

### Flåtens størrelse

Den kontrollpliktige flåten omfatter lasteskip og slepebåter på 15 meter og derover, alle passasjerfartøyer uansett størrelse, fiske- og fangstfartøyer på 10,67 meter og derover og flyttbare innretninger. 1. januar 2002 utgjorde dette 4646 fartøyer, hvorav 3871 i NOR og 775 i NIS. Ved utgangen av 2001 var det registrert 35 722 sjømenn på norske skip, 18 336 av disse var nordmenn og 17 386 var utlendinger.

### Direktorat i endring

Ulike eksterne avklaringer har berørt Sjøfartsdirektoratet det siste året, som

vurdering av samordning av tilsyn og overføring av tilsyns- og kontrollansvar til Administrasjonsdepartementet.

Sjøfartsdirektoratets ytre etat ble i 2000 reorganisert fra seks til fire distrikter. I oktober 2001 var de nye distriktssjefene på plass. Fra 1. januar 2002 er stasjon Miami nedlagt, da det er mer kostnadseffektivt å betjene området fra Norge.

I 2001 ble første del av et større oppryddingsprosjekt i regelverket gjennomført som en del av programmet «Et enklere Norge». En rekke forskrifter er foreslått opphevet og sammenslått for å gjøre reglene mer brukervennlige.

Direktoratet startet i 2001 arbeidet med en overordnet kommunikasjonspolicy for etaten for å sikre god forankring av de statlige informasjonsprinsippene og bedre kommunikasjon med brukerne. Sjøfartsdirektoratet etablerte i 2001 hjemmeside på Internett som et tilbud til de brukerne som bruker Internett som informasjonskanal. I tillegg implementerte direktoratet et intranett for å sikre god informasjonsflyt og internkommunikasjon.

*Foto: Ove Bentsen, reparatør Enchantment of the Seas. 3. pris i Fotokonkurransen for sjøfolk 2001.*

Direktoratet utarbeidet i 2001 en egen handlingsplan for døgnåpen forvaltning og en enkel brukerundersøkelse av næringens behov for tilrettelagt informasjon og enkle interaktive tjenester.

### Sikkerhet og sjøvett i arbeid og fritid

I 2001 ble det utgitt to nye sikkerhetshefter for fiskere som tar for seg redningsdrakter og sikkerhetskurs. Hensikten er å øke fiskernes kunnskap om sikkerhetsutrustningen om bord og påvirke næringen til større bevissthet om bruk og vedlikehold av redningsutstyr.

Sjøvettarbeidet overfor barn og ungdom har i 2001 fokusert på kunnskap og engasjement. I samarbeid med blant annet sjøvettutvalgene og Redningsselskapet, ble det arrangert fire sjøvettseilaser. 6000 barn fikk en elementær innføring i bruk av båt, og i september ble det arrangert Sjøvettkonferanse i Kristiansund. Mer enn 100.000 informasjons- og opplæringshefter er delt ut til interesserte, og direktoratet deltok med stand på båtmessene «Sjøen for alle» og «Dra til sjøs».

## Prioriterte oppgaver

Sjøfartsdirektoratet har i 2001 gitt høy prioritet til tilsyns- og kontroll-oppgavene. Nærmere 2 200 sertifikater er utstedt, mot 1 823 i fjor. Utover dette har direktoratet også bistått med sertifisering av flyttbare innretninger i oljevirkosomheten. Målet om kontroll av minst 25 % av fremmede skip som anløper norske havner er nådd: 453 skip (25,2 %) er kontrollert i 2001, mot 405 (22,5 %) i 2000.

Når det gjelder uanmeldt tilsyn, har vi gjennomført tilnærmet det samme antall tilsyn i 2001 som i 2000 for kategoriene fiskefartøy og lasteskip. Imidlertid er det gjennomført færre uanmeldte tilsyn for passasjerskip. Dette forklares ved at andelen uanmeldte tilsyn i 2000 var mye høyere enn i et normalår, da en valgte å kombinere nødvendig oppfølging av redningsutstyr etter Sleipner-ulykken med uanmeldte tilsyn. Nedgangen i uanmeldte tilsyn av passasjerskip må også sees i sammenheng med økningen i antall utstedte ISM-sertifikater for passasjerskip. Utstedelse av disse sertifikatene er meget ressurskrevende, og det ble i fjor utstedt 204 sertifikater mot 165 i 2000. Erfaringene med effekten av uanmeldt tilsyn er imidlertid svært gode, og arbeidet vil derfor bli prioritert i 2002.

Direktoratet har også i 2001 videreført sitt arbeid med omlegging av kontrollvirksomheten til overordnet behovsstyrt kontroll. Sentralt i denne sammenheng har vært samordning og forenkling av regelverk og motiverende tiltak fra direktoratets side for å sikre at næringen fortsetter utviklingen av en helhetlig sikkerhetskultur:

- Reglene for flyttbare innretninger er revidert, og alle forskriftene er gjennomgått og endret med tanke på overgang til overordnet kontroll. Ny forskrift har nylig vært ute på høring og forventes fastsatt innen 01.07.2002.
- Arbeidet med å introdusere ny kontrollordning for fiskefartøy mellom 10,67 og 15 meter største lengde er videreført i 2001.
- Forskrift for fiskefartøy over 24 meter er med visse tillegninger gjort gjeldende for fartøy mellom 15 og 24 meter fra 1. april 2001. Forskriften erstatter ti eksisterende forskrifter.
- Det er arbeidet med en tilsvarende samordning og forenkling av regelverket for fiskefartøy under 15 meter.
- I tråd med prosjektet «et enklere Norge» har et eget prosjekt i direktoratet opphevet og slått sammen en rekke forskrifter for å gjøre reglene mer brukervennlige.
- Innføring av ISM-koden fase 2 for lasteskip i 2002 er tilrettelagt ved et betydelig informasjons- og motivasjonsarbeid rettet mot næringen i 2001.
- Omleggingen av kontroll- og tilsynsvirkosomheten gjør det nødvendig å bevisstgjøre reder og skipsfører om ansvaret for at skipet er sjødyktig i enhver forstand og til enhver tid. Egen hjemmeside ses på som en viktig kanal for å informere og motivere næringen.

Direktoratet fortsatte arbeidet med å utvikle et sikkerhetsregnskap som skal være et verktøy for å måle og styre arbeidet med økt sikkerhet og beskyttelse av det maritime miljøet. Direktoratet har i 2001 arbeidet med

å avklare statistiske verktøy til benyttelse i regnskapet og hvordan arbeidet skal integreres i direktoratets målstyring og overordnede strategi.

Det samme gjelder oppfølging av handlingsplan etter Sleipner-ulykken. Dette er en prosess som berører både endringer i normer og regelverk, tilsynsordningen, forskning og utvikling og internasjonalt arbeid. Som en følge av erfaringene med Sleipner-ulykken er det i 2001 gitt innspill til IMO om regelverket for hurtiggående fartøy, blant annet evakuering og stabilitet. Kravene til personlig redningsutstyr er satt på IMOs arbeidsplan.

EU spiller en stadig større rolle som pådriver ved utforming av regelverk for å forbedre sikkerheten til sjøs. Direktoratet arbeider aktivt for å forbedre og ivareta norsk innflytelse i EUs sjøfartspolitik og har ivarettatt sine forpliktelser i henhold til EØS-avtalen om implementering av direktiv. I 2001 ble det implementert direktiv som blant annet omfatter vertsstatskontroll med rorofere og hurtiggående passasjerfartøy i rute-trafikk på EØS-havner og direktiv om beskyttelse av arbeidstakere mot kjemikalier og biologiske faktorer.

Sjøfartsdirektoratet har engasjert seg i Kommisjonen arbeid med regelverk for blant annet fiskefartøy over 24 meter, regelverk for innenriks passasjerskip og utvikling av kvalitetssikringsprosedyrer for maritime utdannings- og opplæringsinstitusjoner. Etter forespørsel fra Kommisjonen deltok direktoratet i 2001 med revisjonskompetanse på inspeksjon av maritime skoler i India.



## *Aktuelle temaer i 2001*



*Foto: Torleif Klokset, Normand Atlantic.*

## Sjøulykker

*Sjøfartsdirektoratet skal bidra til å sikre tekniske og operasjonelle forhold som trygger liv og hindrer eller begrenser skader på personer og fartøy. I tillegg skal direktoratet bidra til arbeidsmiljø og tjenesteforhold som verner mot helsefare, til forsvarlig teknisk og operativ standard og betryggende prosedyrer. Det skal sikre at alle fartøy skal kunne tåle påregnelige belastninger. Det var ingen større ulykker med passasjerskip i 2001, men seks lastefartøy forliste.*

### Ulykkesstatistikk

Det var ingen større ulykker med passasjerskip i 2001, men seks lastefartøy forliste, mot fem året før. 14 fiskefartøy forliste i 2001, mot 15 året før. Ingen sjøfolk omkom ved forlis i 2001.

De foreløpige 2001-tallene for innrapporterte hendelser med norske skip viser en fortsatt reduksjon i forhold til tidligere år. Innrapporterte tall fra trafikk langs norskekysten viser at grunnstøtingene utgjorde 53 prosent av hendelsene i 2001. Sammen med kollisjoner og kontaktskade utgjorde navigasjonsrelaterte forhold 74 prosent av de innrapporterte hendelsene. Fra 1981-2001 var gjennomsnittstallet 72 prosent.

For norske skip i andre farvann utgjorde navigasjonsrelaterte hendelser 45 prosent i 2001, mot 44 prosent i perioden 1981-2001. Utenfor norsk farvann er like mange norske fartøy involvert i kollisjoner som i grunnstøtinger.

### Sjøfolk og fiskere i sjøulykker

Foreløpige tall viser at det er registrert 730 personulykker med sjøfolk i innenriks- og utenriksfart i 2001. 12 av disse var arbeidsulykker med dødelig utgang. I 2000 var tallene henholdsvis 935 og 19.

For fiskeflåten har Sjøfartsdirektoratet foreløpig mottatt 238 meldinger om personulykker, åtte med dødelig utgang. I 2000 ble det totalt registrert 325 ulykker i fiskeflåten, og seks fiskere omkom i disse ulykkene.

### Sjøulykker etterforsket av sjøfartsinspektørene

Norges seks sjøfartsinspektører er administrativt underlagt Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsinspektørene etterforsker sjøulykker, alvorlige personulykker og eventuelle straffbare forhold i forbindelse med skips drift, navigering og sjødyktighet. Sjøfartsinspektørene etterforsket i 2001 til sammen 674 saker: 83 grunnstøtinger, 33 kollisjoner, 11 eksplosjons- eller branntilfeller, ni forurensningssaker og 42 arbeids- og andre personulykker.

### Forlis med lasteskip

Det har vært seks forlis med lasteskip i 2001. I to av disse ulykkene ble fartøyet så skadet i hendelsen at det ble avskrevet som totalt tapt. Av de forliste skipene var ett registrert i NIS, og fem mindre frakteskip var registrert i NOR. De seks fartøyene var NIS-skipet Windfjord på 901 bt. og NOR-skipene Nico på 294 bt., Kelvin på 299 bt., Tanja på 279 bt., Kwai på 194 bt. og Roslagen på 217 bt. Ingen mennesker ble hardt skadet eller omkom i ulykkene.

### Nødlossinger

Sjøfartsdirektoratet ledet i 2001 aksjonen ved forliset av det danske lastefartøyet Fykan i Lysøysundet i Trøndelag (se ramme), og ved grunnstøtingene av lasteskipet Andra i Skatestraumen og fabrikktråleren Andøybuen i Risøyrenna. Sjøfartsdirektoratet anmodet, på grunn av forurensningsfaren, rederiene om å tømme skipene for olje før skipene ble trukket av.

Foto: Geir-Arne Thue-Nilsen, M/S Seabourn Sun. Bidrag til Sjøfartsdirektoratets fotokurranse for sjøfolk.

## Hurtiggående passasjerfartøy

*Oppfølgingen av handlingsplan etter Sleipner-ulykken er en prosess som berører endringer i normer og regelverk, tilsynsordningen, forskning og utvikling og internasjonalt arbeid. Som en følge av erfaringene med Sleipner-ulykken er det i 2001 gitt innspill til IMO om regelverket for hurtiggående fartøy, blant annet om evakuering og stabilitet. Kravene til personlig redningsutstyr er satt på IMOs arbeidsplan.*

### Ulykker med fritidsbåter

19 mennesker omkom i ulykker med fritidsbåt i 2001. Det er det laveste antall omkomne som noen gang er registrert. Til sammenligning omkom 36 mennesker i 2000 og 29 i 1999. Alle de omkomne var voksne menn, de fleste over 40 år.

### Fykans forlis

- Fykan var lastet og på vei nordover langs norskekysten 12. januar 2001.
- Grunnberøring i Lysøysundet førte til hull i skroget under maskinrommet. Skipet tok inn vann og maskineriet stoppet.
- Fykan drev på en annen grunn og ble stående på en berghylle med bare akterdel av skroget over vann.
- Skipet ble tømt for nær 50 m<sup>3</sup> dieseloilje.

Skipet var i konstant fare for å gli av grunnen og ut på dypere vann. Skipet ble brakt flott og reparert.

### Sjøfartsdirektoratet følger opp Sleipner-ulykken

Flere av de konkrete anbefalingene til Undersøkelseskommisjonen etter hurtigbåten MS Sleipners forlis i 1999, er med i et utkast til forskrift for hurtiggående fartøy under 24 meter i innenriksfart som direktoratet sender på høring våren 2002, og som trolig trer i kraft fra 2003. Parallelt vil det bli foreslått justeringer i dagens forskrift for hurtiggående fartøy, i utenriks fart, og 24 m og derover i innenriks fart, for å reflektere tilsvarende krav som for fartøy under 24 meter.

Sjøfartsdirektoratet har startet et prosjekt som skal utvikle en modell for risikoberegning for hurtiggående passasjerskip, og som tar inn erfaringer fra Sleipner-ulykken. I oppfølgingen av de mer generelle anbefalingene er det satt i gang et prosjekt for forbedring av personlig redningsutstyr som avsluttes i november 2002.

Målet er å komme fram til norske forslag til forbedrede standarder på ulike typer personlig redningsutstyr, og få internasjonal støtte for disse. Direktoratet har fokusert på forbedring av de internasjonale kravene til personlig redningsutstyr og fikk tilslutning, slik at dette kom inn på IMOs arbeidsplan. Direktoratet har også tatt initiativ til aktiviteter rettet mot integrerte broløsninger, bedre operasjonsforhold og standarder for navigasjonsradar på hurtiggående fartøy. Sjøfartsdirektoratet har i tillegg initiert prosjektet «kompetanse, arbeids- og levevilkår på hurtigbåter», som oppfølging av forslagene etter Sleipner-ulykken.

Felles for aktivitetene er at direktoratet har invitert og vil invitere til deltagelse et bredt spekter av norske aktører på de aktuelle områdene.

### Internasjonalt arbeid for bedre sikkerhet

Sjøfartsdirektoratet utvikler norske forslag til internasjonale standardendringer når det er mulig, og arbeidet legges opp i samsvar med IMOs arbeidsplaner og internasjonale bestemmelser. Direktoratet har i 2001 gitt innspill om evakuering og stabilitet i regelverket for hurtiggående passasjerfartøy og vært engasjert i IMOs arbeid med bedring av sikkerhet på store passasjerskip. Dagens regelverk er ikke utviklet med tanke på kompleksiteten i design og operasjon av de største passasjerskipene, og IMO vil særlig sette fokus på tiltak for å forhindre og begrense konsekvensene av ulykker.

I EU arbeidet Sjøfartsdirektoratet i 2001 med foreslåtte endringer av kravene i direktivet om passasjerskip i innenriks fart, og oppfølging av direktivet om verstsstatskontroll med roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerskip i rutefart. En ny avtale med svenske sjøfartsmyndigheter, om sikkerhetskrav for passasjerskipene i trafikken mellom søndre deler av Østfold på norsk side og Strømstad og Koster-området på svensk side, ble undertegnet i 2001.

# Miljøsamarbeid

*Sjøfartsdirektoratet har aktiviteter for å forbedre skipenes miljøpåvirkning fra kjølstrekk til opphugging og har miljøansvar delegert fra Miljøverndepartementet. En vesentlig del av miljøarbeidet omhandler utforming av nye internasjonale miljøkrav til skip, og nasjonal oppfølging av nye og gjeldende miljøkrav.*

Sjøfartsdirektoratet arbeider for å forbedre skipenes miljøpåvirkning fra et skip er nytt til det hugges opp. I den sammenheng vektlegges det internasjonale arbeidet i IMO på området. Direktoratet slutfører nå et prosjekt som skal lage en mal for utvikling av miljøeffektive skip, og vil i dette arbeidet også ta hensyn til miljøvennlig opphugging av skip.

## Miljødifferensiert tonnasjebeskatning

Sjøfartsdirektoratet har utviklet og fått i oppgave å administrere den frivillige ordningen for miljødifferensiert tonnasjebeskatning av skip, som ble vedtatt av Stortinget høsten 1999, med virkning fra 1. januar 2000. Skip som oppfyller miljøkriterier som er strengere enn regelverket, belønnes med lavere tonnageskatt. Ved utgangen av 2001 var det registrert 307 deklarasjoner i direktoratets register.

## Miljøfarlig ballastvann

I arbeidet med å hindre spredning av fremmede organismer i ballastvann fra skip har direktoratet fokusert på det internasjonale arbeidet i IMO og på prosjektaktiviteter som understøtter Norges internasjonale initiativer. IMO har et mål om å holde en diplomatkonferanse i 2003 som skal vedta et bindende regelverk på området. Sjøfartsdirektoratet skal definere geografiske regioner som har stor risiko for miljøskader ved spredning av fremmede organismer i ballastvann. Myndighetene kan foreslå strengere regionale krav enn de internasjonale minimumskravene som skal hindre spredning av fremmede organismer i ballastvann fra skip, og det kan også være et grunnlag for å gi unntak.

I oktober 2001 vedtok IMO en ny konvensjon om kontroll av systemer som skal hindre begroing av skips-



Foto: Torleif Klokset, Normand Atlantic.

skrog. Departementet vil forby påføring av miljøgiften TBT på skipsskrog fra 1. januar 2003, og tilstedeværelse av TBT fra 1. januar 2008.

Direktoratet har gjennomført en konsekvensutredning om norsk ratifikasjon av instrumentet, og har delegert myndighet til de fem anerkjente classeselskapene å utstede såkalte Statement of Compliance.

## Erika-forliset følges opp

Sjøfartsdirektoratet har i 2001 arbeidet med oppfølgingen av Erika-ulykken. Spesielt i forbindelse med IMO's vedtak om akselerert utfasing av tankskip med enkeltskrog (endring av MARPOL 73/78 Annex I) ble det fra norsk side lagt vekt på at IMO skulle komme til enighet.

Paris MOU PSC besluttet på bakgrunn av Erika-forliset å utføre en inspeksjonskampanje rettet mot eldre tankskip som anløper Paris MOU-havner. Sjøfartsdirektoratet utarbeidet kontrollprosedyrer og tilrettela kampanjen våren 2001, der 205 skip

ble inspisert, og 23 skip ble tilbakeholdt på grunn av alvorlige mangler. Direktoratet har gjennomført et arbeid som vurderer konsekvenser for Norge av å ratifisere det reviderte klockvedlegget (Annex IV) til MARPOL 73/78. Direktoratet har sendt en anbefaling til Miljøverndepartementet om norsk ratifikasjon av dette vedlegget.

## Nasjonal beredskap

For å følge opp Regjeringens handlingsplan som tar sikte på en bedre organisering og samordning av arbeidet med sikkerhet og beredskap, ble myndighet delegert til Sjøfartsdirektoratet i henhold til forurensningsloven, overført til Statens forurensningstilsyn (SFT) i 2001. SFT har fra 1. januar 2002 det totale ansvaret ved fare for og ved akutt forurensning fra skip. Sjøfartsdirektoratet er fra samme dato maritim rådgiver for SFT med en 24-timers vaktordning med sjøkyndig kompetanse.

# Internasjonalt samarbeid

*Sjøsifart er i stor grad en internasjonal virksomhet, og derfor er det ønskelig med et regelverk som i størst mulig grad bygger på internasjonale konvensjoner og standarder.*

*Sjøfartsdirektoratets målsetting er å holde en høy profil internasjonalt, og direktoratet er representert i ulike internasjonale fora*



Foto: Geir-Arne Thue-Nilsen, m/s Seabourn Sun. 1. pris i Fotokonkurransen for sjøfolk 2001.

## Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO)

Sjøfartsdirektoratet har, etter erfaringene med Sleipner-ulykken, gitt innspill til Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) om regelverket for hurtiggående fartøy, blant annet om evakuering og stabilitet. Direktoratet har i 2001 også fokusert på forbedring av kravene til personlig redningsutstyr og fikk tilslutning i Sjøsikkerhetskomiteen, slik at dette kom inn i IMOs arbeidsplan. Prosjektene (se Sjøfartsdirektoratet følger opp Sleipner-ulykken side 11) skal komme fram til norske forslag til forbedrede standarder på personlig redningsutstyr og radarer.

Sjøfartsdirektoratet er engasjert i IMOs arbeid med bedring av sikkerhet på store passasjerskip. Dagens regelverk er ikke utviklet med tanke på kompleksiteten i design og operasjon av de største passasjerskipene, og IMO arbeider nå med tiltak for å rette på dette. Det skal særlig settes fokus på tiltak som skal forhindre ulykker, men tiltak som skal begrense konsekvensene av eventuelle ulykker, vil også bli vurdert.

## Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO)

Sjøfartsdirektoratet deltar i FN's internasjonale arbeidsorganisasjons (ILO)

høynivå-arbeidsgruppe som skal oppdatere og samle bestemmelsene om sjøfolks arbeids- og levevilkår i én rammekonvensjon. Direktoratets målsetting er å utvikle en effektiv og sterk konvensjon som skal øke sikkerheten for de som jobber om bord, og forhindre at dårlige arbeids- og levevilkår skal kunne være et konkurransefortrinn i internasjonal skipsfart. Den endelige konvensjonen skal kunne vedtas på en maritim arbeidskonferanse i ILO i 2005.

## EU/EØS

EU arbeider nå med etablering av et europeisk sjøsikkerhetsorgan (EMSA). Det arbeides aktivt for å sikre Norge

en bredest mulig deltakelse i dette tekniske fagorganet.

I januar 2001 ble det fastsatt nye forskrifter om beskyttelse av arbeidstakeren mot kjemikalier og biologiske faktorer. Forskriftene implementerer EU-direktiv til beskyttelse av arbeidstakerne.

EU spiller en stadig større rolle som pådriver ved utforming av regelverk for å forbedre sikkerhet til sjøs. Sjøfartsdirektoratet arbeider for å forbedre og ivareta norsk innflytelse i EUs sjøfartspolitik og oppfylle forpliktelser ifølge EØS-avtalen. I tillegg har direktoratet vært engasjert i Kommissjonens revisjon av regelverket for passasjerskip. Direktoratet styrket også kontakten med EU-kommisjonen om godkjenning og revisjon av maritim utdanning i tredjeland.

I 2001 inspiserte Sjøfartsdirektoratet 453 utenlandske skip i norske havner, mot 405 i 2000. Målet for havnestatskontrollen er å eliminere «substandard-skip» i regionen. Samarbeidet om havnestatskontrollen i regi av Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) er nå etablert i 20 andre medlemsland i Europa og Canada, og flere kystland har søkt om medlemskap.

I 2001 undertegnet Sjøfartsdirektoratet en ny avtale med svenske sjøfartsmyndigheter om sikkerhetskrav for passasjerskipene i trafikken mellom søndre deler av Østfold, og området Strømstad og Koster.

### Råd til NORAD og utviklingsland

Sjøfartsdirektoratet bistår NORAD med faglig rådgivning på sitt fagfelt. Sjøfartsdirektoratet deltar også i konkrete prosjekter som rådgiver for sjøfartsadministrasjoner i utviklingsland. I 2001 hadde direktoratet oppdrag for NORAD, blant annet opplæring i kvalitetsledelse for sjøfartsadministrasjonen i Namibia. I 2001 del-

tok Sjøfartsdirektoratets ledelse i møter på ministernivå om inngåelse av en bilateral avtale mellom Norge og Filippinene om utdanning og sertifisering av sjøfolk. Filippinene er det største leverandørlandet av sjøfolk til den norske flåten.

### Den internasjonale velferdskomiteen (ICSW)

Sjøfartsdirektoratet er medlem av den internasjonale velferdskomiteen International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW). Hovedmålet er å bedre velferdstilbudene til alle skip, også norske. Det er et utstrakt samarbeid mellom de skandinaviske velferdsorganisasjonene i Rotterdam, Yokohama og Port Said.

I 2001 er en havneguide for hele verden distribuert til norske skip. Et prosjekt som tilbyr rimelig kommunikasjon over satellitt er satt i gang, og det arbeides med et prosjekt innen helse og hygiene om bord. Direktoratet har også formannsvervet og sekretariatet i underkomiteen for sjømannsrett (ISS), som har initiert et prosjekt som skal bedre den fysiske og psykiske helsen til sjøfolk ved økt fysisk aktivitet.

### Helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Sjøfartsdirektoratet deltok fra 2000 til 2001 i et offentlig utvalg som skal vurdere helikoptervirksomheten på norsk kontinentalsokkel. Direktoratet deltok i utredningen av ansvarsdelingen mellom de ulike tilsynsmyndighetene. Resultatet er nedfelt i NOU 2001:21 Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel. Hovedkonklusjonen er at Luftfartstilsynet bør få utvidet sin myndighet og hovedansvaret for alle forhold som påvirker flyoperasjonene fra avgang til landing på helikopterdekk på faste og flyttbare innretninger på norsk sokkel. Sjøfartsdirektoratet som flaggstat skal fortsatt kunne gi regler for og føre tilsyn med helikopterdekk på norskregistrerte flyttbare innretninger.



Foto: Arild Lillebø, matros m/s Vidar Viking. 2. pris i Fotokonkurransen for sjøfolk 2001.

## *Fakta om Sjøfartsdirektoratet i 2001*



*Foto: Jan-Erik Nygård. Bidrag til Fotokonkurransen for sjøfolk 2001.*

# Sjøfolks kompetanse og velferd

*Sjøfartsdirektoratet vedlikeholder et hensiktsmessig regelverk for sjøfolks arbeids- og levevilkår og følger opp dette ved å kontrollere kvalifikasjoner, sertifisere personell og føre tilsyn med maritim utdanning. Sjøfartsdirektoratet har i 2001 utstedt 35 317 maritime personellsertifikater og påtegningsdokumenter i forbindelse med fristen for full implementering av den reviderte STCW-konvensjonen 1. februar 2002.*

Totalt var det registrert 35 722 sjøfolk på norske skip i 2001, 18 336 av sjøfolkene var nordmenn og 20 prosent av disse arbeidet på NIS-skip. Det var registrert 17 386 utlendinger som arbeidstakere på norske fartøy, av disse arbeidet 96 prosent på NIS-skip. Den største gruppen av utlendinger på norske fartøy er filippinere, med 8997 sjøfolk. 23 prosent av sjøfolkene på norske skip er over 50 år, og 51 prosent er over 40 år.

## Sertifisering og utdanning

Fristen for full implementering av den reviderte STCW-konvensjonen var 1. februar 2002. Sjøfartsdirektoratet har i 2001 utstedt 35 317 maritime personellsertifikater og påtegningsdokumenter.

Direktoratet har i 2001 prioritert arbeidet med revisjon av norsk maritim sertifikatstruktur og utarbeidelse av nye særkrav for førere, styrmenn og mannskap på hurtiggående fartøy. Dessuten har direktoratet skjerpet kravet til beredskapsopplæring i fartsområdet innenriks og igangsatt tiltak for utarbeidelse av overordnet kontroll i forbindelse med kvalitets-sikring, revisjon og godkjenning av norske maritime utdanningsinstitusjoner. Derfor er det ikke foretatt revisjon av norske maritime skoler eller treningssentre i 2001.

Nærings- og handelsdepartementet besluttet i 2001 å gebyrlegge maritime sertifikater, og kravet om gebyr ble gjort gjeldende fra 1. februar 2002.

Sjøfartsdirektoratet har deltatt i revisjon av seks skoler og sikkerhetssentre i India og inngått bilaterale avtaler med land som leverer sjøfolk til den norske flåten og land som benytter norske offiserer på sine skip.

## Refusjonsordningen

Refusjonsordningen ga i 2001 støtte til gjennomsnittlig 7660 sjøfolk, 578 av disse var i opplæringsstillinger. Formålet med refusjonsordningen er å beholde og rekruttere norske sjøfolk til norske skip og øke satsingen på opplæring og nyrekruttering av sjøfolk og opprettholde sysselsetting og bosetting i kystdistriktene.

## Kultur og fritid

Sjøfartsdirektoratets ansatte og kontakter ved stasjoner i inn- og utland besøkte flere skip i 2001 enn året før, og det var flere som benyttet seg av direktoratets tilbud.

Sjømannsidretten trekker stadig nye deltakere, og har hatt en stabil økning på litt over ti prosent hvert år. Bowling-konkurransen trakk 450 deltakere fra 39 skip i 2001. Antall skip som er med har gått noe ned, særlig mindre skip med liten besetning. I 2001 var 400 skip med i videofilmturneringen. Sjøfartsdirektoratet legger inn sikkerhetsfilmer som forfilmer på disse filmene. I 2001 ble 25 000 bøker byttet på norske skip.

Fotokonkurransen for sjøfolk samlet 32 deltakere i 2001, og 180 innsendelser ble bedømt av den norske juryen. De 15 beste deltok senere i en nordisk finale. Norsk Sjøfartsmuseum på Bygdøy presenterte i 2001 en foto-



Foto: Arvid Opdahl, 1. maskinist, m/s Normand Tonjer. Bidrag til Fotokonkurransen for sjøfolk 2001.

utstilling med et større utvalg bilder fra forrige års konkurranse. 32 båtførerkurs ble sendt om bord, og 12 personer har i 2001 fullført eksamen.

## Arbeids- og levevilkår

ILO-konvensjon 178, om tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår, trådte i kraft 11. juni 2000. Tilretteleggelse og utvikling av tilsynsverktøy er ferdig utviklet, og det er i 2001 arbeidet med å gjøre de nødvendige endringene i regelverket for tilsyn. Det er foreløpig ikke utført inspeksjoner i samsvar med konvensjonsforpliktelsene. Opplæringsprogram for inspektører som skal ivareta dette arbeidet er under utarbeidelse. Det samme gjelder inspeksjonsprogram for opplærings- og utdanningsinstitusjoner og næringen. Utarbeidelse av disse programmene vil blant annet skje i samsvar med anbefalinger i Sleipner-rapporten.

Informasjonsbesøk er foretatt til en rekke rederier og maritime skoler for å informere om personsikkerhet hvor det blant annet vises til erfaringer med innrapporterte hendelser.





Foto: Jan-Erik Nygård. Bidrag til Fotokonkurransen for sjøfolk i 2001.

Fra 1. august 2001 ble det administrative ansvaret for Rådet for arbeidstilsyn for skip (RAS) overført til direktoratet.

Sjøfartsdirektoratet foretar en overordnet oppfølging av kontroll av maritim tjeneste ved møter hvert kvartal og årlig fagsamling med Aetat, Utenriksdepartementets konsulatsesjon og opplæring av ansatte i Utenriksdepartementet som skal tjenestegjøre i utlandet. Den nye sjøfartsboken ble tatt i bruk fra og med 21. mai 2001.

I 2001 ble gjennomgangen av leger godkjent i utlandet for å utstede helseklæring til sjøfolk på norske skip avsluttet. Evalueringen førte til en ajourføring av direktoratets legeliste for utlandet. I tillegg ble arbeidet

med å tilrettelegge og utvikle et tilsynsverktøy knyttet til arbeids- og levestandard om bord ferdigstilt.

Forskrift av 11. januar 2001 om vern av arbeidstakere på skip mot eksponering av biologiske faktorer og forskrift av 11. januar 2001 om vern av arbeidstakere på skip mot eksponering for kjemikalier trådte i kraft i 2001. Forskriftene implementerer EU-direktiv og skal ivareta arbeidstakernes sikkerhet og helse mot farer som kan oppstå ved eksponering av biologiske eller kjemiske faktorer i arbeidsmiljøet. 19. oktober 2001 ble forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip vedtatt.

# Tilsyn, kontroll og forskriftsendringer

*Sjøfartsdirektoratet har fortsatt arbeidet med å dreie tilsynsfunksjonen mot en mer overordnet, forenklet og behovsstyrt kontroll, basert på reders egenkontroll. En slik dreining bidrar også til å synliggjøre reders og førers eget ansvar for å overholde gjeldende krav. I 2001 ble Sjøfartsdirektoratet pålagt å utføre vertsstatskontroll med roroferger og hurtiggående passasjerfartøy, uansett flagg, i rutetrafikk på norske havner.*

## Uanmeldte tilsyn

Sjøfartsdirektoratet utførte 388 uanmeldte tilsyn i 2001. Det er omtrent det samme antall uanmeldte tilsyn som i 2000 for kategoriene fiskefartøy og lasteskip, men færre tilsyn for passasjerskip (se Tabell 1 og Tabell 2). Årsaken til nedgangen er at andelen uanmeldte tilsyn i 2000 var høyere enn i et normalår. Direktoratet valgte i fjor å kombinere nødvendig oppfølging av redningsutstyr etter Sleipnerulykken med uanmeldte tilsyn. Direktoratet vil øke antall uanmeldte tilsyn i 2002 fordi det viser seg å være en effektiv kontrollform.

## Havnestatskontroll

Norge er medlem av The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, og skal i henhold til avtale med de andre medlemsland kontrollere minst 25 prosent av alle antall anløpte skip til våre havner. I 2001 ble det kontrollert 453 skip som utgjør 25,2 prosent av det totale anløp. Trenden på den kontrollerte flåte er en klar bedring, og dette er en av målsetningene ved havnestatskontrollen. I 2001 ble 6,4 prosent av kontrollerte utenlandske skip i norske havner tilbakeholdt. I 2000 var tilbakeholdelsesprosenten i gjennomsnitt 9,5 prosent i MOU-havner. Dette tallet har ligget på rundt 9,5 prosent de siste fire årene, en noe høyere tilbakeholdelsesprosent enn i norske havner (se Tabell 3).

## Vertsstatskontroll

Fra 1. april 2001 ble Sjøfartsdirektoratet pålagt å utføre vertsstatskontroll med roroferger og hurtiggående passasjerfartøy, uansett flagg, i

rutetrafikk på norske havner.

Kontrollen skal utføres i henhold til EUs Rådsktiv 1999/35/EF, som er implementert i norske forskrifter. I tillegg er Sjøfartsdirektoratet pålagt, sammen med vertslandene, å utføre slik kontroll om bord i norske passasjerskip som går i faste rutesamband mellom EU-havner utenom Norge.

Kontrollene skal utføres årlig og utenom den ordinære sertifikatkontrollen for flaggstatene. Vertsstatskontrollen skal omfatte besiktelse etter nærmere bestemte retningslinjer i henhold til EU-direktivet. Vertsstatskontrollen skal også dekke operasjonelle forhold under fart. Det forutsettes at inspektørene fysisk må seile med skipene. Vertsstatskontrollen utføres sammen med flaggstaten og/eller andre vertsstater hvor skipet har rutetrafikk.

I 2001 utførte Sjøfartsdirektoratets stasjoner flere slike vertsstatskontroller om bord i norske roroferger som går i fast rutetrafikk på EU-havner. Også utenlandske passasjerfartøyer som har fast ruteopplegg på norske havner, ble kontrollert av Sjøfartsdirektoratet i 2001. Det påhviler driftsselskapet, og skipets fører, å sørge for at roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer, som går eller skal gå i rutetrafikk, blir kontrollert av vertsstatene i henhold til forskriften.

Sjøfartsdirektoratet har signert samarbeidsavtaler mellom de nordiske land, England og Tyskland for å etterkomme EU-kravet om vertsstatskontroll, slik at kontrollen utføres i samarbeid med de aktuelle landene.

## Sertifikatbesiktelser

Sjøfartsdirektoratets stasjoner har i 2001 utført totalt 2188 besiktelser på norske skip, det vil si NOR- og ikke delegerte NIS-skip (se Tabell 4). I tillegg har direktoratets stasjoner vært engasjert i sertifikatbesiktelse av norskregistrerte flyttbare innretninger og besiktelse av utenlandske innretninger med Letter of Compliance.

## ISM-revisjoner

Sjøfartsdirektoratets stasjoner har fortsatt arbeidet med oppfølging og revisjoner av rederienes og passasjerfartøyenes styringssystemer (ISM). ISM-revisjonene utgjør en fjerdedel av stasjonenes virksomhet, og utføres som tillegg til de årlige sertifikatfornyelsene. Direktoratet arbeider for en mer målrettet bruk av rederienes sikkerhetsstyringssystemer (ISM) for å nyttiggjøre seg dette i en mer behovsstyrt, overordnet kontroll. Foreløpig må dette baseres mot fartøyer med nasjonale sertifikater fordi internasjonale konvensjoner ikke åpner for en slik tilnærming.

## Sertifisering og revisjon av lasteskip

Sjøfartsdirektoratet har i 2001 arbeidet med forskrift om gassdrevne forbrenningsmotorer på lasteskip, etter at to forsyningskip med mulighet for drift på naturgass ble byggeanmeldt. Det finnes ikke relevant regelverk for slike fartøyer verken nasjonalt eller internasjonalt i dag.

For klassede NIS-skip, med sikkerhetstonnasje større enn 500, er all kontroll og sertifisering med unntak av bemanningsfastsettelsen delegert

Tabell 1 Antall uanmeldte tilsyn 1999-2001

	Passasjerskip	Fiskefartøy	Lasteskip (NOR)	Lasteskip (NIS)
2001	38	185	111	54
2000	119	218	113	66
1999	25	144	91	61

Tabell 2 Tilbakeholdte skip ved uanmeldte tilsyn av norske skip i 2001

	Lasteskip (NOR)	Lasteskip (NIS)	Passasjerskip	Fiskefartøy
Uanmeldt tilsyn	111	54	38	185
Tilbakeholdelser	20 (18%)	0	4 (10,5%)	64 (34,6%)

Tabell 3 Antall utenlandske skip kontrollert i norske havner og tilbakeholdelser 1997 – 2001

Ar	Kontrollerte skip	Tilbakeholdte skip	% tilbakeholdt	% total inspeksjoner
2001	453	29	6,4%	25,2%
2000	405	33	8,1%	22,5%
1999	358	25	7,0%	19,9%
1998	396	40	10,1%	22,0%
1997	324	33	10,2%	18,0%

Tabell 4 Oversikt over utstedte sertifikater i 2001, sett i forhold til antall kontrollpliktige norske skip (NOR og ikke delegerte NIS-skip).

Sertifikatbesiktelser	Lasteskip	Passasjerskip	Fiskefartøy	Totalt
Antall sertifikater utstedt i 2001 (perioden 01.01.01 – 31.12.01)	509	924	755	2188
Antall kontrollpliktige skip (skip med gyldig sertifikat pr. 31.12.01)	913	1009 inkludert: tb 148 stk	1994 1139 over 15 m 855 under 15 m	3932

til fem classeselskaper. Antall sertifiserte NOR- og ikke-delegerte NIS-lasteskip var 913 skip i 2001 mot 996 året før. Det var samtidig ca 700 delegerte NIS-lasteskip i 2001 mot 684 året før. En avtale med classeselskapene om overføring av kontroll og sertifisering av lasteskip i NOR, med sikkerhetstonnasje større enn 500, på reders begjæring (frivillig delegering) ble inngått i 2000. 13 skip var under denne ordningen 31. desember 2001. For å ha en overordnet kontroll med det arbeidet som classeselskapene gjør på Sjøfartsdirektoratets vegne, blir det foretatt revisjoner av classeselskapene og uanmeldte tilsyn om bord i fartøyene. Det er utført tre klasserevisjoner i 2001.

Sjøfartsdirektoratet har i 2001 lagt til rette for en best mulig implementering av ISM-koden for lasteskip og drevet et utstrakt informasjons- og motivasjonsarbeid overfor næringen.

For de NOR-registrerte lasteskipene og de NIS-registrerte forsynings- og beredskapsfartøyene utfører Sjøfartsdirektoratet en stor del av kontroll- og sertifiseringsarbeidet selv. I 2001 var det 60 nybygg til NOR. Størrelsen på nybyggene varierer sterkt fra 50 til 80 000 i bruttonnasje, og mye er spesialtonnasje og kombinasjonsskip. Ca en fjerdedel av nybyggene er uklassede, og en stor del av skipene bygges utenfor Norge.

### Tilsyn på passasjerskip

I 2001 utstedte Sjøfartsdirektoratet 924 sertifikater til de 1009 kontrollpliktige passasjerskipene. Direktoratet utførte 38 uanmeldte tilsyn på passasjerskip. I tillegg er det utført revisjoner av sikkerhetsstyringssystemene for rederiene og deres skip. Ett passasjerskipsrederi fikk inn dratt sertifikatene for sikkerhetsstyring fordi rederiets oppfølging og etterlevelse av systemet ikke holdt ønsket nivå. En håndfull passasjerskip har dessuten fått satt ned passasjertallet i sertifikatene fordi rederiet ikke har etablert et tilfredsstillende system for sikkerhetsstyring.

Sjøfartsdirektoratet har også siste år erfart store problemer med rednings-

og evakueringsutstyr installert på passasjerskip. Ved utsettelse av utstyret er det registrert flere alvorlige feil knyttet til utstyrets funksjonalitet, innebygde svakheter, utført service og installasjon. Utstyrløsningenes kompleksitet og forhold rundt opplæring og øvelse har også medvirket til svikt. Direktoratet har derfor pålagt en rekke fartøy ekstra uttesting for å få verifisert at redningsutstyret vil gi passasjerer og besetning den sikkerheten som forutsettes.

### Kontroll av fiskefartøy

Sjøfartsdirektoratet hadde ved utgangen av 2001 ansvar for myndighetskontroll med 1139 fiskefartøy med lengde på 15 meter eller mer. Direktoratet innførte 1. januar 2001 en ny kontrollordning for fiskefartøy mellom 10,67 meter og 15 meter. Fartøygruppen, som teller 855 fartøy, var tidligere underlagt obligatorisk kontroll av direktoratet på samme måte som fartøy over 15 meter.

Forskrift av 13. juni 2000 om konstruksjon, drift, utstyr og besiktelser, som med virkning fra 1. juli 2000 implementerer EU-direktiv 97/70 for fartøy med lengde over 24 meter, ble med visse tillempninger fastsatt med ikrafttredelse 1. april 2001, for fartøy mellom 15 og 24 meter. Den nye forskriften erstatter ti eksisterende forskrifter. Sjøfartsdirektoratet arbeider med en tilsvarende forenkling av regelverket for fartøy under 15 meter.

I løpet av 2001 har direktoratet revidert og godkjent tre verksteder/konsulenter til å utføre kontroll i henhold til den nye kontrollordningen for fartøy mellom 10,67 og 15 meter. Målsetningen på sikt er å få godkjent minimum 15–20 foretak fordelt langs hele kysten.

I 2001 utstedte direktoratet 755 nye eller fornyede sertifikater til fartøy over 15 meter. Direktoratet foretok kontroll og approbasjon av tegninger og annen dokumentasjon på 60 nybygg, i tillegg til ombygginger og innkjøp fra utlandet. Til sammenligning ble det foretatt tegningskontroll og byggetilsyn på 41 nybygde fartøy i 2000. I 2001 ble det utført uan-

meldte tilsyn på 185 fartøy. Det tilsvarer 9,3 prosent av fiskefartøy over 10,67 meter. Til sammenligning ble det utført 218 og 144 uanmeldte tilsyn i henholdsvis 1999 og 2000.

### Overvåking av markedet for fritidsfartøy

Fritidsfartøy er i utgangspunktet ikke underlagt obligatorisk myndighetskontroll. Gjennom EU-direktiv 94/25, som er implementert i norsk lov med forskrift av 14. juni 1996, stilles det imidlertid krav til internkontroll i bedrifter som produserer og omsetter fritidsfartøy, og Sjøfartsdirektoratet har myndighet til å overvåke dette markedet. Direktoratet prioriterer også informasjons- og holdningsskapende tiltak mot fritidsbåtbrukere, og utsteder fritidsbåt-skipper-sertifikater.

EU-direktiv 94/25 skal understøttes av en rekke standarder som stiller detaljerte krav til fritidsbåtenes konstruksjon, stabilitet og lignende. Sjøfartsdirektoratet er engasjert i dette regelutviklingsarbeidet og deltar i flere internasjonale arbeidsgrupper.

Sjøfartsdirektoratet utførte i 2001 til sammen 22 revisjoner av fritidsbåtprodusenter og 59 tilsyn av CE-merkede fritidsfartøy. Til sammenligning ble det i år 2000 utført 12 revisjoner og 29 tilsyn. Antall utstedelser av fritidsbåtskippercertifikat (D5L) har økt sterkt, fra 260 sertifikater i 2000 til 473 i 2001. I løpet av de ti siste år er det gjennomsnittlig utstedt 140 sertifikater per år. Direktoratet administrerer også den frivillige båtførerprøven.

Ved kongelig resolusjon av 26. januar 2001 ble det vedtatt å opprette Sakkyndig råd for fritidsfartøy. Gjennom dette får direktoratet faglige råd i saker vedrørende sjøvett og fritidsfartøy. Kongelig Norsk Båtforbund, Kystverket, Skjærgårdstjenesten (Statens Naturoppsyn) Norges Båtbransjeforbund, Norges Seilforbund, Politiets sjøtjeneste, Redningsselskapet og sjøvettutvalgene er representert i rådet.

### Offshore – «grandfather clause»

I 2001 sendte Sjøfartsdirektoratet forslag til reviderte forskrifter på flyttbare innretninger på høring. I tillegg til å fjerne skillet mellom nye og eksisterende innretninger («grandfather clause»), slik at alle krav også skal gjelde for eksisterende innretninger, er det foretatt endringer som standardiserer forskriftene. Dokumentasjonsparagrafene er også endret, slik at direktoratet i det enkelte tilfellet bestemmer hvilken dokumentasjon som skal innsendes for evaluering. I tillegg er det foreslått endringer i materielle krav i flere av forskriftene, først og fremst for å åpne for nye teknologiske løsninger eller for å bedre tekst i eksisterende krav.

Sjøfartsdirektoratet har i 2001 saksbehandlet to nybygg som har vært anmeldt for registrering som flyttbare innretninger. Ett av disse ble deretter omregistrert til utenlandsk register. Direktoratet foretok i 2001 tilsyn på 39 flyttbare innretninger. 24 av disse var utenlandske flyttbare innretninger eller entreprenørfartøy som har «Letter of Compliance» utstedt av direktoratet. I tillegg bistår etaten Oljedirektoratet i forbindelse med Samsvarsuttalelse for flyttbare bo-reinnretninger (SUT). Fem søknader har vært under behandling, tre er ferdigbehandlet i 2001. Mange av problemstillingene som har kommet opp, er aktuelle for flere innretninger, og direktoratet har derfor i samarbeid med Oljedirektoratet fått næringen i fellesskap til å komme med forslag til løsninger på disse problemene.

For rederier som opererer flyttbare innretninger, har det vist seg at forberedelser og forbedringer som må foretas for ISM-sertifiseringen kan gjennomføres, har krevd mer ressurser og tatt lenger tid enn forventet. I 2001 foretok Sjøfartsdirektoratet kun ISM-revisjoner på to rederikontorer og en innretning.

## Flåtens størrelse

Den kontrollpliktige flåten omfatter lasteskip og slepebåter på 15 meter og over, alle passasjerfartøy uansett størrelse, fiske- og fangstfartøy med en lengde på 15 meter og over og flyttbare innretninger.

1. januar 2002 var det totalt 4646 kontrollpliktige skip i Norsk ordinært

skipsregister (NOR) og Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) mot 4990

skip året før, som tabellen nedenfor viser.

Tabell 5 Oversikt over flåtens størrelse per 1. januar 2002.

Den kontrollpliktige NOR-flåten omfatter skip i innenriks- og utenriksfart.

NOR	NIS	Norskeid flåte under utenlandsk flagg	Offshorevirksomheten	
			NOR	NIS
3871 skip	775 skip	703 skip	14 flyttbare innretninger	0



Foto: Sverre Kjærkleiv, maskinsjef m/s Berge Stahl. Bidrag til Fotokonkurransen for sjøfolk 2001.

# Sjøfartsdirektoratets organisasjon

*Sjøfartsdirektoratet er underlagt Nærings- og handelsdepartementet. I saker som dreier seg om miljøforhold knyttet til det enkelte skip og vern av det marine miljø, er direktoratet underlagt Miljøverndepartementet. Sjøfartsdirektoratet skal bistå Oljedirektoratet i håndhevelsen av petroleumsvirksomheten på norsk sokkel. Direktoratet har tilsynsansvaret for fritidsfartøy, med Barne- og familiedepartementet som overordnet forvaltningsmyndighet.*

## Organisasjon og økonomi

I 2001 anvendte direktoratet cirka 325 årsverk, og 78 stillinger ble utlyst. Det er en turnover på nærmere 15 prosent, mot 10 prosent i 2000. I en slik situasjon blir det særlig viktig for direktoratet å ivareta utsatt nøkkelpersonell, i tillegg til å utvikle egen nøkkelpersonellkompetanse. Ulike eksterne avklaringer har berørt direktoratet det siste året, som vurdering av samordning av tilsyn og overføring av tilsyns- og kontrollansvar til Arbeids- og administrasjonsdepartementet.

Sjøfartsdirektoratets ytre etat ble i 2000 reorganisert fra seks til fire distrikter, og distriktssjefstillingene ble utlyst. I 2001 var de nye distriktssjefene på plass og er nå i gang med å vektlegge bedre samhandling på tvers og en mer enhetlig standard for inspeksjoner. Fra 1. januar 2002 er stasjon Miami nedlagt fordi det er mer kostnadseffektivt å betjene området fra Norge.

Arbeidet med å sikre at etatens fagsystem Kontrollsystemet tilfredsstilte kravene i Statens økonomireglement ble avsluttet i 2001, og direktoratet har også utbedret rutiner for gebyrforvaltningen. En ny avtale med Statens innkrevingssentral ble inngått i 2001, og direktoratet foretok en undersøkelse av datafangst knyttet til gebyrinnkreving. Direktoratet har nedlagt et stort arbeid i etableringen av egen ordning for gebyrlegging av maritime personellsertifikater, som har involvert ulike fagsystemer som Formula Økonomi, Doculive saksbehandler og kvalifikasjonssystemet.

### «Et enklere Norge»

I 2001 ble første del av et større oppryddingsprosjekt i regelverket gjennomført som en del av programmet

«Et enklere Norge». En rekke forskrifter er foreslått opphevet og sammen slått for å gjøre reglene mer brukervennlige.

I 2001 har direktoratet gjennomført interne kurs og revisjoner med fokus på kvalitetsarbeid i alle organisasjonsledd. Sjøfartsdirektoratets målsetting er at 80 prosent ubehandlede saker skal være under en måned gamle, og de resterende saker ikke eldre enn tre måneder.

## Bedre kommunikasjon med brukerne

Sjøfartsdirektoratet startet i 2001 arbeidet med en overordnet kommunikasjonspolicy for etaten for å sikre god forankring av de statlige informasjonsprinsippene og bedre kommunikasjon med brukerne. Sjøfartsdirektoratet etablerte i 2001 hjemmeside på Internett [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no). Direktoratet legger her ut sikkerhetsmeldinger, rundskriv, høringsutkast med mer. I tillegg implementerte direktoratet et intranett for å sikre god informasjonsflyt og internkommunikasjon. Direktoratet utarbeidet i 2001 en egen handlingsplan for døgnåpen forvaltning og en enkel brukerundersøkelse av næringens behov for tilrettelagt informasjon og enkle interaktive tjenester.

Tidsskriftet Navigare har i 2001 blant annet hatt fokus på resultatene av nasjonale og internasjonale undersøkelser, som viser at Norge har en svært gunstig ulykkesutvikling til sjøs.

## Sikkerhet og sjøvett i arbeid og fritid

Direktoratet har utviklet nye brosjyrer om bestemmelser på området sjømanns arbeids- og levevilkår og rapporthefte om uønsket hendelse om

bord. Sjøfartsdirektoratet har arrangert regionale møter med skoler, arbeidskontor, rederier og andre maritimt interesserte langs kysten for å informere om maritime sertifikater, kultur- og fritidstilbud og regelverk for sjøfolks arbeidsmiljø.

I 2001 ble det utgitt to nye sikkerhetshefter for fiskere som tar for seg redningsdrakter og sikkerhetskurs. Hensikten er å øke fiskernes kunnskap om sikkerhetsutrustningen om bord og påvirke næringen til større bevissthet om bruk og vedlikehold av redningsutstyr.

Sjøvettarbeidet overfor barn og ungdom har i 2001 fokusert på kunnskap og engasjement. I samarbeid med blant annet sjøvettutvalgene og Redningsselskapet ble det arrangert fire sjøvettseilaser. 6000 barn fikk en elementær innføring i bruk av båt, og direktoratet engasjerte Kolon Musikkteater til å turnere med en forestilling om sjøvett for 5500 ungdomsskoleelever. De fjorten frivillige sjøvettutvalgene, fra Halden til Tromsø, er en viktig ressurs i det ulykkesforebyggende arbeidet. Sjøfartsdirektoratet bidrar med økonomisk støtte og faglige innspill, og i september ble det arrangert Sjøvettkonferanse i Kristiansund. Direktoratet koordinerer utleie av redningsvester ved 76 brannstasjoner. Mer enn 100.000 informasjons- og opplæringshefter er delt ut til interesserte, og direktoratet deltok med stand på båtmessene «Sjøen for alle» og «Dra til sjøs».

# Regnskap 2001

Sjøfartsdirektoratets årsregnskap er avlagt i samsvar med prinsipper for statlig regnskapsføring, herunder blant annet kontantprinsippet som innebærer at inntektene inntektsføres ved innbetaling og utgiftene utgiftsføres ved utbetaling.

Disponibel bevilgning for 2001 består av budsjett i henhold til budsjettvedtak i Stortinget, jf St prp nr 1 (2000-2001), kompensasjon for innføring av merverdiavgiftsreformen 1. juli 2001, kompensasjon for lønnsvekst i 2001 samt overførte og ubrukte midler fra 2000. Sjøfartsdirektoratet er videre kompensert 3,6 mill kroner til oppfølging av handlingsplanen etter Sleipner-ulykken, jf St prp nr 84 (2000-2001).

Sjøfartsdirektoratet har for 2001 fullmakt til å overskride utgiftsbevilgningen på Kap 0941, post 01 Driftsutgifter med inntil 7,5 mill kroner mot tilsvarende merinntekter på Kap 3941, post 03 Diverse inntekter. I tillegg kan Sjøfartsdirektoratet overskride utgiftsbevilgningen på post 01 med mottatte refusjoner for arbeidsmarkedstiltak, fødsels- og adopsjonspenger, lærlinger og sykepenger.

Sjøfartsdirektoratet har fullmakt til å overskride utgiftsbevilgningen på Kap 0941, post 21 Spesielle driftsutgifter, som omhandler velferd for sjøfolk, med inntil 3 mill kroner mot tilsvarende merinntekt på Kap 3941, post 05 Inntekter av velferdstiltak.

Post 72 dekker tilskudd til tiltak som reduserer utslippene av nitrogenoksid, NOx, fra skip i norsk kystfart. Posten har stikkordet «kan overføres,» og mindregiften overføres til 2002.

Bevilgningen på Kap 0943 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk er gitt som overslagsbevilgning.

Sjøfartsdirektoratet revideres av Riksrevisjonen. Utover ordinær årsoppgjørrevisjon har Riksrevisjonen i 2001 revidert lønnsområdet herunder også reiseregninger. Direktoratet har ikke hatt antegnelser siden 1997-regnskapet.

Tabell 6 Regnskap 2000 og 2001

Tall i hele tusen		Noter	2001		2000
			Budsjett/ Disponibelt	Regnskap	Regnskap
Kap 0941					
	Lønn og sosiale utgifter			123 728	116 145
	Varer og tjenester			81 550	74 990
<b>01</b>	<b>Driftsutgifter</b>	<b>1</b>	<b>200 178</b>	<b>205 278</b>	<b>191 135</b>
21	Spesielle driftsutgifter	2	8 251	10 460	10 719
70	Hjemsending av sjøfolk	3	1 000	231	271
72	Tilskudd til NOx-tiltak	4	5 184	3 376	3 498
	<b>Total kap 0941</b>		<b>214 613</b>	<b>219 345</b>	<b>205 623</b>
Kap 0943					
70	Tilskudd sysselsetting sjøfolk, NOR	5		258 213	254 312
	Tilskudd sysselsetting sjøfolk, NIS	5		47 072	53 036
	<b>Total kap 0943</b>		<b>310 000</b>	<b>305 285</b>	<b>307 348</b>
Kap 0944	Ventelønn	6	600	83	270
Kap 3941					
01	Gebyrer NOR	7	93 200	92 156	101 022
04	Gebyrer NIS	7	44 600	43 372	44 543
03/05/15-18	Andre inntekter/refusjoner	8	3 100	14 247	14 344
	<b>Total kap 3941</b>		<b>140 900</b>	<b>149 775</b>	<b>159 909</b>

## Noter til regnskapet



Foto: Knut B. Knutsen, kaptein m/t Polytraveller. 4. pris i Fotokonkurransen for sjøfolk 2001.

1. Merutgiftene på Kap 0941, post 01 Driftsutgifter skyldes flere forhold og må ses i sammenheng med merinntektene på Kap 3941, post 03 Diverse inntekter samt refusjonene for arbeidsmarkedstiltak, fødsels- og adopsjonspenger, lærlinger og sykepenger, jf Kap 3941, postene 15 - 18. Merinntektsfullmakten har ført til at direktoratet har disponert merinntekter på om lag 3,3 mill kroner, mens mottatte refusjoner er på 5,5 mill kroner.

Aktiviteten i forhold til NORAD har i 2001 vært begrenset. Bokførte refusjoner fra Oljedirektoratet utgjør om lag 1,2 mill kroner og fra NORAD om lag 0,5 mill kroner, jf Kap 3941, post 03.

Tilleggsbevilgningen på 3,6 mill kroner, jf St prp nr 84 til oppfølging av anbefalingene fra Sleipner-kommisjonen er blant annet benyttet til å styrke nødvendige personellressurser i direktoratet, men også på konsulentbistand til oppgaver hvor det kreves spesiell kompetanse. Det er gjennomført samlinger og underliggende arbeidsgrupper på delprosjekter med

bred deltakelse fra det norske maritime miljøet.

2. Post 21 består av velferdsutgifter til norske sjøfolk og har en merutgift på 2,2 mill kroner mot tilsvarende merinntekt på 2,3 mill kroner. Merutgiftene knytter seg i hovedsak til videofilmtenesten.

3. Post 70 viser blant annet utgiftene til nødvendig hjemreise og redning av sjøfolk, jf sjømannsloven og lov om stranding og vrak.

4. Tilskuddsordningen for reduksjon av nitrogenoksidutslipp, NOx., fra innenriks skipsfart er 5-årig for perioden 1996-2000. De siste prosjektene ferdigstilles i 2002. Mindreutgiften på 1,8 mill kroner søkes overført til 2002.

5. Hovedmålsetting for refusjonsordningen er å beholde og rekruttere norske sjøfolk til norske skip.

6. Ventelønn utbetales til personell i tidligere Direktoratet for sjømenn og Velferdstjenesten for handelsflåten. Ordningen administreres og utbeta-

les av Statens Pensjonskasse som får sine utgifter refundert.

7. Gebyrsatsene i NOR-registeret økte med 3 % for 2001. Regnskapsførte inntekter er om lag 1 mill kroner lavere enn budsjettert, en reduksjon på 1,1 %. Mindreinntekten skyldes i hovedsak inntektssvikt på flyttbare offshoreinstallasjoner, mens første gangsgebyret er høyere enn forventet. Budsjettet baseres på nøkterne anslag med en viss usikkerhet. Innbetalingene er om lag 8,9 mill kroner lavere i 2001 enn 2000, en reduksjon på 8,9 %. Reduksjonen var forventet.

Mindreinntekten for NIS-registrerte skip på 1,2 mill kroner, en reduksjon i forhold til budsjett på 2,75 %, skyldes tilfeldige endringer i flåtesammensetningen.

8. Regnskapsførte andre inntekter er høyere enn budsjettert, noe som skyldes at refusjoner for arbeidsmarkedstiltak, fødsels- og adopsjonspenger, lærlinger og sykepenger samt forhold knyttet til merinntektsfullmaktene nettobudsjetteres.



## English summary

The Norwegian Maritime Directorate is placed under the Ministry of Trade and Industry. In matters concerning the prevention of pollution from ships and protection of the marine environment, the Norwegian Maritime Directorate is subordinate to the Ministry of the Environment and, where pleasure craft supervision is concerned, the Ministry of Children and Family Affairs.

The Norwegian fleet subject to control comprises cargo ships and tug-boats 15 metres in length and above, all passenger vessels regardless of size, fishing vessels 10.67 metres in length and above, and mobile off-shore units. On 1 January 2002, the Norwegian fleet consisted of 4,646 vessels, 3,871 of which were registered with the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR) and 775 with the Norwegian International Ship Register (NIS). At the end of 2001, a total of 35,722 seafarers were registered on Norwegian ships, 18,336 of which were Norwegian citizens and 17,386 foreign nationals.

### Marine casualties

Nineteen people lost their lives in pleasure craft accidents in 2001. That is the lowest number of fatalities ever recorded for the pleasure craft fleet. Six cargo ships and 14 fishing vessels were lost in 2001, however with no loss of life. No passenger ships were lost in 2001.

In 2001, the Maritime Investigators investigated 674 cases, comprising 83 groundings, 33 collisions, eleven cases of explosion and/or fire, nine pollution cases and 42 working and other human accidents. Seafarers in domestic and foreign trade were involved in 730 accidents in 2001, twelve of which were fatal.

### Follow-up of the Sleipner accident

Continuing the follow-up of the Sleipner accident in November 1999, the Norwegian Maritime Directorate (NMD) in 2001 launched a project for the development of a risk influence model for passenger high-speed craft. The NMD is also working to

improve personal life-saving appliances, operational conditions and the human element.

### Protection of the marine environment

In 2001, the NMD recorded 115 incidents which did cause or could have caused pollution from ships. The Ministry of the Environment decided, by its letter of 4 September 2001, to relieve the NMD of its direct responsibility for marine pollution-related emergency preparedness under the Pollution Control Act. On 1 January 2002, the agreement between the NMD and the Pollution Control Authority on a 24-hour watch arrangement entered into force, under which the NMD acts as an adviser to the Pollution Control Authority in matters concerning pollution from ships.

A voluntary scheme for environmentally differentiated tonnage tax for ships is developed and managed by the NMD. Ships meeting environmental criteria that are stricter than those currently prescribed by applicable legislation are rewarded by a reduced tonnage tax level. In 2001, a total of 307 environmental declarations under the voluntary scheme were registered by the NMD. In October 2001, the International Maritime Organization (IMO) adopted a new convention on the phase-out of environmentally harmful anti-fouling agents.

### International cooperation

The Norwegian Maritime Directorate takes part in the high-level committee of the International Labour Organization (ILO) which is working to update and collect all provisions relating to seafarers' working and living conditions to incorporate them into one framework convention. The aim of the NMD is to develop an effective and strong convention which safeguards seafarers' working and living conditions. The European Union is currently working to establish a European Maritime Safety Agency (EMSA) and the NMD is making an effort to ensure that Norway gets the broadest possible representa-

tion in this technical body, which is scheduled to be set up in the course of 2002.

In 2001, the NMD made proposals for evacuation and stability improvements in the regulations on passenger high-speed craft and was involved in the IMO's work to enhance the safety of big passenger vessels. Today's regulations were not developed with the design and operational complexities of the biggest passenger vessels in mind and the IMO particularly aims to focus on measures to prevent accidents or limit their consequences.

### Seafarers' competence and welfare

The cut-off date for full implementation of the revised STCW Convention was 1 February 2002. In 2001, the NMD issued a total of 35,317 maritime personnel certificates and endorsements. The NMD gave priority to the work to revise the structure of the Norwegian maritime personnel certificates and to develop new special requirements for masters, mates and ratings on high-speed craft. In 2001, the Ministry of Trade and Industry decided that the NMD was to impose fees on the issuing of maritime personnel certificates, effective from 1 February 2002. The NMD has participated in audits of six educational institutions and safety centres in India and entered into bilateral agreements with countries supplying seafarers to the Norwegian fleet and countries making use of Norwegian officers on their ships.

### Control and supervision

In 2001, a total of 453 foreign ships were inspected under port State control, roughly 25 per cent of all calls. From 1 April 2001, the NMD is required to carry out host State inspections of ro-ro ferries and passenger high-speed craft trading on any Norwegian port, regardless of flag, and Norwegian-flagged ones trading between EU ports. In 2001, the NMD's local offices carried out several such inspections.



*M/S Stord for full fart. Foto: ABC Foto.*

In January 2001, the NMD introduced a new control scheme for fishing vessels between 10.67 and 15 metres in length. The NMD issued 755 new or renewed certificates to vessels above 15 metres in length. 60 new-buildings had their drawings and other documentation checked and approved, in addition to conversions and imports. In the course of 2001, unscheduled inspections were carried out on 185 fishing vessels.

In 2001, the NMD carried out inspections on 39 mobile offshore units, 24 of which were foreign mobile offshore units or entrepreneurial vessels having a Letter of Compliance issued by the NMD. In 2001, the NMD conducted ISM audits of two company organizations and one mobile offshore unit. In the same year, the NMD processed the documents relating to two newbuildings which were notified to be registered as mobile offshore units.

### Unscheduled inspections

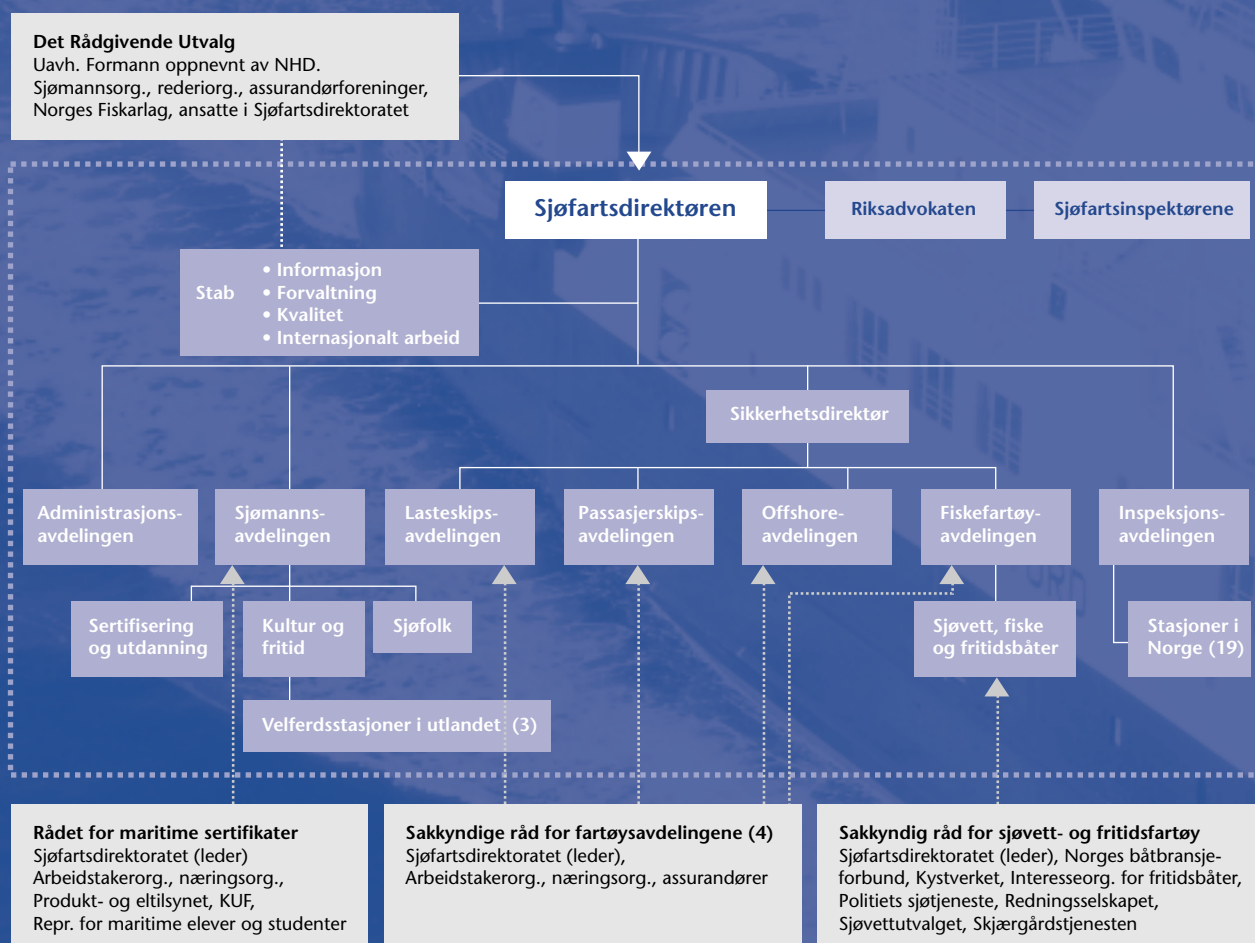
A total of 388 unscheduled inspections were carried out in 2001 for all vessel categories and one out of three fishing vessels and one out of five NOR-registered cargo ships inspected were detained. The detention rate

must be viewed in the light of the targeting method used for unscheduled inspections, as the NMD used both random selection and specific vessel targeting. The degree to which the result is representative of the fleet must be given closer scrutiny. It is clear, however, that the NMD will continue to give priority to unscheduled inspections and increase their number in 2002.

### An adaptive organization

In 2001, the first phase of a project for restructuring and simplifying national maritime regulations was completed, involving proposals for the repealment of a number of regulations and for rolling others into one. The aim of the project is to offer a more user-friendly and concise body of regulations. Additionally, in order to communicate better with users of NMD services and facilitate information-seeking, the NMD in 2001 launched its website, [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no), and the work to draw up a communication policy was also started. At the end of the year, a full-scale review of the NMD's organization and responsibilities was initiated by the Ministry of Trade and Industry and is scheduled to be finished in the autumn of 2002.

# Sjøfartsdirektoratets organisasjon





# Sjøfartsdirektoratet

Norwegian Maritime Directorate

## Postadresse

Postboks 8123 Dep  
0032 Oslo

## Besøksadresse

Stensberggt. 27

## Telefon 22 45 45 00

Telefaks 22 45 45 01

Ordrefaks 22 45 45 45

## E-post [postmottak@sjofartsdir.dep.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.dep.no)

Internett [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no)

### Distrikt 1

#### Stasjon Oslo

Distriktssjef  
Postboks 8123 Dep  
0032 Oslo  
Telefon 22 45 45 00  
Telefaks 22 45 45 10

#### Stasjon Larvik

Postboks 2059 Larvik  
Telefon 33 15 65 40  
Telefaks 33 15 65 41

#### Stasjon Kristiansand S

Postboks 24  
4661 Kristiansand S  
Telefon 38 00 63 00  
Telefaks 38 00 63 01

### Distrikt 2

#### Stasjon Stavanger

Postboks 668 Sentrum  
4003 Stavanger  
Telefon 51 84 26 80  
Telefaks 51 84 26 81

#### Stasjon Haugesund

Postboks 565  
5501 Haugesund  
Telefon 52 86 51 80  
Telefaks 52 86 51 81

#### Stasjon Bergen

Distriktssjef  
Postboks 110  
5804 Bergen  
Telefon 55 38 17 20  
Telefaks 55 38 17 21

#### Stasjon Florø

Postboks 58  
6901 Florø  
Telefon 57 74 67 40  
Telefaks 57 74 67 41

### Distrikt 3

#### Stasjon Ålesund

Distriktssjef  
Kongensgt. 25  
6002 Ålesund  
Telefon 70 11 42 70  
Telefaks 70 11 42 71

#### Stasjon Kristiansund N

Postboks 767  
6501 Kristiansund N  
Telefon 71 58 54 60  
Telefaks 71 58 54 61

#### Stasjon Trondheim

Postboks 4310  
7417 Trondheim  
Telefon 73 98 28 30  
Telefaks 73 98 28 31

#### Stasjon Rørvik

Postboks 229  
7901 Rørvik  
Telefon 74 39 35 30  
Telefaks 74 39 35 31

#### Stasjon Sandnessjøen

Postboks 213  
8801 Sandnessjøen  
Telefon 75 07 56 60  
Telefaks 75 07 56 61

### Distrikt 4

#### Stasjon Bodø

Postboks 325  
8001 Bodø  
Telefon 75 56 62 80  
Telefaks 75 56 62 81

#### Stasjon Narvik

Postboks 159  
8502 Narvik  
Telefon 76 96 36 60  
Telefaks 76 96 36 61

#### Stasjon Svolvær

Postboks 54  
8301 Svolvær  
Telefon 76 04 60 00  
Telefaks 76 04 60 01

#### Stasjon Harstad

Postboks 264  
9483 Harstad  
Telefon 77 00 34 70  
Telefaks 77 00 34 71

#### Stasjon Tromsø

Distriktssjef  
9292 Tromsø  
Telefon 77 75 63 80  
Telefaks 77 75 63 81

#### Stasjon Hammerfest

Postboks 180  
9615 Hammerfest  
Telefon 78 42 20 10  
Telefaks 78 42 20 11

#### Stasjon Båtsfjord

Postboks 124  
9991 Båtsfjord  
Telefon 78 98 48 30  
Telefaks 78 98 48 31

### Sjøfartsinspektørene

#### Sjøfartsinspektøren i Oslo

Postboks 8123 Dep  
0032 Oslo  
Telefon 22 45 45 50/51  
Telefaks 22 45 45 10

#### Sjøfartsinspektøren i Kristiansand

Postboks 24  
4661 Kristiansand S  
Telefon 38 00 63 00  
Telefaks 38 00 63 01

#### Sjøfartsinspektøren i Bergen

Postboks 110  
5804 Bergen  
Telefon 55 38 17 20  
Telefaks 55 38 17 21

#### Sjøfartsinspektøren i Trondheim

Postboks 4310  
7417 Trondheim  
Telefon 73 98 28 30  
Telefaks 73 98 28 31

#### Sjøfartsinspektøren i Bodø

Postboks 325  
8001 Bodø  
Telefon 75 56 62 80  
Telefaks 75 56 62 81

#### Sjøfartsinspektøren i Tromsø

9008 Tromsø  
Telefon 77 75 63 80  
Telefaks 77 75 63 81