



**Sjøfartsdirektoratet**  
*Norwegian Maritime Directorate*

# Årsmelding 2002



C. KRØDING  
1892

# Innhold

## **Årsmelding 2002**

### **Forord 4**

### **Sammendrag 6**

### **Internasjonalt samarbeid 9**

- EU-arbeid 9
- Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) 10
- Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) 12
- Rådgivning til NORAD og utviklingsland 12

### **Sjøulykker 14**

- Personulykker 14
- Lasteskip og flyttbare innretninger 14
- Passasjerskip 14
- Fiskefartøy 14
- Færre saker for sjøfartsinspektørene 14
- 36 fritidsbåtbrukere druknet 15

### **Sjøfolks kompetanse og velferd 17**

- Sertifisering og utdanning 17
- Sjøfolks arbeids- og levevilkår 17

### **Forskriftsarbeid 20**

- Passasjerskip 20
- Fiskefartøy 20
- Flyttbare innretninger 21
- Inspeksjon og havnestatskontroll 21
- Lasteskip 22
- Sjøfolk 22

### **Tilsyn og kontroll 24**

- Kontrollpliktig flåte 24
- Sertifikatbesiktelser 24
- ISM-revisjoner 24
- Uanmeldt tilsyn 25
- Tilbakeholdelse av norske skip i norske havner 25
- Vertsstatskontroll 25
- Besiktelser og sertifikater 26
- Lasteskip 26
- Passasjerskip 27
- Flyttbare innretninger 28
- Fiskefartøy 28
- Fritidsbåter 28
- Havnestatskontroll 28

### **Miljøsamarbeid 30**

- Avtale om maritim assistanse 30

### **Sjøfartsdirektoratet i 2002 32**

- Opprydding i forskrifter 32
- Kvalitet og internkontroll 32
- Kommunikasjon med næring og brukere 32
- Regnskap 34

### **English summary 37**

- Sjøfartsdirektoratets organisasjon 41
- Adresser 42

# Forord



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

Året 2002 har vært et år som har vist at arbeidet for sikkerhet til sjøs er et internasjonalt anliggende, når det gjelder politikk, sikkerhet til sjøs, security og miljø.

Som sjøfartsmyndighet mener Sjøfartsdirektoratet det er nødvendig med en større årvåkenhet for å sikre seg mot hendelser om bord på skip og i havner. I FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) ble det i desember 2002 vedtatt nye regler for å hindre terrorisme til sjøs. Antiterroriltakene er en direkte konsekvens av terrorhandlingen i USA 11. september 2001. Sjøfartsdirektoratet har ledet det internasjonale arbeidet i Den internasjonale arbeidsorganisasjon (ILO) med å revidere ILO-konvensjon 108 om sjøfolks nasjonale identitetskort for å øke sikkerheten i kortet.

Etter at mannskapet på MS "Tampa" fra rederiet W. Wilhelmsen i 2001 reddet flere hundre personer og siden ble nektet adgang til havn av australske myndigheter, har IMOs sjøsikkerhetskomité igangsatt revisjon av internasjonale regler for behandling av personer som blir reddet fra skip i havsnød slik at man skal unngå en ny Tampa-situasjon.

Miljøproblemer krysser grenser. Sjøfartsdirektoratet har i 2002 fokusert på det internasjonale miljøarbeidet og bidratt internasjonalt til utarbeidelsen av en ny konvensjon om hindring av spredning av fremmede organismer i ballastvann fra skip.

Selv om vi i fjor ikke hadde store nasjonale ulykker til sjøs, ble det innrapportert 715 meldinger om personulykker i sjøtransport<sup>1)</sup>. Sju hadde dødelig utgang, og 325 medførte fratreden. Sjøfartsinspektørene etterforsket 457 saker, og foreløpige tall viser at det omkom så mange som 36 fritidsbåtbrukere i 2002. De fleste grunnstøtinger skjer i godt vær, og de fleste dødsulykker med fritidsbåt skjer fortsatt i åpen motorbåt, innaskjærs og i godt vær.

Sjøfartsdirektoratet var først ute med sertifisering av akkrediterte ISM-revisorer i 2002, og ti erfarne revisorer var oppe til eksamen i november.

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte i 2002 en gjennomgang av etaten med det formål å se på utfordring-

er og framtidig organisering av direktoratet. Store deler av virksomheten har deltatt i arbeidet, i tillegg til representanter fra næringen og andre. Rapporten "Ny kurs i nye farvann?" gir en rekke anbefalinger til direktoratets framtidige drift.

De siste årene har vært preget av at ulike aktører i våre omgivelser "mener noe" om vår departementale tilknytning, geografiske plassering og faglige berettigelse og portefølje. Den 5. desember 2002 fikk vi Regjeringens forslag om å flytte åtte tilsyn ut av Oslo, og med det en flytting av Sjøfartsdirektoratet til Haugesund innen 2006. Forslaget har vakt debatt. I skrivende stund har Stortinget ennå ikke fattet et vedtak som avgjør Sjøfartsdirektoratets framtidige beliggenhet. Stortinget skal behandle saken i begynnelsen av juni 2003.

Takk til alle medarbeidere for viljen til innsats, arbeid og engasjement i året som har gått.

God lesning!  
Mai 2003

Rune Teisrud  
Sjøfartsdirektør

<sup>1)</sup> Foreløpige tall, per 20/1-03

# Sjøfartsdirektoratets ledelse



## Sjøfartsdirektoratets ledelse i 2002

*Bak fra venstre: Rolf Bækkedal, kvalitetssjef, Roar Skuggedal, avdelingsdirektør i Administrasjonsavdelingen, Dag Liseth, avdelingsdirektør i Fiskefartøysavdelingen, Sidsel Midtland, informasjonssjef, Ove Tautra, avdelingsdirektør i Offshoreavdelingen og Per Magne Indreeide, avdelingsdirektør i Lasteskipsavdelingen.*

*Foran fra venstre: Sigurd Gude, avdelingsdirektør i Passasjerskipsavdelingen, Rune Teisrud, sjøfartsdirektør, Knut Kristiansen, avdelingsdirektør i Inspeksjonsavdelingen og Bjørn Lødøen, avdelingsdirektør i Sjømannsavdelingen.*

*Fungerende leder av staben Kristin Kleven var ikke til stede da bildet ble tatt.*

*Foto: John Petter Reinertsen/Samfoto.*

# Sammendrag

## Internasjonalt samarbeid

Sjøfartsdirektoratet holder en høy profil internasjonalt og er en respektert pådriver i det internasjonale arbeidet for sikkerhet til sjøs.

I EU ble det i 2002 særlig arbeidet med foreslåtte endringer av kravene i direktivet om passasjerskip i innenriks fart, og oppfølging av direktivet om vertsstatskontroll med roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerskip i rutefart. EU har innført krav om automatisk identitetsystem (AIS) og ferdskriver (VDR) for alle skip.

I FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) ble det i desember vedtatt nye regler for å hindre terrorisme til sjøs. Det dreier seg om sikkerhetstiltak både for skip og havner.

Skip og havner må utarbeide "security plan" og oppnevne "security officer" med hovedansvar for tiltak mot terrorisme. Antiterroriltakene er en direkte konsekvens av terrorhandlingene i USA 11. september 2001. De nye kravene vil gjelde skip i internasjonal fart, og havner som betjener slike skip, fra 1. juli 2004.

I tilknytning til arbeidet i IMO med antiterroriltak etter 11. september 2001 startet den internasjonale arbeidsorganisasjon (ILO) i 2002 arbeidet med å revidere ILO-konvensjon 108 om sjøfolks nasjonale identitetskort. Målsettingen er å øke sikkerheten i kortet og måten det utstedes og kontrolleres på. Sjøfolkene skal sikres frie bevegelser til, fra og i havner i størst mulig grad. Sjøfartsdirektoratet har ledet dette arbeidet internasjonalt.

Sjøfartsdirektoratet bistår NORAD med faglig rådgivning på sitt fagfelt, og har bistått Namibias Ministry of Transport and Communication i etablering av nasjonal sjøfartsmyndighet, Directorate of Maritime Affairs. Engasjement som i hovedsak har

vært rettet inn mot implementering av internasjonale konvensjoner i det nasjonale lovverk, ble avsluttet i første kvartal 2002.

Etter at mannskapet på MS «Tampa» fra rederiet W. Wilhelmsen i 2001 reddet flere hundre personer og siden ble nektet adgang til havn av australske myndigheter, har IMOs sjøsikkerhetskomité igangsatt revisjon av internasjonale regler for behandling av personer som blir reddet fra skip i havsnød. Fra norsk side er målsetningen å få vedtatt regler som gir nærliggende kyststater plikt til å motta reddede personer under slike omstendigheter.

## Sjøulykker

I 2002 ble det innrapportert 715 meldinger om personskader i innenriks- og utenriksfart. Sju hadde dødelig utgang, og 325 medførte fratreden. Året før var det 835 personskader, 12 omkomne, og 400 personskader førte til fratreden.

I 2002 behandlet sjøfartsinspektorene 457 saker mot 674 saker året før. Ulykkesårsakene var 98 grunnstøtinger, 38 kollisjoner, 19 eksplosjoner/branntilfeller, ni forurensningssaker og 37 arbeids- og personulykker.

Foreløpige tall viser at det omkom 36 fritidsbåtk brukere i 2002. De fleste dødsulykker skjer i åpen motorbåt, innaskjærs og i godt vær.

## Sjøfolks kompetanse og velferd

En full implementering av den reviderte STCW-konvensjonen om personlige sertifikater var gjennomført 1. februar 2002. Det ble i 2002 utstedt 24 804 sertifikater, dispensasjoner og påtegninger av utenlandske sertifikater. Det ble gitt 118 dispensasjoner - under én prosent av total søknadsmengde av norske sertifikatnehavere. Gebyrlegging av maritime perso-

nellsertifikater ble innført fra 1. februar 2002.

Sertifisering av de norske maritime undervisningsinstitusjonene startet høsten 2002, og det første opplæringscenteret var klart for vurdering i desember.

Sjøfartsdirektoratet har i 2002 arbeidet med å implementere ILO-konvensjon 178 om tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår innenfor rammen av ISM og overordnet kontroll.

Ny forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip trådte i kraft i 2002. Funksjonskravet er slik at personer som utgjør en fare for seg selv eller andre, skal nektes helseattest.

## Tilsyn og kontroll

Sjøfartsdirektoratet utførte havnestatskontroll på 461 utenlandske skip som anløp Norge i 2002. Det utgjør 25,6 % av det totale antallet anløp av utenlandske skip. Tendensen er at andelen tilbakeholdelser av utenlandske skip som anløper Norge, går ned. I 2002 økte direktoratet antall sertifikatbesiktninger med over 17 prosent og foretok to hundre ISM-revisjoner. Sjøfartsdirektoratet bruker uanmeldte tilsyn som ledd i omleggingen til en overordnet tilsynsform.

Sjøfartsdirektoratet har i 2002 utført 200 revisjoner av sikkerhetsstyringssystem (ISM); 142 om bord i passasjerskip, lasteskip og flyttbare offshoreinnretninger og 58 ved rederiers kontorer.

I 2002 ble det foretatt 98 uanmeldte tilsyn på ikke-delegerte lasteskip, 43 på delegerte NIS-registrerte lasteskip, 60 på passasjerskip og 273 på fiskefartøy. I de tilfellene der direktoratets inspektører finner feil og mangler som har en slik alvorlighetsgrad at vedkommende fartøy ikke kan anses å være sjø-

dyktig, holder Sjøfartsdirektoratet fartøyene tilbake. I 26 prosent av de uanmeldte tilsynene ble fartøy tilbakeholdt i fjor.

Sjøfartsdirektoratet foretok i 2002 tretti verftsstatskontroller på utenlandske og norske passasjerskip som går i fast rute mellom Norge og andre land, sammen med andre lands myndigheter.

Direktoratet har i 2002 utført dokumentkontroll og besiktelser på 152 ombygginger og i overkant av 100 nybygg. Det er utstedt 312 fartstillatelser, slepetillatelser og flytteattester og besiktet 115 fartøyer etter havari eller skade. Det er utstedt 101 målebrev og 125 sertifikater om forsikring av ansvar for skade ved oljesøl.

### Miljøsamarbeid

Sjøfartsdirektoratet har i 2002 fokusert på det internasjonale miljøarbeidet og bidratt internasjonalt til utarbeidelsen av en ny konvensjon om hindring av spredning av fremmede organismer i ballastvann fra skip og fulgt opp med et utkast til en nasjonal forskrift.

Direktoratet har foreslått en standard for behandling av ballastvann, prinsipper for innvilging av dispensasjoner, prinsipper for innføring av strengere krav og for hvor ballastvann skal kunne skiftes ut. Etter tidsplanen skal den nye konvensjonen vedtas i 2004.

Norge har ledet arbeidet med IMO's klimagasstrategi, som skal vedtas høsten 2003. IMO's retningslinjer om opphugging av skip, som Norge har tatt initiativet til, skal også vedtas høsten 2003.

Sjøfartsdirektoratet har deltatt i IMO's revisjon av reglene om henholdsvis hindring av utslipp av olje og kjemikalier. Norge tiltrådte regler om hindring av kloakktutslipp.

Sjøfartsdirektoratet har utviklet og fått i oppgave å administrere ordningen for miljødifferensiert tonnasjebeskatning av skip. I denne frivillige ordningen skal skip som oppfyller miljøkriterier som er strengere enn regelverket, belønnes med lavere tonnageskatt.

### Kommunikasjon med næring og brukere

Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet en overordnet kommunikasjonspolicy for etaten for å sikre god forankring av de statlige informasjonsprinsippene og bedre kommunikasjon med brukerne.

Direktoratet har gjennomført en undersøkelse av internkommunikasjonen i etaten. I forbindelse med brukerundersøkelsen i etatsgjennomgangen har man kartlagt brukernes (sjøfolk og fiskere) og næringens (redere) erfaring med og ønsker eller krav til kommunikasjon med direktoratet.

Sjøfartsdirektoratet har utviklet innhold og brukertjenester på hjemmesiden på internett med blant annet mulighet til å laste ned skjemaer og høringsdokumenter i tråd med kravene til elektronisk forvaltning. STCW Wizard ble i 2002 implementert som en internettbasert tjeneste for redere, sjøfolk og andre interesserte som trenger informasjon om nasjonale kompetanse- og sertifikatkrav.

Sjøvettarbeidet overfor barn og ungdom har i 2002 fokusert på kunnskap og engasjement. I samarbeid med blant annet sjøvettutvalgene og Redningssselskapet arrangerte direktoratet fem sjøvettseilaser, der 6 200 barn fikk en innføring i bruk av båt.

### Sjøfartsdirektoratet i 2002

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte i 2002 en gjennomgang av etaten med det formål å se på utfordringer og framtidig organisering av direktoratet. Store deler av virksom-

heten har deltatt i arbeidet, i tillegg til Nærings- og handelsdepartementet, representanter for næringen og andre. Arbeidet resulterte i rapporten Ny kurs i nye farvann? Denne gir en rekke anbefalinger til direktoratets framtidige drift.

I 2002 ble store deler av den strukturelle gjennomgangen av prosjektet "Opprydding i forskriftsverket" sluttført. En rekke forskrifter ble slått sammen eller opphevet med virkning fra 1. juli 2002, og direktoratet utga "Regler for passasjer- og lasteskip" i ny og brukervennlig struktur.

Sjøfartsdirektoratet var først ute med sertifisering av akkrediterte ISM-revisorer. 10 erfarne revisorer var oppe til eksamen 7. november 2002, som de første i verden.

Det er etablert retningslinjer for revisorutdanningens innhold og omfang, og Sjøfartsdirektoratet har bidratt i etablering av akkreditert sertifisering av ISM-revisorer, en ordning som overvåkes av Norsk Akkreditering.

5. desember kunngjorde Regjeringen et vedtak om å flytte åtte statlige tilsyn ut av Oslo. Sjøfartsdirektoratet skal etter regjeringens vedtak flyttes til Haugesund innen 2006. Stortinget skal behandle saken i juni 2003.



# Internasjonalt samarbeid

*Skipsfart er en internasjonal virksomhet, og rammene og vilkårene for virksomheten bestemmes i en rekke internasjonale fora. Den norske maritime næringen er med sin sterke internasjonale forankring svært sårbar for politiske, økonomiske, militære og miljømessige endringer og beslutninger. Sjøfartsdirektoratet holder en høy profil internasjonalt og er en pådriver i det internasjonale arbeidet for sikkerhet til sjøs.*

## EU-arbeid

EU spiller en stadig viktigere rolle som pådriver ved utforming av regelverk for å forbedre sikkerheten til sjøs. Direktoratet arbeider for å forbedre og ivareta norsk innflytelse i EUs skipsfartspolitik.

Sjøfartsdirektoratet har arbeidet med en rekke EU-direktiver i 2002:

- Nye krav til stabilitet for roro-passasjerskip
- Endringer til passasjerskipsdirektivets tekniske krav
- Retningslinjer for tilpasning for bevegelsehemmede om bord på passasjerskip
- Krav om automatiske identitets- og ferdskrivsystemer (AIS og VDR)
- Endringer mht ISM-systemet og havnestatsinspeksjon om bord på skip
- Utfasing av enkeltskrogskip (tankskip) som følge av Erika-ulykken
- Skipsutstyr for lasteskip
- Sikkerhets- og helseskilting på arbeidsplassen
- Vern av arbeidstakere mot støy
- Overføring av skip mellom registre
- Arbeidsvilkår for arbeidstakere utleid fra vikarbyrå
- Vern av arbeidstakere ved arbeidsgivers insolvens
- Vern av arbeidstakere mot asbestfare
- Arbeidstakeres rett til informasjon, høring og medbestemmelse
- Internasjonale standarder for fritidsbåter



Foto: Arild Lillebø, matros på m/s Boa Giant. 1. pris i Sjøfartsdirektoratets fotokonkurranse for sjøfolk 2002.

## Nye internasjonale sikkerhets-tiltak mot terrorisme til sjøs

*I IMO ble det i desember 2002 vedtatt nye regler for å hindre terrorisme til sjøs. Det dreier seg om antiterroriltak for skip og havner.*

Antiterroriltakene er en direkte konsekvens av terrorhandlingene i USA 11. september 2001. De nye kravene vil gjelde skip i internasjonal fart, og havner som betjener slike skip, fra 1. juli 2004.

### Nye regler for havnestatskontroll

Når det gjelder sikkerhet i havneområdene, er det vedtatt nye og utvidede regler for havnestatskontroll. Utenlandske skip som ønsker å gå til havn, må melde fra til landets myndigheter, og kyststaten kan sette som forutsetning at skipet lar seg inspisere innenfor kyststatens territorialfarvann. Skipet på sin side har rett til å nekte å la seg besikte, men vil da normalt ikke få tillatelse til å gå til havn i vedkommende land.

Hver havn skal oppnevne en "port facility security officer". Havnene får også krav om å foreta "port facility security assessment" og utarbeide en egen "security plan".

### Strengere sikkerhetskontroll av skip

Et av de nye antiterroriltakene er at alle rederier skal foreta "ship security assessment" og utarbeide en "ship security plan" for lasteskip over 500 bruttotonn, og for passasjerskip i internasjonal fart. Dette skal være en antiterrorplan, og planen skal godkjennes av of-

fentlige myndigheter, eller av klasseselskap med delegert myndighet. Hvert skip skal dessuten ha en egen "ship security officer" om bord. Det vil normalt være snakk om at en av skipets nåværende offiserer får dette som tilleggsoppgave. Hvert rederi skal dessuten oppnevne en "company security officer".

Krav om at skip skal anskaffe "Automatic Identification System" (AIS) ble vedtatt for noen år siden, men tidsplanen er nå kortet ned i betydelig grad, slik at alle SOLAS-skip må anskaffe slikt utstyr senest ved utgangen av 2004.

### Ulike trusselnivåer

I det nye regelverket er det definert tre forskjellige trusselnivåer ("security levels"). Det er opp til myndighetene i hvert enkelt land å bestemme hvilket nivå som til enhver tid skal gjelde for landets skip og havner. Nivå 1 er et normalnivå, hvor man har oppmerksomheten rettet mot mistenkelige hendelser, gjenstander eller personer, uten at man har mistanke om noe spesielt. Ved Nivå 2 er det antatt å være økt risiko for terrorisme. Ved Nivå 3 antas det å være overhengende fare for terrorangrep, og det kan bli krav om 100 prosent kontroll av alle passasjerer, all bagasje og alle biler.

## Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO)

### Nødhavner

Nødhavn - eller nødsteder - for skip i nød står høyt på den internasjonale sjøfartsorganisasjonens (IMO) agenda. Kyststatene skal få retningslinjer for opprettelse av nødsteder langs kysten og for risikovurdering og tiltak i hvert enkelte nødtilfelle. Dessuten skal det lages retningslinjer for kapteinen om bord på skip i nød. Bakgrunnen er det kypriotisk-registrerte skipet "Castor", som kom i nød i 2001. Flere stater i Middelhavet nektet skipet adgang til havner og farvann med begrunnelsen at skipet representerte fare for kystbefolkningen og fare for oljeforurensning av kysten. Forliset av det Bahamas-registrerte skipet "Prestige" har understreket behovet for klarere regler.

### Sikkerhet for bulkskip

IMO har gjennom flere år arbeidet med forbedring av sikkerhet for bulkskip og har utarbeidet en rekke formelle sikkerhetsanalyser (FSA-studier), blant annet en norsk studie om redningsmidler. IMO vurderte alle anbefalingene fra disse FSA-studiene, og det var enighet om en rekke tiltak både for nye og eksisterende skip. Nye skip skal ha doble skrog og frittfall-livbåter, mens nye og eksisterende skip skal ha redningsdrakter for hele mannskapet. Kravene til nye skip vil tre i kraft tidligst 2006.

### Tampa-problematikken

Etter at mannskapet på MS "Tampa" fra rederiet W. Wilhelmssen i 2001 reddet flere hundre personer og siden ble nektet adgang til havn av australske myndigheter, har IMOs sjøsikkerhetskomité igangsatt revisjon av internasjonale regler for behandling av personer som blir reddet fra skip i havsnød. Fra norsk side er målsetningen å få vedtatt regler

som gir nærliggende kyststater plikt til å motta reddede personer under slike omstendigheter. Drøftelsene i IMO har imidlertid vist at det er svært vanskelig å komme frem til bestemmelser som ivaretar alle hensyn. Også andre FN-organer er trukket inn i arbeidet med revurdering av regler med tilknytning til "Tampa-problematikk" i internasjonale konvensjoner.

### Store passasjerskip

IMO har satt utvikling av regelverket for å fange opp spesielle forhold knyttet til store passasjerskip på sitt arbeidsprogram.

Sjøfartsdirektoratet har, i samarbeid med næringens aktører, tatt initiativ til å utføre en risikoanalyse (FSA – Formal Safety Assessment) på området navigasjon fordi kollisjoner og grunnstøtinger statistisk sett er årsak til flest ulykker. Risikoanalysen vil være et verktøy for å finne fram til de tiltak som vil bidra mest til økning av sikkerheten. Utfordringen videre blir å oppnå internasjonal støtte til anvendelse av resultatene derfra. Dette vil forandre en aktiv innsats i IMO ved møter i komiteer og underkomiteer.

### Nye krav til lasterom

Nye krav i SOLAS-konvensjonen om forbedret tilkomst i lasteroms-



Sjøfartsdirektoratet har engasjert seg i IMOs arbeid med bedring av sikkerhet på store passasjerskip. På bildet ses avdelingsdirektør Sigurd Gude og senioringeniør Turid B. Stemre i arbeid.

## ID-bevis mot terror

*Et av de skjerpede sikkerhetstiltakene for skip blir et elektronisk lesbart ID-kort for sjøfolk. For å ha kontroll med hvem som kommer om bord på fartøyene, er det i ILO bred enighet om et forfalskningssikkert ID-bevis for sjøfolk.*



*Etter 11. september 2001 er det i IMO og ILO bred enighet om å skjerpe sikkerhetstiltakene for skip.*

*–Målet er å få et nasjonalt*

*ID-bevis bygget på en internasjonal standard, sier underdirektør Georg Smefjell i Sjøfartsdirektoratet.*

Målet er å opprettholde sjøfolks rettigheter vedrørende reise til og fra skip og deres adgang til landlov, samtidig som det utarbeides et internasjonalt system som skal forhindre uønskede personer å ta arbeid på fartøy. Det er også en målsetning å få et nasjonalt ID-bevis bygget på en internasjonal standard.

### Fingeravtrykk eller stemmeprøver?

Planen er at ID-bevisene skal kunne verifiseres mot en database, for å få bekreftet opplysningene på kortet. USA ønsker at kortet skal kunne gi informasjon om noe som er unikt for hvert enkelt individ, og har nevnt finger- eller håndavtrykk, innskanning av bilde på iris, eller databrikke med stemmeprøve som muligheter for å kunne sikre at det kun er den personen som kortet er utstedt til, som kan benytte seg av kortet. Disse alternativene har møtt en del motstand fra enkelte land. Mange forbinder for eksempel fingeravtrykk med arrestasjon, og flere utviklingsland mangler teknologien som trengs for å lage stemmeprøver eller irisbilder.

område på tank- og bulkskip for inspeksjoner ble vedtatt på sjøsikkerhetskomiteens 76. sesjon, og vil tre i kraft for skip bygget etter 1. januar 2005. Konvensjonsendringen vil medføre at tilkomst for inspeksjoner av spantene i lasterom vil bli vesentlig forbedret i forhold til eksisterende skip.

### Lastelinje

IMO har lenge arbeidet med revisjon av de tekniske bestemmelsene i Lastelinjekonvensjonen, i tillegg til krav til reserveoppdrift i forskipet, om hvilke belastninger som skal legges til grunn ved dimensjonering av luker. Endringene forventes vedtatt av MSC 77 i mai/juni 2003, og trer i kraft 1. januar 2005. I tillegg er IMDG-koden - IMOs kode for farlig gods -

gjort bindende, og det er gitt nye krav til vannivåindikator på bulkskip.

### Nye temaer for IMO

Basert på den vedtatte Assembly-resolusjonen om flaggstatsimplementering har IMO fattet vedtak om at det skal utvikles et system for **revisjon av flaggstater**, som i utgangspunktet skal implementeres frivillig. En arbeidsgruppe skal nedsettes.

IMO har startet arbeidet med å revidere "Guidelines to assist Flag States in the implementation of IMO instruments" og utviklingen av en ny **kode for implementering av IMO-dokumenter**, som vil kunne bli bindende for flaggstater.



Namibia og Norge har samarbeidet innenfor maritim sektor siden 1994. Bildet viser Chief Control Officer Mrs. L. Uukule, sjøfartsdirektør Rune Teisrud og Namibias sjøfartsdirektør Mr. M.M. Nangolo, som har drøftet muligheter for videre samarbeid.

Det internasjonale regelverket for redningsvester og alle andre typer **personlig redningsutstyr** er under revisjon. Sjøfartsdirektoratet er sterkt engasjert i dette arbeidet fordi "Sleipner-ulykken" i 1999 viste at enkelte av de redningsvestene som er godkjent etter gjeldende internasjonale testmetoder, har alvorlige svakheter.

Sjøfartsdirektoratet har kommet med en rekke innspill i det internasjonale arbeidet for å oppnå et hensiktsmessig helhetlig sikkerhetsregime for fiskefartøy, i IMOs arbeid med revisjon av **kode og retningslinjer for fiskefartøy**. Det er sannsynlig at EU vil kunne bruke disse retningslinjene som utgangspunkt for at norsk sikkerhetsnivå så langt som mulig skal gjenspeiles i regelverket.

IMO har vedtatt at alle skip skal utstyres med et dokument "Continuous Synopsis Record" (CSR) som skal inneholde **historisk informasjon** om fartøyet. Dokumentet skal bidra til å lette arbeidet med identifikasjon av

fartøy og eier. Papiret vil bidra til å avsløre rederier som bedriver "klasse-" eller "flagg-hopping". Kravet trer i kraft 1. juli 2004. IMO fortsetter å inkludere **det menneskelige element** i organisasjonens arbeid. Det er komiteens ønske å få medlemslandenes styringssignaler på dette arbeidet, og landene er bedt om å komme med forslag til målsettinger for arbeidet med det menneskelige element.

Sjøfartsdirektoratet har kommet med flere innspill til IMOs underkomité Design and Equipment om regelverksendringer og tiltak som skal redusere risiko ved redningsøvelser, i første rekke knyttet til vedlikehold, opplæring og krav til bemanning.

#### Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO)

**Sjøfolks nasjonale identitetskort**  
I tilknytning til arbeidet i IMO med antiterroriltak etter 11. september 2001 startet ILO i 2002 arbeidet med å revidere ILO-konvensjon 108 om sjøfolks nasjonale

identitetskort. Målsettingen er å øke sikkerheten i kortet og måten det utstedes og kontrolleres på. Sjøfolkenes skal sikres frie bevegelser til, fra og i havner i størst mulig grad. Sjøfartsdirektoratet leder dette arbeidet internasjonalt.

ILO har igangsatt et større arbeid med å revidere de maritime konvensjonene for sjøfolk og fiskere. Sjøfartsdirektoratet representerer norske myndigheter i arbeidet, som går fram til 2005.

#### Rådgivning til NORAD og utviklingsland

Sjøfartsdirektoratet bistår NORAD med faglig rådgivning på sitt fagfelt, og deltar i konkrete prosjekter som rådgiver for sjøfartsadministrasjoner i utviklingsland.

Sjøfartsdirektoratet har bistått Namibias Ministry of Transport and Communication i etablering av nasjonal sjøfartsmyndighet - Directorate of Maritime Affairs - og avsluttet i første kvartal 2002 et toårig engasjement som i hovedsak har vært rettet inn mot implementering av internasjonale konvensjoner i det nasjonale lovverk.

Direktoratet har i tillegg vært benyttet som maritim faglig rådgiver i forbindelse med aktiviteter knyttet til World Maritime University (WMU) og pågående bistandsaktiviteter i Asia og Afrika. Direktoratet har også i 2002 vært vertskap for studenter fra WMU og forelest om gjennomføring av det norske regelverket.



# Sjøulykker

I 2002 ble det innrapportert 715 meldinger om personskader. Sju av disse fikk dødelig utgang. Det var flere forlis med lastefartøy, men ingen omkom i disse hendelsene. To fiskefartøy forliste, og det var 41 sjøulykker med passasjerskip. Ni fiskere omkom i fjor, og to fiskefartøy er savnet.

## Personulykker

I 2002 ble det innrapportert 715 meldinger om personskader i innenriks- og utenriksfart (se figur 1). Sju hadde dødelig utgang, og 325 medførte fratreden<sup>2)</sup>. I 2001 var det 835 personskader. Da omkom 12 personer, og 400 personskader førte til fratreden.

I 2002 ble det innrapportert 257 meldinger om personskader i fiskeflåten, der ni fikk dødelig utgang, og 178 førte til fratreden (se figur 2). I 2001 ble det totalt registrert 277 ulykker i fiskeflåten. Åtte var dødsulykker, og 220 medførte fratreden.

## Lasteskip og flyttbare innretninger

Bilskippet "Tricolor" (bruttotonnasje 49 792) sank i desember 2002 etter kollisjon i separasjonssonen i Den engelske kanal. To mindre fraktestartøyer, "Isfell" (bruttotonnasje 499) og "Ice Bear" (bruttotonnasje 485),

gikk ned etter lekkasje i henholdsvis oktober og desember. Forliset med "Ice Bear" førte til utslipp av 36 tonn bunkers. Et mindre hjelpeskip for seismisk fartøy, "Skude Jura" (bruttotonnasje 402), forliste etter grunnstøting i oktober, og den nesten 100 år gamle kornlekteren "SA1" kantret ved Skien. Ingen omkom eller ble skadet som følge av disse forlisene. Av de 85 ulykkene med lasteskip i 2002 var 45 (53%) knyttet til navigasjon, hvorav 15 kollisjoner og 25 grunnstøtinger.

Med unntak av fra "Ice Bear" og mindre lekkasjer fra "Tricolor" etter flere påkjørsler av andre skip er det ikke rapportert om forurensning fra norske lasteskip i særlig grad i 2002.

De vesentligste hendelsene på flyttbare innretninger i 2002 var utrusing av kjetting på to forankrede flyttbare innretninger, avdrift

fra posisjon og kritiske sprekkdannelse i skrogstrukturen på én flyttbar innretning.

## Passasjerskip

Av de 41 sjøulykkene registrert på passasjerfartøy i 2002 hadde omtrent 75 prosent med navigasjon å gjøre: tre lette sammenstøt med henholdsvis fritids- og fiskefartøy, 10 sammenstøt med kai og 19 lettere grunnstøtinger. Fem av hendelsene førte til personskader. Ingen passasjerskip forliste i 2002.

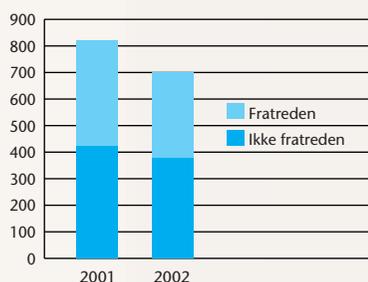
## Fiskefartøy

Ti fiskefartøy forliste i 2002, og tre av dem ble så ødelagt at de måtte kondemneres. Årsaken var kollisjon, sammenstøt med gjenstand i sjøen, grunnstøting, lekkasje og brann i maskinen. To fartøy er savnet. Det er registrert 13 kollisjoner, to av disse med gjenstand i sjøen, 32 grunnstøtinger, tre kantringer og seks maskinromsbranner. Den hyppigste årsaken (60 prosent) er enkeltpersoners situasjonsbedømmelse/reaksjon. Fem av ulykkene skyldes forhold utenfor skipet, ni skyldes tekniske forhold om bord. Ni fiskere omkom i 2002.

## Færre saker for sjøfartsinspektørene

I 2002 behandlet sjøfartsinspektørene 457 saker, mot 674 saker året før. Ulykkesårsakene var 98 grunnstøtinger, 38 kollisjoner, 19 eksplosjoner/branntilfeller, ni forurensningssaker og 37 arbeids- og per-

Figur 1  
Personskader i innenriks- og utenriksfart 2001 og 2002 pr 20/1-03



<sup>2)</sup> Foreløpige tall per 20/1-03

Figur 2  
Personskader i fiske/fangst 2001 og 2002 pr 20/1-03

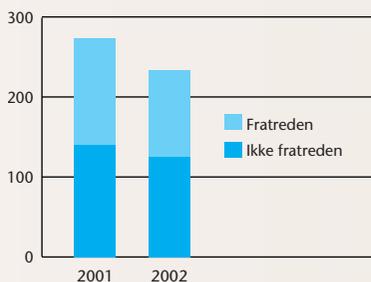




Foto: Finn Jørgensen, overstyrmann på AHTS Vidar Viking. Bidrag til Fotokonkurransen for sjøfolk 2002.

Tabell 1 Antall omkomne i fritidsbåtulykker i perioden 1993-2002

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Menn	34	45	31	32	32	45	25	35	19	35
Kvinner	2	1	1	3	1	4	0	1	0	1
Barn	3	3	1	0	2	1	4	0	0	0
<b>Totalt</b>	<b>39</b>	<b>49</b>	<b>33</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>50</b>	<b>29</b>	<b>36</b>	<b>19</b>	<b>36</b>

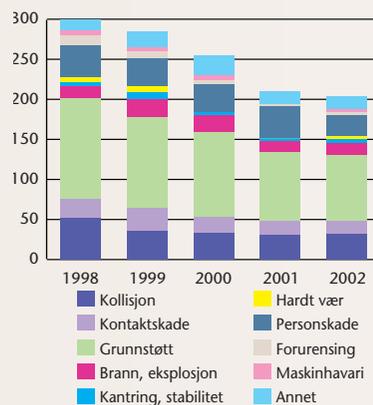
sonulykker (se figur 3, 4, 5 og 6). Fra 1998 til 2002 har det vært en viss nedgang i antall hendelser med norske yrkesfartøy og skip i alle farvann og med utenlandske skip på norskekysten. I fjor stanset denne positive utviklingen noe opp. Grunnstøtinger er fortsatt den dominerende ulykkeshendelsen.

Figur 6 kan gi et noe fortegnert bilde av situasjonen, da det som tallgrunnlag for flåtestørrelse er benyttet noe strengere kriterier enn tidligere år. Det gjør at kun aktive (sertifiserte) skip inngår, og tallene for 2002 er konservative i forhold til tidligere år.

### 36 fritidsbåtbrukere druknet

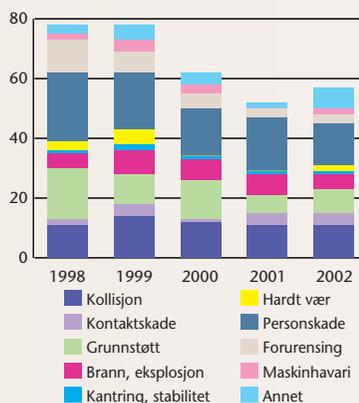
Foreløpige tall viser at det omkom 36 fritidsbåtbrukere i 2002 (se tabell 1). De fleste dødsulykker skjer i åpen motorbåt, innaskjærs og i godt vær. Fall over bord og kantring er de vanligste årsakene. Forulykkede er vanligvis alene i båten og ikke ikledd flyteutstyr når ulykken inntreffer. I de aller fleste tilfeller er det den menneskelige faktoren som er den direkte årsaken til ulykkene.

Figur 3 Alle hendelser <sup>3)</sup> 1998 - 2002 - alle flagg pr. 27.01.03

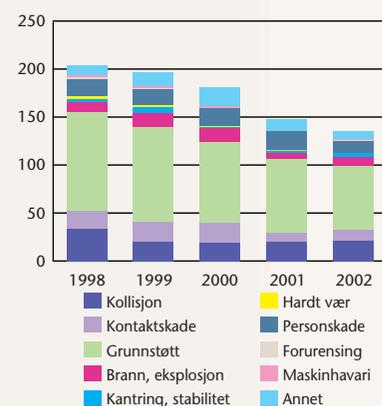


<sup>3)</sup> Med alle flagg menes utenlandske skip i norske farvann og NOR-/NIS-registrerte skip globalt

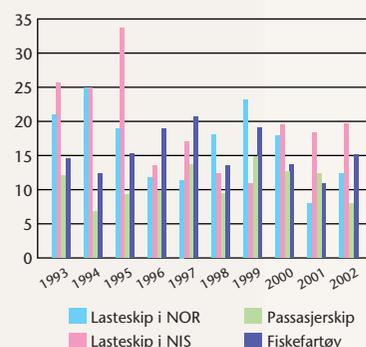
Figur 5 Hendelser på norske skip 1998-2002 i NOR/NIS i andre farvann enn norske pr. 27.01.03



Figur 4 Antall hendelser 1998 - 2002 på norske skip i NOR/NIS på norskekysten pr. 27.01.03



Figur 6 Antall alvorlige hendelser 1993 - 2002 (forlis og sjødyktighet) pr. 1000 fartøy





# Sjøfolks kompetanse og velferd

En full implementering av STCW-konvensjonen om personlige sertifikater var gjennomført 1. februar 2002, og Sjøfartsdirektoratet utstedte i fjor 28 804 sertifikater. Sjøfartsdirektoratet startet i fjor sertifisering av de norske maritime undervisningsinstitusjonene, og en ny forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip trådte i kraft.

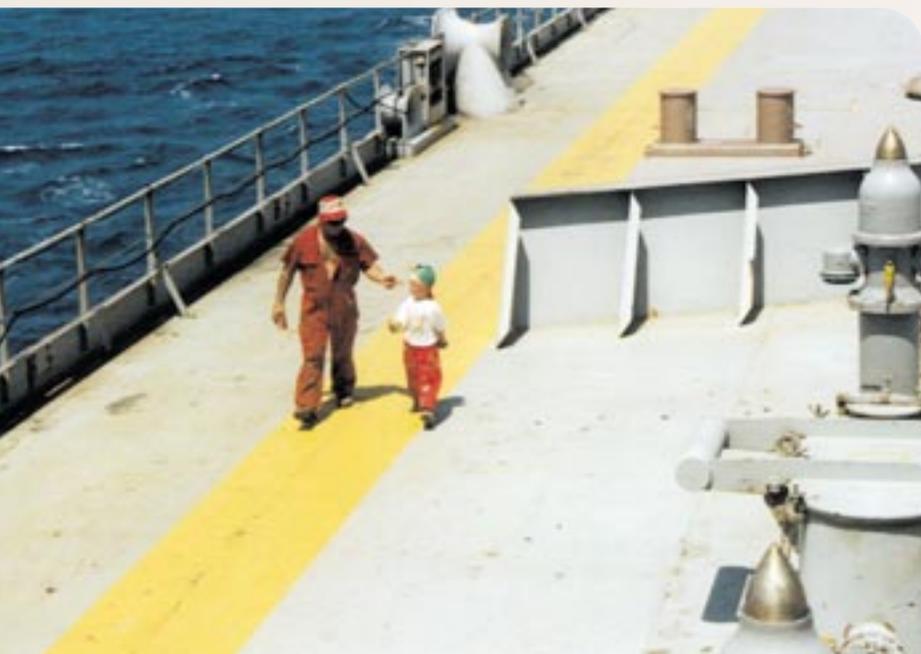


Foto: Janne Ø. Knutsen, telegrafist på m/t Polytraveller. 2. pris i Fotokonkurransen for sjøfolk 2002.

## Sertifisering og utdanning

En full implementering av den reviderte STCW-konvensjonen om personlige sertifikater var gjennomført 1. februar 2002. Det er i 2002 utstedt 24 804 sertifikater, dispensasjoner og påtegninger av utenlandske sertifikater. Det er kun gitt 118 dispensasjoner, hvilket er under én prosent av total søknadsmengde av norske sertifikatinnehavere. Gebyrlegging av maritime personellsertifikater ble innført fra 1. februar 2002.

Sertifisering av de norske maritime undervisningsinstitusjonene startet høsten 2002, og det første opplæringscenteret var klart for vurdering i desember. Direktoratet har revidert tre maritime undervisningsinstitusjoner i Kina og fire på Filippinene.

## Avtaler

Sjøfartsdirektoratet har i 2002 inngått bilaterale avtaler i henhold til STCW-95 med:

### Flaggstater

Liberia, Bahamas, Panama, Malta, Kypros og Singapore.

### Sertifikatutstedende land

EØS-land, Polen, Russland, Litauen, Latvia, Estland, India, Kina, Filippinene. Brasil, Australia, Kroatia, Tsjekia og Romania er godkjent for inngåelse av avtale, men formell avtale er ennå ikke inngått.

## Sjøfolks arbeids- og levevilkår

Sjøfartsdirektoratet har i 2002 arbeidet med å implementere ILO-konvensjon 178 om tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår

innenfor rammen av ISM og overordnet kontroll. Det er blant annet sikret kontrollgrunnlag i "Forskrift av 6. august 1996 nr. 822 om sikkerhetsstyringssystem for lasteskip" og i klasseavtalene.

## Nytt om helseundersøkelser

Ny forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip trådte i kraft i 2002. Funksjonskravet er slik at personer som utgjør en fare for seg selv eller andre, skal nektes helseattest. Sjøfolkene gis adgang til å klage på vedtak fattet av sjømannslegene.

## Det organiserte verne- og miljøarbeidet

Rederiens ansvar for gjennomføring og tilrettelegging av det organiserte verne- og miljøarbeidet er sentralt, og det samme er sjøfolkernes medvirkningsplikt. I 2002 har direktoratet satt fokus på oppbevaring og bruk av kjemikalier. Fra 1989-2001 er så mange som 630 sjøfolk skadet som følge av ulykker med kjemikalier om bord – 12 personer er omkommet.

Sjøfartsdirektoratet har i 2002 gjennomgått årsrapportene fra verne- og miljøutvalgene og vurderer nå kravene til opplæring i verne- og miljøarbeid. Formålet er å legge bedre til rette for rederienes, skipsførernes, verneombudenes og medlemmene av verne- og miljøutvalgenes ivaretagelse av det forebyggende arbeidet. Direktoratet har sammen med næringen arbeidet med forebyggende tiltak knyttet til personskader ved redningsøvelser.

### Internasjonalt velferdssamarbeid og arbeidstilsyn på skip

Sjøfartsdirektoratet spiller en viktig rolle i den internasjonale velferdskomiteen (ICSW), og har formannssvervet og sekretariatet i underkomiteen for sjømannsidrett (ISS). Det nordiske samarbeidet er av vesentlig betydning for utnyttelse av felles ressurser. Det er et utstrakt samarbeid mellom de nordiske velferdsorganisasjonene sentralt og ved de lokale stasjonene i Rotterdam, Port Said og Yokohama.

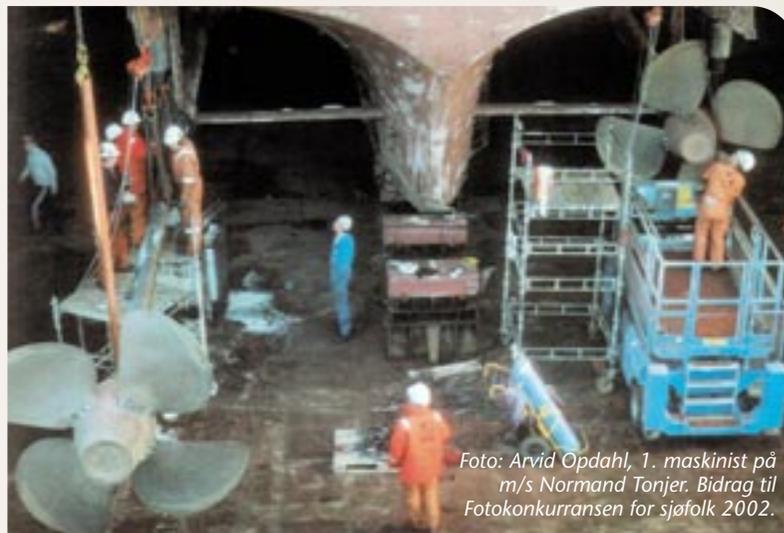


Foto: Arvid Opdahl, 1. maskinist på m/s Normand Tonjer. Bidrag til Fotokonkurransen for sjøfolk 2002.

Rådet for arbeidstilsyn på skip, som administreres av direktoratet, tok høsten 2002 initiativ til etablering av et samarbeidsforum mellom oljeindustrien og fiskerinæ-

ringen om sikkerheten rundt petroleumsinstallasjonene på norsk sokkel. Forumet etableres våren 2003.

## Sjøfartsdirektoratets stasjoner og kontakter

Sjøfartsdirektoratets ansatte og kontakter ved stasjoner i inn- og utland besøkte 5 358 skip i 2002. Det er en liten økning fra 2001. En stor del av formidlingen av tilbud og aktivitetene foregår fra direktoratets hovedkontor i Oslo. På norskysten blir det gitt service til skip som anløper Narvik, Mongstad og Odda.



Stasjonslederne Salah Elagha fra Port Said, Erna Christie fra Aberdeen og Eli Farstad fra Rotterdam.

Stasjoner med lokalt ansatte medarbeidere:

- Aberdeen
- Port Said (Suezkanalen)
- Rotterdam

Stasjoner og kontakter med lokale samarbeidspartnere:

- Cape Town/Durban
- Dunkerque
- Houston
- Singapore
- Yokohama

## Visste du at?

- 33 000 bøker ble byttet gjennom bibliotekstjenesten for sjøfolk.
- 920 abonnementer på lokalaviser ble formidlet til stasjoner, kontakter og sjømannskirker.
- 350 skip er innmeldt i videofilmstjenesten.
- 1 241 sjøfolk oppfylte kravene til trim- og merkeprøver.
- 201 bilder ble sendt inn til Fotokonkurransen for sjøfolk 2002.



# Forskriftsarbeid

*Sjøfartsdirektoratet arbeider for at normer og regelverk skal utvikles hensiktsmessig for å gi bedre vilkår for sikkerhet til sjøs. En stor del av regelverket til sjøs utformes på den internasjonale arena, der direktoratet spiller en viktig rolle. Like viktig er oppfølgingen og tilpassingen på nasjonalt plan, og direktoratets forskriftsarbeid skal sikre implementeringen av internasjonale og nasjonale regler.*

## Passasjerskip

Sjøfartsdirektoratet har i 2002 drevet fram ferdiggjøringen av en modell for risikoberegning for hurtiggående passasjerskip som tar inn erfaring fra Sleipner-ulykken.

Modellen testes ut av rederier med henholdsvis store og små hurtiggående fartøy i 2003. Direktoratet vil senere ta stilling til om bruk av modellen skal gjøres bindende gjennom forskrift eller på frivillig basis. Arbeidet med en egen forskrift for hurtiggående fartøy under 24 meter i innenriks fart ble stoppet i 2002. Det skyldes behovet for en nøy gjennomgang av eksisterende forskrift og implementering av HSC 2000 i norsk rett.

Felles for alle prosjektene i oppfølgingen av Sleipner-kommisjonens anbefalinger er at direktoratet har invitert til deltagelse fra et bredt spekter av relevante aktører på de aktuelle områdene:

**Forbedret personlig redningsutstyr** Det er laget et norsk forslag til forbedrede standarder for personlig redningsutstyr, og forslaget er sendt til IMO for å få internasjonal støtte. Forslaget fokuserer på forbedring av de internasjonale kravene til personlig redningsutstyr, slik Norge fikk tilslutning for da temaet kom inn på IMO's arbeidsplan. Gjennom MSC-møtet i desember 2002 ble det imidlertid besluttet å ikke forsere arbeidet på dette området, blant annet av hensyn til de nye sikkerhetsregler for passasjer-



*- Mange tror redningsvester er en garanti for at de overlever i en ulykke til sjøs, men de er kun et hjelpemiddel, understreker rådgiver Ivar Grøneng, som leder Sjøfartsdirektoratets prosjekt "Personlig redningsutstyr 2002".*

skip, som MSC vedtok skal tre i kraft 1. juli 2004.

**Forbedrede operasjonsforhold - menneskelig faktor på hurtigbåt** Prosjektet resulterte i "Brakstad-rapporten", som ble levert i november 2002. Rapporten vil danne grunnlag for et internt prosjekt i 2003.

**Navigasjon** Det ble gjennomført en større brukerundersøkelse i 2002 hos utvalgte rederier og leverandører for å kartlegge behov og muligheter for en bedre radar. Prosjektet forventes avsluttet i 2003.

**Redundante broløsnings** Prosjektet er påbegynt og vil bli videreført i 2003.

## Fiskefartøy

Direktoratet har i 2002 gjennomført EU-direktiv 2002/35. Formålet med direktivet er å oppnå en ytterligere **harmonisering av sikkerhetsregimet** for fiskefartøy med lengde på 24 meter og derover. Dette er hovedsakelig gjort ved å redusere antall bestemmelser hvor EU-direktiv 97/70 har overlatt det til den enkelte sjøfartsadministrasjon å avgjøre sikkerhetsnivået. Arbeidet har pågått i lengre tid og har omfattet både aktiv deltakelse i EU-sammenheng og en større forskriftsendring.

Direktoratet har også arbeidet med innføring av EU-direktiv 2000/34 som skal regulere **arbeids- og hvelitiden for fiskere**. Arbeidet har bestått i aktivt samarbeid med næringen samt utarbeidelse av forslag både til lovendringer og nye forskriftsbestemmelser. Arbeidet vil sluttføres i 2003 i tråd med tidsfristen for innføring av direktivet.

Direktoratet har tidligere innført krav om at nye fiskefartøy over 15 meter og eksisterende fartøy over 45 meter skal ha radioutstyr i det **globale maritime nød- og sikkerhetssystemet** (Global Maritime Distress and Safety System). Direktoratet har i 2002 innført samme krav for eksisterende fiskefartøy mellom 15 meter og 45 meter. For at belastningen på næringen skal reduseres til et minimum som følge av de nye kravene, er det innført en overgangsordning for å etterkomme bestemmelsene.

Foto: Oddgeir Refvik,  
2. maskinist på m/s  
Seaway Falcon. Bidrag til  
Fotokonkurransen for  
sjøfolk 2002.



Videre er kontrollomfanget endret for bedre å harmonere med øvrige kontrollintervaller for fartøysgruppen. Endringen vil på sikt sikre at fartøy som opererer i samme fartsområde, i størst mulig grad har samme rednings- og radioutstyr.

#### **Flyttbare innretninger**

Sjøfartsdirektoratet har i 2002 fortsatt det omfattende arbeidet med å revidere forskriftene for flyttbare innretninger. Høringsrunden har gått god og konstruktiv respons fra næringen. Målet med endringene er å legge til rette for en mer overordnet og behovsstyrt kontroll. Skillet mellom nye og eksisterende innretninger - "grandfather clause" - er foreslått fjernet, slik at alle nye

krav også vil gjelde for eksisterende innretninger. Krav til innsendelse av dokumentasjon er også foreslått endret slik at Sjøfartsdirektoratet i hvert enkelt tilfelle bestemmer hva som skal sendes inn for verifikasjon. Eksisterende krav om at utstyr og arrangement skal godkjennes av direktoratet, er foreslått fjernet for å synliggjøre reders plikt til selv å påse at kravene er etterkommet. I tillegg er alle forskriftene gjennomgått med tanke på å benytte like standardparagrafer og definisjoner.

Det er innarbeidet forslag til endringer i materielle krav i flere av forskriftene, først og fremst for å åpne for nye teknologiske løsning-



Oljedirektør Gunnar Berge og sjøfartsdirektør Rune Teisrud formaliserte 22. oktober 2002 en generell bistands- og samarbeidsavtale mellom de to direktoratene.

er eller for å forbedre tekst i gjeldende krav. Alle forskriftene forventes fastsatt våren 2003 med ikrafttredelse 1. juli 2003.

Oljedirektoratet og Sjøfartsdirektoratet inngikk i oktober 2002 den første faglige bistandsavtale i tilsynet med petroleumsvirksomheten. Avtalen formaliserer en årelang praksis, og åpner også for ytterligere bruk av bistand både for flyttbare og faste innretninger.

#### **Inspeksjon og havnestatskontroll**

I forbindelse med prosjektet "Opprydning i forskriftsverket" er det foretatt en strukturgjennomgang av forskriftene om fartsområder, havnestatskontroll, vertsstatskontroll, kontroll av passasjerskip på Svalbard, besiktelse og dagbø-

ker. Det er i 2002 foretatt materiell gjennomgang av forskriftene om fartsområder, dagbøker og kontroll av passasjerskip på Svalbard.

På bakgrunn av EU-direktiv 2001/106/EF (havnstatskontroll), som skal tre i kraft 22. juli 2003, er det foreslått omfattende materielle endringer i forskriften om havne- statskontroll. Forskriftsendringene har vært sendt på høring med frist innen utgangen av 2002. Videre ble det også sendt forslag til endring av sjødyktighetsloven på høring med samme frist. Årsaken til dette er at direktivet ikke kan implementeres i norsk rett uten endring av sjødyktighetslovens § 3 a. Det er utarbeidet utkast til odels- tingsproposisjon som skal fremlegges for Stortinget i vårsesjonen 2003. Når lovendring er vedtatt, vil ny forskrift om havne- statskontroll kunne bli fastsatt.

### Lasteskip

Sjøfartsdirektoratet har vedtatt en ny forskrift for lasteskip med forbrenningsmotorer som drives med naturgass. Forskriften trådte i kraft 1. juli 2002. I tillegg er det foretatt endringer i eksisterende forskrifter:

**Forskriften om særskilt farts- område** for fartøyer i petroleums- virksomhet registrert i NIS er endret slik at forsinkende hindringer for registrering av slike fartøyer i NIS er fjernet. Forskriftsendringen trådte i kraft 1. desember 2002.

**Byggeforskriften** er endret med virkning fra 1. januar 2003 til å



kreve fjernoperert spoleapparat på ankerhånderingsvinsjer m.m. Eksisterende skip må tilfredsstillere dette kravet senest 1. juli 2004.

### Avtaler 2002

- Avtale om radiobesiktelser mellom Sjøfartsdirektoratet og Telenor Networks er inngått 12. mars 2002, med ikrafttredelse 1. juli 2002.
- Ny delegeringsavtale med alle de fem klasseselskapene er inngått med virkning fra 1. juni 2002. Alle forsyningskip og beredskapsfartøy i NIS er nå delegert til klasseselskapene, på linje med øvrige lasteskip i NIS.

### Sjøfolk

I samarbeid med politi- og påtalemyndighetene, rederi- og sjømannsorganisasjonene og Utenriksdepartementet har direktoratet igangsatt arbeidet med nye retningslinjer for behandling av straffesaker om bord på norske skip.

Direktoratets arbeid i forbindelse med revisjon av Utenriksinstruksen, som er kommet i ny og forbedret versjon, skal legge til rette for mer effektiv ivaretagelse av sjøfolk ved utenriksstasjonene.

*- Lasteskip med gassdrevne forbrenningsmotorer vil utgjøre en stor fare dersom sikkerheten ikke er godt nok ivaretatt, sier senioringeniørene Jarl Henriksen og Arne Bardalen i Sjøfartsdirektoratet. I 2002 vedtok Sjøfartsdirektoratet en ny forskrift for lasteskip med forbrenningsmotorer som drives med naturgass.*



# Tilsyn og kontroll

*Sjøfartsdirektoratet fører kontroll med den kontrollpliktige flåten av lasteskip, passasjer- skip og flyttbare innretninger. I 2002 økte direktoratet antall sertifikatbesiktelser med over 17 prosent og foretok to hundre ISM-revisjoner. Sjøfartsdirektoratet bruker uanmeldte tilsyn som ledd i omleggingen til en overordnet tilsynsform.*



*Sjøfartsdirektoratet kontrollerer utenlandske skip i norske havner.*

## **Kontrollpliktig flåte**

Pr. 31.12.2002 var det 1 519 norsk-registrerte lasteskip med gyldige sertifikater. Det var 876 passasjer-skip, ni flyttbare innretninger og 1 707 fiskefartøy. I NIS var det totalt registrert 748 skip. Sjøfartsdirektoratet har hatt oppfølging og besiktelser av 16 utenlandske offshoreinnretninger

med LOC. Av fiskefartøyene var 744 under 15 meter og dermed underlagt ny kontrollordning.

## **Sertifikatbesiktelser**

Det er i 2002 utført besiktelser for utstedelse og påtegning av sertifikater av seilende norske skip og flyttbare innretninger (se tabell 2). Samlet ble det for den norskregis-

trerte flåten, utenom delegerte NIS-lasteskip, utført 2 574 sertifikatbesiktelser i 2002. Dette er 17,6 prosent høyere enn i 2001.

## **ISM-revisjoner**

Sjøfartsdirektoratet har i 2002 utført 200 revisjoner av sikkerhetsstyringssystem (ISM); 142 om bord i passasjerskip, lasteskip og flyttba-



Stasjonene i distrikt 4, (Nord-Norge) var samlet til distriktssamling i Tromsø i november i 2002.

re offshoreinnretninger og 58 ved rederiers kontorer. Rederienes systemer for sikkerhetsstyring skal bidra til økt sikkerhet i driften om bord, til opprettholdelse av sikkerhetsstandarder på skip og operasjon i hele sertifikatperioden og til at alle relevante regelkrav overholdes. Etterlevelsen av systemene og forutsetningene de bygger på, står sentralt i prosessen hvor direktoratet som offentlig tilsynsorgan dreier mer over til overordnede tilsynsprinsipper.

#### Uanmeldt tilsyn

I 2002 ble det foretatt 98 uanmeldte tilsyn på ikke-delegerte lasteskip, 43 på delegerte NIS-registrerte lasteskip, 60 på passasjerskip og 273 på fiskefartøy (se tabell 3 og figur 7).

I 2000 var antall uanmeldte tilsyn over 500, som følge av særskilte tilsyn med passasjerskip etter Sleipner-ulykken i 1999. I 2001 ble disse redusert til noe under 400, da direktoratet vektla revisjoner av

systemene for sikkerhetsstyring (ISM) på passasjerskip og passasjerskipsrederier. I 2002 økte antall uanmeldte tilsyn igjen, spesielt for fiskefartøy. Årsaken er innføring av ny kontrollordning på fiskefartøy under 15 meter lengde.

#### Tilbakeholdelse av norske skip i norske havner

I de tilfellene der direktoratets inspektører finner feil og mangler som har en slik alvorlighetsgrad at vedkommende fartøy ikke kan anses å være sjødyktig, holder Sjøfartsdirektoratet fartøyene tilbake. Uanmeldte tilsyn er et sentralt element i omleggingen til en mer overordnet tilsynsform. Til sammen 125 (26 %) av de uanmeldte tilsynene førte til at fartøyene ble tilbakeholdt i fjor (se tabell 4). Andelen tilbakeholdelser i 2001 var 22,7 %.

Siden 2001 har andelen tilbakeholdelser for fiskefartøy, som utgjør den største gruppen, gått ned fra 34,6 % til 29,3 %. For de øvrige

fartøystypene har antall tilbakeholdelser økt noe fra i fjor. Av de fartøy som er kontrollert, er hvert fjerde holdt tilbake, med unntak av lasteskip i NIS. Resultatet har sammenheng med utvalgsmetoden som benyttes ved uanmeldte tilsyn, ettersom direktoratet benytter både tilfeldige utvalg og kontroller som er rettet mot spesielle fartøy eller spesielle sikkerhetsområder. Det er derfor ikke gitt at resultatet er et representativt gjennomsnitt for flåten. Resultatene inngår i informasjon til næringen og benyttes i planleggingen av videre sikkerhetsarbeid.

#### Vertsstatskontroll

Sjøfartsdirektoratet foretok i 2002 13 vertsstatskontroller på utenlandske og norske passasjerskip som går i fast rute mellom Norge og andre land, sammen med andre lands myndigheter. Det er i tråd med kravene i Rådskonferansen 99/35/EF, som er implementert i norske forskrifter. For å oppnå et tett samarbeid med Sverige,

Tabell 2 Sertifikatbesiktelser 2002

	Lasteskip	Passasjerskip	Fiskefartøy	Flyttbare innretninger	Totalt
Antall sertifikater *) utstedt eller påtegnet i 2002 (perioden 01.01.02 – 31.12.02)	545	1 181	837	11	2 574
Antall kontrollpliktige enheter (med gyldig sertifikat pr. 31.12.02)	1 519	876	1 707	9	4 111

\*) Hver båt eller innretning kan ha ett eller flere sertifikater, og det utføres sertifikatbesiktelser for fornyelse eller påtegnning med ulike intervaller avhengig av fartøyskategori.

Foto: Johan Gunnar Pedersen, overstyrmann på m/t Bregen. Bidrag til Fotokonkurransen for sjøfolk 2002.



Danmark, Tyskland og Storbritannia om vertstatskontroller av passasjerskip, har direktoratet tatt initiativ til en felles tolkning av direktivets inspeksjonskrav. Målet er en bedre koordinering av aktivitetene og en mer effektiv ressursbruk.

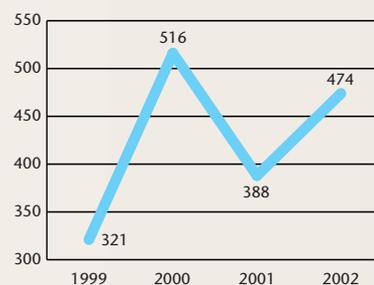
#### Besiktelser og sertifikater

Direktoratet har i 2002 utført dokumentkontroll og besiktelser på 152 ombygginger og i overkant av 100 nybygg. Det er utstedt 312 fartstillatelser, slepetillatelser og flytteattester og besiktet 115 fartøy etter havari eller skade. Det er utstedt 101 målebrev og 125 sertifikater om forsikring av ansvar for skade ved oljesøl (CLC).

#### Lasteskip

I de siste årene har det gjennomsnittlig vært ca 50 nybygg i NOR-registeret til behandling til enhver tid. Per 31. desember 2002 var antallet noe lavere med 41 fartøy. Flere av fartøyene er imidlertid avanserte og krever spesiell innsats, som kabelleggingsfartøy, avanserte spesialskip, LNG-tankskip og gassdrevne forsyningskip.

Figur 7  
Antall uanmeldte tilsyn 1999-2002



Tabell 3 Uanmeldt tilsyn 1999-2002

	Lasteskip(NOR)	Lasteskip(NIS)	Passasjerskip	Fiskefartøy	Totalt
2002	98	43	60	273	474
2001	111	54	38	185	388
2000	113	66	119	218	516
1999	91	61	25	144	321

Tabell 4 Uanmeldt tilsyn og tilbakeholdelser 2002

	Lasteskip (NOR)	Lasteskip (NIS)	Passasjerskip	Fiskefartøy	Totalt
Uanmeldt tilsyn 2002	98	43	60	273	474
Tilbakeholdelser 2002	28 (28,6%)	2 (4,7%)	15 (25%)	80 (29,3%)	125 (26%)



*Sjøfartsdirektoratets inspektør Svein Gretland sjekker at redningsvestene er i forskriftsmessig stand.*

Sjøfartsdirektoratet foretar revisjoner av klasseselskapene og uanmeldte tilsyn om bord i fartøyene for å ha overordnet kontroll med det arbeidet som klasseselskapene gjør på vegne av direktoratet. Direktoratet har i 2002 utført fire klasserevisjoner og i tillegg deltatt som observatør ved en revisjon av DNV gjennomført av IACS.

Sertifisering i henhold til ISM-koden av lasteskip med bruttotonnasje over 500 i internasjonal fart innebar sertifisering av 194 skip og 64 rederier. Klasseselskapene sertifiserte hovedtyngden, mens direktoratet forestod sertifisering av 25

skip og 19 rederier. I tillegg gjennomførte direktoratet tre revisjoner hos rederier og to revisjoner av fartøy i 2002.

#### **Passasjerskip**

I juni 2002 ble "ratt"-merket for Regatta Thermo Cruise redningsvest trukket tilbake av Teknisk Kontrollorgan (DNV). Årsaken var at britiske sjøfartsmyndigheter klaget produktet inn for EU-kommisjonen under henvisning til Rådskonklusjonen om skipsutstyr, og at Teknisk Kontrollorgan hadde gjennomført tester av vestene som bekreftet manglene. Direktoratet krevde at alle norske

skip med denne vesttypen skulle skifte ut sine redningsvester.

Etter direktoratets oppfatning er ikke vestens mangler i forhold til internasjonale krav slik at fortsatt bruk vil medføre en risikøkning. På denne bakgrunn, og fordi det kunne dreie seg om utskifting av ca. 120 000 vester totalt, besluttet direktoratet å gi ett års frist for utbedring. Direktoratet er kjent med at produsenten har fått laget en tilleggskomponent som sammen med Regatta Thermo Cruise-vesten vil tilfredsstille de internasjonale kravene. Oppgradering av de eksisterende vestene er planlagt utført om bord i det enkelte fartøy etter en prosedyre avtalt mellom produsent og Teknisk Kontrollorgan som skal gi sikkerhet for at hver oppgraderte vest får samme egenskaper som prototypen. Det er tvilsomt om alle vester kan oppgraderes før fristen utløper 1. juli 2003. Forutsatt at utskiftingen er kommet i gang, vil direktoratet vurdere hensiktsmessig reaksjon når dette måtte være nødvendig.

**Tabell 5 - Antall utenlandske skip kontrollert i norske havner og antall tilbakeholdelser**

Å r	Kontrollerte skip	Tilbakeholdte skip	% tilbakeholdt	% total inspeksjoner
2002	461	26	5,6	25,6
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

### Flyttbare innretninger

Direktoratet har også i år merket effekten av at "grandfather clause" allerede er fjernet i noen forskrifter. Både fjerningen av "grandfather clause"-prinsippet og SUT-ordningen har som konsekvens at eksisterende flyttbare innretninger må vurderes mot siste versjon av forskriftene. I tillegg til behandling av oppgraderingsløsninger må det tas stilling til en del søknader om fravik på grunn av begrensede oppgraderingsmuligheter på eksisterende innretninger. Mange av problemstillingene som kommer opp, er aktuelle for flere innretninger, og direktoratet har i nært samarbeid med Oljedirektoratet tatt opp dette på generell basis med næringen.

Sjøfartsdirektoratet har i løpet av 2002 hatt dokumentkontroll på ett nybygg. I forbindelse med SUT-ordningen har direktoratet hatt en omfattende oppgave med å bistå Oljedirektoratet i vurderingen av SUT-søknadene. Fem av 17 SUT-søknader ble ferdigbehandlet i 2002.

### Fiskefartøy

Den opprinnelige målsettingen for ny kontrollordning for fiskefartøy mellom 10,67 og 15 meter fra 2001 var å få godkjent minimum 15 – 20 foretak fordelt langs hele kysten for å dekke antatt kapasitetsbehov. Målsettingen er nå

endret til en målsetting om en dekningsgrad av godkjente kontrollforetak for å fokusere mer på den potensielle kvantitative effekten av godkjente kontrollforetak. I 2002 har derfor dekningsgraden av godkjente kontrollforetak økt fra ca 30 – 60 prosent, og i siste kvartal 2002 ble tilsvarende mer enn 60 prosent av kontrollene gjennomført av godkjente kontrollforetak.

### Fritidsbåter

Direktoratet utførte 15 revisjoner av fritidsbåtprodusenter og utførte 55 tilsyn av fritidsfartøy. Til sammenligning ble det i år 2001 utført 22 revisjoner og 59 tilsyn. Utstedelser av fritidsbåtskippersertifikat (D5L) har økt fra 473 i 2001 til ca 700 i 2002.

### Havnestatskontroll

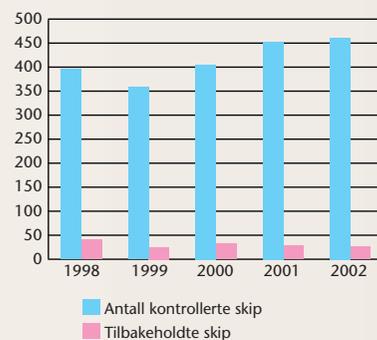
#### Utenlandske skip kontrollert i norske havner.

Det er utført havnestatskontroll på 461 utenlandske skip som har anløpt Norge i 2002. Det utgjør 25,6 prosent av det totale antallet anløp av utenlandske skip (se tabell 5). Forpliktelsen for Norge som medlemsland i Paris MoU og krav fra EU er 25 prosent hvert år.

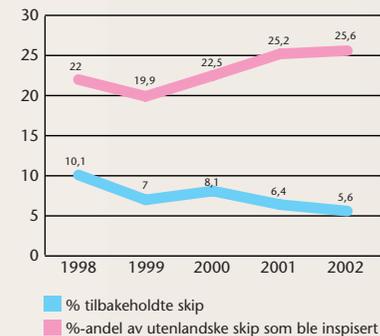
Norge har som havnestat oppnådd et kontrollomfang i overkant av de 25 prosentene av anløp av utenlandske skip som kreves (se figur 8 og figur 9). Tendensen er at ande-

len tilbakeholdelser går ned, en indikasjon på en bedring i tilstanden på utenlandske skip som anløper Norge.

Figur 8  
Antall kontrollerte og antall tilbakeholdte skip 1998 – 2002



Figur 9  
Antall tilbakeholdte skip 1998 – 2002 med andel utenlandske inspiserte skip, i prosent.





# Miljøsamarbeid

*Sjøfartsdirektoratet har i 2002 fokusert på det internasjonale miljøarbeidet og bidratt internasjonalt til utarbeidelsen av en ny konvensjon om hindring av spredning av fremmede organismer i ballastvann fra skip og fulgt opp med et utkast til en nasjonal forskrift.*

Direktoratet har foreslått en standard for behandling av ballastvann, prinsipper for innvilging av dispensasjoner, prinsipper for innføring av strengere krav og for hvor ballastvann skal kunne skiftes ut. Etter tidsplanen skal den nye konvensjonen vedtas i 2004.

I det nasjonale miljøarbeidet har Sjøfartsdirektoratet utarbeidet utkast til nasjonal forskrift om hindring av spredning av fremmede organismer i ballastvann. Dette har vært en oppfølging av St.meld. nr. 12 (2001-2002) Om et rent og rikt hav. Det er også utarbeidet en virkemiddelanalyse og en revidert tiltaksanalyse som et grunnlag for å kunne følge opp Norges forpliktelser i Gøteborg-protokollen om å redusere NOx-utslipp.

Norge har ledet arbeidet med IMO's klimagasstrategi som skal vedtas høsten 2003. IMO's retningslinjer om opphugging av skip, som Norge har tatt initiativet til, skal også vedtas høsten 2003.

Sjøfartsdirektoratet har deltatt i IMO's revisjon av reglene om henholdsvis hindring av utslipp av olje og kjemikalier (MARPOL 73/78). Målet har vært å gjøre regelverket enklere og innføre en utslippsbegrensning.

Norge tiltrådte regler om hindring av kloakkutslipp (MARPOL 73/78). IMO's regler trer i kraft 30 år etter

MARPOL-konferansen. Det opprinnelige regelverket er revidert, og det utløste en norsk tiltredelse.

Sjøfartsdirektoratet har utviklet og fått i oppgave å administrere ordningen for miljødifferensiert tonnasjebeskatning av skip, som ble vedtatt av Stortinget høsten 1999 med virkning fra 1. januar 2000. I denne frivillige ordningen skal skip som oppfyller miljøkriterier som er strengere enn regelverket, belønnes med lavere tonnageskatt. Det er registrert 309 deklarasjoner i direktoratets register.

## Avtale om maritim assistanse

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, trukket tilbake i 2001. Formålet var å samle det overordnede aksjonsansvar for forurensning ved Statens forurensingstilsyn (SFT).

Miljøverndepartementet forutsetter at Sjøfartsdirektoratet opprettholder en beredskap med skipsteknisk kompetanse for å inngå som en sentral rådgiver under aksjoner. Avtale om slik maritim bistand ble inngått 18. februar 2002 mellom SFT og Sjøfartsdirektoratet. I henhold til denne avtalen skal direktoratet gi rådgivning innenfor det samme området som direktoratet

tidligere var delegert. Bistanden kan nå også omfatte annen type forurensning enn olje.

Miljøverndepartementet har inngått samarbeidsavtaler om beredskap med de nordiske land og landene som grenser til Nordsjøen. Direktoratet deltar her sammen med SFT som rådgiver på møtene. Direktoratet har hatt inspektører på kurs i Sverige om prøvetaking av olje, der også SFT og Kystvakten deltok. På initiativ fra SFT skal dette inngå i grunnlaget for å utvikle et kurs for direktoratets aksjonsinspektører. Sjøfartsdirektoratet vil komme med innspill ved utarbeidelsen av nevnte kurs. Arbeidet med utvikling av kursplan er forsknet på grunn av omorganisering av SFT og Kystverkets oljevernnavdeling. Direktoratet antar at arbeidet vil fortsette i 2003.



# Sjøfartsdirektoratet i 2002

*Sjøfartsdirektoratet gjennomførte i 2002 en gjennomgang av etaten med det formål å se på utfordringer og framtidig organisering av direktoratet. Store deler av virksomheten har deltatt i arbeidet, i tillegg til Nærings- og handelsdepartementet, representanter for næringen og andre. Arbeidet resulterte i rapporten "Ny kurs i nye farvann?", som gir en rekke anbefalinger til direktoratets framtidige drift.*

Arbeidet med **etatsgjennomgang**-en førte til en rekke utredninger om Sjøfartsdirektoratets virksomhet fordelt på hovedtemaene:

*Kjernevirksomhet og kontrollformer* - om overordnet kontroll, uanmeldt tilsyn og delegering. Inneholder forslag til endringer i direktoratets arbeidsordninger og sjødyktighetsloven.

*Finansiering* - om nettobudsjettering, merinntektsfullmakter, gjennomgang av dagens gebyrordning, dekningsgrad og bruk av økonomiske incentiver.

*Kompetanse* - om ivaretagelse og videreutvikling av direktoratets kjernekompetanse.

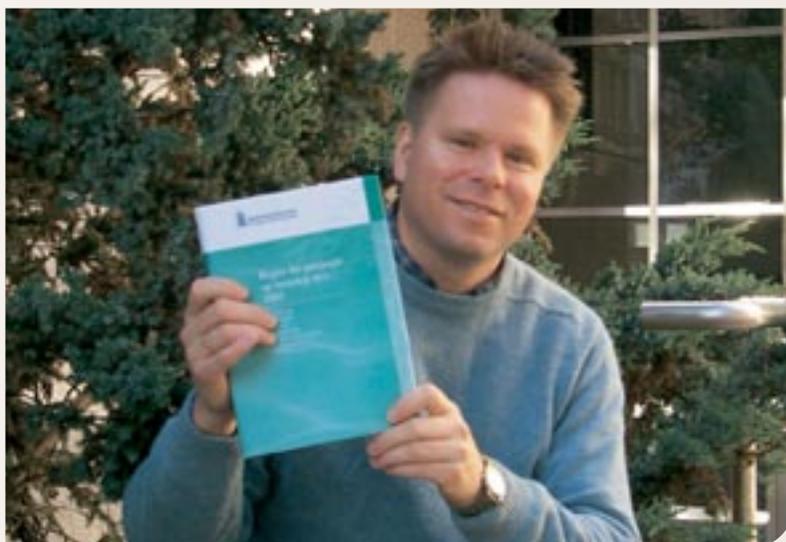
*Næringen og brukerne* - om forholdet til næringen (rederne) og brukerne (sjøfolk og fiskere).

*Organisering* - om forholdet mellom ressursbruk og oppnådde resultater.

## **Opprydding i forskrifter**

I 2002 ble store deler av den strukturelle gjennomgangen av prosjektet "Opprydding i forskriftsverket" sluttført. En rekke forskrifter ble slått sammen eller opphevet med virkning fra 1. juli 2002, og direktoratet utga "Regler for passasjer- og lasteskip" i ny og brukervennlig struktur.

I 2002 startet den innholdsmessige gjennomgangen av regelverket.



– 2002-utgaven av "Regler for passasjer- og lasteskip" ("Grønnboka") har ny innholdsfortegnelse og strukturoppbygging som vi håper vil gjøre det lettere å finne frem til den enkelte forskrift, sier prosjektleder Terje Hernes Pettersen i Sjøfartsdirektoratet.

Mange fellesforskrifter for passasjer- og lasteskip er splittet opp og tilpasset brukergruppen. Forskriftene skal gjennomgås faglig og språklig, og regelverket skal bedre tilrettelegges for overordnet kontroll. Arbeidet forventes avsluttet i 2003.

## **Kvalitet og internkontroll**

I 2002 har direktoratet gitt høy prioritet til utvikling av omforent praksis og høy grad av kompetanse for personell som gjennomfører ISM-revisjoner. Det er etablert retningslinjer for revisorutdanningens innhold og omfang, og Sjøfartsdirektoratet har bidratt i oppretting av akkreditert sertifisering av ISM-revisorer, en ordning som overvåkes av Norsk

Akkreditering. Ti erfarne revisorer er sertifisert i løpet av året.

## **Kommunikasjon med næring og brukere**

Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet en overordnet kommunikasjonspolicy for etaten for å sikre god forankring av de statlige informasjonsprinsippene og bedre kommunikasjon med brukerne. Direktoratet har gjennomført en undersøkelse av internkommunikasjonen i etaten. I forbindelse med brukerundersøkelsen i etatsgjennomgangen har man kartlagt brukernes (sjøfolk og fiskere) og næringens (redere) erfaring med og ønsker eller krav til kommunikasjon med direktoratet.



*Sjøfartsdirektoratet var først ute med sertifisering av akkrediterte ISM-revisorer. 10 erfarne revisorer var oppe til eksamen 7. november 2002, som de første i verden.*



*Nærmere 6000 barn var med på Sjøvettseilasen 2002 i Agder, der de fikk opplæring i sjøvett og førstehjelp. Foto: Henrik Kvivik.*

Direktoratet har utviklet innhold og brukertjenester på hjemmesiden på internett, med blant annet mulighet til å laste ned skjemaer og høringsdokumenter i tråd med kravene til elektronisk forvaltning. STCW Wizard ble i 2002 implementert som en internettbasert tjeneste for redere, sjøfolk og andre interesserte som trenger informasjon om nasjonale kompetanse-

sertifikatkrav. Ved eksempelvis å spesifisere skipstype, fartsområde og stilling om bord får brukeren oppgitt samtlige krav til kompetanse, sertifikater og andre betingelser som stilles til den spesifiserte kombinasjonen.

For å øke kontakten med næringen og brukerne har Sjøfartsdirektoratet vært arrangør eller deltatt på blant

annet Haugesundkonferansen 2002, Sjøsikkerhetskonferansen 2002, Sjøvettkonferansen, Sjøen for alle, Dra til sjøs og Lofotstand.

Sjøvettarbeidet overfor barn og ungdom har i 2002 fokusert på kunnskap og engasjement. I samarbeid med blant annet sjøvettutvalgene og Redningssekskapet arrangerte direktoratet fem sjøvettseilaser, der 6 200 barn fikk en innføring i bruk av båt. De fjorten frivillige sjøvettutvalgene fra Halden til Tromsø er en viktig ressurs i det ulykkesforebyggende arbeidet. Direktoratet koordinerer utleie av redningsvester ved 76 brannstasjoner.

# Regnskap 2002



*Hilde G. Aikio, kadett på m/s Majesty of the Seas. Bidrag til Fotokonkurransen for sjøfolk 2002.*

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 2002 består av budsjett i henhold til budsjettvedtak i Stortinget, jf St prp nr 1 (2001-2002), kompensasjon for lønnsvekst i 2002 samt overførte og ubrukte midler fra 2001.

Sjøfartsdirektoratet har for 2002 fullmakt til å overskride utgiftsbevilgningen på Kap 0907, post 01 Driftsutgifter med inntil 7,5 mill kroner mot tilsvarende merinntekter på Kap 3907, 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 0907, post 21 Spesielle driftsutgifter, som omhandler velferd for sjøfolk, med inntil 3 mill kroner mot tilsvarende merinntekt på Kap 3907, post 05 Inntekter av velferdstiltak.

Post 72 dekker tilskudd til tiltak som reduserer utslippene av nitrogenoksid, NOx, fra skip i norsk kystfart. Tiltaket ble avsluttet i 2002.

Bevilgningen på Kap 0909 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk er på post 70 Tilskudd, gitt som overslagsbevilgning, mens post 71 Tilskudd til fergereederier i utenriksfart i NOR, er gitt som både overslagsbevilgning og kan overføres.

Sjøfartsdirektoratet revideres av Riksrevisjonen. Utover ordinær årsoppgjørrevisjon har Riksrevisjonen i 2002 revidert konsulentbistand, anskaffelser og inntekter. Direktoratet har ikke hatt antegnelser siden 1997-regnskapet.

Tall i hele tusen			2002		2001
		Noter	Budsjett/ Disponibelt	Regnskap	Regnskap
Kap 0907					
	Lønn og sosiale utgifter			134 031	123 728
	Varer og tjenester			82 336	81 550
01	Driftsutgifter	1	211 627	216 367	205 278
21	Spesielle driftsutgifter	2	8 391	9 734	10 460
70	Hjemsending av sjøfolk				231
72	Tilskudd til NOx-tiltak	3	1 808	1 790	3 376
	<b>Total kap 0907</b>		<b>221 826</b>	<b>227 891</b>	<b>219 345</b>
Kap 0909					
70	Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk	4	269 300	250 376	305 285
71	Tilskudd til fergeederier i utenriksfart i NOR	4	80 000	75 177	
	<b>Total kap 0909</b>		<b>349 300</b>	<b>325 553</b>	<b>305 285</b>
Kap 0944	Ventelønn	5			83
Kap 3907					
01	Gebyrer NOR	6	102 000	101 507	92 156
04	Gebyrer NIS	7	45 900	43 004	43 372
03/05/15-18	Andre inntekter/refusjoner	8	3 100	12 931	14 247
	<b>Total kap 3907</b>		<b>151 000</b>	<b>157 442</b>	<b>149 775</b>

### Noter til regnskapet

- Merutgiftene på Kap 0907, post 01 Driftsutgifter skyldes flere forhold og må ses i sammenheng med merinntektene på Kap 3907, post 03 Diverse inntekter samt refusjonene for arbeidsmarkedstiltak, fødsels- og adopsjonspenger, lærlinger og sykepenger, jf Kap 3907, postene 15 - 18. Merinntektsfullmakten har ført til at direktoratet har disponert merinntekter på om lag 3,5 mill kroner, mens mottatte refusjoner er på 4,6 mill kroner.  
  
Refusjoner vedrørende eksterne oppdrag fra Oljedirektoratet, Statens forurensningstilsyn og NORAD beløper seg til kr. 1,9 mill kroner, jf Kap 3907, post 03.
- Post 21 består av velferdsutgifter til norske sjøfolk og har en merutgift på 1,3 mill kroner mot tilsvarende merinntekt på 1,6 mill kroner. Merutgiftene knytter seg i hovedsak til videofilm-tjenesten.
- Tilskuddsordningen for reduksjon av nitrogenoksidutslipp, NOx, fra innenriks skipsfart er 5-årig for perioden 1996-2000. De siste prosjektene ble ferdigstilt i 2002.
- Hovedmålsetting for refusjonsordningen er å beholde og rekruttere norske sjøfolk til norske skip (Post 70) samt opprettholde sysselsettings- og bosettingsmønsteret i kystdistriktene. Tilskudd til fergeederier i utenriksfart i NOR (Post 71) ble opprettet fra 1. juli 2002, og er en nettolønnsordning.
- Ventelønn er fra 2002 lagt inn under Kap. 0907, post 01 Driftsutgifter. Det er ikke utbetalt ventelønn i 2002.
- Gebyrsatsene i NOR-registeret er for 2002 justert for pris- og lønnsvekst. Regnskapsførte inntekter er om lag 0,5 mill kroner lavere enn budsjettert, en reduksjon på 0,5 %. Mindreinntekten for skip og offshoreinstallasjoner i NOR utgjør 1,3 mill kroner eller 1,4 %, mens merinntekten for maritime personellsertifikater utgjør 0,9 mill kroner eller 0,5 %.
- Mindreinntekten utgjør i forhold til budsjetterte inntekter 6,3 %. Ettersom gebyrsatsene for skip i NIS er uforandret i forhold til 2001, skyldes nedgangen i innbetalte gebyrer endringer i NIS-flåten sammensetning og størrelse. Ved begynnelsen av året var det registrert 774 skip i NIS, mens det pr. 31.12.2002 var 750 registrerte skip i NIS. Dette forklarer i hovedsak inntektssvikten.
- 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

## International cooperation

The Norwegian Maritime Directorate (NMD) maintains a high profile internationally and is a respected lead player in the international maritime safety work.

In the European Union, efforts in 2002 were mainly concentrated on the proposed amendments to the requirements of the directive on passenger ships engaged on domestic voyages and the follow-up of the directive on host state control of ro-ro passenger ships and passenger high-speed craft in regular service. The EU has introduced requirements for automatic identity and voyage data recorder systems for all ships.

In the International Maritime Organization (IMO), new ship and port facility security regulations were adopted in December to prevent acts of terror at sea. Under the new regulations, ships and ports are required to prepare a security plan and designate a security officer charged with the main responsibility for anti-terror measures. Such measures are a direct consequence of the acts of terror perpetrated in the USA on September 11, 2001. The new requirements will apply to ships in international trade and ports serving such ships, as from 1 July 2004.

In connection with the work in the IMO on anti-terror measures after September 11, 2001, the International Labour Organization

(ILO) began its work in 2002 to revise ILO Convention 108 on seafarers' identity documents. The objective is to enhance the security of the document and its issue and the way it is controlled. Provision will be made to ensure that seafarers may move freely both within port areas and to and from ports to the greatest possible extent. The NMD has directed this work internationally.

Within its areas of responsibility, the NMD gives technical assistance to NORAD, the Norwegian development agency, and the NMD has assisted the Namibian Ministry of Transport and Communication in establishing a national maritime agency, the Directorate of Maritime Affairs. The NMD's efforts in this area, which were mainly directed at the implementation of international conventions in Namibian national law, were finished in the first quarter of 2002. In 2002, as in the preceding years, the NMD hosted meetings of World Maritime University students and lectured on the implementation of Norwegian legislation.

In the wake of the incident in 2001 involving MS Tampa, of the shipping company W. Wilhelmsen, whose crew rescued several hundred people, the ship subsequently being denied access to Australian ports by the Australian authorities, the IMO's Maritime Safety Committee launched a revision of internatio-

nal regulations for the treatment of people rescued from ships in distress at sea. Norway aims to secure the adoption of regulations which impose an obligation on nearby coastal states to receive those who have been rescued under such circumstances.

## Marine casualties

In 2002, 715 personal injury reports were received from ships in domestic and foreign trade. Seven accidents were fatal and 325 of the injuries made the employees involved unfit for service. The preceding year there were 835 personal injuries, 12 accidents were fatal that year, and 400 of the injuries in 2001 made the employees involved unfit for service.

The maritime investigators processed 457 cases, against 674 the preceding year. The causes of the marine casualties were grounding (98 cases), collision (38 cases), explosion/fire (19 cases), and there were nine pollution cases and 37 work and human accidents.

Our preliminary figures show that 36 pleasure craft users lost their lives at sea in 2002. Most fatal accidents involve an open motorboat and occur in-shore and in good weather.

## Seafarers' competence and welfare

Full implementation of the revised STCW'95 Convention was ensured by 1 February 2002. In 2002, a total of 24,804 certificates, dispen-



*Oddmund Reite,  
motormann på m/s  
Polarlys. Bidrag til  
Fotokonkurransen for  
sjøfolk 2002.*

sations and endorsements of foreign certificates were issued. Altogether, 118 dispensations were granted, or less than one per cent of the total number of applications from Norwegian holders of certificates. The imposition of a fee for the issue of a maritime personnel certificate was introduced as from 1 February 2002.

Certification of the Norwegian maritime educational institutions began in the autumn of 2002 and the first training centre was ready to be evaluated in December.

In 2002, the NMD has been working to implement ILO Convention 178 concerning the Inspection of Seafarers' Working and Living Conditions within the context of the International Safety Management Code and general control.

A new regulation concerning the medical examination of employees on ships entered into force in 2002. The functional requirement is such that the issue of a health certificate will be refused for persons who are likely to pose a risk to themselves or others.

### Control and supervision

The Norwegian Maritime Directorate carried out port State inspections of 461 foreign ships that called at a Norwegian port in 2002, which amounts to 25.6 per cent of the total number of calls by foreign ships. The trend is towards a lower detention percentage for foreign ships calling at Norwegian ports. In 2002, the NMD increased the number of surveys for the issue of certificates by 17 per cent and conducted 200 audits under the ISM Code. The NMD uses unscheduled inspections as part of the reshaping of its control and supervision activities towards more general control.

In 2002, the NMD conducted more than 200 Safety Management System audits (ISM Code), 142 of which were conducted on board passenger ships, cargo ships and mobile offshore units and 58 at the companies' offices. 98 unscheduled inspections of non-delegated cargo ships were performed in 2002, while 43 inspections were of delegated NIS-registered cargo ships, 60 of passenger ships and 273 of fishing vessels. In the event that the

NMD's surveyors detect defects or deficiencies of such seriousness that the vessel inspected cannot be deemed seaworthy, the vessel is detained by the NMD. Vessels were detained in 26 per cent of all unscheduled inspections in 2002. In 2002, the NMD carried out 13 host State inspections of foreign and Norwegian passenger ships engaged in regular service between Norway and other countries, together with the authorities of other countries.

The NMD checked documentation and performed surveys of 152 conversions and more than a hundred newbuildings in 2002. A total of 312 trading permits, towing permits or removal certificates were issued and 115 vessels were inspected after breakdown, casualty or other damage. 101 tonnage certificates and 125 certificates relating to civil liability for oil pollution damage (CLC certificates) were issued.

### Environmental cooperation

In 2002, the Norwegian Maritime Directorate stepped up its international environment efforts and contributed internationally to the development of a new convention to prevent the spread of alien organisms through ballast water in ships and followed up by drafting a national regulation in this area. The NMD has proposed a standard for ballast water treatment, principles governing the granting of dispensations, principles governing the introduction of stricter requirements and the identification of areas where ballast water exchange is permitted. According to the schedule, the new convention will be adopted in 2004.

Norway has directed the IMO's work on the UN specialized agency's own greenhouse gas strategy, scheduled to be adopted in the autumn of 2003. The IMO's guidelines on the recycling of ships, which came into being at the initiative of Norway, are also scheduled for adoption in the autumn of 2003.

The NMD has participated in the IMO's revision of regulations concerning the prevention of discharge of oil and chemicals. Norway acceded to the body of regulations relating to the prevention of discharge of sewage.

The NMD has developed the scheme for an environmentally differentiated tonnage tax for ships and is charged with the administration of the scheme. According to this scheme, which is voluntary, ships complying with environmental criteria that are stricter than the regulations in force will be rewarded by a lower tonnage tax.

### **Communication with the industry and users**

In 2002, the Norwegian Maritime Directorate developed a general communications policy for the agency to ensure a good platform for practising the guiding principles for government information and achieving improved communication with the NMD's users. The NMD conducted a survey of the agency's internal communications. In connection with the user survey forming part of the Ministry-mandated review of the NMD (agency review), the experiences, wishes or demands concerning communication with the

NMD were surveyed among important categories of users (seafarers and fishermen) and the industry (shipping companies).

The NMD continued the development of content and user-directed electronic services on its web site, for instance making it possible to download forms and documents for circulation according to the requirements for developing electronic content and services in the central government administration. In 2002, the database STCW Wizard was made available as a web-based service for shipowners, seafarers and others who need information about national competence and certification requirements.

The work among children and young people to promote safe boating focussed on knowledge and involvement in 2002. In cooperation with local safe boating committees and the rescue association Redningselskapet, the NMD organized five safe boating events in 2002, during which 6,200 children were introduced to the use of a pleasure craft.

### **The Norwegian Maritime Directorate in 2002**

In 2002, the Norwegian Maritime Directorate completed a thorough review of the agency with a view to identifying challenges and considering the future organization of the agency. Large parts of the organization took part in the review, in addition to the Ministry of Trade and Industry, representatives of the industry and others. The work resulted in a report entitled "Ny kurs i nye farvann?", which presents a number of recommendati-

ons for the future operation and activities of the NMD.

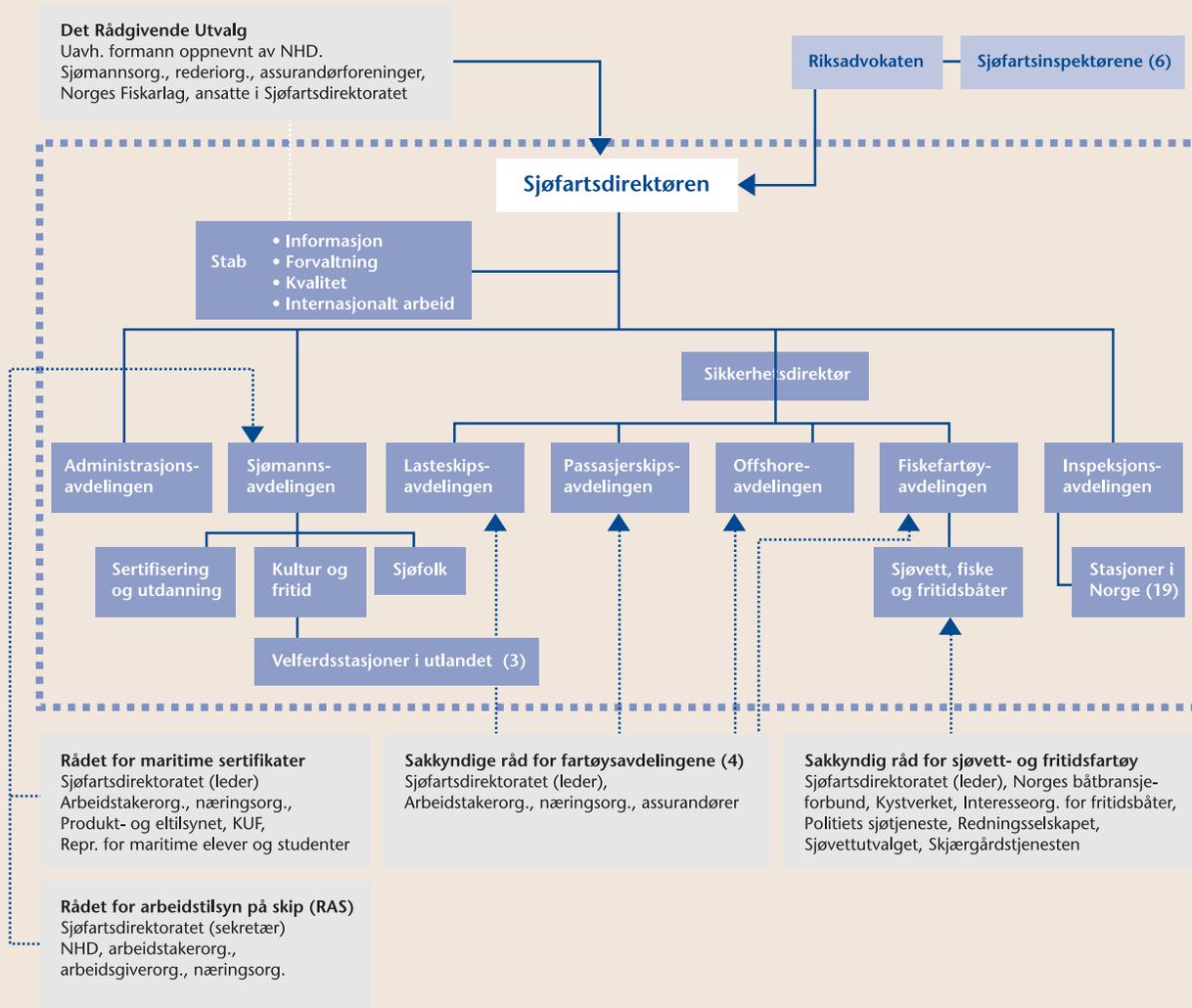
Major parts of the structural review phase of the project aiming to restructure and simplify national maritime regulations were finished in 2002. A number of regulations were rolled into one or revoked as from 1 July 2002 and the NMD issued its annual edition of the Norwegian-language publication containing national legislation pertaining to passenger and cargo ships with a new and more user-friendly structure.

The NMD was the first body ever to certify accredited ISM auditors. Ten experienced auditors became pioneers when they took their exams on 7 November 2002. Guidelines have been established for the content and comprehensiveness of the auditors' education, and the NMD has contributed to the establishment of accredited certification of ISM auditors, an arrangement monitored by Norwegian Accreditation.

On 5 December 2002, the Government announced its decision to relocate eight government agencies (control and supervisory authorities) from Oslo to other Norwegian towns. According to this decision, the Norwegian Maritime Directorate is to be relocated to Haugesund in southwest Norway by 2006. The decision is scheduled to be considered and voted over by the Storting, i.e. the Norwegian national assembly, in June 2003.



# Sjøfartsdirektoratets organisasjon



# Adresser

## Sjøfartsdirektoratet

**Postadresse**  
Postboks 8123 Dep.  
0032 Oslo

Telefon 22 45 45 00  
Telefaks 22 45 45 01  
Ordrefaks 22 45 45 45

**Besøksadresse**  
Stensberggt. 27

E-post  
postmottak@sjofartsdir.dep.no  
Internett www.sjofartsdir.no

### Distrikt 1

#### Stasjon Oslo

Distriktssjef  
Postboks 8123 Dep.  
0032 Oslo  
Telefon 22 45 45 50  
Telefaks 22 45 45 10

#### Stasjon Larvik

Postboks 2059  
3255 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

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

Fagernesveien 2  
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  
Postboks 6258  
9292 Tromsø  
Telefon 77 75 63 80  
Telefaks 77 75 63 81

#### Stasjon Hammerfest

Postboks 180  
9615 Hammerfest  
Postboks 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  
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

Postboks 6258  
9292 Tromsø  
Telefon 77 75 63 80  
Telefaks 77 75 63 81



Omslag:  
Leiv Eriksson oppdager Amerika  
Christian Krohg 1893  
© The Bridgeman Art Library

Foto eldre billedmateriale:  
Tørres Severin Bendixen, ca 1920  
© Tørres Sigurd Bendixen

Grafisk Design:  
Anca Grafisk Design AS  
© Anne Cathrine Jansen

Trykking:  
Aktiv Trykk AS

Opplag: 4000



**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)

