



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Directorate

Årsmelding 2003

Grafisk design/ombrekning:
Morten Hernæs, PDC Tangen

Repro og trykk: PDC Tangen

Opplag: 3000

Innhold

Forord 4

Sammendrag 6

Internasjonalt samarbeid 8

- EU-arbeid **8**
- Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) **9**
- Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) **12**
- Havnestatssamarbeid (Paris MOU) **12**

Miljøsamarbeid 13

Sjøfolks kompetanse, arbeids- og levevilkår 14

- Arbeidsmiljø **14**
- Sertifisering og utdanning **14**
- Sjøfolks helse **15**
- Velferdstilbud **15**
- Rådgivning i bistandsarbeid **16**
- Rådet for arbeidstilsyn på skip **16**

Regelverksarbeid 17

- Sjøfolk **17**
- Lasteskip **17**
- Passasjerskip **18**
- Flyttbare innretninger **19**
- Fiskefartøy **19**
- Fritidsbåter **19**

Tilsyn og kontroll 20

- Sjøfolk **20**
- Flåten størrelse **20**
- Sertifikatbesiktelser **20**
- ISM-revisjoner **21**
- Uanmeldt tilsyn **21**
- Vertsstatskontroll **21**
- Andre tilsyn og dokumenter **21**
- Lasteskip **22**
- Passasjerskip **23**
- Flyttbare innretninger **23**
- Fiskefartøy **23**
- Fritidsbåter **24**
- Havnestatsskontroll **24**

Sjøulykker 25

- Personulykker **25**
- Lasteskip **25**
- Passasjerskip **26**
- Fiskefartøy **26**
- Fritidsfartøy **26**
- Statistikk **27**
- Årsaker **28**

Sjøfartsdirektoratet i 2003 30

Regnskap 2003 34

English summary 36

- Sjøfartsdirektoratets organisasjon **38**
- Adresser **39**

Forord



Sjøfartsdirektør Rune Teisrud.
FOTO: JOHN PETER REINERTSEN/SAMFOTO

Året 2003 var et helt spesielt år for Sjøfartsdirektoratet. I november markerte vi at det var gått hundre år siden en myndighetsinstans ble opprettet i Norge for å føre offentlig tilsyn med skip. Noen måneder tidligere, 6. juni, besluttet Stortinget å flytte direktoratets hovedadministrasjon fra Oslo til Haugesund. Vedtaket berørte om lag 230 tilsatte.

Tross 100-årsjubileet ble vi ikke en tilbakeskuende organisasjon i 2003. For oss ble året tvert imot preget av nødvendigheten av å se fremover og møte de umiddelbare og strategiske utfordringene, som fremfor alt er å styre og lede en flytte- og omstillingsprosess slik at vårt arbeid for sjøsikkerheten og evnen til å ivareta lovpålagte oppgaver ikke svekkes. I 2003 iverksatte eller planla vi således flere tiltak for å beholde, rekruttere og utvikle ledere og medarbeidere, og en assisterende sjøfartsdirektør ble tilsatt.

Vi kan glede oss over at vårt internasjonale samarbeid stadig får nye fasetter. I 2003 ble direktoratet ved sjøfartsdirektøren representert i styret i EMSA, som er EUs nyopprettede organ for sikkerhet til sjøs. EU spiller en stadig viktigere rolle som pådriver ved utformingen av regelverk for forbedret sikkerhet og miljøvern til sjøs. Å styrke norsk innflytelse på EUs skipsfartspolitik er i Norges interesse.

Blant de mange sakene direktoratet engasjerte seg i på den internasjonale arena i 2003, vil vi spesielt nevne behandlingen av personer reddet fra havsnød. Spørsmålet kom på dagsordenen i Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) etter «Tampa»-saken i 2001. På MSC 77-møtet i IMO oppnådde man en enighet som ivaretok de viktige humanitære prinsippene som norske myndigheter har argumentert for. På miljøsidan ledet vi arbeidet som munnet ut i vedtakelsen

av IMOs klimagasstrategi. IMO vedtok høsten 2003 også retningslinjer for opphogging av skip, som Norge tok initiativ til.

I Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) ble vårt bidrag til arbeidet med rammekonvensjonene for sjøfolks og fiskeres arbeids- og levevilkår utvidet. Sjøfartsdirektoratet ledet videre ILOs arbeid med en ny konvensjon om sjøfolks identitetsdokument, som ble vedtatt i juni 2003. Våre internasjonale forpliktelser med hensyn til sjøfolks kompetanse ble blant annet ivaretatt ved utarbeidelsen av en statusrapport om Norges oppfølging av konvensjonskrav på området.

Sjøen krevde liv også i 2003. For de som rammes av skader og ulykker til sjøs og deres pårørende og etterlatte, er det liten trøst å hente i at det har vært stabilitet eller nedgang i ulykkesomfanget på de fleste områder. For tredje år på rad var det ingen passasjerskip som forliste. To lasteskip og 12 fiskefartøy forliste. I det tragiske forliset av lastebåten MS «Kongstind» på Hustadvika 4. januar omkom fire sjøfolk. Sju fiskere omkom i totalforlis eller andre ulykker med fiskebåter. 29 omkom i fritidsbåtulykker. På norske skip i innenriks og utenriks fart døde ti personer av skader de ble påført om bord, og tallet var like høyt i fiskeflåten.

100 år er gått, men arbeidet for høy sikkerhet for liv, helse, fartøy og miljø består. Takk til alle medarbeidere for viljen til innsats for sjøsikkerheten og engasjementet for direktoratets fremtid i året som har gått.

God lesning!

Mai 2004

Rune Teisrud, sjøfartsdirektør

Sjøfartsdirektoratets ledelse



Bak fra venstre: Bjørn Løvdøen, avdelingsdirektør i Sjømannsavdelingen, Kurt Brenna, fungerende avdelingsdirektør i Fiskefartøyavdelingen, Roar Skuggedal, avdelingsdirektør i Administrasjonsavdelingen, Ove Tautra, avdelingsdirektør i Offshoreavdelingen, Per Magne Indreeide, avdelingsdirektør i Lasteskipsavdelingen.

Foran fra venstre: Sigurd Gude, assisterende sjøfartsdirektør, Rune Teisrud, sjøfartsdirektør, Turid B. Stemre, avdelingsdirektør i Passasjerskipsavdelingen og Knut Kristiansen, avdelingsdirektør i Inspeksjonsavdelingen. Kristin Åsgård Kleven, stabsdirektør, var ikke til stede da bildet ble tatt. FOTO: JOHN PETTER REINERTSEN/SAMFOTO

Sammendrag

Internasjonalt samarbeid

I løpet av 2003 har Sjøfartsdirektoratet gjennomført en rekke EU-direktiver og forordninger i norsk rett. Særlig har reglene i Erika-pakke I hatt konsekvenser for det norske regelverket, bl.a. forordning 417/2002 om forsert utfasing av enkeltskrog og direktiver om havnestatskontroll og klasseselskaper. På miljøområdet har Sjøfartsdirektoratet blant annet vært engasjert i arbeidet med oppfølgingen av «Prestige»-ulykken. Denne ulykken aktualiserte også spørsmålet om regelverk for nødhavner, og direktoratet deltok på møter med EU-kommisjonen om dette temaet.

Sjøfartsdirektoratet prioriterer arbeidet opp mot det nyopprettede EU-organet EMSA - Det europeiske sjøsikkerhetsbyrået. Sjøfartsdirektøren fikk i februar 2003 observatørstatus til byråets styre. Direktoratet har utvekslet informasjon med EMSA på en rekke aktuelle områder.

I Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) har arbeidet mot terrorisme til sjøs fortsatt i 2003 med grunnlag i organisasjonens eget anti-terror-regelverk for skip og havner. Flere IMO-komiteer har arbeidet med disse spørsmålene, som også omfatter opplæring av sjøfolk.

Norge har blant annet engasjert seg i spørsmålet om behandling av personer reddet fra havsnød. Spørsmålet kom på IMOs dagsorden etter «Tampa»-saken i 2001. IMOs vedtak i 2003 ivaretok de viktige humanitære prinsippene som norske myndigheter har argumentert for.

Også på andre områder har Norge vært en aktiv bidragsyter i IMO i 2003. Sjøfartsdirektoratet deltok i samtlige IMO-komiteer som behandlet spørsmålet om nødhavner for å unngå forurensningskatastrofer. Retningslinjer for slike havner ble vedtatt senhøstes 2003. Videre har Norge vært engasjert i revisjonen av Sjøsikkerhetskonvensjonen, Lastelinjekonvensjonen og andre internasjonale dokumenter, dessuten i arbeidet med sikkerhet på store passasjerskip, der overordnede prinsipper for brann og redning ble fastsatt i tråd med Norges synspunkter.

IMO vedtok strengere krav til bulkskip og enkeltskrogs tankskip i 2003.

En framskyndet utfasing av enkeltskrogs tankskip av miljøhensyn ble vedtatt, på et initiativ fra EU-landene etter «Prestige»-ulykken i 2002. Året 2003 ble ellers et viktig år for IMOs miljøkonvensjon MARPOL. Et fullstendig revidert regelverk for hindring av oljeforurensning og kjemikalieforurensning ble vedtatt. Regler om kloakk fra skip trådte i kraft 30 år etter at de ble vedtatt på MARPOL-konferansen i 1973.

I Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) ble Norges bidrag til arbeidet med rammekonvensjonene for sjøfolks og fiskeres arbeids- og levevilkår utvidet. Sjøfartsdirektoratet har i tillegg ledet arbeidet med revisjon av ILO-konvensjon nr. 108 om sjøfolks nasjonale identitetsdokument, som endte opp med at ILO vedtok en ny konvensjon nr. 185 om sjøfolks identitetsdokument.

I det europeiske havnestatssamarbeidet (Paris MOU) engasjerte direktoratet seg sterkt i fjorårets inspeksjonskampanje rettet mot passasjerskip (cruiseskip).

Miljøsamarbeid

Året 2003 var et hektisk år i det internasjonale miljøsamarbeidet i IMO. Sjøfartsdirektoratet la vekt på å bidra til at en ny konvensjon om hindring av spredning av fremmede organismer i ballastvann fra skip ble sluttført etter tidsplanen. Retningslinjer om gjenvinning (opphogging) av skip ble vedtatt, en sak som kom på IMOs dagsorden på norsk initiativ. Direktoratet ledet videre arbeidet med IMOs klimagasstrategi, og strategien ble vedtatt av IMOs forsamling høsten 2003.

Miljøsamarbeidet i 2003 ble ellers betydelig preget av oppfølgingen av «Prestige»-ulykken. Etter forliset av det 26 år gamle enkeltskrogs tankskipet «Prestige» utenfor Spania i 2002 sendte EU-landene inn forslag til IMO om raskere utfasing av enkeltskrogs tankskip. Regelverket som et ekstraordinært møte i IMOs miljøkomité vedtok i desember 2003, inneholder EUs utfasingskrav, men også mulighet for regionale forskjeller. En flaggstat kan tillate sine skip å seile lenger, men da kan havnestater nekte disse

skipene atkomst til sine havner.

For å kunne gjennomføre EU-direktivet om mottak av avfall og lasterester fra skip utarbeidet Sjøfartsdirektoratet et utkast til forskrift på området. Forskriften, som er fastsatt av Miljøverndepartementet, trådte i kraft 12. oktober 2003. Sjøfartsdirektoratet har deltatt i et samarbeid med Sverige, Danmark, Nederland, Tyskland, Belgia, Irland og Storbritannia for å sikre felles gjennomføring av EU-direktivet.

Sjøfolks kompetanse, arbeids- og levevilkår

Det ble behandlet 14 828 sertifikat- og påtegningssaker i 2003. Av disse var 7752 norske sertifikatsøknader, inkludert 5684 utstedte sertifikater, 1951 avslag og 117 utstedte dispensasjoner. Totalt ble det behandlet 7076 påtegningssaker for utenlandske sjøfolk. Det ble utstedt 6317 påtegninger og gitt 759 avslag som gjaldt utenlandske sertifikater. Det ble utstedt 1286 dispensasjoner fra nasjonalitetskrav og dispensasjoner for kokker.

Oppfølgingen av STCW-konvensjonens krav til kvalitetsstandarder og til kontroll av andre lands maritime utdanningssystemer har stått sentralt i 2003. Alle planlagte kontroller ved maritime skoler ble gjennomført i 2003, og alle berørte sikkerhetscentre er blitt sertifisert av klasseselskap. Det er inngått bilateral avtale med alle land som bidrar vesentlig med sjøfolk til den norske flåten. En statusrapport for Norges oppfølging av STCW-konvensjonen med hensyn til kontroll av maritim opplæring ble utarbeidet.

Som et ledd i arbeidet med det menneskelige element satte Sjøfartsdirektoratet i 2003 i gang et prosjekt for å utvikle et kvalitetssystem for utarbeiding, tolkning og presentasjon av ulykkesrelatert statistikk og analyse. Målsetningen er at Sjøfartsdirektoratet til enhver tid skal ha et kvalitetssikret og godt statistisk materiale som kan benyttes aktivt som verktøy i direktoratets ulykkesforebyggende arbeid.

Positiv motivasjon og gode velferdstilbud er viktige faktorer i forhold til sikkerhet om bord. Individuelle trim- og mosjonsaktiviteter trekker stadig nye deltakere. Antall personer som deltar og har oppfylt kravene til trim- og merkeprøver, har økt med ca. 10 prosent i forhold til 2002.

Regelverksarbeid

I 2003 ble uvanlig mange EØS-relevante direktiver og forordninger gjennomført i norsk rett av Sjøfartsdirektoratet. I tillegg til en rekke nye forskrifter og forskriftsendringer som ble fastsatt som følge av endringer i internasjonalt regelverk, fortsatte revisjonen av regelverk i forhold til prosjektet «et Enklere Norge».

Sjøfartsdirektoratet avsluttet i 2003 det omfattende arbeidet med å revidere alle forskriftene for flyttbare innretninger. Tre nye forskrifter som erstatte eksisterende forskrifter og 21 endringsforskrifter ble fastsatt.

Tilsyn og kontroll

Ved utgangen av 2003 var det i Sjøfartsdirektoratets kontrolldatabase registrert totalt 3989 fartøy med gyldig hovedsertifikat. Av skipene var 1543 norskregistrerte lasteskip med gyldig hovedsertifikat, og 722 av disse var registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Videre var det 805 passasjerskip og åtte flyttbare offshoreinnretninger. Fiskefartøyene utgjorde 1633 enheter.

Sjøfartsdirektoratet fører kontroll med den kontrollpliktige norskregistrerte flåten av lasteskip, passasjerskip, fiskefartøy og flyttbare innretninger. I 2003 utførte direktoratet, fra regnet lasteskip som er delegert til klasseselskapene, i alt 2820 sertifikatbesiktelser. Det ble gjennomført 260 ISM-revisjoner, en økning på over 25 % fra året før. 518 utenlandske fartøy, som utgjør 28,8 % av alle anløp, ble kontrollert i norske havner i 2003.

I 2003 ble 562 uanmeldte tilsyn på kontrollpliktige norskregistrerte fartøy foretatt av inspektører fra Sjøfartsdirektoratet. 153 av fartøyene ble tilbakeholdt. Totalt ble det utført uanmeldte tilsyn på 14,1 % av fartøyene i den kontrollpliktige norske flåten i 2003, flyttbare innretninger ikke medregnet. Det har vært en økning i andelen uanmeldte tilsyn i forhold til den kontrollpliktige flåten fra 2002, da totalt 11,6 % av fartøyene hadde uanmeldt tilsyn. Dette skyldes i hovedsak en relativt stor økning i antallet uanmeldte tilsyn på kontrollpliktige fiskefartøy. Antallet utførte uanmeldte tilsyn på de ulike fartøystypene sett under ett viser en gradvis økning av tilbakeholdelser siden 2000. Økningen

for fiskefartøyenes del må i stor grad tilskrives endringer i metodikken for utførelse av tilsyn og skjerpede kontrollrutiner.

Direktoratet har i 2003 utført saksbehandling og besiktelser på 121 ombygninger og 45 fartøy som er under bygging. Det er utstedt 326 fartstillatelser, slepetillatelser og flytteattester, og 123 fartøy ble besikket etter havari eller skade. Dessuten er det utstedt 159 målebrev, 624 identitetsbevis og 142 sertifikater om forsikring for ansvar for skade ved oljesøl (CLC).

I 2003 ble det foretatt 17 vertsstatskontroller på passasjerskip som går i fast rute til og fra Norge. Dette er en økning i forhold til 2002.

Havnstatskontrollen i norske havner omfattet 518 utenlandske fartøy, som tilsvarer 28,8 % av det anslåtte antallet anløp av fartøy under fremmed flagg i 2003. Av de kontrollerte fartøyene ble 19 tilbakeholdt. Tendensen med at andelen tilbakeholdelser går ned, har fortsatt også i 2003.

Utenlandske myndigheter foretok 935 kontroller av fartøy under norsk flagg i havner innenfor Paris MOU-området. 34 fartøy ble holdt tilbake. I tillegg er det meldt om 19 tilbakeholdelser av norskregistrerte fartøy utenfor Paris MOU-området. På grunn av etterslep i rapporteringen vil tallene for 2003 sannsynligvis reelt være noe høyere.

Sjøulykker

Foreløpige tall viser at det ble innrapportert 731 arbeidsrelaterte personskader i innenriks- og utenriksfart i 2003. Ti personer døde av skadene de ble påført. For fiskeflåten er det innrapportert 240 tilfeller av personskade. Også her døde ti personer av skadene.

79 ulykker med lasteskip ble rapportert i 2003. I 13 av tilfellene var fartøyet ikke lenger sjødyktig. Det var en nedgang i kollisjoner fra året før, men en betydelig økning i antall grunnstøtinger. Det ble rapportert to totalforlis for kontrollpliktige fartøy. Det alvorligste var forliset av M/S KONGSTIND på 689 bruttotonn på Hustadvika 4. januar, der hele besetningen på fire omkom. På vei inn til Bergen gikk M/S OPSANGER på 296 bruttotonn ned etter å ha grunnstøtt ved Sotrabraua.

47 ulykker med passasjerskip ble rapportert i 2003. I seks av tilfellene

var fartøyet ikke lenger sjødyktig, men ingen fartøy gikk tapt. I hendelsene på passasjerskip som ble rapportert for fjoråret, omkom én sjømann, og én sjømann og to passasjerer ble skadet.

58 ulykker med fiskefartøy ble rapportert i 2003. 12 fiskefartøy forliste, sju av disse var mindre fartøy under grensen for kontrollpliktige fartøy. I de rapporterte sjøulykkene mistet tre fiskere livet og seks ble skadet på kontrollpliktige fiskefartøy i 2003. I tillegg mistet fire livet i sjøulykker på fartøy under kontrollpliktig størrelse.

Det omkom i alt 29 personer i fritidsbåtulykker i 2003. Dette er en nedgang i antall omkomne i forhold til 2002 og lavere enn gjennomsnittet de siste ti årene.

Sjøfartsdirektoratet i 2003

Stortinget vedtok 6. juni å flytte Sjøfartsdirektoratet til Haugesund. Det er et uttalt mål for Sjøfartsdirektoratet at det kontinuerlige arbeidet for å høyne sikkerheten til sjøs ikke skal bli skadelidende i flytteprosessen. Arbeidet med omlegging til overordnet behovsstyrt kontroll og andre viktige faglige og administrative prosesser ble derfor videreført, sluttført eller igangsatt i 2003. Sikkerhetsregnskapet ble klart til bruk i direktoratet i 2003, og tiltaksplanen etter «Sleipner»-ulykken ble i all hovedsak sluttført. Oppryddingen i forskriftsverket fortsatte. Det ble lagt ned et betydelig arbeid i 2003 for å bringe deler av virksomheten i samsvar med en ny ISO-standard og andre relevante dokumenter, og underavdeling Sertifisering og utdanning la til rette for offentlig akkreditering av sitt styringssystem.

En konsekvensutredning av flytting ble gjennomført av Det Norske Veritas i samarbeid med direktoratet, og en flytteplan ble oversendt Nærings- og handelsdepartementet. Mange flytte-relaterte prosjekter ble igangsatt i 2003, herunder et prosjekt for å sikre nye lokaler i Haugesund i 2006.

Ny assisterende sjøfartsdirektør ble tilsatt fra 1. september 2003 og tillagt det direkte ansvaret for de fire fartøysavdelingene og Sjømannsavdelingen. En rekke andre administrative, organisatoriske eller personalmessige tiltak ble iverksatt som en følge av etatsgjennomgangen fra 2002 eller flyttevedtaket.

Internasjonalt samarbeid

Med sin sterke internasjonale forankring er den norske maritime næringen svært følsom for politiske, økonomiske og miljømessige endringer og beslutninger og nye globale utfordringer. Det internasjonale rammeverket for en sikker og miljøvennlig skipsfart fastlegges i en rekke fora. 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. Sjøfartsdirektoratet arbeider aktivt for å ivareta og styrke norsk innflytelse i EUs skipsfartspolitik.

Sjøfartsdirektoratet prioriterer arbeidet opp mot det nyopprettede EU-organet for sikkerhet til sjøs, European Maritime Safety Agency (EMSA) – Det europeiske sjøsikkerhetsbyrået. Direktoratet har utvekslet informasjon med EMSA på en rekke aktuelle tema. Sjøfartsdirektøren fikk i februar 2003 observatørstatus til byråets styre. EMSA ble bygd videre ut og gjort operativt i 2003, og det er gitt adgang for nordmenn til å søke på jobber i byrået. I desember 2003 besluttet EU å lokalisere EMSA til Lisboa i Portugal.

EU-kommisjonen fremsatte i 2003 forslag til ny forordning om antiterroriltak («security») for skipsfarten. Forslaget er basert på kravene som ble vedtatt på diplomatkonferansen i Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) i desember 2002, men Kommisjonens forslag utvidet kravene betydelig. Forordningen om antiterroriltak har vært behandlet av Europa-parlamentet og Rådet, som har gjort en del endringer, bl.a. er reglene ikke gjort gjeldende for store deler av innenriksfarten, slik Kommisjonen foreslo. Dette er i tråd med Norges syn. Sjøfartsdirektoratet hadde møte med Kommisjonen i september, der norske synspunkter ble fremlagt. Forordningen ventes vedtatt i februar/mars 2004.

På miljøområdet har Sjøfartsdirektoratet vært engasjert i arbeidet med

oppfølgingen av «Prestige»-ulykken. Denne ulykken aktualiserte også spørsmålet om regelverk for nødhavner, og direktoratet har deltatt på møter med Kommisjonen om dette temaet. På bakgrunn av «Prestige»-ulykken tok Kommisjonen initiativ til utvikling av strengere regelverk for utfasing av tankskip med enkelt skrog. En forordning om dette ble vedtatt 22. juli 2003. På miljøsidan har direktoratet også gjennomført forordningen om organiske tinnforbindelser og bistått Miljøverndepartementet med gjennomføring av direktiv 2000/59 om mottak av avfall fra skip. For lasteskip har direktoratet ellers arbeidet med innspill til utkast til direktiv om intermodale enheter, et område som berører containerskip særskilt.

Direktoratet har gitt innspill til Kommisjonen til arbeidet med et

Enighet om redningsvester

Sjøfartsdirektoratet og EU-kommisjonen ble i 2003 enige om bruk av Regatta Thermo Cruise-redningsvesten. EU-kommisjonen mente at Sjøfartsdirektoratets arbeid i redningsvestsaken er et viktig bidrag til å forbedre sikkerhetsstandardene. Dette var en foreløpig støtte til Sjøfartsdirektoratets beslutning om å tillate bruk av Regatta Thermo Cruise-vesten, som opprinnelig ble fratatt sertifikatet i 2002.

Tester utført i 2003 viste at ingen redningsvester, godkjent før innføring av EUs skipsutstørsdirektiv, ville få tilfredsstillende resultater på alle punkter. Sjøfartsdirektoratet formidlet de nye faktaene og en vurdering av vestenes funksjonalitet i forhold til internasjonale krav til EU-kommisjonen.

Sjøfartsdirektoratets beslutning av 19. august 2003 innebærer at rednings-

vester som opprinnelig var typegodkjent 1. januar 1999, kan beholde sitt EU-sertifikat fordi de vurderes å oppfylle det generelle sikkerhetsnivået i SOLAS. Sjøfartsdirektoratet tillot med dette Det Norske Veritas å gjeninnsette sertifikatet til redningsvesten Regatta Thermo Cruise, produsert av Regatta AS, med gyldighetsperiode frem til utløpsdato 31. desember 2006.



Sjøfartsdirektoratet og EU-kommisjonen ble i 2003 enige om å tillate bruk av Regatta Thermo Cruise-redningsvesten, som ble fratatt sertifikatet i 2002. FOTO: ARNFINN MAUREN/SCANPIX

FOTO: TOR ANDERS BERGE.
5. PRIS I FOTOKONKURRANSE FOR SJØFOLK 2003.



nytt direktiv om minimumskrav for sjøfolk som omhandler godkjenning av utdanning fra tredjeland og deltatt på COSS-møtet om direktiv 2001/25 (minimumsopplæring for sjøfolk). I tillegg har direktoratet bistått Kommisjonen i arbeidet med kontroll av utdanningsinstitusjoner i Kina. I forbindelse med ILOs pågående arbeid med en rammekonvensjon for sjøfolks arbeids- og levevilkår har direktoratet, på invitasjon fra EU-kommisjonen, deltatt på møte med Kommisjonen der ILOs utkast til konvensjon ble diskutert.

Kommisjonen tok i 2003 initiativ til flere rettsakter med virkning for passasjerskip. Endringene omfattet nye stabilitetskrav (Stockholmsavtalen) for roro-passasjerskip i innenriksfart og revisjon av retningskapitlet i passasjerskipsdirektivet (98/18/EF). I tillegg ble det tatt inn retningslinjer for tilpassing for bevegelsehemmede om bord. Kommisjonen har også foreslått en forordning om overføring av passasjerskip mellom skipsregistre i EU/EØS for å minske omkostninger og administrative prosedyrer som er forbundet med et flaggskifte. Her har Sjøfartsdirektoratet deltatt på møte med Kommisjonen og gitt innspill til utformingen av regelverket.

I desember 2003 foreslo Kommisjonen en ny forordning om gjennomføring av ISM-koden. Etter forslaget skal forordningen gjelde for lasteskip og passasjerskip i internasjonal og nasjonal fart innenfor EU. For lasteskip er det foreslått en bruttotonnasjegrænse på 500 i nasjonal fart. For passasjerskip vil forordningen gjelde for internasjonal fart og for roro-passasjerskip, uansett flagg, når slike skip opererer i rutefart i internasjonal eller

nasjonal fart, samt passasjerskip i nasjonal fart i havområdene A eller B ifølge passasjerskipsdirektivet.

Direktoratet har videre arbeidet med å få på plass nasjonale unntak for passasjerskip overfor EFTAs overvåkningsorgan ESA. Prosessen har vist seg å være arbeids- og tidskrevende, og er ikke avsluttet.

For fritidsbåter har direktoratet høsten 2003 jobbet i samarbeid med SFT om et endringsdirektiv til direktiv 94/25. Høringsutkast ble oversendt Miljøverndepartementet i desember 2003.

I løpet av 2003 har Sjøfartsdirektoratet også gjennomført en rekke andre direktiver og forordninger i norsk rett. Det er særlig EU-reglene i Erika-pakke I som har hatt konsekvenser for det norske regelverket, bl.a. forordning 417/2002 om forsert utfasing av enkeltskrog og direktiver om havnestatskontroll og classeselskaper. Andre direktiver som er gjennomført i 2003, er bl.a. endringer i skipsutstyrsdirektivet, innføring av AIS (automatisk identifikasjonssystem) og VDR (ferdskrifer), gjennomføring av direktiv om sikker lasting og lossing av faste bulkklaster, og gjennomføring av direktiv 2002/84 og forordning 2099/2002 om opprettelse av COSS, en nyopprettet komité som skal gi bistand til EU-kommisjonen innenfor sjøsikkerhet og miljø.

Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO)

Tiltak mot terrorisme

IMO har i 2003 fortsatt arbeidet med tiltak mot terrorisme. Nytt regelverk i

Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS) og den nye «ISPS Code» (International Ship and Port Facility Code) ble vedtatt på diplomatkonferansen i desember 2002. En rekke spørsmål måtte imidlertid utredes nærmere innen gjennomføringsdatoen for skip og havner, som er 1. juli 2004. Arbeidet med disse spørsmålene har foregått både i IMOs sjøsikkerhetskomité (MSC), i flere underkomiteer og dessuten i IMOs forsamling i november/desember 2003 (Assembly 23). På MSC-møtet ble det enighet om en rekke spørsmål.

Nøkkelinformasjon og identifikasjon

Et krav om at skip skal ha «Continuous Synopsis Record», som er en kronologisk oversikt over nøkkelinformasjon for hvert enkelt skip, inkludert flaggstat, skipsnavn, eier, classeselskap etc., ble vedtatt på SOLAS-konferansen i 2002. En korrespondansegruppe ble etablert der Norge deltok, men gruppen ble ikke ferdig med sitt arbeid til IMOs forsamling i 2003. Imidlertid ble et komplett utkast til skjemaer og retningslinjer formelt godkjent av forsamlingen.

Et av spørsmålene som fremdeles gjenstår, er kravet til «Long Range Ship Identification and Tracking (LRIT)». Det er enighet i prinsippet om et slikt krav, men det gjenstår å beslutte tekniske krav og virkningstidspunkt. For å utrede detaljene ble det etablert en korrespondansegruppe der Sjøfartsdirektoratet deltar, med videre oppfølging i 2004 i IMOs underkomité COMSAR og i MSC. Bindende krav til LRIT blir neppe gjort gjeldende før tidligst i 2006.

Internasjonal enighet om ilandsetting av personer i havsnød

Sjøsikkerhetskomiteen i FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) avholdt sin 77. sesjon sommeren 2003, der Sjøfartsdirektoratet var representert. Møtet oppnådde enighet i det kontroversielle spørsmålet som gjelder ilandsetting av personer i havsnød, og prinsippene i det norske forslaget ble ivaretatt.

I august 2001, da det norske skipet «MS Tampa» reddet over 400 flyktninger i havsnød utenfor Christmas Island, nektet Australia skipet å sette de nødstedte i land. Hendelsen viste at de internasjonale reglene på området var mangelfulle. IMO satte derfor temaet på sitt arbeidsprogram.

Sterk motstand mot norsk forslag

Til dette møtet i Sjøsikkerhetskomiteen forelå forslag til endringer i to internasjonale konvensjoner som beskriver

nye krav og prosedyrer for behandling av slike saker. Norske myndigheter har stilt seg bak dette forslaget, men har ment at det er behov for utfyllende bestemmelser for å sikre at et skip som har reddet personer i havsnød, vil få tilatelse til å levere disse til et land i nærheten i enhver situasjon, og uansett de reddede personers status.

Norge hadde lagt frem forslag til slike tilleggskrav til dette møtet, men forslaget møtte sterk motstand fra bl.a. USA og Australia. Etter vanskelige drøftinger ble



I august 2001, da det norske skipet «MS Tampa» reddet over 400 flyktninger i havsnød utenfor Christmas Island, nektet Australia skipet å sette de nødstedte i land. Hendelsen viste at de internasjonale reglene på området var mangelfulle. FOTO: FRANK NORDHEIM, WILH. WILHELMSSEN ASA

det enighet om en kompromissløsning som ikke er basert på det norske tekstforslaget, men som ivaretar de prinsippene Norge foreslo. Denne løsningen ble støttet av en rekke sentrale land, deriblant USA, Australia og Norge. Den foreslåtte løsningen vedtas formelt av IMO i mai 2004.

Nødstedte personer

Behandlingen av personer reddet fra havsnød ble satt på IMOs dagsorden som en direkte følge av redningsaksjonen som lasteskipet «Tampa» utførte i august 2001. Temaet har vært meget komplisert og kontroversielt blant IMOs medlemmer, og er blitt behandlet på en rekke møter, senest på MSC 77. På COMSAR 7 i januar var det ikke oppnådd enighet, og Norge la frem et revidert forslag til MSC 77. Dette møtte imidlertid sterk motstand fra bl.a. USA, Australia og Spania. I løpet av møtet ble det imidlertid utarbeidet et kompromissforslag som avviker fra Norges forslag, men som ivaretar de prinsipper som norske myndigheter har argumentert for. Forslaget forutsettes å sikre at et skip som har reddet nødstedte alltid vil få anledning til å levere de nødstedte til et nærliggende land innen rimelig tid. På slutten av møtet var det overveldende flertall for kompromissforslaget, som også ble støttet av Norge. Formelle vedtak av konvensjonsendringer i SOLAS og SAR skal finne sted på MSC 78 i mai 2004.

Design og konstruksjon

Flertallet på MSC 77 var enige om at IMO i fremtiden skal utarbeide målbaserte minimumskrav til tekniske

standarder for design og konstruksjon av skip. Vedtaket medførte store diskusjoner i forkant av MSC-møtet, da det opprinnelige forslaget fra Bahamas og Hellas ble sett på som et angrep på classeselskapene. Forslaget som de to landene la fram for Sjøsikkerhetskomiteen, klargjorde imidlertid at IMO kun bør lage krav på overordnet nivå, og classeselskapene vil fortsatt utarbeide detaljerte krav til design og konstruksjon.

Nødhavn

Problematikken rundt nødhavner har vært satt høyt på IMOs dagsorden i 2003. Saken har vært kontroversiell, bl.a. på grunn av tilknytningspunktene til forliset av oljetankskipet «Prestige». Skipet ble nektet nødhavn av Spania, og forårsaket deretter betydelig oljesøl. Saken er behandlet i tre IMO-komiteer (Legal Committee, MSC og NAV), og Sjøfartsdirektoratet har deltatt i samtlige. Målsetningen har vært å utarbeide retningslinjer både for kyststatene og kapteinen om bord på det enkelte skipet, og egne retningslinjer for myndighetsorganet som skal stå for koordineringen av tiltak ved slike hendelser. På et møte i IMOs navigasjonskomité i juni/juli 2003 (NAV 49) ble det enighet om utkast til retningslinjer, og disse ble

oversendt IMOs forsamling og vedtatt der i november/desember 2003 (Assembly 23).

Revisjon av konvensjoner m.m.

IMO har i lengre tid arbeidet med revisjon av de tekniske bestemmelsene i Lastelinjekonvensjonen. De viktigste endringene er krav om reserveoppdrift i forskipet og hvilke belastninger som skal legges til grunn ved dimensjonering av luker. Endringene ble vedtatt på Sjøsikkerhetskomiteens møte i mai/juni 2003 (MSC 77), med ikrafttredelse 1. januar 2005. Revidert utgave av Annex B til 1988-protokollen til Lastelinjekonvensjonen ble vedtatt på MSC 77. Endringene vil tre i kraft 1. januar 2005. Norge har vært aktiv bidragsyter til den reviderte utgaven, og har fått gjennomslag for sine synspunkter på de viktigste områdene.

Norge har deltatt aktivt i revisjonen av «Fishing Vessel Safety Code and Voluntary Guidelines, parts A og B». Revisjonen har vært til behandling i flere komiteer og i korrespondansegrupper. «Fishing Vessel Safety Code» stiller sikkerhetskrav til fartøy med lengde (L) på 24 m og derover, mens «Voluntary Guidelines» tilsvarende stiller sikkerhetskrav til fartøy under 24 m. Da EU-direktiv 97/70 allerede regulerer norske fiskefartøy med en

lengde (L) over 24 m, har den norske innsatsen vært konsentrert mot å påvirke «Voluntary Guidelines».

IMOs revisjon av kapittel II-1 i SOLAS har pågått gjennom året og vil trolig bli avsluttet i 2004. Redaksjonelt er det reviderte kapitlet basert på utkast fra Norge, og Norge ved Det Norske Veritas har vært ledende i forskningsprosjektene som har bidratt til de tekniske innspillene.

Etter at det reviderte kapittel II-2 i SOLAS trådte i kraft i 2002, har det vært arbeidet med å utarbeide felles fortolkninger til regelverket. Norge anser en felles internasjonal forståelse av regelverket som svært viktig, spesielt med tanke på gjennomføringen av EUs rådsdirektiv om overføring av skip mellom registre, og har deltatt aktivt i arbeidet.

På møtet i IMOs juridiske komité (LC 86) fortsatte arbeidet med revisjonen av konvensjonen om «Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation» og protokollen av 1988. Hovedformålet er å oppdatere konvensjonen slik at den kan være et virkemiddel i kampen mot internasjonal terrorisme. Arbeidet ledes av USA.

Revisjon av flaggstater

Basert på en resolusjon om flaggstatsimplementering som er vedtatt av IMOs forsamling, fattet IMOs råd vedtak i juni 2002 (Council 88) om at det skal utvikles et system for revisjon av flaggstater. Systemet skal i utgangspunktet innføres på frivillig basis, men mange land ønsker at det skal bli et obligatorisk krav på sikt. Basert på tidligere vedtak ble det etablert en arbeidsgruppe på MSC 77 som arbeidet videre med saken. Det ble gjort betydelige fremskritt, men arbeid gjenstår, og IMOs råd besluttet å etablere en korrespondansegruppe på saken.

Opplæring av sjøfolk

Blant hovedsakene på møtet i IMOs underkomité for opplæring og vakthold i februar 2003 (STW 34) var oppfølging av antiterroriltakene som er fastsatt i «ISPS Code». Underkomiteen utarbeidet her et forslag til modellkurs for opplæring til funksjonene det er krav om i ISPS-reglene. Videre ble det utarbeidet ny prosedyre for oppdatering av IMOs liste over land med godkjente

maritime utdanningssystemer og krav til rapportering av uavhengig evaluering i henhold til regel I/8 i STCW. Av andre viktige saker må nevnes utarbeidelse av tiltak mot falske sertifikater. Norge hadde meldt inn en sak til STW 34 med forslag om revisjon og oppdatering av IMO-modellkurs for radiooperatører (sertifikatene ROC og GOC). Forslaget fikk støtte fra flere land.

Sikkerhet på passasjerskip

Arbeidet med sikkerhet på store passasjerskip har fortsatt gjennom hele 2003. Sjøfartsdirektoratet har vært representert i de fleste arbeidsgruppene i IMO-møtene og i alle korrespondansegruppene. De overordnede prinsippene for videre arbeid med brann og redning er lagt, og i tråd med Norges synspunkter. Det arbeides videre med å få hevet standarden for store passasjerskip med hensyn til stabilitet. Norges «Formal Safety Assessment (FSA)» for navigasjon på store passasjerskip er ferdig og klar til å bli behandlet i de relevante IMO-komiteene (MSC og NAV) i 2004.

Bulkskip og enkeltskrogs tankskip

På MSC 76 fattet Sjø sikkerhetskomiteen prinsippvedtak om strengere krav til bulkskip, og flere underkomiteer arbeidet med å lage detaljkrav. Det ble gjort betydelige fremskritt med nye/strengere krav til bulkskip på møtet i underkomiteen for konstruksjon og utstyr (DE 46). Flere viktige saker ble ikke ferdigbehandlet, men videreføres på neste sesjon.

Etter forliset av det 26 år gamle enkeltskrogs tankskipet «Prestige» utenfor Spania i 2002 sendte EU-landene inn forslag til IMO om raskere utfasing av enkeltskrogs tankskip. EU-landene hadde alt vedtatt en forordning som var lik det utfasingsregelverket de foreslo for IMO. Regelverket som et ekstraordinært møte i IMOs miljøkomité (MEPC 50) vedtok i desember 2003, inneholder EUs utfasingskrav, men også mulighet for regionale forskjeller. En flaggstat kan tillate sine skip å seile lenger, men da kan havnestater nekte disse skipene ankomst i sine havner. MEPC 50 vedtok:

- en raskere utfasing av enkeltskrogs tankskip gjennom en endring av regel I/13G i MARPOL 73/78. Utfasingen for skip i kategori 1

(Pre-Marpol skip over 20/30 000 dwt) fremskyndes fra 2007 til 2005, og utfasingen av skip i kategori 2 (MARPOL-skip med SBT/PL, over 20/30 000 dwt) og i kategori 3 (oljetankskip over 5000 dwt, men under 20/30 000 dwt) fremskyndes fra 2015 til 2010.

- krav til at tunge oljeprodukter kun skal transporteres på dobbeltskrogs tankskip (ny regel I/13H i MARPOL 73/78).
- krav om at enkeltskrogs oljetankskip må gjennomgå en omfattende inspeksjon innen 5. april 2005 eller når de passerer 15 år, hvis dette er senere.
- at flaggstater kan gi tillatelse til at skip kan seile til skipet er 25 år, dog ikke lenger enn til 2015, men havnestater kan nekte slike skip anløp.

EUs forordning vil nå være identisk med de vedtatte endringene i vedlegg I i MARPOL 73/78 når de trer i kraft 5. april 2005.

Andre miljøsaker i IMO

2003 var et viktig år for MARPOL-konvensjonen. Et fullstendig revidert regelverk for hindring av oljeforurensning og kjemikalieforurensning ble vedtatt. Det viktigste var nok likevel at MARPOLs regler om kloakk fra skip trådte i kraft 30 år etter at de ble vedtatt på MARPOL-konferansen i 1973.

Det ble sendt inn forslag om å opprette et vesteuropeisk havområde som spesielt miljøfølsomt område (PSSA). Dette spørsmålet utløste stor politisk debatt i IMO om hvilke krav som kan rettes mot skipsfarten i et PSSA-område, og om hvor stort et slikt område kan være. Spørsmålet er ikke endelig avgjort.

I 2003 vedtok IMO retningslinjer om gjenvinning (opphogging) av skip. Saken kom på IMOs dagsorden på norsk initiativ. IMOs retningslinjer omhandler i første rekke hvordan skipet skal klargjøres for miljøsikker opphogging.

IMOs forsamling har vedtatt organisasjonens klimagasspolitikk. Selv om resolusjon A.963(23) ikke innebærer forpliktelser, arbeider miljøkomiteen i Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen med å konkretisere organisasjonens bidrag i det internasjonale klimagassarbeidet.

Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO)

Sjøfartsdirektoratet representerer norske myndigheter i ILOs høynivå-arbeidsgruppe og den tilhørende undergruppen. Denne gruppen holder på med å revidere eksisterende rammekonvensjoner for sjøfolks arbeids- og levevilkår.

ILO har fortsatt den parallelle prosessen som skal lede fram til en ram-

mekonvensjon for fiskeres arbeids- og levevilkår. ILOs styre oppnevnte Norge som ett av åtte myndighetsland i ekspertgruppen som skal bidra i dette arbeidet.

Sjøfartsdirektoratet har i tillegg ledet ILOs arbeid med revisjon av ILO-konvensjon nr. 108 om sjøfolks nasjonale identifikasjonsdokument, som endte opp med at ILO på arbeidskonferansen juni 2003 vedtok en ny konvensjon nr. 185 vedrørende sjøfolks iden-

tifikasjonsdokument. Høringsrunden er avsluttet. Tilbakemeldingene vil danne grunnlaget for en stortingsmelding våren 2004.

De to rammekonvensjonene skal gjøres ferdige i forbindelse med arbeidskonferanser i 2004–2005. Direktoratet har nedsatt arbeidsgrupper med både intern og ekstern deltakelse for å ivareta dette viktige og ressurskrevende arbeidet.

Sjøfartsdirektoratet deltar fortsatt i den felles IMO/ILO-arbeidsgruppen som arbeider med å sikre sjøfolks økonomiske rettigheter ved dødsfall og personskader og når sjøfolkene blir overgitt/etterlatt (abandoned) av redet. Det er foretatt en undersøkelse for å sammenligne lovgivningen i de forskjellige landene og i hvilken grad de vedtatte resolusjonene og retningslinjene på området har hatt effekt. Undersøkelsen vil bli behandlet på arbeidsgruppens femte sesjon i januar 2004.

Forbedring av navigasjonsradar

Som en del av oppfølgingen etter «Sleipner-ulykken» og i tråd med kommisjonens anbefaling opprettet Sjøfartsdirektoratet et prosjekt med formål å skjerpe kravene til navigasjonsradarens deteksjonsevne under vanskelige forhold.

For å avdekke svakheter ved dagens radarutrustning og vise hvilke behov navigatørene selv ser for forbedring av radarutstyret, samarbeidet Sjøfartsdirektoratet med Norsk Sjøoffisersforbund og gjennomførte en brukerundersøkelse blant seilende navigatører. 15 000 spørreskjema ble sendt ut, i tillegg til eget skjema for nettbesvarelse på norsk og engelsk, og ca. 1350 svar fra alle verdenshjørner ble mottatt.

Ønsker standardisering og bedret deteksjonsevne

Resultatene fra brukerundersøkelsen viste at brukerne ønsker full standardisering av utstyret og bedret deteksjonsevne under vanskelige meteorologiske forhold.

Resultatene fra undersøkelsen ble brukt som bakgrunn for Norges arbeid i IMO og IEC (International Electrotechnical Committee) der arbeidet med forbedret funksjonsstandard foregår. Norge sendte sammen med Tyskland og Storbritannia inn utkast til ny funksjonsstandard for radar til IMO i 2003. Utkastet ble behandlet i underkomiteen for sikker navigering (NAV) i juli 2003, som besluttet å etablere en korrespondansegruppe ledet av Norge for å sikre slutføring i 2004. NAV la i mandatet til korrespondansegruppen spesielt vekt på at erfaringer og ønsker fra seilende

navigatører skulle vektlegges. Arbeidet i korrespondansegruppen har skjedd i nært samarbeid med det pågående arbeidet i IEC som har ansvaret for typegodkjenningsstandarden.

Workshop for navigatører

I august arrangerte Sjøfartsdirektoratet «workshop» for seilende navigatører med deltagelse også fra radareksperter og produsenter. Formålet var å innhente navigatørenes synspunkter på de gjenværende spørsmål etter behandlingen på NAV 49, samtidig som produsenter og eksperter reddegjorde for tekniske muligheter og begrensninger. Tilsvarende «workshops» og spørreundersøkelser har blitt avholdt i en rekke land, og radarproblematikk har blitt tatt opp i en rekke maritime fora, spesielt i Europa, men også i Nord-Amerika og Asia.

Sjøfartsdirektoratet er godt fornøyd med det foreliggende utkastet, og mener at de forhold som ble utpekt som de viktigste områdene å forbedre, er godt ivarettatt i den nye standarden. Hovedpunkter for Sjøfartsdirektoratet har hele tiden vært bedre detektering av små objekter i regn og sjø, detektering og prosessering av raske ekko og standardisering av brukergrensesnitt og hovedkontroller, som også er helt i samsvar med brukernes krav.

Havnestatsamarbeid (Paris MOU)

Norge samarbeider med havnestater i og utenfor Europa gjennom Paris MOU-avtalen. Sjøfartsdirektoratet deltok i MOU-komiteens møte i mai 2003, og var representert i MOUs rådgivende styre fram til komitémøtet. Direktoratet sto for den praktiske tilretteleggingen og gjennomføringen da Norge arrangerte et MOU-seminar med diverse temaer omkring miljørettet havnestatskontroll i april 2003.

I tillegg deltok Sjøfartsdirektoratet i den tekniske evalueringsgruppen med hensyn til utvikling av indikatorer for måling av medlemslandenes utføring av kontrollvirksomhet, og seminar om ILO-relaterte emner og «ISPS Code». Videre var direktoratet representert i møte om fortolkning av EUs direktiv om vertsstatskontroll, og i regionalt møte om den praktiske gjennomføringen av vertsstatskontrollene. Personell fra Sjøfartsdirektoratet deltok også i inspektørrettede ekspertkurs på områdene det menneskelige element, sikkerhet og miljø, og trening i forhold til tankskip. Direktoratet engasjerte seg dessuten sterkt i fjorårets kampanje med særskilte kontroller rett inn mot passasjerskip (cruiseskip).

Miljøsamarbeid

Sjøfartsdirektoratet har i 2003 fokusert på det internasjonale miljøarbeidet og lagt vekt på å bidra til at en ny konvensjon om hindring av spredning av fremmede organismer i ballastvann fra skip ble slutført etter tidsplanen, og har dessuten ledet arbeidet med IMOs klimagasstrategi og engasjert seg i arbeidet med retningslinjer for opphogging av skip.

I arbeidet med den nye ballastvannkonvensjonen har direktoratet deltatt aktivt i utviklingen av standarder for ballastvann m.v. IMOs miljøkomité besluttet i 2003 at konvensjonen skulle vedtas tidlig i 2004.

Norge har ledet arbeidet med IMOs klimagasstrategi. Strategien ble vedtatt i IMOs forsamling ved en resolusjon høsten 2003. På det samme møtet (Assembly 23) vedtok forsamlingen også retningslinjer for opphogging av skip, en sak som Norge tok initiativet til å få på dagsordenen i Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen.

Oppfølging av «Prestige»-ulykken
Etter forliset av det 26 år gamle enkeltskrogs tankskipet «Prestige» utenfor Spania i 2002 sendte EU-landene inn forslag til IMO om raskere utfasing av enkeltskrogs tankskip. EU-landene hadde alt vedtatt en forordning som var lik det utfasingsregelverket de foreslo for IMO. Regelverket som et ekstraordinært møte i IMOs miljøkomité (MEPC 50) vedtok i desember 2003, inneholder EUs utfasingskrav, men også mulighet for regionale forskjeller. En flaggstat kan tillate sine skip å seile lenger, men da kan havnestater nekte disse skipene ankomst i sine havner. EU aksepterer ikke en forlengelse.

I IMOs revisjon av MARPOL 73/78 vedlegg I og II, som inneholder regler for hindring av utslipp av olje og kjemikalier, har Sjøfartsdirektoratet deltatt svært aktivt. Målet har vært å gjøre regelverket enklere. I tillegg har det vært et mål å sørge for at alle vedlegg II-laster får innført en utslippsbegrensning. Miljøkomiteen godkjente på MEPC 49-møtet de reviderte vedleggene I og II i MARPOL 73/78. Endringene i vedleggsteksten formid-

les til medlemslandene for endelig godkjenning i 2004.

Norge har sett på konsekvensene av å innføre den probabilistiske metoden for akuttutslipp som krav i vedlegg I i MARPOL 73/78, og fikk et kompromiss som tillater en høyere grenseverdi for ulykkesutslipp for kombinasjonsskip.

Etter norsk ratifikasjon av vedlegg IV i MARPOL 73/78 trådte vedlegget i kraft 27. september 2003. Direktoratet har forberedt gjennomføringen i norsk rett ved å utarbeide et utkast til norsk forskrift.

For å kunne gjennomføre EU-direktivet om mottak av avfall og rester fra skip utarbeidet Sjøfartsdirektoratet et utkast til forskrift på området. Utkastet var på høring våren 2003. Forskriften, som er fastsatt av Miljøverndepartementet, trådte i kraft 12. oktober 2003. Sjøfartsdirektoratet har deltatt i et samarbeid med Sverige, Danmark, Nederland, Tyskland, Belgia, Irland og Storbritannia for å sikre felles gjennomføring av EU-direktivet.

Luftforurensningsreglene i MARPOL 73/78 er ratifisert av tolv land med en samlet handelsflåte på mer enn 54 prosent av verdensflåten i tonnasje.

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 tonnasjebeskatning. Det er registrert 302 miljødeklarasjoner med gjennomsnittsverdi på 2,46 på en skala fra 0–10 der 10 er best miljøverdi.



FOTO: HALVARD L. AASJORD. 1. PRIS I FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2003

Nye miljøforskrifter

Utviklingen i internasjonalt miljø samarbeid og arbeidet på norsk side gjenspeiles blant annet i flere nye maritime miljøforskrifter i 2003. En forskrift om forbud mot organiske tinnforbindelser på skip ble fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 20. november. Den gjennomfører forordningen som ble vedtatt av EU på grunnlag av IMOs TBT-konvensjon fra oktober 2001.

En annen gjennomføringsforskrift ble fastsatt av direktoratet 20. februar. Forskrift om frem-skyndet innføring av krav om dobbeltskrogsdesign eller tilsvarende design for oljetankskip med enkeltskrog er en følge av en ny EU-forordning i kjølvannet av «Erika»-ulykken, som ga opphav til endringer i vedlegg I i MARPOL-konvensjonen.

Miljøverndepartementet fikk bistand fra Sjøfartsdirektoratet i arbeidet med å gjennomføre et EU-direktiv om levering og mottak av avfall og rester fra skip. Departementets forskrift ble fastsatt 12. oktober.

Det bør også nevnes at med få unntak ble det ved utgangen av 2003 forbudt å benytte det ozonødeleggende stoffet halon som sløkkemiddel i faste anlegg og håndsløkkere på alle norske passasjerskip, lasteskip og fiskefartøy, samt på flytbare innretninger som er norske eller på den norske kontinentalsokkelen.

Sjøfolks kompetanse, arbeids- og levevilkår

I 2003 igangsatte Sjøfartsdirektoratet et prosjekt for å utvikle et kvalitetssystem for ulykkesrelatert statistikk og analyse, 14 828 sertifikater og påtegninger for maritimt personell ble behandlet, og det ble lagt vekt på arbeidet med å sikre kvaliteten i utdanning av sjøfolk og oppfylle internasjonale forpliktelser med hensyn til sjøfolks arbeids- og levevilkår.

Arbeidsmiljø

Som et ledd i arbeidet med det menneskelige element satte Sjøfartsdirektoratet i 2003 i gang et prosjekt for å utvikle et kvalitetssystem for utarbeiding, tolkning og presentasjon av ulykkesrelatert statistikk og analyse. Målsetningen er at Sjøfartsdirektoratet til enhver tid skal ha et kvalitetssikret og godt statistisk materiale som kan benyttes aktivt som verktøy i direktoratets ulykkesforebyggende arbeid.

Med bakgrunn i rapportene fra næringen, revisjoner og rederibesøk er det grunnlag for å konkludere at verneombudsapparatet, inkludert verne- og miljøutvalgenes arbeid med å hindre gjentakelse av ulykker, ikke fungerer helt etter intensjonene. Direktoratet har derfor igangsatt tiltak gjennom informasjon, utvikling og bruk av statistikk og vurderinger av regelverk m.m. på området. En veiledningsbrosjyre om risikovurdering er utarbeidet og foreligger både i trykt og elektronisk format.

Fra og med rapporteringen per 31. januar 2003 skal næringen ha tatt i bruk det nye årsrapportskjemaet for verne- og miljøarbeid, som skal forenkle og legge bedre til rette for bruk av statistikk i det forebyggende arbeidet.

I løpet av året ble det registrert en del verneombud uten opplæring. Med den sentrale rolle verneombudene skal ha sammen med reder, skipsfører og verne- og miljøutvalg, gir dette grunnlag for bekymring. Dette er formidlet til næringen gjennom egnede kanaler. I tillegg har direktoratet igangsatt en vurde-

ring av de eksisterende kravene til opplæring for å se om det er bedre måter å sikre opplæringen på.

Sertifisering og utdanning

Det ble behandlet 14 828 sertifikat- og påtegningssaker i 2003. Av disse var 7752 norske sertifikatsøknader, inkludert 5684 utstedte sertifikater, 1951 avslag og 117 utstedte dispensasjoner.

Totalt ble det behandlet 7076 påtegningssaker for utenlandske sjøfolk. Det ble utstedt 6317 påtegninger og gitt 759 avslag som gjaldt utenlandske sertifikater. Det ble utstedt 1286 dispensasjoner fra nasjonalitetskrav og dispensasjoner for kokker.

Totalt er dette en nedgang i antall behandlede sertifikater fra året før. Dette har sammenheng med at det i perioden fra 1999 og frem til januar 2002 var en dramatisk økning av saker som følge av gjennomføringen av kravene i Den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW-konvensjonen). Behovet for fornyelse av disse sertifikatene var forholdsvis beskjedent i 2003.

STCW-konvensjonens regel I/8 krever kontroll med utdanningsinstitusjonene med grunnlag i et etablert kvalitetssikringssystem. Norske maritime skoler og sikkerhetssentre ble gitt en frist til 1. april 2003 for å bli sertifisert og godkjent. Imidlertid kunne ikke et krav om sertifisering ved classeselskap gjennomføres for offentlige skoler uten at egen avtale med classeselskapene ble inngått etter fullmakt fra Nærings- og handelsdepartementet. En slik avtale med classeselskapene er ennå ikke eta-



FOTO: ANDRE EIDE. BIDRAG TIL FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2003.

blert. Direktoratet valgte å gi de offentlige maritime skolene en utsettelse, samtidig som kontroll ved Sjøfartsdirektoratet, på basis av et etablert kvalitetssikringssystem, ble lagt til grunn for godkjenning. Alle planlagte kontroller ved maritime skoler ble gjennomført i 2003. Videre er alle berørte sikkerhetssentre blitt sertifisert av classeselskap. På grunnlag av kontroller og sertifiseringer ble godkjenninger innvilget midlertidig eller for fem år.

Ny lov om fagutdanning har åpnet for muligheten til å utvikle og å iverksette læreplaner som bedre kan tilfredsstille næringens behov. Dette gjelder spesielt i kystflåten og i forhold til den enkelte sjømanns ambisjoner. I samarbeid med maritime skoler ble arbeidet med læreplanene satt i gang vinteren 2003. Ved utgangen av året er slike læreplaner i hovedsak etablert.



Individuelle trim- og mosjonsaktiviteter trekker stadig nye deltakere. Flere rederier har fattet interesse og satt i gang egne interne trimaktiviteter og rederikonkurranser.

FOTO: ARLID LILLEBØ. BIDRAG TIL FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2003.

Et nytt undervisningsopplegg kan trolig tilbys fra skoleåret 2004–2005.

EU har arbeidet med å få opprettet et felles europeisk maritimt opplæringsystem. Sjøfartsdirektoratet har vært representert på tre forskjellige møter der dette har vært behandlet. Direktoratet støtter en slik utvikling, og har i tillegg indikert at målsettingen må bli en felles europeisk maritim sertifikatstruktur.

Oppfølging av regel I/10 i STCW 95-konvensjonen har vært en prioritert oppgave i 2003. Det er inngått bilateral avtale med alle land som bidrar vesentlig med sjøfolk til den norske flåten. Direktoratet har sett det som meget viktig å gjennomføre konkrete kontroller av vedkommende lands maritime sertifikatstruktur, system for godkjenning

og utstedelse av sertifikater og gjennomgang av maritime utdanningsinstitusjoner. I 2003 besøkte direktoratet Australia, Indonesia, Singapore og Malaysia. Status for Norges oppfølging av STCW med hensyn til kontroll av maritim opplæring ble utarbeidet for oversendelse til IMO innen 1. februar 2004.

Norsk Akkreditering har startet arbeidet med gjennomgang, revisjon og akkreditering av sertifiseringsarbeidet som foregår i direktoratets underavdeling for sertifisering og utdanning.

Sjøfolks helse

Sjøfartsdirektoratet arbeider med å ivareta forpliktelsene i ILO-konvensjon nr. 164 om helsevern og helse-tjeneste for sjøfolk. For å imøtekomme konvensjonens intensjoner har direktoratet samarbeidet med en rekke instanser. I samarbeid med helsemyndighetene er det arbeidet med å få i stand et sjøfartsmedisinsk senter. Helseregion Vest er tildelt oppgaven med å finne dens form og innhold. I samarbeid med Rederienes Landsfor- ening er det utarbeidet forslag til en veiledning for sjømannsleger i generell tilknytning til «Et mer inkluderende arbeidsliv» på sjøfartsområdet. Videre er det i samarbeid med Hauke- land Sykehus under utvikling en medisinsk håndbok for sjømenn. Målet med tiltakene er å oppfylle kravene i ILO-konvensjon nr. 164 og tilrette- legge for arbeidet med å kvalitetssikre sjømannslegenes arbeid.

Sjøfartsdirektoratet arbeider med å ivareta forplik- telsene i ILO-konvensjon nr. 164 om helsevern og helsetjeneste for sjøfolk.

Velferdstilbud

Positiv motivasjon og gode velferds- tilbud er viktige faktorer i forhold til sikkerhet om bord. Velferdstilbudene er forsøkt tilrettelagt i henhold til ILO-konvensjon nr. 163 om sjøfolks velferd, og i samråd med arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene. Direktoratet har stasjoner med lokalt tilsatte medarbeidere i Aberdeen, Port Said (Suezkanalen) og Rotter- dam. Videre finnes stasjoner/kontakter med lokale samarbeidspartnere i Cape Town/Durban, Dunkerque, Houston, Singapore og Yokohama. På norske- kysten gis det velferdstilbud til skip som anløper Narvik, Mongstad, Odda og Oslo. En betydelig del av aktivite- tene med hensyn til formidling av til- bud foregår direkte fra direktoratets hovedkontor i Oslo.

Servicetilbudene

I samarbeid med norske kommuner er det distribuert ca. 900 abonnementer på forskjellige lokalaviser til en rekke stasjoner, kontakter og sjømannskir- ker rundt i verden. Også filippinske og engelskspråklige aviser og magasiner distribueres til aktuelle mottakere. NTBs faksavis sendes daglig elektro- nisk til Sjøfartsdirektoratets stasjoner og kontakter.

Antallet skip som benytter seg av videofilm-tjenesten er ca. 335. Sikker- hetsfilmer legges inn som forfilmer i hver månedlige utsendelse. Egne film- guider med presentasjon av filmene følger med. Det er i perioden formidlet salg av 400 eksemplarer av kulturfilm «Martha» på video og DVD.

Interessen for bibliotek-tjenesten er fortsatt stor, og antall bokbytter



holder seg stabilt på ca. 33 000 bøker. Tjenesten formidler norsk- og engelskspråklig litteratur, tidskrifter og magasiner.

Individuelle trim- og mosjonsaktiviteter trekker stadig nye deltakere. Antall personer som deltar og har oppfylt kravene til trim- og merkeprøver, har økt med ca. 10 prosent i forhold til 2002. Flere rederier har fattet interesse og satt i gang egne interne trimaktiviteter og rederikonkurranser.

Fotokonkurransen for sjøfolk samlet 39 deltakere og 257 bilder til bedømmelse. Kursmaterieell til 85 båtførerkurs om bord er sendt ut, og 25 personer har bestått eksamen ifølge rapporter. Om lag 100 linjedåpsertifikater er sendt til 15 forskjellige skip.

Direktoratets utleiordning for språkkurs omfatter i overkant av 100 kurs på forskjellige språk, med størst interesse for spansk og engelsk. Språkkurs på kassetter synes ikke lenger interessant, og kursene er derfor nå basert på CD-er.

Internasjonalt velferdssamarbeid

Sjøfartsdirektoratet spiller en betydelig rolle i den internasjonale velferdskomiteen, International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW), og innehar fortsatt formannskapet og sekre-

tariatet i ICSWs underkomité for sjømannsidrett. ICSW arbeider med flere velferdsprosjekter, spesielt innen kommunikasjon, og dette kommer også norske sjøfolk til gode. På sikt vil aktiviteten i den internasjonale velferdskomiteen kunne gi et bredere tilbud også til norske skip.

Det nordiske samarbeidet er viktig for å utnytte felles ressurser. Det er et utstrakt samarbeid mellom de nordiske velferdsorganisasjonene sentralt, og ved de lokale stasjonene i Rotterdam, Port Said og Yokohama.

Rådgivning i bistandsarbeid

Det årlige møtet med NORAD ble avholdt primo 2003. I tillegg ble det avholdt et møte på høyt nivå i NORAD der både sjøfartsdirektør, sjøkartverkdirektør og kystdirektør deltok. Møtet fokuserte på fremtidig maritimt bistandsarbeid mellom NORAD og de tre etatene. Det ble blant annet konkludert med at en skulle definere aktuelle områder for maritim bistand. Sjøfartsdirektoratet har også avholdt sonderingsmøter med Eksportrådet, for om mulig å finne sammenfallende bistandsområder innenfor den maritime sektor.

I tilknytning til samarbeidsavtalen mellom sjøfartsmyndighetene i Namibia og Sjøfartsdirektoratet besøkte

direktoratet Namibia. Besøket hadde som målsetning å følge opp arbeidet med å bygge opp en egen sjøfartsadministrasjonen i landet. Namibias sjøfartsdirektør besøkte dessuten Norge. Besøket, som ble koordinert av Sjøfartsdirektoratet, gikk blant annet til Ålesund og Høgskolen i Vestfold.

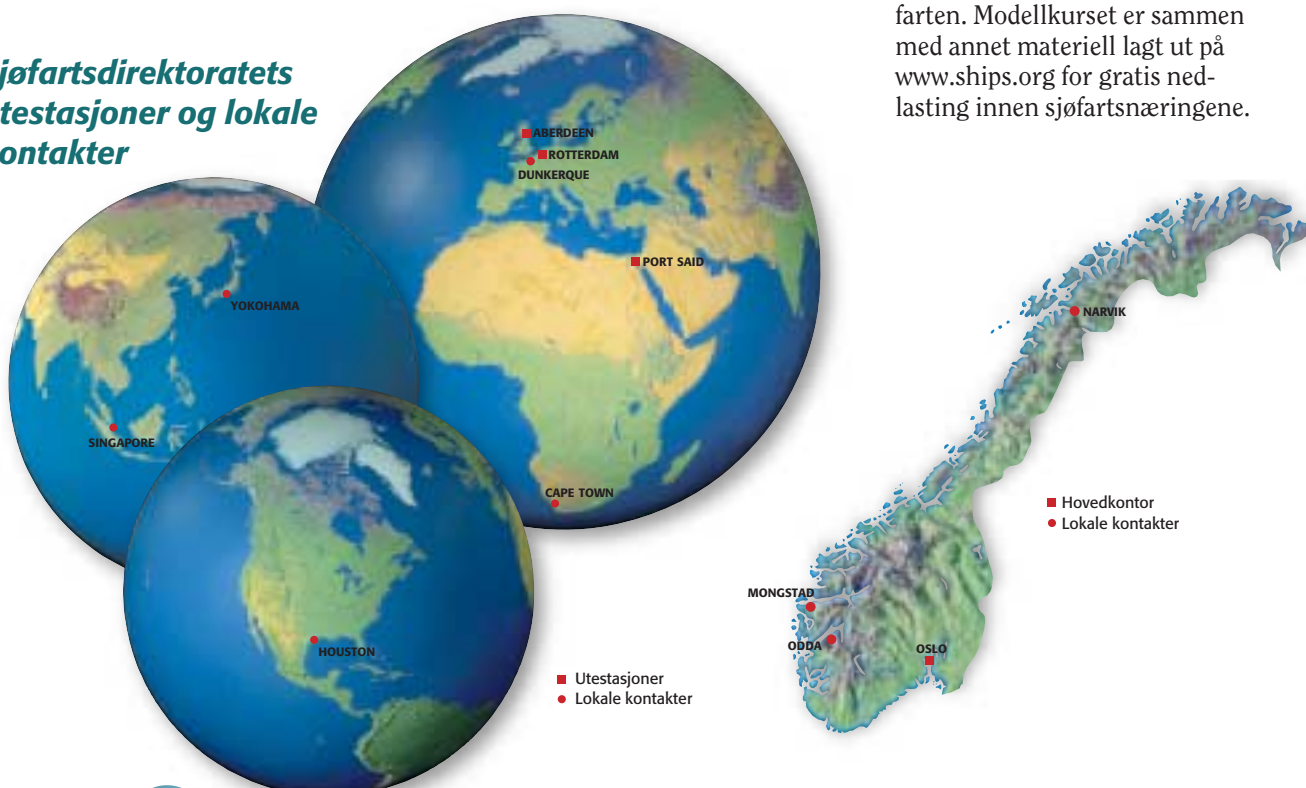
Direktoratet bistod også under et besøk fra sjøfartsmyndighetene i Vietnam, og har gitt råd med hensyn til forskningsskipet «Fritjof Nansen».

Rådet for arbeidstilsyn på skip

Rådet for arbeidstilsyn på skip skal bidra til å koordinere myndighetenes og organisasjonenes arbeid med forebyggende tiltak mot yrkesskader blant besetningene på norske skip i inn- og utland. Sjøfartsdirektoratet har i 2003 hatt observatørrolle i Rådet.

Rådet for arbeidstilsyn på skip har i løpet av året avviklet fire rådsmøter og behandlet ca. 30 saker. I samarbeid med direktoratet har Rådet tilrettelagt og gjennomført Sjøsikkerhetskonferansen 2003, som hadde 216 deltakere. Rådet har produsert vernefilmen «Helse, Miljø og Sikkerhet i fiskeflåten» i samarbeid med Filmconsult AS, samt medvirket i utarbeidningen av et modellkurs i arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for skipsfarten. Modellkurset er sammen med annet materieell lagt ut på www.ships.org for gratis nedlasting innen sjøfartsnæringene.

Sjøfartsdirektoratets utestasjoner og lokale kontakter



Regelverksarbeid

Sjøfartsdirektoratet arbeider for at normer og regler skal utvikles hensiktsmessig for å gi bedre vilkår for sikkerhet til sjøs. En stor del av regelverket utformes på den internasjonale arena, der direktoratet spiller en viktig rolle. Vedtak i EU får stadig større betydning for det norske maritime regelverket. Direktoratets regelverksarbeid skal blant annet sikre god oppfølging og tilpassing nasjonalt når internasjonale regler gjennomføres i norsk rett.

Sjøfartsdirektoratet ivaretar kontinuerlig sine EØS-forpliktelser om gjennomføring av EU-rettsakter. I 2003 ble uvanlig mange direktiver og forordninger gjennomført i norsk rett av Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfolk

Oppfølgingen av «Sleipner»-ulykken fortsatte i et oppfølgingsprosjekt etter KALH-prosjektet, som leverte sin rapport i desember 2002. Målet for prosjektet var å se helhetlig på tilsynsaktiviteter rettet mot drift av hurtiggående fartøy i lys av anbefalingene som forelå. Aktiviteten i 2003 var hovedsakelig rettet mot utforming av en ny modell for opplæring, utsjekk og tilsyn med kompetanse på hurtiggående fartøy. Det ble utarbeidet forslag til endringer på dette området i kvalifikasjonsforskriften og i hurtigbåtforskriften.

I samarbeid med Kripes, Oslo politidistrikt, Statsadvokaten i Oslo, rederi- og sjømannsorganisasjonene og Utenriksdepartementet er det utarbeidet nye og mer tidsriktige retningslinjer for behandling av straffesaker om bord på norske skip. Forslaget til nye bestemmelser er ute til høring.

Ved lov av 20. juni 2003 nr. 49 ble sjømannsloven §§ 1 og 2 endret slik at de er brakt i samsvar med forpliktelsene etter EØS-avtalen.

Direktoratets arbeid i forbindelse med revisjon av Utenriksinstruksen er ferdigstilt og oversendt Nærings- og handelsdepartementet. Reviderte kommentarer til kapittel 9 i Utenriksinstruksen foreligger tilgjengelig på

Sjøfartsdirektoratets hjemmeside www.sjofartsdir.no.

Ny forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for personer på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger (kvalifikasjonsforskriften) trådte i kraft 1. juli etter en grundig høringsrunde hos de involverte parter.

Revisjonen av regelverk i forhold til prosjektet «et enklere Norge» fortsetter.

Lasteskip

Ny forskrift om fremskyndet innføring av krav om dobbeltskrog eller tilsvarende design for oljetankskip med enkeltskrog ble utarbeidet og fastsatt som ledd i gjennomføringen av Europaparlaments- og Rådsforordning (EF) nr. 417/2002, som igjen gjennomfører endringer av MARPOL-konvensjonens

vedlegg I, regel 13 G. Parlamentet og Rådet fastsatte den 22. juli 2003 endringsdirektiv 1726/2003, som fremskynder utfasingen ytterligere.

Som et ledd i EU-kommisjonens oppfølging av «Erika»-ulykken ble kommisjonsdirektiv 2001/105/EF vedtatt 19. desember 2001, med gjennomføringsfrist 22. juli 2003. Direktivet endrer rådsdirektiv 94/57/EF om felles regler og standarder for godkjenning av classeselskaper og andre organisasjoner som kan bemyndiges til å besikte og sertifisere skip på vegne av en medlemsstat i samsvar med internasjonale konvensjoner. For å gjennomføre dette direktivet fastsatte Sjøfartsdirektoratet 18. juli 2003 endringer til forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjerskip, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser.





FOTO: TOR ARNE AASEN. BIDRAG TIL FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2003.

Forskrift om endring av forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjerskip, lasteskip og lektere ble endret for å oppnå større grad av sikkerhet ved slepe- og ankerhånderingsoperasjoner slik at risiko for uhell reduseres. Endringene innfører blant annet krav om fjernbetjent spoleapparat på vinsjromler som benyttes til ankerhåndtering.

INF-koden, som gir bestemmelser om pakket bestrålt kjernebrensel, ble vedtatt av IMO ved resolusjon MSC.88(71). Dette medførte endringer i forskrift 21. mai 1987 nr. 406 vedrørende skip med spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods.

Ved at Norge ratifiserte det endrede vedlegg IV i MARPOL 73/78 om utslipp av kloakk i 2002, trådte dette regelverket i kraft internasjonalt 27. september 2003. Dette medfører at nasjonalt regelverk må endres. Forskrift 12. juni 1998 nr. 663 er foreslått opphevet og erstattet av en gjennomføringsforskrift.

I samarbeid med Miljøverndepartementet er det utarbeidet et utkast til forskrift som gjennomfører Europaparlaments- og Rådskolektiv 2000/59/EF om mottaksanlegg i havner for avfall og lasterester fra skip. Direktivet ble gjennomført ved at en ny forskrift om levering og mottak av avfall og lasterester fra skip ble fastsatt 12. oktober 2003.

EU har gjennom rådsdirektiv 2002/59 pålagt medlemsland å etablere rutiner og kriterier for utpeking av nødhavner. Som en konsekvens av «Prestige»-ulykken har dette arbeidet blitt prioritert høyt av EU-kommisjonen. Direktoratet har deltatt i en ekspertgruppe i EU og samordnet arbeidet mellom de involverte instanser og departementer i Norge. Dette

samarbeidet er avsluttet, og Kystverket har sluttført arbeidet med en ny forskrift, som forventes å tre i kraft i februar 2004.

I forbindelse med utvidelse av territorialgrensen fra fire til 12 nautiske mil har Sjøfartsdirektoratet deltatt i en arbeids- og referansegruppe nedsatt og ledet av Kystverket. Mandatet var å lage forslag til seilingsleder fra Røst til grensen mot Russland. Da gruppen ikke fant å kunne anbefale seilingsleder innenfor 12 nautiske mil for hele kyststrekningen, ble det kun laget forslag om seilingsleder fra Nordkapp og østover, da trafikken også i dag går innenfor 12 nautiske mil på denne strekningen. Kystverket har på denne bakgrunn fastsatt en forskrift som vil tre i kraft 1. januar 2004.

Europaparlamentet og Rådet fastsatte i desember 2001 direktiv 2001/96/EF om fastsettelse av harmoniserte krav og fremgangsmåter for sikker lasting og lossing av bulkskip. Direktivet retter seg i det alt vesentligste mot aktiviteter på land. Kystverket vil derfor være hovedansvarlig for å gjennomføre kravene i direktivet. På den annen side er det enkelte krav som går inn på Sjøfartsdirektoratets myndighetsområde. Dette har ført til et samarbeid mellom Kystverket og Sjøfartsdirektoratet om en felles gjennomføringsforskrift. Forskriften gjennomfører bl.a. IMOs «BLU Code» i sin helhet. En forskrift om sikker lasting og lossing av bulkskip ble fastsatt 29. august 2003 i fellesskap av Kystverket og Sjøfartsdirektoratet.

Omfattende internasjonale krav til antiterroriltak for skip og havner ble vedtatt av IMO 12. desember 2002 («ISPS Code»). Som ledd i ISPS-gjennomføringen ble det nedsatt en gruppe i Sjøfartsdirektoratet

som arbeider med utkast til norsk forskrift og ansvarsfordeling mellom ulike offentlige myndigheter.

Det har i lengre tid vært arbeidet med utkast til ny radioforskrift som gjennomfører kapittel IV i SOLAS-konvensjonen, både for konvensjonsskip og ikke-konvensjonsskip. I utgangspunktet tas det sikte på at forskriften skal gjelde for alle norske lasteskip på 15 meter største lengde og derover, og fritidsbåter med bruttotonnasje på 50 og derover. Forskriftsarbeidet skjer i nært samarbeid med Post- og teletilsynet.

EU har gjennom fastsettelsen av forordning 782/2003/EF vedtatt å gjennomføre AFS-konvensjonen om regulering av skadelige bunnstoffsystemer på skip innenfor EU/EØS-området for den treer i kraft internasjonalt. Sjøfartsdirektoratet utarbeidet derfor en forskrift som innarbeider forordningen i norsk rett. Forskriften ble fastsatt 20. november 2003, samtidig med vedtak i EØS-komiteen.

Gjennom kommisjonsdirektiv 2002/75/EF av 2. september 2002 ble rådsdirektiv 96/98/EF om skipsutstyr endret. Som følge av dette ble det utarbeidet forskrift om endring av forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr. Endringsforskriften ble fastsatt 7. april 2003.

Passasjerskip

Endringer i vedlegg I til rådsdirektiv 98/18/EF har medført at forskrift 28. mars 2000 nr. 305 er blitt revidert én gang i løpet av 2003.

Navigasjonsforskriften er revidert som en følge av EUs krav om automatiske identifikasjonssystemer (AIS) og ferdskriver (VDR).

Flyttbare innretninger

Sjøfartsdirektoratet avsluttet i 2003 det omfattende arbeidet med å revidere alle forskriftene for flyttbare innretninger. Tre nye forskrifter som erstatter eksisterende forskrifter og 21 endringsforskrifter ble fastsatt 11. april 2003, med ikrafttredelse 1. juli 2003. For den enkelte innretning kommer kravene til anvendelse først ved kommende sertifikatforfall. Det er innarbeidet endringer i materielle krav i flere av de nevnte forskriftene. Dette er gjort først og fremst for å åpne for nye teknologiske løsninger eller for å forbedre tekst i gjeldende krav. For tre av forskriftene viste det seg mest hensiktsmessig å utarbeide nye forskrifter.

Fiskefartøy

EU-direktiv 2000/34 om arbeidstid for fiskere er gjennomført i norsk rett. Direktivet regulerer arbeids- og hviletiden for fiskere, og gjennomføringen har skjedd i samarbeid med næringen. Det har vært nødvendig å gjennomføre lovendringer i tillegg til å utarbeide ny forskrift.

Som følge av EU-direktiv 2002/59 om krav til automatisk identifikasjonssystem (AIS) og ferdskraver (VDR) er det utarbeidet en endringsforskrift. Endringsforskriften gjennomfører direktivets krav til fiskefartøy på de nevnte områdene.

I 2002 ble det innført krav om at alle fiskefartøy over 15 meter skal ha

FOTO: KJELL T. VADSETH, BIDRAG TIL FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2003



radioutstyr i det globale maritime nød- og sikkerhetssystemet (GMDSS). Da de nasjonale fartsområdene som fiskefartøy sertifiseres for ikke harmonerer med radiodekningsområdene, ble det som følge av de nye reglene i enkelte tilfeller krevd radioutstyr for et betydelig større dekningsområde enn det fartøyet faktisk opererer i. Dette kunne igjen bli meget kostbart for den enkelte reder, uten at det i realiteten ga en sikkerhetsmessig gevinst. Det ble derfor gjennomført en endringsforskrift der fartøyet radiodekningsområde, uavhengig av fartøyet tildelte fartsområde, setter en begrensning på hvor fartøyet tillates å operere.

Fritidsbåter

I 2003 overtok Nærings- og handelsdepartementet forvaltningsansvaret for regelverket EU 94/25, som gjennomfører fritidsbåt direktivet. Dette ansvaret ble delegert videre til Sjøfartsdirektoratet. Et endringsdirektiv i forbindelse med nye krav til støy og utslipp må gjennomføres i regelverket. Direktoratet har påbegynt dette arbeidet, og har samtidig sett det som hensiktsmessig å foreta en fullstendig revisjon av forskriften som gjennomfører fritidsbåt direktivet.

Ny regelsamling for flyttbare innretninger

Den nye utgaven av Regler for flyttbare innretninger («Rødboka») ble utgitt i desember 2003. Forskriftsendringene av 11. april 2003, der Sjøfartsdirektoratet gjennomførte endringer i alle forskriftene for flyttbare innretninger, er med i den nye regelsamlingen.

Regler for flyttbare innretninger er ajourført med lov- og forskriftsendringer i tidsrommet 15. mars 1999–15. april 2003. Den inneholder alle forskriftene som spesielt omhandler flyttbare innretninger og de mest aktuelle forskriftene for fartøy og skip der virkeområdet inkluderer flyttbare innretninger.

Samlingen inneholder nye forskrifter om redningsredskaper, om dykkesystemer og om sveiseanlegg. Alle tre erstatter tidligere forskrifter.

Forskriftsendringene av 11. april 2003, der Sjøfartsdirektoratet gjennomførte endringer i alle forskriftene for flyttbare innretninger, er med i den nye regelsamlingen for flyttbare innretninger (Rødboka), som ble utgitt i desember 2003.



Tilsyn og kontroll

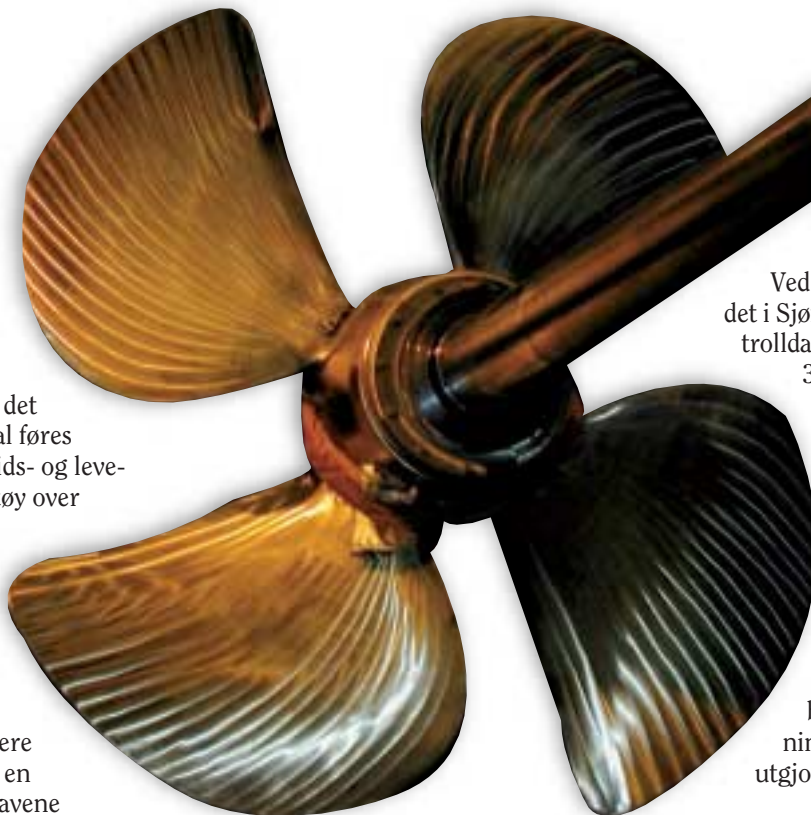
Sjøfartsdirektoratet fører kontroll med den kontrollpliktige norskregistrerte flåten av lasteskip, passasjerskip, fiskefartøy og flyttbare innretninger og med utenlandske fartøy som anløper norske havner. I 2003 utførte direktoratet i alt 2820 sertifikatbesiktelser, lasteskip som er delegert klassen ikke medregnet. Det ble gjennomført 260 ISM-revisjoner, en økning på over 25% fra året før. 518 utenlandske fartøy, som utgjør 28,8% av alle anløp, ble kontrollert i norske havner i 2003.

Sjøfolk

I henhold til forpliktelsene i ILO-konvensjon nr. 178 er noe tilsyn og revisjoner i forhold til de internasjonale sikkerhetsstyringsreglene (ISM) startet opp. Målet om at det minst hvert tredje år skal føres tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår på alle norske fartøy over 500 tonn (unntatt fiskefartøy og flyttbare boreinnretninger), er imidlertid ikke nådd. Nødvendige endringer i forskrifter og instruksjoner er foretatt. Det er fortsatt behov for en videre utvikling av blant annet en strategi for å oppfylle kravene og opplæring av tilsynspersonalet. Nødvendige tiltak på området vurderes fortløpende, og det arbeides med tiltak vedrørende bruk av kjemikalier om bord og opplæring i verne- og miljøarbeid.

Kontroll av maritim tjeneste ivaretas i Norge av 17 bemyndigede lokalkontorer i Aetat fordelt på sentrale steder langs kysten. I utlandet ivaretas kontrollen av norske utenriksstasjoner. Direktoratet har videreført ordningen med jevnlig møter med Aetat for å sikre den offentlige kontrollen med at rederiene og sjøfolk oppfyller de krav som er satt til kompetanse, helse og ansettelsesforhold. Det gjenstår fortsatt å få en avklaring på hvilken etat som skal ivareta oppfølgingen av ILO-konvensjon nr. 179.

Sjøfartsdirektoratet har i 2003



Flåtens størrelse

Ved utgangen av 2003 var det i Sjøfartsdirektoratets kontrolldatabase registrert totalt 3989 fartøy med gyldig hovedsertifikat. Av fartøyene var 1543 norskregistrerte lasteskip med gyldig hovedsertifikat, hvorav 722 av disse var registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Videre var det 805 passasjerskip og åtte flyttbare offshoreinnretninger. Fiskefartøyene utgjorde 1633 enheter.

fortsatt med opplæring av personell i utenriktjenesten med deltakelse på kurs i inn- og utland. Målsettingen er å legge til rette for en mest mulig effektiv kontroll av maritim tjeneste.

Sertifikatbesiktelser

Samlet utførte direktoratet 2820 sertifikatbesiktelser i perioden for den norskregistrerte flåten, utenom delegerte lasteskip i NIS og NOR (Norsk ordinært skipsregister).

Antall kontrollpliktige fartøy (skip med gyldig hovedsertifikat per 31.12.03)

Lasteskip	Passasjerskip	Fiskefartøy	Flyttbare innretninger	Totalt
1543	805	1633	8	3989

Antall sertifikater utstedt og påtegnet 2003 (alle typer sertifikater i perioden 01.01.03–31.12.03)

Lasteskip	Passasjerskip	Fiskefartøy	Flyttbare innretninger	Totalt
645	1173	994	8	2820

	Lasteskip NOR		Lasteskip NIS		Passasjerskip		Fiskefartøy		Totalt	
	Uanmeldt tilsyn	Tilbakeholdt	Uanmeldt tilsyn	Tilbakeholdt	Uanmeldt tilsyn	Tilbakeholdt	Uanmeldt tilsyn	Tilbakeholdt	Uanmeldt tilsyn	Tilbakeholdt
2003	123	27	43	7	58	8	338	111	562	153
2002	98	28	43	2	60	15	273	80	474	125
2001	111	20	54	0	38	4	185	64	388	88
2000	113	17	66	1	119	1	218	33	516	49

Andel kontrollerte fartøy og fordelingen av tilbakeholdelser 2002–2003

ISM-revisjoner

Det ble utført til sammen 260 ISM-revisjoner i 2003, mot 200 i 2002. 210 av revisjonene ble foretatt om bord i passasjerskip, lasteskip og flyttbare innretninger som omfattes av kravet til sikkerhetsstyringssystem, mot 142 i 2002. Ved landorganisasjonene i de tilhørende rederiene ble det utført 50 ISM-revisjoner, mot 58 i 2002.

Uanmeldt tilsyn

I 2003 ble 562 uanmeldte tilsyn på kontrollpliktige norske fartøy foretatt av inspektører fra Sjøfartsdirektoratet. 153 av fartøyene ble tilbakeholdt. Andelen kontrollerte fartøy og fordelingen av tilbakeholdelser er som vist i tabellen øverst på siden for perioden 2000 til og med 2003.

Totalt ble det utført uanmeldte tilsyn på 14,1 % av fartøyene i den kontrollpliktige norske flåten i 2003, flyttbare innretninger ikke inkludert. Det ble utført uanmeldt tilsyn på 10,8 % av lasteskipene, 7,2 % av passasjerskipene og 20,7 % av fartøyene i den kontrollpliktige fiskeflåten. Det har vært en økning i andelen uanmeldte tilsyn i forhold til den kontrollpliktige flåten fra 2002, da totalt 11,6 % av fartøyene hadde uanmeldt tilsyn. Dette skyldes i hovedsak en relativt stor økning i antallet uanmeldte tilsyn på kontrollpliktige fiskefartøy.

Tilbakeholdelser

i Norge av norske fartøy

Til sammen ble 153 norske fartøy holdt tilbake etter uanmeldte tilsyn i 2003 fordi de hadde feil eller mangler som gjorde at de måtte anses som ikke sjødyktige. Dette utgjør 27 % av de inspiserte fartøyene. Antall utførte uanmeldte tilsyn på de ulike fartøystypene sett under ett viser en gradvis økning

	Lasteskip NIS og NOR		Passasjerskip		Fiskefartøy		Totalt	
	Antall fartøy	Andel uanm. tilsyn	Antall fartøy	Andel uanm. tilsyn	Antall fartøy	Andel uanm. tilsyn	Antall fartøy	Andel uanm. tilsyn
2003	1543	10,8%	805	7,2%	1633	20,7%	3981	14,1%
2002	1519	9,3% (141)	876	6,8% (60)	1707	16,0% (273)	4102	11,6% (474)

Andel av kontrollpliktige fartøy med gyldig hovedsertifikat som har hatt uanmeldte tilsyn, 2002 og 2003. Flyttbare innretninger ikke inkludert.

av tilbakeholdelser siden 2000. Mens 9 % av de uanmeldte tilsynene medførte tilbakeholdelse i 2000, steg dette til 23 % i 2001, til 26 % i 2002 og altså 27 % i 2003. Det må her tas med i betraktningen at en betydelig andel av disse tilsynene, spesielt på fiskefartøy, men også til dels på passasjerskip, var målrettede tilsyn utført på bakgrunn av blant annet eksisterende informasjon om fartøyene.

Økningen i tilbakeholdelser av fiskefartøy henger dessuten sammen med endringer i metodikken for utførelse av tilsyn. Eksempelvis har Sjøfartsdirektoratet i løpet av de siste tre årene innskjerpet kontrollrutinene ved de uanmeldte tilsynene på fiskefartøy. Flere forhold gir nå grunnlag for tilbakeholdelse av fiskefartøy enn tidligere. Antall tilbakeholdelser gir derfor ikke nødvendigvis et representativt bilde av alle deler av den norske flåten. Resultatene benyttes som grunnlag for korrigeringer i direktoratets kontrollopplegg overfor de forskjellige fartøysgruppene.

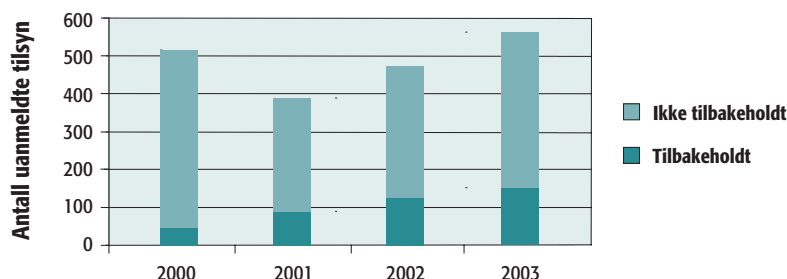
Vertsstatskontroll

I 2003 ble det foretatt 17 vertsstatskontroller på passasjerskip som går i fast rute til og fra Norge. Dette er en økning i forhold til 2002, da 13 slike vertsstatskontroller ble foretatt. Krav om slike kontroller følger av rådsdirektiv 99/35/EF. Sjøfartsdirektoratet har videre deltatt i møter i vesteuropeisk og nordisk sammenheng som er avholdt for å oppnå en felles fortolkning av direktivets krav og enighet om den praktiske gjennomføringen av kontrollene.

Andre tilsyn og dokumenter

Direktoratet har i 2003 utført saksbehandling og besiktelser på 121 ombygninger og 45 fartøy som er under bygging. Det er utstedt 326 fartstillatelse, slepetillatelse og flytteattester, og besiktet 123 fartøy etter havari eller skade. Dessuten er det utstedt 159 målebrev, 624 identitetsbevis og 142

Uanmeldte tilsyn og tilbakeholdelser 2000–2003



sertifikater om forsikring for ansvar for skade ved oljesøl (CLC). I forhold til 2002 utgjør dette en nedgang i antallet behandlede ombygninger og nybygg (henholdsvis 152 og 100), men en liten økning i antallet fartstillatelser, slepetillatelser og flytteattester (totalt 312 i 2002), og en økning i antallet utstedte målebrev (101 i 2002). For CLC har det også vært en økning i antallet utstedelser i forhold til 2002 (125).

Nasjonal beredskap

Ansvar for beredskap mot akutt forurensning av det marine miljøet ble fra 1. januar 2003 overført fra Statens forurensningstilsyn (SFT) til Kystverket. Dette har ikke vesentlig endret Sjøfartsdirektoratets rolle. Kystverket har overtatt som statens avtalepart i avtalene som SFT og direktoratet hadde på området. Direktoratet er fortsatt maritim rådgiver under aksjoner, og dekker den skipstekniske kompetansen. Vaktjenesten med aksjonsinspektører har også fortsatt som før.

Lasteskip

Aktivitetsnivået innenfor nybygg og ombygginger av NOR-skip har i 2003 vært noe lavere enn i 2002. Det har til enhver tid vært ca. 20 nybygg til behandling. Flere av disse fartøyene er nyutviklede og meget avanserte fartøy som krever stor innsats fra direktoratet. Verdens første motorskip drevet med naturgass, bygget for internasjonal fart, ble levert i april 2003. Det andre ble levert i august. Gassdrift av lasteskip øker i omfang. Det er byggeanmeldt et kysttankskip for føring av flytende naturgass (LNG) med både gass- og dieselmaskineri, slik at det forbrenner avkok fra lasten under lastet tilstand og diesel når det er i ballast. Videre er det fremlagt planer for et helt nytt konsept for transport av LNG under trykk, såkalt *pressurized* eller *compressed* natural gas (PNG/CNG), men byggeanmeldelse er ennå ikke mottatt.

I første halvår 2003 ble det ikke gjennomført verken system- eller vertikalrevisjoner av classeselskapene. Dette skyldes i all hovedsak kapasitetsproblemer i forbindelse med opp-



FOTO: KJUT BEVNE BILDAG TIL FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2003.

sigelser som følge av vedtaket om at Sjøfartsdirektoratet skal flyttes til Haugesund. I annet halvår 2003 ble det gjennomført fire systemrevisjoner av Bureau Veritas' stasjon i Klaipeda i Litauen, Lloyd's Register-stasjonen i New Orleans og stasjonene til American Bureau of Shipping og DNV i Houston. Det ble videre gjennomført én vertikalrevisjon av Germanischer Lloyds stasjon i Danmark i forbindelse med en årlig besiktelse av et lasteskip med bruttotonnasje på 6900.

Ordringen med såkalt frivillig delegering trådte i kraft for alle classeselskapene mot slutten av 2000. Dette medfører at skip med bruttotonnasje 500 og derover i NOR etter søknad fra rederiet frivillig kan delegeres til klassen. Per 31. desember 2003 er det 28 seilende skip og tre nybygg under denne ordningen, mot ti skip og ett nybygg ett år tidligere.

Oppfølging etter M/S «Kongstinds» forlis

Etter det tragiske forliset av M/S «Kongstind» på Hustadvika 4. januar 2003, der hele besetningen på fire omkom, gjennomgikk Sjøfartsdirektoratet samtlige skip av Europaklasse 1 og 2 som har vært registrert i norsk register, samt omstendighetene rundt forlis med skipstypen der årsak og

hendelsesforløp var kjent. Ulykkesårsakene følger trenden for sjøulykker der hovedårsaken til forlis er grunnstøting. Det er på bakgrunn av undersøkelsen ingen holdepunkter for å hevde at konstruksjonsfeil har medvirket.

Direktoratet besluttet å gjennomføre en ekstra inspeksjon av samtlige fartøy av denne typen (Europaklasse II) under norsk flagg med spesiell vekt på vanntett integritet og lense- og ballastsystemene. Det er hittil gjennomført tre inspeksjoner av denne typen, og det vil bli lagt ytterligere vekt på de samme områdene ved ordinære og uanmeldte tilsyn i fremtiden.

Det er ikke avdekket noen entydig forlisårsak for «Kongstind». Det er imidlertid helt klart at forliset må ha skjedd svært raskt. Det var tung sjø i farvannet, som kom inn på fartøyets styrbord låring. Vanninntrengning og tap av stabilitet utpeker seg som den mest sannsynlige årsak, enten forårsaket av stor sjø eller lekkasje i lasteområdene. Om værdekkslukene ble revet løs av sjø, eller presset av på grunn av vekten fra lasten etter at fartøyet hadde kantret, er uvisst. Uheldig utforming av skanseledningen i akterskipet og det forhold at døren inn i overbygget på styrbord side trolig

var åpen, er to forhold som kan ha hatt sterk innvirkning på hendelsesforløpet.

Generelt om mindre lasteskip

Mindre lasteskip med ett lasterom og én lasteluke står for en uforholdsmessig stor andel av totalforlisene de siste 20 årene. Små skip har relativt lavt fribord og gjør skipene ekstra utsatt for brytende sjø, samtidig som ett enkelt lasterom ikke gir noen reserveoppløst ved lekkasje i lasteområdet. Kystflåten består i hovedsak av eldre skip og har generelt dårlig inntjening. De siste årene har næringen dessuten opplevd en stadig sterkere konkurranse fra utenlandske skip som seiler i kystfart i Norge. Den pressede økonomiske situasjonen er svært bekymringsfull sett i forhold til sikkerheten, da dette kan medføre utilstrekkelig vedlikehold og bemanning. Svak økonomi i selskapene hindrer fornyelse av kystflåten, slik at gjennomsnittalderen stadig stiger.

Passasjerskip

På bakgrunn av det pågående arbeidet i IMO, med hensyn til testkriterier for vester og resultatene fra tester foretatt av flere aktører på flere vesttyper, tok Norge initiativ til et møte med EU-kommisjonen der et forslag til videre håndtering av «rattmerke-problematikken» ble lagt fram. Norge fikk tilslutning til sitt forslag, som går ut på at vester som tidligere er rattmerket, beholder sin godkjenning for ett år om gangen inntil nye testprosedyrer er utarbeidet i IMO.

Arbeidet med bygging av Color

Lines nye cruiseferge er i full gang i Finland. Det er planlagt jomfrutur i desember 2004. Dette er det første norskregistrerte skipet som bygges etter prinsippene for «alternativ design» med hensyn til brannsikring. Dette er nybrottsarbeid, og en stor og krevende utfordring for direktoratet.

Flyttbare innretninger

Ved årsskiftet 2003/2004 var det åtte norskregistrerte flyttbare innretninger. I tillegg var det 19 innretninger som innehar Letter of Compliance - LOC. Alle innretningene har vært underlagt besiktelse i løpet av 2003. Sjøfartsdirektoratet har i løpet av 2003 hatt dokumentkontroll i forbindelse med ett nybygg og én gjeninntredelse i LOC-ordningen.

Direktoratet har i forbindelse med Petroleumstilsynets ordning med samsvarsuttalelse (SUT) en omfattende oppgave med å bistå ved vurderingen av SUT-søknader. 17 SUT-søknader ble behandlet i direktoratet i 2003. Fem søknader ble ferdigbehandlet, tre ble avbrutt fordi rederne trakk søknadene tilbake, og de resterende ni søknadene vil bli behandlet videre i 2004. Totalt utførte direktoratet åtte verifikasjoner om bord på de ovennevnte innretningene, og Oljedirektoratet (nå Petroleumstilsynet) er fakturert for 1021 timer. I tillegg er det fakturert for oppkreving av 85 timer i forbindelse med enkeltsamtykker.

Både fjerningen av «grandfather clause»-prinsippet i alle forskrifter og SUT-ordningen har som konsekvens at eksisterende flyttbare inn-



FOTO: KJELL T. VADSETH. BIDRAG TIL FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2003.

retninger vurderes mot siste versjon av forskriftene. I tillegg til behandling av oppgraderingsløsninger tas det også stilling til reders søknader om fravik på grunn av begrensede oppgraderingsmuligheter. Mange av problemstillingene som kommer opp, er aktuelle for flere innretninger, og direktoratet har også i år, i nært samarbeid med Petroleumstilsynet, tatt opp dette på generell basis med næringen.

Fiskefartøy

Det har vært en økning i andelen tilbakeholdelser av fiskefartøy i 2003. Som det fremgår på side 21 under overskriften «Tilbakeholdelser i Norge av norske fartøy», kan noe av årsaken

FOTO: TOR ARNE AASEN. 2. PRIS I FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2003.

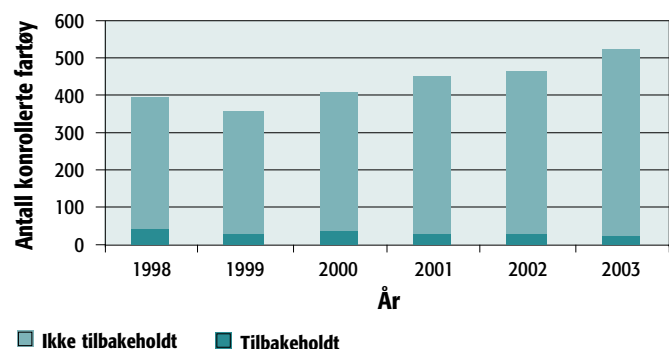


ligge i skjerpede rutiner i forbindelse med uanmeldte tilsyn. Samtidig er det et faktum at det avdekkes mange feil ved hydrostatiske utløsere, forfalte avvik og manglende fartøyinstruks for fartøy under 15 meter. Som en oppfølging i forhold til overgangen mot overordnet kontroll vil det i 2004 fokuseres sterkere på fartøy som mangler fartøyinstruks. Dette vil stimulere til å høyne sikkerhetsnivået for fartøygruppen som helhet. Et slikt fokus vil imidlertid resultere i flere tilbakeholdelser enn tidligere, og statistikken vil således ikke være egnet til å vurdere utviklingen på sikkerhetsnivået.

Fritidsbåter

Sjøfartsdirektoratet har utført tilsyn sammen med svenske og finske tilsynsmyndigheter i Helsingfors, Stockholm og Oslo, og mer enn 30 fritidsfartøy er undersøkt. I Norge har i tillegg direktoratet utført ca. ti kontroller.

Utenlandske fartøy kontrollert i norske havner 1998–2003



År	Kontrollerte fartøy	Tilbakeholdte fartøy	% tilbakeholdt	% total inspeksjoner
2003	518	19	3,7	28,8
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

Antall utenlandske fartøy kontrollert i norske havner og antall tilbakeholdelser 1998–2003

Havnestatskontroll

Utenlandske fartøy kontrollert i norske havner

Kravet fra EU og havnestatssamarbeidet Paris MOU er kontroll av 25 prosent av alle utenlandske anløp til norske havner. Sjøfartsdirektoratet benytter Kystverket som kilde for det offisielle antall anløp av utenlandske skip til norske havner. Fram til og med 2003 har Kystverket ikke kunnet oppgi nøyaktige tall for utenlandske fartøy som anløper Norge. Sjøfartsdirektoratet har derfor på bakgrunn av ulike kilder brukt tallet 1800 anløp for å beregne antall kontroller. I tråd med dette måtte direktoratet minst kontrollere 450 utenlandske fartøy i 2003.

Antall kontrollerte skip i 2003 er 518, som tilsvarer 28,8% av det anslåtte antallet anløp i 2003. Med Kystverkets nye og forbedrede registreringssystem,

som først vil være fullt ferdig utbygd i løpet av 2004, ble det ved årsskiftet 2003/2004 oppgitt at det hadde vært 2263 anløp av utenlandske skip i 2003.

Tendensen med at andelen tilbakeholdelser går ned, har fortsatt også i 2003. Dette kan være en indikasjon på at kontrollen har effekt, og/eller at tilstanden på utenlandske skip som anløper Norge, stadig blir bedre. Utviklingen er grafisk illustrert nedenfor.

Norske fartøy kontrollert i utenlandske havner

Per 31. desember 2003 forelå informasjon om at utenlandske myndigheter i løpet av 2003 foretok 935 kontroller av norske fartøy i havner innenfor Paris MOU-området. 34 av disse kontrollene førte til at fartøyet ble holdt tilbake (3,6 prosent). I tillegg er det meldt om 19 tilbakeholdelser utenfor Paris MOU-området.

44 av de tilbakeholdte fartøyene var registrert i NIS og ni i NOR. Erfaringsmessig vil tallene sannsynligvis stige utover året, da det vil være et etterslep i informasjon om kontroll og tilbakeholdelser foretatt av utenlandske myndigheter. Eksempelvis hadde direktoratet per 31. desember 2002 mottatt informasjon om at 35 norske fartøy var tilbakeholdt i utenlandske havner. Dette tallet steg til 41 i løpet av 2003, etter som informasjon om tilbakeholdelser kom inn.

Sjøulykker

I 2003 ble det innrapportert 731 arbeidsrelaterte personskader i innenriks- og utenriksfart. Ti av personulykkene fikk dødelig utgang. 13 lasteskip ble ansett som ikke sjødyktige etter ulykkeshendelser. Seks personer omkom i ulykker med lasteskip, fire av dem i det ene av to forlis. 12 fiskefartøy forliste, og sju fiskere omkom. Det var 47 ulykker med passasjerskip, én sjømann omkom, og i seks av tilfellene ble skipet ansett som ikke sjødyktig etter hendelsen. Fritidsbåtulykker krevde 29 menneskeliv i 2003.

Sjøfartsinspektørene har i 2003 foretatt løpende undersøkelser av forlis, havarier og arbeids- og personulykker om bord på skip innenfor sitt myndighetsområde. Vanskeligheten med å få et stigende antall utenlandske skipsførere til å rapportere hendelser synes å være et problem. Et forbedret rapport skjema for sjøulykker i norsk og engelsk versjon ble utarbeidet i 2003.

Personulykker

Statistikken er basert på mottatte rapporter om personskader på arbeidstakere på norske skip. Graden av underreportering er ikke kjent. Det må påregnes et etterslep i rapporteringen av personskader. Etterslepet medfører at tallene for 2003 vil stige utover i 2004. Foreløpige tall per 20. januar 2004 viser følgende:

- Det er innrapportert 731 arbeidsrelaterte personskader i innenriks- og utenriksfart. Ti personer omkom, og 325 av skadene medførte fratreden. Tilsvarende tall for 2002 er 813 personskader, hvorav åtte omkomne og 370 personskader som medførte fratreden.

Personskader i innenriks- og utenriksfart. 2001–2003 per 20.1.04

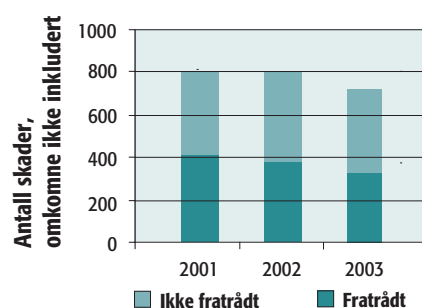
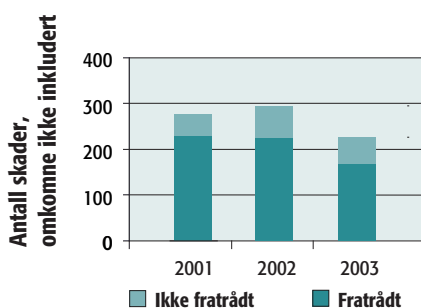


FOTO: KJUT REVNE. BIDRAG TIL FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2003.

- For fiskeflåten er det for 2003 mottatt 240 meldinger om personskade. Ti personer omkom, og 167 av skadene medførte fratreden. I 2002 ble det registrert 304 personulykker i fiskeflåten, hvorav ni omkomne og 223 skader som medførte fratreden.

Besetningsmedlemmer som er blitt skadet eller har omkommet ved sjøulykke på norsk fartøy, er en del av totaltallene her.

Personskader i fiske/fangst. 2001–2003 per 20.1.04



Lasteskip

Per 20. januar 2004 er det av sjøfartsinspektørene rapportert 79 sjøulykker for 2003, hvorav 13 førte til at skipet ikke lenger kunne anses som sjødyktig. Et NIS-registrert lasteskip kolliderte med et fransk fiskefartøy og unnlot å melde fra om hendelsen. Ulykken ble innrapportert fra annet hold. Nedgangen (fra 2002) skyldes færre kollisjoner 7 (15), brann 1 (3) og annet, mens grunnstøtinger viser en økning til 35 fra 25 i 2002. Det må påregnes et etterslep i rapporteringen av ulykker, og det er derfor tenkelig at antallet ulykker i 2003 vil stige utover i 2004.

Det ble rapportert to totalforlis av kontrollpliktige norske lasteskip. Det alvorligste var forliset av M/S «Kongstind» på 689 bruttotonn på Hustadvika 4. januar, der hele besetningen på fire omkom. På vei inn til Bergen gikk M/S «Opsanger» på 296 bruttotonn ned etter å ha grunnstøtt ved Sotrabrua.

Lasteskip i NIS	1999	2000	2001	2002	2003	Gj. sn. 5 år
Antall fartøy	733	769	764	735	722	745
Forlis	1	2	1	3	0	1,4
Ikke sjødyktig	6	13	13	12	6	10
Andre hendelser	38	38	24	32	17	30
Forlis %	0,14 %	0,26 %	0,13 %	0,41 %	0,00 %	0,19 %
Ikke sjødyktig %	0,82 %	1,69 %	1,70 %	1,63 %	0,83 %	1,34 %
Annen hendelse %	5,18 %	4,94 %	3,14 %	4,35 %	2,35 %	4,00 %

Fartøy over 50 bt. Rapport til «DAMA» fra sjøfartsinspektørene per 28. 01.04

Lasteskip i NOR	1999	2000	2001	2002	2003	Gj. sn. 5 år
Antall fartøy	921	911	849	784	821	857
Forlis	4	2	4	2	2	3
Ikke sjødyktig	23	20	5	9	6	13
Andre hendelser	47	38	49	30	46	42
Forlis %	0,43 %	0,22 %	0,47 %	0,26 %	0,24 %	0,33 %
Ikke sjødyktig %	2,50 %	2,20 %	0,59 %	1,15 %	0,73 %	1,47 %
Annen hendelse %	5,10 %	4,17 %	5,77 %	3,83 %	5,60 %	4,90 %

Sjøulykker. Passasjerskip/ferger 1999–2003

Kontrollpliktige fartøy i NOR og NIS. Alle fartøy uansett bt og lengde. Saker fra sjøfartsinspektørene i «DAMA» per 28. 01.04

	1999	2000	2001	2002	2003	Gj. sn. 5 år
Antall fartøy	1059	1021	1009	876	805	954
Forlis	1	2				1
Ikke sjødyktig	15	12	14	7	6	11
Andre hendelser	48	36	24	37	41	37
Forlis %	0,09 %	0,20 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,06 %
Ikke sjødyktig %	1,42 %	1,18 %	1,39 %	0,80 %	0,75 %	1,13 %
Annen hendelse %	4,53 %	3,53 %	2,38 %	4,22 %	5,09 %	3,90 %

Sjøulykker. Fiskefartøy 1999–2003

Alle norske fartøy over 10,67 m. Rapport til «DAMA» fra sjøfartsinspektørene per 28. 01.04

	1999	2000	2001	2002	2003	Gj. sn. 5 år
Fartøy	1958	1952	1994	1707	1633	1849
Forlis	11	3	4	5	4	5
Ikke sjødyktig	20	19	13	18	13	17
Andre hendelser	27	42	28	24	26	29
Forlis %	0,56 %	0,15 %	0,20 %	0,29 %	0,24 %	0,29 %
Ikke sjødyktig %	1,02 %	0,97 %	0,65 %	1,05 %	0,80 %	0,90 %
Annen hendelse %	1,38 %	2,15 %	1,40 %	1,41 %	1,59 %	1,59 %

Antall omkomne i fritidsbåtulykker 1994–2003

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Menn	45	31	32	32	45	25	35	19	35	26
Kvinner	1	1	3	1	4	0	1	0	1	3
Barn	3	1	0	2	1	4	0	0	0	0
Totalt	49	33	35	35	50	29	36	19	36	29

I tillegg ble et mindre glassfiber-fartøy på ni meter rapportert forlist. Et norskeid Bahamas-registrert skip på 2023 bruttotonn på vei fra Porsgrunn til Sauda gikk ned utenfor Lista med forurensende slam.

Sjøfartsinspektørene har rapportert seks omkomne og sju skadede sjøfolk for alle sjøulykker på lasteskip i 2003.

Passasjerskip

For 2003 er det totalt registrert 47 sjøulykker. Seks av disse medførte at skipet ikke lenger var sjødyktig. Ingen fartøy gikk tapt, men hendelser som hurtigruteskipet Midnatsols maskinsvikt i hardt vær, samt et stort cruise-fartøy som kolliderte, kunne ha medført langt større og mer dramatiske konsekvenser.

I hendelsene på passasjerskip som ble rapportert for fjoråret, omkom én sjømann. Én sjømann og to passasjerer ble skadet.

Fiskefartøy

58 sjøulykker er rapportert for 2003. 12 fiskefartøy forliste, sju av disse var mindre fartøy under grensen for kontrollpliktige fartøy, og ett fartøy gikk totaltapt som følge av sjøulykke. Det dramatiske forliset av «Stålegg Senior» på 477 bt etter at maskinen sviktet utenfor Nordlandskysten i hardt vær vinterstid, krevde ett liv og skadet fem av besetningen.

Det mindre fartøyet «Neptun» forliste etter grunnstøting i Åkrafjorden og gikk ned med sin eier.

I de rapporterte sjøulykkene mistet tre fiskere livet og seks ble skadet i sjøulykker på kontrollpliktige fiskefartøy i 2003. I tillegg mistet fire livet i sjøulykker på fartøy under kontrollpliktig størrelse.

Fritidsbåter

Det omkom i alt 29 personer i fritidsbåtulykker i 2003. Dette er en nedgang i antall omkomne i forhold til i fjor og lavere enn gjennomsnittet de siste ti årene. Forhold tyder på at fall over bord og kantringer utgjør de hyppigste årsakene til dødsulykker, men her må det tas et forbehold inntil endelig rapportering fra politiet foreligger.

Statistikk

Ulykkesutvikling siste fem år

De navigasjonsrelaterte sjøulykkene utgjør $\frac{2}{3}$ av alle sjøulykkene.

Utviklingen av hendelser rapportert fra sjøfartsinspektørene de siste fem årene viser hvordan risiko for sjøulykke varierer med fartøystypene.

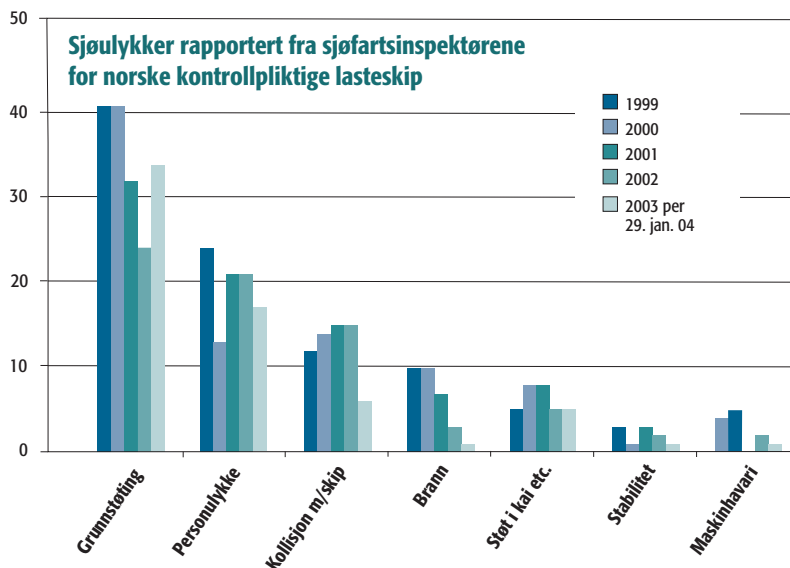
Totalt utgjør grunnstøtinger om lag halvparten av alle sjøulykker. Det er ventet at gjennomføringen av ECDIS (typegodkjent elektroniske sjøkart) vil kunne bedre forholdet, men dette avhenger av at næringen investerer i typegodkjent utstyr og autorisert kartmateriale, og at brukerne får tilstrekkelig opplæring.

For passasjerskip og ferger utgjør grunnstøtinger og sammenstøt med kai hoveddelen av de rapporterte sjøulykkene. Branner utgjør henholdsvis bare 6 og 4 prosent av ulykkene på last og passasjerskip, men hele 13 prosent for fiskefartøy.

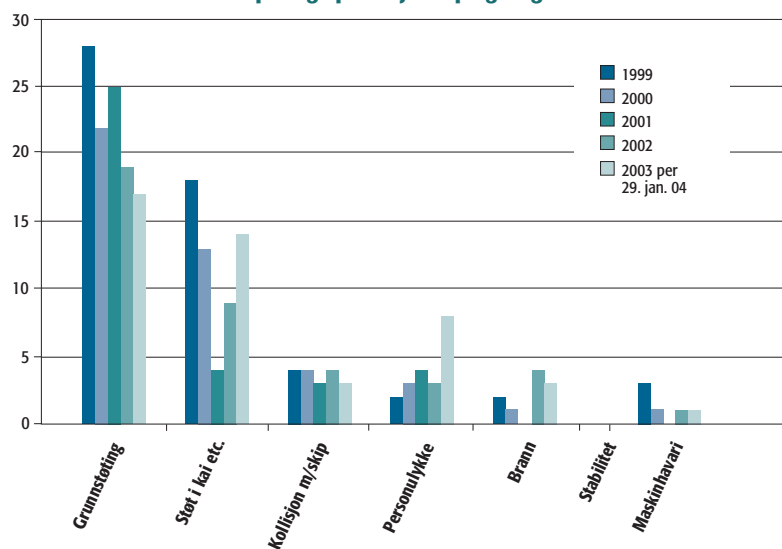
Skipskollisjoner viser en bedring siste år, men det er for tidlig å fastslå om dette skyldes tilfeldigheter.

I tillegg til utkikk og det generelle vaktholdet om bord er radar det viktigste tekniske hjelpemidlet for å unngå kollisjon. Arbeidet for å bedre radarens deteksjonsevne og spesielt innføringen av AIS (automatisk identifikasjonssystem), som vil gi opplysninger om andre fartøy i sann tid, vil trolig kunne redusere risikoen for denne typen ulykker.

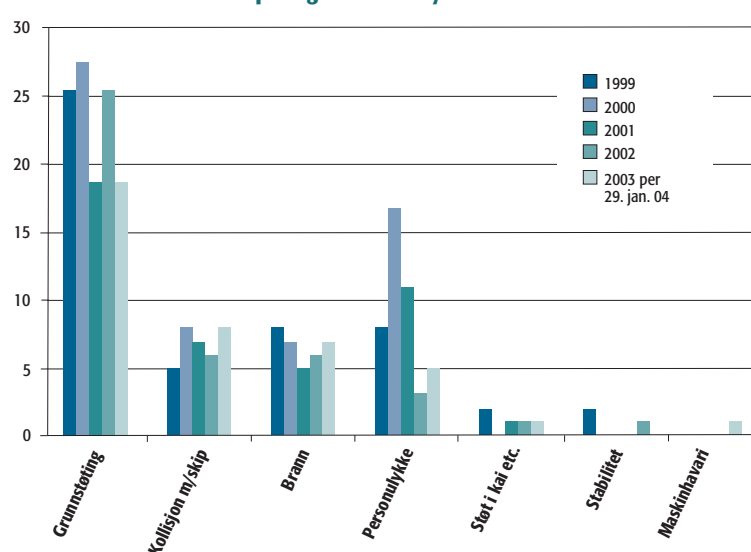
Andelen av sjøulykkene som førte til forlis, var i 2003 godt under gjennomsnittet for fartøysgruppene de siste fem årene.



Sjøulykker rapportert fra sjøfartsinspektørene for norske kontrollpliktige passasjerskip og ferger

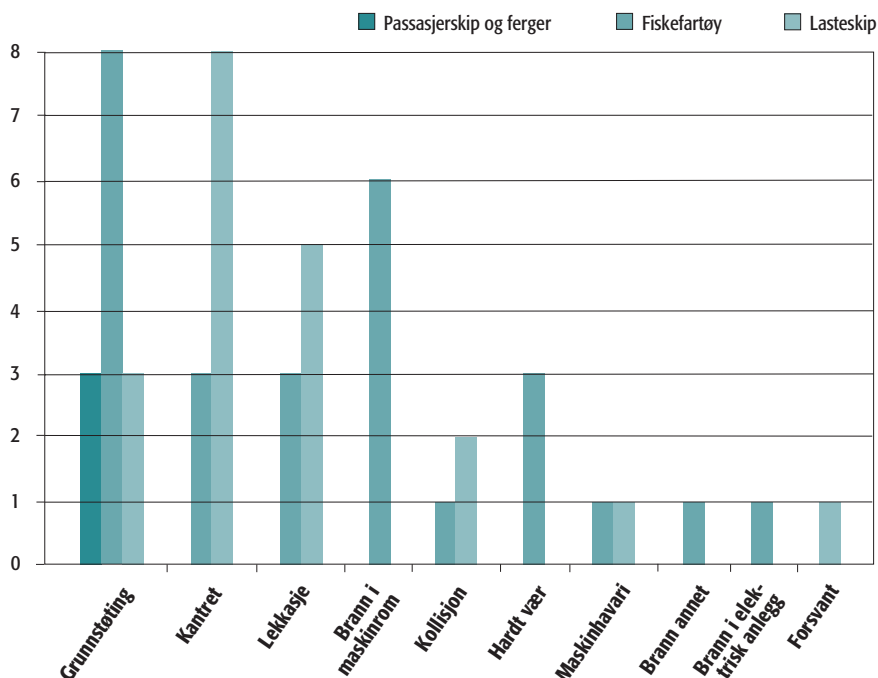


Sjøulykker rapportert fra sjøfartsinspektørene for norske kontrollpliktige fiskefartøy



Sikkerhetsindeks: forlis	1999	2000	2001	2002	2003	Gj. sn. 5 år
Lasteskip i NIS > 50 bt/st	0,82 %	0,26 %	0,13 %	0,41 %	0,00 %	0,19 %
Lasteskip i NOR > 50 bt/st	2,50 %	0,22 %	0,47 %	0,26 %	0,24 %	0,33 %
Passasjerskip & ferger > 0	1,42 %	0,20 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,06 %
Fiskefartøy > 11,67 m	1,02 %	0,15 %	0,20 %	0,29 %	0,24 %	0,29 %

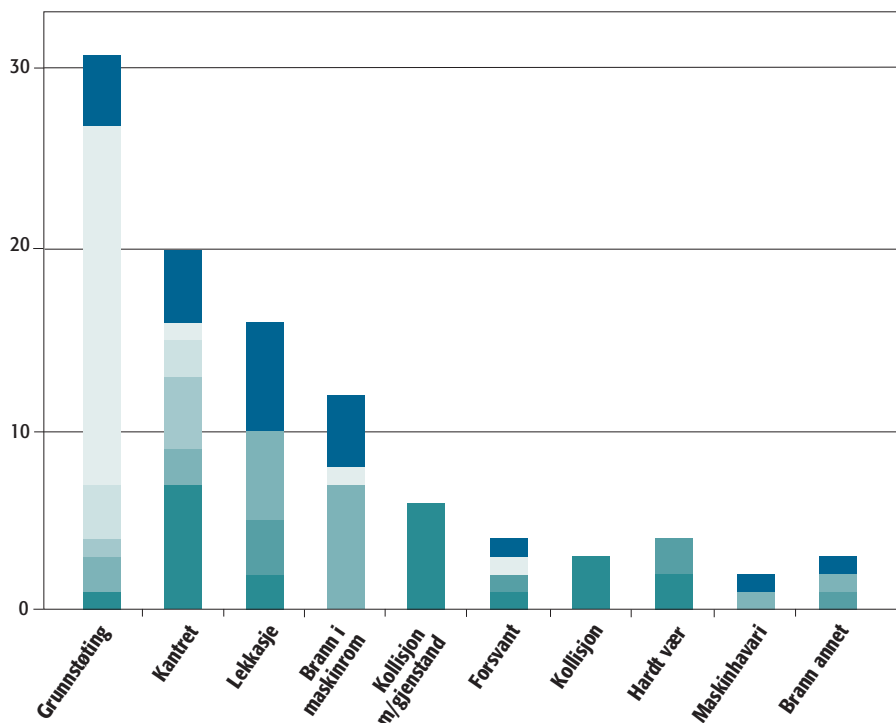
Andel sjøulykker som førte til forlis 1999–2003



Sjøulykker som medførte forlis. Norske kontrollpliktige fartøy siste 5 år

Det primære årsaksforholdet i sjøulykkene som medførte forlis 1999–2003

Utenfor skipet: 22 Konstruksjon: 7 Tekniske forh.: 18 Last, bunkers: 5
 Organisasjon: 5 Individet: 24 Ukjent: 22



Årsaker

Med unntak av skip som forsvinner, som M/S «Steinfalk», kan de fleste forlis relateres til en bestemt hendelse.

For lasteskipene er det stabilitetssvikt og lekkasje som har ført til de fleste forlisene de siste fem årene. Dernest kommer grunnstøting og kollisjon. For fiskeflåten, derimot, er det grunnstøting og brann i maskinrommet som har medført flest forlis. Dernest kommer kantring og lekkasje. Det er kun for fiskefartøy at hovedårsaken til en del forlis kan tilskrives til «hardt vær». For passasjerskip og ferger har det de siste fem årene kun vært en grunnstøting, «Sleipner», som førte til forlis.

Dessverre ble ikke alle forlis i femårsperioden oppklart. 21 prosent av forlisene har ukjent årsak. Innføring av ferdskrifer (VDR) vil trolig bedre dette.

21 prosent av ulykkene er knyttet til forhold utenfor skipet. Avverging av slike ulykker er i stor grad knyttet til sjøfolks egen årvåkenhet og vakthold. Årvåkenhet, og særlig ivaretagelse av vaktholdsforskriftens krav, er avhengig av tilstrekkelig sikring mot trøtthet. Nye hviletidsforskrifter og kontrollrutiner for dette er innført.

Forhold vedrørende enkeltpersoner om bord, situasjonsbedømmelse og reaksjoner, var fremdeles den viktigste primærårsak til de totalt 103 forlisene de siste fem årene.

Arbeidet med å forebygge sjøulykker er rettet mot de enkelte sjøfolkene ved opplæring og sikring av minimum kunnskapsnivå i henhold til STCW-konvensjonens krav gjennom sertifisering. Ulykkesforebygging gjennom det obligatoriske sikkerhetsstyringsystemet som kreves i ISM-koden for både skip og organisasjonen i land, ivaretas av direktoratet for 338 av de større passasjerskipene og fergene som er pliktige til å følge et slikt system. For de fleste lasteskipene er dette ivarettatt av de fem klassifikasjonsselskapene som direktoratet har delegert sin myndighet til. Selskapene er Det Norske Veritas, Lloyd's Register, American Bureau of Shipping, Germanischer Lloyd og Bureau Veritas.

Den eksterne risikoen som et fartøy utsettes for, er også av stor betydning. Farvannets beskaffenhet og værforhold er særlige risikofaktorer, noe mange forlis i kystflåten vitner om.

Sjøulykker – Lasteskip i NIS, NOR: 1999–2003. Saker fra sjøfartsinspektorene Fartøy >50 bt/st

Skade på fartøy	1. Kollisjon	2. Koll/plattform	3. Koll. m flytgjdsd.	4. Støt i kai	5. Grunnstøting	6. Kantret	7. Stabilitetssvikt	8. Lekkasje	9. Forurensning	10. Hardtvær	11. Maskinhavari	12.–15. Brann	16. Person, ulykke	18. For-svunnet	Sum
1999	12	5	1	5	41	3		2	6	3	3	10	24		115
2000	14	2		8	41	1		1	6		4	10	13	1	101
2001	15	3	1	8	32	3		1	3			7	21		94
2002	15			5	26	1	1	2	4	3		3	21		83
2003	6	1	1	5	34	1		1	2		1	1	17		70
1. Forlis	2				3	8		5			1	0		1	20
2. Tot.tap						1					1	1			3
3. Ikke-sjødyktig	16	1		6	57			1		3	3	18	1		106
4. Litt-skadet	36	6	2	20	99		1	1		2	4	9	8		188
Annet	8	4	1	5	15				21	1	1	3	87		146
Sum	62	11	3	31	174	9	1	7	21	6	10	31	96	1	463
	13 %	2 %	1 %	7 %	38 %	2 %		2 %	5 %	1 %	2 %	7 %	21 %	0 %	100 %
	61 %					5 %			7 %						

Sjøulykker – lasteskip
Sjøulykker – passasjerskip og ferger
Sjøulykker – Passasjerskip og ferger i NIS, NOR: 1999–2003. Saker fra sjøfartsinspektorene

Skade på fartøy	1. Kollisjon	2. Koll/plattform	3. Koll. m flytgjdsd.	4. Støt i kai	5. Grunnstøting	6. Kantret	7. Stabilitetssvikt	8. Lekkasje	9. Forurensning	10. Hardtvær	11. Maskinhavari	12.–15. Brann	16. Person, ulykke	18. For-svunnet	Sum
1999	4	0	1	18	28	0	0	0	2	0	3	2	2	0	60
2000	4	0	0	13	22	0	0	0	0	1	1	1	3	0	45
2001	3	0	0	4	25	0	0	0	0	0	0	0	4	0	36
2002	4	0	1	9	19	0	0	0	0	0	1	4	3	0	41
2003	3	0	0	14	17	0	0	0	0	1	1	3	8	0	47
1. Forlis	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
2. Tot.tap	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
3. Ikke-sjødyktig	0	0	1	11	32	0	0	0	0	1	1	7	0	0	53
4. Litt-skadet	13	0	1	39	60	0	0	0	0	1	2	3	1	0	120
Annet	5	0	0	8	16	0	0	0	2	0	2	0	19	0	52
Sum	18	0	2	58	111	0	0	0	2	2	6	10	20	0	229
	8 %	0 %	1 %	25 %	48 %	0 %		0 %	1 %	1 %	3 %	4 %	9 %	0 %	100 %
	83 %					1 %			4 %						

Sjøulykker – fiskefartøy
Sjøulykker – Fiskefartøy >10,67 m i NIS, NOR: 1999–2003. Saker fra sjøfartsinspektorene

Skade på fartøy	1. Kollisjon	2. Koll/plattform	3. Koll. m flytgjdsd.	4. Støt i kai	5. Grunnstøting	6. Kantret	7. Stabilitetssvikt	8. Lekkasje	9. Forurensning	10. Hardtvær	11. Maskinhavari	12.–15. Brann	16. Person, ulykke	18. For-svunnet	Sum
1999	5	0	0	2	26	2	0	2	0	3	0	8	8	0	56
2000	8	0	0	0	28	0	0	2	0	0	0	7	17	0	62
2001	7	0	0	1	19	0	0	0	0	0	0	5	11	0	43
2002	6	1	0	1	26	1	0	1	0	0	0	6	3	0	45
2003	8	0	1	1	19	0	0	0	0	1	1	7	5	0	43
1. Forlis	1	0	0	0	8	3	0	3	0	3	1	8	0	0	27
2. Tot.tap	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	4	0	0	8
3. Ikke-sjødyktig	5	0	0	1	49	0	0	2	0	0	0	15	3	0	75
4. Litt-skadet	22	1	1	3	44	0	0	0	0	1	0	5	0	0	77
Annet	5	0	0	1	14	0	0	0	0	0	0	1	41	0	62
Sum	34	1	1	5	118	3	0	5	0	4	1	33	44	0	249
	14 %	0 %	0 %	2 %	47 %	1 %	0 %	2 %	0 %	2 %	0 %	13 %	18 %	0 %	100 %
	64 %					3 %									

Sjøfartsdirektoratet i 2003

Stortinget vedtok 6. juni å flytte Sjøfartsdirektoratet fra Oslo til Haugesund. Vedtaket innebærer en stor utfordring med hensyn til optimal ressursforvaltning for å beholde, rekruttere og utvikle kompetent personell og ivareta lov- pålagte oppgaver. Det er et uttalt mål for Sjøfartsdirektoratet at det kontinuerlige arbeidet for å høyne sikkerheten til sjøs ikke skal bli skadelidende i denne prosessen. Arbeidet med omlegging til overordnet behovsstyrt kontroll og andre viktige faglige og administrative prosesser ble derfor videreført, slutført eller igangsatt i 2003.

Overordnet kontroll og forenkling

Direktoratet har i 2003 fortsatt sitt arbeid med omlegging av kontrollvirksomheten til overordnet behovsstyrt kontroll. Sentralt i denne sammenheng har vært samordning og forenkling av regelverk og tiltak fra direktoratets side for å sikre at næringen fortsetter utviklingen av en helhetlig sikkerhetskultur.

- Kontroll av fiske- og fangstfartøy mellom 10,67 og 15 meter største lengde ble delvis privatisert i 2001. Målsettingen for 2003 var at private kontrollforetak skulle stå for minst 75 prosent av de obligatoriske kontrollene for fartøygruppen. Målsettingen er nådd.
- Arbeidet med å revidere alle forskriftene for flyttbare innretninger ble slutført i 2003 ved at tre nye forskrifter og 21 endringsforskrifter ble vedtatt 11. april 2003, med ikraft-tredelse som planlagt, 1. juli 2003.
- Sjøfartsdirektoratet startet i 2003 opp arbeidet med gjennomføringen

av delegering av sertifisering av passasjerskip registrert i NIS til de anerkjente klasseselskapene.

- Arbeidet med «Enklere Norge»-prosjektet er inne i en avsluttende fase, og er planlagt slutført i 2004.

«Sleipner»-kommisjonens anbefalinger

Oppfølgingen av tiltaksplanen etter «Sleipner»-ulykken, som ble gjennomført som et eget prosjekt i direktoratet, ble i all hovedsak avsluttet i 2003. Oppfølgingen videre konsentrerer seg om utprøving, kalibrering og ferdigstilling av risikomodellverktøyet for hurtiggående passasjerskip, ny forskrift for bygging av hurtiggående passasjerskip, forbedret personlig redningsutstyr, nye kvalifikasjonskrav, og spesifisering for ny navigasjonsradar. I 2003 har Norge overfor IMO fremmet forslag til ny funksjonsstandard for navigasjonsradar og til revisjon av funksjonsstandard for integrerte navigasjons- og brosystemer.

Sikkerhetsregnskap

I 2003 ble sikkerhetsregnskapet klart til bruk i direktoratet. Regnskapet holder fortløpende oversikt over åtte hendelsesindikatorer basert på innrapporterte sjøfartsinspektørsaker. Regnskapet gir trendanalyse og tilstandsendring på månedsbasis, og rullerende tall på årsbasis.

Endringer i organisasjonen

Vedtaket om å flytte Sjøfartsdirektoratet til Haugesund har i 2003 lagt beslag på mye administrativ kapasitet for å utrede og planlegge for den nye situasjonen. Enkelte mindre organisasjonsendringer er foretatt. Ny assisterende sjøfartsdirektør ble tilsatt fra 1. september 2003 og tillagt det direkte ansvaret for de fire fartøysavdelingene og Sjømannsavdelingen (se rammesak neste side). Videre er deler av underavdeling Dokumentasjonssenteret, overført til Inspeksjonsavdelingen.

Hundre år for sikkerhet til sjøs – 1903–2003



Magnus Andersen, sjøfartsdirektør 1903–1911 (den første sjøfartsdirektør i Norge)

I november 2003 var det hundre år siden sjøfartsdirektør Magnus Andersen og en håndfull medarbeidere samlet seg på Sjøfartskontoret og tok fatt på oppgaven med å utforme et regelverk og kontrollapparat for å sikre skips sjødyktighet.

Det sto politisk strid om sjødyktighets-saken lenge før sjødyktighetsloven ble vedtatt i 1903, og denne strid mellom næringsliberalister og reformpolitikere fortsatte det første tiår. Utviklingen videre kom i større grad til å avspeile forholdet innen næringslivet generelt, der skillelinjene gikk mellom arbeidstakernes og arbeidsgiver-nes organisasjoner.

Sjøfartskontoret bygget raskt opp et omfattende nasjonalt regelverk og organisasjon. Ved en omorganisering i 1962 opp-

stod Sjøfartsdirektoratet med et større ansvarsområde, og som en sentral del av den norske sjøfartsadministrasjonen. Fra 1960-tallet kom etaten med i arbeidet for overordnede internasjonale regler gjennom IMO.

Sakte men sikkert ble det etablert en teknisk og kulturell standard i den norske flåten som etter hvert gjorde Norge til et foregangsland i maritim sikkerhet. Målt i forlisprosent kunne nedgangen registreres fra en forlisprosent 4,2 i 1906 til 0,2 prosent 90 år senere. Sjøfartsdirektoratets personell har stadig presset på for høyere standard og sikkerhet. Det har betydd forebygging av ulykker, færre forlis, færre arbeidsulykker, færre omkomne og reduserte tap. Av dramatiske ulykker er det trukket lærdom som har forhindret nye

Dette er gjort for å gi bedre effekt med hensyn til å forvalte sentrale fagdata på ett sted i organisasjonen. Begge endringene har sitt utspring i anbefalinger fra etatsgjennomgangen som ble foretatt i 2002.

Ressurser og kompetanse

Vedtaket om å flytte Sjøfartsdirektoratet til Haugesund ga økt arbeidsmengde som en følge av ulike vurderinger og planer gjennomført i 2003. En konsekvensutredning av flytting ble gjennomført av Det Norske Veritas i samarbeid med direktoratet, og en flytteplan ble oversendt Nærings- og handelsdepartementet. Forslag til en rekke tiltak på det personalpolitiske området ble utarbeidet. Mange flytte-relaterte prosjekter ble igangsatt i 2003, herunder et prosjekt for å sikre nye lokaler i Haugesund i 2006.

Direktoratet har mistet en rekke sentrale medarbeidere i tiden etter flyttevedtaket. For å forsøke å forhindre ytterligere avgang introduserte direktoratet en ordning for nøkkelpersonell i desember 2003. Formålet var å hindre ytterligere avgang. Samlet utgjør kombinasjonen av nye oppgaver og avgang av sentrale medarbeidere en meget stor utfordring for Sjøfartsdirektoratet. Det legges derfor til rette for en økning av antall medarbeidere på 10 prosent i 2004 i tråd med føringene fra stortingsmeldingen om statlige tilsyn.

Likestilling

Sjøfartsdirektoratet har som målsetting å rekruttere kvinner i lederstillinger dersom deres kvalifikasjoner er minst like bra som for mannlige søkere. I Sjøfartsdirektoratets personalreglement står det at kunngjøringen må utformes slik at man når den ønskede søkerkrets. Kvinner skal oppfordres til å søke når stillingen tilhører en stillingsgruppe som har mindre enn 40 % kvinner.

I 2003 økte Sjøfartsdirektoratet antall kvinner i toppledelsen fra 0 til 2 personer. I fagavdelingene i direktoratet er det flest mannlige ledere på grunn av at rekrutteringen skjer fra en mannsdominert yrkesgruppe. Blant de administrative underdirektørene var det i 2003 en kvinneandel på 50 %.

Økonomiforvaltning

I 2003 er betydelige ressurser gått med til planleggingen av flytting og til å ivareta ulike andre flytterelaterte oppgaver.

Det er gjennomført større endringer med å bedre datafangsten til direktoratets fagsystem Kontrollsystemet. Endringene ble initiert med utgangspunkt i Økonomireglementet for staten, men det er også foretatt endringer som gjelder flere faglig-funksjonelle forhold.

IT og elektronisk forvaltning

2003 har vært preget av konsolidering og klargjøring for endring i takt med etatens virksomhet. Både vedtaket om

flytting til Haugesund og økt krav til samhandling med eksterne parter har lagt en del premisser. Det er utført forvaltningsorienterte oppgaver, så som forbedring av utstyr og programvare. I tillegg er det klargjort for å bedre etatens IT-tjenester. Det er utviklet en ny applikasjonsarkitektur som sammen med en nyutviklet informasjonsmodell vil danne grunnlaget for konsolidering, sanering og utvikling av nye fagsystemer. Dette var nødvendig for å unngå at gamle IT-systemer blir en hindring for økt samhandling og effektivisering av etatens virksomhet.

En rekke større og mindre oppgraderinger og forbedringer av infrastrukturen er gjennomført og danner grunnlaget for å kunne tilby bedre IT-tjenester. Etaten har utviklet en ny sikkerhets- og kommunikasjonsløsning, og var fra midten av november 2003 utenfor statens tverrsektorielle nett.

Juridisk forvaltning

Sjøfartsdirektoratet har kontinuerlig arbeidet med prosjektet «Opprydding i forskriftsverket». Arbeidet er meget krevende rent ressursmessig. Direktoratet jobber langsiktig med sikte på å oppnå et sluttprodukt som fremstår som helhetlig og brukervennlig.

I 2003 har direktoratet arbeidet med å oppdatere kravene til laste- og passasjerskip. Direktoratet har i 2003 startet arbeid med blant annet revisjon

ulykker. Og etter hvert som det tekniske regelverket er kommet på plass, har fokus i større grad blitt rettet mot den menneskelige faktor, og «sikkerhetskultur» er blitt et nøkkelbegrep.

Denne erkjennelse og kultur har Sjøfartsdirektoratet også tatt med seg til IMO, der Norge gjennom femti år har gitt meget betydelige bidrag på mange områder, og vært en proaktiv deltaker i utviklingen av internasjonal sjøsikkerhet. I en så internasjonal næring som skipsfarten er, vil det internasjonale arbeidet bli av stadig større betydning også for det nasjonale sjøsikkerhetsarbeidet.

(Teksten er basert på Dag Bakkas jubileumsbok om Sjøfartsdirektoratet som ble utgitt i mars 2004.)

Sjøfartsdirektoratets offisielle markering av 100-årsjubileet ble feiret med gjester fra inn- og utland 11. november 2003.

Ny sjødyktighetslov kommer

Sjøfartsdirektoratet er representert i et offentlig utvalg som skal revidere sjødyktighetsloven fra 1903. Utvalget skal utarbeide forslag til en lov som både er tilpasset dagens forhold og som tar hensyn til utviklingen.

Den 100 år gamle loven er altfor detaljert og helt umoderne som tilsynslov. Selv om hensynet bak pålegg som «Der skal i den kolde årstid saavidt mulig skaffes passagerer ly for natten og beskyttelse mot veiret» fortsatt er relevant, er det helt andre krav til en moderne lov.

EU er blitt stadig mer aktiv i arbeidet for en sikrere og mer miljøvennlig skipsfart, ikke minst etter ulykkene med tankskipene «Erika» og «Prestige». Sammen med etableringen av EUs sjøfartsdirektorat, EMSA, gjør dette EU langt mer slagkraftig når det gjelder regelverksutvikling på det maritime området. Blant annet derfor er det viktig at den nye loven blir fleksibel nok til å ivareta endringer som følge av den internasjonale utviklingen innenfor skipsfart.



Rådgiver Terje Hernes Pettersen er Sjøfartsdirektoratets representant i utvalget som skal revidere sjødyktighetsloven fra 1903. FOTO: SIN HAUGAN

Flytting skal ikke true sikkerheten

Stortinget vedtok 6. juni 2003 at Sjøfartsdirektoratet skal flyttes til Hauge-sund. Flyttedatoen er satt til 1. november 2006. Dette vil bli en svært krevende prosess, og de nye utfordringene i styringen og ledelsen av virksomheten var merkbare i 2003. Prosessen vil påvirke direktoratets arbeid i flere år fremover.

Det Norske Veritas utarbeidet vinteren 2003, på oppdrag fra Sjøfartsdirektoratet, en konsekvensanalyse for flyttingen. Analysen, som identifiserer kritiske faktorer for å opprettholde sjøsikkerheten gjennom og etter en flytteprosess, vil være et nyttig grunnlagsmateriale for direktoratets videre arbeid. Veritas identifiserte i sin analyse at det å beholde nøkkelkompetanse og sikre

opplæring var de mest kritiske faktorene for å kunne realisere en flytting i tråd med forutsetningene.

I en overgangsperiode vil direktoratet få redusert kapasitet i forhold til dagens situasjon. For Sjøfartsdirektoratet er den største utfordringen å ivareta sitt tilsynsansvar og sine oppgaver slik at direktoratets arbeid for sjøsikkerheten ikke svekkes. Å opprettholde et godt servicenivå for brukerne er også et viktig mål. Direktoratet vil gjøre sitt ytterste for å makte dette, selv om flyttingen skaper en vanskelig situasjon for mange av Sjøfartsdirektoratets tilsatte. Ytre etat blir ikke fysisk påvirket av flyttingen. De 19 stasjonene blir værende der de er lokalisert i dag, og vil utføre den fysiske kontrollen som før.

Før Stortingets vedtak om utflytting av tilsyn demonstrerte hundrevis av tilsatte i de åtte tilsynene utenfor Stortinget i januar 2003. FOTO: SIV HAUGAN



av redningsforskrifter, navigasjonsforskrifter og radioforskrifter, ny hurtigbåtforskrift for passasjerskip og ny forskrift om transport av farlig gods, samt regelverket for sjøfolk.

I mai 2003 fastsatte direktoratet en ny kvalifikasjonsforskrift. Forskriften innebærer blant annet en sammenslåing av fem forskrifter til én, noe som har gitt et godt og brukervennlig sluttprodukt til en viktig brukergruppe.

Direktoratet har i 2003 dessuten arbeidet med å utarbeide en egen regelsamling for fritidsbåter. Dette regelverket er spredt på ulike etater og i ulike forskrifter, og er ikke tilgjengelig i samlet form. I motsetning til de øvrige bøkene i regelsamlingen – og av hensyn til brukergruppen – vil denne bli distribuert gratis. Utgiftene vil bli dekket over direktoratets budsjett. Boken vil bli utgitt våren 2004.

Kvalitetssystem og internkontroll

Videreutvikling av ISM-revisorers kompetanse har pågått gjennom året. Det har vært arrangert en felles samling med gjennomgang av ny ISO-standard og IMO-resolusjon 913, som omhandler forhold som i stor grad påvirker revisjonsplanlegging og gjennomføring. Videre ble det ved årets slutt igangsatt et arbeid med definering av revisorkompetansen som er nødvendig for gjennomføring av ISPS-revisjoner.

Arbeidet med etatshåndboken har fortsatt i perioden, med start av omarbeiding av grunnlaget for tilpasning til ISO-standardene, og for å legge til rette for en sertifisering av styringssystemet.

Samtidig har det pågått utvikling av

Assisterende sjøfa

– Jeg ønsker å bidra til at vi får gjennomført en så god flytteprosess som mulig, samtidig som vi på best mulig måte ivaretar sjøsikkerheten og hensynet til de ansatte. Det er for eksempel viktig at flytteprosessen ikke gir utilsiktede og negative virkninger for norsk skipsfart, sier Sigurd Gude. Han ble ansatt som assisterende sjøfartsdirektør i Sjøfartsdirektoratet i september 2003.

selvstendige avdelingshåndbøker, der underavdeling Sertifisering og utdanning i Sjømannsavdelingen, som foreløpig eneste område, har tilrettelagt for offentlig akkreditering av underavdelingens styringssystem, slik det fremgår i IMOs krav.

Flytting til Haugesund

Stortingets flytvedtak var en betydelig tilleggsbelastning for organisasjonen i 2003 og ga direktoratet ekstra store utfordringer. I tillegg til å ivareta sjøsikkerheten under flytteperioden er også direktoratets ledelse pålagt store omstillingsutfordringer, blant annet å gi tilstrekkelig støtte til de tilsatte. Det gjelder både de som ikke flytter med, og de som skal være en del av den nye organisasjonen i Haugesund. Så langt har direktoratet iverksatt en rekke tiltak i forhold til den forestående flytteprosessen:

- Konsekvensanalyse er utarbeidet gjennom Det Norske Veritas' rapport av 21. februar og 28. mars 2003.
- Direktoratets flytteplan ble oversendt Nærings- og Handelsdepartementet 24. september 2003.
- Besøk til Haugesund kommune ble gjennomført 2. og 3. september 2003.
- Forslag til flyttepakke for de tilsatte ble oversendt departementet 27. juni 2003.
- Det er iverksatt ordning for å beholde nøkkelpersonell fra og med 1. januar 2004.
- Arbeid med karriereplanlegging er igangsatt, med ekstern hjelp.
- Det er engasjert to firma i arbeidet med ny opplæringsordning i Haugesund, der 20 nye tilsatte vil være

under opplæring fra 1. september 2004.

- I samarbeid med blant annet Luftfartstilsynet og Kystverket har direktoratet satt i gang et prosjekt for å utdanne fremtidige «læringsrådgivere». Prosjektet er finansiert ved hjelp av prosjektmidler fra Statskonsult.
- Samarbeid med Statsbygg er igangsatt vedrørende nye lokaliteter i Haugesund. Fremdriften er i rute etter fremdriftsplan som er oversendt Nærings- og handelsdepartementet.
- Utkast til ny strategisk plan for Sjøfartsdirektoratet er utarbeidet.

Etatsgjennomgangen i 2002

Flytvedtaket har gjort det nødvendig for direktoratet å foreta en nyorientering. Vedtaket har ikke bare medført en ekstra vanskelig ressursituasjon, men også gjort det nødvendig å se en rekke forhold i et nytt lys. Flere av de foreslåtte tiltakene fra etatsgjennomgangen må følgelig vurderes nærmere. Likevel er enkelte forslag iverksatt på ulike områder. Blant annet er det foretatt enkelte organisatoriske tilpasninger, som omtalt på side 31 under «Endringer i organisasjonen». Direktoratet er også i gang med å tilrettelegge for delegering av store passasjerskip registrert i NIS til klasseselskapene. Det er videre bestemt at det skal igangsettes et arbeid med revisjon av sjødyktighetsloven. Videre oppfølging av de andre foreslåtte tiltakene i etatsgjennomgangen vil nødvendigvis måtte integreres med de valg som foretas i forhold til kommende strategiprosess.

Ny leder av Rådgivende Utvalg

Berit Stokke ble i 2003 valgt til ny leder av Rådgivende Utvalg for Sjøfartsdirektoratet. Hun er advokat og har bred erfaring fra sjørett og shipping.

Lederen for Rådgivende Utvalg har en uavhengig rolle i forhold til rådet, og oppgaven hennes er å koordinere og lede utvalget i sitt arbeid uten å mene noe om sakene som tas opp.

En viktig sak fremover, også for Rådgivende Utvalg, er flyttingen av Sjøfartsdirektoratet.

Stokke mener det overordnede aspektet i denne prosessen er sikkerhetsaspektet.

– Det vil være en viktig oppgave for rådet å gi innspill til Sjøfartsdirektoratet om hvordan direktoratet best mulig kan utføre sine oppgaver til tross for at det blir redusert kapasitet i en overgangsperiode.

Stokke er nå partner i advokatfirmaet Thommesen Krefting Greve Lund.



FOTO: SIV HAUGAN

Berit Stokke er ny leder for Sjøfartsdirektoratets Rådgivende Utvalg.

FOTO: SIV HAUGAN



– Vår målsetning er at vi skal ha et godt fungerende sjøfartsdirektorat som best mulig skal ivareta sjøsikkerheten uavhengig av den tilleggsbelastningen flytting til Haugesund er, sier Sigurd Gude, nysatt assisterende sjøfartsdirektør.

overordnet og koordinerende ansvar for Sjøfartsdirektoratets fire fartøysavdelinger og Sjømannsavdelingen. Han skal også være ansvarlig for strategiske og utviklingsmessige oppgaver innen sjøsikkerhet, regelverksutvikling og videreutvikling av tilsynsmetodikk.

rtsdirektør med visjoner

Gude understreker at det er viktig at Sjøfartsdirektoratet befester og vedlikeholder sitt internasjonale renommé, og at direktoratet fortsatt fremstår som en faglig kompetent enhet på den internasjonale arena.

– Jeg er opptatt av at vi bidrar til felles, internasjonale regler som gir samme sikkerhet for alle. I det hele tatt er det viktig at Sjøfartsdirektoratet er en aktiv deltaker innen internasjonalt arbeid.

Sigurd Gude ble ansatt som senioringeniør i Sjøfartsdirektoratet i 2001,

og året etter ble han avdelingsdirektør for Passasjerskipsavdelingen.

Han har bred ledererfaring fra maritimt relaterte stillinger som daglig leder i Mac Gregor Scandinavia, teknisk direktør i SSB Management, driftssjef og QA-leder i Norwegian Gas Carriers og divisjonsdirektør i Kværner Ships Equipment as. Gude er utdannet både som maskingeniør og maskinsjef, og har fartstid fra mange forskjellige skipstyper.

Assisterende sjøfartsdirektør skal ha et

Regnskap 2003

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 2003 består av budsjett i henhold til budsjettvedtak i Stortinget, jf. St prp nr 1 (2002–2003), budsjettjustering jf. Inst. S. nr 71 vedrørende post 01 og 04 og overførte ubrukte midler fra 2002.

Sjøfartsdirektoratet har for 2003 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 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 merinntekter på Kap 3907, post 05 Inntekter av velferdstiltak.

På Kap 0907 post 23 Forvaltning av refusjonsordningen er det gitt en overskridelsesfullmakt på kr. 560 000

til dekning av ekstra utgifter til forvaltning av ny refusjonsordning (nettolønn) for offshorefartøyer i NOR.

Bevilgningene på Kap 0909 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk post 70, 71 og 72 er alle gitt som overslagsbevilgninger.

Sjøfartsdirektoratet revideres av Riksrevisjonen. Utover ordinær årsoppgjørrevisjon har Riksrevisjonen i 2003 revidert anskaffelser i forhold til forskrift om offentlige anskaffelser, utvalgte områder innenfor lønnsområdet og direktoratets håndtering av m.v.a. på tjenester knyttet til velferdsordningen for sjøfolk.

		Noter	2003		2002
			Budsjett/ Disponibelt	Regnskap	Regnskap
Kap 0907	Lønn og sosiale utgifter			140 278	134 031
	Varer og tjenester			83 845	82 336
01	Driftsutgifter	1	216 301	224 123	216 367
21	Spesielle driftsutgifter	2	8 647	9 740	9 734
23	Forvaltning av ny refusjonsordning	3		465 801	
	Totalt kap 0907		224 948	699 664	226 101
Kap 0909					
70	Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk	4	205 000	199 905	250 376
71	Tilskudd til fergereederier i utenriksfart i NOR	4	274 823	288 096	75 177
72	Tilskudd til offshorefartøyer i NOR	4	150 000	202 226	
	Totalt kap 0909		629 823	690 227	325 553
Kap 3907					
01	Gebyrer NOR	5	96 500	98 329	101 507
02	Maritime personellsertifikater	6	7 400	5 932	
04	Gebyrer NIS	7	39 800	39 459	43 004
03/05/15-18	Andre inntekter/refusjoner	8	3 200	14 020	12 931
	Totalt kap 3907		146 900	157 740	157 442

Tall i hele tusen

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 fødsels- og adopsjonspenger, lærlinger og sykepenger, jf Kap 3907, postene 16–18. Merinntektsfullmakten har ført til at direktoratet har disponert merinntekter på om lag 3,7 mill kroner, mens mottatte refusjoner ble på 5,6 mill kroner. Refusjoner vedrørende eksterne oppdrag fra Oljedirektoratet, Kystverkets beredskapsavdeling og NORAD beløper seg til om lag 1,7 mill kroner, jf Kap 3907, post 03.
- Post 21 består av velferdsutgifter til norske sjøfolk og har en merutgift på 1,1 mill kroner mot tilsvarende merinntekt på 1,5 mill kroner jf. Kap. 3907, post 05. Merutgiftene knytter seg i hovedsak til videofilm-tjenesten.
- Tildelt overskridelsesfullmakt til innføring av ny refusjonsordning til offshorefartøyer i NOR er hovedsakelig benyttet til annonsering av ordningen, jf. Kap 0909, post 72.
- Hovedmålsettingen for refusjonsordningen er å beholde og rekruttere norske sjøfolk til norske skip (Post 70) samt bidra til at norske rederier får konkurranse-dyktige rammebetingelser i forhold til betingelsene i andre land. Tilskudd til fergereederier i utenriksfart i NOR (Post 71) ble opprettet fra 1. juli 2002 og tilskudd til offshorefartøyer i NOR (Post 72) ble opprettet fra 1. juli 2003 og er nettolønnsordninger.
- Gebyrsatsene i NOR-registeret er for 2003 økt med 10 %. Vedtatt budsjett jf. St prp nr 1 (2002–2003) ble redusert med 5 mill kroner ved Inst. S. 71 (2003–2004) på bakgrunn av forventet mindreinntekt. Regnskapsførte inntekter ble om lag 1,8 mill kroner høyere enn justert budsjett, en økning på 1,9 %.
- For maritime personellsertifikater ble det en mindreinntekt på 1,5 mill kroner eller en reduksjon på 20 % i forhold til budsjett. Reduksjonen har sammenheng med at takten i fornyelsesprosessen av 98-sertifikatene er 5 år.
- Vedtatt budsjett jf. St prp nr 1 (2002–2003) ble redusert med 5 mill kroner ved Inst. S. 71 (2003–2004) på bakgrunn av forventet mindreinntekt. Regnskapsførte inntekter ble om lag 0,9 % lavere enn justert budsjett. Ettersom gebyrsatsene for skip i NIS er uforandret i forhold til 2002, skyldes nedgangen i innbetalte gebyrer endringer i NIS-flåten sammensetning og størrelse. Det er en nedgang på over 50 skip i NIS-registeret fra 2002 til 2004.
- Regnskapsførte andre inntekter er høyere enn budsjettet, noe som skyldes at refusjoner for fødsels og adopsjonspenger, lærlinger og sykepenger samt forhold knyttet til merinntektsfullmaktene nettbudsjetteres.

English summary

International cooperation

A number of EU directives and regulations were implemented in Norwegian law in 2003. In particular, the provisions contained in the "Erika" packet I had consequences for Norwegian legislation, e.g. regulation 417/2002 concerning the accelerated phasing-out of single-hull tankers and directives on port state control and classification societies. On the environmental scene, the Norwegian Maritime Directorate (NMD) engaged itself, amongst other things, in the "Prestige" casualty follow-up. This casualty also brought to the fore the issue of international provisions on places of refuge and the NMD participated in meetings with the European Commission on this issue.

For the NMD, the relations with the newly-established EU body EMSA – European Maritime Safety Agency – are a top priority. In February 2003, Norway's maritime director was appointed as observer to the EMSA Board. The NMD has exchanged information with the EMSA on a number of matters of common interest.

In the International Maritime Organization (IMO), the efforts to prevent acts of terror against ships or ports continued in 2003 on the basis of the ISPS Code. Several IMO committees have been working on these issues, which include the issue of security training of seafarers.

Amongst other things, Norway committed itself on the issue of treatment of the shipwrecked. The issue was put on the IMO's agenda after the "Tampa" incident in 2001. The IMO's decision in 2003 incorporated the important humanitarian principles which Norwegian authorities had advocated.

In other areas too Norway was an active contributor in the IMO in 2003. The NMD participated in all IMO committees dealing with the issue of places of refuge to prevent pollution disasters. Guidelines for such places were adopted in late autumn 2003. Moreover, Norway took an active part in the revision of the SOLAS Convention, the Load Line Convention and other international instruments, as

well as in the work on the safety of large passenger ships, where general fire safety and life-saving principles were adopted in line with Norway's views.

The IMO adopted stricter requirements for bulk carriers and single-hull tankers in 2003. Accelerated phasing-out of single-hull tankers was adopted for reasons of environmental protection, at the initiative of the EU countries after the "Prestige" casualty in 2002. Otherwise, the year 2003 was an important one for the IMO's environmental convention MARPOL. Completely revised sets of regulations for the prevention of pollution by oil and chemicals were adopted. Regulations on the discharge from ships of sewage entered into force 30 years after their adoption by the 1973 MARPOL Conference.

In the International Labour Organization (ILO), Norway's contribution to the work on the framework conventions on seafarers' and fishermen's working and living conditions was extended. In addition, the NMD directed the revision of ILO Convention no. 108 on seafarers' national identity documents, which resulted in the ILO adopting a new Convention no. 185 on seafarers' identity documents.

In the European port State cooperation (Paris MOU), the NMD engaged itself heavily in last year's inspection campaign directed at passenger ships (cruiseships).

Environmental cooperation

The year 2003 was a busy one for environmental cooperation within the IMO. The NMD made an active contribution to ensuring that a new convention on alien organisms in ballast water was finalized according to schedule. Guidelines on recycling of ships were adopted, an issue that was put on the IMO's agenda at the initiative of Norway. Moreover, the NMD directed the work on an IMO greenhouse gas strategy, adopted by the IMO Assembly in the autumn of 2003.

Otherwise, marine environmental cooperation in 2003 was in large part devoted to the "Prestige" casualty fol-

low-up. In the wake of the loss of the 26-year-old single-hull tanker "Prestige" off Spain in 2002, the EU countries submitted a proposal to the IMO on accelerated phasing-out of single-hull tankers. The provisions that the special meeting of the IMO's environmental committee adopted in December 2003 incorporated the phase-out requirements of the EU, but allow for regional differences. A flag State may permit its ships to sail for a longer time, but port States may then refuse those ships access to their ports.

To implement the EU directive on reception of waste and cargo residues from ships, the NMD prepared a draft regulation. The regulation, laid down by the Ministry of the Environment, entered into force on 12 October 2003. The NMD has cooperated with Sweden, Denmark, the Netherlands, Germany, Belgium, Ireland and the UK to ensure common implementation of the directive.

Seafarers' competence, working and living conditions

In 2003, a total of 14,828 documents relating to certificates of competency or endorsements were processed. Of these, Norwegian certificate applications accounted for 7,752, including the 5,684 certificates issued, 1,951 refusals, and 117 dispensations issued. Altogether, 7,076 endorsement documents relating to foreign seafarers were processed. 6,317 endorsements of foreign certificates and 759 refusals were issued. 1,286 dispensations from the nationality requirement and for cooks were issued.

Following up the STCW Convention requirements for quality standards and supervision of the maritime educational systems of other countries has been a central task in 2003. All planned checks of educational institutions were carried out in 2003 and all safety centres concerned were certified by classification societies. Bilateral agreements have been concluded with all countries that supply a considerable number of seafarers to the Norwegian fleet. A status report on Norway's follow-up activities related to the STCW Convention's provisions on supervision of maritime education and training was prepared.

As part of the work on the human

element, the NMD launched a project to develop a quality system for the preparation, interpretation and presentation of accident-related statistics and analyses. The NMD aims to have at its disposal, at all times, a quality-assured and rich statistical material which may be used as a tool in the NMD's accident-prevention work.

Positive motivation and good welfare services are important factors in ensuring safety on board. Individual fitness and exercise activities are drawing an increasing number of followers. The number of seafarers participating in and meeting the requirements for fitness and badge tests has increased by roughly ten per cent compared to 2002.

Maritime legislation

An unusually large number of EEA-relevant directives and regulations were implemented in Norwegian law by the NMD in 2003. In addition to a number of new regulations and amendment regulations laid down as a consequence of amendments to international instruments, the revision of maritime legislation in the project "A Simpler Norway" was continued.

In 2003, the NMD finished the comprehensive task of revising all regulations concerning mobile offshore units. Three new regulations superseding existing regulations and 21 amendment regulations were laid down.

Control and supervision

At the end of 2003, a total of 3,989 vessels with a valid main certificate were registered in the NMD's control database. Of these ships, 1,543 were Norwegian-registered cargo ships with a valid main certificate, of which 722 were registered in the Norwegian International Ship Register (NIS). Moreover, there were 805 passenger ships and eight mobile offshore units, and 1,633 fishing vessels.

The NMD is responsible for public control of the Norwegian-registered fleet of cargo ships, passenger ships, fishing vessels and mobile offshore units subject to control. In 2003, the NMD performed, excluding cargo ships delegated to the classification societies, a total of 2,820 surveys for certificate issue. 260 ISM audits were

conducted, an increase by more than 25 per cent from the preceding year. 518 foreign vessels, accounting for 28.8 per cent of all foreign ships calling, were inspected in Norwegian ports in 2003.

In 2003, 562 unscheduled inspections of Norwegian-registered vessels subject to control were carried out by NMD surveyors. 153 vessels were detained upon inspection. Altogether, unscheduled inspections were carried out for 14.1 per cent of the vessels subject to control in the Norwegian fleet, not including mobile offshore units. There has been an increase in the percentage of unscheduled inspections in relation to the fleet subject to control compared to 2002, when a total of 11.6 per cent were subjected to unscheduled inspections. This is mainly due to a comparatively big increase in the number of unscheduled inspections of fishing vessels subject to control. The unscheduled inspection figures taken together show a gradual increase in detentions since 2000. As far as fishing vessels are concerned, the increase is in large part attributable to changes in control methodology and stricter inspection routines.

In 2003, the NMD processed documents and performed surveys relating to 121 conversions and 45 newbuildings. A total of 326 trading permits, towing permits or removal certificates were issued, and 123 vessels were inspected after breakdown or damage. Moreover, 159 tonnage certificates, 624 identification documents and 142 civil liability certificates were issued.

In 2003, 17 host State inspections were carried out on passenger ships engaged in regular service to and from Norway. This is an increase compared to 2002.

Port State inspections in Norwegian ports were carried out on 518 foreign vessels, or 28.8 per cent of the total estimated number of foreign vessels calling in 2003. Of the vessels inspected, 19 were detained. The trend towards a decrease in percentage of detentions continued in 2003.

Foreign authorities performed 935 inspections of Norwegian-registered vessels in Paris MOU ports. 34 vessels were detained. Additionally, 19 deten-

tions were reported from non-Paris MOU ports. As some cases are likely to be reported the following year, the 2003 figures are expected to be somewhat higher than indicated here.

Marine casualties

Preliminary figures show that 731 work-related personal injuries were reported for the Norwegian domestic and foreign-going fleet in 2003. Ten persons died from the injuries they sustained. For the fishing fleet, 240 cases of personal injury were reported. Here too there were ten fatalities.

79 cargo ship accidents were reported in 2003. In 13 cases the vessel was no longer seaworthy. The number of collisions decreased from 2002 but there was a considerable increase in the number of groundings. Two total losses were reported for vessels subject to control. In the most serious casualty, MS «Kongstind», of 689 gross tonnage, went down at Hustadvika in northwest Norway on 4 January and all four crew members lost their lives. MS «Opsanger», of 296 gross tonnage, went down en route to Bergen after grounding close to the Sotra Bridge.

47 passenger ship casualties were reported in 2003. In six cases, the vessel was no longer seaworthy, but no vessel was lost. In the incidents reported for passenger ships, one seafarer lost his life and one seafarer and two passengers were injured.

58 fishing vessel casualties were reported in 2003. 12 fishing vessels were lost, seven of which were vessels too small to be subject to control. In the reported casualties involving vessels subject to control, three fishermen lost their lives and six were injured in 2003. In addition, four persons lost their lives in casualties involving vessels too small to be subject to control.

In all, 29 persons lost their lives in pleasure craft accidents in 2003. This is fewer than in 2002 and below the average for the last ten years.

The NMD in 2003

On 6 June, the Norwegian national assembly voted to relocate the NMD head office to Haugesund, western Norway. The NMD subsequently declared it will do its utmost to ensure that the continuous work to enhance safety at sea will not suffer by the relo-

cation process. The move towards more general, need-driven control and other important technical and administrative processes were therefore continued, finished or started in 2003. The safety factors database became ready for use by the NMD in 2003 and most action plan items set up after the tragic "Sleipner" casualty in 1999 were fully implemented by the end of the year. The work to make maritime legislation simpler and more user-friendly was continued. Considerable

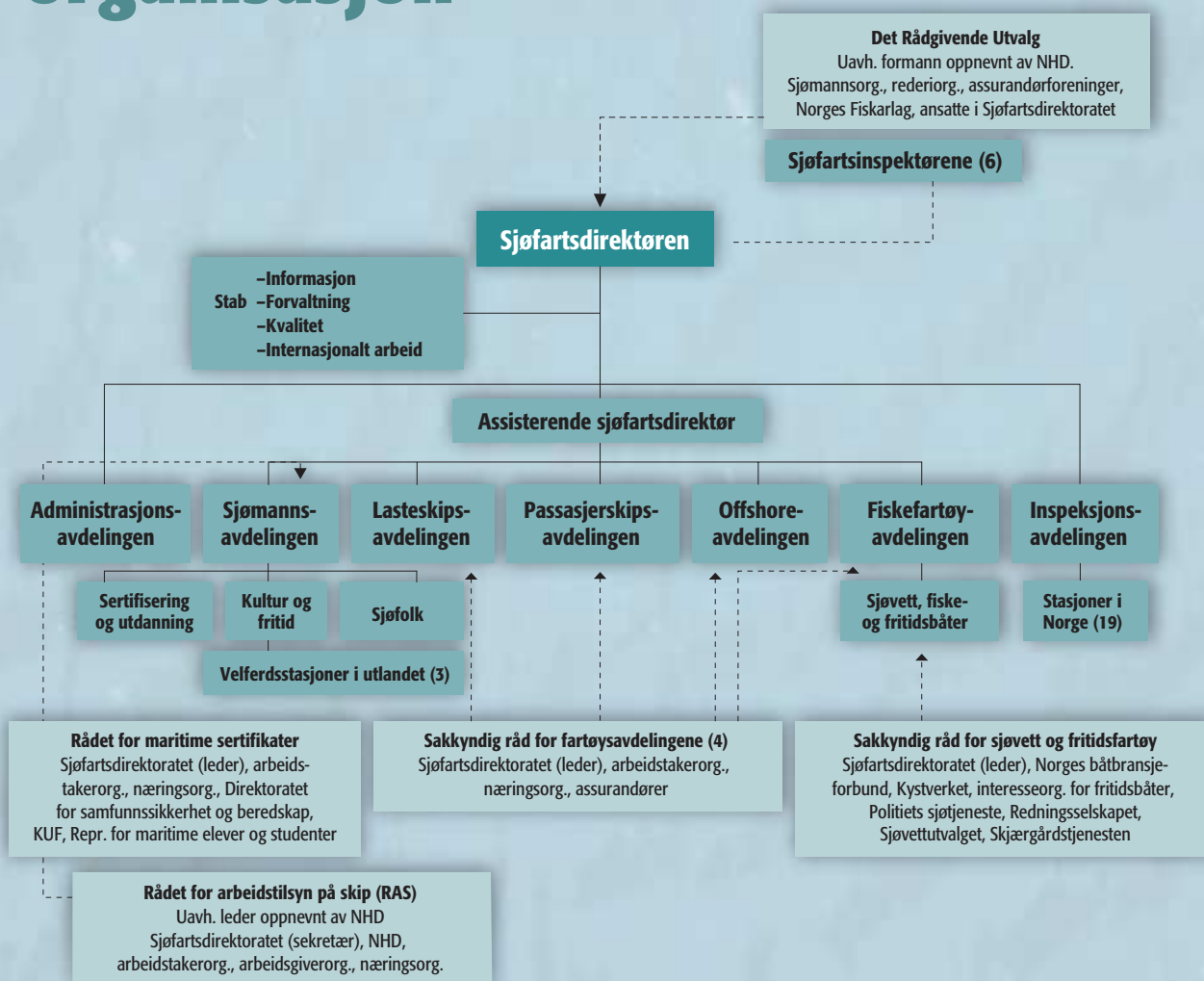
work was put into bringing parts of the NMD's activities in line with a new ISO standard and other relevant instruments and the NMD's Certification and Education Section arranged for public accreditation of its management system.

A impact study of the relocation process was conducted by Det Norske Veritas in cooperation with the NMD and a relocation plan was submitted to the Ministry of Trade and Industry. Many relocation-related projects were

set in motion in 2003, including a project to secure new premises in Haugesund in 2006.

A new deputy maritime director was appointed from 1 September and assigned direct responsibility for the NMD's four vessel departments and the Seamen's Department. A number of administrative, organizational or human resource measures were implemented as a consequence of the review of the agency conducted in 2002 or the relocation decision.

Sjøfartsdirektoratets organisasjon



Adresser

SJØFARTSDIREKTORATET

Postadresse
Postboks 8123 Dep.
0032 Oslo

Besøksadresse
Stensberggt. 27
0170 Oslo

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

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
Epost: i1osl@sjofartsdir.dep.no

Stasjon Larvik
Postboks 2059
3255 Larvik
Telefon 33 15 65 40
Telefaks 33 15 65 41
Epost: i1lvk@sjofartsdir.dep.no

Stasjon Kristiansand S
Postboks 24
4661 Kristiansand S
Telefon 38 00 63 00
Telefaks 38 00 63 01
Epost: i1krs@sjofartsdir.dep.no

DISTRIKT 2

Stasjon Stavanger
Postboks 668
4003 Stavanger
Telefon 51 84 26 80
Telefaks 51 84 26 81
Epost: i2svg@sjofartsdir.dep.no

Stasjon Haugesund
Postboks 565
5501 Haugesund
Telefon 52 86 51 80
Telefon 52 86 51 81
Epost: i2hau@sjofartsdir.dep.no

Stasjon Bergen
Distriktssjef
Postboks 110
5804 Bergen
Telefon 55 38 17 20
Telefaks 55 38 17 21
Epost: i2bgo@sjofartsdir.dep.no

Stasjon Florø
Postboks 58
6901 Florø
Telefon 57 74 67 40
Telefaks 57 74 67 41
Epost: i2fro@sjofartsdir.dep.no

DISTRIKT 3

Stasjon Ålesund
Distriktssjef
Kongensgt. 25
6002 Ålesund
Telefon 70 11 42 70
Telefaks 70 11 42 71
Epost: i3aes@sjofartsdir.dep.no

Stasjon Kristiansund N
Postboks 767
6501 Kristiansund N
Telefon 71 58 54 60
Telefaks 71 58 54 61
Epost: i3ksu@sjofartsdir.dep.no

Stasjon Trondheim
Postboks 4310
7417 Trondheim
Telefon 73 98 28 30
Telefaks 73 98 28 31
Epost: i3trd@sjofartsdir.dep.no

Stasjon Rørvik
Postboks 229
7901 Rørvik
Telefon 74 39 35 30
Telefaks 74 39 35 31
Epost: i3rvk@sjofartsdir.dep.no

Stasjon Sandnessjøen
Postboks 213
8801 Sandnessjøen
Telefon 75 07 56 60
Telefaks 75 07 56 61
Epost: i3ssj@sjofartsdir.dep.no

DISTRIKT 4

Stasjon Bodø
Postboks 325
8001 Bodø
Telefon 75 56 62 80
Telefaks 75 56 62 81
Epost: i4boo@sjofartsdir.dep.no

Stasjon Narvik
Fagemesveien 2
8515 Narvik
Telefon 76 96 36 60
Telefaks 76 96 36 61
Epost: i4nvk@sjofartsdir.dep.no

Stasjon Svolvær
Postboks 54
8301 Svolvær
Telefon 76 04 60 00
Telefaks 76 04 60 01
Epost: i4svj@sjofartsdir.dep.no

Stasjon Harstad
Postboks 264
9483 Harstad
Telefon 77 00 34 70
Telefaks 77 00 34 71
Epost: i4hsa@sjofartsdir.dep.no

Stasjon Tromsø
Distriktssjef
Postboks 6258
9292 Tromsø
Telefon 77 75 63 80
Telefaks 77 75 63 81
Epost: i4tos@sjofartsdir.dep.no

Stasjon Hammerfest
Postboks 180
9615 Hammerfest
Telefon 78 42 20 10
Telefaks 78 42 20 11
Epost: i4hft@sjofartsdir.dep.no

Stasjon Båtsfjord
Postboks 124
9991 Båtsfjord
Telefon 78 98 48 30
Telefaks 78 98 48 31
Epost: i4bjf@sjofartsdir.dep.no

SJØFARTSINSPEKTØRENE

Sjøfartsinspektøren i Oslo
Postboks 8123 Dep.
0032 Oslo
Telefon 22 45 45 50/51
Telefaks 22 45 45 10
Epost: i1ol@sjofartsdir.dep.no

Sjøfartsinspektøren i Kristiansand S
Postboks 24
4661 Kristiansand S
Telefon 38 00 63 00/02
Telefaks 38 00 63 01
Epost: iiks@sjofartsdir.dep.no

Sjøfartsinspektøren i Bergen
Postboks 110
5804 Bergen
Telefon 55 38 17 20
Telefaks 55 38 17 21
Epost: iibg@sjofartsdir.dep.no

Sjøfartsinspektøren i Trondheim
Postboks 4310
7417 Trondheim
Telefon 73 98 28 30
Telefaks 73 98 28 31
Epost: iith@sjofartsdir.dep.no

Sjøfartsinspektøren i Bodø
Postboks 325
8001 Bodø
Telefon 75 56 62 80
Telefaks 75 56 62 81
Epost: iibo@sjofartsdir.dep.no

Sjøfartsinspektøren i Tromsø
Postboks 6258
9292 Tromsø
Telefon 77 75 63 80
Telefaks 77 75 63 81
Epost: iits@sjofartsdir.dep.no

NORSKE VELFERDS-STASJONER I UTLANDET

Aberdeen
Norwegian Government
Seamen's Service
41 Regent Quay
Aberdeen AB11 5BE
Skottland
Telefon/telefaks +44 1224 21 19 33
Mobil +44 7860 64 52 06
Epost: ngss.aberdeen@btconnect.com

Port Said
Norwegian Government
Seamen's Service
30 Sultan Hussein Street
P.O.Box 539
Port Said 42511
Egypt
Telefon +20 66 22 47 06
Telefaks +20 66 22 75 14
Mobil +20 127 89 7603
Epost: ngss.portsaid@suezcanal.net

Rotterdam
Norwegian Government
Seamen's Service
Oostbroekweg 4
3089 KL Rotterdam
Nederland
Telefon +31 10 429 2068
Telefaks +31 10 428 1371
Mobil +31 6 5151 2530
Epost: ngss_rotterdam@compuserve.com



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Directorate

Postadresse

Postboks 8123 Dep.
0032 Oslo

Besøksadresse

Stensberggt. 27
0170 Oslo

Telefon 22 45 45 00

Telefaks 22 45 45 01

Ordrefaks 22 45 45 45

Alarmtelefon 22 45 45 00

E-post postmottak@sjofartsdir.dep.no

Internett www.sjofartsdir.no