



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Directorate

Årsmelding

2004



Innhold

Forord	3	Tilsyn og kontroll	19
		Flåtens størrelse og sertifikatbesiktelser	19
Sjøfartsdirektoratets ledelse	3	Unmeldte tilsyn	20
		Andre typer tilsyn	20
Sammendrag	4	Lasteskip	20
		Passasjerskip	21
Internasjonalt samarbeid	8	Offshore	21
EU-arbeid	8	Fiskefartøy	21
Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO)	8	Fritidsbåter	22
Arbeids- og levevilkår	10	Havnestatskontroll	23
Annet internasjonalt samarbeid	10	Overordnet kontroll	23
Miljøsamarbeid	11	Sjøulykker	24
		Personulykker	24
Sjøfolks kompetanse, arbeids- og levevilkår	12	Skipsulykker	24
Arbeidsmiljø	12	Lasteskip	24
Sertifisering og utdanning	13	Passasjerskip	27
Sjøfolks helse	14	Flyttbare innretninger	28
Velferdstilbud	14	Fiskefartøy	28
Rådgivning i bistandsarbeid	15	Generell sjøulykkesstatistikk	30
Rådet for arbeidstilsyn på skip	15	Fritidsbåtulykker	32
Regelverksarbeid	16	Sjøfartsdirektoratet i 2004	33
Tiltak mot terrorisme	16		
Sjøfolk	16	Regnskap 2004	36
Miljø	16		
Lasteskip	17	English summary	38
Passasjerskip	18		
Flyttbare innretninger	18	Sjøfartsdirektoratets organisasjon	41
Fiskefartøy	18		
Fritidsfartøy	18	Adresser	42

Forord

Det Antigua og Barbuda registrerte bulkskipet Rocknes' havari i Vatløstraumen utenfor Bergen i januar, der atten sjøfolk på tragisk vis mistet livet, er den enkeltstående skipsulykken som krevde flest menneskeliv og som fikk størst oppmerksomhet i 2004.

I tillegg krevde sjøen livet til femtiten fritidsbåtkbrukere og seks fiskere, mens tolv mennesker omkom i sjøulykker på norskregistrerte fartøyer i innenriks- og utenriksfart. Tallene viser med all sin tydelighet at menneskelig ferdsel på sjøen ikke er fri for farer og risiko. Sjøfartsdirektoratet ser med stor uro både på de mange enkelthendelser og summen av liv som

går tapt, både i den kommersielle skipstrafikken og i den økende, og stadig mer hurtiggående fritidsbåtflåten. Sjøfartsdirektoratets overordnede mål er å oppnå høy sikkerhet for liv, helse, miljø og fartøy, men direktoratet kan ikke alene sørge for sikkerhet til sjøs. Farefulle situasjoner og ulykker oppstår, til tross for tekniske nyvinninger, strenge og endrede regelverk, økte krav til maritim kompetanse, og fokus på sikkerhetskultur og holdningsbyggende og adferdsmotiverende tiltak. Felles innsats og forståelse, fra sentrale maritime aktører til det enkelte sjøfarende individ som har ansvar for eget og andres liv og verdier, er helt nødvendig.

Sjøfartsdirektoratet vil ha krevende oppgaver i tiden framover; å sikre at skip kan seile, samtidig som hensynet til sikkerhet og miljø blir ivare tatt er, og skal være, hovedoppgave nummer én. Samtidig er flyttingen og nyetableringen av direktoratet i Haugesund en ekstra utfordring. Et unikt rekrutterings- og opplæringsprogram av et stort antall mennesker har kommet godt i gang og vil bidra til at vi vil ha et operativt og effektivt Sjøfartsdirektorat i byen fra 1. november 2006.

Rune Teisrud
Sjøfartsdirektør

Sjøfartsdirektoratets ledelse



Bak fra venstre: Bjørn Løvdøen, avdelingsdirektør i Sjømannsavdelingen, Per Magne Indreeide, avdelingsdirektør i Lasteskipavdelingen, Knut Egil Hansen, kommunikasjonsdirektør, Lasse Karlsen, avdelingsdirektør i Fiskefartøyavdelingen, Ove Tautra, avdelingsdirektør i Offshoreavdelingen, Karl Helge Storhaug, fung. avdelingsdirektør i Administrasjonsavdelingen, Knut Kristiansen, avdelingsdirektør i Inspeksjonsavdelingen.

Foran fra venstre: Turid B. Stemre, avdelingsdirektør i Passasjerskipavdelingen, Rune Teisrud, sjøfartsdirektør, Kristin Åsgard Kleven, stabdirektør i Staben og Sigurd Gude, assisterende sjøfartsdirektør.

Foto: Svein Erik Dahl/Samfoto

Sammendrag

Internasjonalt samarbeid

I løpet av året har Sjøfartsdirektoratet gjennomført en rekke EU-direktiver og forordninger i norsk rett. Det gjelder blant annet EU-forordningen om de internasjonale antiterrorreglene for skip og havner. Sjøfartsdirektoratet deltok på en rekke møter om sikkerhets- og antiterrorarbeid i regi av EU-kommisjonen. I mai holdt Kommisjonen et konsultasjonsmøte for medlemsstatene og EFTA-statene om en omfattende ny sikkerhetspakke for skip ("Erika III"). Etter møtet sendte Norge sine kommentarer til Kommisjonen. Videre deltok direktoratet på flere møter i Kommisjonens maritime ekspertkomité COSS. Sjøfartsdirektoratet var i 2004 aktiv deltaker i EUs MET-NET-prosjekt for en harmonisering av maritim utdanning i Europa, og dessuten i arbeidet med fritidsbåter, der et viktig mål er å få gjennomslag for krav om ombordstigningsleder. Et heldags EU/EØS-seminar i ble arrangert av direktoratet i mars i samarbeid med Nærings- og handelsdepartementet og Miljøverndepartementet.



Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) avsluttet i 2004 en revisjon av stabilitetskapitlet i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS). Norge har vært førende i mye av revisjonsarbeidet. Resultatene er i tråd med Sjøfartsdirektoratets anbefalinger etter "Rocknes"-ulykken, men det var ikke internasjonal støtte for å gå så langt som Norge ønsket. Videre har Sjøfartsdirektoratet vært

sterkt involvert i IMOs arbeid med å revidere eksisterende sikkerhetsregler og retningslinjer for fiskefartøy. Direktoratet har også deltatt aktivt i arbeidet med reviderte testprosedyrer for personlig redningsutstyr.

Et sentralt område for direktoratet også i 2004 var revisjon og utvikling av standarder for navigasjonsutstyr. I desember vedtok IMOs sjøsikkerhetskomité en revidert standard for navigasjonsradar. Etter initiativ fra blant annet Sjøfartsdirektoratet ble også reviderte funksjonsstandarder for integrerte bro- og navigasjonssystemer satt på dagsordenen i IMOs underkomité for navigasjonssikkerhet.

Sjøfartsdirektoratet ønsker å spille en ledende rolle i utformingen av internasjonalt regelverk for gassdrevne skip. Direktoratet utarbeidet således et utkast til rammeverk for nytt regelverk for slike skip, som ble oversendt IMO i desember.

På miljøområdet la direktoratet også i 2004 stor vekt på forhandlingene om en ny konvensjon som skal hindre spredning av skadelige organismer fra ballastvann. Ballastvannkonvensjonen ble vedtatt av IMO i februar. Norge tok på seg å utarbeide tre av i alt 13 retningslinjer til konvensjonen. I tilknytning til IMOs oppfølging av retningslinjene om opphogging av skip har direktoratet bistått Miljøverndepartementet med å etablere et felles norsk grunnlag for videre arbeid med saken nasjonalt og internasjonalt. Når det gjelder klimagassutslipp fra skip, ble det ikke oppnådd enighet om dette i IMOs miljøkomité i 2004. Sjøfartsdirektoratet sørget likevel for å sikre fremdriften omkring det tekniske innholdet gjennom et samarbeid mellom Japan, Tyskland, Storbritannia og Norge. Videre deltar Sjøfartsdirektoratet i gruppen som reviderer retningslinjene for opprettelse av spesielt miljøfølsomme områder.

I 2004 representerte Sjøfartsdirektoratet norske myndigheter i høynivåarbeidsgruppen og den

tilhørende undergruppen i Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO). Videre er direktoratet med i styret for arbeidet med å utarbeide en samlekonvensjon og dermed revidere eksisterende konvensjoner for sjøfolks arbeids- og levevilkår. Sjøfartsdirektoratet har også i 2004 deltatt aktivt i arbeidet med en konvensjon for fiskeres arbeids- og levevilkår, og i den felles IMO/ILO-arbeidsgruppen som arbeider med å sikre sjøfolks økonomiske rettigheter ved blant annet dødsfall og personskader.

Miljøsamarbeid

Sjøfartsdirektoratet la meget stor vekt på det internasjonale miljøsam arbeidet i 2004. En ny konvensjon om hindring av spredning av fremmede organismer i ballastvann fra skip ble vedtatt etter et omfattende arbeid fra norsk side. Direktoratet fortsatte sitt engasjement for å utvikle en effektiv klimagass-strategi i IMO og for retningslinjer for opphogging av skip. Sjøfartsdirektoratet deltok også i arbeidet med å utarbeide en helhetlig forvaltningsplan for Barentshavet.

Ved årsskiftet 2004/2005 etablerte Sjøfartsdirektoratet en miljøinformasjonsportal på sin hjemmeside, www.sjofartsdir.no. Portalen, som er utviklet i samarbeid med Det Norske Veritas, skal være et verktøy for næringen til å kunne ta gode miljøvalg.

Sjøfolks kompetanse, arbeids- og levevilkår

Sjøfartsdirektoratet foretok i 2004 en inngående gjennomgang av årsrapporter fra verne- og miljøutvalgene. Undersøkelsen har avdekket at det fortsatt er store mangler ved verne- og miljøarbeidet. Direktoratet arbeidet dessuten videre med forhold omkring identifisering av sjøfolk. Rammene for arbeidet er kravene til adgangskontroll i de internasjonale antiterrorreglene for skip og havner (ISPS Code) og ILO-konvensjonene nr. 108 og nr. 185.

I mai ble direktoratets underavdeling Sertifisering og utdanning – som den første offentlige instans – akkreditert av Norsk Akkreditering.

I løpet av året behandlet direktoratet 12 476 sertifikat- og påtegningssaker.

Blant velferdstilbudene omfattet filmtjenesten rundt 320 skip i 2004. I bibliotekjenesten lå antallet registrerte bokbytter på ca. 26.000. Fotokonkurransen for sjøfolk samlet 24 deltakere, med til sammen 176 bidrag. Sjøfartsdirektoratet overtok for øvrig formannsvervet i den internasjonale velferdsorganisasjonen for sjøfolk (ICSW) fra 1. april.

20. oktober ble Rådet for arbeidstilsyn på skip nedlagt. Rådet skal erstattes av Sakkyndig råd for sjøfolks og fiskeres arbeids- og levevilkår.

Regelverksarbeid

Nærings- og handelsdepartementet nedsatte i 2003 et utvalg til å foreta en fullstendig revisjon av sjødyktighetsloven. Sjøfartsdirektoratet har en representant i utvalget. Den nye loven skal bli en tidsriktig lov som også tar hensyn til utviklingen internasjonalt. Utvalgets møteplan og arbeid i 2004 var meget omfattende.

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 22. juni en ny forskrift om sikkerhet og terrorberedskap om bord på skip og flyttbare boreinnretninger. Forskriften er utarbeidet som følge av nye krav fra IMO og EU. Enkelte endringer er samtidig fastsatt i havnestatskontrollforskriften av 1. juli 2003 nr. 969.



Nye og endrede krav til opplæring og sertifisering av personell på hurtigbåter ble vedtatt 18. oktober. Dermed er nok en milepæl passert i oppfølgingen av "Sleipner"-ulykken i 1999. Videre ble regelverket for arbeidsmiljø, sikkerhet og helse samlet i én forskrift høsten 2004. Forskriften inneholder blant annet strengere krav til opplæring i det forebyggende verne- og miljøarbeidet for fiskere.

På miljøsidens oversendte Sjøfartsdirektoratet forskrift om hindring av forurensning ved kloakkutslipp fra skip til Miljøverndepartementet, som fastsatte forskriften 1. juni. Et foreløpig utkast til forskrift om hindring av luftforurensning fra skip ble også oversendt i 2004. Videre endret direktoratet forskriften om fremskynnet innføring av krav om dobbelt-skrogdesign eller tilsvarende design for oljetankskip med enkeltskrog.

Ny forskrift om radiokommunikasjon for lasteskip ble fastsatt av Sjøfartsdirektoratet i desember. Med denne forskriften innføres GMDSS-radiokrav på alle radiopliktige lasteskip, med noen begrensninger for lasteskip i fartsområde 1 og 2. Videre fastsatte Sjøfartsdirektoratet i desember ny forskrift om redningsredskaper for lasteskip. Også på områder som navigasjon, lasting, lossing og frakt av last ble det igangsatt forskriftsprosesser i 2004.

En rekke av forskriftene for passasjerskip ble endret i 2004 som følge av endringer i EU-rettsakter. En ny forskrift om redningsredskaper på passasjerskip ble fastsatt i oktober. Etter vedtak i Samferdselsdepartementet om bygging av gassdrevne ferger utarbeidet Sjøfartsdirektoratet utkast til forskrift om bygging og drift av passasjerskip drevet med gass. Forskriften representerer nybrottsarbeid i forhold til regelverksutvikling og har vært en ressurskrevende oppgave.

Flere forskriftsrevisjoner for fiskefartøy ble igangsatt i 2004. Videre utarbeidet direktoratet en ny forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy. Forskriften erstatter fritidsbåtforskriften av 14. juni 1996.

Tilsyn og kontroll

Ved utgangen av 2004 var det 1436 norskregistrerte lastefartøy i den norske flåten. Av disse var 675 registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Videre var det 773 passasjerfartøy, åtte flyttbare innretninger og 1589 fiskefartøy.

I 2004 utførte direktoratet i alt 3591 sertifikatbesiktelse, laste- og passasjerskip som er delegert til klasseselskapene ikke medregnet. Det ble gjennomført 254 ISM-revisjoner.

470 uanmeldte inspeksjoner ble foretatt, med tilbakehold av 146 fartøy. Økt konsentrasjon om de mindre fiskefartøyene har trolig bidratt til at andelen tilbakeholdte har gått noe opp. Deler av utvalget av fartøy er ikke tilfeldig, og resultatene gir derfor ikke et representativt bilde av den norske flåten.

Det ble foretatt 22 vertsstatskontroller på passasjerfartøy som går i fast rute til og fra Norge. I havnestatskontrollen ble 653 utenlandske fartøy inspisert i norske havner i 2004. Av disse ble bare 15 (2,3 %) tilbakeholdt, og dermed fortsetter den gode trenden. 919 norske fartøy ble kontrollert av andre stater innenfor det europeiske havnestatssamarbeidet (Paris MoU) i 2004, og 24 fartøy (2,6 %) ble holdt tilbake.

En stadig større andel av fiskefartøyene mellom 10,67 og 15 meter største lengde blir kontrollert av godkjente private foretak. Totalt ble 80 % av fartøyene kontrollert av godkjente kontrollforetak i 2004.

Sjøllykker

Med forbehold om underrapportering og etterslep viste 2004 samlet sett relativ stabilitet eller nedgang i antallet personskader, omkomne og skipsulykker i forhold til foregående år. Viktige unntak var antallet forlis i fiskeflåten og antallet omkomne fra fritidsbåter. Begge var høyere enn gjennomsnittet de foregående årene.

I 2004 ble det innrapportert 762 arbeidsrelaterte personskader i innenriks- og utenriksfart, og sju fikk dødelig utgang. I fiskeflåten ble 189 personskader innrapportert, og fire fiskere omkom.

67 norskregistrerte lastefartøy var involvert i sjøulykker, og fem av dem forliste. I disse ulykkene omkom fem personer. I tillegg mistet 18 personer livet i "Rocknes"-forliset. Etter tragedien med det utenlandsk-registrerte skipet nedsatte sjøfartsdirektøren en arbeidsgruppe i Sjøfartsdirektoratet. Gruppen, som foretok en skipsteknisk gjennomgang av ulykken, la frem sin rapport 24. juni.

12 fiskefartøy forliste, og to personer omkom i ulykker med små fiskefartøy. Det var 36 ulykker med norskregistrerte passasjerfartøy, ingen forlis eller omkomne, men åtte fartøy var ikke sjødyktige etter hen-

delsen. Fritidsbåtulykker krevde 51 menneskeliv i 2004.

Sjøfartsdirektoratet i 2004

Vedtaket i juni 2003 om flytting av Sjøfartsdirektoratets hovedadministrasjon til Haugesund har i liten grad hemmet aktivitetene i 2004. Situasjonen fremover krever likevel stor årvåkenhet. Sjøfartsdirektoratet slutførte i desember prosessen med å skaffe til veie nye lokaler i Haugesund.

Året ble preget av flere ressurskrevende administrative prosesser. Virksomhetens strategi for årene 2004-2007 ble fastlagt, og prioriterte

strategiske tiltak ble gjennomført eller igangsatt på flere områder. En revidert plan for flytting og omstilling av direktoratet var klar i juni.

1. september ble den høytidelige åpningen av Opplæringsenheten i Haugesund foretatt av sjøfartsdirektøren og byens ordfører. Enheten er både et geografisk anker for den nye organisasjonen og et ledd i arbeidet med å sikre overføring og oppbygging av kompetanse. Opplæringsplanen for de 23 nytilsatte i Haugesund omfatter undervisning, oppgaveløsning og hospitering på stasjonene og i de ulike fagavdelingene.



ÅPNING AV SJØFARTSDIREKTORATETS OPPLÆRINGSENHET I HAUGESUND.

Ordfører, Petter Steen jr., i full regalia, gledet seg over at Sjøfartsdirektoratet skal flytte til vestlandsbyen.

Ordføreren gratulerte med dagen og overrakte blomsterhilsen til sjøfartsdirektør Rune Teisrud. Foto: Bente Amandussen



23 nye medarbeidere i Sjøfartsdirektoratet er klare for opplæringsprogrammet. Foto: Bente Amandussen

Opplæring - uten vanntette skott

Sjøfartsdirektoratets opplæringsprogram for 23 nyansatte i Haugesund åpnet med stor festivitas 1. september 2004, der byens ordfører og det maritime miljøet ønsket direktoratet velkommen. De nye medarbeiderne skal gjennom et omfattende opplæringsprogram.

Da de nyansatte presenterte seg selv, viste det seg å være en imponerende samling kompetanse blant nykommerne. Her finnes nautikere og maskinister, sivilingeniører og jurister, HMS-ingeniører, biologer og til og med en som har vært sykepleier. De fleste har mange års arbeidserfaring på sitt felt og over halvparten har fartstid fra sjøen. En variert gjeng altså, men kompetansen gjenspeiler på et vis Sjøfartsdirektoratets sammensetning, mente Rune Teisrud.

- Poenget nå er å riste dere sammen, sa han i sin velkomsttale. – Dere skal lære av hverandres spesialfelt, og få en forståelse for at vi i direktoratet er nødt til å jobbe uten vanntette skott. Vi kan, og skal, jobbe på tvers av avdelinger.

Den organiserte fellesopplæringen er resultatet av et nybrottsarbeid i direktoratet, og blir et viktig ledd i arbeidet med å sikre en godt fungerende organisasjon når direktoratet er på plass i Haugesund senhøstes 2006.

Opplæringen i Haugesund skal gi en grundig innføring i alle arbeidsområdene til Sjøfartsdirektoratet. Fagområdene er inndelte i moduler omkring temaer som lover og regelverk, internasjonalt arbeid, internasjonale konvensjoner og interne system og rutiner. I tillegg til ren undervisning vil det bli gitt praktisk opplæring ved hospitering i ulike deler av etaten.

Ny prosjektleder i Haugesund

Den første desember 2004 tiltrådte Torbjørn Husby som ny prosjektleder for Sjøfartsdirektoratets opplæringsenhet i Haugesund.

-Et forhold som jeg aner kan bli viktig i funksjonen som prosjektleder, er å være brobygger mellom kontoret i Haugesund og direktoratet i Oslo. Eller for å si det litt annerledes – forhindre at det etableres en kultur i Haugesund som ikke samkjøres godt nok med Oslo. Vi skal være ett direktorat, selv om vi for tiden har to adresser, sier Husby.



Internasjonalt samarbeid

Med sin sterke internasjonale forankring er den norske skipsfartsnæringen svært følsom for politiske, økonomiske og miljømessige endringer og beslutninger og nye globale utfordringer. Sjøfartsdirektoratet er en pådriver i det internasjonale arbeidet for sikkerhet til sjøs, og ivaretar sine forpliktelser i en rekke fora der det internasjonale rammeverket for en sikker og miljøvennlig skipsfart fastlegges.

EU-arbeid

EU spiller en stadig viktigere rolle som premissleverandør ved utforming av regelverk for å forbedre sikkerheten til sjøs. Sjøfartsdirektoratet arbeider derfor kontinuerlig for å sikre norsk innflytelse i EUs skipsfartspolitik. I tillegg ivaretar Sjøfartsdirektoratet sine forpliktelser etter EØS-avtalen om gjennomføring av EUs direktiver i norsk rett.

EU-kommisjonen fremmet våren 2003 utkast til en forordning for å gjennomføre de internasjonale anti-terrorreglene for skip og havner (ISPS Code), med visse modifikasjoner. Etter flere runder i Rådet og Parlamentet ble forordningen endelig vedtatt i april 2004. Sjøfartsdirektoratet har i 2004 deltatt på en rekke møter om sikkerhets- og antiterrorarbeid i regi av EU-kommisjonen.

EU-kommisjonen foreslo i desember 2003 å gjøre de internasjonale sikkerhetsstyringsreglene (ISM Code) gjeldende for visse typer passasjer- og lasteskip i innenriksfart. Forslaget ble behandlet av Parlamentet i februar uten endringer og av Rådet i mars. Sjøfartsdirektoratet tok initiativ til en EFTA-kommentar som ble sendt til Rådet før behandlingen der. Sjøfartsdirektoratet deltok på et møte med EU-kommisjonen i april 2004 der EFTA-kommentaren og Rådets posisjon ble diskutert. Utkastet er sendt tilbake til Parlamentet for behandling.

Forordning 789/2004 om overføring mellom registre ble vedtatt i april 2004. Forordningen gjør det lettere å overføre skip mellom registre

i EU. En EFTA-kommentar ble utarbeidet høsten 2003, og Sjøfartsdirektoratet deltok på konsultasjonsmøte med EU-kommisjonen. Forordningen ble vedtatt av EØS-komiteen høsten 2004.

I mai 2004 holdt EU-kommisjonen et konsultasjonsmøte for medlemsstatene og EFTA-statene om en ny sikkerhetspakke for skip ("Erika III"). Pakken inneholdt ideer til en rekke nye direktiver og forordninger på ulike områder, blant annet etterforskning av sjøulykker og havnestatskontroll. Norge sendte sine kommentarer til EU-kommisjonen etter konsultasjonsmøtet.

I mai 2004 ble det vedtatt en avtale om gjensidig godkjenning av skipsutstyr mellom EU og USA, noe som bl.a. innebærer at utstyr godkjent av USAs kystvakt godtas på lik linje med rattmerket utstyr. En tilsvarende avtale mellom EFTA-landene og USA er under utredning.

Sjøfartsdirektoratet har deltatt på flere møter i Committee of Safe Seas (COSS) i 2004. COSS er en ekspertkomité for EU-kommisjonen på sjø-sikkerhetsområdet.

Sjøfartsdirektoratet deltok på "Stakeholders Meeting" i april vedrørende krav i direktiv 2003/44 om reduksjon av utslipp og støy fra motorer i fritidsbåter. Videre har direktoratet deltatt på det 12. møtet i ADCO, samarbeidsorganet for de europeiske tilsynsmyndighetene for fritidsfartøy. Et standardiseringsarbeid som berører fritidsfartøy, er ISO TC-188 Small Craft. Her er Norge foregangsland i arbeidsgruppe 03 "Man overboard and recovery".

Sjøfartsdirektoratets mål er å få gjennomslag for krav om ombordstigningsleder som kan nås av en person som ligger i vannet.

Norge deltok også i 2004 aktivt i EUs MET-NET-prosjekt hvor det arbeides for en harmonisering av maritim utdanning i Europa. Gjennom dette prosjektet og vår representasjon i EMSAs styre vil vi som en konsekvens av en harmonisert utdanning også arbeide for et felles europeisk sertifiseringssystem. Sjøfartsdirektoratet deltok i april i en delegasjon ledet av EU-kommisjonen som reviderte utdanningsinstitusjoner i Ukraina.

Sjøfartsdirektoratet deltar i en arbeidsgruppe for harmonisering av funksjonene som medlemsstatene utfører i egenskap av flaggstater (MAIG). Sammen med Kystverket har direktoratet dessuten deltatt i et møte om "The Northern Maritime Corridor" om seilingsleder og transport av olje.

Sjøfartsdirektoratet avholdt et heldags EU/EØS-seminar i mars 2004 i samarbeid med Nærings- og handelsdepartementet og Miljøvern-departementet. Om lag 30 deltakere fra næringen deltok på seminaret.

Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO)

Skrog og stabilitet

Sjø-sikkerhetskomiteen i IMO omgjorde på sin 78. sesjon en tidligere beslutning om å innføre obligatoriske krav til dobbeltskrog på nye bulkskip. Vedtaket var oppsiktsvekkende og kontroversielt, for IMO hadde arbeid-

det mot et slikt mål i flere år. Norge og de fleste landene i Europa støttet kravene. Etter dette vedtaket så man behov for å forbedre den strukturelle sikkerheten for enkeltskrogs bulkskip. På sin 79. sesjon i desember 2004 vedtok derfor komiteen strengere krav til styrke i enkeltskrogs bulkskip generelt, med spesiell vekt på skutesiden i lasteområdet, som har vist seg å være spesielt sårbar. De nye kravene vil bidra til å øke sikkerheten både for nye og eksisterende bulkskip. IMOs underkomité for stabilitet avsluttet i 2004 en revisjon av stabilitetskapitlet i SOLAS. Arbeidet har pågått i 14 år, og Norge har vært førende i mye av revisjonsarbeidet. Resultatene av revisjonen er i tråd med anbefalingene etter "Rocknes"-ulykken, men det var ikke internasjonal støtte for å gå så langt som Norge ønsket. IMOs sjøsikkerhetskomité godkjente den reviderte teksten på sin 79. sesjon.

Fiskefartøy

IMO har i 2004 revidert eksisterende sikkerhetsregler og retningslinjer for fiskefartøy. Ettersom frivillige IMO-regler for mindre fiskefartøy kan bli gjort obligatoriske innen EU/EØS, har Norge vært sterkt involvert i arbeidet på dette området. IMOs sjøsikkerhetskomité godkjente den reviderte teksten til sikkerhetsregler og retningslinjer på sin 79. sesjon.

Passasjerfartøy og redningsutstyr

Arbeidet med nye krav til store passasjerskip har fortsatt i IMOs sjøsikkerhetskomité og i flere underkomiteer. Norge har fullført en formell sikker-

hetsanalyse på navigasjonssikkerhet for store passasjerskip, og analysen konkluderte med forslag om fem nye tiltak. Resultatene ble positivt motatt, og Norge ble bedt om å forsyne IMOs underkomité for navigasjonssikkerhet med ytterligere informasjon og forslag til regelendringer på området.

Sjøfartsdirektoratet har deltatt aktivt i arbeidet med reviderte testprosedyrer for personlig redningsutstyr, både i den relevante underkomiteen og i korrespondansegrupper. Målet er å lage entydige prosedyrer for prøvingen av redningsvester og annet utstyr for å unngå utilsiktede variasjoner og sikre pålitelige og sammenlignbare resultater.

Navigasjonssikkerhet

Som følge av "Sleipner"-ulykken i 1999 fremmet Norge forslag i IMO til revisjon og utvikling av flere standarder for navigasjonsutstyr. I desember 2004 vedtok IMOs sjøsikkerhetskomité en revidert standard for navigasjonsradar. Radarstandarden skjerper kravene for detektering av små gjenstander og innfører for første gang krav til deteksjon under vanskelige meteorologiske forhold, som kraftig nedbør og høy sjø. Radarer som er produsert og typegodkjent etter den nye standarden, vil gjelde for alle radarinstallasjoner fra 2008. Det ble også vedtatt å innføre nye krav om et harmonisert brukergrensesnitt for å bidra til færre ulykker som følge av feilbetjening. Standarden for presentasjon av navigasjonsdata vil få følger for alle navigasjonssystemer og alt navigasjonsutstyr, både med

hensyn til symbolbruk og presentasjonsform.

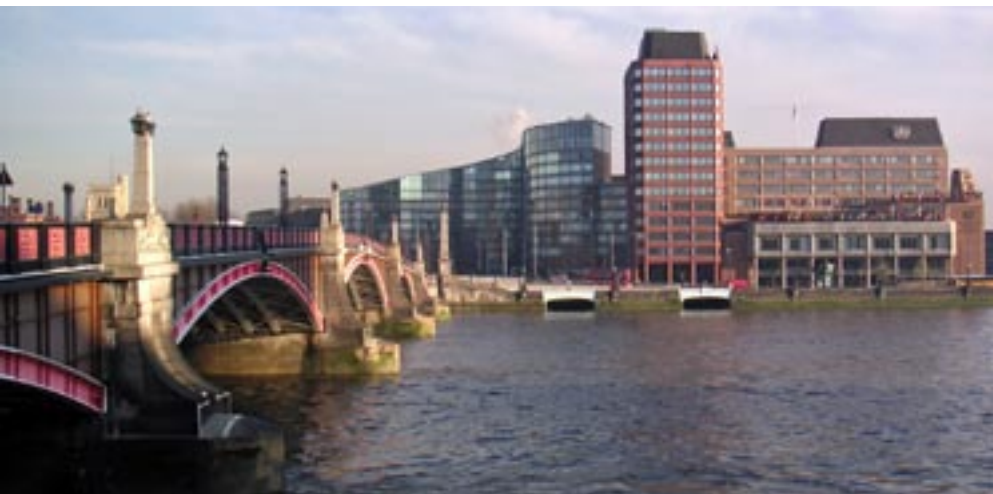
Etter initiativ fra blant annet Sjøfartsdirektoratet ble reviderte funksjonsstandarder for integrerte bro- og navigasjonssystemer satt på dagsordenen i IMOs underkomité for navigasjonssikkerhet. Sjøfartsdirektoratet, i samarbeid med Det Norske Veritas, er engasjert i IMOs korrespondansegruppe på området. Hovedpunktene for Norge i dette arbeidet er blant annet:

- verifikasjon av at kravene i SOLAS V/15 er oppfylt,
- innføring av et "Alarm Management System" med større vekt på ergonomi,
- integritetskontroll av benyttede data,
- hindring av informasjons-overflod, og
- enklere typegodkjenning.

Fremming av bruk av det elektroniske kartsystemet ECDIS og produksjon av offentlige elektroniske kart ble også satt på underkomiteens dagsorden. Norge og en rekke andre land mener at den beste veien å gå er et obligatorisk krav til ECDIS på nye skip og en gradvis innføring på eksisterende skip som fører mange passasjerer eller farlig/forensende last.

Gassdrift

I desember 2003 sendte Norge inn forslag til IMO om utarbeidelse av regelverk for gassdrevne skip. Norge har utviklet et nasjonalt regelverk og ønsker i utgangspunktet tilsvarende bindende internasjonale regler. Mange land støttet Norge, men de fleste tok til orde for å utarbeide retningsgivende regler, for så på et senere tidspunkt å avgjøre om det er behov for et mer forpliktende regelverk. Sjøfartsdirektoratet utarbeidet utkast til rammeverk for nytt regelverk som ble oversendt IMO i desember 2004, og ønsker generelt å spille en ledende rolle i utformingen av internasjonalt regelverk for gassdrevne skip. Gassdrift er et område med stort vekstpotensial for Norge både som sjøfartsnasjon, som gassleverandør og på industri- og utstyrssiden.



IMO-hovedkvarteret i London.

Foto: Trygve Scheel

Miljø

Sjøfartsdirektoratet la også i 2004 stor vekt på forhandlingene om en ny konvensjon som skal hindre spredning av skadelige organismer via ballastvann. Ballastkonvensjonen ble vedtatt av IMO i februar 2004. Til konvensjonen skal det utarbeides 13 retningslinjer, og Norge tok på seg å utarbeide tre av disse. Høsten 2004 forberedte Sjøfartsdirektoratet hvordan Norge kan bidra til evalueringen av innfasingsregimet for ballastvannsteknologi som skal gjennomføres på neste møte i IMOs miljøkomité.

Sjøfartsdirektoratet deltar i IMOs oppfølging av retningslinjene om opphogging av skip som IMOs hovedforsamling vedtok høsten 2003. Direktoratet har i 2004 bistått Miljøverndepartementet med å etablere et felles norsk grunnlag for videre arbeid med saken nasjonalt og internasjonalt. IMO arbeider videre med oppfølgingen av retningslinjene, og det er etablert en korrespondansegruppe som direktoratet koordinerer. En av de viktigste oppgavene i IMO blir å legge grunnlaget for et bindende juridisk dokument på området.

Behandlingen av IMOs resolusjon om klimagassutslipp fra skip har vært meget kontroversiell innen IMO. Det var derfor ikke mulig å oppnå enighet om dette i IMOs miljøkomité i 2004. Sjøfartsdirektoratet sørget likevel for å sikre fremdriften omkring det tekniske innholdet gjennom et samarbeid mellom Japan, Tyskland, Storbritannia og Norge. Norge sendte inn to dokumenter om saken til miljøkomiteens 52. sesjon, og komiteen fikk arbeide videre med tekniske spørsmål knyttet til klimagassindeksen.

I 2004 hadde IMOs miljøkomité en omfattende diskusjon om retningslinjene for etablering av spesielt miljøfølsomme områder. Spesielt Russland har satt seg imot å opprette et slikt område som omfatter vesteuropeiske farvann og Østersjøen. Debatten rundt forslagene medførte at komiteen på sin 52. sesjon vedtok at retningslinjene for opprettelse av miljøfølsomme områder bør gjøres mer presise. Sjøfartsdirektoratet deltar i gruppen som reviderer retningslinjene.

EMSA

Sjøfartsdirektoratet prioriterer arbeidet opp mot EUs sjø sikkerhetsbyrå EMSA (European Maritime Safety Agency). Sjøfartsdirektøren er styremedlem med observatørstatus, og har deltatt på samtlige styremøter i første halvår. Fra og med juni 2004 ble kystdirektøren oppnevnt som varamedlem. I mars 2004 ble EMSAs arbeidsoppgaver utvidet med blant annet oljevernberedskap, antiterrorarbeid og oppgaver i forbindelse med godkjenning av utdanning fra tredjeland. En europeisk plan for oljevernberedskap ble vedtatt på EMSAs styremøte i oktober 2004 sammen med handlingsplan for 2005.

Arbeids- og levevilkår

Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO)

Sjøfartsdirektoratet representerer norske myndigheter i ILOs høynivå-arbeidsgruppe og den tilhørende undergruppen. Videre er direktoratet med i styret for arbeidet med å utarbeide en samlekonsensjon og dermed revidere eksisterende konvensjoner for sjøfolks arbeids- og levevilkår. Høynivågruppen hadde sitt siste møte i januar 2004. Forslaget til ny samlekonsensjon ble behandlet på den forberedende maritime arbeidskonferansen i 2004, men ikke slutført. I perioden ble det også klart at den avsluttende maritime arbeidskonferansen, der innholdet i samlekonsensjonen skal vedtas, vil bli avholdt i 2006.

ILO har fortsatt den parallelle prosessen som skal lede fram til en konvensjon for fiskeres arbeids- og levevilkår. Sjøfartsdirektoratet har deltatt aktivt i dette arbeidet, både på ekspertmøter og ved den første gjennomgangen av innholdsutkastet på ILOs arbeidskonferanse i juni 2004. På grunn av relativt stor avstand mellom partene ble det satt opp et ekstraordinært treparts-ekspertmøte i desember 2004. Basert på diskusjonene her utarbeidet ILOs sekretariat et utkast til nye bestemmelser i konvensjonen og en tilhørende rekommandasjon. Tross manglende konsensus på noen områder vil utkastet

utgjøre grunnlaget for det videre arbeidet med konvensjonen.

Sjøfartsdirektoratet deltok også i 2004 i den felles IMO/ILO-arbeidsgruppen som arbeider med å sikre sjøfolks økonomiske rettigheter ved dødsfall og personskader og når sjøfolkene blir overgitt/etterlatt av rederiet.

Den internasjonale velferdskomiteen (ICSW)

Sjøfartsdirektoratet overtok 1. april 2004 styreformannsvervet i ICSW, for en periode på to år. Komiteen arbeider med prosjekter relatert til velferdstilbud til sjøfolk og arrangerer internasjonale seminarer. 30 land og institusjoner er medlem av komiteen, som finansieres gjennom medlemsavgift og støtte fra Den internasjonale transportarbeiderføderasjonen.

Annet internasjonalt samarbeid

Havnestatssamarbeid (Paris MOU)

I 2004 har Sjøfartsdirektoratet deltatt i det årlige komitémøtet, og som medlem i møtene til Paris MOUs rådgivende styre. Direktoratet har dessuten hatt folk på kurs og seminarer innen antiterror-sikkerhet og kontroll av bulkskip, vært med ved revisjon av nytt søkerland og deltatt i en arbeidsgruppe for utforming av ny risikobasert inspeksjonspolitik.

Bonnnavtalen (Nordsjølandene)

Avtalen regulerer beredskap ved utslipp både etter uhell og ved lovbrudd. Sjøfartsdirektoratet har deltatt i en arbeidsgruppe omkring oppdagelse, kartlegging og håndhevelse av ulovlige utslipp.

MAIIF

Maritime Investigators' International Forum (MAIIF) er et internasjonalt samarbeidsorgan for aktører som arbeider med å finne årsaken til sjøulykker. Sjøfartsdirektoratet har i samarbeid med sjøfartsinspektørene vært aktiv i dette organet i 2004. Årets møte ble avviklet i Cape Town, Sør-Afrika. Norge redegjorde på møtet blant annet for ansvarsforholdet mellom flagg- og kyststat sett i lys av "Rocknes"-ulykken.

Miljøsamarbeid

Sjøfartsdirektoratet la meget stor vekt på det internasjonale miljøsamarbeidet i 2004. En ny konvensjon om hindring av spredning av fremmede organismer i ballastvann fra skip ble vedtatt etter et omfattende arbeid fra norsk side. Direktoratet fortsatte sitt engasjement for å utvikle en effektiv klimagass-strategi i IMO og for retningslinjer for opphogging av skip. Sjøfartsdirektoratet deltar også i arbeidet med å utarbeide en helhetlig forvaltningsplan for Barentshavet.

Aktiviteten i IMOs miljøkomité var meget stor i 2004. I tillegg ble det avholdt en diplomatkonferanse 9.-13. februar som fastsatte en ny konvensjon om hindring av spredning av fremmede organismer i ballastvann. Sjøfartsdirektoratet gjennomførte et omfattende arbeid før og under denne konferansen. Direktoratet har etter konferansen arbeidet med å utarbeide utkast til tre retningslinjer til konvensjonen.

IMO arbeider videre med oppfølgingen av retningslinjene om opphogging av skip. For dette formålet etablerte IMOs miljøvernkomité i 2004 en korrespondansegruppe som

direktoratet koordinerer. En av de viktigste oppgavene i IMO framover blir å legge grunnlaget for et bindende juridisk dokument på området.

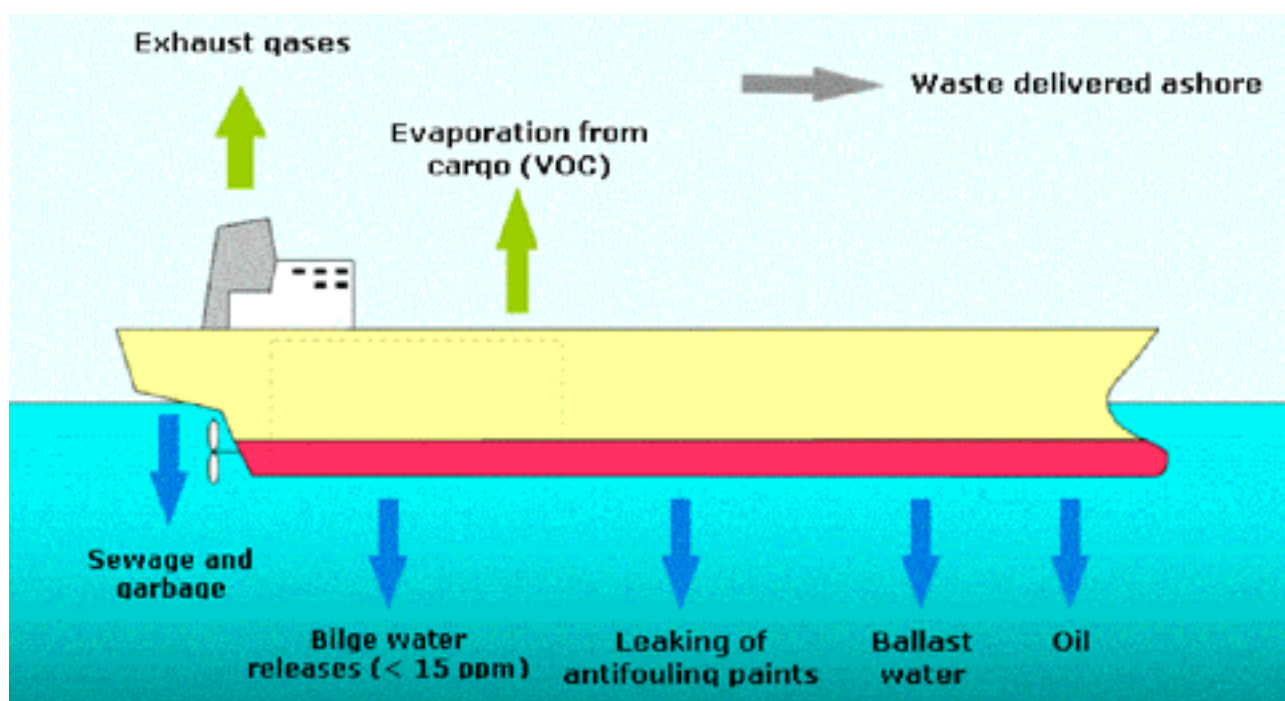
I 2004 hadde IMOs miljøvernkomité en omfattende diskusjon om oppfølgingen av IMOs strategi for å redusere klimagassutslipp. Norge arbeider for at prinsippet i et IMO-regime må være at alle land skal ha like forpliktelser. Norge koordinerer arbeidet med å utarbeide en klimagassindeks for skip. Etter en tids blokkering fra enkelte utviklingsland var det ved utgangen av 2004 ny fremdrift i arbeidet.

Revidert vedlegg I og vedlegg II i miljøvernkonvensjonen MARPOL 73/78 og de internasjonale IBC-reglene om bulktransport av kjemikalier ble endelig godkjent av IMO i 2004. Tidspunktet for ikrafttredelse av revidert vedlegg I og vedlegg II i MARPOL-konvensjonen er 1. januar 2007. Vedlegg VI i MARPOL-konvensjonen vil tre i kraft 19. mai 2005.

Som en oppfølging av St.meld. nr. 12 (2001-2002) "Rent og rikt hav" deltar direktoratet i arbeidet med å utarbeide en helhetlig forvaltningsplan for Barentshavet. I den forbindelse er det også gjennomført et omfattende grunnlagsarbeid for en søknad om å gi deler av Barentshavet status som et særlig miljøfølsomt område. Retningslinjene for etablering av slike områder drøftes også i IMO. Direktoratet deltar i arbeidet med å revidere IMOs retningslinjer på området.

Sjøfartsdirektoratet har i 2004 gitt innspill til Norges oppfølging av Gøteborgprotokollen og gjennomført øvrige miljøoppgaver som Miljøverndepartementet har pålagt direktoratet.

Ved årsskiftet 2004/2005 etablerte Sjøfartsdirektoratet en miljøinformasjonsportal på hjemmesiden. Portalen, som er utviklet i samarbeid med Det Norske Veritas, skal være et verktøy for næringen til å kunne ta gode miljøvalg.



Sjøfolks kompetanse, arbeids- og levevilkår

Sjøfartsdirektoratet gikk i 2004 spesielt grundig gjennom årsrapportene fra verne- og miljøutvalgene, og store mangler i det organiserte verne- og miljøarbeidet ble påvist. I perioden fulgte også direktoratet opp sitt omfattende arbeid med å få på plass et internasjonalt identitetsdokument for sjøfolk. Som den første offentlige instans ble dessuten underavdeling Sertifisering og utdanning akkreditert av Norsk Akkreditering. 12 476 sertifikat- og påtegningssaker ble behandlet i 2004.



Georg Smefjell fra Sjømannsavdelingen.

Arbeidsmiljø

Arbeidet med å legge til rette for et tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår som tilfredsstillende kravene i ILO-konvensjon nr. 178, fortsatte i 2004. Nødvendige endringer i regelverket som sikrer kontrollgrunnlaget er foretatt, og et forslag på verktøy for å ivareta kravene er fremmet.

Sjøfartsdirektoratet foretok i 2004 en inngående gjennomgang av årsrapporter fra verne- og miljøutvalgene. Undersøkelsen har avdekket at det

fortsatt er store mangler ved det organiserte verne- og miljøarbeidet og ved gjennomføringen av risikovurderinger i tilknytning til arbeids- og levevilkårene om bord. Gjennomgangen av rapportene har dannet grunnlag for utarbeidelse av informasjonsmaterieell og artikler i "Navigare". I tillegg ble opplæringskravene endret i forbindelse med revisjonen av gjeldende forskrifter på området arbeidsmiljø, sikkerhet og helse.

Sjøfartsdirektoratet har videre evaluert prøveordningen med lokale (landbaserte) verne- og miljøutvalg for fiske- og fangstfartøy. Konklusjonen er at målsettingene ikke ble nådd.

I samarbeid med aktører fra næringen og forskning har det vært avholdt seminarer omkring "det menneskelige element". Formålet er å utarbeide en strategisk plan for ivaretagelse av det menneskelige element i direktoratets virksomhet og å øke norsk innflytelse i det internasjonale arbeidet på området.

Sjøfolks ID

Sjøfartsdirektoratet har arbeidet videre med forhold omkring identifisering av sjøfolk. Rammene for arbeidet er kravene til adgangskontroll i de internasjonale antiterrorreglene for skip og havner (ISPS Code) og ILO-konvensjonene nr. 108 og nr. 185 om sjøfolks ID. I 2004 ble de formelle hindringene for en ratifikasjon av ILO-konvensjon nr. 185 fjernet, og ILO har vedtatt og prøvd ut den nødvendige biometriske standarden. I 2004 arrangerte Sjøfartsdirektoratet et første møte med en del EØS-land for å vurdere mulighetene for et samarbeid om en eventuell gjennomføring. Det ble på møtet besluttet at man ønsket å se på konkrete områder for videre samarbeid, men det var også klart at Norge var kommet lengst i arbeidet av alle deltakerlandene.

Sertifisering og utdanning

I januar 2004 sendte Norge sin femårsrapport til IMO om kontrolltiltakene i forhold til krav til norsk maritim utdanning og sertifisering. Kravene er nedfelt i regel I/7 i den internasjonale konvensjonen om sertifisering, opplæring og vakthold for sjøfolk (STCW-konvensjonen). Det ble samtidig rapportert om at en ekstern revisjon og akkrediteringsprosess i Sjøfartsdirektoratet ville bli iverksatt. I mai 2004 ble så underavdeling

Sertifisering og utdanning akkreditert av Norsk Akkreditering.

Det ble gjennomført revisjon ved åtte maritime skoler som tilbyr sertifikatgivende utdanning frem til sjøkaptein og maskinsjef. Kvalitetssikringen av all maritim utdanning i Norge omfattet også private sikkerhetsopplæringsentre. Sentrene ble kontrollert av godkjente classeselskap, og følges opp av Sjøfartsdirektoratet i henhold til regel I/8 i STCW-konvensjonen.

En rekke land ble besøkt i henhold til STCW-konvensjonens regel I/10. Det er inngått avtale etter regel I/10 med alle land som i vesentlig grad forsyner den norske flåten med sjøfolk. I tillegg har vi avtale med noen flaggstater for å sikre at norske sjøfolk ikke skal miste jobbene sine.

Noe overraskende gikk antallet søknader om kvalifikasjonsdokumenter ned sammenlignet med året før. Totalt behandlet Sjøfartsdirektoratet 12 476 sertifikat- og påtegningssaker, mot 14 828 i 2003.

Sertifisering og utdanning - først ute med akkreditering

På rekordtid har underavdelingen Sertifisering og utdanning (SU) i Sjøfartsdirektoratet oppnådd å få sin virksomhet akkreditert av organisasjonen Norsk Akkreditering – som den første i direktoratet. Dette innebærer blant annet at avdelingens cirka 20 000 årlige sertifikatsaker behandles etter nøyne beskrevne rutiner som følger et internasjonalt kvalitetssystem.

Underdirektør Per O. Meek legger ikke skjul på at han er stolt på avdelingens vegne. – Vi har arbeidet knallhardt for å få til dette, og nå kan vi vise publikum at vi har systemer som gjør at ikke noen av våre arbeidsrutiner, enten det dreier seg om sertifisering eller godkjenning av maritim utdanning, åpner for tilfeldigheter, sier han.

Den 23. juni 2004 foretok Norsk Akkreditering den offisielle overrekkelsen

av akkrediteringsdokumentene til sjøfartsdirektør Rune Teisrud. Overrekkelsen ble foretatt med gratulasjoner og fremhevelse av at den aller første akkreditering av en offentlig instans var et faktum.

I sin velkomst og innledning understreket sjøfartsdirektør Rune Teisrud at en meget viktig milepæl var nådd i direktoratets bestrebelser på forbedring og systematisering av etaten. Sjøfartsdirektoratet vil bli revidert av andre nasjonale og internasjonale premissgivere i det maritime området, og vil i stor grad legge vekt på seriøst arbeid for å fremstå som profesjonell og systematisk i alt vårt arbeid.

Underavdeling Sertifisering og utdanning (SU) i Sjøfartsdirektoratet oppnådde i 2004 å få sin virksomhet akkreditert av organisasjonen Norsk Akkreditering – som den første i direktoratet.

Stående: Avd.dir Bjørn Lødøen, Elinor Johansen, kvalitetssjef Rolf Bækkedal, underdir. Per O. Meek, Gudmund Sebu-ødegården, Kenneth Johannessen, Arne Nielssen og Bjørn Hallereid

Sittende: Gro Grønvold, Lars R. Zahl-Jensen og Kari Hafskjold



Kontroll av maritim tjeneste

Kontroll av maritim tjeneste ivaretas i Norge av 16 bemyndigede lokalkontor i Aetat fordelt på sentrale steder langs kysten. I utlandet står norske utenriksstasjoner for kontrollen. Sjøfartsdirektoratet har videreført ordningen med jevnlig møter med Aetat for å sikre nivået på den offentlige kontrollen med at rederier og sjøfolk oppfyller kravene som er satt til kompetanse, helse og ansettelsesforhold. Opplæringen på området av personell i utenriksstasjonen har fortsatt i

2004. I forbindelse med utstedelse av sjøfartsbøker har Sjøfartsdirektoratet utarbeidet et kvalitets-sikringssystem for behandling og utstedelse av sjøfartsbøker.



Sjøfolks helse

Arbeidet med å gjennomføre ILO-konvensjon nr. 164 om helsevern og helseundersøkelse av sjøfolk ble videreført i 2004. Målsettingen om at sjøfolk skal ha en adgang til helse-tjenester som er tilnærmedesvis den samme som for arbeidstakere på land, er vanskelig å gjennomføre.

Manus for Legehåndboken, som er utarbeidet av leger ved Haukeland sykehus og Radio Medico ble ferdig i 2004. Sjøfartsdirektoratet var representert i redaksjonskomiteen for å kunne etterleve et sentralt krav i ILO-konvensjon nr. 164. Direktoratet har videre medvirket til at et prosjekt angående telemedisinsk utvikling har fått midler. Direktoratet har deltatt i referansegruppen for opprettelsen av et eget sjøfartsmedisinsk senter, og anser vedtaket om dette som en hjørnestein for å nå målsettingene i den nevnte konvensjonen.



Sjøfolk på norske båter som passerer Cape Town kan få nytt lesestoff.

Foto: Bente Amandussen

Velferdstilbud

Sjøfartsdirektoratet har prioritert tiltak som er fastsatt i ILO-konvensjon nr. 163 om sjøfolks velferd. Direktoratet deltar aktivt i den internasjonale velferdsorganisasjonen ICSW, der vi fra 1. april 2004 overtok formannsvervet. Fordelingen av midlene i 2004 ble gjort i samråd med arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene, og flere av Sjøfartsdirektoratets tilbud og tjenester ble gjennomført i samarbeid med Sjømannskirken/Norsk kirke i utlandet.

Servicetilbudene

I samarbeid med norske kommuner ble det distribuert cirka 850 abonnementer på forskjellige norske lokalaviser til stasjoner og kontakter verden rundt i 2004. Også filippinske og engelskspråklige aviser og magasiner distribueres til aktuelle mottakere. NTBs faksavis sendes daglig elektronisk til våre stasjoner og kontakter.

Abonnementene på filmtjenesten omfattet i 2004 rundt 320 skip. Bibliotek-tjenesten omfattes fortsatt med stor interesse, og antallet registrerte bokbytter lå i 2004 på cirka 26.000. Tjenesten formidler norsk- og engelskspråklig litteratur og distribuerer en rekke tidsskrifter og magasiner til fri sirkulasjon om bord.

Trim- og mosjonsaktivitetene økte i omfang i perioden, og trekker stadig nye deltakere. Positive resultater av denne satsingen kan dokumenteres i form av økt trivsel og bedre helse, og derved redusert sykefravær.

Fotokonkurransen for sjøfolk samlet 24 deltakere, med til sammen 176 bidrag til bedømmelse. Det ble sendt ca. 120 linjedåpssertifikater til interesserte skip. Sjøfartsdirektoratets omfangsrike tilbud om leie av språkkurs ga i 2004 størst respons for spansk og engelsk.



Norsjø-cupen er et populært tiltak.

Foto: Bente Amandussen



Utsikt mot Suezkanalen fra den norske velferdsstasjonen i Port Said.

Foto: Lasse Isaksen

15. juli ble det årlige møtet mellom NORAD og Sjøfartsdirektoratet avholdt. Sjøfartsdirektoratets NORAD-koordinator har i løpet av andre halvår vært engasjert i analyser av flere av NORADs prosjekter samt utarbeidet skisse til fremtidige hovedprinsipper og strategier for NORADs maritime satsing mot utviklings samarbeidsland.

Rådet for arbeidstilsyn på skip

Rådet for arbeidstilsyn på skip har i løpet av 2004 hatt fire rådsmøter og 30 saker. I løpet av første halvår ble DVD-en "Helse, Miljø, Sikkerhet i fiskeflåten" fullført og distribuert gratis til hele næringen og til samtlige videregående skoler og ungdomsskoler i landet. I samarbeid med Sjøfartsdirektoratet ble den årlige Sjøsikkerhetskonferansen gjennomført for sjette gang.

20. oktober 2004 ble Rådet for arbeidstilsyn på skip nedlagt. Rådet skal erstattes av Sakkyndig råd for sjøfolks og fiskeres arbeids- og levevilkår. Det nye rådets gjøremål blir i hovedsak aktiviteter i tilknytning til ILO-konvensjon nr. 178 og Sjøfartsdirektoratets tilsyn med sjøfolks og fiskeres arbeids- og levevilkår.

Elever ved NAMFI i dyp konsentrasjon rundt sjøkart. *Foto: Bente Amandussen*

Internasjonalt samarbeid

Sjøfartsdirektoratet har i alle år vært aktivt medlem av den internasjonale velferdskomiteen (ICSW). Fra 1. april 2004 overtok direktoratet formannsvervet i organisasjonen. ICSW arbeider med flere velferdsprosjekter spesielt innen helse, kommunikasjon og sjøfolks arbeidsvilkår, noe som også kommer norske sjøfolk til gode. De nordiske velferdsorganisasjonene drev også i 2004 et utstrakt samarbeid, blant annet ved Sjøfartsdirektoratets velferdsstasjoner i Rotterdam og Port Said.

Rådgivning i bistandsarbeid

Samarbeidet med NORAD har fortsatt i 2004, noe begrenset i første halvår, men med større aktivitet i andre halvår. "Distant Learning"-prosjektet mot Filippinene ble fullført i perioden. Likeledes ble det meste av Sjøfartsdirektoratets engasjement i Namibia fullført i løpet av året.



Regelverksarbeid

Sjøfartsdirektoratet arbeider for at et mest mulig hensiktsmessig regelverk skal gi stadig bedre vilkår for sikkerhet til sjøs. En stor del av regelverket utformes på den internasjonale arena, der direktoratet spiller en viktig rolle. I tillegg får vedtak i EU en stadig større betydning. Direktoratets regelverksarbeid skal blant annet sikre god oppfølging og tilpassing av internasjonale regler i norsk rett. I 2004 ble et nytt maritimt regelverksområde definert nasjonalt da den nye forskriften om antiterror-sikkerhet for skip ble fastsatt.

Tiltak mot terrorisme

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 22. juni 2004 en ny forskrift om sikkerhet og terrorberedskap om bord på skip og flyttbare boreinnretninger. Forskriften er utarbeidet som følge av nye krav fra IMO og EU, og trådte i kraft 1. juli 2004. Kravene ble først og fremst nedfelt i de internasjonale antiterror-reglene for skip og havner (ISPS Code). Formålet er å beskytte skipsfarten mot terrorisme og forhindre terrorliknende handlinger som vil være en trussel mot sikkerheten til passasjerer, mannskap og skipet som sådan. Fartøy som er omfattet av forskriftens virkeområde, måtte være sertifisert i henhold til kravene senest 1. juli 2004, med få unntak.

22. juni 2004 ble det også fastsatt endringer i forskrift 1. juli 2003 nr. 969 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner. Endringene er gjennomført for å innarbeide kravene i SOLAS-konvensjonen, kap. XI-2 regel 9, i norsk rett, og å gi anvendelse for fremmede skip.

Sjødyktighetsloven

Nærings- og handelsdepartementet nedsatte i oktober 2003 et utvalg til å foreta en fullstendig revisjon av sjødyktighetsloven. Utvalget skal avgi sin innstilling i juni 2005. Sjøfartsdirektoratet har en representant i utvalget, og har opprettet en referansegruppe som bistår representanten. Utvalget hadde 16 møtedager i 2004, og arbeidet har vært meget omfattende.

Utvalget skal utarbeide utkast til en ny tidsriktig lov tilpasset dagens forhold, blant annet internasjonale forhold som utviklingen i andre land og EU. Loven skal dessuten være fleksibel nok til å kunne ivareta endringer som følge av utviklingen innenfor skipsfarten. Også andre lover på Sjøfartsdirektoratets område kan bli innarbeidet i den nye loven, blant annet dagens spesielle straffebestemmelser for forbrytelser og forseelser i sjøfartsforhold.

Sjøfolk

Revisjon av kvalifikasjonsforskriften ble i 2004 en del av Sjøfartsdirektoratets oppfølging av "Sleipner"-ulykken. Nye og endrede krav til opplæring og sertifisering av personell på hurtigbåter ble vedtatt 18. oktober 2004, med virkning fra 1. januar 2005. Dermed ble en viktig milepæl passert i regelverksarbeidet for hurtigbåter. Den reviderte forskriften fikk også et tillegg om passasjerfartøy på elver og innsjøer og presiseringer av definisjoner og termer som tidligere har vært uklare.

En viktig endring i forskriften gjelder opptjening av sertifikatgivende fartstid og vedlikehold av sertifikatrettigheter på ferger med fremdriftskraft mellom 300 og 750 kW, for å kunne gjøre tjeneste som maskinsjef med sertifikat kl. 4 på fartøy med fremdriftsmaskineri mellom 750 og 1500 kW. Dette har vært et viktig spørsmål for kystnæringen for å sikre rekruttering.

Som et ledd i "Et enklere Norge" ble regelverket for arbeidsmiljø, sikkerhet og helse samlet i én forskrift høsten 2004. Forskriften inneholder strengere krav til opplæring i det forebyggende verne- og miljøarbeidet for fiskere. Videre må personer i rederiene som skal påse at bestemmelsene i forskriften gjennomføres om bord, også ha slik opplæring.

"Et enklere Norge" har også medført at Sjøfartsdirektoratet har foreslått å endre de tre forskriftene om pliktige garantiordninger som er gitt med hjemmel i sjømannsloven § 32. Forslaget er oversendt Nærings- og handelsdepartementet for vedtakelse.

Forslag til endringer i forskrift om skipsførerens plikter i tilfelle grovere forbrytelse begås om bord i norsk skip har vært til høring i 2004. Sjøfartsdirektoratet utarbeidet i perioden forslag til endringer i veiledning og forskrift. Endringene innebærer en oppdatering av regelverket og en generell modernisering av veiledningen. Kripos og Oslo politikammer har bidratt politifaglig.

Miljø

Som et ledd i gjennomføringen av Marpol-konvensjonens vedlegg VI om hindring av luftforurensning fra skip oversendte Sjøfartsdirektoratet et foreløpig utkast til forskrift til Miljøverndepartementet for vurdering i april 2004. Vedlegg VI trer i kraft internasjonalt i løpet av 2005. Sjøfartsdirektoratet vil derfor fullføre arbeidet med den nye forskriften innen våren 2005.



Foto: Jan Thomassen

Sjøfartsdirektoratet oversendte 7. mai 2004 forskrift om hindring av forurensning ved kloakkutslipp fra skip til Miljøverndepartementet. Forskriften ble fastsatt av departementet 1. juni 2004. I tråd med prosjektet "Et enklere Norge" valgte departementet å ta forskriften inn som et eget kapittel (kapittel 23) i en ny, svært omfattende samleforskrift om begrensningsforskriften). Forskrift 12. oktober 2003 nr. 1243 om levering og mottak av avfall fra skip ble samtidig opphevet og tatt inn i den nye forurensningsforskriften som kapittel 20.

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 15. juni 2004 en forskrift som endrer forskrift 20. februar 2003 nr. 254 om fremskyndet innføring av krav om dobbeltskrogdesign eller tilsvarende design for oljetankskip med enkeltskrog. Endringen var en følge av endringer i EU-forordningen som ligger til grunn for den norske forskriften.

Lasteskip

I forbindelse med økt oljetransport fra Nordvestrussland har Sjøfartsdirektoratet deltatt i en arbeidsgruppe for utarbeiding av seilingsleder fra Røst til grensen mot Russland utenfor norsk territorialfarvann. Gruppen ledes av Kystdirektoratet, og avga sin innstilling til Fiskeridepartementet i forbindelse med "koordinert forvaltningsplan for nordområdene" i

november 2004. På den 79. sesjon i IMOs sjøsikkerhetskomité tok Sjøfartsdirektoratet saken opp i uformelle samtaler med Russlands delegasjonsledelse.

Parallelt med vurderingen av seilingsleder har Det Norske Veritas på oppdrag av Sjøfartsdirektoratet foretatt en vurdering av om det er behov for å etablere deler av Barentshavet som et såkalt spesielt sårbart sjøområde (PSSA). Saken ligger nå hos Miljøverndepartementet til vurdering. Dersom Miljøverndepartementet gir klarsignal for videre arbeid med dette, vil det etableres et samarbeid mellom Kystdirektoratet, Forsvaret, Polarinstituttet, Direktoratet for naturforvaltning, Statens forurensningstilsyn og Sjøfartsdirektoratet for å vurdere om det skal sendes inn en norsk søknad til IMO for å få etablert deler av Barentshavet som PSSA. Seilingsleder er et av de avbøtende tiltak som kan legges inn under et PSSA.

Ny forskrift om radiokommunikasjon for lasteskip ble fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 17. desember 2004, med ikrafttredelse 1. januar 2005. IMO har i flere år oppfordret medlemsland til å innføre nødalarmeringsutstyret GMDSS også på skip som ikke omfattes av SOLAS 1974. Forskriften innfører GMDSS-radiokrav på alle radiopliktige lasteskip, med noen begrensninger for lasteskip i fartsområde 1 og 2. Det blir en trinnvis inn-

fasing av kravene, som også omfatter fritidsfartøy over 24 meter, da det fra et sikkerhetsmessig synspunkt ikke er noen grunn til å skille på krav til fritidsbåter over 24 meter og lasteskip av tilsvarende størrelse.

Utkast til ny forskrift om navigasjonshjelpemidler for lasteskip ble påbegynt i 2004. Arbeidet skjer som ledd i prosjektet "Et enklere Norge", og forskriften vil på sikt bli tatt inn som eget kapittel i en samleforskrift for lasteskip. Inntil dette skjer, vil bestemmelsene stå som en egen forskrift. Forskriften tar sikte på å gjennomføre utstyrskravene i kapittel V i SOLAS-konvensjonen. Når det gjelder ikke-konvensjonsskip, foreslås det at også modifiserte krav til disse blir innarbeidet i den nye forskriften.

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 17. desember 2004 ny forskrift om redningsredskaper for lasteskip, med ikrafttredelse 1. januar 2005. Forskriften ble utarbeidet som en del av "Et enklere Norge". Redningsforskriften inneholder modifiserte internasjonale krav (SOLAS-konvensjonens kapittel III) for lasteskip i innenriksfart.

En endringsforskrift til forskriften fra 2002 om sveising m.m. om bord på skip ble fastsatt 17. desember 2004, med ikrafttredelse 1. januar 2005. Endringsforskriften inneholder i hovedsak oppdateringer for å få inn referanser til gjeldende internasjonale standarder, og for å få justert regelverket i forhold

til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sine endrede regler for maritime elektriske anlegg.

Ved siden av arbeid med laste- og losseforskriften har Sjøfartsdirektoratet i 2004 også arbeidet med to andre forskrifter vedrørende lastehåndtering. Det gjelder en forskrift om frakt av last, og en forskrift om frakt av farlig last. Utkast til begge forskriftene ble sendt på intern høring i 2004.

Ved utgangen av året var arbeidet med ny dykkeforskrift nær en avslutning. Før høringen må det foretas en avsluttende fagteknisk gjennomgang av det materielle innholdet i utkastet.

Sjøfartsdirektoratet har opplevd et økende antall henvendelser om hvordan skipsmedisinforskriften skal tolkes. Direktoratet startet derfor arbeidet med å avklare tolkingsproblemer i skipsmedisinforskriften. Forskriften forvaltes av Sosial- og helsedirektoratet, men Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn etter forskriften. Direktoratet har i 2004 ført en løpende dialog med Sosial- og helsedirektoratet om problemstillingene og en mulig endring av forskriften.

Passasjerskip

Forskrift 23. desember 1999 nr.1529 om sikkerhetsstyringssystem for passasjerskip ble endret ved forskrift 13. mai 2004 som følge av endringer i EU-forordningen om sikkerhetsstyringssystem (ISM) for roro-passasjerferger. Videre ble forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart endret ved forskrift 31. mars hva gjelder vedlegg I, kapittel III regel 5-1, også dette som følge av endringer i en EU-rettsakt (rådsdirektiv 98/18/EF).

En ytterligere endring av direktiv 98/18/EF medførte at forskrift 28. mars 2000 nr. 305 ble endret også ved forskrift 2. desember 2004. Samtidig ble det fastsatt relaterte endringer i forskrift 5. januar 1998 nr. 5 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip. Endringsdirektivet, 2003/24/EF, innfører stabilitetskrav basert på Stockholmsavtalen for roro-passasjerskip

i klasse A og B og krav om at alle passasjerskip i klasse A, B, C og D, samt hurtiggående passasjerfartøy i nasjonal fart, skal tilrettelegges for bevegelseshemmede.

Direktiv 2003/25/EF om særlige stabilitetskrav for roro-passasjerskip i utenriks fart ble gjennomført av Sjøfartsdirektoratet ved endringer fastsatt 2. desember 2004 i forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer- og lasteskip og lektere, forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip, og forskrift 20. mars 2001 nr. 373 om kontroll med roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer uansett flagg i rutetraffikk (vertsstatskontroll).

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 11. oktober 2004 ny forskrift om redningsredskaper på passasjerskip og endring av forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr. Endringen i sistnevnte gjør forskriften gjeldende også i nasjonal fart hva gjelder redningsutstyr på passasjerskip.

Et utkast til forskrift om transport av farlig pakket gods som pakket gods for passasjerskip har vært på høring i 2004. I tillegg er det startet opp arbeid med radioforskrift og navigasjonsforskrift for passasjerskip.

Samferdselsdepartementet vedtok i 2003 at det skulle bygges fem nye ferger drevet med gass på to fergestrekninger mellom Stavanger og Bergen. I 2004 utarbeidet derfor Sjøfartsdirektoratet et utkast til forskrift om bygging og drift av passasjerskip drevet med gass. Utkastet ble sendt på høring 6. september. Forskriften representerer nybrottsarbeid i forhold til regelverksutvikling og har vært en ressurskrevende oppgave. Det har vært utstrakt kontakt med ekspertise på området underveis i arbeidet.

Flyttbare innretninger

Sjøfartsdirektoratet har i 2004 kun gjort små endringer i forskrifter for flyttbare innretninger. De vesentligste gjelder sertifikatforskriften, og er en konsekvens av innføring av de internasjonale ISPS-reglene og internasjonalt sikkerhets- og terrorbered-

skapssertifikat. De resterende endringene er rettelser i teksten til den omfattende regelverksrevisjonen for flyttbare innretninger i 2003.

Fiskefartøy

Endringsforskriften som gjennomfører kravene i EU-direktiv 2002/59 om automatisk identifikasjonssystem (AIS) og ferdskriver (VDR), trådte i kraft 1. januar 2004. Sjøfartsdirektoratet har for øvrig startet opp arbeidet med å revidere forskrift om måling av fartøyer, forskrift om sikringstiltak for gassfyrte anlegg og forskrift om kontroll av fiske- og fangstfartøy fra 10,67 til 15 meter største lengde. Direktoratet arbeidet i 2004 også med gjennomføringen av STCW-F-konvensjonen, der det må foretas enkelte tilpasninger i regelverket.

Fritidsfartøy

Sjøfartsdirektoratet utarbeidet i 2004 en ny forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy. Forskriften erstatter fritidsbåtforskriften av 14. juni 1996. I den nye forskriften, som i konsolidert stand gjennomfører EU-direktiv 94/25 og 2003/44, er virkeområdet endret slik at vannscootere (som hovedregel forbudt å bruke i Norge) omfattes av forskriftens bestemmelser. I tillegg oppstilles det nye krav til eksosutslipp og støy fra fritidsfartøy og vannscootere som omfattes av forskriften. Den nye forskriften trådte i kraft 1. januar 2005.

Inspeksjonsavdelingen

Det er foretatt endringer i forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser. Forskriften ble endret for å gjennomføre Europaparlamentets og Rådets forordning nr. 789/2004 om overføring av laste- og passasjerskip mellom skipsregistrene i EU, som skal gjøre det lettere å overføre skip mellom registre innenfor EØS.

I 2004 ble det dessuten fastsatt endringer i forskrift 27. juni 2002 nr. 754 om skips navn, kjenningssignal, hjemsted og nasjonalitetsbevis som følge av at bestemmelsene om nasjonalitetsbevis er overført til Skipsregistrene.

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 2004 utførte direktoratet i alt 3591 sertifikatbesiktelser, laste- og passasjerskip som er delegert til klasseselskapene ikke medregnet. Det ble gjennomført 254 ISM-revisjoner. 470 uanmeldte inspeksjoner ble foretatt, med tilbakehold av 146 fartøy. 653 utenlandske fartøy, nær 29 prosent av alle anløp, ble kontrollert i norske havner i 2004.

Flåtens størrelse og sertifikatbesiktelser

Ved utgangen av 2004 var det 1436 norskregistrerte lastefartøy. Av disse var 675 registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Videre var det 773 passasjerfartøy og åtte flyttbare innretninger. Fiskefartøyene utgjorde 1589 enheter. Samlet utførte Sjøfartsdirektoratet 3591 sertifikatbesiktelser i løpet av året for den norskregistrerte flåten. Laste- og passasjerfartøy som er registrert i NIS og delegert til klasseselskapene, er da holdt utenom.

Offshore

Per 31. desember 2004 var det registrert åtte norske flyttbare innretninger, samt åtte innretninger og fartøy under ordningen med Letter of Compliance (LOC). Tre innretninger har gått ut av LOC-ordningen; én på grunn av utstedt samsvarsuttalelse (SUT) fra Petroleumstilsynet, mens to mistet sin LOC på grunn av manglende respons fra reder. Et norskregistrert fartøy er under behandling i forbindelse med omsertifisering fra tankskip til flyttbar innretning, og et norsk brønnstimuleringsfartøy er i prosess med å få sertifikater som

flyttbar innretning i tillegg til sine lasteskipssertifikater.

Det ble gjennomført 21 inspeksjoner i 2004. To femårskontroller og seks årlige inspeksjoner gjaldt norske flyttbare innretninger i Norsk ordinært skipsregister (NOR), mens seks femårskontroller og sju årlige inspeksjoner var på LOC-innretninger.

ISM-revisjoner

Det ble i 2004 utført til sammen 254 revisjoner om bord i lastefartøy, passasjerfartøy og flyttbare innretninger som omfattes av krav til systemer for sikkerhetsstyring, og ved landorganisasjonene i de tilhørende rederiene.

Fartøy med gyldig hovedsertifikat

Antall kontrollpliktige fartøy	Lastefartøy	Passasjerfartøy	Fiskefartøy	Flyttbare innretninger	Totalt
Skip med gyldig hovedsertifikat per 31.12.2004	1436	773	1589	8	3806
Skip med gyldig hovedsertifikat per 31.12.2003	1543	805	1633	8	3989

Besiktelser for sertifikater utstedt til norske skip i 2004

Antall sertifikater utstedt og påtegnet (alle typer sertifikater)	Lastefartøy	Passasjerfartøy	Fiskefartøy	Flyttbare innretninger	Totalt
2004	830	1524	1229	8	3591
2003	645	1173	994	8	2820

Uanmeldte tilsyn

Omfang

De uanmeldte inspeksjonene omfatter fiskefartøy og passasjerfartøy, samt delegerte og ikke-delegerte lastefartøy i NOR og NIS. Antallet uanmeldte tilsyn gjennomført i 2004 var 470, som utgjør 12,4 % av de kontrollpliktige fartøyene (utenom flyttbare innretninger).

Tilbakeholdelser

Av fartøyene som Sjøfartsdirektoratet utførte uanmeldte inspeksjoner på langs norskekysten i 2004, ble 146 holdt tilbake fordi de hadde feil eller mangler som gjorde at de måtte anses å ikke være sjødyktige. Dette utgjør 31 % av de inspiserede fartøyene. Det hører med til bildet at en viss andel av disse tilsynene ikke var gjort ved tilfeldig utvalg. Resultatene gir derfor ikke et representativt gjennomsnitt for den norske flåten.

Andelen tilbakeholdte fartøy ved uanmeldte tilsyn har de siste fire årene ligget på mellom en firedel og en tredel. Økt konsentrasjon om de mindre fiskefartøyene har trolig bidratt til

at andelen tilbakeholdte har gått noe opp. Resultatene benyttes til å justere Sjøfartsdirektoratets kontrollopplegg overfor de forskjellige fartøysgruppene.

Andre typer tilsyn

I 2004 ble det foretatt 22 verstsstatkontroller på passasjerfartøy som går i fast rute til og fra Norge. Dette er omtrent som året før.

Sjøfartsdirektoratet har i 2004 (tall for 2003 i parentes) utført saksbehandling og besiktelser på 167 (121) ombygninger og 39 (45) nybygg. Det er utstedt 356 (326) fartstillatelser, slepetillatelser og flytteattester, og 112 (123) fartøy er inspisert etter

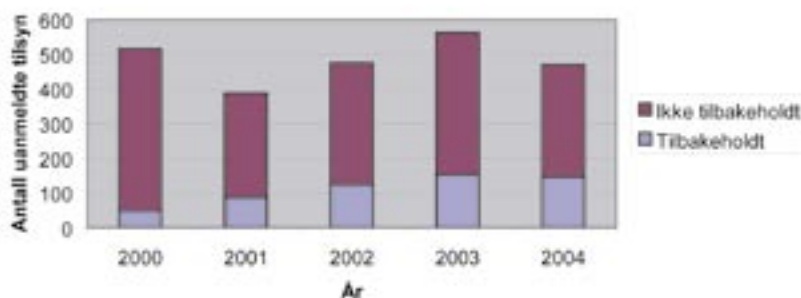
havari eller skade. Dessuten er det utstedt 158 (159) målebrev, 536 (624) identitetsbevis og 155 (142) sertifikater om forsikring for ansvar for skade ved oljesøl.

Lasteskip

Aktivitetsnivået innenfor nybygg og ombygginger har økt noe i 2004 i forhold til 2003, men er fortsatt noe lavere enn i 2002.

Ordringen med såkalt frivillig delegering for skip som er registrert i Norsk ordinært skipsregister (NOR) trådte i kraft for alle classeselskapene mot slutten av år 2000. Ved utgangen av 2004 er 41 fartøy og tre nybygg under denne ordningen. I tilsvarende

Uanmeldte tilsyn og tilbakeholdelser 2000-2004



Uanmeldte tilsyn 2002-2004. Flyttbare innretninger ikke inkludert

	Lastefartøy, NIS og NOR		Passasjerfartøy		Fiskefartøy		Totalt	
	Antall fartøy	Andel uanm. tilsyn	Antall fartøy	Andel uanm. tilsyn	Antall fartøy	Andel uanm. tilsyn	Antall fartøy	Andel uanm. tilsyn
2004	156	10,9 %	87	11,3 %	227	14,3 %	470	12,4 %
2003	166	10,8 %	58	7,2 %	338	20,7 %	562	14,1 %
2002	141	9,3 %	60	6,8 %	273	16 %	474	11,6 %

Uanmeldte tilsyn og tilbakeholdelser 2000-2004

	Lastefartøy NOR		Lastefartøy NIS		Passasjerfartøy		Fiskefartøy		Totalt	
	Uanm. tilsyn	Tilbakeholdt	Uanm. tilsyn	Tilbakeholdt	Uanm. tilsyn	Tilbakeholdt	Uanm. tilsyn	Tilbakeholdt	Uanm. tilsyn	Tilbakeholdt
2004	105	18	51	6	87	12	227	110	470	146
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

periode i fjor var antallet henholdsvis 28 og tre.

I første halvår 2004 gjennomførte Sjøfartsdirektoratet ikke revisjoner av classeselskapene, verken system- eller vertikalrevisjoner. Dette skyldes i all hovedsak kapasitetsproblemer i forbindelse med oppsigelser som følge av flytvedtaket i juni 2003. Direktoratet gjennomførte derimot et omfattende revisjonsprogram høsten 2004, med to systemrevisjoner av henholdsvis Germanischer Lloyds stasjon i Klaipeda og Det Norske Veritas' stasjon i Ålborg. Videre ble det gjennomført to vertikalrevisjoner av henholdsvis Germanischer Lloyds under klassefornyelse av et mindre bulkskip i Grimstad og av Lloyd's Register under klassefornyelse av et stykkgodsskip i Istanbul. Det samlede antallet revisjoner for 2004 er dermed omtrent det samme som for tidligere år.

Tilsynsoppgaver i forbindelse med antiterror-sikkerhet er delegert til classeselskapene. Oppgavene har likevel krevd mye forberedelser og stor grad av oppfølging fra Sjøfartsdirektoratets side.

Aktivitetsnivået rundt NOR-registrerte lastefartøy har vært høyt i 2004. Sjøfartsdirektoratet har til enhver tid rundt 25 nybygg til behandling i avdelingen. Flere er svært sofistikerte fartøy som krever stor innsats fra av-

delingen. Det ble i mai byggeanmeldt et forsynings- og beredskapsfartøy av en ny type. Usikkerheten om hvorvidt dette fartøyet vil få mengder av vann på dekk, og hvordan fartøyet vil kunne overleve dette, har medført at det måtte gjennomføres modellforsøk. Det ble brukt mye ressurser på dette fartøyet høsten 2004 for å få verifisert et akseptabelt sikkerhetsnivå på linje med tilsvarende forsyningsfartøy av tradisjonelt design.

Passasjerskip

I løpet av 2004 har Sjøfartsdirektoratet avsluttet saksbehandlingen av åtte nybygg, herunder Color Lines nye cruiseferge "Color Fantasy". Nybygget har flere alternative design i henhold til SOLAS-konvensjonens kapittel II-2, regel 17. Dette er det første fartøyet som er bygget til norsk flagg med denne type design, og har vært en spennende utfordring for direktoratet. I tillegg er det i samme periode mottatt byggeanmeldelser og startet saksbehandling på ytterligere seks passasjerfartøy. Det har også vært avholdt en rekke møter med Vegdirektoratet og forskjellige konsulentfirmaer i forbindelse med anbudsrunder på fem nye gassdrevne ferger.

Offshore

Flyttbare innretninger som fornyer sine maritime sertifikater (eller Letter

of Compliance), skal følge det nyeste regelverket. Fornyelsen av sertifikater ved femårige intervaller er derfor blitt noe mer tids- og ressurskrevende for rederen og for Sjøfartsdirektoratet enn ved tidligere fornyelser. Positive effekter av dette er blant annet at standarden på innretningene bedres og moderniseres. Eksempler på slik modernisering er oppgradering eller utskifting av gamle livbåter, oppjustering av vanntette barrierer, oppgradering av ballastsystemene, og at nødgenerator må arrangeres med separat luftinntak.

Sjøfartsdirektoratet yter faglig bistand til Petroleumstilsynet i forbindelse med enkeltsamtykker og samsvarsuttalelser (SUT). Omfanget og tidsforbruket av bistanden varierer i hvert tilfelle. I 2004 har vi gitt bistand på 13 innretninger som er til behandling for utstedelse av SUT, og i tillegg gitt bistand på ni enkeltsamtykker og tre faste installasjoner. Bistanden har inkludert deltakelse på ti verifikasjoner. Totalt har direktoratet utført rundt 1300 timer bistand til Ptil i 2004. Vi har også bistått ved en gransking om bord på en utenlandsk flyttbar innretning etter utrausing av kjetting.

Fiskefartøy

Det generelle aktivitetsnivået når det gjelder investeringer i nybygg, innkjøp og ombygging av fiskefartøy har i 2004 vært lavere enn tidligere. Flere små redere vurderer å legge ned sin virksomhet og selge fartøy. Mange har også søkt om tilskudd til kondemnering av fartøy.

Sjøfartsdirektoratet initierte i 2004 et prosjekt for å kartlegge sikkerhetsstandarder på fartøy mellom seks og 10,67 meter. Direktoratet har i den forbindelse utarbeidet en sjekkliste som skal fylles ut av fartøyeier og returneres. Direktoratet vil deretter følge opp med stikkprøvekontroll. Dersom undersøkelsen dokumenterer at det er behov for å heve sikkerhetsnivået, vil forskjellige tiltak bli vurdert, blant annet innføring av periodiske kontroller. Opplegget ble støttet av Sakkyndig råd for fiskefartøy på rådets møte i november 2004.

Fiskere slurver med kontroll av redningsflåten

Sjøfartsdirektoratet avdekket ved uanmeldte tilsyn i 2004 at svært mange fiskefartøy seiler uten gyldige redningsflåter. Årsaken er at fiskerne ikke foretar den årlige kontrollen av redningsflåtene.

En del uanmeldte tilsyn – tilsyn utenom periodiske besiktelser – ble foretatt under lofotfiske i 2004. Cirka halvparten av 50 kontrollerte fiskefartøy ble tilbakeholdt på grunn av at enten redningsflåte eller hydrostatisk utløser var gått ut på dato. Redningsflåten skal i land for årlig kontroll på godkjent flåteverksted.

Tilsynene avdekket videre at mange ikke kontrollerer og vedlikeholder annet sikkerhetsutstyr om bord, så som brannslukningsapparat, redningsvester, redningsdrakter, livbøyer, nødpeilesender og pyrotekniske midler.

I alt fikk 90 % av de kontrollerte fiskefartøyene pålegg om å utbedre forhold før fart.

Fritidsbåter

Tilsyn

I forbindelse med import av nye fritidsbåter fører Sjøfartsdirektoratet løpende tilsyn med at den tekniske bakgrunnsdokumentasjonen for CE-merking som fremlegges, er i samsvar med gjeldende regelverk. Dette gjelder både fritidsbåter produsert innenfor EØS og utenfor.

I forbindelse med import, hovedsakelig fra USA, av brukte fritidsbåter som ikke er CE-merket, nedlegger Sjøfartsdirektoratet i 2004 et betydelig arbeid med å gjennomgå den tekniske bakgrunnsinformasjonen i forbindelse med ettersertifisering av båten. Dette arbeidet gjøres i samarbeid med Tollvesenet. Hittil er ti fartøy ettersertifisert, mens om lag 110 er i prosessen med CE-merking. Mest sannsynlig vil denne typen kontroller øke i omfang.

Sjøfartsdirektoratet har utført rutinemessig tilsyn ved båtmesser i Norge og vært observatør ved båtmessen i Göteborg.

Det ble utstedt 592 fritidsbåtskipersertifikater i 2004, mot 700 i 2003. Til sammen 5500 personer bestod båtførerprøven i 2004.

Sjøvett

I 2004 ble det gjennomført Sjøvett-dager i regi av ni ulike sjøvettutvalg på 30 steder i Norge. Totalt deltok cirka 8500 barn i 2.-4. klasse på disse arrangementene, som arrangeres i samarbeid med Redningsselskapet. Instruktørrollene fylles av mannskap fra blant annet Forsvaret, politiet, brannvesenet, Røde Kors og Sjøredningskorpset. Sjøfartsdirektoratet var til stede på arrangementene i Oslo, Vestfold, Østfold og Troms.



På Sjøvett-dagene lærer barn at det er viktig å ha på svømmevest og hva de kan gjøre av førstehjelp om ulykken skulle være ute. Foto: Lorna Dyrkolbotn

Arbeidsboka "Vannviktig", som er tenkt brukt i 7.-9. klasse, ble distribuert til cirka 30 skoler og ble brukt i drøyt 40 klasser, til sammen 1000 eksemplarer. Lærerne som deltok var invitert på dagskurs. Det ble avholdt to kurs, ett i Trondheim og ett i Bærum. Evalueringene lærerne ga var meget gode. Boka ble derfor revidert og skal trykkes i 10 000 eksemplarer.

Sjøfartsdirektoratet har i 2004 vært representert på messene "Dra til sjøs" (Bergen) og "Sjøen for alle" (Lillestrøm). I tillegg har vi støttet (økonomisk og med materiell) de av lokallagene våre som har ønsket å delta på lokale messer.

Fall over bord fra fritidsbåter er en svært viktig dødsårsak. Vi har derfor gjennom vår nye brosjyre "Fall over bord" fokusert på hva man skal gjøre hvis uhellet er ute. Brosjyren er blitt delt ut på båtmesser og av politiet, som vi samarbeider med.

Det ble opprettet et nytt sjøvettutvalg i Sogn og Fjordane høsten 2004. Utvalget har sin base i Florø, men skal ha hele fylket som virkeområde.

Første helgen i september avholdt Sjøfartsdirektoratets underavdeling Sjøvett, fiske- og fritidsbåter landskonferanse i Tromsø. Den vellykkede konferansen ga faglige innspill fra drøyt 50 representanter for vårt frivillige apparat. I forkant av landskonferansen ble det avholdt et møte i Sakkyndig råd for fritidsfartøy. Hovedtemaet her var hvorvidt det er ønskelig å innføre et obligatorisk båtførerbevis. Et samlet sakkyndig råd konkluderte med at det er behov for å skaffe til veie et bredere faktagrunnlag for eventuelle tiltak. Sakkyndig råd sa seg videre villige til å bistå Sjøfartsdirektoratet i dette arbeidet på områder der de enkelte måtte sitte på nyttig informasjon/statistikker.

Foto: Bente Amandussen

Utenlandske fartøy kontrollert i norske havner og tilbakeholdelser 1998–2004

År	Kontrollerte fartøy	Tilbakeholdte fartøy	% tilbakeholdt	% total inspeksjoner
2004	653	15	2,3	28,8
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

Havnestatskontroll

I 2004 ble 653 utenlandske fartøy kontrollert da de anløp norsk havn. Dette er 28,8 % av gjennomsnittlig anløpstall for de siste tre årene. Kravet fra EU og Paris MoU er kontroll av minst 25 % av anløpene av fremmede fartøy, med grunnlag i anløpsgjennomsnittet den siste treårsperioden. Fordi Kystverkets system for registrering av anløp av utenlandske fartøy er blitt forbedret, har også Sjøfartsdirektoratet måttet øke sitt måltall i løpet av året.

Av fartøyene som ble kontrollert dette året, ble 15 holdt tilbake på grunn av alvorlige mangler. Dette utgjør 2,3 % av de kontrollerte skipene. Dermed har den gode utviklingen med nedgang i tilbakeholdelser fortsatt også i 2004.

Norske fartøy i utenlandske havner

919 norske fartøy ble kontrollert av andre stater innenfor det europeiske havnestatssamarbeidet (Paris MoU) i

2004. Av disse ble 24 fartøy (2,6 %) holdt tilbake. I tillegg ble 16 norske fartøy holdt tilbake i havnestater utenfor Paris MoU. Av de norske fartøyene som ble holdt tilbake i utenlandske havner, var fem NOR-registrert og 35 registrert i NIS. Erfaringsmessig er det et visst etterslep i rapporteringen fra andre havnestater, så antallet tilbakeholdte norske fartøy utenlands kan stige med fem-seks fartøy når de endelige tallene er klare.

Overordnet kontroll

Overgangen til overordnet behovsstyrt kontroll er forankret i Sjøfartsdirektoratets strategiplan for perioden 2004-2007. Direktoratets planer fremhever nødvendigheten av å legge om norm- og tilsynsarbeidet til å ivareta prinsippet om overordnet kontroll.

Tilsynsoppgavene i forbindelse med sertifisering av passasjerskip i NIS (ikke hurtiggående) var fra 1. februar 2004 delegert til de fem anerkjente klasseselskapene. For laste-

skipene har det i 2004 vært kontinuerlig oppfølging av klasseselskapenes arbeid, også i forbindelse med havnestatskontroll, ved uanmeldte tilsyn og ved system- og vertikalrevisjoner.

Kontrollen av flyttbare innretninger ble i 2004 mer fleksibel, med grunnlag i den omfattende revisjonen av regelverket i 2003. Tester og inspeksjoner som kan foretas til havs, gjennomføres nå på feltet i stedet for under landligge, og på en rekke områder blir reders dokumenterte internkontroll lagt til grunn. På sentrale sikkerhetskritiske områder har imidlertid Sjøfartsdirektoratets inspektører utført inspeksjonen og vært til stede ved prøving.

En stadig større andel av fiskefartøyene mellom 10,67 og 15 meter største lengde blir kontrollert av godkjente private foretak. Målsettingen for 2004 var at godkjente kontrollforetak skulle utføre minst 85 % av de obligatoriske kontrollene av fartøyene i denne gruppen. Denne målsettingen ble ikke nådd fullt ut, da det fremdeles er deler av kysten som ikke dekkes av kontrollforetak. Totalt ble 80 % av fartøyene kontrollert av godkjente kontrollforetak i 2004, mot 73 % i 2003 og 31 % i 2002.



Sjøulykker

I 2004 ble det innrapportert 762 arbeidsrelaterte personskader i innenriks- og utenriksfart, og sju fikk dødelig utgang. I fiskeflåten ble 189 personskader innrapportert, og fire fiskere omkom. 67 norskregistrerte lastefartøy var involvert i sjøulykker, og fem av dem forliste. I disse ulykkene omkom fem personer. I tillegg mistet 18 personer livet i "Rocknes"-forliset. 12 fiskefartøy forliste, og to personer omkom i ulykker med små fiskefartøy. Det var 36 ulykker med norskregistrerte passasjerfartøy, ingen forlis eller omkomne, men åtte fartøy var ikke sjødyktige etter hendelsen. Fritidsbåtulykker krevde 51 menneskeliv i 2004.

Reder/kaptein plikter å rapportere alle skipsulykker med skade på mennesker, miljø og materielle verdier. Sjøulykker med eller uten personskade registreres i Sjøfartsdirektoratets database DAMA. I tillegg blir personskader registrert i en egen database (PUS). Omkomne i fritidsbåtulykker registreres på bakgrunn av rapporter fra politidistriktene. Sjøfartsdirektoratet startet i 2004 arbeidet med å opprette et nytt, helhetlig ulykkes-system.

Statistikken gjengitt nedenfor er foreløpige tall per januar 2005. Det må tas forbehold om etterslep i rapportering og registrering, som vil medføre at tallene både for personulykker og sjøulykker vil stige utover i 2005. Det må videre tas forbehold om underreportering av ulykker. Graden av underreportering av sjøulykker og arbeidsulykker er ikke kjent.

Personulykker

Foreløpige tall per 20. januar 2005 viser følgende:

Det er registrert 762 arbeidsrelaterte personskader i innenriks- og utenriksfart. Sju personer omkom. Tilsvarende totaltall for 2003 er 796 personskader, med ti omkomne.

Fra fiskeflåten er det for 2004 mottatt 189 meldinger om personskade. Fire personer omkom. I 2003 ble det registrert 279 personskader i fiskeflåten, med ti omkomne.

Skipsulykker

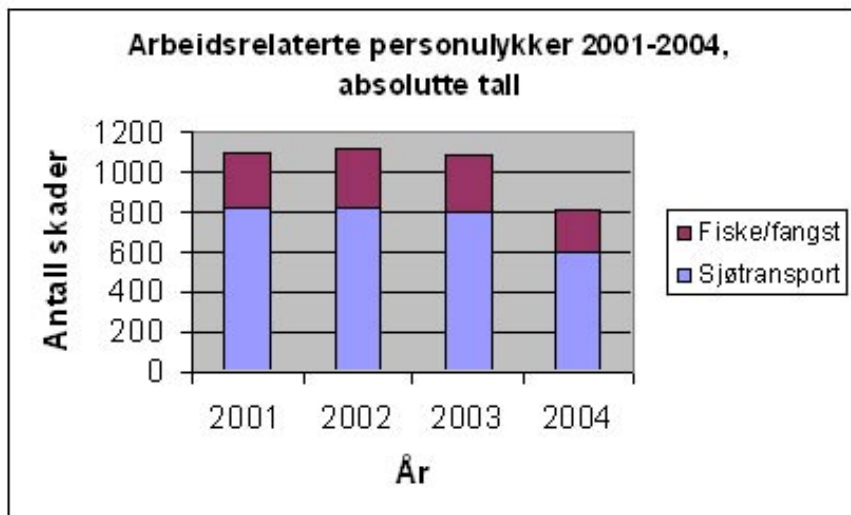
Sjøfartsinspektørene har i løpet av 2004 foretatt løpende undersøkelser av forlis, havarier og arbeids- og ersonulykker om bord på skip innenfor sitt myndighetsområde. "Rocknes"-ulykken 19. januar 2004, der 18 personer omkom, var den mest alvorlige.

Lasteskip

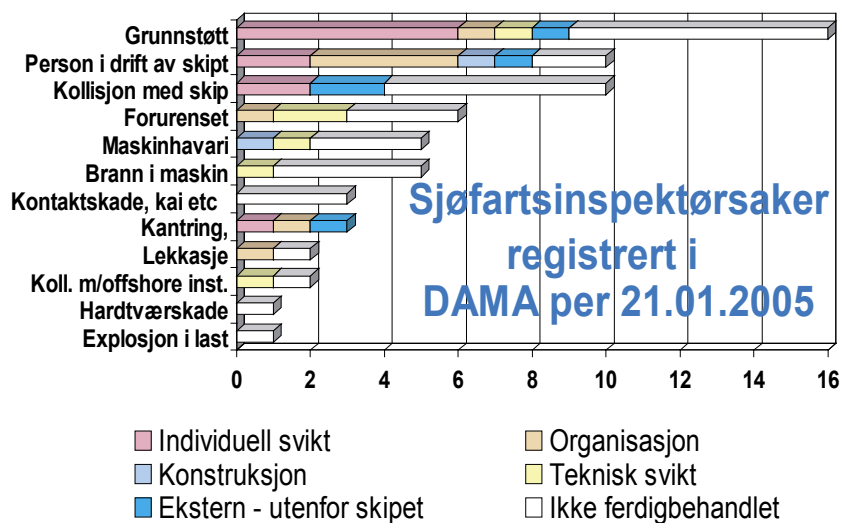
Per 21. januar 2005 er det for lasteskip registrert totalt 78 (79 i 2003) sjøulykker i 2004 i Sjøfartsdirektoratet ulykkesdatabase DAMA. Elleve av disse var på utenlandskregistrerte skip. Det er oftest flere årsaker til en ulykke, og grafen viser bare den utløsende årsaken.

Blant de seks lastefartøyene som forliste i 2004, var det utenlandske "Rocknes" med tap av 18 menneskeliv det mest alvorlige. De fem andre skipene som forliste var mindre norskregistrerte fartøy. Tre av dem var slepebåter, "Pors" på 63 bruttotonn (1941), "Butten" på 11 bruttotonn som gikk tapt under seilas med lekter på slep, og "Tug Nestor" på 227 bruttotonn som forliste etter å ha grunnstøtt ved Gotland, der én person omkom. En mindre oppdrettsbåt "Ariel" kantret, og én person ble skadet. Sjøspeidernes seilyacht "Mohawk II" sank etter å ha blitt pårent av et utgående fiskefartøy i mørket under innseilingen til Antwerpen. Kun to av de fem forliste norskregistrerte lastefartøyene var sertifiseringspliktige, altså på minst 50 bruttotonn.

14 sjøulykker førte til at lastefartøyet ikke lenger var sjødyktig. Tre av disse involverte utenlandskregistrerte fartøy og skjedde på norskekysten. En gasstanker fikk maskinhavari i hardt vær, et annet fartøy kolliderte. Et tredje, et Bahamasregistrert norskeid frakteskip, seilte på land. Av de øvrige elleve var tre fartøy registrert i NIS og åtte i NOR.



Norske lastefartøy 2004 - Ulykker og årsaker



Navigasjonsrelaterte ulykker utgjorde den største andelen av ulykkene med grunnstøting (24 %) og kollisjon (15 %). Deretter fulgte de mer operative hendelsene: personskade (19 %), forurensning (9 %) og maskinhavari (7 %). To sjøfolk ble drept i en eksplosjon om bord i det NIS-registrerte kjemikalieskipet "NCC Mecca". Flere kjemikalieskip ble rammet av eksplosjoner i 2004, deriblant det norskeide "Bow Mariner", der 21 omkom i forliset.

Fem personer omkom og 14 ble skadet i de 67 ulykkene som skjedde med norskregistrerte fartøy. Tar vi med hendelsene med utenlandsregistrerte fartøy på norskekysten, omkom i alt 23 personer i 78 ulykker. Totalt var 934 personer om bord ved disse 78 hendelsene.

Lasteskip i NIS

For store fartøy ser vi en positiv nedgang i forlis og alvorlige ulykker. Det må imidlertid tas forbehold om underrapportering av ulykker som ikke er oppdaget av myndighetene, og et etterslep i rapportering og registrering.

Lasteskip i NOR

Med fjorårets ene forlis viser fartøyene en positiv utvikling. Ulykker med mindre konsekvenser rapporteres/oppdages i varierende grad.

43 av sjøulykkene skjedde ved norskekysten. 11 av disse gjaldt fartøy under utenlandsk flagg. De øvrige 35 hendelsene gjaldt norskregistrerte fartøy i utlandet.

Lasteskip i NIS	2000	2001	2002	2003	2004	Gj.snitt
Sertifiserte fartøy	769	764	735	724	675	733
Forlis	2	1	3	0	1	1,4
Ikke sjødyktig	13	13	12	6	3*	9,4
Andre konsekvenser	38	24	32	17	22*	26,6
Forlis %	0,26 %	0,13 %	0,41 %	0,00 %	0,15 %	0,19 %
Inkl. ikke sjødyktig %	1,95 %	1,83 %	2,04 %	0,83 %	0,59 %	1,47 %
Fartøy over 50 bt.	*Saker per 21.01.2005					

Lasteskip i NOR	2000	2001	2002	2003	2004	Gj.snitt
Sertifiserte fartøy	911	849	784	819	761	825
Forlis	2	4	2	2	1	2,2
Ikke sjødyktig	20	5	9	6	8*	9,6
Andre konsekvenser	38	49	30	46	32*	39
Forlis %	0,22 %	0,47 %	0,26 %	0,24 %	0,13 %	0,26 %
Inkl. ikke sjødyktig %	2,41 %	1,06 %	1,40 %	0,98 %	1,18 %	1,43 %
Fartøy over 50 bt.	* Saker per 21. jan. 2005					

"Rocknes"-ulykken

Bulkskipet "Rocknes" kantret i Vatløstraumen utenfor Bergen 19. januar 2004. 18 sjøfolk omkom. Etter Regjeringens beslutning bevilget NHD 1 million kroner til undersøkelsesarbeidet. Sjøfartsdirektøren nedsatte i den forbindelse en arbeidsgruppe under ledelse av assisterende sjøfartsdirektør. Arbeidsgruppen, som ifølge sitt mandat skulle begrense seg til å foreta en skipsteknisk gjennomgang, la frem sin rapport 24. juni 2004.

19. januar 2004 gikk lasteskipet Rocknes på en grunne og rev opp tre bunntanker. Skipet hadde bunkret få timer før. Det var lastet med stein og skulle til Emden.

Skipet var på vei sørover i Vatløstraumen da det kantret. Noen av mannskapet rakk å hoppe i sjøen eller klatre opp på skroget, men 18 personer omkom i forliset.

Rapport etter Rocknes-ulykken

Sjøfartsdirektoratet fikk mandat fra Nærings- og handelsdepartementet til å foreta en skipsteknisk undersøkelse fra Rocknes-ulykken, og 24. juni forelå rapporten fra arbeidsgruppen. Nedenfor gjengis noen av resultatene fra undersøkelsen.

Dersom Rocknes hadde vært korrekt lastet i henhold til kravene til stabilitet og trimming av last, ville skipet ikke ha kantret så raskt etter grunnstøtingen i Vatløstraumen 19. januar i år. Det forelå to klare operasjonelle brudd på regelverket, som hver for seg ville ha ført til at skipet kantret med den skaden det fikk under grunnstøtingen. Skipet var ikke overlattet i forhold til lastemerkene, men hadde for mye last i forhold til ballast. Dermed fikk skipet et for høyt tyngdepunkt. Lasten var dessuten ikke trimmet, altså jevnet ut, slik at lasten med en gang begynte

å forskyve seg ved krenkning av skipet. Den manglende trimmingen er en medvirkende årsak til at skipet kantret så fort.

Rapporten konkluderer med at de gjenskapte stabilitetsdata fra skipets lastkalkulator ikke er egnet til å fastslå faktisk stabilitet ved avgang. Derfor er antatt stabilitet ved avgang gjenskappt med grunnlag i dokumenter og opplysninger fremkommet under sjøforklaringen. Rapporten sier videre at skipets konstruksjon, godkjente stabilitetsberegninger og sertifisering er i henhold til flaggstatens fortolkning av internasjonale krav.



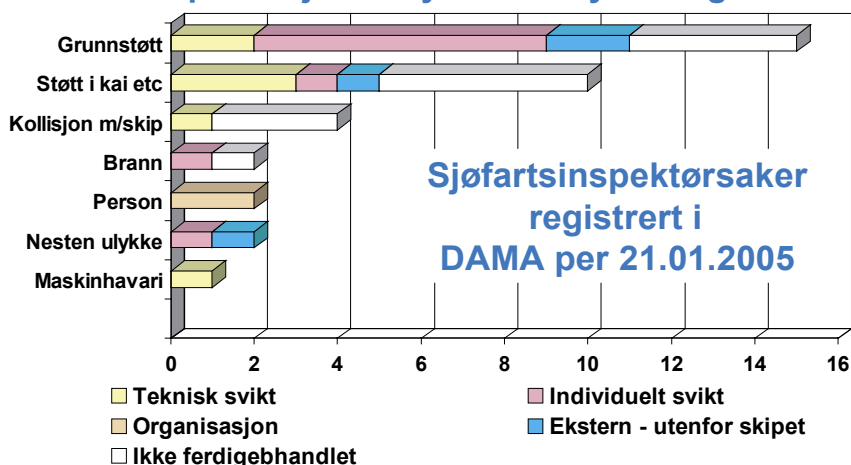
Passasjerskip

Det er per 21. januar 2005 mottatt 37 (47 i 2003) rapporter om sjøulykke for 2004. Bortsett fra en norskeid RoPax-ferge som var registrert i Bermuda, var alle skipene registrert i NOR.

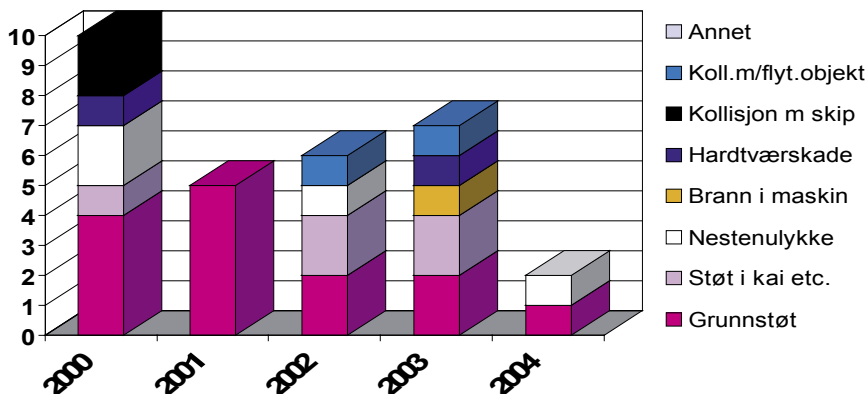
Ingen passasjerskip forliste i 2004. Dette er fjerde år på rad uten tap av fartøy. Åtte fartøy ble skadet i en slik grad at de ikke lenger var sjødyktige. Den farligste hendelsen oppstod da hurtigbåten "Baronessa" rente på land med full fart da føreren på grunn av teknisk svikt ikke fikk stoppet maskineriet.

Grunnstøting utgjorde den hyppigst forekommende hendelsestypen. Hurtigbåtene, som er de mest utsatte, synes å ha hatt nytte av økt fokus på opplæring, utstyr og sikkerhetsstyring. Her kan det se ut til at den negative trenden de tre foregående årene nå er brutt. For riksvegfergene var støt i kaianlegg etc. den hyppigst forekommende hendelsestypen, som utgjorde halvparten av hendelsene for denne typen skip. For store passasjerfartøy på over 7000 bruttotonn er det med kun to ulykker - brann på passasjerlugar og en grunnstøting - registrert få hendelser siste år, og samlet kun 19 saker de siste fem årene.

Norske passasjerfartøy 2004 - Ulykker og årsaker



Arlige hendelser - hurtigbåter etterforsket av sjøfartsinspektørene



Hendelser	2000	2001	2002	2003	2004	Gj.snitt
Riksvegferger (5C)	31	22	22	30	22*	25,4
Hurtigbåter (Type 5i)	10	5	6	7	2*	6
Passasjerskip/Cruise (5B)	8	9	21	8	7*	10,6

Kontrollpliktige fartøy i NOR og NIS. * Saker per 21.01.2005

Passasjerfartøy	2000	2001	2002	2003	2004	Gj.snitt
Sertifiserte fartøy	1021	1009	876	805	773	897
Forlis	2	0	0	0	0	0,4
Ikke sjødyktig	12	14	8	6	8*	9,6
Andre konsekvenser	36	24	37	41	29*	33,4
Forlis %	0,20 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,04 %
Inkl. ikke sjødyktig %	1,37 %	1,39 %	0,91 %	0,75 %	1,03 %	1,11 %

Kontrollpliktige fartøy i NOR og NIS. Alle uansett bt. og lengde. * Saker per 21.01.2005

Ingen omkom i sjøulykkene med passasjerskip. 14 personer kom til skade. Det var et mannskap på til sammen rundt 400 personer og ca. 4000 passasjerer om bord på de 37 passasjerfartøyene (36 norske og ett Bermuda-registrert) da hendelsene inntraff. I seks tilfeller ble fartøyet evakuert.

Det er lovende at det for fjerde år på rad ikke har forekommet forlis. Dessverre var omfanget av ulykker som førte til at passasjerskipet ikke lenger var sjødyktig, ikke bedre enn noe under gjennomsnittet for fraktefartøyene i NOR og betraktelig høyere enn for de store lasteskipene i NIS-flåten.

Sjøfartsinspektørsakene fordelt på transportområdene viser en betydelig nedgang i ulykker med hurtigbåtene. Riksvegfergene er utsatt for mange hendelser, men kun få var alvorlige. Bare tre medførte at fergen ikke lenger var sjødyktig, og tre personer ble skadet på slike fartøy.

Bortsett fra ”Langøysund”, med 47 passasjerer på dagsturer fra Longyearbyen på Svalbard, skjedde alle hendelsene på kysten av det norske fastlandet.

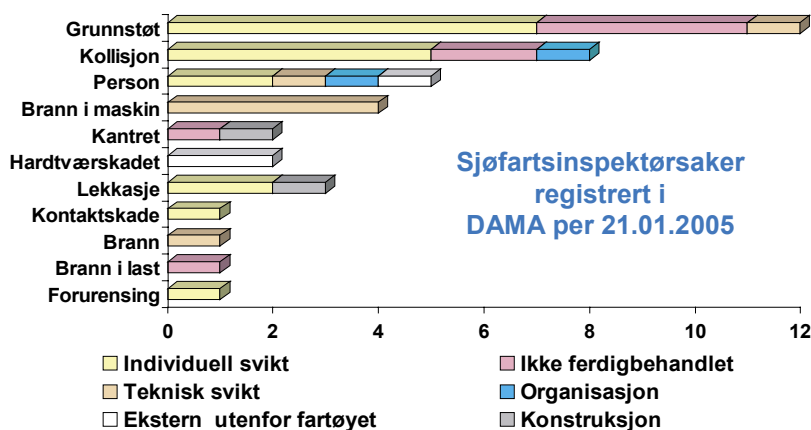
Flyttbare innretninger

Det ble i 2004 ikke rapportert om alvorlige sjøulykker på flyttbare innretninger. Én innretning ble pårent av et forsyningsfartøy slik at det fikk hull i skroget over vannlinjen, men ingen kritisk situasjon eller personskade oppstod. En annen fikk en bulk i skutesiden etter at et forsyningskip mistet styringen under en laste-/losseoperasjon. I tillegg har vi mottatt meldinger om 18 andre hendelser. Én av disse medførte en klemskade, og flere andre hadde potensial for personskader. Åtte av hendelsene gjelder utrausing av eller brudd i ankerkjetting. Utrausing har vært et økende problem for næringen i 2004.

Fiskefartøy

Det er per 21. januar 2005 mottatt 54 rapporter om sjøulykker med fiskefartøy i 2004, mot 58 for 2003. Av disse var det 12 forlis (som året før).

Fiskefartøy* 2004 - Ulykker og årsaker



Av de 54 fartøyene var 14 under 10,67 meter.

De fleste ulykkene med fiskefartøy skyldtes grunnstøtinger. Store fartøy (over 300 bruttotonn) var involvert i to grunnstøtinger, to kollisjoner, to ulykker med wire, én hardtværskade og tre andre hendelser. Mellomstore fartøy (under 300 bruttotonn og over 24 m) rapporterte om tre grunnstøtinger, to kollisjoner og en kantring. Av 14 saker på de mindre fartøyene (under 10,67 m.) var det seks forlis, fem grunnstøtinger og tre tilfeller av brann i maskin.

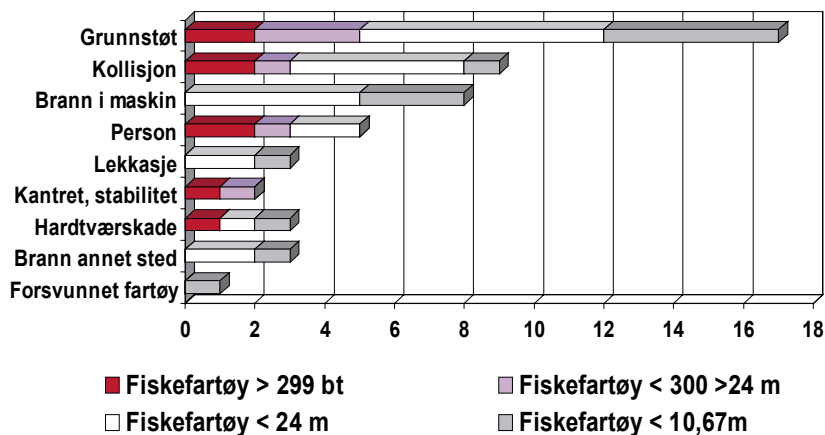
Det var ingen som omkom, men sju kom til skade i forbindelse med

sjøulykkene med de sertifiserte fartøyene (alle over 10,67 m). I ulykkene med fartøy under 10,67 m omkom to personer, men det er ikke meldt om skadede. Om lag 250 fiskere var om bord på fartøyene under disse hendelsene.

Utviklingen når det gjelder ulykker generelt synes positiv, spesielt når det gjelder større fartøy. For mindre fartøy er utviklingen ikke like positiv, men i forhold til antall fartøy er antall rapporterte ulykker forholdsvis lite.

Bortsett fra sjøulykker med tre fartøy i Barentshavet, ett i Nordsjøen og ett utenfor Vest-Afrika, skjedde alle hendelsene på norskekysten.

Fiskefartøy 2004 Hendelser og fartøystørrelse.



Fartøystyper	2000	2001	2002	2003	2004	Gj.snitt
Fiskefartøy > 24m	29	18	20	14	16	19,4
Fiskefartøy 15 - 24 m	20	19	20	21	11	18,2
Fiskefartøy 10,67 - 15 m	15	8	8	8	13	10,4
Fiskefartøy 6 - 10,67m	18	20	21	15	14	17,6
Totalt	82	65	69	58	54	65,6

Fiskefartøy - alle	2000	2001	2002	2003	2004	Gj.snitt
Sertifiserte fartøy	1952	1994	1707	1633	1589	1 775
Forlis	3	4	6	4	6	5
Ikke sjødyktig	19	13	18	14	12*	15
Andre konsekvenser	42	20	24	25	22*	27
Forlis %	0,15 %	0,20 %	0,35 %	0,24 %	0,38 %	0,27 %
Inkl. ikke sjødyktig %	1,28 %	0,88 %	1,05 %	0,86 %	0,76 %	0,86 %
Kontrollpliktige fartøy i NOR og NIS over 10,67 m.				* Saker per 21. jan. 2005		



Foto: Bente Amandussen

Generell sjøulykkesstatistikk

Tar vi med fartøyene som ikke er kontrollpliktige, er det per 21. januar 2005 registrert 169 hendelser i sjøulykkesdatabasen DAMA. Antallet hendelser i 2003 er siden fjorårets rapportering steget fra 184 til 213, dvs. 15 % etterslep. Mye av etterslepet er mindre alvorlige saker. Ved siden av etterslep er det trolig at noe av nedgangen i det foreløpige antallet hendelser i 2004 skyldes flåteendringer.

Sikkerhet for menneskeliv

Det ble i 2004 registrert seks sjøulykker som kostet sju menneskeliv

Norske registrerte fartøy	2003	2004	
Lasteskip i NIS	724	675	-7 %
Lasteskip i NOR	819	761	-7 %
Passasjerskip	805	773	-4 %
Fiskefartøy > 10,67m	1633	1589	-3 %

på norske fartøy. Dette er det laveste antallet omkomne i forbindelse med sjøulykker på ti år. Det høyeste antall ulykker med tap av menneskeliv var i 1998, med totalt 28 omkomne i 22 sjøulykker.

Sikkerhet for fartøy

Med unntak av fiskefartøy var forlis i 2004 i forhold til antall sei-

lende fartøy under gjennomsnittet for fartøysgruppene de siste fem årene.

Sikkerhet for miljø

Mørketallene er trolig store, men det blir stadig vanskeligere å unngå anmeldelse ved ulovlig utslipp. Forurensning som følge av sjøulykke synes å være redusert.

Omkommet i sjøulykker etterforsket av sjøfartsinspektørene

FARTØYSTYPE	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Lasteskip i tank, bulk, stykk gods	9	6	9	22	5	16	8	10	7	4
Lasteskip i offshore & spesialfartøy	3	2	0	0	3	0	3	0	1	1
Passasjerfartøy	7	2	0	1	18	1	2	1	1	0
Fiskefartøy	5	2	4	5	3	4	5	6	6	2
Totalt på norske fartøy	24	12	13	28	29	21	18	17	15	7
Utenlandske skip på norskekysten	0	0	0				3	1		18
Totalt	24	12	13	28	29	21	21	18	15	25
Antall ulykker	18	11	9	22	11	12	19	14	12	6

Sikkerhetsindeks - forlis

	2000	2001	2002	2003	2004	Gj.snitt
Lasteskip i NIS	0,26 %	0,13 %	0,41 %	0,00 %	0,15 %	0,19 %
Lasteskip in NOR > 50 bt	0,22 %	0,47 %	0,26 %	0,24 %	0,13 %	0,26 %
Passasjerfartøy - alle	0,20 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,04 %
Fiskefartøy > 10,67m	0,15 %	0,20 %	0,29 %	0,24 %	0,38 %	0,25 %

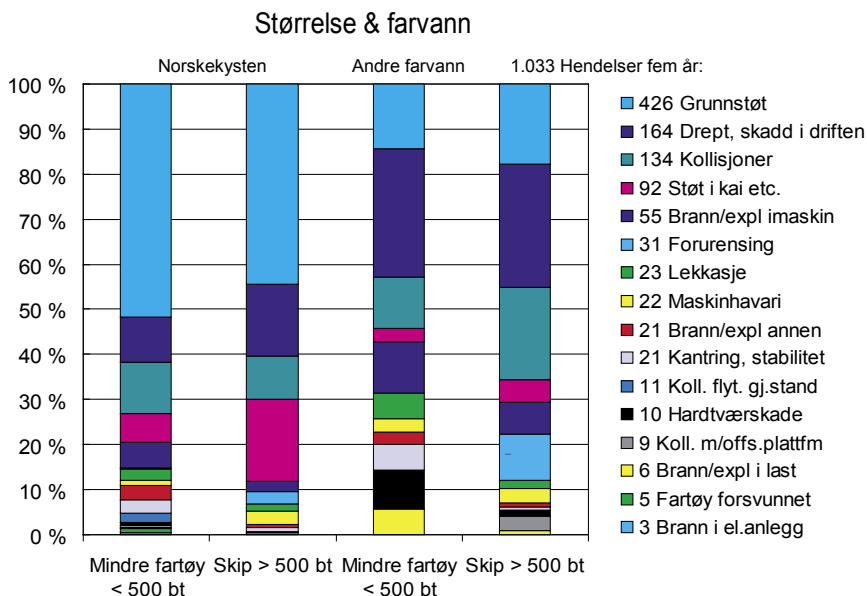
Miljørelaterte hendelser etterforsket av sjøfartsinspektørene

Miljørelatert hendelse	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Forurensningshendelse	25	10	5	13	8	9	5	4	6	7
Som følge av sjøulykke	4	4	3	3	7	6	3	5	1	3
Totalt	29	14	8	16	15	15	8	9	7	10
Herav på norskekysten	2	2	3	5	8	4	4	4	4	5

Fordeling – farvann og type

Tabellen viser sjøulykker/ hendelser rapportert av sjøfartsinspektørene for femårsperioden 2000-2004 fordelt på henholdsvis norskekysten og andre farvann, for skip over og under 500 bruttotonn. Tre fjerdedeler av ulykkene har funnet sted på norskekysten, og halvparten er mindre fartøy under 500 bruttotonn. Tonnasje er den nasjonale sikkerhetstonnasjen dersom fartøyet er tildelt en slik.

Tretthet ("fatigue") fremkommer i flere ulykker der årsaksfaktorene er "individuelle forhold", "organisasjonsmessige årsaker" og årsaksforhold "utenfor skipet". På de spesielt utsatte fartøyene som er bemannet med bare to navigatører, er problemet mest fremtredende.



Sjøulykker i DAMA 2000 - 2005	Norskekysten			Alle andre farvann		
	< 500 bt*	> 500 bt	andel	< 500 bt	> 500 bt	andel
Stabilitetssvikt			0 %		1	0 %
Brann i elektrisk anlegg	2	1	0 %			0 %
Fartøy forsvunnet	5		1 %			0 %
Brann/eksplosjon i last	1	1	0 %	2	2	2 %
Kollisjon m/offshoreplattform	2		0 %	0	7	3 %
Hardtværskade	4		1 %	3	3	2 %
Kollisjon m/flytende gjenstand	11		1 %			0 %
Kantring	15	2	2 %	2	1	1 %
Brann/eksplosjon annet sted	16	2	2 %	1	2	1 %
Maskinhavari	6	8	2 %	1	7	3 %
Lekkasje	13	4	2 %	2	4	2 %
Forurensning	1	7	1 %		23	9 %
Brann/eksplosjon i maskin	29	6	5 %	4	16	8 %
Kontaktskade (kaier, broer etc.)	32	48	10 %	1	11	5 %
Kollisjoner	59	25	11 %	4	46	19 %
Personskade, dødsfall ifm driften	51	42	12 %	10	61	27 %
Grunnstøtinger	264	117	49 %	5	40	17 %
Totalt	511	263	100 %	35	224	100 %
Fordeling	49,5 %	25,5 %		3,4 %	21,7 %	100 %

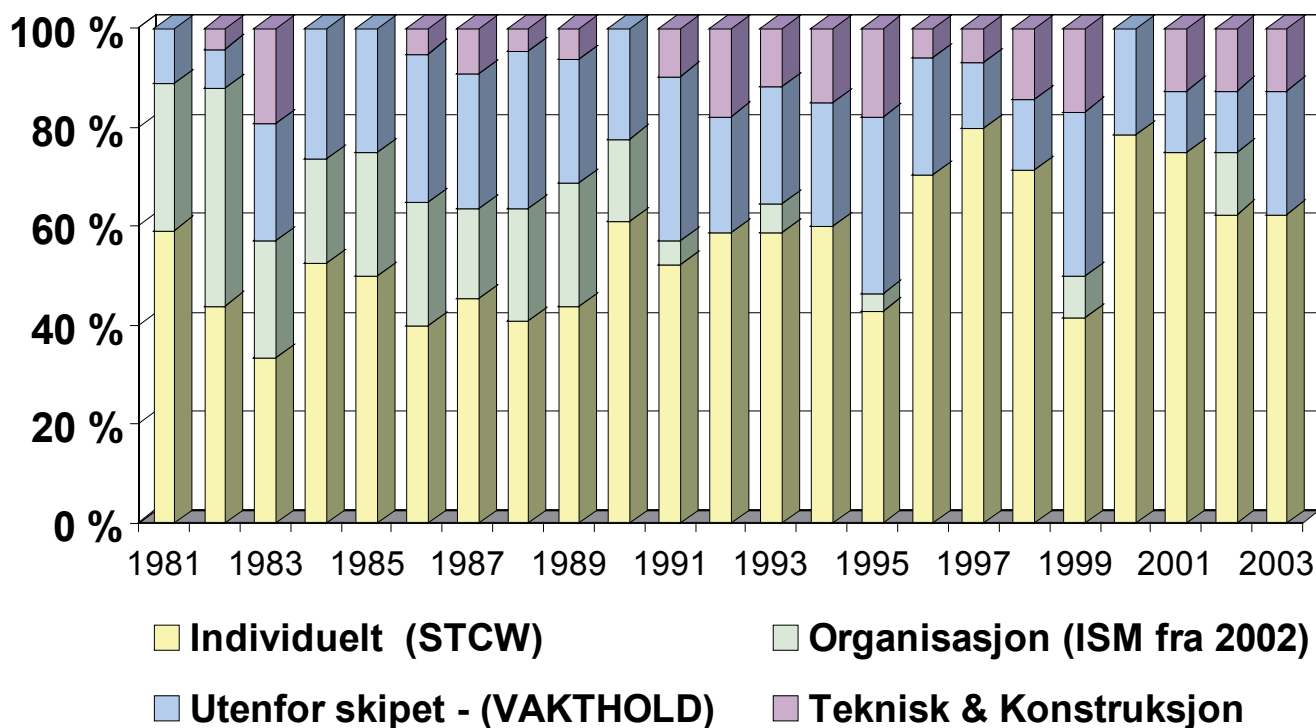
Individuell menneskelig svikt i forhold til kravene i konvensjonen om standarder for opplæring, sertifisering og vakthold (STCW-konvensjonen) og sviktende organisasjon i forhold til de internasjonale sikker-

hetsstyringsreglene (ISM Code) er årsaker som oftest viser seg i ulykkene. Korrekt planlegging og godt vakthold om bord skal også kunne sikre mot ulykker i kategorien "eksterne forhold utenfor skipet".

Årsakene vist her er bare de utløsende, men det er som oftest flere årsaker til en ulykke.

Utløsende årsaker

Tovakt-skip: 422 kollisjoner og grunnstøtinger



Fritidsbåtulykker

I 2004 omkom 51 personer i ulykker med fritidsbåt. 47 omkomne var menn over 17 år, mens én kvinne og tre barn omkom. 18 av de om-

komne hadde alkohol i blodet, og for ytterligere ti tilfeller kan dette ikke utelukkes. Ni av de omkomne brukte med sikkerhet flyteplagg. Fall over bord var den årsaken som

medførte flest omkomne (24). 19 av de omkomne var om bord i en åpen motorbåt. Gjennomsnittet for perioden 1994-2003 er 35 omkomne per år.

Antall omkomne i fritidsbåtulykker

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Menn	31	32	32	45	25	35	20	30	25	47
Kvinner	1	3	1	4	0	1	0	1	3	1
Barn	1	0	2	1	4	0	0	0	1	3
Totalt	33	35	35	50	29	36	20	31	29	51

Foto: Erik Finborud

Sjøfartsdirektoratet i 2004

Året ble preget av flere ressurskrevende administrative prosesser. Virksomhetens strategi for årene 2004-2007 ble fastlagt, og prioriterte strategiske tiltak ble gjennomført eller igangsatt på flere områder. En revidert plan for flytting og omstilling av direktoratet var klar i juni. 1. september ble den høytidelige åpningen av Opplæringsenheten i Haugesund foretatt av sjøfartsdirektøren og byens ordfører. Enheten er både et geografisk anker for den nye organisasjonen og et ledd i arbeidet med å sikre overføring og oppbygging av kompetanse.

Ressurser og kompetanse

Vedtaket i juni 2003 om flytting av Sjøfartsdirektoratets hovedadministrasjon til Haugesund har i liten grad hemmet aktivitetene i 2004. Situasjonen fremover krever likevel stor årvåkenhet. For det første ønsker bare et fåtall av direktoratets tilsatte å flytte permanent til Haugesund i 2006. Hovedtyngden av ikke-flytterne må dessuten erstattes innenfor et mer begrenset tidsrom enn tidligere antatt. Dette skyldes et vanskelig arbeidsmarked i 2004 (som i 2003), som førte til at svært få av ikke-flytterne fikk seg annet arbeid.

For det andre har det i flere tilfeller vist seg at det er krevende å rekruttere nye kompetente medarbeidere fra regionen. Direktoratet opprettet av den grunn en opplæringsordning i Haugesund fra høsten 2004, og sentrale nøkkelpersoner i direktoratet ble sikret gjennom en egen nøkkelavtale.

For det tredje ble det i perioden klart at ressursituasjonen kan bli meget vanskelig de nærmeste årene. Underdekningen av de beregnede flytterelaterte kostnadene er betydelig. Ressurssituasjonen må derfor følges meget nøye fremover for å sikre god styring av virksomheten i de kritiske årene 2006 og 2007.

Likestilling

Sjøfartsdirektoratet har som målsetting å rekruttere kvinner i lederstillinger dersom deres kvalifikasjoner er minst like bra som for mannlige søkere. I Sjøfartsdirektoratets perso-

nalreglement fremgår det at kunngjøringen må utformes slik at man når den ønskede søkerkrets. Kvinner/menn skal oppfordres til å søke når stillingen tilhører en stillingsgruppe som har mindre enn 40 % kvinner/menn. Følgende tiltak foreslås:

- Mulighet for å gi kvinner som ikke er ledere i dag, anledning til å prøve seg som prosjektledere.
- Tilbud om kompetanseheving og lederutvikling, selv om en i og

for seg verken har tiltenkt vedkommende i en lederstilling eller har ledige stillinger for tiden.

- Mobilitetsordninger/hospitering, åpne opp muligheter for at flere kan forsøke seg som ledere.

Forskjellen mellom kjønnene er knyttet til stillingskodene til kvinner og menn i Sjøfartsdirektoratet. Direktoratet har ikke belegg for å anta at forskjeller innenfor den enkelte koden har sammenheng med kjønn.

Likestillingsfakta

Kjønnsfordelingen for de tilsatte i virksomheten:

- Totalt tilsatte: 375, fordelt på 242 menn (64,5 %) og 133 kvinner (35,5 %).
- Toppledelsen: Elleve ledere, fordelt på ni menn (81,8 %) og to kvinner (18,2 %).
- Mellomledernivå: 22 mellomledere, fordelt på 18 menn (81,8 %) og fire kvinner (18,2 %).

Gjennomsnittslønn for kvinner og menn:

- Gjennomsnittslønn totalt: lønnstrinn 49,7.
- Gjennomsnittslønn menn: lønnstrinn 52,9.
- Gjennomsnittslønn kvinner: lønnstrinn 43,9.

Kjønnsfordeling blant de høyest og lavest lønte:

- Ti høyest lønte: åtte menn og to kvinner.
- Ti lavest lønte: ti kvinner.

Kjønnsfordeling blant nytilsatte i 1. halvår 2004:

- 55 nytilsatte i 1. halvår 2004, fordelt på 33 menn (60 %) og 22 kvinner (40 %).

Kjønnsfordeling blant deltidstilsatte:

- 31 deltidstilsatte, fordelt på ni menn (29 %) og 22 kvinner (71 %).

Økonomiforvaltning

Sjøfartsdirektoratet har i 2004 opprettholdt god økonomistyring og stabil drift av grunnleggende økonomifunksjoner, tross en anstrengt bemanningssituasjon. Flere større tiltak er også iverksatt for å redusere risiko på flere økonomiområder, blant annet anskaffelser. Innkjøpsfunksjonen ble med virkning fra 1. juni 2004 reorganisert og lagt inn under underavdeling Økonomi. Nye retningslinjer og rutiner for innkjøp av varer og tjenester er innført. I samarbeid med Nærings- og handelsdepartementet er det gjennomført en risikovurdering av refusjonsordningen og iverksatt tiltak for å styrke kontrollen med refusjonsutbetalinger. Alle kravene i det nye reglementet for økonomistyring i staten er ivaretatt. Direktoratet utformet og iverksatte dessuten en ny intern instruks for økonomiforvaltningen. Instruksen tydeliggjør roller, ansvar og myndighet.

Sjøfartsdirektoratet sluttførte i desember 2004 prosessen med å skaffe til veie nye lokaler i Haugesund. Utover dette har direktoratet revidert beregningene av flyttekostnadene, som er et viktig styringsverktøy.

IT og elektronisk forvaltning

Etatens bruk av IT-løsninger øker stadig. Det er derfor behov for en sanering og opprydding i dagens løsninger. Høsten 2004 ble det gjennomført en konkurranse med flere aktører for å få på plass en ny totalarkitektur for etaten. Sjøfartsdirektoratet engasjerte en egen prosjektleder til å gjennomføre første steg i dette prosjektet, og så langt er det avsatt sju millioner kroner til investering i ny løsning.

Juridisk forvaltning

Sjøfartsdirektoratet har arbeidet intensivt med prosjektet "Opprydding i forskriftsverket" ("Et enklere Norge") i 2004. Den store innsatsen på området har blant annet medført at regelverk som har vært felles mellom last- og passasjerskip, ble splittet opp og materielt oppdatert i 2004. Videre har en ny forskrift om arbeidsmiljø,

sikkerhet og helse samlet en rekke forskrifter på området og dermed gitt en helhetlig fremstilling av bestemmelsene på HMS-området.

Sjøfartsdirektoratet har i første halvår 2004 jobbet med utgivelse av en ny regelsamling for fritidsbåter. Den skal inneholde alle regler for fritidsbåter og et utvalg av annen relevant informasjon for fritidsbåtnæringen og båtfolket.

Kvalitetssystem og internkontroll

Det ble gjennomført intern revisjon på den akkrediterte enheten, underavdeling Sertifisering og utdanning. Samtidig ble det igangsatt arbeid med etablering av prosessbeskrivelse og prosedyrer i underavdeling Sjøfolk, for å imøtekomme krav til utstedelse av sjøfartsboken i samsvar med ILO-konvensjon nr. 108 og sjøfolks ID-bevis i samsvar med ILO-konvensjon nr. 185. Interne kurs er utarbeidet i forhold til dette. Det ble satt i gang forberedelser til sertifisering/akkreditering av kvalitetssystemet for underavdeling Sjøfolk i 2005. Grunnkurs i kvalitetssikring ble utarbeidet og avholdt for første pulje av nytilsatte i Haugesund, og nytt kurs vil bli avholdt i 2005. Enkelte Etatshåndbok-prosedyrer er utarbeidet i løpet av 2004, og en HMS-håndbok har vært gjennom en høringsrunde.

Elektronisk innrapportering

Gjennom tilrettelegging av en ny IT-arkitektur legges grunnlaget for elektronisk rapportering. Den nye IT-plattformen gir på sikt helt andre muligheter når det gjelder enhetlig bearbeiding av data og rapportering så vel eksternt som internt. Sjøfartsdirektoratet har i 2004 fortsatt sitt arbeid med å tilrettelegge innføring av elektronisk arkiv for stasjonene langs kysten.

Flytting av hovedadministrasjonen

Revidert flytteplan ble oversendt Nærings- og handelsdepartementet (NHD) 2. juni 2004. I tillegg

ble en revidert kostnadsanalyse og satsingsforslag oversendt NHD 29. desember. Av samlet flyttebevilling for 2004 på 36,4 millioner ble 17,4 millioner brukt. Årsaken til det moderate forbruket er at de store kostnadene kommer etter 2004, med en topp i 2006 og 2007. De omfatter blant annet nybygget i Haugesund, personalpolitiske virkemidler for de tilsatte og nøkkelordninger.

For 2004 var de største kostnadene knyttet til etablering av Opplæringsenheten i Haugesund. Samlede kostnader til drift og lønn utgjorde i overkant av sju millioner kroner. Fra og med 1. september 2004 hadde 22 personer sitt virke i Opplæringsenheten i de midlertidige lokalene i Haraldsgt. 132. Det ble tilsatt totalt 23 personer, sju kvinner og 16 menn. Våren og sommeren 2004 ble det laget en opplæringsplan for denne gruppen, og planen har vært fulgt siden oppstarten 1. september. Opplæringsplanen omfatter undervisning, oppgaveløsning og hospitering på stasjonene og i de ulike fagavdelingene. Fire personer i enheten har allerede fått overført konkrete arbeidsoppgaver fra Oslo. Opplæringsprosjektet har vært koordinert av en egen prosjektgruppe. Fra 1. desember 2004 leder en nytilsatt prosjektleder virksomheten i Opplæringsenheten.

I tilknytning til flyttingen er det igangsatt en rekke prosjekter internt som la beslag på mye kapasitet i 2004. Det gjelder områder som personalpolitiske virkemidler, ny infrastruktur tilknyttet nytt bygg, bortsetting av arkivet og ikke minst opprettingen av opplæringsordningen i Haugesund. Arbeidet i prosjektene kommer i tillegg til det ordinære arbeidet, og stiller således meget sterke krav til styring av ressurser internt. Til nå har det vært mulig å opprettholde kapasiteten takket være at færre tilsatte har sluttet enn antatt. I tillegg har mange tilsatte utført et betydelig merarbeid i forhold til hva man kan forvente i en slik situasjon.

Det ble Smedasundet 50

Det var Math. Lande AS som gikk av med seieren i konkurransen om leie av lokaler til Sjøfartsdirektoratet i Haugesund.

Det er Statsbygg, sammen med en intern prosjektgruppe i Sjøfartsdirektoratet, som har stått for evalueringen av tilbudene. Det var full enighet om vurderingene og konklusjonen er klar: Tilbudet fra Math. Lande AS er det eneste som oppfyller alle funksjons- og romprogram uten vesentlige man-

gler. Smedasundet 50 er det beste bygget både estetisk, arkitektonisk og teknisk. Plasseringen midt i hjertet av Haugesund er optimal, og det er dessuten totaløkonomisk sett det beste tilbudet.

Bygget skal etter planen stå klart til innflytting i november 2006.



Regnskap 2004

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 2004 består av budsjett i henhold til budsjettvedtak i Stortinget, jf St prp nr 1 (2003-2004), overført ubrukte midler fra 2003, budsjettjustering jf. Inst. S.nr 250 vedrørende post 04 og revidert budsjett.

Sjøfartsdirektoratet har for 2004 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 22 har Sjøfartsdirektoratet mottatt en del av

en 3-årlig bevilgning til flytting av direktoratet til Haugesund. De neste 2 bevilgningene kommer i 2005 og 2006. Bevilgningen er overførbar.

Sjøfartsdirektoratet har på post 72 mottatt en bevilgning på 10 mill kroner for tilskudd til reduksjon av nitrogenoksidutslipp fra innenriksfart.

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

Som en del av den ordinære årsoppgjørrevisjonen har Riksrevisjonen i 2004 hatt spesiell fokus på flytteprosessen til Haugesund.

Tall i hele tusen		2004		2003
	Noter	Budsjett/ Disponibelt	Regnskap	Regnskap
Kap 0907 Sjøfartsdirektoratet				
01	Driftsutgifter	1	223 293	230 976
21	Spesielle driftsutgifter	2	8 892	9 937
22	Flytteutgifter	3	36 400	17 362
72	Tilskudd til NOx-tiltak	4	10 000	609
	Totalt kap 0907		278 585	258 884
Kap 0909 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk				
70	Tilskudd	5	160 000	124 606
71	Tilskudd til fergereederier i utenriksfart i NOR	5	270 000	245 448
72	Tilskudd til offshorefartøyer i NOR	5	590 000	584 609
	Totalt kap 0909		1 020 000	954 663
Kap 3907				
01	Gebyrer NOR	6	104 400	97 886
02	Maritime personellsertifikater	7	7 700	5 355
04	Gebyrer NIS	8	39 500	41 218
03/05/15-18	Andre inntekter/refusjoner	9	3 300	15 562
	Totalt kap 3907		154 900	160 021

Noter til regnskapet

1. 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 5,5 mill kroner, mens mottatte refusjoner ble på 5,4 mill kroner. Refusjoner vedrørende eksterne oppdrag fra Oljedirektoratet, Kystverkets beredskapsavdeling og NORAD beløper seg til omlag 2 mill kroner, jf Kap 3907, post 03.
2. Post 21 består av velferdsutgifter til norske sjøfolk og har en merutgift på 1,1 mill kroner mot tilsvarende merinntekt på 1,4 mill kroner jf. Kap. 3907, post 05. Merutgiftene knytter seg i hovedsak til videofilmtenesten.
3. Flytteutgiftene har for regnskapsåret en mindretgift på 19 mill kroner. Dette skyldes at hovedtyngden av flytteutgiftene først kommer i 2006 og 2007.
4. Det vil først bli gitt tilsagn om tilskudd for reduksjon av nitrogenoksid (NOx)-utslipp fra 2006.
5. Hovedmålsettingen for refusjonsordningen er å beholde og rekruttere norske sjøfolk til norske skip (Post 70) samt bidra til at norske rederier får konkurransedyktige rammebetingelser i forhold til betingelsene i andre land (post 71 og 72).
6. Regnskapsførte inntekter ble 6,5 mill kroner mindre enn budsjettet. Av disse skyldes 3,6 mill kroner førstegangsgebyr fra nybygg og importerte skip og 3,2 mill kroner flyttbare innretninger.
7. For maritime personellsertifikater ble det en mindreinntekt på 2,3 mill kroner i forhold til budsjett. Det var forventet at et større antall sertifikater utstedt i perioden 1998-99 med 5 års gyldighet skulle fornyes i 2004.
8. Vedtatt budsjett jf. St prp nr 1 (2003-2004) ble redusert med 7 mill kroner ved St.prp.nr. 63 (2003-2004) på bakgrunn av en forventet nedgang i antall NIS-registrerte skip grunnet signaler fra skipsfartsnæringen om utflagging. Regnskapsførte inntekter ble om lag 1,7 mill kroner høyere enn revidert budsjett.
9. Regnskapsførte andre inntekter er høyere enn budsjettet, noe som skyldes at refusjoner for fødsels og adopsjonspenger og sykepenger samt forhold knyttet til merinntektsfullmaktene nettobudsjetteres.

English summary



International cooperation

Throughout the year, the Norwegian Maritime Directorate (NMD) has implemented a number of European Community (EC) directives and regulations in Norwegian law. Among them we find the EC regulation concerning international security measures (ISPS Code) to prevent acts of terror against ships and port facilities. The NMD attended a number of European Commission meetings dealing with preventive security measures. In May, the Commission held a consultation meeting for member States and EFTA States on a comprehensive new safety package for ships ("Erika III"), after which Norway sent its comments to the Commission. Additionally, the NMD attended several COSS meetings, i.e. meetings of the Commission's expert committee on maritime issues. In 2004, the NMD was an active participant in the European Union's MET-NET project for the harmonization of maritime education in Europe, and also in the work on pleasure craft, where an important goal for Norway is to win support for the idea of mandatory entry ladders. In March, a full-day seminar devoted to European Union and European Economic Area matters was arranged by the NMD in cooperation with the Ministry of Trade and Industry and the Ministry of the Environment.

In 2004, the International Maritime Organization (IMO) finalized its revision work on the stability chapter in the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). Norway has been a leading force in much of the revision work. The results are in line with the NMD's recommendations following the "Rocknes" casualty, but international support for Norway's most far-reaching proposals failed to materialize. The NMD has further involved itself deeply in the IMO's work to revise existing safety regulations and guidelines for

Foto: Pål Werner Larsen

fishing vessels. The agency has also taken an active part in the revision of testing procedures for personal life-saving appliances.

A still central issue for the NMD in 2004 was revising and developing navigational equipment standards. In December, the IMO's Maritime Safety Committee adopted a revised navigation radar standard. At the initiative of the NMD, amongst others, revised performance standards for integrated bridge and navigational systems were also put on the agenda of NAV, i.e. the IMO's navigational safety sub-committee.

The NMD wishes to play a leading role in the shaping of international rules and regulations for gas-powered ships. The agency therefore prepared a draft regulatory framework containing new provisions for such ships, which was sent to the IMO in December.

Where protection of the environment is concerned, the Norwegian Maritime Directorate continued to

spend considerable efforts on a new convention on the prevention of spread of alien organisms from ships' ballast water. The ballast water convention was adopted by the IMO in February. Norway took upon itself to prepare three of altogether 13 guidelines to the convention. In connection with the IMO's follow-up of the guidelines on ship demolition and recycling, the NMD has assisted the Ministry of the Environment in establishing a common Norwegian platform for further work on the issue both nationally and internationally. In 2004, agreement was not reached in the IMO's environmental protection committee on the issue of greenhouse gas emissions from ships. However, the NMD ensured progress in the technical area through cooperation between Japan, Germany, the UK and Norway. The NMD is also part of the group charged with revising the guidelines for the establishment of particularly sensitive sea areas.

In 2004, the Norwegian Maritime Directorate represented Norwegian authorities in the high-level working group and the associated subgroup in the International Labour Organization (ILO). The NMD is also part of the board directing the work on the development of a comprehensive convention on seafarers' working and living conditions, thereby revising existing conventions in this domain. In 2004, the NMD has also taken an active part in the work on a convention for fishers' working and living conditions, and in the joint IMO/ILO working group charged with developing financial safeguards for seafarers in the event of, amongst other things, death and personal injury.

Environmental cooperation

In 2004, the Norwegian Maritime Directorate put a very strong emphasis on international cooperation for the benefit of marine environmental protection. A new convention on the



Foto: Hans-Petter Sandseth

prevention of the spread of alien organisms from ships' ballast water was adopted, with Norway investing considerable efforts in the process. The NMD continued its drive to develop an effective greenhouse gas strategy in the IMO and guidelines for ship recycling. The NMD also took part in the work to prepare a comprehensive management plan for the Barents Sea.

At the turn of the year 2004/2005, the NMD established an environmental information portal on its web site, www.sjofartsdir.no. The portal, developed in cooperation with Det Norske Veritas, is intended as a tool for the maritime industry in making environmentally sound choices.

Seafarers' competence, working and living conditions

The Norwegian Maritime Directorate closely examined the annual reports received in 2004 from the protection and environment committees, an effort that revealed that there are still major deficiencies in the protection and environment work. The NMD also continued its work on matters relating to the identification of seafarers, based on the admission control requirements of the ISPS Code (international preventive security measures for ships and port facilities) and ILO conventions nos. 108 and 185.

In May, the NMD's Certification and Education Section was accredited by Norsk Akkreditering, as the first public body ever. A total of 12,476 certificates and endorsements were processed in the course of 2004.

Among the many welfare services offered by the Norwegian Maritime Directorate we find the film service, with roughly 320 subscribing ships in 2004. The photo contest for seafarers drew 24 participants, with 176 entries altogether. Additionally, the NMD took over the chairmanship of the International Committee on Seafarers' Welfare from 1 April.

The Council for Labour Supervision on Norwegian Ships was discontinued on 20 October, to be replaced by a competent council for

seafarers' and fishers' working and living conditions.

Maritime legislation

Back in 2003, the Ministry of Trade and Industry appointed a committee charged with the wholesale revision of the Seaworthiness Act, one of its members representing the Norwegian Maritime Directorate. The new Act will be updated to reflect today's national and international circumstances and challenges, and the committee's meeting plan and work proved to be extensive in 2004.

On 22 June, the NMD laid down a new regulation on preventive security measures on board ships and mobile drilling units. The regulation was promulgated to implement new IMO and EU requirements. At the same time, some amendments were laid down to the port State control regulation No. 969 of 1 July 2003.

New and amended requirements for the training and certification of personnel on high-speed craft were laid down on 18 October. Another milestone was thus passed in the regulatory follow-up of the "Sleipner" casualty in 1999. Additionally, in the autumn of 2004, various provisions relating to the working environment, safety and health were collected in just one regulation. The regulation introduces, amongst other things, stricter training requirements for protection and environment work for fishers.

Where protection of the environment is concerned, the NMD sent its regulation on the prevention of discharge of sewage from ships to the Ministry of the Environment, which laid down the regulation on 1 June. A preliminary draft regulation on the prevention on emissions to air from ships was also sent to the Ministry in 2004. In addition, the NMD amended the regulation on an accelerated phase-in of requirements for double-hull or equivalent design for single-hull oil tankers.

A new regulation on radiocommunications for cargo ships was laid down by the NMD in December. When this regulation entered into

force, GMDSS radio requirements apply to all cargo ships required to have a radio installation, with some exceptions for cargo ships in trade areas 1 and 2. In December, the NMD laid down a new regulation on life-saving appliances on cargo ships. Regulatory development processes were also initiated in 2004 in areas such as navigation, loading and unloading and the carriage of cargo.

A number of regulations applicable to passenger ships were amended in 2004 following amendments to European Community legislation. A new regulation concerning life-saving appliances on passenger ships was laid down in October. Upon the decision by the Ministry of Transport and Communications to build gas-powered ferries, the NMD prepared a draft regulation on the construction and operation of gas-powered ferries. The regulation is the end result of an innovative and resource-demanding regulatory process.

Several revisions of regulations applicable to fishing vessels were initiated in 2004. The NMD also prepared a new regulation on the production and marketing of pleasure craft. The regulation supersedes the pleasure craft regulation of 14 June 1996.

Control and supervision

At the end of 2004, a total of 1,436 cargo vessels were registered in the Norwegian-flagged fleet. Of these, 675 were registered with the Norwegian International Ship Register (NIS). The remainder of the fleet consisted of 773 passenger vessels, eight mobile offshore units and 1,589 fishing vessels.

In 2004, the Norwegian Maritime Directorate performed a total of 3,591 surveys for the issue of a certificate, excluding cargo and passenger ships delegated to the classification societies. A total of 254 ISM audits were conducted.

470 unscheduled inspections were carried out, resulting in 146 detentions. More attention is being focused on smaller fishing vessels and this partly explains why the proportion of

vessels detained has gone up. As a proportion of the vessels to be inspected are selected on special grounds, the results are not to be interpreted as representative of the Norwegian fleet.

22 host State inspections were carried out on passenger vessels engaged in regular service on voyages to and from Norway. Under the port State control, 653 foreign-flagged vessels were inspected in Norwegian ports in 2004, only 15 (2.3%) of which were detained, so the fine trend appears to continue. 919 Norwegian vessels were inspected by other States within the European port State control regime (Paris MOU), 24 (2.6%) of which were detained.

An increasing proportion of fishing vessels between 10.67 and 15 metres in overall length are inspected by specially approved private enterprises. Altogether, 80% of vessels in this category were inspected by specially approved enterprises in 2004.

Marine casualties

The possibility of underreporting or overly late reporting means that most figures should be regarded as preliminary and treated with care. However, 2004 shows relative stability or a decline in the number of personal injuries, lives lost and marine casualties

compared to preceding years. Total constructive losses in the fishing fleet and the loss of life in connection with use of pleasure craft are notable exceptions, as both were higher than the average for the preceding years.

In 2004, 762 work-related personal injuries were reported from domestic and foreign trade, seven of which resulted in loss of life. In the fishing fleet, 189 personal injuries were reported, and four fishers lost their lives.

67 Norwegian-registered cargo ships were involved in marine casualties, five of which were lost. Five persons lost their lives in these accidents. Additionally, 18 persons lost their lives in the "Rocknes" casualty. In the wake of the tragedy of the loss of this foreign-flagged ship, the Norwegian maritime director appointed a working group in the Norwegian Maritime Directorate. The working group, charged with preparing a vessel-technical review of the accident, presented its report on 24 June.

12 fishing vessels were lost and two persons died in casualties involving smaller fishing vessels. 36 casualties involved Norwegian-registered passenger vessels, no vessel was lost, nor was there any loss of life, but eight vessels were no longer seaworthy after the incident. Finally, 51 persons

lost their lives in connection with use of pleasure craft in 2004.

The NMD in 2004

The decision by the Storting in 2003 to relocate the NMD's head office to the town of Haugesund has had little negative impact on the agency's activities in 2004. However, the situation calls for great vigilance. In December, the NMD finalized the process of acquiring its new premises in Haugesund.

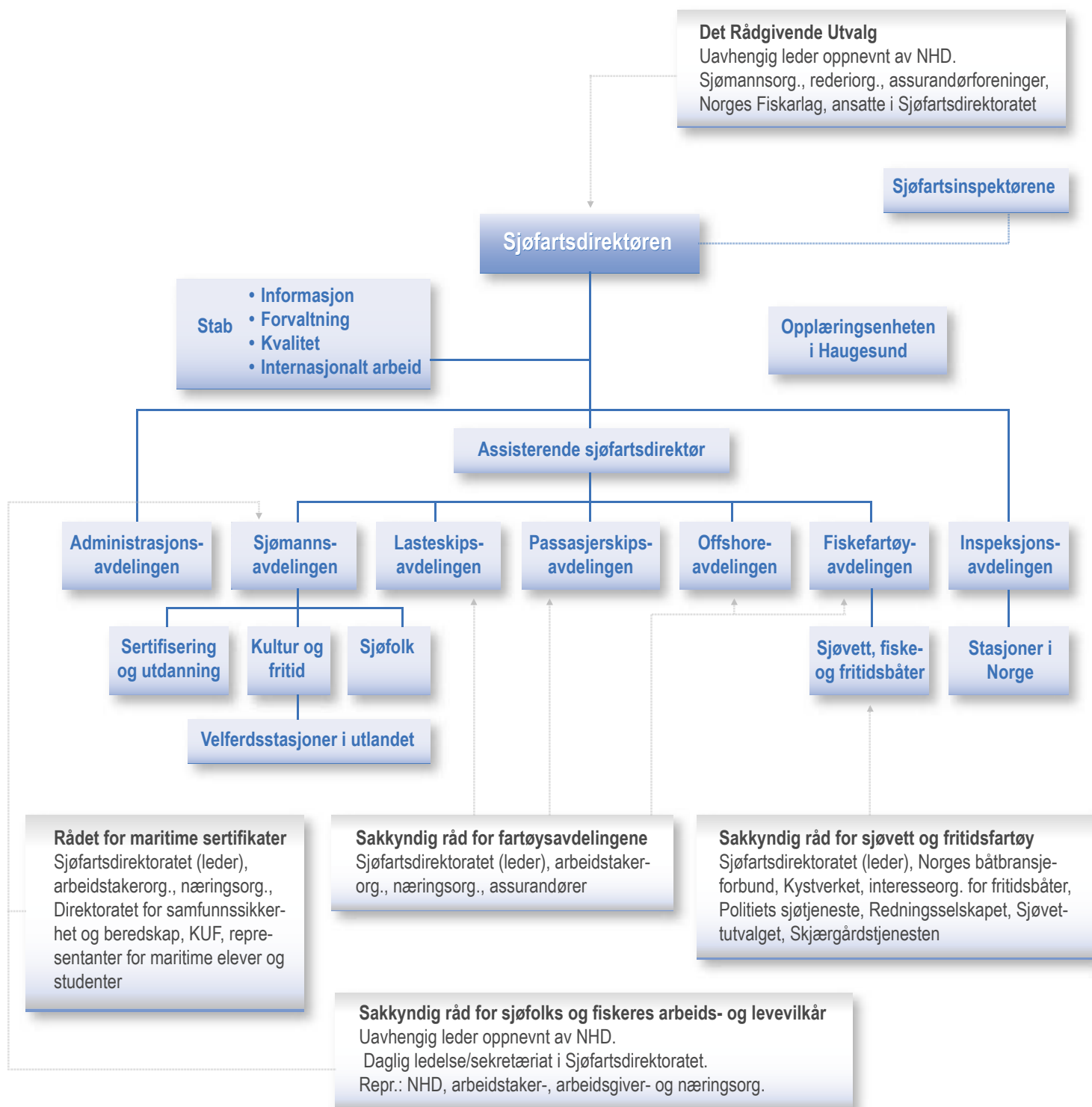
Otherwise, the year 2004 was marked by several resource-demanding administrative processes. The agency's strategy for the years 2004-2007 was adopted and strategic priority measures were implemented or initiated in several areas. A revised plan for relocating and changing the NMD was finalized in June.

On 1 September, the NMD's Training Centre in Haugesund was solemnly opened by the maritime director and the town's mayor. The Centre is both a geographical cornerstone of the new organization and instrumental in ensuring the transfer and formation of competence. The curriculum for the 23 employees recruited to the Centre in 2004 comprised teaching, case work and stays at the NMD's local offices (stations) and the various line departments at the head office.

Foto: Bente Amandussen



Sjøfartsdirektoratets organisasjon



Adresse
Stensberggt. 27
Postboks 8123 Dep
0032 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.no
Internett
www.sjofartsdir.no

Distrikt 1

Stasjon Larvik

Pb 84, 3251 Larvik
Telefon 33 15 65 40
Telefaks 33 15 65 41

Stasjon Oslo

Distriktssjef Stein Nordby
Mobil 951 96 369
Pb 8123 Dep, 0032 Oslo
Telefon 22 45 45 50
Telefaks 22 45 45 10

Stasjon Kristiansand S

Pb 24, 4661 Kristiansand S
Telefon 38 00 63 00
Telefaks 38 00 63 01

Distrikt 2

Stasjon Stavanger

Pb 668, 4003 Stavanger
Telefon 51 84 26 80
Telefaks 51 84 26 81

Stasjon Haugesund

Pb 565, 5501 Haugesund
Telefon 52 86 51 80
Telefaks 52 86 51 81

Stasjon Bergen

Distriktssjef Magne Rødland
Mobil 951 96 415
Pb 110, 5804 Bergen
Telefon 55 38 17 20
Telefaks 55 38 17 21

Stasjon Florø

Pb 58, 6901 Florø
Telefon 57 74 67 40
Telefaks 57 74 67 41

Distrikt 3

Stasjon Ålesund

Distr.sjef Magnar Svendsen
Mobil 951 96 404
Kongensgt. 25
6002 Ålesund
Telefon 70 11 42 70
Telefaks 70 11 42 71

Stasjon Kristiansund N

Pb 767, 6501 Kristiansund N
Telefon 71 58 54 60
Telefaks 71 58 54 61

Stasjon Trondheim

Pb 4310, 7417 Trondheim
Telefon 73 98 28 30
Telefaks 73 98 28 31

Stasjon Rørvik

Pb 229, 7901 Rørvik
Telefon 74 39 35 30
Telefaks 74 39 35 31

Stasjon Sandnessjøen

Pb 213, 8801 Sandnessjøen
Telefon 75 07 56 60
Telefaks 75 07 56 61

Distrikt 4

Stasjon Bodø

Pb 325, 8001 Bodø
Telefon 75 56 62 80
Telefaks 75 56 62 81

Stasjon Narvik

Fagernesveien 2
8514 Narvik
Telefon 76 96 36 60
Telefaks 76 96 36 61

Stasjon Svolvær

Pb 54, 8301 Svolvær
Telefon 76 04 60 00
Telefaks 76 04 60 01

Stasjon Harstad

Pb 264, 9483 Harstad
Telefon 77 00 34 70
Telefaks 77 00 34 71

Stasjon Tromsø

Distr.sjef Arnfinn Øverås
Mobil 951 96 376
Pb 6258, 9292 Tromsø
Telefon 77 75 63 80
Telefaks 77 75 63 81

Stasjon Hammerfest

Pb 180, 9615 Hammerfest
Telefon 78 42 20 10
Telefaks 78 42 20 11

Stasjon Båtsfjord

Pb 124, 9991 Båtsfjord
Telefon 78 98 48 30
Telefaks 78 98 48 31

Sjøfartsinspektørene

Oslo

Pb 8123 Dep., 0032 Oslo
Telefon 22 45 45 51/50
Telefaks 22 45 45 10
E-post: finn.paulsrud
@sjofartsdir.no
Mobil 951 96 362

Kristiansand S

Pb 24, 4661 Kristiansand S
Telefon 38 00 63 02
Telefaks 38 00 63 01
E-post: william.bertheussen
@sjofartsdir.no
Mobil 951 96 446

Bergen

Pb 110, 5804 Bergen
Telefon 55 38 17 20
Telefaks 55 38 17 21
E-post: john.ramsøy
@sjofartsdir.no
Mobil 951 34 085

Trondheim

Pb 4310, 7417 Trondheim
Telefon 73 98 28 30
Telefaks 73 98 28 31
E-post: svein.olsen
@sjofartsdir.no
Mobil 908 25 081

Bodø

Pb 325, 8001 Bodø
Telefon 75 56 62 80
Telefaks 75 56 62 81
E-post: karstein.frostmo
@sjofartsdir.no
Mobil 951 96 424

Tromsø

Pb 6258, 9292 Tromsø
Telefon 77 75 63 80
Telefaks 77 75 63 81
E-post: kjell.lyngeng
@sjofartsdir.no
Mobil 951 96 370

Norske velferds- stasjoner i utlandet

Norwegian Government Sea-
men's Service

Aberdeen

41 Regent Quay, Aberdeen
AB11 5BE
Skottland
Telefon (+44-1224) 21 19 33
Telefaks (+44-1224) 21 19 33
Mobil (+44-7860) 64 52 06
E-post: ngss.aberdeen
@sjofartsdir.no

Port Said

30 Sultan Hussein Street,
P.O.Box 539
Port Said 42511, Egypt
Telefon (+20-66) 322 47 06
Telefaks (+20-66) 322 75 14
Mobil (+20) 127 897 603
E-post: ngss.portsaid
@sjofartsdir.no

Rotterdam

Oostbroekweg 4, 3089 KL Rot-
terdam, Nederland
Telefon (+31-10) 429 2068
Telefaks (+31-10) 428 1371
Mobil (+31) 65151 2530
E-post: ngss.rotterdam
@sjofartsdir.no

Opplæringsenheten i Haugesund

Pb 2222, 5509 Haugesund
Telefon 22 59 18 25
Telefaks 52 73 10 00
E-post: opplæringsenheten@sj
ofartsdir.no