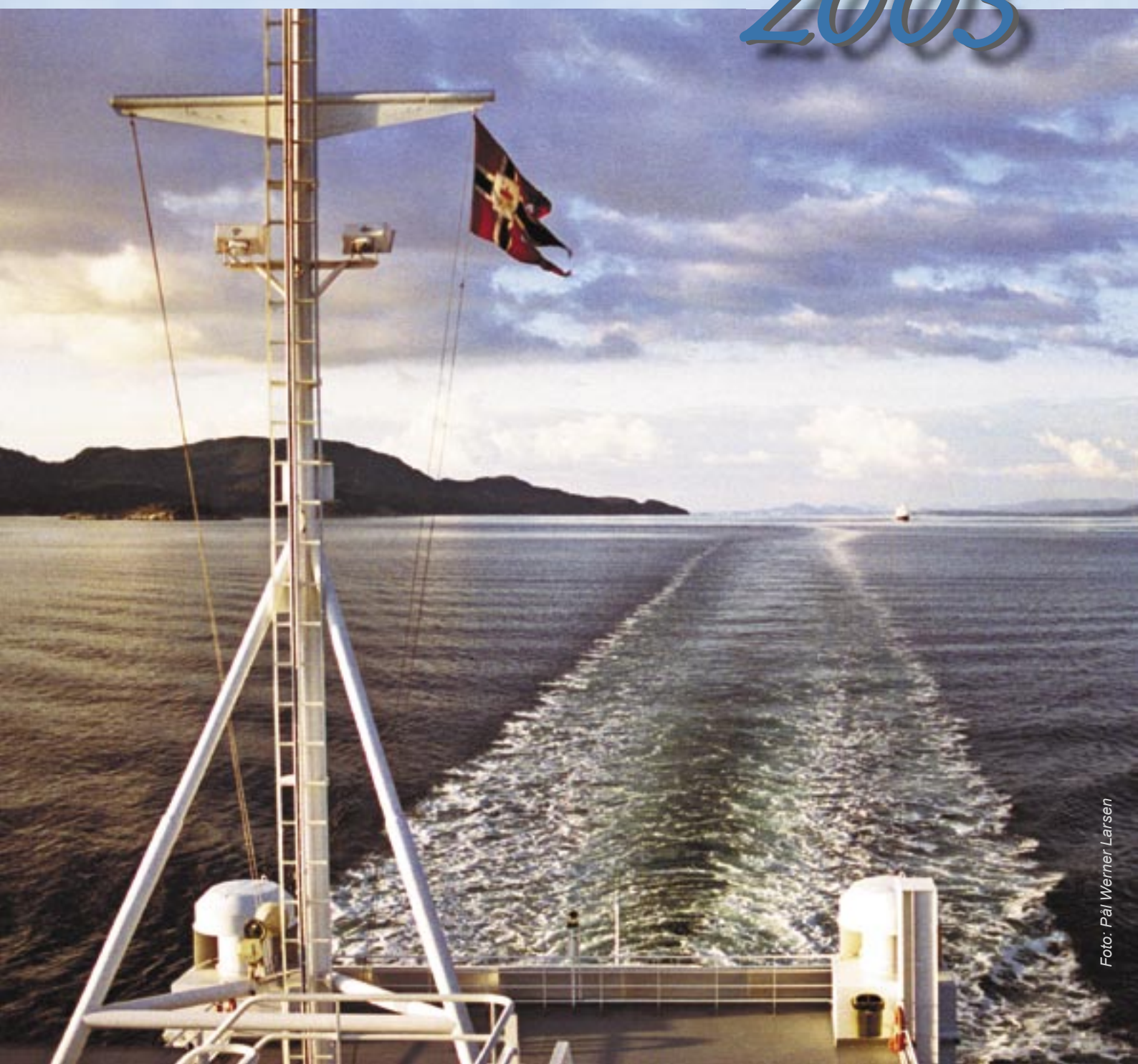




**Sjøfartsdirektoratet**  
*Norwegian Maritime Directorate*

# Årsmelding

# 2005



## Innhold

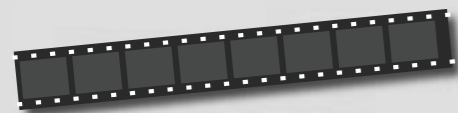
Sammendrag	3
Internasjonalt samarbeid	4
Sjøfolks kompetanse, arbeids- og levevilkår	6
Regelverksarbeid	9
Tilsyn og kontroll	12
Sjøulykker	16
Sjøfartsadministrasjonen i 2005	18
Regnskap 2005	20
English summary	22

## Tusen takk

Sjøfartsdirektoratet ønsker å takke innsenderne for fine bidrag til Fotokonkurransen for sjøfolk 2005.

Vi har brukt et knippe av alle de flotte bildene i denne årsmeldingen.

Takk også til andre som har bidratt med bilder.



# Sammendrag

## Internasjonalt samarbeid

EUs rolle som premissleverandør ved utforming av lov- og regelverk som styrker sjøsikkerheten blir stadig viktigere, og Sjøfartsdirektoratet har i løpet av 2005 brukt betydelige ressurser for å sikre norsk innflytelse og påvirkning i EUs skipsfartspolitik. I løpet av året har direktoratet ivaretatt sine forpliktelser i henhold til EØS-avtalen om implementering av internasjonale direktiver og forordninger i norsk rett.

Sjøfartsdirektøren har gitt høy prioritet i vervet som styremedlem i EMSA (European Maritime Safety Agency). Sjøfartsdirektoratet er blant annet bidragsyter i arbeidet med å bygge opp en egen enhet for ulykkesetterforskning i EMSA. Direktoratet har også deltatt aktivt i EU-organet MARSEC og MarED, som er koordineringsorgan for kontroll av skipsutstyrsdirektivet.

Videre har direktoratet vært aktiv i EU-kommisjonens ekspertkomité COSS om nasjonale krav til fiskeflåten. I forhold til fritidsfartøyer har Sjøfartsdirektoratet deltatt i flere internasjonale fora som arbeider for å samordne myndighetskontrollen med fritidsfartøyer. I forhold til den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO er det lagt opp til flere endringer som høyner sikkerhetsnivået for lasteskip og større passasjerskip. Andre sentrale IMO-punkter har vært studier og analyser av tidligere ulykker med kjemikalieskip, global sporing av skip, internasjonalt regime for opphugging av skip, klimagasspolitikk og luftforurensning fra skip samt regelverk for gassdrevne skip.

## Sjøfolks kompetanse, arbeids- og levevilkår

Sjøfartsdirektoratet videreførte arbeidet med den menneskelige faktor og holdningsskapende adferd for sjøsikkerheten i 2005. I september sto direktoratet som arrangør av en større sjøsikkerhetskonferanse

som samlet stor deltagelse fra hele næringen.

Arbeidet med ILO-konvensjon 178 om tilsyn av sjøfolks arbeids- og levevilkår fortsatte i 2005, og på nyåret i 2006 ble en historisk samlekonvensjon vedtatt av FNs arbeidsorganisasjon ILO. Direktoratet utarbeidet i 2005 en omfattende rapport på bakgrunn av årsrapporter fra næringens verne- og miljøutvalg. Fortsatt avdekket store mangler i det organiserte verne- og miljøarbeidet og gjennomføring av risikovurderinger sett opp mot arbeids- og levevilkårene om bord.

I løpet av året behandlet Sjøfartsdirektoratet 16 902 sertifikat- og påtegningssaker – 4426 flere enn året før.

Det ble gjennomført kontroll og revisjon av 11 norske maritime utdanningsinstitusjoner og sikkerhetssentre. I tillegg ble det også utført revisjon av maritime skoler på Filippinene. I velferdstjenesten ble det distribuert 770 abonnementer på norske lokalaviser, og direktoratets filmtjeneste ble distribuert til 325 skip. Vel 20 000 bøker gikk gjennom bibliotekstjenesten, og i fotokonkurransen for sjøfolk ble det sendt inn over 300 bidrag til bedømming.

## Regelverksarbeid

Sjøfartsdirektoratet har vært sterkt engasjert i utarbeidelsen av forslag til en ny og mer tidsmessig sjødyktighetslov, som forventes vedtatt av Stortinget i løpet av 2006.

Videre har direktoratet gjennom deltagelse i EU's MarSec-komité medvirket i arbeidet med antiterror og sikkerhetstiltak på skip og flyttbare innretninger. Direktoratet fastsatte også forskrift om skipsførers og rederiets plikter i tilfelle straffbare handlinger om bord i norske skip og ved melding om savnede personer.

I første halvdel av 2005 fastsatte direktoratet forskrift om framskyndet innføring av krav til dobbeltskrog-

design eller tilsvarende design for oljetankskip med enkeltskrog. I tillegg ble det utarbeidet nytt støykapittel i arbeidsmiljøforskriften. Andre forskrifter under arbeid i 2005 har vært dykkerforskriften, forskrift om radio-kommunikasjon for lasteskip og forskrift om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip.

Det ble også utarbeidet forskrift om bygging og drift av passasjerskip drevet med gass.

## Tilsyn og kontroll

Det ble gjennomført 260 ISM-revisjoner om bord i passasjerskip, lasteskip og flyttbare innretninger som omfattes av krav til systemer for sikkerhetsstyring samt 229 uanmeldte tilsyn. 72 fartøyer ble holdt tilbake på grunn av feil og mangler. Aktivitetsnivået innenfor nybygg både på lasteskip og passasjerskip økte sterkt i 2005, mens det for offshore- og fiskeflåten ble behandlet saker på samme nivå som i 2004.

575 utenlandske skip ble kontrollert ved anløp i norske havner innenfor det europeiske havnestatssamarbeidet Paris MoU – 16 av disse ble holdt tilbake på grunn av feil og mangler. 829 norske skip ble kontrollert av andre havnestater – 12 ble tilbakeholdt.

## Sjøulykker

I 2005 ble det innrapportert 821 arbeidsrelaterte personskader i innenriks- og utenriksfart. Sju personer omkom. For fiskeflåten ble det rapportert 214 meldinger om personskade og fem omkomne.

I Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase ble det registrert 218 ulykker i 2005. Ulykker med NIS/NOR-fartøyer i andre farvann enn langs norskekysten økte fra 43 til 58 hendelser. Kollisjoner, navigasjonsrelaterte ulykker og grunnstøtinger utgjør de hyppigste årsakene til ulykker på sjøen.

## Sjøfartsadministrasjonen i 2005

En prosess med en objektiv og uavhengig gjennomgang av Sjøfartsdirektoratets oppgaver med sikte på å få fram anbefalinger om oppgaver som

Foto: Bente Amandussen



kan avvikles, eventuelt delegeres til classeselskaper eller godkjente kontrollforetak, ble startet opp. For øvrig ble det nedlagt betydelig arbeid med forberedelsene og gjennomføringen av flyttingen til Haugesund. De fleste delprosjekter knyttet til flytteprosessen har fulgt de oppsatte framdriftsplaner. Totalt 113 medarbeidere ansatt før

Stortingets flyttevedtak, og som ikke kan eller vil være med til Haugesund, har valgt ulike virkemidler som studie-stønning, outplacement eller overgang til AFP.

Sjøfartsdirektoratet hadde cirka 350 årsverk i 2005, fordelt på 230 ved hovedkontoret og 120 årsverk ved stasjoner langs norskekysten.

# Internasjonalt samarbeid

## EU/EØS/EMSA

EU spiller en stadig viktigere rolle som premissleverandør ved utforming av regelverk som styrker sikkerheten til sjøs, og Sjøfartsdirektoratet arbeider aktivt for å sikre norsk innflytelse og påvirkning i EUs skipsfartspolitik. Direktoratet har ivarett sine forpliktelser i henhold til EØS-avtalen om implementering av internasjonale direktiver, et arbeid som i økende grad krever betydelige ressurser.

Arbeidet opp mot European Maritime Safety Agency (EMSA) – også kalt EUs sjøfartsdirektorat, og der den norske sjøfartsdirektøren er styremedlem med observatørstatus, er gitt høy prioritet. I 2005 har Sjøfartsdirektoratet deltatt på møter og workshops der blant annet forholdene til klasseselskaper (recognized organisations), trafikkovervåkingssystemer og etterforskning av sjøulykker har stått på dagsorden. EMSA er i ferd med å bygge opp en egen enhet for ulykkesetterforskning,

der Sjøfartsdirektoratet er blitt bedt om å være bidragsyter.

Andre maritime EU-organer der direktoratet har deltatt aktivt, er MARSEC-komiteén og MarED-gruppen, som er en koordineringsgruppe for kontroll av skipsutstyrsdirektivet.

I tillegg har Sjøfartsdirektoratet gitt innspill til Nærings- og handelsdepartementet, som har representert Norge i konsultasjonsmøter i EU-kommisjonen vedrørende Maritim Sikkerhetspakke III ("Erika III").

Sjøfartsdirektoratet har også holdt innlegg og presentasjon i COSS (Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships) om nasjonale krav til fiskeflåten og om den norske ulykkesstatistikken for fiskeflåten. Fra direktoratets side ble det lagt vekt på viktigheten av å få etablert et felles regelverk innen EU for fartøyer under 24 meter, men fra komiteen er tilbakemeldingen at temaet neppe kommer på dagsorden før i 2007.

I forhold til fritidsfartøyer har Sjøfartsdirektoratet deltatt i flere internasjonale fora – blant annet Standing Committee og AdCo – som arbeider for å harmonisere, effektivisere og samordne myndighetskontrollen med fritidsfartøy. Fra EU-kommisjonens side er det påpekt behov for å forbedre markedskontrollens juridiske status, og det er blitt arbeidet med å tenke ut et system tilsvarende det som finnes for "Port State Control". Direktoratet er også aktivt med i utarbeidelse og revisjon av fritidsbåtstandarder der man ser på mulighetene for felles europeisk regelverk når det gjelder dekkutrustning og rigging, konstruksjon og dimensjonering, samt stabilitet og flyteegenskaper.

I april arrangerte Sjøfartsdirektoratet et heldags EU/EØS-seminar med hovedvekt på aktuelle maritime og skipsfartspolitiske problemstillinger. Vel 40 deltagere fra næringen og myndigheter deltok.



*BØR KONTROLLERES. Det er behov for internasjonalt samordnet myndighetskontroll med fritidsfartøy.*

*Foto: Kay Honnemyr, Fotokonkurransen for sjøfolk 2005*

## Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO)

### Revisjon av IMOs medlemsstater

Arbeidet med å utvikle et opplegg for revisjon av IMOs medlemsstater har pågått i flere år, og har i utgangspunktet vært en kontroversiell sak. Dette er nå løst ved at begrepet "frivillig" tas inn i tittelen på konseptet (The voluntary IMO Member State Audit Scheme), og mange mener at opplegget på sikt vil videreutvikles til å bli et krav, slik man finner det innenfor luftfarten.

### Skadestabilitet

I IMOs Maritime Safety Committee (MSC 80) ble revidert SOLAS-kapittel med nye krav til vanninntrengning og fartøysstabilitet etter skade vedtatt etter 14 års arbeid. Sjøfartsdirektoratet har hele tiden vært i førersetet for dette arbeidet, som nå blant annet fører til flere endringer som eliminerer de svakheter som er avdekket i eksisterende regler for lasteskip, og som høyner det gjennomsnittlige sikkerhetsnivået på større passasjerskip. I det videre arbeidet vil Sjøfartsdirektoratet bidra aktivt i utarbeidelsen av forklaringer og utdypinger ("explanatory notes") til det nye kapitlet.

### Ulykker med kjemikalieskip

De senere årene har det vært en rekke alvorlige ulykker med eksplosjon/brann i kjemikalieskip. En egen arbeidsgruppe fra en rekke næringsorganisasjoner har gått sammen for å analysere fellestrekk ved slike ulykker for å komme med forslag og løsninger i alle relevante komiteer og underkomiteer i IMO.

### Global sporing av skip

Arbeidet med å utvikle et opplegg for global sporing av skip ("Long Range Information and Tracking") fortsatte også i 2005. Prosjektet er langt mer komplisert og tidkrevende enn opprinnelig antatt. Det er bred enighet om at flaggstater og havnestater skal ha rett til å spore skip. Det er også prinsipiell enighet om at kyststater skal ha rett til å spore skip som seiler utenfor landets kyst, men det har hittil ikke vært mulig å oppnå enighet om hvor omfattende slike rettigheter skal være.



*SKIPSOPPHUGGING. Det var et gjennombrudd for Norges initiativ da det på MEPC 53 ble enighet om å utvikle et internasjonalt bindende regelverk for å sikre forsvarlig opphugging av skip.*

*Foto: (C) Greenpeace*

### Opphugging av skip

Sjøfartsdirektoratet har i 2005 arbeidet for at IMO skulle vedta et internasjonalt bindende regime om skipsopphugging, og bidro sterkt til utforming av en resolusjon som sier at slike krav skal utarbeides. I desember 2005 sendte direktoratet inn et dokument til IMO som inneholder et utkast til ny konvensjon om skipsopphugging.

### Luftforurensning fra skip

Arbeidet med IMOs klimagasspolitikk har vært svært vanskelig, men etter påtrykk fra norsk side ble det i 2005 vedtatt retningslinjer for klimagassindeksering av skip. Norge har vært en hovedaktør i dette arbeidet, og Sjøfartsdirektoratet har sendt inn dokumenter om videre oppfølging av IMOs klimagasspolicy.

### Gassdrift av skip

Norge ledet en internasjonal korrespondansegruppe som utarbeidet utkast til frivillig regelverk for skip som ønsker å bruke gass som drivstoff. Gruppen ferdigstilte sitt arbeid i desember 2005, og har lagt fram forslag til to konsepter,

ett som bygger på at alle komponenter i maskinrom arrangeres slik at de ikke skal kunne være kilde til eksplosjon, og ett som sørger for automatisk stopp i gasstilførselen for å unngå risiko for antennelse/eksplosjon. En slik internasjonal frivillig kode for gassdrift av skip beregnes ferdigstilt i 2007.

### Fiskefartøy

Utarbeidelse av sikkerhetsstandarder for mindre fiskefartøy ble påbegynt i august 2005. Norge deltar i en korrespondansegruppe, og har fått ansvar for flere fagområder. Arbeidet er antatt å pågå fram til 2008.

### Redningsmidler

Det ble i 2005 gjort endringer i testprosedyrer for redningsvester som blant annet innfører bruk av referansevest som minimaliserer risikoen for ulike resultater ved testing. Problemet med dagens testprosedyrer har vært sterke variasjoner i testresultatene, slik at redningsmidler som har vært godkjent av ett teknisk kontrollorgan, i flere tilfeller har blitt underkjent av andre.

# Sjøfolks kompetanse, arbeids- og levevilkår

## Sjøfolk og arbeidsmiljø på norske skip

Arbeidet med den menneskelige faktoren ("human element") og holdningskapende adferd for sjøsikkerheten er videreført i 2005. Det er utarbeidet informasjonsmaterieell på området og en egen DVD-film om risikovurdering. I september 2005 sto Sjøfartsdirektoratet som arrangør av "Sjøsikkerhetskonferansen – det menneskelige element" om bord i Color Fantasy. Konferansen samlet stor deltagelse, og tilbakemeldingene var positive.

Arbeidet med å legge til rette for tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår i henhold til ILO-konvensjon nr. 178 ble videreført i 2005, og i februar 2006 ble en nærmest enstemmig samlekonvensjon vedtatt av FNs arbeidsorganisasjon ILO (International Labour Organization). Vedtaket er blitt betegnet som historisk, og markerer slutten på fem års banebrytende arbeid der norske myndigheter, sjømannsorganisasjoner og rederinæringen har spilt en sentral og aktiv rolle.

Konvensjonen, som nå skal legges fram for ratifisering hos myndighetene i de enkelte land, setter minstekrav for arbeid om bord i skip. Her omhandles blant annet ansettelsesforhold, boforhold, mat og fritidstilbud, helse, velferd, trykkesaker, forebygging av arbeidsulykker og rett til medisinsk behandling, samt sertifisering og inspeksjon av arbeids- og levevilkår.

Sjøfartsdirektoratet utarbeidet i 2005 en omfattende rapport på bakgrunn av årsrapporter fra næringens verne- og miljøutvalg. Her avdekkes fortsatt store mangler når det gjelder det organiserte verne- og miljøarbeidet og gjennomføring av risikovurderinger sett opp mot arbeids- og levevilkårene

om bord. Direktoratet har lagt spesiell vekt på tilbakemelding og informasjon til næringen om disse forholdene.

En mulig konsekvens av at ordningen med sjøfartsinspektører skal overføres til Statens Havarikommisjon for transport fra 2007, er at etterforskning og undersøkelser av personulykker til sjøs i mindre grad enn nå vil bli fulgt opp av en slik felles ulykkeskommisjon. Sjøfartsdirektoratet har derfor begynt å se på hvordan denne typen personulykker kan følges opp og analyseres basert på den forskriftsmessige rapporteringsplikten om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip.

I samarbeid med Sintef ble det i 2005 ferdigstilt en database over ulykkesstatistikk som er tilgjengelig for næringen i det forebyggende verne- og miljøarbeidet. Direktoratet har også startet arbeidet med å slå sammen de to ulykkesystemene – DAMA for skipsulykker og PUS for personulykker – til ett felles registrerings- og statistikkverktøy.

I samarbeid med stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse har Sjøfartsdirektoratet gjennomført ulike informasjons- og opplæringstiltak mot næringen for å øke forståelsen og implementere bruk av risikovurderinger når det gjelder arbeidsmiljø, sikkerhet og helse til sjøs. Det er direktoratets vurdering at slik risikovurdering er et av de viktigste virkemidler for å legge til rette for gode arbeids- og levevilkår på norske skip.

Foto: Arne J. Verpeide, Fotokonkurransen for sjøfolk 2005



## Sertifisering og utdanning

Det ble behandlet totalt 16 902 sertifikat-, påtegnings- og dispensasjonsøknader i 2005 – en økning på 4426 fra året før.

Det ble gitt 103 dispensasjoner – et forholdsvis lavt tall som også reflekterer at næringen følger Sjøfartsdirektoratets strenge holdning til slike spørsmål. Antall avslag holder seg høyt: 3311 søknader, hvorav 2862 gjaldt norske sertifikater, ble avslått.

Det ble i 2005 utstedt 1197 norske skipsførersertifikater, mens det ble gitt 530 påtegninger på utenlandske skipsførerdokumenter. Det ble utstedt 550 norske maskinsjefs sertifikater og utført 445 påtegninger av utenlandske maskinsjefer. Mens det for navigatører er



Foto: Bente Amandussen

tilnærmet likt mellom norske og utenlandske sertifikatsaker (1587/1580), er det for maskinoffiserer utstedt dobbelt så mange utenlandske påtegninger som norske sertifikater (1017/502).

Det ble gjennomført kontroll og revisjon av 11 norske maritime utdanningsinstitusjoner og sikkerhetssentra. Det ble kun registrert et fåtall mindre alvorlige avvik og observasjoner.

Det ble i 2005 også gjennomført besøk til Filippinene med møter med relevante myndigheter og detaljert gjennomgang av de maritime skolene

Det ble i 2005 også inngått avtale med US Coast Guard om gjensidig godkjenning av sertifikater og utveksling av informasjon i henhold til STCW-konvensjonens regel I/10. En tilsvarende prosess ble kjørt med Ukraina gjennom deres ambassadør i Norge, og en gjensidig avtale ble inngått tidlig i 2006.

Nytt råd for maritime sertifikater ble oppnevnt, og første møte avholdt i november 2005. I tilknytning til rådets virksomhet ble det initiert en forenkling av regelverket og oppnevnt to faggrupper for henholdsvis nautiske og maskintekniske fag.

Arbeidet med å bedre kvaliteten i fritidsbåtskipperopplæringen i henhold til kvalifikasjonsforskriftens kapittel 4 ble gjennomført som planlagt. Det ble utført 39 kontrollbesøk til skoler, hvorav ti undervisningstilbydere fant å avslutte sin virksomhet. Direktoratet behandlet 160 saker i fjor knyttet til denne virksomheten. Totalt ble det utstedt 966 fritidsbåtskippercertifikater i 2005.

## Kontroll av maritim tjeneste

Kontroll av maritim tjeneste ivaretas i Norge av 16 bemyndigede Aetat-kontorer og av norske utenriksstasjoner. Sjøfartsdirektoratet gjennomfører jevnlig møter med Aetat for å sikre den offentlige kontrollen med at rederiene og sjøfolk oppfyller kravene som er satt til kompetanse, helse og ansettelsesforhold.

Arbeidet med å innføre et nytt og mer sikkert ID-kort for sjøfolk og adgangskontroll i forhold til ISPS-koden har fortsatt også i 2005. Sjøfartsdirektoratet fikk i revidert nasjonalbudsjett midler til å starte implementeringen av den nye konvensjonen. Sjøfartsdirektoratet samarbeider godt med andre land i Europa på dette feltet, og sto i januar 2006 som arrangør av en internasjonal konferanse i Haugesund der temaet var implementering av sjøfolks ID.

I forbindelse med utstedelse av sjøfartsbøker og nye krav til sikkerhet ble det i 2005 gjort revisjon av Aetatskontorer i Bergen, Haugesund, Kristiansand, Oslo, Sandefjord, Stavanger og Trondheim.



**Sjøfolks helse**  
Sjøfartsdirektoratet fortsatte i 2005 implementeringen av ILO-konvensjon 164 som skal sørge for tiltak som innebærer at sjøfolk skal ha tilbud om helse-tjenester og helse-ve r n

som er mest mulig likeverdige med de som tilbys arbeidstakere i land. I den forbindelse ble det utgitt ny legebok for sjømenn som dekker førstehjelp og grunnleggende medisinsk behandling.

Direktoratet startet i 2005 et samarbeid med Sosial- og helsedirektoratet for å utarbeide forslag til ny forskrift med krav til helseerklæring som skal gjelde for alle arbeidstakere til sjøs. Det ble også startet et samarbeid med Mattilsynet om tilsyn med hygiene på norske skip.

#### Velferdstilbud for sjøfolk

Sjøfartsdirektoratet deltar aktivt i den internasjonale velferdsorganisasjonen ICSW, og innehar for tiden formannsvervet i organisasjonen.

Fordelingen av midler til sjøfolks velferd gjøres i samråd med arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene. Flere av tilbudene og tjenestene gjennomføres i samarbeid med Sjømannskirkene i utlandet, og i noen tilfeller i samarbeid med de øvrige nordiske velferdstjenester.

I Norge gis det velferdsservice til skip som anløper Narvik, Mongstad, Odda og Oslo, mens en utenriks har lokale medarbeidere i Aberdeen, Port

*AVISTJENESTEN. Erna Christie på Sjøfartsdirektoratets velferdsstasjon i Aberdeen har med seg aviser til kaptein og mannskap om bord på "North Traveller".*

*Foto: Bente Amandussen*

Said og Rotterdam. Det er også avtaler med samarbeidspartner i Cape Town/Durban, Dunkerque, Houston, Singapore og Yokohama. En betydelig del av aktivitetene og formidling av tilbud organiseres direkte fra Sjøfartsdirektoratets hovedkontor.

I samarbeid med norske kommuner er det distribuert cirka 770 abonnementer på norske lokalaviser til stasjoner og kontakter rundt i verden. Direktoratet registrerte gjennom året en viss reduksjon i kommunenes bidrag til abonnementer. Også filippinske og engelskspråklige aviser og magasiner distribueres til aktuelle mottagere, samt NTBs faksavis med daglige elektroniske utgaver. Det arbeides med å få til en utvidelse av tilbudene om elektroniske avisutgaver.

Antall skip tilmeldt filmtjenesten – som fra og med 2005 kun tilbys i DVD-format – omfatter for tiden 325 skip. Sikkerhetsfilmer legges fortsatt inn som forfilmer i de månedlige utsendelsene. Bibliotekstjenesten omfattes fortsatt med stor interesse, og antall registrerte bokbytter lå i 2005 på cirka 20 000 bøker.

Fotokonkurransen for sjøfolk for 2005 mottok hele 300 bidrag til bedømmelse, og det er videre sendt ut kursmateriell til 28 båtførerkurs om

bord. Cirka 250 linjedåpsertifikater er sendt interesserte skip, og det er mottatt rapporter om en rekke arrangementer. Fra et utvalg på over 100 språkkurs er det formidlet en rekke kurs, med klart størst interesse for spansk og engelsk, men også en god del norsk kurs for utlendinger.

#### Rådgivning til Norad og utviklingsland

Sjøfartsdirektoratet har i 2005 gitt faglig bistand til Norad i henhold til samarbeidsavtalen mellom de to etatene. Hoveddelen av arbeidet har vært utarbeidelse av prosjektvurderinger, og gjennom året er dette gjort for bistandsprosjekter i Vietnam, Indonesia, Sri Lanka og Sør-Afrika. Direktoratets Norad-koordinator har også besøkt Vietnam og Indonesia for gjennomgang av prosjektene "Shipping, Transport and Logistics Course."

#### Sakkyndig råd for sjøfolks og fiskeres arbeids- og levevilkår

Rådet for arbeidstilsyn på skip (RAS) ble nedlagt i 2004, og nytt råd – "Sakkyndig råd for sjøfolks og fiskeres arbeids- og levevilkår" – ble opprettet i 2005 etter instruks vedtatt av Nærings- og handelsdepartementet.



## Regelverksarbeid

#### Skipssikkerhetsloven

Utvalget som ble nedsatt av Nærings- og handelsdepartementet for å foreta en fullstendig revisjon av sjødyktighetsloven avga sin innstilling i juni 2005. I NOU 2005: 14 gjør utvalget rede for sine vurderinger og legger fram utkast til ny og tidsmessig skipssikkerhetslov. Sikkerhetsstyring er gitt en sentral plass i lovutkastet, og det er lagt opp til fleksibilitet slik at den nye loven kan ivareta endringer som følge av endringer innenfor skipsfarten. I motsetning til dagens lov legger utkastet opp til at rederiet – og ikke skipsfører – er sentralt pliktsubjekt. Sjøfartsdirektoratet har vært sterkt engasjert i utvalgets arbeid og er også aktivt med i forbindelse med utarbeidelse av lovproposisjonen.

#### Antiterror og sikkerhetstiltak

Gjennom deltagelse i EUs MarSec-komité har Sjøfartsdirektoratet i 2005 medvirket til fastsettelse av kommisjonsforordning om kontroll i medlemsstatene av hvordan forordningen om antiterror- og sikkerhetstiltak på skip og flyttbare innretninger er implementert. Formålet er å beskytte skipsfarten mot terrorisme og forhindre terrorlignende handlinger som kan utgjøre en trussel mot sikkerheten for passasjerer, mannskap og skip.

Den samme kommisjonsforordningen er så langt ikke implementert i norsk rett, og Sjøfartsdirektoratet har forstått at ESA, som skal gjennomføre disse inspeksjonene i EFTA-landene, foreløpig ikke har etablert og trenet opp egne inspektører til dette arbeidet.

Direktoratet har imidlertid oppnevnt norske inspektører som kommisjonen kan anvende under sine inspeksjoner i EU-landene.

#### Sjøfolk

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 3. mars 2005 en ny forskrift om skipsførerens og rederiets plikter i tilfelle straffbare handlinger om bord i norske skip og ved melding om savnede personer. Målet med forskriften er å oppnå raske varsling og mer hensiktsmessig etterforskning av straffbare handlinger om bord på norske skip. Tilfeller hvor personer meldes savnet fra skipet, kan være en indikasjon på at noen er blitt utsatt for straffbar handling.

Det er også stilt krav om at alle fartøy over 5600 bruttotonn, som har fartsertifikat for utenriks fart skal ha sporsikringssett om bord. Dette er utstyr som hjelper skipsfører i å sikre biologiske spor og annet bevismateriale slik at påtalemyndigheten kan

Foto: Knut Revne, Fotokonkurransen for sjøfolk 2005



framlegge dette under en eventuell rettssak. Iverksettelsen av denne delen av forskriften er foreslått utsatt siden det foreløpig ikke er utarbeidet nødvendig veiledningsmaterieell i bruk av sporsikringssettet.

Forskrift om kontroll av maritim tjeneste er endret for å ivareta nye krav som ISPS-koden stiller til adgangs-kontroll, samt at alle norske sjøfolk har rett til sjøfartsbok enten de skal tilrette tjeneste på norsk eller utenlandsk skip. I tillegg er forskriften endret for å harmonisere med kvalifikasjonsforskriften om at kontroll av maritim tjeneste trer inn ved 250 bruttotonn. Endringene trådte i kraft 2. juni.

#### Lasteskip

Miljøverndepartementet ba i sitt tilde-lingsbrev for 2005 Sjøfartsdirektoratet om å foreta en evaluering av foruren-sningsforskriftens kapittel 20 om leve-ring og mottak av avfall og lasterester

fra skip. Direktoratet gjennomførte i siste halvdel av 2005 en undersøkelse om bestemmelsene fungerer tilfreds-stillende, eller om det er behov for end-ringer. Ferdig evaluering vil foreligge i første halvdel av 2006.

EØS-komiteen vedtok 29. april 2005 at forordningen om innføring av dobbeltskrogs tankskip skulle gjøres til en del av EØS-avtalen. På denne bakgrunn fastsatte Sjøfartsdirektoratet forskrift om fremskyndet innføring av krav om dobbeltskrogdesign eller til-svarende design for oljetankskip med enkeltskrog.

Det ble i 2005 også utarbeidet et forslag til støykapittel i arbeidsmiljø-forskriften som trådte i kraft 15. februar 2006.

I løpet av 2006 vil også deler av ny lasteskipforskrift som omhandler frakt av last generelt og frakt av far-lig last tre i kraft etter å ha vært ute på eksternt høring. Andre forskrifter

under arbeid i 2005 og som ventes fer-digstilt i 2006, har vært dykkeforskrif-ten, forskrift om radiokommunikasjon for lasteskip, samt forskrift om navi-gasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip.

I forbindelse med norsk ratifikasjon av det internasjonale MARPOL-regel-verket om hindring av luftforurensning fra skip sendte Sjøfartsdirektoratet ut-kast til forskrift på nasjonal høring i mai 2005. De nye bestemmelsene, som ble fastsatt av Miljøverndepartementet i januar 2006, gjelder for alle norske skip og for utenlandske skip i norsk territorialfarvann. Forskriften gjelder også for Svalbard, og setter forbud mot at svovelinnholdet i brennoljen om bord overstiger 4,5 vektprosent. Videre medfører bestemmelsene for-bud mot utslipp av ozonreducerende stoffer, samt krav om at brennolje-kvaliteten skal kunne kontrolleres ved at leveringseddelen for oljen opp-

bevares om bord i en bestemt periode etter levering.

#### Passasjerskip

Som et ledd i arbeidet med forenkling av forskriftsverket fastsatte Sjøfarts-direktoratet 24. juni 2005 endringer i forskrift om redningsredskaper på passasjerskip og lasteskip. Utkast til forskrift om transport av farlig pakket gods for passasjerskip har vært på hø-ring, og forventes fastsatt medio 2006.

Som følge av Samferdselsdepar-te-mentets godkjennelse av bygging av gassdrevne ferger har Sjøfartsdirek-toratet utarbeidet forskrift om byg-ging og drift av passasjerskip drevet med gass. Forskriften trådte i kraft 15. september 2005, og representerer et vesentlig nybrottsarbeid i forhold til regelverksutvikling.

Arbeidet med ny radioforskrift og ny navigasjonsforskrift for passa-sjerskip er blitt forsinket, men utkast til radioforskrift forventes utsendt på høring i løpet av første kvartal 2006.

Det har også vært arbeidet med bølgeberegningsprosjekt langs norske-kysten som skal danne grunnlag for fastsettelse av klasse i de ulike farts-områdene.

#### Fiskefartøy

Krav til GMDSS – radioutstyr (Global Maritime Distress and Safety System) ble innført i 2000 for nye fartøy over 15 meter og eksisterende fartøy over 45 meter, og i 2004 for eksisterende fartøy mellom 24 og 45 meter. Til-svarende krav til utstyr trådte i kraft 1. januar 2005 for eksisterende fartøy mellom 15 og 24 meter. GMDSS er et nød- og sikkerhetssystem basert på au-tomatisk alarmering, blant annet med identifikasjon og posisjon av fartøyet.

For øvrig ble det fra 30. juni 2005 åpnet for at fartøy med tillatelse til å operere i Bankfiske II (innenfor 200 mil av grunnlinjen) kan anløpe Bjørn-øya for ly og hvile i sommerhalvåret.

Det har også vært arbeidet med oppfølging og analyser av sikkerhets-kartlegging av sjarkfiskeflåten som ble gjennomført i 2004. Konklusjonene ble

presentert tidlig i 2006, og avdekker til dels store feil og mangler ved denne fartøygruppen. Sjøfartsdirektoratet har varslet en økning av uanmeldte tilsyn, og vurderer samtidig andre tiltak for å bedre sikkerhetsnivået i sjarkflåten.

#### Fritidsfartøy

Ny forskrift om konstruksjonskrav, eksos- og støyutslipp til fritidsbåter og vannscootere trådte i kraft fra 1. januar 2005.

Sjøfartsdirektoratet slutførte i 2005 arbeidet med en håndbok for fritidsbåttbrukere. Boken inneholder tidli-gere publiserte temahefter i regi av "Vis sjøvett", og oversikt over gjeldende lo-ver og forskrifter som er relevante for fritidsbåttbrukere. Boken har et bredt nedslagsfelt: båtbruker, utdannings-institusjoner, forsikrings-selskaper og andre fagmyndigheter.

#### Flyttbare innretninger

Det er ikke fastsatt endringer i for-skrifter for flyttbare innretninger i

2005. Ny forskrift om dekkskraner på flyttbare konstruksjoner er under utar-beidelse. Denne vil erstatte dagens for-skrift og være harmonisert med inter-nasjonale og nasjonale krav til denne type kraner.

Videre er det avdekket forbedrings-potensial i redningsforskriften, som nå er under revisjon. Forbedringer i forskriften vil i hovedsak dekke fritt-fall-livbåter, i tillegg til presiseringer av andre krav.



Foto: Pål Werner Larsen



Foto: Thomas Fjordbak,  
Fotokonkurransen for sjøfolk 2005

# Tilsyn og kontroll

Ved utgangen av 2005 var det 3635 norskregistrerte og kontrollpliktige skip med gyldig hovedsertifikat – mot 3806 ett år tidligere. Av disse var 1378 lasteskip (1436 i 2004), hvorav 619 (675 i 2004) var registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS).

1484 fiskefartøy (1589) og seks flyttbare innretninger (åtte i 2004). Samlet utførte Sjøfartsdirektoratet 2100 sertifikatutstedelser for den norskregistrerte flåten – mot 3591 året før. Laste- og passasjerfartøy som er registrert i NIS og delegert til klaseselska-

## ISM-revisjoner

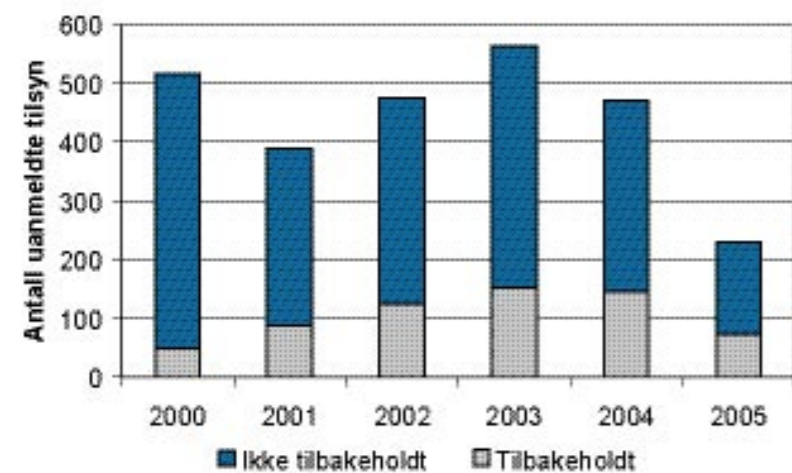
Det ble i 2005 gjennomført 260 revisjoner om bord i de passasjerskip, lasteskip og flyttbare innretninger som omfattes av krav til systemer for sikkerhetsstyring, og ved landorganisasjonene i de tilhørende rederiene. Tilsvarende antall i 2004 var 254 revisjoner.

## Uanmeldte tilsyn

De uanmeldte inspeksjonene omfatter passasjerskip, samt ikke-delegerte lasteskip NIS. Antallet uanmeldte tilsyn i 2005 var 229, som utgjør 6,3 prosent av kontrollpliktige skipene. I 2004 var 470 inspeksjoner utført, som utgjør 12,4 prosent av kontrollpliktige skipene. Nedgangen er i hovedsak knyttet til redusert kapasitet på kefravær og stillingsstopp etter året.

## Feil og mangler

De som Sjøfartsdirektoratet uanmeldte tilsyn på langsiktig tilsyn i 2005, ble 72 holdt til tilsyn fordi de hadde feil og mangler



Andel av kontrollpliktige fartøy med gyldig hovedsertifikat som har hatt uanmeldte tilsyn 2002-2005.

	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
2005	98	7,1 %	25	3,3 %	106	7,1 %	229	6,3 %
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 %

Antall uanmeldte tilsyn og tilbakeholdelser for lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy 2000-2005.

	Lastefartøy NOR		Lastefartøy NIS		Passasjerfartøy		Fiskefartøy		Totalt	
	Uanm. tilsyn	Tilbakeholdt	Uanm. tilsyn	Tilbakeholdt	Uanm. tilsyn	Tilbakeholdt	Uanm. tilsyn	Tilbakeholdt	Uanm. tilsyn	Tilbakeholdt
2005	58	23	40	26	25	3	106	20	229	72
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

som gjorde at de måtte anses for ikke å være sjødyktige. Dette utgjør 31,4 prosent av de inspiserte fartøyene, og ligger på samme nivå som i 2004. Disse tallene gir ikke nødvendigvis et representativt gjennomsnitt av den norske flåten, da en viss andel av de gjennomførte tilsynene ikke ble gjort ved tilfeldig utvalg.

Andelen tilbakeholdte fartøy har de siste fire årene ligget på mellom en fjerdedel og en tredjedel av de uanmeldte tilsynene. Resultatene benyttes som grunnlag for korrigeringer i Sjøfartsdirektoratets kontrollopplegg overfor de forskjellige fartøysgruppene.

## Andre typer tilsyn

I 2005 ble det gjennomført 22 vertsstatskontroller på passasjerskip som går i fast rute til og fra Norge – samme antall som året før. Disse kontrollene utføres i samarbeid med sjøfartsmyndighetene i de aktuelle havnestatene i Nordsjø-området hvor skipene anløper og i flaggstatene hvor de er registrert.

Sjøfartsdirektoratet har i 2005 utført saksbehandling, inspeksjoner og revisjoner på 86 ombygninger og 68 nybygg, mot henholdsvis 167 og 39 i 2004.

Videre er det utstedt 384 fartstillatelser, slepetillatelser og flytteattester (356 i 2004) og inspisert 121 fartøy etter havari og skade (112). Det ble utstedt 194 målebrev (158 i 2004), 745 identitetsbevis (536) og 188 sertifikater om forsikring for skadeansvar ved oljesøl (155 i 2004).

## Lasteskip

Aktivitetsnivået innenfor nybygg på lasteskip har økt sterkt i 2005. Ved utløpet av året hadde Sjøfartsdirektoratet 50 nybygg til behandling, mot 28 til samme tid i 2004. Mange av nybyggene er svært avanserte og spesielle, noe som stiller store krav til kompetanse og vurderingsevne hos de involverte medarbeiderne i direktoratet.

## Passasjerskip

I løpet av 2005 har Sjøfartsdirektoratet avsluttet saksbehandlingen av og sertifisert 16 nybygg – dobbelt så mange som året før. I tillegg ble det mottatt byggeanmeldelse og startet saks-

behandling på 20 nye passasjerskip – mot seks nybyggeanmeldelser i 2004.

## Offshore

Ved utgangen av 2005 var det registrert seks norske flyttbare innretninger – mot åtte på samme tid i 2004. I tillegg var det registrert 13 innretninger og fartøy med "Letter of Compliance". En reder flagget i første halvår ut to flyttbare innretninger. 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 tre femårskontroller og tre årlige inspeksjoner på norske flyttbare innretninger samt to femårskontroller og ni årlige inspeksjoner på innretninger med Letter of Compliance.

Prinsippet med "grandfather's clause" er fjernet for flyttbare innretninger, slik at innretninger som fornyer sine maritime sertifikater (eller Letter of Compliance) skal måles opp mot det nyeste regelverket. Femårige sertifikatfornyelser har derfor blitt mer tids- og ressurskrevende både for reder og for myndigheter, men med en klart positiv side ved at standarden på innretningen bedres og fornyes.

## Fiskefartøy

Sjøfartsdirektoratet behandlet i 2005 i overkant av 5100 saker vedrørende fiskefartøy, omtrent likt som året før. Usikkerhet knyttet til rammebetingelser for fiskeflåten preger til en viss grad næringen, og dermed direktoratets virksomhet på området. Det investeres lite i nybygg – kun tre registrert ved utgangen av året – men en viss økning i ombygginger av eksisterende fartøy.

## Fritidsbåter

Sjøfartsdirektoratet kontrollerte i 2005 teknisk dokumentasjon ved ettersertifisering av mer enn 100 importerte brukte fritidsfartøy fra såkalt tredje-land. Det ble utstedt HIN-kode til 290 båter, og behandlet mer enn 200 henvendelser fra tollmyndighetene om CE-merking. I tillegg mottok direk-

toratet et stort antall henvendelser fra importører og privatpersoner som vurderer import av brukte fritidsbåter.

I tillegg utførte direktoratet tilsyn av utstillingsbåter på diverse båtmesser samt i lokalene til ulike båtimportører.

Krav om ID-bevis og målebrev øker i antall. Det samme gjelder for fritidsbåtskippercertifikat. Totalt ble det utstedt 966 slike i 2005 mot 596 året før. Det har vært en stor økning i utstedelser av båtførerbevis, fra gjennomsnittlig 5500 per år de siste fem årene til rundt 7500 i 2005.

## Sjøvett

Det ble arrangert 59 sjøvettdager rundt om i Norge i regi av lokale sjøvettutvalg. Mer enn 8000 barn i aldersgruppen 8 – 10 år deltok. På bakgrunn av evalueringer etter arrangementene, er det utarbeidet nyere innhold i sjøvettdagene for 2006, med enda større vekt på sjøvett og sikkerhet enn tidligere. I tillegg er det revidert og trykket opp nye opplag av ulike temahefter som blant annet er blitt distribuert til publikum i samarbeid med Kystvakten, Statens naturoppsyn/Skjærgårds-tjenesten og lokale politi- og brannstasjoner.

Foto: Lorna Mannes Dyrkolbotn



### Havnestatskontroll

I 2005 ble 575 utenlandske skip kontrollert ved anløp av norske havner. Det tilsvarer 27,3 prosent av gjennomsnittlig anløpstall for de siste tre årene. Kravet fra EU og Paris MoU er kontroll av minst 25 prosent av anløpene

av fremmede fartøy, med grunnlag i anløpsgjennomsnittet siste treårsperiode. Etter første halvår så det ut til at Sjøfartsdirektoratet skulle få problemer med å nå måltallet på 25 prosent for 2005. Imidlertid gikk antallet anløp av skip med utenlandsk flagg ned

fra 1121 i andre halvår 2004 til 784 for samme periode i 2005.

Av skipene som ble kontrollert siste år, ble 16 holdt tilbake på grunn av alvorlige mangler. Dette utgjør 2,8 prosent av de kontrollerte fartøyene, noe som indikerer at "problem-skipene" fortsatt utgjør en liten andel av anløpene i norske havner.

### Norske skip kontrollert i utenlandske havner

892 norske skip ble kontrollert av andre havnestater innenfor det europeiske havnestatssamarbeidet Paris MoU i 2005. Av disse ble 12 skip (1,4 prosent) holdt tilbake. I tillegg ble 13 skip holdt tilbake i havnestater utenfor Paris MoU. Av de norske skipene som ble holdt tilbake i utenlandske havner, var to NOR-registrert og 23 skip registrert i NIS.

Åtte av skipene ble tilbakeholdt for forhold som berører tiltak mot oljeforurensning, fem skip grunnet mangler ved brannsikkerhet og fire skip med mangler relatert til ISM-koden. De øvrige tilbakeholdelsene gjaldt mangler ved maskineri, ISPS-koden og feil radioutstyr.

### Overordnet kontroll

Sjøfartsdirektoratet varslet i første halvdel av 2005 at det ikke var avsatt egne ressurser til å arbeide systematisk etter det overordnede kontrollprinsippet, og at dette arbeidet derfor ville bli skjøvet noe ut i tid. Det er imidlertid satt i gang et arbeid for å identifisere tiltak som anses som nødvendige for å få etablert et slikt arbeidsprinsipp. I denne sammenheng vil det også være nødvendig å ta hensyn til føringer som blir lagt i forbindelse med innføring av ny skipssikkerhetslov.

Det ble mot slutten av året satt i gang et prosjekt med gjennomgang av Sjøfartsdirektoratets arbeidsområder, blant annet med en konsekvensanalyse av eventuell tjenesteutsetting av oppgaver til eksterne aktører. Prosjektets sluttrapport skal legges fram i løpet av første kvartal 2006, og vil være premissgivende for hvordan direktoratet etablerer systematikk og gjennomføring av overordnet kontroll.



*MASKINSJEKK. Inspektør Torbjørn Ibenfeldt fant ingenting å utsette i maskinen om bord på danske "Esvagt Corona".*

*Foto: Bente Amandussen*

### Utenlandske fartøy kontrollert i norske havner og tilbakeholdelser 1998–2005

År	Kontrollerte fartøy	Tilbakeholdte fartøy	% tilbakeholdt	% total inspeksjoner
2005	575	16	2,8	27,3
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



*Foto: Helge Larsen,  
Fotokonkurransen for sjøfolk 2005*



# Sjøulykker

Rederi og skipsfører plikter å rapportere alle skipsulykker som har medført skader på mennesker, miljø og materielle verdier. Sjøulykker med eller uten personskade registreres i Sjøfartsdirektoratets database DAMA. I tillegg registreres personskader i en egen database, kalt PUS, mens omkomne i fritidsbåtulykker registreres på bakgrunn av rapporter fra politidistriktene. Fra 2006 innfører Sjøfartsdirektoratet et nytt, mer helhetlig og oversiktlig rapporteringssystem for ulykker til sjøs.

## Personulykker

Tall per 19. januar 2006 viser en rapportering på 821 arbeidsrelaterte personskader i innenriks- og utenriksfart i 2005. Sju personer omkom. Det er 59 flere personulykker enn året før, og samme antall omkomne.

For fiskeflåten er det for 2005 tatt 214 meldinger om personskade og

fem omkomne. Tilsvarende tall for 2004 var 189 og fire. Erfaringsmessig er det både underreportering og etterslep i meldinger om slike typer ulykker, og endelige tall for 2006 kan derfor bli endret.

## Sjøulykker

Hendelser registrert i Sjøfartsdirektoratets database DAMA viser 218 ulykker i 2005. Av disse ble 190 behandlet av sjøfartsinspektørene, 23 falt utenfor direktoratets beredskap, mens fem hendelser omfattet NIS/NOR-fartøy i fjernere farvann som ikke var rapportert innen årets slutt.

Cirka tre fjerdedeler av sjøulykkene som inngår i direktoratets ulykkessystem, inntreffer langs norskekysten. Ti prosent skjer fra svenskegrensen til Jærens rev, inkludert Oslofjorden, om lag 50 prosent på vestlandet og 40 prosent av ulykkene skjer fra Trondheim og nordover.



Foto: Stian Marius Sørensen, Fotokonkurransen for sjøfolk 2005

## 2000 - 2005 - SJØULYKKER & FAGOMRÅDER: Fergeskip og passasjerskip (NIS/NOR)\*

ÅR	Navigasjon: Kollisjoner & grunnstøt	Maskineri & fremdrift	Personulykke i driften	Brannskring Brann & eksplosjon	Miljø: Forurensing & utstyr	Skrog: Integritet Stabilitet	AN annet	Sum
2001	29	4	4	0	0	0	2	39
2002	26	10	3	4	0	0	4	47
2003	22	17	8	3	0	1	1	52
2004	20	12	2	2	0	0	2	38
2005	21	14	7	4	1	0	4	51
endr. fra 2004	5 %	17 %						34 %
endr. 5 års gj.sn.	-11 %	23 %	46 %	54 %				12 %
Andel	41 %	27 %	14 %	8 %	2 %	0 %	8 %	100 %

ULYKKER på norskekysten og i andre farvann		2001	2002	2003	2004	2005	endring fra 2004	
							2004	Andel
NORSKEKYSTEN	ALLE FLAGG	163	161	172	140	160	14 %	73 %
NORSKEKYSTEN	NOR	142	140	149	123	119	-3 %	55 %
ANDRE FARVANN	NIS & NOR	54	57	41	43	58	35 %	27 %
TOTALT		217	218	213	183	218	19 %	100 %

Ulykker på NIS og NOR-fartøyer i andre farvann enn langs norskekysten økte fra 43 til 58 hendelser, 35 prosent flere enn i 2004 og 15 prosent over gjennomsnittet for siste femårsperiode.

Kollisjoner, navigasjonsrelaterte ulykker og grunnstøtinger utgjør de hyppigste årsakene til ulykker på sjøen.

## Ulykker på passasjerskip og fergeskip

Det ble i 2005 registrert 51 hendelser med passasjerskip og fergeskip over 500 bt. langs norskekysten. Det er 14 flere enn året før og 13 prosent over gjennomsnittet for femårsperioden 2001 – 2005. Navigasjonsfeil, maskin- og fremdriftsproblemer samt sammenstøt med kai har vært de hyppigste

årsakene til hendelsene. Ingen mennesker omkom i disse ulykkene, men 23 personer er rapportert skadet.

## Lasteskip i NOR

Ulykker med lasteskip over 50 bt. i NOR-registeret viser fortsatt nedgang. De fleste av disse fartøyene seiler langs norskekysten, og stadig flere av fartøyene utrustes nå med ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) som i betydelig grad vil bidra til å redusere risikoen for grunnstøtinger.

## Lasteskip i NIS

Ulykker med lasteskip i NIS-registeret har økt i 2005. Det er rapportert økning i forhold til året før både når det gjelder skipskollisjoner, maskinhavari og grunnstøtinger. 11 personer ble skadet

og fire personer omkom som følge av disse ulykkene.

## Fiskefartøy

Det ble i 2005 registrert 46 hendelser med norskregistrerte fiskefartøyer og to med utenlandske fartøyer. Grunnstøtinger representerer de hyppigste ulykkeshendelsene for denne fartøystypen, men det er håp om at økningen i installering av elektroniske kartmaskiner etter hvert vil føre til bedre sikkerhet. Brann om bord i fiskefartøyer viser foruroligende økning. Det er registrert 49 branner, 10 av disse på fartøy over 24 meter, hvorav ett førte til havari. 39 brannhendelser om bord på mindre fartøy førte til 21 forlis.

Foto: Bjarne Skogvik, Fotokonkurransen for sjøfolk 2005



# Sjøfartsadministrasjonen i 2005

Sjøfartsdirektoratet er administrativt underlagt Nærings- og handelsdepartementet. I saker som gjelder miljøforhold knyttet til det enkelte skip og vern av det marine miljø, er direktoratet underlagt Miljøverndepartementet. Sjøfartsdirektoratet bistår Petroleumstilsynet i håndhevelsen av petroleumsløven på norsk sokkel.

Sjøfartsdirektoratet har også det administrative ansvaret for sjøfartsinspektørene som etterforsker sjøulykker, alvorlige personulykker og eventuelle straffbare forhold i forbindelse med skipsdrift, navigering og sjødyktighet. Fra 2008 er det planlagt å overføre sjøfartsinspektørene til Politidirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet har cirka 350 årsverk, fordelt på 230 ved hovedkontoret og 120 årsverk fordelt på 19 stasjoner langs norskekysten.

## Omstilling og modernisering

For å sikre sterkere fokus på overordnet kontroll i sjøsikkerhetsarbeidet, startet direktoratet mot slutten av 2005 en prosess med en objektiv og uavhengig gjennomgang av sine oppgaver med sikte på å få fram anbefalinger om hvilke oppgaver som kan/bør avvikles, eventuelt delegeres til classeselskaper, godkjente kontrollforetak eller eksterne tjenesteleverandører. Konsulentselskapet Det norske Veritas Maritime Solutions

bistår direktoratet i dette arbeidet, og har også i oppdrag å se hvordan forslaget til ny skipssikkerhetslov (NOU:14 "På rett kjøp") vil medføre organisasjons- eller arbeidsrelaterte endringer sammenlignet med dagens direktorat.

## Flytting av Sjøfartsdirektoratet

Det er nedlagt et betydelig arbeid knyttet til forberedelsene og gjennomføringen av flyttingen til Haugesund. Hovedmålsettingen følger Stortingets vedtak av 6. juni 2003 om at flyttingen skal realiseres innen 2007, og det er nedfelt en rekke suksessfaktorer og risikovurderinger for å komme i mål som planlagt.

## Sjøfartsdirektoratets ledelse



*Bak fra venstre:* Bjørn Lødøen, avdelingsdirektør i Sjømannsavdelingen, Knut Kristiansen, avdelingsdirektør i Inspeksjonsavdelingen, John Malvin Økland, avdelingsdirektør i Administrasjonsavdelingen, Knut Egil Hansen, kommunikationsdirektør, Ove Tautra, avdelingsdirektør i Offshoreavdelingen, Per Magne Indreeide, avdelingsdirektør i Lasteskipavdelingen, Lasse Karlsen, avdelingsdirektør i Fiskefartøyavdelingen.

*Foran fra venstre:* Sigurd Gude, assisterende sjøfartsdirektør, Rune Teisrud, sjøfartsdirektør, Turid B. Stemre, avdelingsdirektør i Passasjerskipavdelingen. Stabsdirektør Kristin Åsgard Kleven var ikke tilstede.

Foto: Bjørn Sigurdson/Scanpix

Kjønnsfordeling på ansatte i virksomheten										
	Per 31.12.2004					Per 31.12.2005				
	SUM	Menn		Kvinner		SUM	Menn		Kvinner	
Antall		%	Antall	%	Antall		%	Antall	%	
Totalt ansatte	375	242	64,5 %	133	35,5 %	363	239	65,8 %	124	34,2 %
Topp ledelsen	11	9	81,8 %	2	18,2 %	11	9	81,8 %	2	18,2 %
Mellomledernivå	22	18	81,8 %	4	18,2 %	21	18	85,7 %	3	14,3 %

Byggeprosjektet for nytt administrasjonsbygg i Haugesund har fulgt de fastsatte framdriftsplaner, og prøvedrift og overtagestidspunkt er satt til høsten 2006.

En rekke virkemidler for å hindre utstøting fra arbeidslivet for medarbeidere ansatt før Stortingets flytvedtak, og som enten ikke kan eller vil være med til Haugesund, er iverksatt. Totalt 113 personer har valgt virkemidler som studiestønning, outplacement-ordning, overgang til AFP eller ventelønns garanti. I løpet av høsten 2005 fikk en rekke av disse nye jobbtillbud, og antall personer på virkemidler var ved årsskiftet 85.

Sjøfartsdirektoratet etablerte i 2004 en egen opplæringsenhet i Haugesund som et viktig tiltak for å opprettholde et forsvarlig nivå på sjøsikkerhetsarbeidet, samt for å få en strukturert måte å drive effektiv kompetanseoverføring på. Ordningen har vært vellykket, og ved årets slutt i 2005 hadde i alt 40 personer gjennomgått opplæringsordningen. Halvparten av disse var da overført til direktoratets fagavdelinger for ordinær saksbehandling.

For å sikre ressurser og kompetanse i en kritisk fase av flyttingprosjektet er det inngått avtaler med 45 såkalte nøkkelpersoner som blir med til Haugesund for en periode.

## Likestilling

Sjøfartsdirektoratet har som målsetting å rekruttere kvinner dersom deres kvalifikasjoner er minst like bra som for mannlige søkere. Utfordringen er likevel at de stillingene som direktoratet normalt etterspør, kommer fra mannsdominerte yrker og utdanningsvalg. I direktoratets personalreglement

er det understreket at stillingskunjngjøring skal utformes slik at man når den ønskede søkerkrets.

Det er også fastsatt retningslinjer for å rekruttere flere kvinner til lederstillinger i direktoratet, blant annet stimulerings tiltak for egne ansatte for å utjevne kjønnsfordelingen i toppledelsen og på mellomledernivå.

## Ressurs- og kompetansesituasjonen

Totalt sluttet 57 medarbeidere i Sjøfartsdirektoratet i 2005 – de fleste som en konsekvens av den forestående flyttingen til Haugesund. Det har vært jobbet kontinuerlig med tiltak for å kompensere for avgått personell. Stillinger i fagavdelingene dekkes primært opp av nytildført personell fra opplæringsenheten i Haugesund. Øvrig rekrut-

tering av fagpersonell i Haugesund – spesielt med ingeniørfaglig og nautisk bakgrunn – er blitt merkbart vanskeligere.

Ressurs- og kompetansesituasjonen utover 2006 forventes å bli stadig mer krevende, bl.a. fordi et betydelig antall medarbeidere slutter, samtidig som de samme stillinger skal rebesettes, samt at tilgangen på høyt kvalifisert arbeidskraft i regionen er begrenset.

Sykefraværet i Sjøfartsdirektoratet lå i 2005 på 6,42 prosent – noe over gjennomsnittet for staten. Til tross for relativt høyt sykefravær, og med den betydelige usikkerheten som endringene i flytte- og omorganiseringsprosessen fører med seg, må det bemerkes at direktoratets ansatte har utvist høy arbeidsmoral og gjennomføringsevne i 2005.



NYBYGG. Det nye Sjøfartshuset i Haugesund er i ferd med å ta form.

Foto: Trond K. Hauso

# Regnskap 2005

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 2005 består av budsjett i henhold til budsjettvedtak i Stortinget, jf St.prp. nr. 1 (2004-2005), overført ubrukte midler fra 2004 samt budsjettjusteringer gjennom året (St.prp. nr. 25 og 65).

Sjøfartsdirektoratet har for 2005 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 to deler av en treårlig bevilgning til flytting av

direktoratet til Haugesund. De siste bevilgningen mottas i 2006. Bevilgningen er overførbar.

På post 72 har Sjøfartsdirektoratet i 2004 mottatt en bevilgning på 10 mill kroner for tilskudd til reduksjon av nitrogenoksidutslipp fra innenriksfart. Bevilgningen er overførbar.

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 2005 hatt fokus på flere områder, men ikke kommet med spesielle bemerkninger.

## 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 og sykepenger, jf. kap. 3907, postene 16 - 18. Når det tas hensyn til merinntektene har direktoratet i 2005 gått med et overskudd på 7, 2 mill kroner på post 01.

Refusjoner vedrørende eksterne oppdrag fra Petroleumstilsynet, Kystverkets beredskapsavdeling og NORAD beløper seg til omlag 1, 3 mill kroner, jf. kap. 3907, post 03.

2. Post 21 består av velferdsutgifter til norske sjøfolk og har en merutgift på 0,48 mill kroner mot tilsvarende merinntekt på 0,6 mill kroner jf. kap. 3907, post 05. Merutgiftene knytter seg i hovedsak til videofilmtjenesten.

3. Flytteutgiftene har for regnskapsåret en mindreutgift på 47 mill kroner. Dette skyldes at hovedtyngden av flytteutgiftene først kommer i 2006 og 2007. Det forventes et netto udekket underskudd på flytteregnskapet fra og med 2007.

4. Det er i 2005 gitt tilskudd til reduksjon av nitrogenoksid (NOx)-utslipp. De siste tilskuddene i prosjektet utbetales i løpet av 2006.

5. Hovedmålsettingen for refusjonsordningene 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 3,8 mill kroner mer enn budsjettet. Merinntekten skyldes i hovedsak større førstegangsgebyrinntekter ved at flere forsyningsskip ble registrert i NOR enn forventet.

7. For maritime personellsertifikater ble det en mindreinntekt på 0,7 mill kroner i forhold til budsjett. Det var forventet at et større antall offiserer i fiskeflåten skulle fornye sine gamle sertifikater. Utstedelser av sertifikater har imidlertid vært høy i siste halvår.

8. Vedtatt budsjett jf. St.prp. nr. 1 (2004-2005) ble redusert med 4,5 mill kroner ved St.prp. nr. 25 (2005-2006) på bakgrunn av en forventet reduksjon i årsgebyrinntektene som følge av utflagging av skip i NIS 1. halvår 2005. Budsjettposten gikk etter dette i balanse.

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.

Tall i hele tusen		2005		2004
	Noter	Budsjett/ Disponibelt	Regnskap	Regnskap
<b>Kap 0907 Sjøfartsdirektoratet</b>				
01	Driftsutgifter	233 341	235 352	230 976
21	Spesielle driftsutgifter	8 510	8 968	9 937
22	Flytteutgifter	67 871	20 620	17 362
72	Tilskudd til NOx-tiltak	9 391	4 165	609
	<b>Totalt kap 0907</b>	<b>319 113</b>	<b>269 105</b>	<b>258 884</b>
<b>Kap 0909 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk</b>				
70	Tilskudd	105 000	99 165	124 606
71	Tilskudd til fergerederier i utenriksfart i NOR	335 000	330 652	245 448
72	Tilskudd til offshorefartøyer i NOR	670 000	666 968	584 609
	<b>Totalt kap 0909</b>	<b>1 110 000</b>	<b>1 096 785</b>	<b>954 663</b>
<b>Kap 3907</b>				
01	Gebyrer NOR	100 500	104 278	97 886
02	Maritime personellsertifikater	8 000	7 283	5 355
04	Gebyrer NIS	35 500	35 521	41 218
03/05/15-18	Andre inntekter/refusjoner	3 400	13 330	15 562
	<b>Totalt kap 3907</b>	<b>147 400</b>	<b>160 412</b>	<b>160 021</b>

# English summary

## International cooperation

The European Union's agenda-setting role in shaping rules and regulations for the enhancement of maritime safety is becoming increasingly important, and the Norwegian Maritime Directorate (NMD) mobilized considerable resources in 2005 to ensure Norway's influence and say in EU shipping policy. In the course of the year, the NMD fulfilled its obligations under the EEA Agreement to implement directives and regulations in Norwegian law.

The Norwegian maritime director continues to give top priority to his European Maritime Safety Agency Board membership. Amongst other things, the NMD has contributed to the efforts to establish a casualty investigation unit in the EMSA. The NMD has also participated actively in the EU bodies MARSEC and MarED, the latter being the coordinator of marine equipment directive control work.

Furthermore, the NMD played an active part in the EU Commission's expert committee COSS in the area of national requirements for fishing vessels. With regard to pleasure craft, the NMD has participated in several international forums working to coordinate

government control of pleasure craft. Where the International Maritime Organization is concerned, preparations are made for several changes that will raise the safety level for cargo ships and large passenger ships. Other important IMO issues include studies and analyses of previous accidents involving chemical tankers, global tracking of ships, an international ship demolition and recycling regime, greenhouse-gas policy and air pollution from ships, as well as regulations for gas-powered ships.

## Seafarers' competence, working and living conditions

In 2005, the Norwegian Maritime Directorate continued its work on the human element and maritime safety awareness-raising. In September, the NMD arranged a major maritime safety conference with attendance from the entire shipping industry.

Work on the Labour Inspection (Seafarers) Convention No 178 continued in 2005 and early in 2006 a historic consolidated convention was adopted by the International Labour Organization. In 2005, the NMD prepared a comprehensive report on the basis of annual reports from the

industry's protection and environment committees. Major flaws are still being revealed in the organized protection and environment work and the conduct of risk assessments in the area of ship-board working and living conditions.

In 2005, the NMD processed a total of 16,902 certificate and endorsement cases, which is 4,426 more cases than the previous year.

Control and audits of 11 Norwegian maritime educational institutions and safety training centres were carried out. Additionally, audits of maritime schools in the Philippines were conducted. As for the cultural and leisure services offered, 770 subscriptions to Norwegian local newspapers were distributed and 325 ships were subscribing to the NMD's film service. Just over 20,000 books were circulating as part of the library service, and there were more than 300 entries for the annual Photo Contest for Seafarers.

## Maritime legislation

The Norwegian Maritime Directorate has been heavily involved in preparing a bill on the proposal for up-to-date ship safety legislation, replacing the existing Seaworthiness Act and expected to be voted by the Norwegian national assembly in 2006.

Through its participation in the EU's MarSec Committee, the NMD has also contributed to the work on protective security measures for ships and mobile offshore units. The NMD



Foto: Norvald Kjerstad, Fotokonkurransen for sjøfolk 2005

also laid down a regulation concerning the obligations of the shipmaster and shipping company in the event that a criminal offence of a serious nature is committed on board ship, and concerning notification of missing persons.

In the first half of 2005, the NMD laid down a regulation on the accelerated phasing-in of double-hull or equivalent design requirements for single-hull oil tankers. A new chapter on noise was added to the Occupational Safety and Health Regulation of 1 January 2005. Other legislation work in progress in 2005 included regulations on diving, radiocommunications for cargo ships, and navigational aids and bridge, wheelhouse and radio arrangements on ships. A regulation was also prepared on the construction and operation of gas-powered passenger ships.

## Control and supervision

In all, 260 ISM audits were conducted on board passenger ships, cargo ships and mobile offshore units for which a safety management system is required, and 229 unscheduled inspections were

performed. 72 vessels were detained on grounds of defects or deficiencies. Newbuilding activity increased steeply in 2005 for both cargo and passenger ships, while the number of processed offshore and fishing fleet cases was roughly the same as in 2004.

Under the Paris MOU port State regime, 575 foreign ships were inspected when calling at a Norwegian port, 16 of which were detained on grounds of defects or deficiencies. Other port States inspected 829 Norwegian-flagged ships, 12 of which were detained.

## Marine casualties

In 2005, 821 work-related personal injuries were reported in the domestic and foreign trades. Seven people lost their lives. In the fishing fleet, 214 personal injury reports were received and five people died.

In the Norwegian Maritime Directorate's marine casualty database, 218 cases were registered in 2005. Casualties involving NIS or NOR vessels in waters other than along the Norwegian coast increased from 43 to

58 incidents. Collisions, navigation-related incidents and groundings constitute the most important marine casualty categories.

## The NMD in 2005

A process was initiated in 2005 for an objective and independent review of the Norwegian Maritime Directorate with a view to identifying tasks that can be terminated or delegated to classification societies or approved enterprises. In addition, considerable work was done to prepare for and implement tasks related to the relocation of the NMD's head office to Haugesund. Most relocation-related subprojects went according to schedule in 2005. Altogether, 113 head office staff, employed prior to the decision by the Norwegian national assembly to relocate the agency and not willing or able to move to the Haugesund area, have chosen various alternatives such as study grants, outplacement or early retirement.

350 manyears were produced in the NMD in 2005, 230 at the head office and 120 at the 19 local offices (stations) along the Norwegian coast.



Foto: Tomren, Fotokonkurransen for sjøfolk 2005

Foto: Jo Even Tomren, Fotokonkurransen for sjøfolk 2005



**Sjøfartsdirektoratet**  
Norwegian Maritime Directorate

**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



Foto: Bente Amandussen