

# Innholdsfortegnelse

Sjøfartsdirektoratet har som overordnet mål å sikre liv, helse og fartøy i maritim virksomhet og forebygge skader på det maritime miljø. Målet søkes nådd ved å fastsette normer og standarder, informere om og føre kontroll med at disse overholdes.

Sjøfartsdirektoratet er administrativt underlagt Nærings- og handelsdepartementet. I saker om forurensning fra skip og vern av det maritime miljø er direktoratet underlagt Miljøverndepartementet. Tilsyn for fritidsfartøy er lagt til Sjøfartsdirektoratet med Barne- og familiedepartementet som forvaltningsmyndighet. Sjøfartsinspektørene er administrativt underlagt Sjøfartsdirektoratet, men er underlagt Justisdepartementets påtaleinstruks.



FOTO: KAPTEIN LARS RØSVIK

Sjøfartsdirektørens forord	3
Sjøfolks kompetanse og velferd	4
Liv, helse og fartøy	7
Normer og regler	7
- Lasteskip	7
- Passasjerskip	8
- Fiskefartøy	9
- Offshore	9
- Fritidsbåter	10
- Sjøfolk	10
- Havnestatskontroll	11
Nasjonal beredskap	11
Internasjonalt samarbeid	12
Informasjon og kampanjer	14
Miljø	15
Forskning og utvikling	16
Sjøulykker	17
Administrasjon	20
Flåtens utvikling	23
Regnskap	24
English summary	26

FORSIDEBILDET:

FOTO: ARVID OPDAHL (2. PREMIE I DEN NORDISKE FINALEN AV FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK).

ALLE BILDENE I ÅRSMELDINGEN ER BIDRAG, GJENNOM FLERE ÅR, TIL SJØFARTSDIREKTORATETS FOTOKONKURRANSE FOR SJØFOLK.

# Sjøfartsdirektørens forord

Den alvorligste ulykken i norsk innenriksfart på mange år, skjedde 26. november 1999 da passasjerkatamaranen MS Sleipner gikk på grunn og 16 mennesker omkom. En ulykke som dette er et hardt slag for Sjøfartsdirektoratet og alle som skal bidra til sikkerheten til sjøs. For Sjøfartsdirektoratet er det tid for selvransakelse og gjennomgang av alle forhold som kan ha bidratt til ulykken.

Etter Sleipner-ulykken opprettet Sjøfartsdirektoratet en arbeidsgruppe for å vurdere bedre sikkerhetstiltak på hurtiggående passasjerfartøy i innenriksfart. Arbeidet resulterte bl.a. i at rederiene ble anbefalt å gjennomføre en farvannsanalyse for hver seilingsled og å innskjerpe sikkerhetsrutinene. Direktoratet vil også fremme krav om endringer i det internasjonale regelverket for redningsutstyr og evakueringsløsninger, og søke om å få kravene gjennomført på norske skip snarest mulig.

Forlis av fiskefartøy og tap av liv viser at brudd på operasjonelle forutsetninger er et alvorlig problem. Det er spesielt trist å registrere at omkomne ikke har gjennomført det obligatoriske sikkerhetskurset.

Forskriften om sikkerhetsopplæring for fiskere ble senere gjennomgått for å skjerpe kravet til gjennomføring av sikkerhetsopplæringens grunnkurs. I 1999 var det betydelig færre fiskere og sjømenn som omkom i arbeidsulykker enn året før; 24 personer, mot 34 i 1998.

Det er positivt å registrere at foreløpige tall for rapporterte forlis og alvorlige ulykker i NIS og NOR samlet er redusert fra 1,2 % i 1997 til 0,8 % i 1999. De siste årene har antall forlis i NIS-flåten gradvis gått nedover.

Norge har som mål å være en pådriver innenfor FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO). Skipsfart omfattes i økende grad av EUs lovgivning, og EU har sterk innflytelse i IMO.

Sjøfartsdirektoratet arbeidet i 1999 aktivt for å ivareta og forbedre norsk innflytelse i EUs sjøfartspolitik og for å oppfylle våre forpliktelser i EØS-avtalen.

Arbeidet med å legge om tilsynsfunksjonen til mer overordnet, forenklet og behovstyrt kontroll, fortsatte i 1999. Relevante forskrifter ble gjennomgått og revidert for å legge om tilsynsfunksjonen til mer overordnet kontroll. Målet er å øke sikkerhetsbevisstheten, og fremheve reders og førers ansvar i henhold til sjødyktighetsloven.

I tillegg til normer og tilsyn, er motivasjon det viktigste virkemiddelet for å nå vårt overordnede mål om høy sikkerhet for liv, helse, fartøy og miljø. Effektiv informasjon og holdningskapende tiltak vurderes alltid som supplement eller alternativ til reguleringer, og derfor ble direktoratets informasjonsenhet styrket i 1999.

Jeg vil gjerne takke alle medarbeidere for stor innsats og engasjement. Jeg takker også våre rådgivende organer og samarbeidsparter. Vi vil fortsette vårt arbeid med å styrke det strategiske og forebyggende sikkerhetsarbeidet ytterligere i år 2000.

Oslo, februar 2000



# Sjøfolks kompetanse og velferd



FOTO: I. MASKINIST ARVID OPDAHL

## Sjøfolk på norske skip

Antall sjøfolk på norskregistrerte skip var i 1999 det høyeste på 20 år; om lag 49.000 personer. Den største gruppen av norske sjøfolk er over 50 år, men rekrutteringen til yrket er styrket, og antall unge i maritim utdanning er det høyeste på 26 år. Det ble tatt inn over 500 lærlinger og 300 i andre opplæringstilbud, og veksten på 30 prosent fortsatte fra året før.

Antall sysselsatte i utenriksfart 1999  
(eksklusive rigger):

	NOR	NIS
Norske statsborgere	9 840	4 860
Andre nasjonaliteter	560	26 100

Antall sysselsatte i innenriksfart 1999: 7544

## Utstedelse av maritime sertifikater

Det var i 1999 en markant økning i antall tillatelser gitt til utenlandske statsborgere for skipsførertjeneste på norske skip (NIS). Økningen skyldes nyregistreringer av skip.  
1998: 756 tillatelser  
1999: 910 tillatelser

### Ordinære norske sertifikater utstedt i 1999

Navigatorer	3940
Maskinister	2362
Elektro/automasjon	335
Kokker	231
Brovaktsertifikat	1067
Maskinvaktsertifikat	311
Hurtiggående mob-båt	281
Tankskipsertifikater	1976

### Andre sertifikater/tillatelser utstedt i 1999

Sertifikater for utenlandske skipsoffiserer	3761
Tillatelser for utenlandske kokker for tjeneste på norske skip	737

I 1999 kom opplæring av instruktører i.h.t. STCW-konvensjonen (Den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk) i gang, og det ble utstedt 83 sertifikater.

Med utgangspunkt i STCW-konvensjonen har Norge fulgt opp sine forpliktelser med kartlegging av og kontroll med sertifiseringssystem og maritim utdanning i land som har sjøfolk om bord i norske skip: Filippinene, Folkerepublikken Kina, India, Kroatia, de baltiske landene og Russland.

## Kvalitetssikring av maritim utdanning

Seks maritime skoler i Nord-Norge ble revidert høsten 1999, som en direkte oppfølging av de forpliktelser Sjøfartsdirektoratet har i.h.t. STCW-konvensjonen. Fire maritime skoler i Filippinene ble revidert. Utenom revisjonene ble det gjennom foredrag gitt orientering om konvensjon, forskrifter og sertifisering for studenter og lærere ved fem maritime skoler i Norge.

## Verne- og miljøarbeid

Sjømannslovens bestemmelser om verne- og miljøarbeid på skip er utarbeidet med sikte på å

beskytte sjømannen mot ulykker i arbeid og fritid om bord. "Ulykke" defineres som en utilsikket hendelse som kan føre til påviselig skade. Det er ofte enkle tiltak som skal til for å redusere antall skader.

For å øke personsikkerheten til sjøs ble det satt i verk tiltak for å etablere et verktøy for revisjon og oppfølging av ISM/kvalitetssikringssystemer om personsikkerhet og arbeidsmiljø. Målet er å få en systematisk oversikt over lover og forskrifter som gjelder for arbeidsmiljøet til sjøs, slik at ISM-kodens krav til oppfølging av lover og forskrifter kan etterleves effektivt.

Sikkerhetsarbeidet for fiskere ble prioritert, og det ble holdt møte med aktører i fiske og fangst. En strategiplan skal følges opp med konkrete tiltak for å snu de siste års trend med økning i antall registrerte personulykker i fiskeflåten. Sjøfartsdirektoratet mottar årsrapporter fra verne- og miljøutvalgene på skip, og rapportene



FOTO: KAPTEIN HALVØR GUNLEIK SANDLAND



viser økende interesse for og bevissthet omkring verne- og miljøarbeid.

FOTO: I. MASKINIST ARVID OPDAHL

### Sjøfolks helse

Sjøfartsdirektoratet har fortsatt sitt engasjement innen sjøfartsmedisin og samarbeider nært med bl.a. Statens helsetilsyn og de nordiske landene. Tallet på autoriserte sjømannsleger i Norge har økt til ca. 170 (160 i 1998). Ordningen med sjømannsleger i utlandet, oppnevnt og godkjent av norske utenriksstasjoner, ble videreført i 1999. Antall dispensasjonssøknader på helsemessig grunnlag er gått ned. Dette skyldes spesielt færre søknader fra utenlandske sjøfolk.

### Refusjonsordningen

Refusjonsordningens mål er å beholde og rekruttere norske sjøfolk til norske skip. I tillegg ønskes økt satsing på opplæring og nyrekruttering innen sjømannsyirket og å opprettholde sysselsettings- og bosettingsmønsteret i kystdistriktene. Ordningen ga i 1999 støtte til 8484 sjøfolk, hvorav 641 opplæringsstillinger. Ordningen omfatter etter 1998 ikke bøyelastere og passasjerbetjening på passasjerskip i NOR-flåten.



FOTO: CHIEF MATE BENITO P. BANDOX

## Kultur og fritid STASJONER

Stasjoner og kontakter over store deler av verden gir velferdstilbud til sjøfolk sysselsatt på norske skip:

- Aberdeen, Rotterdam og Port Said (Suezkanalen) - stasjoner med heltidsansatte.
- Dunkerque, Cape Town, Durban, Miami (Leiv Eiriksson Center Inc.) og Philadelphia - avtaler med privatpersoner eller institusjoner som utfører enklere velferdstjenester.
- Yokohama - avtalen med amerikanske United Seamen's Service er ført videre.
- Houston og Singapore - avtalen med de norske sjømannskirkene er ført videre.
- Norskekysten - service til norske og utenlandske skip i Hammerfest, Tromsø, Narvik, Mongstad, Sture, Odda og Porsgrunn.

Direktoratets hovedkontor i Oslo formidler en rekke tilbud til sjøfolk, og besøker også skip i Oslo havn.

## SERVICETILBUDENE

Gode velferdstilbud er en viktig del av sikkerheten om bord, og god helse er viktig for at sjømenn skal kunne yte sitt beste i krevende

situasjoner. Jevnlige idrettsturneringer samler sjøfolk, og det arrangeres bl.a. årlige golfturneringer i samtlige nordiske land.

Det økende flernasjonale innslaget blant mannskapene på norske skip er en utfordring. Elektroniske nyhetsbrev basert på Reuters nyhetsbase, med dagsferske nyheter fra Filippinene, India og Polen, har etter oppstarten i 1998 blitt mer og mer etterspurt.

Interessen for videofilm-tjenesten øker, og i 1999 abonnerte ca 450 skip på tjenesten. Sikkerhetsfilmer legges inn som forfilmer på videofilmene. Det er stor interesse for bibliotek-tjenesten, og i løpet av 1999 ble ca. 29.000 bøker byttet på norske skip. Tjenesten formidler norsk- og engelskspråklig litteratur og en rekke tidsskrifter og magasiner. I Aberdeen flyttet leseværelset inn i nye og mer hensiktsmessige lokaler høsten 1999.

Fotokonkurransen for sjøfolk samlet i 1999 et stort antall deltagere, og 188 bilder ble bedømt av juryen. Mange av bildene benyttes i Sjøfartsdirektoratets egne publikasjoner eller i andre maritime trykksaker.

Bedre kommunikasjon via mobiltelefon og e-post gjør det enklere for havnerepresentantene å yte den service som er ønsket.

## NORDISK OG INTERNASJONALT SAMARBEID

Nordisk samarbeid er svært viktig for å utnytte felles ressurser. Servicetilbud til skandinaviske skip tilbys både i Yokohama og Port Said. I tillegg er det et utstrakt samarbeid mellom de skandinaviske velferdsrepresentantene i Rotterdam.

Sjøfartsdirektoratet spiller en betydelig rolle i *International Committee on Seafarers' Welfare* (ICSW), og har for tiden formannsvervet og sekretariatet i underkomiteen for sjømannsidrett (ISS). Den internasjonale velferdskomiteen jobber nå med flere velferdsprosjekter for sjøfolk.



FOTO: ELEKTRIKER LEIF PEDERSEN

VINNERBILDET I FOTOKONKURRANSEN FOR  
SJØFOLK 1999

# Liv, helse og fartøy

## Normer og regler

For utenriksflåten er det norske regelverket for sikkerhet til sjøs basert på internasjonale bestemmelser og anbefalinger fastsatt av *FNs internasjonale skipsfartsorganisasjon* (IMO) og *FNs internasjonale arbeidsorganisasjon* (ILO), supplert med egne norske regler.

For innenriksflåten er innslaget av nasjonale regler større. Etter hvert blir stadig flere EU-bestemmelser innarbeidet i det norske regelverket, både for utenriks- og innenriksfart. Det arbeides kontinuerlig med å gjøre regelverket lettere tilgjengelig, både med hensyn til utforming og presentasjonsform.

## Tilsyn og kontroll

Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn ved nybygging, ombygging eller innkjøp av skip, og foretar besiktelse og revisjon ved fornyelse og opprettholdelse av de ulike sertifikatene. Direktoratet prioriterer uanmeldte tilsyn om bord i fiske- og lastefartøyer, da disse fartøyene kun har obligatorisk besiktelse hvert 2. eller 3. år, mens passasjerskip har årlige besiktelse.

Antall uanmeldte tilsyn, fordelt på fartøystype

1999 (1998)	Lasteskip	Passasjerskip	Fiskefartøy
Antall uanmeldte tilsyn NOR og ikke-delegerte NIS-skip	91 (62)	25 (17)	144 (112)
Antall uanmeldte tilsyn NIS-delegerte skip	61 (37)		

Prosentvis antall uanmeldte tilsyn for NOR og NIS-delegerte skip

	1997	1998	1999
Antall uanmeldte tilsyn i % av antall fartøy for NIS-delegerte skip	11,2	5,5	9,1
Antall uanmeldte tilsyn i % av antall fartøy for NOR og NIS (som ikke er delegert)	-	5	6,6

## LASTESKIP

Sjøfartsdirektoratet hadde ved utgangen av 1999 ansvaret for kontroll av ca. 980 NOR-registrerte og ikke-delegerte NIS-lasteskip. I tillegg kommer 674 delegerte NIS-lasteskip.



FOTO: I.MASKINIST ARVID OPDAHL

## Forskriftsendringer i 1999

- *Byggeforskriften*; supplerende sikkerhets tiltak for bulkskip.
- *Forskrift om rapportering av forurensing av skadelige stoffer*; farlige stoffer inkluderes. Forventes å tre i kraft tidlig i 2000.
- *Forskrift om sveiutstyr for gassveising*; kvalifisert personell skal utføre sertifiseringsarbeidet, og det stilles strengere krav til utstyret. Forventes vedtatt tidlig i 2000.
- Diverse forskriftsendringer som følge av gjennomføringen av EUs skipsutstyrsdirektiv.

Forskriftsendringene er i stor grad nye eller endrede internasjonale krav.

## Tilsyn og kontroll

For klassede NIS-skip med bruttotonnasje på 500 tonn og over er all kontroll og sertifisering, unntatt bemanningsfastsettelse, delegert til classeselskapene. Sjøfartsdirektoratet har overordnet kontroll med classeselskapene gjennom systemrevisjoner (seks foretatt i 1999), vertikale revisjoner (én foretatt i 1999) og uanmeldte tilsyn (61 foretatt i 1999).

For NOR-registrerte og ikke-delegerte NIS-skip utfører Sjøfartsdirektoratet det meste av kontroll- og sertifiseringsarbeidet. Sjøfartsdirektoratet arbeidet med ca. 45 NOR- og ikke-delegerte NIS-nybygg. Mange skip bygges utenfor Norge. Skrog bygges ofte i tidligere østeuropeiske land og utrustes deretter ved norske verft.

### PASSASJERSKIP

Sjøfartsdirektoratet hadde ved utgangen av 1999 ansvaret for kontroll av ca 1050 passasjerskip, hvorav 18 skip er registrerte i NIS.

### Forskriftsendringer i 1999

Forskrifter fastsatt i 1999:

- *Bemanningsforskriften*; inneholder nå krav om evakueringsanalyse og hjemmel for å kreve evakueringsdemonstrasjoner. Veiledning er laget for utarbeidelse av evakueringsanalyser på passasjerskip i innenriksfart.
- *Forskrift om risikoanalyse for bilferger i innenriksfart*; innfører bruk av et dataverktøy for å vurdere risikoen for den aktuelle kombinasjonen av ferge og fergestrekning i innenriks samband.

- *Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for passasjerskip*; kravet til sikkerhetsstyringssystem utvides for bilferger i innenriksfart fra å gjelde ferger med over 100 passasjerer til å gjelde ferger med over 12 passasjerer. Medførte også endring i forskrift om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner m.v.
- *Endring i skipsutstyrsforskriften*; endringene oppdaterer bl.a. listen over utstyr i forskriftens vedlegg.
- *Forskrift om opptelling og registrering av ombordværende på passasjerskip*.
- *Forskrift om vakt hold på passasjer- og lasteskip*; gjennomfører krav i STCW-konvensjonen om vakt hold.
- *Endring i forskrift om driftsordninger på norske skip*; forskriftens virkeområde er presisert.

Forskrifter der høring var avsluttet ved utgangen av 1999;

- *Forskrift om registrering og kontroll av arbeidstid og hviletid*; forskriften er utarbeidet etter endringer i lov om arbeidstiden på skip og krav i STCW-konvensjonen.
- *Forskrifter om sikringstiltak mot brann på skip*; endringer basert på erfaringer fra brannen på MS Prinsesse Ragnhild og rapporten fra ekspertgruppen oppnevnt i den forbindelse.
- *Ny forskrift om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart*; forskrift om sikkerhetsstandarder for passasjerskip. Gjennomføringen medfører også endringer i forskrift om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner m.v., og i forskrift om besiktelse, bygging og utrustning av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip.

### Tilsyn og kontroll

Tegningskontroll og byggetilsyn ble utført for 28 nye passasjerfartøy; inkludert 14 bilferger for innenriksfart og fire hurtiggående fartøy. Direktoratet behandlet ombygginger av fartøy og



FOTO: MOTORMANN ODDMUND REITE

revisjoner av rederienes og skipenes systemer for sikkerhetsstyring (ISM).

### FISKEFARTØY

Sjøfartsdirektoratet hadde ved utgangen av 1999 ansvaret for kontroll av ca. 1950 fiskefartøy.

#### Forskriftsendringer i 1999

- *Sertifikatgrensen for fiskefartøy*; heves fra 10,67 meter til 15 meter. Det er satt i verk en informasjonskampanje rettet mot næringen. Trer i kraft 1. januar 2001.
- *Forskrift om bygging og utrustning av fiskefartøy*; basert på EU-direktiv 97/90, som bygger på den internasjonale Torremolinos-konvensjonen om sikkerhet for fiskefartøy. Forskriftsendring er sendt på høring, og Norge har frist til mai 2000 med å gjennomføre direktivet.
- *Forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere*; gjennomgått for å skjerpe kravet til gjennomføring av sikkerhetsopplæringens grunnkurs. Utkast til forskriftsendring sendes på høring i begynnelsen av 2000.

#### Tilsyn og kontroll

Direktoratet hadde tegningskontroll og byggetilsyn på 75 nybygde fiskefartøy. Flere fartøy ble bygget i utlandet. Antall uanmeldte tilsyn av fiskefartøy økte fra 112 i 1998 til 144 i 1999.

### OFFSHORE

Sjøfartsdirektoratet hadde ved utgangen av 1999 ansvaret for 13 flyttbare innretninger i NOR og én i NIS.

#### Forskriftsendringer i 1999

- *Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for flyttbare innretninger*; gjennomfører ISM-koden. Trådte i kraft 1. januar 2000.
- *Forskrift om boretekniske installasjoner og utstyr*; opphevet for å unngå dobbeltregulering i forhold til Oljedirektoratet.



- *Forskrift om person- og varebeiser*; opphevet og erstattet med krav som viser til regler fra anerkjent klasseinstitusjon, minimum gjeldende ISO-standard.
- *Bestemmelser om krav til innsending av dokumentasjon*; endringer i fem forskrifter som en

FOTO: MASKINSJEF RASMUS FÆRESTRAND



FOTO: I.MASKINIST TORLEIF KLOKSET





FOTO: I. MASKINIST ARVID OPDAHL

del av prosessen mot overordnet og behovsstyrt kontroll.

- "Grandfather clause"; ordningen er opphevet i to forskrifter. Endringen innebærer at forskriftene er gjort gjeldende for eksisterende innretninger, og at nødvendige oppgraderinger må være foretatt før neste sertifikatfornyelse.

#### Tilsyn og kontroll

Direktoratet hadde saksbehandling i forbindelse med bygging og ombygging av ti forskjellige flyttbare innretninger. Tre ble ferdig sertifisert, mens to ble omregistrert til faste innretninger for produksjon.

Sjøfartsdirektoratet bistod Oljedirektoratet med behandling av fem faste produksjonsinnretninger, fire nye og en større ombygging. Staten deltok i Oljedirektoratets tilsyn med beredskapen på faste innretninger.

#### FRITIDSBÅTER

##### Normer og regler

Norge arbeider for å hindre senking av kravene til stabilitet, brannsikring og dimensjonering i forhold til Nordisk Båtstandard, og ønsker å fremme nordisk samarbeid. Direktoratet deltok i to nordiske arbeidsgruppemøter i 1999.

Komiteen "ISO-TC 188" arbeider med standarder som skal underbygge EU-direktivet om produksjon og omsetning av fritidsbåter. Sjøfartsdirektoratet er representert i komiteen "K-146 mindre fartøy" i Norsk Teknologistandardisering.

#### Tilsyn og kontroll

Sjøfartsdirektoratet utførte 21 revisjoner av fritidsbåtprodusenter, importører og større forhandlere i Grimstad/Arendal-området, Østfold og Vestfold. Tilsynsmyndigheten besøkte de største båtmessene. Det ble utført 53 tilsyn av CE-merkede fritidsbåter, mot 20 i 1998.

#### SJØFOLK

##### Forskriftsendringer 1999

- *Sjømannsloven*; forslag om å harmonisere sjømannsloven med arbeidsmiljølovens regler. Sjøfolks arbeidsrettslige vern ønskes styrket. Forslag om å ha klare bestemmelser om tilsyn og straff.
- *Utenriksinstruksens kapittel 9*: "Forholdet til sjømenn og norske handelsskip"; kapitlet er til revisjon som forventes sluttført i begynnelsen av 2000.

#### Kontroll av maritim tjeneste

Kontroll av maritim tjeneste sikrer at sjøfolks helse, ansettelsesvilkår og kvalifikasjoner oppfyller norske og internasjonale krav. De skjerpede kravene til sjøfolks sikkerhetsopplæring og kompetanse (i henhold til STCW-konvensjonen) ble prioritert i 1999. Dialogen med næringen ble styrket gjennom seminarer om STCW-konvensjonen og tilrettelegging av ISM-kodens krav til rederienes sikkerhetsstyringssystem.

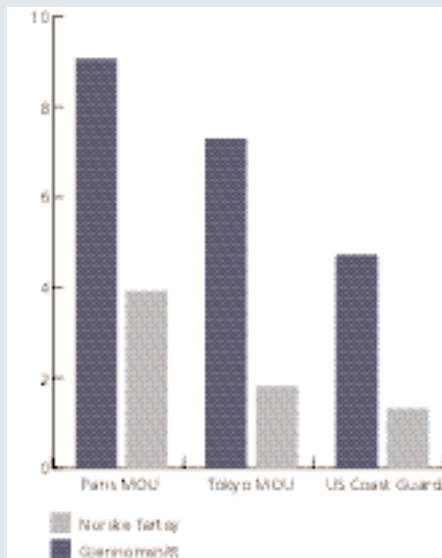
Ved ansettelse skal rederiene utføre ISM-kodens krav til detaljkontroll og bekrefte alle arbeidsforhold overfor det maritime arbeidsgiver-/arbeidstakerregister.

## HAVNESTATSKONTROLL

Norge kontrollerer utenlandske skip i norske havner i henhold til avtalen med andre medlemsland i Paris MOU.

År	Antall kontrollerte skip	% inspeksjoner av antall anløp	Tilbakeholdte skip
1997	433	18	33
1998	399	22	40
1999	358	20	25

Reduksjonen i antall tilbakeholdte skip skyldes trolig en generell forbedring av standarden på utenlandske skip i norske farvann. Tidkrevende omlegging av IT-strukturen ved alle stasjoner og andre prioriterte oppgaver har medvirket til at målet om å inspisere 25 % av alle utenlandske skip i norske farvann ikke ble nådd i 1999.



Gjennomsnittlig tilbakeholdelsesprosent for norske skip, i havnestatskontroller i utlandet, er svært lav sammenlignet med gjennomsnittet for alle skip i de respektive havnestatskontrollområdene.



FOTO: KAPTEIN ARNT SKINNES

## NASJONAL BEREDSKAP

Sjøfartsdirektoratet er delegert myndighet fra Miljøverndepartementet til å ivareta beredskap for akutt oljeforurensning i norsk territorialfarvann og i norsk økonomisk sone. Primæroppgavene er å overvåke og gi råd for å hindre eller begrense forurensning.

Sjøfartsdirektoratet har døgkontinuerlig beredskapsvakt som er basert på nært samarbeid med Statens forurensingstilsyn (SFT), Forsvaret, Kystverket og private bergingsselskaper. Beredskapen gjelder kun ved fare for forurensning av olje og dekker ikke kjemikalier og andre skadelige stoff.

Ulykkesrelatert beredskap dekkes ved 24 timers telefonvaktthold via Sjøfartsdirektoratets alarmtelefon. Inspeksjonsavdelingens ledelse koordinerer arbeidet ved større eller alvorlige hendelser om bord i norske skip. Sjøfartsdirektoratet loggførte ca. 70 hendelser i 1999, fra totalhavari og grunnstøtinger til hendelser som har medført eller kan medføre forurensning.

Direktoratets beredskapsstab sammenkalles dersom det inntreffer større eller alvorlige ulykker

med norske skip. I 1999 skjedde det ved fire ulykker: forliset av tungløfteskipet "Lift Mar" i Atlanterhavet, brannen om bord i passasjerskipet "Prinsesse Ragnhild", forliset av passasjerhurtigbåten "Sleipner" og forliset av tungløfteskipet "Barde Team" i Det indiske hav.

### Internasjonalt samarbeid

#### IMO, FNs INTERNASJONALE SJØFARTSORGANISASJON

Det er et mål i norsk skipsfartspolitikkk å holde en høy profil i IMO og å være en pådriver innenfor organisasjonen.

Arbeidet med økt sikkerhet for bulkskip har høy prioritet i IMO, som gjennomfører en bred risikoanalyse – *Formal Safety Assessment* (FSA) for bulkskip. Formålet med FSA er å skaffe nødvendig grunnlag for å bedømme ulike risiko-reducerende tiltak i forhold til hverandre, slik at man kan velge løsninger som gir størst sikkerhetsmessig gevinst. Norge skal i denne sammenheng foreta en FSA-utredning av evakuering/redningsmidler for bulkskip.



FOTO: RITCHIE DENNIS E. PARAGUYA

Internasjonale regler for etterforskning og påtale av piratvirksomhet er under utarbeidelse i IMO. Spørsmål om kompensasjon og sikkerhet for krav ved personskader og dødsfall er tatt opp i et felles IMO/ILO-møte. Sjøfartsdirektoratet er involvert i arbeidet.

Hovedsaker ved IMO-forsamlingens 21. sesjon i november 1999 var problemet med urettmessige sertifikater i henhold til STCW-konvensjonen, revidering av prinsipper for sikkerhetsbemanning og havnestatskontrollprosedyrer.

#### ILO, FNs INTERNASJONALE ARBEIDSORGANISASJON

Norge ratifiserte i 1999 ILOs konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår. Den trer i kraft 11. juni 2000, og innfører krav om at alle skip over 500 brt. skal kontrolleres minimum hvert 3. år. For å møte disse kravene er det behov for informasjon og opplæring av tilsynsorganene som skal benyttes.

Stortinget samtykket i at Norge ratifiserer ILOs konvensjon om sjøfolks arbeidstid og bemanning av skip, og tiltrer rekommandasjon om hyrer, arbeidstid og bemanning av skip. Ny lov forventes behandlet i Stortinget våren 2000.

Sjøfartsdirektoratet deltok i desember 1999 på et trepartsmøte i ILO om arbeidsmiljø og sikkerhet innen fiske og fangst. Det ble bl.a. vedtatt å nedsette en ekspertgruppe for å se på ratifikasjoner og revisjon av eksisterende konvensjoner og dessuten behovet for eventuelle nye konvensjoner på området.

#### EU/EØS

Skipsfartsområdet omfattes i økende grad av EUs lovgivning, samtidig som EU får en stadig sterkere innflytelse i IMO. Sjøfartsdirektoratet arbeider aktivt for å forbedre og ivareta norsk innflytelse i EUs sjøfartspolitikkk og oppfylle norske forpliktelser ifølge EØS-avtalen.

EU arbeidet i 1999 bl.a. med utkast til direktiv om:

- arbeidstid for sjøfolk
- arbeidstid for arbeidere om bord på fiskefartøy
- mottaksordninger for avfall fra skip og lasterester
- bemanning av fartøy i fast passasjer- og fergefart mellom medlemsstatene

EU vedtok i 1999 et direktiv som etablerer et nytt obligatorisk kontrollsystem for sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerskip i rutefart mellom havner i EU-området. Direktivet forventes inntatt i EØS-avtalen våren 2000.

Direktoratet har, i samarbeid med næringen, deltatt aktivt i EUs arbeid med utkast til regulering av arbeidstiden om bord i fiskefartøy.

Direktivene om helse og sikkerhet på arbeidsplassen er i stor grad gjort gjeldende for skipsfart gjennom EØS-avtalen. Direktoratet har foretatt en større gjennomgang av sjømannslovgivningen for å vurdere om den på tilstrekkelig måte oppfylder bestemmelsene i sentrale direktiver om beskyttelse av arbeidstakernes helse og sikkerhet.

Utkast til ny forskrift om bygging og utrustning av fiskefartøy er sendt på høring. I EU-området ble direktivet iverksatt 1. januar 1999, mens Norge har fått frist til mai 2000 med å gjennomføre direktivet.

#### INTERNASJONAL BEREDSKAP

Norge er involvert i det nordiske samarbeidet om forurensingsberedskap, der Sjøfartsdirektoratet har en rådgivende rolle. Avtalen er undertegnet av Miljøverndepartementet, og SFT deltar som avtalepart.

Bonnnavtalen er en samarbeidsavtale fra 1983, inngått mellom Norge og landene som grenser til Nordsjøen. Formålet er å bekjempe forurensing fra olje og andre skadelige stoffer i



Nordsjøen. Direktoratet deltar i møter som rådgiver sammen med Miljøverndepartementet og SFT.

FOTO: Z.MASKINIST JOHNNY DOLVE

#### EUROPEISK SAMARBEID OM HAVNESTATSKONTROLL

Norge ble i mai 1999 valgt inn som medlem av *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Advisory Board (MAB)*.

Viktige saker behandlet i MAB i 1999:

- Forandring av "Target Factor" for bedre å avdekke de dårligste skipene og rederne i havnestatskontrollen.
- Bedre opplæringssystem for havnestatsinspektørene.
- Bedre samarbeid med IACS (Den internasjonale samarbeidsorganisasjonen for klasseselskap).

Sjøfartsdirektoratet har deltatt i arbeidsgrupper (Task Forces) i Paris MOU og i Technical Evaluating Group som forbereder dokumenter for årsmøtet til *Port State Control Committee (PSCC)*.

#### RÅDGIVNING TIL NORAD OG UTVIKLINGSLAND

Sjøfartsdirektoratet var i 1999 involvert i prosjekter i Mosambik, Filippinene og Namibia. Prosjektet i Mosambik skulle ha vært avsluttet i

1999, og økte ressurser ble satt inn for å nå målet. Imidlertid gjenstår opplæring av skipsinspektører og utvikling av regelverk. NORAD godkjente derfor en begrenset videreføring av dette prosjektet.

Prosjektet i Filippinene omfattet blant annet revisjon av maritime skoler i et samarbeid mellom Sjøfartsdirektoratet og filippinske sjøfartsmyndigheter.

Namibia-prosjektet var konsulentbistand til en studie om ny organisering av den namibiske sjøfartsadministrasjonen.

Direktoratet har vært rådgiver overfor NORAD og vurdert prosjektforslag fra utviklingsland, IMO og ILO. Utgifter til direktoratets arbeid på dette felt refunderes slik at direktoratet kan overskride sitt budsjett tilsvarende.

## Informasjon og kampanjer

### NYTT NAVN PÅ ETATEN

Fra 1.1. 2000 heter også den ytre delen av etaten Sjøfartsdirektoratet. Den ytre delen av Sjøfartsdirektoratet ble tidligere benevnt Skipskontrollen, og dette skapte inntrykk av to etater. Derfor benevnes nå avdelingene utenfor hovedkontoret Sjøfartsdirektoratets distriktskontorer og stasjoner, på f.eks. følgende måte:

- Sjøfartsdirektoratet – Distriktskontor Stavanger
- Sjøfartsdirektoratet – Stasjon Haugesund

### SIKKERHETSMANUAL FOR FISKEFARTØY

Sjøfartsdirektoratet utarbeidet i 1999 en mal til sikkerhetsmanual for fiskefartøy. Det er opp til rederiene å legge opp driften av fartøy og rederi etter manualen. Hensikten er å bedre det systematiske sikkerhets- og vedlikeholdsarbeidet om bord. ISM-koden er basis for sikkerhetsmanualen. Manualen er utprøvd med gode resultater, og vil bli benyttet sammen med andre tiltak for å skjerpe sikkerheten for fiskere.

### "NAVIGARE"

Gjennom tidskriftet Navigare søker direktoratet å motivere næringen i alle ledd til økt og målrettet innsats for sikkerhet til sjøs og maritimt miljøvern.

Hovedtemaer i

1999 var verne- og miljøarbeidet til sjøs, sikkerhet i fiskeflåten og "2000-problematikken" for skipsfarten. Det informeres også om velferdstiltak for sjøfolk, slik at disse kan utnyttes best mulig for å skape et godt sosialt miljø om bord. Navigare utgis hvert kvartal i et opplag på 15.000.



### SJØVETTKAMPANJEN

Sjøvettkampanjen har siden 1965 hatt som mål å forebygge ulykker i forbindelse med bruk av fritidsbåter, og bidrar til økt miljøbevissthet og trivsel for alle som ferdes på og ved sjø og vann. Sekretariatet ligger i Sjøfartsdirektoratet, og kampanjen tildeles midler over direktoratets budsjett. Sjøvettkampanjen ledes av et styre, og 15 lokallag er tilknyttet kampanjen.

Hovedmålgruppen for Sjøvettkampanjens arbeid i 1999 var voksne menn, som er særlig utsatt for ulykker der promille og manglende bruk av redningsvest er medvirkende årsaker. I samarbeid med blant annet Norsk Folkehjelp og VG arrangerte Sjøvettkampanjen for femte år på rad Sjøvettseilas for 6000 barn, og teatergruppa Kolon holdt "Sjøvettforestilling" for 8000 ungdomsskolelever.

Åtti brannstasjoner leier ut Sjøvettkampanjens redningsvester. I 1999 ble det distribuert 120.000 temahefter og produsert to informasjonsfilmer om sjøvett.

# Miljø

Ved utgangen av 1999 er det gitt tilsagn til 41 NO<sub>x</sub>-reducerende tiltak på skip i norsk kystfart. Tilskuddsordningen har så langt bidratt til tiltak som har redusert NO<sub>x</sub>-utslipp med ca. 1000 tonn per år, og som en bieffekt er også andre miljøskadelige utslipp redusert. Fra 1. august 1999 ble Nordsjøen sør for 62°N etablert som spesielt område med strenge krav til utslipp av oljeholdig lensevann for dette området.

I statsbudsjettet for år 2000 er det vedtatt å miljødifferensiere tonnasjeavgiften med grunnlag i kriteriene som ble utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet i 1998. I 1999 har direktoratet sett nærmere på innføringen av et slikt system, og planen er at en forskrift skal være klar i 2000.

Etter et norsk initiativ vedtok IMOs miljøvernkomité (MEPC) i 1999 å sette gjenvinning (opphogging) av skip på dagsordenen. Sjøfartsdirektoratet bidrar i et prosjekt som ser på dagens gjenvinningspraksis med tanke på et mulig fremtidig internasjonalt regelverk.

Tinnorganiske forbindelser utgjør en trussel mot det marine miljøet. MEPC arbeider med et regelverk som skal forby påføring av tinnorganiske bunnstoffer i 2003, og et absolutt forbud mot forekomst av tinnholdig bunnstoff på skipsskrog i 2008.

Ballastvann fra skip kan føre med seg ulike organismer som kan være skadelige for miljøet der de slippes ut, og internasjonalt er det et sterkt press for å få til reguleringer som hindrer slik spredning av fremmede skadelige organismer. Sjøfartsdirektoratet bidrar i et prosjekt som undersøker om det er regionale forskjeller i behovet for reguleringer.



FOTO: HARALD M. VALDERHAUG  
WITH JUNIOR FIKK I 1999 INSTALLERT KATALYSATOR  
SOM FJERNER 85% AV NO<sub>x</sub>-UTSLIPPENE

# Forskning og utvikling



FOTO: Z. MASKINIST JONNY DOLVE

## Kystfart

Prosjektet "Kystfart", initiert av næringen selv, retter seg mot små hurtiggående fartøy. "Kystfart" fokuserer på tilrettelegging for innføring av ISM og utvikling av en nøytral ordning for rapportering av nestenulykker. Rapporteringsordningen, som ventes etablert i 2000, skal i startfasen omfatte innenriksferger og hurtigbåter og senere utvides til andre fartøyskategorier.

"Kystfart" har følgende delprosjekter: hurtigbåtnavigatører, standard byggespesifikasjon, prøve- og dokumentasjonsstandard, merking av farleder, revisjon av regelverk og fremdrift og styring. Prosjektene utføres med representanter for rederier, verksteder, utstyrsleverandører, *Norsk Marinteknisk Forskningsinstitutt* (MARINTEK) og myndighetene.

## Neste generasjons innenriksferger

Sjøfartsdirektoratets aktiviteter i tilknytning til prosjektet "Neste generasjons innenriksferger" er koblet til delprosjektene for videreutvikling

av ISM og forbedring av skadestabilitetsnivået. Delprosjektet for maskineri- og fremdriftssystemer er bearbeidet i 1999, og prosjektet ventes fullført i 2000.

## Testmetoder for alternativer til tinnholdig bunnstoff

På bakgrunn av et tidligere forprosjekt om alternativer til tinnholdig bunnstoff er det satt i gang et prosjekt for å komme frem til en metode for miljømessig testing av de alternative stoffene som industrien vil ta i bruk. Prosjektet utføres av *Norsk institutt for vannforskning* (NIVA).

## Miljøvennlige ferger

Et prosjekt for utarbeidelse av et støtteverktøy til systematisk miljøvurdering av innenriksferger er sluttført. Støtteverktøyet retter seg mot nybygg, og prosjektet er utført av Det Norske Veritas.

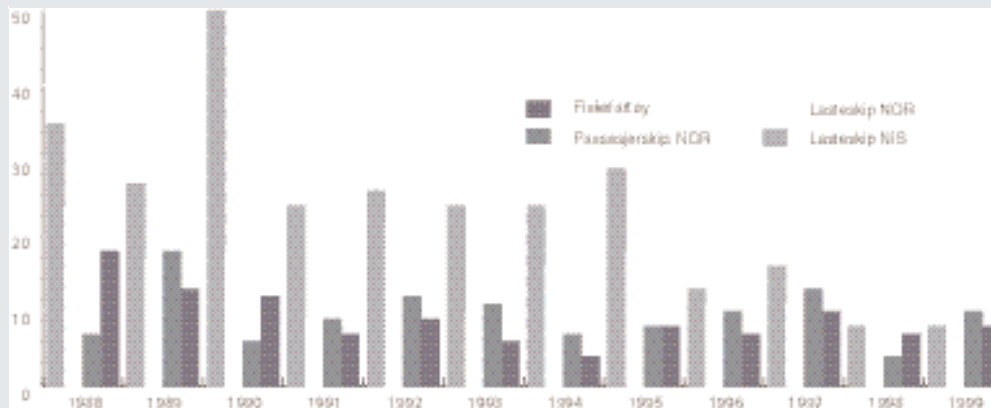
## Analyse av forankringsparametere for flyttbare innretninger

Sjøfartsdirektoratet har også i 1999 bidratt til et prosjekt hvor Det Norske Veritas i samarbeid med Marintek har vurdert sikkerhetsnivået ved langtidsforankring av flyttbare innretninger på store vanddyp (2000 m). Prosjektet ventes ferdig i løpet av 2000.

Sjøfartsdirektoratet har deltatt i en arbeidsgruppe i *Den internasjonale standardiseringsorganisasjon* (ISO) som skal utvikle internasjonale minstekrav til forankring. Et første utkast ble vurdert i ISO-systemet i 1999.

# Sjøulykker

Antall forlis og alvorlige ulykker pr. 1000 skip fordelt på fartøystype og register. Som alvorlig ulykke regnes ulykker der fartøyet ble sjøudyktig. Tallene for 1999 er foreløpige.



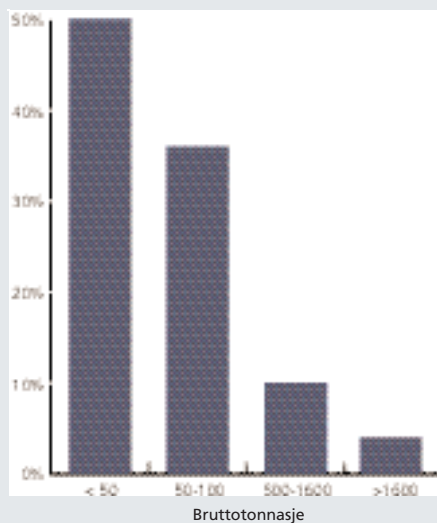
## Sjøulykker etterforsket av sjøfartsinspektørene

Sjøfartsinspektørene foretar undersøkelser av forlis, havarier og arbeids- og personulykker om bord på skip. De behandler også saker om overtredelser av bestemmelser i sjøfartslovgivingen.

I utøvelsen av politi- og påtalemyndighet, innenfor sitt arbeidsområde, er sjøfartsinspektørene underlagt Riksadvokaten og administrativt underlagt Sjøfartsdirektøren.

I 1999 ble totalt 768 saker behandlet og avsluttet; herav 199 forlis og havarier, 11 forurensningsulykker og 46 arbeids- og andre personulykker. Dette er saker som sjøfartsinspektørene får kjennskap om gjennom kanaler som bl.a. utenlandske myndigheter, presse, Sjøfartsdirektoratet, rederi, mannskap og politiet.

Prosentvis andel av totalforlis i NIS og NOR (passasjerskip, lasteskip og fiskefartøy >10 m.) f.o.m. 1988 fordelt på bruttotonnasje



50 % av forlisene med norske skip har siden 1988 skjedd med fartøy med bruttotonnasje under 50. (Fiskefartøy med lengde mindre enn 10 m er ikke inkludert i statistikken).

## Enkeltulykker

### PASSASJERSKIP

#### Sleipner-ulykken

Den alvorligste ulykken med norske skip i 1999 skjedde 26. november, da den hurtiggående passasjerkatamaranen MS Sleipner gikk på grunn på skjæret Store Bloksen ved Ryvarden fyr nord for Haugesund. MS Sleipner, som går i "Flag-gruten" mellom Stavanger, Haugesund og Bergen, hadde 76 passasjerer, 1 reparatør og en



besetning på 8 om bord. 16 personer omkom da fartøyet etter en tid gled av skjæret og sank. 13 av de omkomne er funnet, tre er fortsatt savnet.

Sjøfartsdirektoratet nedsatte etter ulykken en arbeidsgruppe for å vurdere eventuelle umiddelbare tiltak på hurtiggående passasjerfartøy. Av de viktigste forslag til tiltak fra arbeidsgruppen kan følgende nevnes:

- Nødinstruks ved alle seter, med informasjon om redningsvester, rømningsveier og redningsredskap. Demonstrasjon i bruk av redningsvestene før avgang.
- Redningsvestene skal være lette å ta på, festes med "klips" i stedet for knuter og ha skrittstropp og lys. Ved utskifting av redningsvester kreves termiske redningsvester.
- Innskjerpe kravet om ukentlige sikkerhetsøvelser.
- Identifisere og gjennomføre tiltak i forbindelse med navigasjonsmessige risikoområder for seilingsrutene. Innskjerpe kravet om at fører og styrmann må navigere på hvert sitt system og kommunisere kontinuerlig.
- Krav om seilingsdata-registrator på fartøy med over 450 passasjerer, og taleregistrator på fartøy med inntil 450 passasjerer.
- Krav i den nye koden for hurtiggående fartøy om tørrskodd evakueringssystem, manøvreringsprøver, operative krav og om batterinødlys gis som tilbakevirkende krav for eksisterende hurtigbåter.

#### Kronprinsesse Ragnhild

8. juli oppsto en betydelig maskinromsbrann om bord i roro-passasjerskipet MS Prinsesse Ragnhild utenfor Vinga fyr ved Gøteborg. Skipet var på vei fra Kiel til Oslo da uhellet

oppsto. Ingen personer omkom i direkte tilknytning til brannen eller evakueringen, men en passasjer døde senere på grunn av hjertesvikt.

En ekspertgruppe ble oppnevnt av Sjøfartsdirektoratet og gruppen avga rapport i september 1999 med forslag til anbefalinger for oppfølging mot klaseselskap, IMO og rederi.

#### Kronprins Harald

På vei ut Oslofjorden grunnstøtte roro-passasjerskipet MS Kronprins Harald ved Torpenegrunden 15. juli. Skipet fortsatte til Moss for egen maskin, der passasjerer og kjøretøyer ble satt i land. Skadene i bunnen, på propell og rotor var små, men måtte repareres før skipet kunne fortsette sine seilinger mellom Oslo og Kiel.

Antall omkomne passasjerer på norske passasjerskip i perioden 1994 til 1999.

	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Omkomne på passasjerskip	1	6	0	0	0	17

#### FISKEFARTØY

Det ble i 1999 registrert 10 totalforlis med fiskefartøy mot seks i 1998.

#### Borgøygutt

Den største enkeltulykken innen fiskeflåten skjedde 16. januar 1999 da MS Borgøygutt kantret og sank utenfor Bodø. Tre av besetningen på seks omkom. Brudd på operasjonelle forutsetninger medførte så stort tap av stabilitet og oppdrift at fartøyet kantret og sank. Redningsutstyret var vanskelig å betjene blant annet på grunn av overising. Bare en av de seks besetningsmedlemmene hadde gjennomført det obligatoriske sikkerhetskurset.

## PERSONULYKKER – FISKERE OG SJØMENN

Foreløpige tall for 1999 viser 980 meldinger om personulykker, hvorav åtte med dødelig utgang, på norske fartøy i sjøtransport innenriks og utenriks. Tilsvarende tall for 1998 var henholdsvis 975 og 21. I fiske- og fangstflåten er det foreløpig registrert 355 personulykker, hvorav 16 med dødelig utgang. Tilsvarende tall for 1998 var 368 personulykker, hvorav 13 med dødelig utgang.

Alle arbeids- og fritidsulykker som skjer om bord eller i land, skal meldes til Rikstrygdeverket og Sjøfartsdirektoratet. Det skal sendes melding både for arbeids- og fritidsulykker som skjer om bord eller i land. Ved dødsfall eller annen alvorlig skade skal direktoratet varsles straks. Formålet med meldingene er at direktoratet skal kunne følge opp ulykkene og verne- og miljøarbeidet, samt at meldingene skal danne grunnlag for utarbeidelse av statistikk.

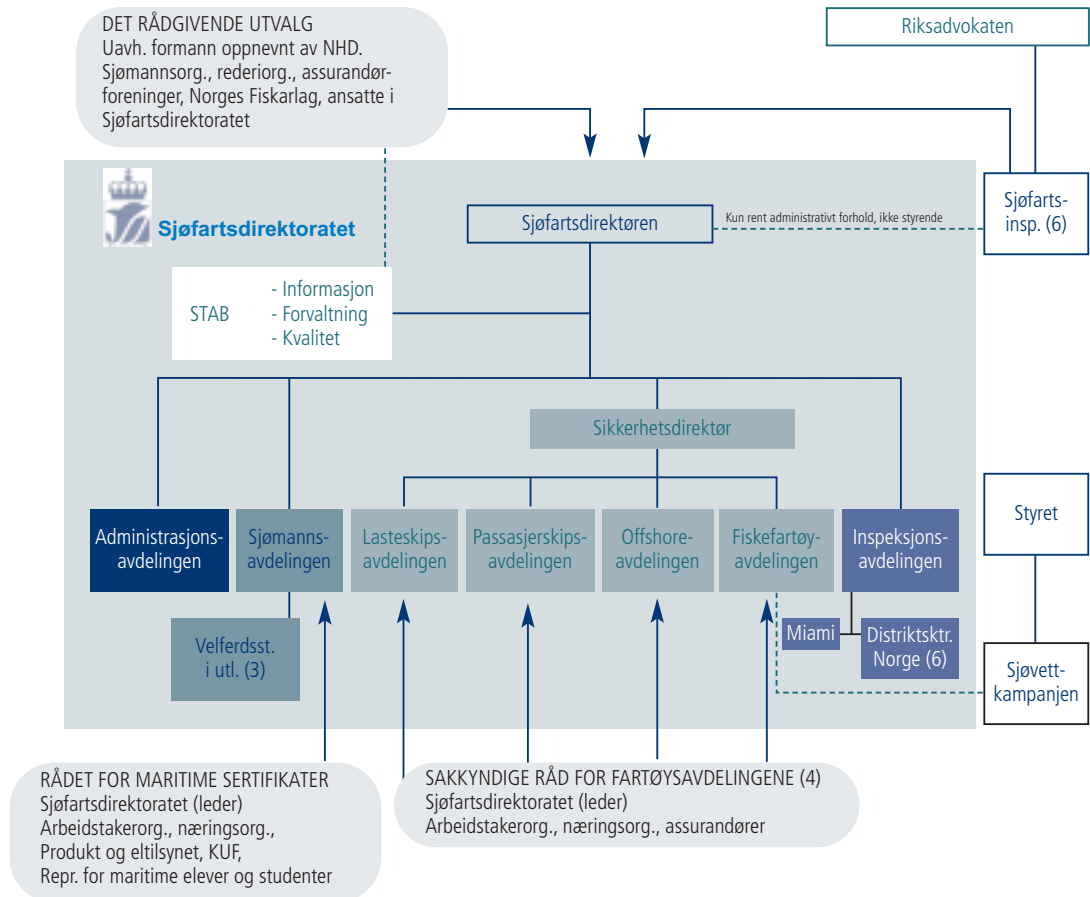
### Oversikt over omkomne fiskere/sjømenn i arbeidsulykker 1994-1999

	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Omkomne i fiske/fangst	14	10	7	14	13	16
Omkomne i Sjøtransport	11	21	10	14	21	8
Totalt	25	31	17	28	34	24

### Fritidsbåter

I 1999 omkom 29 mennesker i ulykker ved bruk av fritidsbåt, og dette er det laveste tallet på mange år. I 1998 var antall omkomne 50.

# Administrasjon



Sjøfartsdirektoratet er underlagt Nærings- og handelsdepartementet. I saker vedrørende forurensing fra skip og vern av det marine miljø er direktoratet underlagt Miljøverndepartementet og ved kontroll av fritidsbåter, Barne- og familiedepartementet.

## Ressurssituasjon

I 1999 anvendte etaten ca. 300 årsverk. Det var 32 fratredelser hvorav 14 til permisjon/-uførepensjon.

Direktoratet er tilført en rekke nye arbeidsoppgaver de siste årene uten reell økning av den økonomiske rammen. Dette har medført en anstrengt ressurssituasjon som har gjort det vanskelig å prioritere strategisk arbeid og å holde nødvendig tempo i omleggingen til overordnet og behovsstyrt kontroll.

For 1999 var det likevel en marginal økning av rammen ut over kompensasjon for lønnsoppgjøret og prisstigningen. Disse midlene gikk med til å iverksette ny IT-løsning for direktoratets stasjoner i distriktene. Etaten har også slitt med et arbeidsmarked der det har vært vanskelig å rekruttere nautisk og teknisk personell. I den forbindelse har Sjøfartsdirektoratet aktivt anvendt statens lønssystem for å beholde og rekruttere medarbeidere.

## Kompetansutvikling

En videreutvikling av den enkelte medarbeiders kompetanse er en forutsetning dersom Sjøfartsdirektoratet skal ha evne og mulighet til å løse sine oppgaver og møte fremtidige omstillingsbehov. Gjennomføringen av nye IT-løsninger for direktoratets stasjoner i distriktene var et

betydelig kompetanseløft som økte forbruket av opplæringsmidler med nærmere 30 %. Satsingen på kompetansetiltak kom dermed opp i nærmere 3 millioner for 1999.

### Ressursbesparende tiltak

Sjøfartsdirektoratet fortsatte i 1999 arbeidet med gjennomgåelse og revidering av relevante forskrifter for å legge om tilsynsfunksjonen til mer overordnet, forenklet og behovstyrt kontroll. For å øke sikkerhetsbevisstheten og fremme reder og førers ansvar i henhold til sjødyktighetsloven, fjernes bl. a. Sjøfartsdirektoratets godkjennelsesplikt av enkelte typer utstyr og tegninger, dessuten bortfaller krav om innsendelse av dokumentasjon til Sjøfartsdirektoratet. Denne dokumentasjonen skal nå behandles i reders eget system.

Det innføres krav om egenkontroll av fartøyet utført av eier/fører før eventuell nysertifisering kan bli påbegynt. Kravet til periodiske besiktelser for lasteskip mellom 15 meter og 50 tonn bortfaller. Endringene medfører ingen forandring i forskriftenes materielle krav, men innebærer i hovedsak at kontrollen med at de ulike kravene i forskriftene er oppfylt, foretas i form av uanmeldt tilsyn, revisjon og stikkprøvekontroll.

I tillegg har direktoratet arbeidet med følgende ressursbesparende tiltak:

- Forlengelse av intervallene for periodiske besiktelser av skip.
- Overføring av utstedelse av navneattester til Skipsregistrene.
- Delegering av diverse spesialsertifikater til klaseselskapene.
- Forbedring av rederienes ISM-systemer gjennom forenklinger.

Direktoratet videreførte i 1999 arbeidet med heving av sertifikatgrensen for fiskefartøy fra 10,67 meter til 15 meter ved at det ble avholdt interne og eksterne informasjons- og

planleggingsmøter. Arbeidet med de nødvendige forskriftsendringer er på det nærmeste ferdig, og det er iverksatt en informasjonskampanje rettet mot næringen. Etter planen vil Sjøfartsdirektoratet i april starte med revisjon av verksted og skipstekniske konsulenter som søker om godkjenning til å utføre periodiske kontroller på denne fartøygruppen. Forskriftens ikrafttredelse er satt til 1. januar 2001.

For flyttbare innretninger er det gjort endringer i fem forskrifter vedrørende krav til innsendelse av dokumentasjon for å legge til rette for en mer overordnet og behovsstyrt kontroll. Arbeidet videreføres for de resterende deler av regelverket.

Distriktskontorene og stasjonene har innført bærbart IT-utstyr for registrering av data, samt innføring av bildebehandling, og direkte utskrift av påleggslistene og sertifikater.

Sjøfartsdirektoratet har arbeidet videre med spørsmål om generell delegering av klassede lasteskip i NOR med bruttotonnasje større enn 500 til klassen.

### Kvalitetssystem og internkontroll

Sjøfartsdirektoratets målsetting er at 80 % av ubehandlede saker skal være under en måned gamle og de resterende 20% ikke eldre enn tre måneder.

Forvaltning og juridiske spørsmål, kvalitets-sikring og informasjon er lagt i stab hos sjøfartsdirektøren. To jurister er direkte underlagt sjøfartsdirektøren med ansvar for EU-koordinering og for å opprettholde og ytterligere forbedre den juridiske forvaltningskompetansen og kapasiteten. De har ansvar for å sikre kvalitet og forvaltning av overordnede generelle etatsoppgaver.

Sjøfartsdirektoratet har i 1999 fulgt opp sine mål for helse, miljø og sikkerhet (HMS) i etaten. Gjennom det organiserte verne- og

miljøarbeidet blir ulike korrigerende tiltak fulgt opp både på etats- og avdelingsnivå.

### **Økonomiforvaltning**

Forbedring av virksomhetens økonomiforvaltning er et høyt prioritert arbeidsområde. Derfor har direktoratet videreført arbeidet med å utvikle nye og hensiktsmessige rutiner som ivaretar god internkontroll og sikrer tilfredsstillende kvalitet på regnskapet.

Innenfor økonomifeltet er det oppgradert og iverksatt nye sentrale fagsystemer som Formula 2000, klient/tjener-løsning tilknyttet Statens Forvaltningstjeneste og nytt system for videofilm-tjenesten. Innføringen av ovennevnte systemer og et nytt kontrollsystem på gebyrområdet har medført en ekstra ressursinnsats på to årsverk i 1999.

Det var nødvendig å avsette et ekstra årsverk til en større opprydding av mellomregnskapet etter at det ble avvirket 1. januar 1999.

### **Organisering av informasjonsarbeidet i Sjøfartsdirektoratet**

Sjøfartsdirektoratet har, ved siden av normer og tilsyn, motivasjon som det viktigste virkemidlet for å nå sitt overordnede mål om høy sikkerhet

for liv, helse, fartøy og miljø. Effektiv informasjon og holdningsskapende tiltak vurderes alltid som supplement eller alternativ til reguleringer. Målet er at Sjøfartsdirektoratet, i alle ledd av organisasjonen, skal bli bedre i å kommunisere med næringen om bakgrunnen for krav og viktigheten av å etterleve dem i den daglige drift. Sjøfartsdirektoratet skal øke informasjons- og kommunikasjonsbevisstheten i hele etaten; i avdelinger, i distriktskontorer og på stasjoner. Informasjonsenheten, som ble styrket i 1999, skal være pådriver og tilrettelegge dette arbeidet.

### **Nye IT-løsninger**

Samtlige stasjoner i etaten er nå tilknyttet etatens interne nettverk etter at prosjektet "ny IT-løsning for Skipskontrollen" ble avsluttet i 1999. Sammen med utviklingen av etatens nye kontrollsystem utgjør dette plattformen i direktoratets videre IT-satsing. Kostnadene tilknyttet disse prosjektene var på til sammen nærmere ni millioner kroner ut over det direkte arbeidet som ble utført av egne ressurser.

Overgangen til år 2000 var godt forberedt og gikk uten problemer.

# Flåtens utvikling

Den kontrollpliktige flåten omfatter lasteskip og slepebåter på 15 meter og over, alle passasjerfartøy uansett størrelse, fiske- og fangstfartøy med en lengde på 35 fot (10,67 meter) og over, samt flyttbare innretninger. 1. januar 2000 var det totalt ca 5150 kontrollpliktige fartøyer.

Den norske kontrollpliktige flåte. Antall fartøy med største lengde på 10,67 meter og over. Sammensetning 1.1. 2000

Lasteskip	Tankskip	355	2101
	Kombiskip	98	
	Bulkskip	193	
	Stykkogodsskip	616	
	Spesialskip	428	
	Lektere	235	
	Andre skip	176	
Passasjerskip	Ferger i innenlandsfart	200	1059
	Ferger og cruiseskip i utenriksfart	24	
	Hurtiggående fartøy	105	
	Andre	730	
Fiske-/fangstfartøyer		1958	1958
Flyttbare innretninger		14	14

## Norsk ordinært skipsregister (NOR)

NOR-flåten omfatter skip både i innenriks- og utenriksfart, og NOR bestod 1.1.2000 av 4384 skip. Utenriksflåten i NOR bestod av 283 fartøyer på 4,1 millioner dødvekttonn ved inngangen til år 2000, mot 279 skip på 3,4 millioner dødvekttonn ett år tidligere.

## Norsk internasjonalt skipsregister (NIS)

NIS bestod 1.1.2000 av 757 skip på 30,2 millioner dødvekttonn, mot 751 skip på 30,7 millioner dødvekttonn ett år tidligere.

## Norskeid flåte under utenlandsk flagg

1.1.2000 var det 620 norskeid skip på 15,8 millioner dødvekttonn registrert under utenlandsk flagg. Året før var tallene henholdsvis 592 skip på 18,4 millioner dødvekttonn.

## Offshorevirksomheten

Ved årsskiftet 1999/2000 seilte i alt 199 offshore serviceskip og 13 bore- og entreprenørfartøyer under norsk flagg. Året før var tilsvarende tall 175 og 12.

*(All statistikk i kap. 7 om flåtens utvikling er hentet fra Norges Rederiforbund)*



FOTO: KAPTEIN HELGE VIKRA

# Regnskap 1999

Sjøfartsdirektoratets årsregnskap er avlagt etter kontantprinsippet. Dette innebærer at inntektene inntektsføres ved innbetaling og utgiftene utgiftsføres ved utbetaling.

Disponibel bevilgning for 1999 består av budsjett i henhold til blå bok, kompensasjon for lønnsvekst i 1999 samt overførte og ubrukne midler fra 1998.

Sjøfartsdirektoratet har for 1999 fullmakt til å overskride utgiftsbevilgningen på kap 0941 post 01 Driftsutgifter med inntil 10 mill kroner mot tilsvarende inntekter på kap 3941 post 03. Fullmakten har ført til at direktoratet har disponert merinntekter på om lag 4,6 mill kroner på kap 0941 post 01. Hensyntatt dette er mindreforbruket på ca 2,4 mill kroner som søkes overført til 2000.

Videre har direktoratet fullmakt til å overskride utgiftsbevilgningen på kap 0941 post 21 Spesielle driftsutgifter med 2,5 mill kroner. Fullmaktene er i hovedsak knyttet til eksterne oppdrag for NORAD og Oljedirektoratet samt direktoratets videofilmtjeneste for sjøfolk.

Post 72 dekker tilskudd til tiltak som reduserer utslippene av nitrogenoksid, NOx, fra skip i norsk kystfart. Posten har stikkordet "kan overføres," og mindreutgiften overføres til 2000.

Bevilgningen på kap 0947 post 70 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk er gitt som overslagsbevilgning. Direktoratet har belastningsfullmakt på kap 0948 Ventelønn.

Kap 3941 har samlet sett en merinntekt på ca 14,6 mill kroner.

Tall i hele tusen		Noter	1999		1998
			Disponibelt	Regnskap	Regnskap
Kap 0941					
	Lønn og sosiale utgifter			110 808	104 766
	Varer og tjenester			77 679	77 193
01	Driftsutgifter	1	<b>186 323</b>	<b>188 487</b>	<b>181 959</b>
21	Spesielle driftsutgifter	2	10 306	12 100	12 208
70	Hjemsending av sjøfolk	3	1 500	1 105	634
72	Tilskudd til Nox-tiltak	4	14 955	12 773	8640
	Total kap 0941		<b>213 084</b>	<b>214 465</b>	<b>203 441</b>
Kap 0947					
70	Tilskudd sysselsetting sjøfolk, NOR	5		272 318	424 854
71	Tilskudd sysselsetting sjøfolk, NIS	5		45 370	
	Total kap 0947		<b>320 466</b>	<b>317 688</b>	<b>424 854</b>
Kap 0948	Ventelønn	6	<b>1 500</b>	<b>704</b>	<b>1 055</b>
Kap 3941					
01	Gebyrer NOR	7	83 000	90 838	76 334
04	Gebyrer NIS	7	43 140	43 020	43 992
03/05/15-17	Andre inntekter	8	4 000	10 930	12 320
	TOTAL KAP 3941		<b>130 140</b>	<b>144 788</b>	<b>132 646</b>

# Noter til regnskapet

1. Merutgiftene på kap 0941 post 01 Driftsutgifter skyldes i hovedsak utgifter vedrørende eksterne oppdrag for NORAD og Oljedirektoratet. Utgiftene til NORAD engasjementet er på om lag 2,5 mill kroner mot 4,2 mill kroner i 1998. Bokførte refusjoner fra NORAD og Oljedirektoratet beløper seg til henholdsvis om lag 2,3 mill kroner og kr 50 057, jf kap 3941 post 03. Videre er det merutgifter på 0,5 mill kroner som en følge av Handlingsplan mot ulykker med fritidsbåter. Tiltaket var et samarbeid mellom Miljøverndepartementet, Kystdirektoratet og Nærings- og handelsdepartementet. Innsparte lønnsmidler for 1999 utgjør 7,2 mill kroner. Innsparingen skyldes ledighet i forbindelse med avgang og et anstrengt arbeidsmarked. Midlene er omprioritert innenfor post 01 Driftsutgifter blant annet til vikarutgifter og utgifter i forbindelse med ny infrastruktur i Skipskontrollen og det nye Kontrollsystemet. Systemet ble tatt i bruk i november 1999. Sistnevnte prosjekter har hatt høy prioritet i 1999 og representerer et betydelig løft med hensyn til utgifter, kompetanse og IT-infrastruktur.
2. Post 21 består av velferdsutgifter til norske sjøfolk og har en merutgift på 1,8 mill kroner. Etter disponering av merinntekter på 2,3 mill kroner fra videofilmtjenesten har direktoratet et mindreforbruk på 0,5 mill kroner som søkes overført til 1999.
3. Post 70 viser blant annet utgiftene til nødvendig hjemreise og redning av sjøfolk, jf sjømannsloven og lov om stranding og vrak. Posten er vanskelig å budsjettere og har en mindretgift på 0,4 mill kroner. Nedgangen i utbetalte refusjoner til sjøfolks hjemreise skyldes i hovedsak at få sjøfolk er i sammenhengende tjeneste om bord lenge nok til å falle inn under § 8 i sjømannsloven.
4. Tilskuddsordningen for reduksjon av nitrogenoksidutslipp, NOx., fra innenriks skipsfart er 5-årig for perioden 1996-2000. Etter en tung innkjøringsfase med lav interesse fra næringen har interessen for ordningen økt, og det er i 1999 utbetalt 12,7 mill kroner i tilskudd, en økning på 47 % fra 1998. Det er ved utgangen av 1999 gjennomført 33 prosjekter. Mindretgiften på 2,1 mill kroner søkes overført til 2000.
5. Hovedmålsetting for refusjonsordningen er å beholde og rekruttere norske sjøfolk til norske skip. Ordningen dekker en refusjonsandel på 12 % av rederienes lønnskostnader for norske sjøfolk og har i 1999 gitt støtte til 8 484 sjøfolk, hvorav 641 er opplæringsstillinger. Tallene fra 1998 er ikke direkte sammenlignbare ettersom bøyelastere og passasjerbetjening på passasjer-skip i NOR-flåten er tatt ut.
6. Ventelønn utbetales til personell i tidligere Direktoratet for sjømenn og Velferdstjenesten for handelsflåten. Ordningen administreres og utbetales av Statens Pensjonskasse som får sine utgifter refundert på kap 0948. Direktoratet har for 1999 belastningsfullmakt på inntil 1,5 mill kroner.
7. Gebyrsatsene i NOR-registeret økte med 4 % for 1999. Merinntekten på 7,8 mill kroner for skip registrert i NOR-registeret skyldes flere forhold. Budsjettanslaget baseres på nøkterne beregninger. Økningen i førstegangsgebyr fra nybygg og importerte skip ble større enn beregnet og sistnevnte kategori er vanskelig å budsjettere. Aktiviteten på offshoresektoren holdt seg på samme høye nivå som i 1998. Det er videre innbetalt mer i utestående restanser fra 1998 og tidligere enn beregnet. Merinntekten for NIS-registrerte skip skyldes tilfeldige endringer i flåtesammensetningen
8. Andre inntekter har en merinntekt på ca 6,9 mill kroner og består av innbetalte refusjoner for tjenester utført på oppdrag for NORAD og Oljedirektoratet, jf note 1. Det er videre innbetalt støtte til Handlingsplan mot ulykker med fritidsbåter og tilbakebetaling fra Telenor av for mye innbetalt merverdiavgift for årene 1993-96. Refusjon av arbeidsmarkedstiltak og fødselsspenger/adopsjonspenger gir grunnlag for overskridelse på kap 0941 post 01. Dekning for utgifter til velferdstiltak, jf note 2, er inntektsført med 5,3 mill kroner.



# English summary



FOTO: I. STYRMANN GAUTE KONGSNES

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

As from 1 January 2000, the name of the agency was changed from the Norwegian Maritime Directorate with the Ship Control to the Norwegian Maritime Directorate. The NMD offices along the coast should now be referred to as the Norwegian Maritime Directorate's stations and district offices.

The fleet under the controlling authority of the NMD comprises cargo ships and tugboats 15 metres in length and above, all passenger vessels regardless of size, fishing vessels 35 feet in length and above, and mobile offshore units.

On 1 January 2000, a total of 4384 ships were registered in the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR). The NOR fleet comprises ships in domestic trade as well as ships in foreign trade. On the same date, 757 ships were

registered in the Norwegian International Ship Register (NIS).

## Seafarers' competence and welfare

The number of employees on Norwegian-registered ships reached its highest level in twenty years and stood at roughly 49,000 in 1999.

In 1999, the training of instructors in accordance with the STCW Convention was started. Norway has followed up its obligations in respect of surveying and supervising the certification system and maritime education and training of countries supplying seafarers to Norwegian ships. The ILO Convention on seafarers' working and living conditions was ratified by Norway in 1999.

## The safety of life, health and vessels - international and national cooperation

Where foreign-trading ships are concerned, the Norwegian marine safety legislation is based on international regulations and recommendations adopted by two UN agencies, the International Maritime Organization (IMO) and the International Labour Organization (ILO) and supplemented with national provisions.

The NMD treated roughly 45 NOR and non-delegated NIS newbuildings and many ships were being built abroad. The NMD's controlling authority extends to newbuildings and conversions or acquisitions and surveys for the renewal of maritime certificates.

Norway inspects foreign ships calling at Norwegian ports under the Paris MOU and in 1999 the NMD carried out 358 such inspections (20% of all ship calls). In all, 25 ships were detained due to serious deficiencies.

One of the objectives of Norway's maritime policy is to play a central role in the IMO and to act as a driving force within this UN specialized agency. European Community legislation is

clearly becoming more important in the regulation of shipping and the European Union is steadily increasing its influence in the IMO. The NMD works actively to safeguard and enhance Norway's influence on the maritime policy of the EU and to meet our obligations under the EEA Agreement. In May 1999, Norway was elected as a member of the Advisory Board of the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.

In 1999, the NMD was involved in development projects in Mozambique, the Philippines and Namibia. In its advisory capacity vis-à-vis NORAD, Norway's development cooperation agency, the NMD has considered proposals for development projects from developing countries, the IMO and the ILO.

The magazine *Navigare*, with a quarterly circulation of 15,000, is the NMD's foremost channel as the agency seeks to motivate all parts of the shipping industry to increase and improve their marine safety and environmental protection efforts.

### Environmental protection

The NMD gives financial support to encourage NOx-reducing measures in ships. As from 1 August 1999, the North Sea south of 62°O was designated a special area with strict requirements for the discharge of oily bilge water.

Acting upon a Norwegian initiative, the IMO's environmental protection committee (MEPC) decided to put ship recycling (shipbreaking) on the agenda. The NMD takes part in a project that looks into today's shipbreaking practices with a view to developing international standards where possible.

### Research and development

The project "Kystfart" (i.e. "coastal trade") deals with arrangements for the introduction of ISM and the development of a neutral scheme for

reporting near misses. The reporting scheme, expected to be established in 2000, will initially apply to domestic ferries and later be extended to include other vessel categories.

In 1999, the NMD contributed to a project where Det Norske Veritas in cooperation with Marintek has assessed the safety level for long-term mooring of mobile offshore units at great depths (2,000 m). The project is expected to be finished in the course of 2000.

### Marine casualties

The most serious casualty involving a Norwegian vessel in 1999 occurred on 26 November when MS *Sleipner*, a passenger high-speed craft (catamaran) ran aground on the skerry *Store Bloksen* off *Ryvarden* lighthouse north of *Haugesund*, western Norway. MS *Sleipner*, which plies between *Stavanger*, *Haugesund* and *Bergen* (the "Flag Route"), carried 76 passengers, one repairman and an eight-strong crew. 16 people lost their lives as the craft after some time slid off the skerry and sank. 13 bodies have been recovered, while three people are still missing.

After the casualty, the NMD set up a working party to consider safety measures for passenger high-speed craft.

Preliminary figures for 1999 show that 980 human accidents were registered on Norwegian vessels engaged in domestic and foreign sea transport, seven of which were fatal.