



**Sjøfartsdirektoratet**  
*Norwegian Maritime Directorate*

# Årsmelding 2007



Foto: Pontus Hedgard, Fotokonkurransen for sjøfolk 2007

## Innhold

Sammendrag	2
Sjøfartsadministrasjonen i 2005	6
Internasjonalt samarbeid	10
Regelverksarbeid	14
Sjøfolks kompetanse, arbeids- og levevilkår	15
Tilsyn og kontroll	18
Sjøulykker	22
Regnskap 2007	26
English summary	28

## Tusen takk

Sjøfartsdirektoratet ønsker å takke innsenderne for fine bidrag til Fotokonkurransen for sjøfolk 2007.

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

Takk også til andre som har bidratt med bilder.



## Sammendrag

Sjøfartsdirektoratet gikk inn i året 2007 etter å ha gjennomført en suksessfull fysisk flytting til Hauge-sund. En lang rekke flytterelaterte prosjekter som hadde lagt beslag på personellressursene i direktoratet ble samtidig avsluttet eller fant sin løsning til de ansattes tilfredshet. Dette omfattet blant annet kontorforhold, kantine, trimrom og boliger for pendlere.

Gjennom hele flytteprosessen har direktoratet foretatt en nærmest kontinuerlig og omfattende ansettelses- og opplæringsprosess for et stort antall nytilsatte, et arbeid som også fortsatte i hele 2007, grunnet et svært stramt arbeidsmarked. Totalt ble det utlyst 92 stillinger i 2007 mot 101 stillinger i 2006. Per 31.12.2007 var det 31 ledige stillinger i direktoratet, som sliter med å rekruttere maritim teknisk kompetanse som ingeniører, maskinister og nautikere.

Sjøfartsdirektoratet har i 2007 satt i gang viktige prosjekter for å videreutvikle etaten. Dette gjelder blant annet utvikling av nytt kontrollsystem (TA-2), innføring av elektronisk saksbehandlingssystem (DocuLive) på stasjonene og kompetanseutviklingssystem.

Selv om direktoratet har en svært høy aktivitet, og det er et stort arbeidspress på den enkelte medarbeider, har det vært en gledelig utvikling i sykefraværet. Per 31.12.2007 var sykefraværet 4,11 % mot 5,11 % i 2006 og 6,42 % i 2005.

I slutten av 2007 ble det gjennomført en omfattende arbeidsmiljøundersøkelse. Undersøkelsen viste mange positive sider ved arbeidsmiljøet i direktoratet, men den viste også en del områder som bør forbedres. Det er nedsatt en egen arbeidsgruppe som skal analysere

rapporten og komme med forslag til oppfølging. Dette arbeidet vil få høy prioritet i 2008.

I forbindelse med flyttingen til Hauge-sund ble det gjennomført en omfattende omorganisering av hovedkontoret. I hovedsak besto omorganiseringen av å beholde fartøysstrukturen fra 1994, tydeliggjøre det internasjonale arbeidet, miljøvernengasjementet, samfunnskontakt/informasjon og at direktoratet ville satse mer på ulykkeslæring og det menneskelige element. I 2007 har vi foretatt en omorganisering av ytre etat. Dette har resultert i at stasjon Båtsfjord og stasjon Narvik administrativt underlegges henholdsvis stasjon Hammerfest og stasjon Harstad fra 1.1.2008. I tillegg blir de fire distriktene omgjort til to regioner, som skal ledes fra hovedkontoret.

Sjøfartsdirektoratet hadde 302 ansatte ved utgangen av 2007, – 182 ved hovedkontoret og 120 fordelt på 19 stasjoner langs norskekysten, bortsettingsarkivet i Oslo og tre velferdsstasjoner i utlandet.

### Internasjonalt samarbeid

Som en av flere medlemstater ble Norge frivillig revidert av FNs sjøfartsorganisasjon IMO i 2007. Revisjonen viste at Norge ivaretar alle forpliktelser som følger av IMOs konvensjoner som Norge har sluttet seg til. Revisjonen viste videre til enkelte områder der brukervennligheten for næringen kan bedres, forhold som direktoratet allerede var klar over og arbeidet med.

Norge har vært en sentral aktør i forhold til IMOs sikkerhetsarbeid. På grunn av den dårlige statistikken i forhold til ulykker, særlig for

mannskapet, har IMO besluttet å gjøre en gjennomgang av sikkerheten på tørrlasteskip. Norge vil bidra i arbeidet med å sette inn effektive tiltak på de ulike skipstypene. I tillegg har Sjøfartsdirektoratet vært aktive i samarbeidet om å utvikle tiltak for å begrense ulykker med livbåter, et arbeid som vil fortsette i 2008.

Norge har i 2007 arbeidet hardt i IMO for å få regler som skal forhindre de mange alvorlige ulykkene grunnet eksplosjon og brann på tankskip som fører kjemikalier og petroleumsprodukter. Det gjenstår allikevel mye arbeid. Retningslinjene for skip drevet med gass forventes avsluttet i løpet av 2009. IMO vil følge opp med å utvikle koder for slike skip. Det pågående arbeidet med frivillige sikkerhetsretningslinjer for mindre fiskefartøy, både i korrespondanse- og arbeidsgrupper, forventes å bli avsluttet i løpet av 2008.

Norge skal, i samarbeid med andre nordiske land, fortsette å jobbe aktivt for innføring av obligatoriske krav til ECDIS (Electronic Chart Display and Information System), også på skip som ikke er hurtiggående. Sjøfartsdirektoratets forsøk på å få til et felles økonomisk løft blant medlemsland, organisasjoner og produsenter, for å sikre økt kvalitet på radarer, står i stampe på grunn av mangel på villighet blant IMOs medlemmer til å bidra med midler til det videre arbeidet, et arbeid Sjøfartsdirektoratet alene ikke kan finansiere. Muligheten for nye leverandører av GMDSS-tjenester (Global Maritime Distress Safety System) kan medføre at radiodekningsområdene A3 og A4 må endres, da A3 er definert ut fra rekkevidden til Inmarsats satellittdækning. IMSO (International Mobile Satellite Organization) vil fungere som overvåkingsorgan for at eventuelle nye satellittilbydere oppfyller kravene til nødalarmring og nødkommunikasjon.

I forhold til global sporing av skip er det vedtatt SOLAS-enderinger som innfører krav om Long Range Identification and Tracking of ships (LRIT).



Foto: Linda Midtbø, Fotokonkurransen for sjøfolk 2007

Systemene skal være operative 30. desember 2008. Arbeidet med kode for etterforskning av sjøulykker ble avsluttet i 2007 og sammen med SOLAS-enderinger, som gjør koden bindende, forventes den vedtatt på neste møte i IMOs sjøsikkerhetskomité (Maritime Safety Committee) – MSC 84.

### Miljøsamarbeidet

Tidlig i 2007 trådte omfattende endringer av MARPOL Annex I og II (Olje- og kjemikalierregelverket) i kraft. Arbeidet med transport av kjemikalier (Annex II) bærer i 2008 fremdeles preg av denne revisjonen, blant annet er retningslinjene for godkjenning av rengjøringsmidler til bruk på kjemikalietankere revidert og tatt i bruk.

IMO har startet arbeidet med å gjennomgå Annex V om utslipp av søppel og fastavfall inkludert vaskevann fra lasterom. Foreløpig skjer dette arbeidet i en korrespondansegruppe under ledelse av Canada. Det planlegges en arbeidsgruppe for IMOs miljøvernkomité (Marine Environment Protection Committee) – MEPC 58.

Det pågående arbeidet med en revisjon av MARPOL Annex VI, etter initiativ fra Norge, fortsatte med full styrke i 2007. Revisjonen har hovedfokus på reglene om utslipp av svovel-

dioksid, nitrogenoksider og flyktige organiske hydrokarboner, samt dokumentasjonskravet til bunkers. Resultatet av arbeidet skal legges fram for MEPC våren 2008.

Etter at klimapanelet la frem rapporter i tilknytning til luftforurensningsarbeidet, ble det vedtatt at IMO skal se nærmere på utslippene av klimagasser. Sjøfartsdirektoratet har deltatt aktivt i dette arbeidet. I tillegg er direktoratet aktive innen dokumentasjon og rapportering rundt mottaksordninger for avfall fra skip.

Samtidig har Sjøfartsdirektoratet og Det Norske Veritas (DNV) samarbeidet om et dokumentforslag i forhold til tillatelse av frakt av vegetabiliske oljer i tanker med volum over 3000 kubikkmeter på type 2 kjemikalieskip. Dette forslaget oppnådde ikke flertall og falt.

Norge har vært en sentral aktør i utviklingen av en konvensjon for opphugging av skip, både i det konkrete arbeidet med bestemmelser i utkast til konvensjonen og i ledelsen av arbeidet. Sjøfartsdirektoratet har også engasjert seg for å få de store opphuggingslandene med i konvensjonen så tidlig som mulig.

Ballastvannkonvensjonen ble ratifisert av Norge i april 2007, og av ytterligere 11 land ved utgangen av året.

Konvensjonen vil tre i kraft etter at 30 IMO-medlemsland, som representerer mer enn 35 % av verdensflåten, har ratifisert. Norge fikk, som første land i IMO, innvilget typegodkjennelse av et behandlingssystem for ballastvann. Arbeidet med å utvikle og vedta retningslinjer til Ballastvannkonvensjonen pågikk i hele 2007 og vil fortsette i 2008.

I september 2007 ratifiserte Panama AFS-konvensjonen, som med dette fikk tilstrekkelig tilslutning og derfor vil tre i kraft i september 2008.

På vegne av Antarktis-traktatlandene vil Sjøfartsdirektoratet i 2008 fortsette sitt arbeid med å forby fartøy som opererer i antarktiske farvann å ha tungolje om bord. Direktoratet fungerer som koordinator for det nasjonale arbeidet med å gi innspill til prosessen med å utvikle et nytt kapittel i MARPOL, om overføringen av olje mellom skip som ikke er i havn. Arbeidet pågikk i hele 2007, og forventes avsluttet høsten 2008.

### Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO)

I juni 2007 deltok Sjøfartsdirektoratet på ILOs 96. generalkonferanse i Genève. Resultatet av dette var blant annet at Konvensjonen for arbeidsliv i fiskerisektoren, nr. 188, med tilhørende rekommandasjon nr. 199, ble vedtatt. Den nye konvensjonen omfatter minstekrav for arbeid om bord, ansettelses- og tjenesteforhold, innredning og forpleining, medisinsk behandling, trygd og tilsyn. Den legger til rette for havnestatskontroll av fiskebåter basert på systemet for handelsskip. Konvensjonen trer i kraft tolv måneder etter vedtaket, da det er registrert ratifikasjoner fra minst ti land, hvorav åtte må være kyststater.

Direktoratet har også startet arbeidet med utviklingen av retningslinjer for flaggstaters tilsyn av sjøfolks arbeids- og levevilkår. Det påbegynte arbeidet forventes avsluttet i løpet av 2008.

### EU

Også i 2007 hadde Sjøfartsdirektoratet fokus på å sikre norsk innflytelse og påvirkning av EUs regelverk innen skipsfart, samt korrekt gjennomføring av relevante rettsakter som tas inn i EØS-avtalen.

Arbeidet opp mot European Maritime Safety Agency (EMSA) er også i 2007 gitt høy prioritering. Sjøfartsdirektoratet har deltatt på møter der blant annet gjenvinning av skip, kontroll av classeselskaper, trafikkovervåkingssystemer og informasjonssystem om sjøfolk har stått på dagsordenen. Direktoratet har benyttet seg av tilbudet fra EMSA om opplæring i EUs regelverk innenfor det maritime området for nyansatte i sjøfartsadministrasjonene.

Arbeidet med forslag til revisjon av EUs regelverk var også sentralt i 2007. Dette arbeidet gjør Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med EUs komité for maritim sikkerhet, Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships (COSS).

### Sjøfolks kompetanse, arbeids- og levevilkår

ILO-178, som omhandler implementering av tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår, vil være klar før sommeren 2008. Man har arbeidet med samordning av ulike helseforskrifter, både i Norge og i landene rundt Nordsjøbassenget. Sjøfartsdirektoratet regner med at forslag til ny helseforskrift vil bli sendt på høring innen utgangen av 2008.

Etter en vellykket omorganisering arbeider nå Sjøfartsdirektoratets underavdeling for arbeids- og levevilkår tettere sammen med avdeling for strategisk sikkerhet, i forbindelse med skader og ulykker. Underavdelingen skal fokusere mer på forebyggende arbeid overfor sjøfolk. Samtidig skal det settes i gang kampanjer der sikkerhet og holdningsendringer står i fokus.

Ti NAV-kontorer ble revidert i 2007. I tillegg ble det foretatt en systemgjennomgang av ambassaden i Manila.

I 2007 hadde de tre velferdsstasjonene i Aberdeen, Rotterdam og Port

Said til sammen over 500 flere skipsbesøk enn året før. Det ble registrert en stigning i forhold til antall abonnenter på filmtjenesten, mens det ble sendt ut 380 abonnenter på aviser til våre kontakter for videredistribusjon. I tillegg viste fjoråret en økning i antall idrettsmerker tatt av sjøfolk på norske skip, og skoleskipet "Sjøkurs" fra Kristiansand ble årets idrettskip.

Selv om fotokonkurransen for sjøfolk endte med dansk seier i 2007, er vi glade for å se at deltagelsen var større enn noensinne. Det er kjøpt inn nytt opplag med "Sjøfartsbok", dette skal vare frem til 2010.

### Regelverksarbeid

I løpet av 2007 ble det gjennomført et omfattende arbeid med å tilpasse eksisterende forskrifter til lov av 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven). I tillegg er det utformet to nye forskrifter, om overtreddelsesgebyr og tvangsmulkt. Sistnevnte vil tre i kraft 1. januar 2009.

Bestemmelser om stansing og boring av utenlandsk skip ved mistanke om miljøovertredelse er fastsatt i ny forskrift, som er en videreføring og presisering av regler som tidligere var inntatt i sjødyktighetsloven

Forslaget om å innføre obligatorisk båtførerbevis var i 2007 ute på høring. Nærings- og handelsdepartementet har besluttet å utsette avgjørelsen om innføring av obligatorisk båtførerbevis.

### Tilsyn og kontroll

Ved utgangen av 2007 var det 3 414 norske kontrollpliktige skip med gyldige hovedsertifikater. Av disse var 1 334 lasteskip, hvorav 600 var registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Videre var det 769 passasjerskip, 1 311 fiskefartøy og 7 flyttbare innretninger. Samlet utførte Sjøfartsdirektoratet 2 264 sertifikatutstedelser for den norskregistrerte flåten. Laste- og passasjerskip, som er registrert i NIS og delegert til classeselskapene, er da holdt utenom.

Det ble i 2007 utført 248 uanmeldte inspeksjoner på norske kontrollplik-

tige fiskefartøy, passasjerskip og lasteskip, hvorav 60 skip ble tilbakeholdt. I tillegg ble det utført 150 uanmeldte inspeksjoner på ikke-kontrollpliktige fiskefartøy med største lengde på 6 -10,67 meter.

Sjøfartsdirektoratet bemerker at disse tallene nødvendigvis ikke gir et representativt gjennomsnitt av den norske kontrollpliktige flåten, da en viss andel av disse uanmeldte inspeksjonene ikke ble gjort ved tilfeldig utvalg. 129 skip ble inspisert etter havari eller skade.

Det ble utført 186 ISM-revisjoner om bord i skip som omfattes av krav til sikkerhetsstyring, hovedsakelig passasjerskip, samt ved landorganisasjonene i de tilhørende rederiene. Videre ble det i 2007 utført 20 vertstatskontroller på passasjerskip som går i fast rute til og fra Norge. Det ble foretatt inspeksjoner på 95 ombygninger og 44 nybygg.

I tillegg ble det utstedt 212 farts- og slepetillatelser, samt flytteattester. Man registrerte en økning i antall utstedte målebrev fra 178 i 2006 til 200 i 2007. Samtidig ble det skrevet ut 735 identitetsbevis for fartøy under 15 meter, 145 sertifikater om forsikring for ansvar for skade ved oljesøl og 180 tillatelser for begrenset passasjerbefordring.

I løpet av 2007 ble 557 utenlandske skip kontrollert ved anløp til norske havner. 14 av disse ble holdt tilbake på grunn av alvorlige mangler. Dette utgjør 2,5 % av de kontrollerte skipene. 858 norske skip ble kontrollert ved anløp til utenlandske havner, hvorav 27, eller 3,1 %, ble holdt tilbake.

### Sjøulykker

2007 ble sterkt preget av den tragiske ulykken med Bourbon Dolphin vest for Shetland den 12. april, der åtte sjøfolk mistet livet. Sjøfartsdirektoratet satte umiddelbart i gang en rekke tiltak for å adressere de avdekkede problemområdene. Strakstiltak vedrørende ankerhåndteringsoperasjoner ble implementert i Norge og lagt merke til av en rekke andre land rundt Nordsjø-

bassenget. Tiltakene ble også referert til under MSC 83 i København sommeren 2007.

I tillegg oppnevnte Justisdepartementet en egen undersøkelseskomisjon som skal kartlegge hendelsesforløp og årsaksforhold som medførte kantringen. Kommissjonen er forventet å avgi sin rapport i 2008.

Avdeling for strategisk sikkerhet har ansvar for Sjøfartsdirektoratets oppfølging av ulykker, og er per i dag bemannet av fem personer. I løpet av 2008 vil avdelingen styrkes med to personer som i hovedsak skal arbeide med å foreta ulykkesundersøkelser.

2007 viste en positiv utvikling i forhold til antall rapporterte ulykker. I fjor ble det rapportert om 501 personulykker, mot 641 i 2006. Antall grunnstøtinger derimot er økt fra 90 i 2006 til 107 i 2007. Det er spesielt blant fiske/fangstfartøy og stykkgodsskip at grunnstøtingene øker. Direktoratet arbeider med å avklare årsaksforhold, samt identifisere mulige tiltak. De fleste ulykkestyper lå på et stabilt antall i 2007 sammenlignet med året før.

Fjorten sjøfolk døde og fire var savnet etter kantring, kollisjoner og personalulykker i løpet av 2007.

### Kommunikasjon og samfunnskontakt

Det har i 2007 vært en jevn pågang fra media i ulike saker knyttet til Sjøfartsdirektoratets arbeid. Enkelte saker har derimot skilt seg ut, deriblant ulykken med Bourbon Dolphin og arbeidet med en mulig obligatorisk båtførerprøve.

Sjøfartsdirektoratet har drevet et utstrakt profileringsarbeid i 2007, både i forhold til rekruttering, generelt omdømme og i forhold til aktuelle saker. Internett-siden er videreutviklet og forbedret i forhold til økt tilgjengelighet, kvalitet og brukervennlighet. Fagtidsskriftet Navigar er utgitt fire ganger, og er nå også tilgjengelig på nett. Ny internavis, kalt "Delfinen", ble iverksatt for å styrke intern kommunikasjon.



Foto: Finn Jørgensen,  
Fotokonkurransen for sjøfolk 2007

# Sjøfartsadministrasjonen i 2007

Sjøfartsdirektoratet er underlagt Nærings- og handelsdepartementet. I saker knyttet til miljøforhold til det enkelte skip og vern av marine miljø er direktoratet underlagt Miljøverndepartementet. Sjøfartsdirektoratet bistår Petroleumsstilsynet i håndhevelsen av petroleumsloven på norsk sokkel.

Sjøfartsdirektoratet har også det administrative ansvaret for sjøfartsinspektorene som etterforsker sjøulykker, alvorlige personulykker og eventuelle straffbare forhold i forbindelse med skipsdrift, navigerings- og sjødyktighet. Fra 1. juli 2008 overføres sjøfartsinspektorene til Politidirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet hadde ved utgangen av 2007 302 ansatte, fordelt på 182 ved hovedkontoret og 120 fordelt på 19 stasjoner langs norskekysten og bortsetningsarkivet i Oslo.

## Omstilling og modernisering

I forbindelse med flyttingen til Haugesund ble det gjennomført en omfattende omorganisering av Sjøfartsdirektoratets hovedkontor. I hovedsak besto omorganiseringen av å beholde fartøysstrukturen fra 1994, tydeliggjøre det internasjonale arbeidet, miljøverneengasjementet, samfunnskontakt/informasjon og at direktoratet ville satse mer på ulykkeslæring og

det menneskelige element. I 2007 er det gjennomført en omorganisering av ytre etat. Dette har resultert i at stasjon Båtsfjord og stasjon Narvik administrativt underlegges henholdsvis stasjon Hammerfest og stasjon Harstad fra 1.1.2008. I tillegg blir de fire distriktene omgjort til to regioner som skal ledes fra hovedkontoret.

I forbindelse med flyttingen var det en del ansatte som ikke ønsket å flytte eller pendle til Haugesund. De valgte heller virkemidler som studiestønning, outplacement, overgang til AFP eller ventelønns garanti. I løpet av 2007 ble disse virkemidler avsluttet.

I 2007 var det om lag 50 personer som pendlet fra Oslo til Haugesund. En del av disse sluttet, og ved utgangen av 2007 var det 39 pendlere. I slutten av 2007 fikk direktoratet utvidet pendlerordningen i ytterligere to år slik at arbeidsgiver nå kan tilby dekning av pendlerreiser fram til november 2010. For å møte utfordringer på arbeidsmarkedet vil en del medarbeidere få tilbud om utvidet pendlerordning.

Sjøfartsdirektoratet og Riksarkivet samarbeider om et bevarings- og kassasjonsprosjekt for direktoratets rikholdige arkiv som ble etterlatt i Oslo ved flyttingen. Bevarings- og kassasjonsprosjektet gjennomføres i perioden 2006 – 2008. Arbeidet gjennomføres også som et seniorpolitisk tiltak for 13 ansatte, som ble igjen i Oslo ved flyttingen.

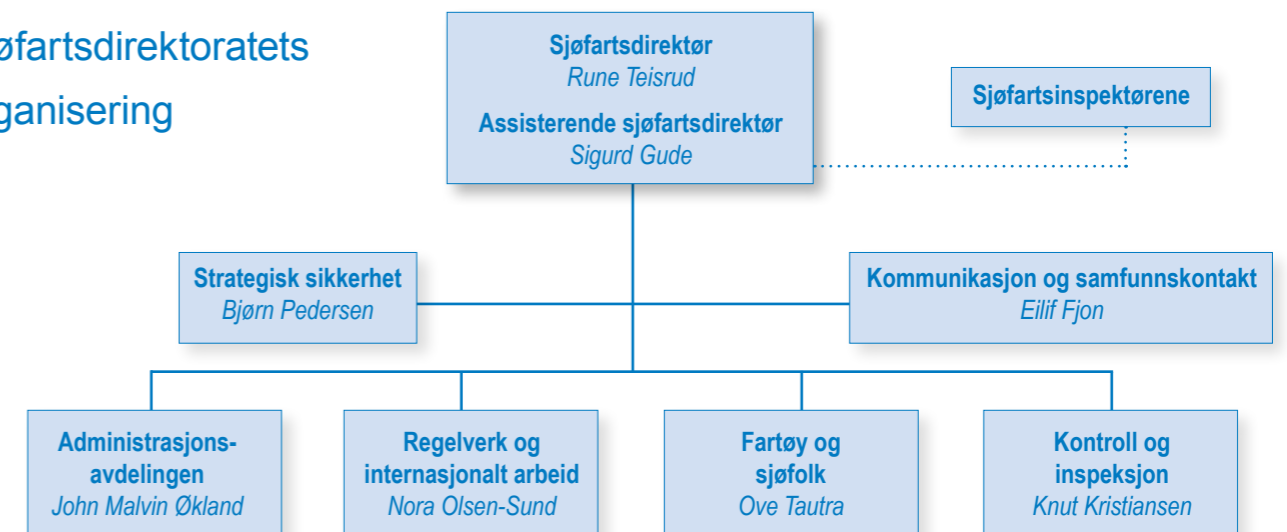
Direktoratet har i 2007 satt i gang viktige prosjekter for videreutvikling. Dette gjelder blant annet utvikling av



**SJØFARTSDIREKTORATETS LEDERGRUPPE.** Bakerste rad, fra venstre: Bjørn Egil Pedersen, John Malvin Økland, Ove Tautra, Eilif Fjon, Lasse Karlsen og Knut Kristiansen. Fremste rad: Nora Olsen-Sund, Rune Teisrud og Sigurd Gude.

Foto: Anne Minde

## Sjøfartsdirektoratets organisering



nytt kontrollsystem (TA-2), innføring av elektronisk saksbehandlingssystem (DocuLive) på stasjonene langs kysten og kompetanseutviklingssystem.

Ved utgangen av 2007 fikk direktoratet integrert det elektroniske saksbehandlingssystemet DocuLive ved alle stasjonene. Dette gjør det mulig for stasjonene å journalføre alle inn- og utgående dokumenter. Dette forventes å gi en stor gevinst, da alle ansatte i direktoratet har tilgang til samme informasjon.

Sjøfartsdirektoratet er i ferd med å samle alle sine IT-systemer på en felles dataplattform. Dette arbeidet startet før flyttingen fra Oslo, da det ble opprettet en ny ulykkesdatabase. Utvikling av nytt kontrollsystem er neste byggetrinn. Dette er et stort og tungt system som de fleste av direktoratets ansatte bruker. I kontrollsystemet lagres alle opplysninger om skip, eiere, sertifikater, utrustning og bemanning med mer. Data i systemet danner også grunnlaget for innkreving av gebyrer.

Etter en omfattende anbudsrunde ble IT-firmaet Bouvet ASA valgt som

samarbeidspartner for utvikling av nytt kontrollsystem. Prosjektet startet opp i 2007 og vil være ferdig utviklet i 2009.

I tillegg til å erstatte funksjoner som finnes i dagens kontrollsystem skal det utvikles støtte for blant annet følgende:

- Elektronisk innrapportering/elektroniske skjemaer
- Tegnings- og dokumentasjonslister
- Tvangsmulkt og overtredelsesgebyr
- Regelverksdatabase
- Rapporteringsløsning
- Arbeidsflyttstøtte etter behov

Kontrakten er verd 16,3 millioner kroner inkludert moms. Arbeidet med å utvikle det nye kontrollsystemet er beregnet til å ta halvannet år – med endelig levering august 2009.

I løpet av 2007 har man gjennomført kartlegging av kompetanseområder og det jobbes med kravspesifikasjon for et kompetansestyringsystem. Det er også inngått avtale med eksternt konsulent for bistand i prosjektet. Det

er gitt en million kroner i tilskuddsmidler fra VOX til dette arbeidet.

I løpet av 2007 har det vært gjennomført et eget ledelses- og utviklingsprogram for topp- og mellomledere. I tillegg ble det gjennomført en større samling for både ledere og tillitsvalgte for å møte utfordringene med økt arbeidsmengde knyttet til den høye aktiviteten i næringen. Dette er et arbeid som vil bli fulgt opp i 2008.

Direktoratet har i 2007 gjennomført et forsøk med videokonferanseutstyr på hovedkontoret og ved stasjon Oslo. Målet er å få en mer effektiv møtevirksomhet og spare utgifter til reiser. Arbeidet vil bli videreført i 2008, hvor flere av de større stasjonene vil få videokonferanseutstyr.

I 2007 har direktoratet jobbet videre med utvikling av en mer kostnadsbasert gebyrfastsettelse. Årsgebyr for skipsregistre NOR og NIS ble i 2007 utfakturert etter ny modell. Nytt kostnadsbasert gebyrsystem for første gangsgebyr vil direktoratet jobbe videre med i 2008 for ikrafttredelse i 2009.

Kjønnfordeling på ansatte i virksomheten										
	Per 31.12.2006					Per 31.12.2007				
	Menn		Kvinner			Menn		Kvinner		
Ansatte	SUM	Antall	%	Antall	%	SUM	Antall	%	Antall	%
Totalt ansatte	313	204	65 %	109	35 %	302	197	65 %	105	35 %
Topp ledelsen	8	8	100 %	0	0 %	9	8	88 %	1	12 %
Mellomledernivå	19	15	79 %	4	21 %	18	14	78 %	4	22 %

Kjønnfordeling nyansatte/deltidsansatte										
	Per 31.12.2006					Per 31.12.2007				
	Menn		Kvinner			Menn		Kvinner		
	SUM	Antall	%	Antall	%	SUM	Antall	%	Antall	%
Nyansatte	71	37	52 %	34	48 %	56	37	64 %	19	34%
Deltidsansatte	18	5	28 %	13	72 %	19	6	31 %	13	69%

Gjennomsnittslønn for kvinner/menn		
Gj.sn. lønnstrinn	Per 31.12.2006	Per 31.12.2007
Totalt	51,84	55,01
Menn	55,29	58,96
Kvinner	45,35	47,36

Kjønnfordeling høyest/lavest lønte				
	Per 31.12.2006		Per 31.12.2007	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
10 høyest lønte	9	1	9	1
10 lavest lønte	1	9	0	10

#### Likestilling

Sjøfartsdirektoratet har som målsetting å rekruttere kvinner, dersom deres kvalifikasjoner er like gode som de mannlige søkeres. Utfordringen

er at en stor del av de kvalifikasjonene direktoratet etterspør kommer fra mannsdominerte yrker og utdanningsvalg.

#### Ressurs- og kompetansesituasjonen

Gjennom hele flytteprosessen har Sjøfartsdirektoratet foretatt en nærmest kontinuerlig og omfattende ansettelses- og opplæringsprosess, et arbeid som er blitt merkbart vanskeligere i 2007 på grunn av et stramt og overopphøyet arbeidsmarked. Totalt ble det utlyst 92 stillinger i 2007 mot 101 stillinger i 2006. Per 31. 12. 2007 var det 31 ledige stillinger i direktoratet, som sliter med å rekruttere maritim teknisk kompetanse som for eksempel ingeniører, maskinister og nautikere.

Det har vært jobbet kontinuerlig med tiltak for å kompensere for avgått personell. Blant annet ble det opprettet ti trainee-stillinger, som blant annet gjennomførte et opplæringsprogram i samarbeid Høgskolen Stord/Haugesund. Det har også vært aktiv kontakt med det marintekniske miljøet på NTNU, med deltakelse i tre rekrutterings- og informasjonsmøter i løpet av 2007. Et foreløpig resultat var seks interesserte sommervikarer som har gitt positive tilbakemeldinger.

Arbeidet mot NTNU fortsetter i 2008. For intern kompetanseutvikling ble det startet ni kompetansefora som erstattet tidligere kompetansesenter, og igangsatt en rekke koordinerte kurs. I flere av kompetanseforaene har det vært betydelig aktivitet i 2007. Over 120 ansatte deltok på fagkurs i regi av avdeling for fartøy og sjøfolk i løpet av 2007.

I tillegg har direktoratet i 2007 deltatt i et regionalt rekrutteringsprosjekt i samarbeid med lokalt næringsliv. Målet er å få flere søkere til stillinger i Haugesundsregionen.

Direktoratet ble i 2007 godkjent som lærlingbedrift. Det er ansatt en lærling i underavdeling for arkiv og fellesjenester.

Selv om direktoratet har en svært høy aktivitet og det er et stort arbeidspress på den enkelte medarbeider, har det vært en gledelig utvikling i sykefraværet. Per 31. 12. 2007 var syke-



NETTSIDE. Det arbeides kontinuerlig med å gjøre Sjøfartsdirektoratets internettsider stadig mer tilgjengelige og brukervennlige.

fraværet 4,11 % mot 5,11 % i 2006 og 6.42 % i 2005.

I slutten av 2007 ble det gjennomført en omfattende arbeidsmiljøundersøkelse. Undersøkelsen viste mange positive sider ved arbeidsmiljøet i direktoratet, og den viste også en del områder som bør forbedres. Det er nedsett en egen arbeidsgruppe som skal analysere rapporten og komme med forslag til oppfølging. Dette arbeidet vil få høy prioritet i 2008.

#### Kommunikasjon og samfunnskontakt

Det har i 2007 vært en jevn pågang fra media i ulike saker knyttet til Sjøfartsdirektoratets arbeid. Enkelte saker har derimot skilt seg ut, deriblant ulykken med Bourbon Dolphin og arbeidet med en mulig obligatorisk båtførerprøve.

TRENING. Sjøfartsdirektoratets trainee'er satt ikke bare på skolebenken i 2007. De fikk lære om sjøsikkerhet i praksis også.

Foto: Dag Inge Aarhus



Sjøfartsdirektoratet har drevet et utstrakt profileringsarbeid i 2007, både i forhold til rekruttering, generelt omdømme og aktuelle saker. Direktoratet har deltatt på en rekke messer og konferanser, blant annet karrieredagen ved Universitet i Bergen, NorShipping, Haugesundkonferansen og direktoratets egen Sjøsikkerhetskonferanse.

I tillegg til videreutvikling av direktoratets intranett, ble en ny internavis kalt "Delfinen" iverksatt for å styrke intern kommunikasjon.

Det har vært nært samarbeid med Nærings- og handelsdepartementets informasjonsavdeling, som også har arrangert flere fellessamlinger for informasjonsledere i departementet og underliggende etater, herunder i Sjøfartsdirektoratet.

Direktoratet har i 2007 arbeidet med å videreutvikle og forbedre internettsidene for å øke tilgjengelighet, kvalitet og brukervennlighet. Det er også utarbeidet en elektronisk postjournal, som vil bli publisert i 2008. Fagtidsskriftet Navigare er utgitt fire ganger, og er nå også tilgjengelig på internett.

# Internasjonalt samarbeid

## FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon IMO

### Sikkerhetssamarbeidet

#### Sikkerhet på lasteskip

Etter at arbeidet med sikkerhet på passasjerskip nå er avsluttet, er det besluttet å gjøre en tilsvarende gjennomgang av sikkerhet på tørrlasteskip. Disse skipene har en dårlig statistikk med hensyn til ulykker. Spesielt er individuell risiko for de som har sitt arbeid om bord på disse skipene

uakseptabelt høy. Arbeidet omfatter en rekke ulike skipstyper og det er viktig å sette inn effektive tiltak på de ulike skipene. Norge vil bidra i dette arbeidet.

#### Redningsmidler

Arbeidet med å begrense ulykker med livbåtøvelser har til nå resultert i en rekke endringer i SOLAS og LSA-koden. Arbeidet har fortsatt i 2007 spesielt med fokus på å gjøre MSC/

Circ. 1206 obligatorisk. Norge har deltatt aktivt i dette arbeidet i 2007 og vil jobbe videre med tiltak for å begrense ulykker med livbåter også i 2008.

#### Navigasjonshjelpemidler

Sjøfartsdirektoratet har i 2007 forsøkt å få til et felles økonomisk løft blant medlemsland, organisasjoner og produsenter, slik at navigasjonssimulator for å sikre kvalitet på radarer kan utvikles. Vi har imidlertid ikke lyktes med dette. Kun Sverige var positive.

Revidert funksjons-standard for ECDIS ble vedtatt i 2007. I samarbeid med andre nordiske land vil Norge fortsette å jobbe aktivt for innføring av obligatoriske krav til ECDIS, også på skip som ikke er hurtiggående.

Som følge av endringer i "Criteria for the Provision of Mobile Satellite Communication Systems in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)", åpnes det nå mulighet for at andre enn Inmarsat kan tilby GMDSS-tjenester. Endringen kan medføre at radiodekningsområdene (Sea Area) A3 og A4 som definert i dagens SOLAS må endres, da A3 er definert ut fra rekkevidden til Inmarsats satellittdekning. Avhengig av hvem og hvor mange nye selskaper som kan bli godkjent, må definisjonen for radiodekningsområder omskrives. IMSO vil bli overvåkingsorgan for at nye satellittleverandører oppfyller kravene til nødalarmering og nødkommunikasjon

#### Ulykker med tankskip som fører kjemikalier og petroleumsprodukter

De senere årene har det vært en rekke alvorlige ulykker med eksplosjon og brann på tankskip som fører kjemikalier og petroleumsprodukter. Norge har

jobbet hardt i IMOs arbeidsprogram for å få til tiltak for å forhindre slike ulykker, og lyktes med dette i 2007. Det gjenstår likevel mye arbeid for å få de ønskede løsningene på plass.

#### Målbasert standard for utvikling av regelverk (GBS)

Norge har bidratt aktivt i IMOs arbeid for å utvikle et "goal based" regelverk for konstruksjon av skip som går sakte men sikkert fremover. Man har arbeidet med så vel risikobasert modell (safety level approach), som med den mer preskriptive modellen (prescriptive approach), og det har vært uenighet om graden av satsing på de ulike modellene. Det ble konkludert med at neste møte i sjøsikkerhetskomiteen (MSC 84) skal konsentreres rundt det videre arbeidet med "safety level approach", samt strategi for arbeidet.

#### Global sporing av skip

Spørsmål relatert til Long Range Identification and Tracking of ships (LRIT) har tidligere vært behandlet på en rekke IMO-møter. SOLAS-endringer som innfører krav om LRIT er vedtatt. Systemene skal være operative 30. desember 2008, og det var viktig å enes om løsninger som muliggjør dette. Saken har vært vanskelig, og problemene har først og fremst dreiet seg om opprettelse av et internasjonalt data- og datautvekslingssenter. Som en midlertidig løsning ble det besluttet å akseptere USAs tilbud om å drifte et midlertidig datautvekslingssenter.

I tillegg ble det vedtatt at flaggstater må opprette egne nasjonale datasentre, eller forhandle med andre stater om opprettelse eller deltakelse i regionale eller kooperative løsninger for tilslutning av sin flåte. Det ble videre besluttet at LRIT-informasjon ikke skal være begrenset til "security"-formål, men også kunne brukes til sjøsikkerhets- og miljøvernformål. I parallell til dette arbeider EU-kommisjonen gjennom European Maritime Safety Agency (EMSA) med å opprette et europeisk datasenter.



Foto: Jan Ove Dybhavn,  
Fotokonkurransen for sjøfolk 2007

#### Etterforskning av sjøulykker

Arbeidet med kode for etterforskning av sjøulykker (Code of the international Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident) ble avsluttet i 2007, og sammen med SOLAS-endringer som gjør koden bindende, forventes den vedtatt på neste møte i sjøsikkerhetskomiteen (MSC 84).

#### Det menneskelige element

Norge har deltatt aktivt i IMO-arbeidsgruppen som har arbeidet med "Role of the human element", både på møtene og i ad hoc-korrespondansegrupper mellom møtene. Norge vil fortsette å være en aktiv pådriver i dette arbeidet.

#### Gassdrift av skip

Norge har også i 2007 koordinert arbeidet med utvikling av retningslinjer

for skip drevet med gass. Arbeidet med retningslinjene forventes å avsluttes i 2009. Når de er ferdigstilt vil IMO påbegynne arbeidet med å utvikle en kode for slike skip.

#### Fiskefartøy

Norge har fortsatt sin aktive deltakelse i arbeidet med utvikling av frivillige sikkerhetsretningslinjer for mindre fiskefartøy, både i korrespondansegrupper og arbeidsgrupper i regi av IMO. Arbeidet er antatt avsluttet i 2008. Det er tidligere utviklet tilsvarende retningslinjer for større fartøy. Arbeidet har primært til hensikt å bidra til at administrasjoner uten nødvendig kompetanse og ressurser får hjelp til å øke sikkerheten i sin fiskebåtflåte. Det skal også utvikles retningslinjer for implementering og gjennomføring av sikkerhetstiltakene.

## 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 ble løst ved at begrepet "frivillig" ble tatt inn i tittelen på konseptet, "The voluntary IMO Member State Audit Scheme". Et tyvetalls medlemsstater har nå blitt revidert, herunder Norge, som ble revidert i oktober 2007 med godt resultat. Norge har også i 2007 vært en viktig pådriver i IMOs sikkerhets- og miljøarbeid.



IMO-REVISJON av Norge som flagg- og havnestat. Assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude ønsket revisorene velkommen til det første møtet 22. oktober 2007.

Foto: Anne Minde

## Miljøsamarbeidet

### MARPOL Annex I og II (Olje- og kjemikalierregelverket)

Arbeidet med revisjon av MARPOL Annex I og Annex II ble ferdig, og endringene trådte i kraft tidlig i 2007. Revisjonen har både vært redaksjonell og saklig, og Annex II har til dels blitt omfattende revidert.

### MARPOL Annex V

Direktoratet deltar i den pågående gjennomgangen og mulige revisjonen av IMOs regelverk om annet avfall (søppel og visse typer lasteavfall) fra skip (MARPOL Annex V).

### Revisjon av MARPOL Annex VI

Arbeidet med å revidere Annex VI ble igangsatt på initiativ fra Norge og det første ekspertgruppemøtet ble avholdt i Oslo i november 2006. Revisjonen omfatter særlig reglene om utslipp av svoveldioksid, nitrogenoksider og flyktige organiske hydrokarboner (VOC), samt dokumentasjonskravet til bunkers. Arbeidet fortsatte med full styrke i 2007, og skal legges frem for MEPC våren 2008.

### Klimagasser

I tilknytning til luftforureningsarbeidet ble det i 2007, blant annet på grunn av klimapanelets fremlagte rapporter, en viss bevegelse i retning av at IMO skal se nærmere på utslippene av klimagasser. Diskusjonene om innretningen av arbeidet med reduksjon av utslipp av klimagasser ble videreført. Vi deltar aktivt i alt klimaarbeidet IMO driver med på i MEPC sammenheng. London-konvensjonen, som er samlokalisert med IMO, arbeider i tillegg med deponering av klimagasser, i sær CO<sub>2</sub>, i havbunnen. Dette arbeidet har ikke Sjøfartsdirektoratet deltatt i.

### Mottaksordninger for avfall fra skip

Direktoratet deltar også i et arbeid for å se på dokumentasjon og rapportering rundt mottaksordninger for avfall fra skip. Dette vil gjelde alle MARPOLs vedlegg (annex) som har bestemmelser om mottaksordninger (Annex I, II, IV, I og VI).

### Konvensjon for opphugging av skip

Det ble arbeidet videre med utvikling av konvensjonen for skipsopphugging. Norge har vært pådriver og aktiv deltaker i dette arbeidet, noe som i fjor omfattet koordineringen av en svært viktig korrespondansegruppe og ledelse av arbeidsgruppen på resirkulering av skip.



*BLINDPASSASJER i ballastvann. Ribbemaneten er blitt observert i norske farvann. Foto: "IMO Globalballast"*

Tidlig i 2007 deltok direktoratet i et seminar om opphugging av skip i Zouhai i Kina, som ble avholdt på IMOs initiativ, som et ledd i å få engasjert opphuggingslandene. Etter vårt syn er det helt vesentlig å få de store opphuggingslandene med i arbeidet med konvensjonen så tidlig som mulig.

### Ballastvann-konvensjonen

Arbeidet med ballastkonvensjonen er fullført og den er nå gjenstand for ratifisering. Norge ratifiserte konvensjonen i april og ved årsskiftet var den ratifisert av elleve nasjoner. Det kreves ratifikasjon av tretti nasjoner før den trer i kraft, så det er et tidsspørsmål når dette vil skje.

Norge fikk, som det første land i IMO, innvilget typegodkjennelse av et behandlingssystem for ballastvann, "PureBallast", utviklet av Alfa Laval.

Sjøfartsdirektoratet har deltatt med maritim ekspertise i arbeidet med å spesifisere områder for utskifting av ballastvann langs Norskekysten

### Bruk av tungoljer i Antarktiske farvann

På vegne av Antarktis-traktaten foreslo Norge overfor IMO å forby fartøyt

## FNs internasjonale arbeidsorganisasjon ILO

Sjøfartsdirektoratet deltok på ILOs 96. generalkonferanse i Genève i juni 2007, for å fremforhandle en ny konvensjon for fiskeres arbeids- og levevilkår. Konferansen vedtok "Work in Fishing Convention", 2007 (No. 188), som på norsk er blitt kalt "Konvensjonen for arbeidsliv i fiskerisektoren" nr. 188, med tilhørende anbefaling nr. 199.

Konvensjonen vil erstatte tidligere ILO-konvensjoner på området, som gjaldt kun spesielle områder, som ansettelsesavtaler eller legeundersøkelse. Den nye konvensjonen omfatter minstekrav for arbeid om bord, ansettelses- og tjenesteforhold, innredning og forpleining, medisinsk behandling, trygd og tilsyn. Den legger til rette for havnestatskontroll av fiskebåter basert på systemet for handelsskip. Konvensjonen trer i kraft 12 måneder etter at det er registrert ratifikasjoner fra minst ti land, hvorav åtte må være kyststater.

I tillegg begynte arbeidet med utviklingen av retningslinjer for flaggstaters tilsyn av sjøfolks arbeids- og levevilkår, som en oppfølging av Maritime Labour Convention 2006, med et møte i ILO i september. Retningslinjene er ment å bidra til en harmonisert og enhetlig gjennomføring av konvensjonen globalt sett, ved å gi flaggstatsinspektører nødvendig veiledning i tilsyn med arbeids- og levevilkår om bord. Norge er representert ved Sjøfartsdirektoratet. Arbeidet ventes å bli avsluttet i 2008.

som opererer i antarktiske farvann å ha tungolje som bunkers og last om bord. Forslaget har møtt motstand fra deler av skipsfartsnæringen og også blitt møtt med noen prinsipielle innvendinger fra enkelte flaggstater. Arbeidet fortsetter i 2008.

### Skip-til-skip operasjoner

Sjøfartsdirektoratet koordinerer det nasjonale arbeidet med å gi innspill til prosessen med å utvikle et nytt kapittel i MARPOL, om overføring av olje mellom skip som ikke er i havn (såkalt "ship to ship transfer of oil" – STS). Dette arbeidet foregikk i hele 2007, både under IMO-møter og i en korrespondansegruppe ledet av Danmark. Det er planlagt avsluttet våren 2008, men det er imidlertid usikkert om man faktisk blir ferdig.

### Frakt av vegetabiliske oljer

Sjøfartsdirektoratet har i samarbeid med DNV jobbet med dokumentforslag for å tillate frakt av vegetabiliske oljer i tanker med volum over 3000 kubikkmeter på type-2-kjemikalietankskip. Dette er tillatt på type-3-kjemikalieskip som har dårligere krav til beskyttelse av last enn type-2-skip. Forslaget fikk ikke tilslutning fra MEPC 56.

## Paris MoU

Sjøfartsdirektoratet deltok blant annet i følgende arbeid innen PMoU i 2007:

- To årlige møter i Technical Evaluation Group (TEG)
- Fire arbeidsgrupper innen TEG: TF 31 New Inspection Regime TF 21 Statistic TF 34 Training TF 35 ILO
- Et årlig møte i Port State Control Committee (PSCC)
- Fire årlige seminarer for opplæring av havnestatsinspektører - arrangert av EMSA - men med deltagere fra PMoU
- Fire årlige Expert Training seminarer i regi PMoU
- PMoU Peer Review: Revisjon av ikke-EU-medlemsland. Norge var medlem av revisjonsteamet for Canada i 2007.
- PMoU Review Panel: Norge deltok i to slike saker i 2007.

*SÅ ILLE. PMoU viser fram bilder fra tilbakeholdte skip på sin nettside.▷*

## EU

EU spiller stadig en viktig rolle som premissleverandør for regelverket for sikkerhet til sjøs. Sjøfartsdirektoratet arbeidet også i 2007 aktivt for å sikre norsk innflytelse og påvirkning i EUs regelverk innenfor skipsfart, samt for å sikre rettidig og korrekt gjennomføring av relevante rettsaker som tas inn i EØS-avtalen.

Sjøfartsdirektøren er medlem av styret i European Maritime Safety Agency (EMSA), som rådgir Kommisjonen innenfor det maritime området, herunder forensing. Arbeidet opp mot EMSA ble også i 2007 gitt høy prioritet, og Sjøfartsdirektoratet har deltatt på møter og workshops der blant annet gjenvinning av skip, kontroll av classeselskaper, trafikkovervåkings-systemer og informasjonssystem om sjøfolk har stått på dagsordenen. I tillegg deltar direktoratet i en gruppe som utarbeider en felles metode for revisjon av tekniske kontrollorganer. Direktoratet har også benyttet seg av tilbudet EMSA har om opplæring i EUs regelverk innenfor det maritime området for nyansatte i sjøfartsadministrasjonene.

Andre viktige EU-fora innenfor det maritime området der Sjøfartsdirektoratet deltar, er komiteen for maritim sikkerhet i betydningen "security" (MARSEC) og COSS- (Committee on Safe Sea and the Prevention of Pollution from Ships). Begge komiteene er underlagt EU-kommisjonen. Det var først og fremst revisjoner av det gjeldende maritime EU-regelverket som stod på agendaen i 2007.



*Foto: Paris MoU - www.parismou.org*

# Regelverksarbeid

## Skipsikkerhetsloven

Skipsikkerhetsloven trådte i kraft 1. juli 2007. I forbindelse med lovens ikrafttredelse var det også i 2007 et omfattende arbeid med tilpasning av eksisterende forskrifter. Forskriftene er omhjemlet til den nye loven og blant annet alle ansvarsbestemmelser er tilpasset skipssikkerhetsloven.

Det er også utarbeidet to nye forskrifter om henholdsvis overtreddelsesgebyr og tvangsmulkt. Forskriftene om tvangsmulkt vil først tre i kraft 1. januar 2009. Bestemmelser om stansing og bording av utenlandsk skip ved mistanke om miljøovertrødelse er

fastsatt i ny forskrift, som er en videreføring og presisering av regler som tidligere var inntatt i sjødyktighetsloven.

## Forskrift om passasjerskip med 12 eller færre passasjerer

Arbeidet med denne forskriften er videreført fra 2006. Et utkast har vært ute på høring. Det innkom en rekke kommentarer, og et nytt revidert utkast er sendt ut. Forskriftene forventes å tre i kraft 1. januar 2009.

## Obligatorisk båtførerbevis

Nærings- og handelsminister Dag Terje Andersen har besluttet å utsette

den endelige avgjørelsen rundt obligatorisk båtførerbevis. Begrunnelsen er at statsråden trenger lenger tid på å vurdere en sak som berører så mange. Prosessen rundt et mulig obligatorisk båtførerbevis startet høsten 2006.

Det ble nedsatt en arbeidsgruppe som fikk i mandat å utrede innføring av obligatorisk båtførerbevis. Arbeidsgruppens innstilling har vært til behandling i Sjøfartsdirektoratet og resulterte i en forskrift som har vært ute på høring. Nå gjenstår den politiske behandlingen av saken.

## Forenkling av regelverket

Sjøfartsdirektoratet arbeider kontinuerlig med forenkling av regelverket for å gjøre dette mer brukervennlig. Det er i den forbindelse nedlagt et betydelig arbeid for å bidra til det forenklingsprosjektet Nærings- og handelsdepartementet har igangsatt med henblikk på å redusere næringslivets kostnader knyttet til krav i regelverket.

# Sjøfolks kompetanse, arbeids- og levevilkår

Arbeidet med gjennomføringen av den nye ILO-konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår fortsatte i 2007. Regjeringen informerte ILO om at Norge skal være en av de første medlemsstatene til å ratifisere konvensjonen.

Prosjektet for innføring av nytt sjøfolks ID etter ILO-konvensjon nr. 185 måtte utsettes på grunn av den anstrengte ressursituasjonen i direktoratet.

## Sjøfolks ID

ILO-185 hadde stort fokus i begynnelsen av 2007. I løpet av året viste det seg at norske myndigheter kan bli for raske med sin implementering, uten at andre nasjoner er klar til å ta i mot norske sjøfolk med ny type ID. Det ble høsten 2007 bestemt at direktoratet skulle kjøpe inn et nytt opplag med "Sjøfartsbok". Behovet for sjøfartsbøker skal nå være dekket frem til utløpet av 2010.

## ILO-178

Implementering av tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår har vært et prosjekt i 2007, og inkludert prosedyrer, sjekklister, internt og eksternt samarbeid samt uttesting av tilsyn inn mot ulike skip. De siste pilottilsynene skal gjennomføres i mars 2008. Like etter, vil det gjennomføres et informasjonsmøte med klaseselskapet. ILO-178 skal være klar for implementering før sommeren 2008.

## Ny helseforskrift

Det har i hele 2007 vært arbeidet med ny helseforskrift. Jevnlig har det vært møter mellom Oljeindustriens Landsforening (OLF), Norsk Senter for Maritim Medisin, Helse og omsorgsdepartementet og Sjøfartsdirektoratet. Målet er en samordning av fire ulike helseforskrifter i Norge (en for sjøfolk, en for oljearbeidere og to for losere) og en samordning av tilsvarende hos landene rundt Nordsjøbassenget. Sjøfartsdirektoratet regner med at forslag til ny helseforskrift vil bli sendt på høring innen utgangen av 2008.

## Omorganisering av skade og ulykkeoppfølging

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte i 2007 en omorganisering hvor et tett samarbeid mellom underavdeling for arbeids og levevilkår og avdeling for strategisk sikkerhet skal styrke arbeidet med skader og ulykker. Underavdeling for arbeids- og levevilkår skal endre sitt fokus mer inn mot forebyggende arbeid overfor sjøfolk. Det skal iverksettes holdnings- og sikkerhetskampanjer og det skal fore-



Foto: Knut Revne, Fotokonkurransen for sjøfolk 2006

tas uanmeldte tilsyn. Direktoratet skal også bli mer synlige på konferanser og møter.

## Revisjon av NAV-kontorer

Det har i 2007 vært gjennomført kvartalsmøter med NAV-kontorer i Norge som har maritime tjenester. Det har vært gjennomført en årlig konferanse med NAV og det har vært revisjon på ti NAV-kontorer. Ambassaden i Manila, som er direktoratets største utenlandske "mønstringskontor", hadde systemgjennomgang i 2007.

## Utdanning, sertifisering og bemanning

Det ble gjennomført syv revisjoner ved norske maritime skoler og treningscentre. Det var planlagt ti, men grunnet mangel på personell måtte dette reduseres. I forbindelse med et annet oppdrag på Filippinene ble det lagt opp til kontroll av seks treningscentre; – tre sentre som driver opplæring som eneste aktivitet i forhold til STCW-konvensjonens krav, og tre sentre tilknyttet bemanningsagenter



OBLIGATORISK BÅTFØRERBEVIS.  
En arbeidsgruppe utredet konsekvensene av å innføre obligatorisk båtførerbevis.  
Foto: Andrew walls





som er delvis kontrollert av norske rederi-interesser. Sistnevnte tre sentre er etablert for å sikre god kvalitet på sjøfolk til eget rederi eller pool av rederier.

Planlagt besøk til Romania og Bulgaria samt Balkan, måtte avlyses grunnet manglende kapasitet.

Det ble avholdt ordinært møte i "Rådet for maritime sertifikater og utdanning" 15. mars 2007. I dette møtet ble det bestemt at bemanning skulle inkluderes i rådets arbeidsområde. Ekstraordinærtrådsmøte ble avholdt 15. mai 2007, hvor nødvendige endringer i Rådets regelverk ble vedtatt. Som faglig avklaring av saker til Rådet ble det avholdt et møte i nautisk-, og et møte i maskinteknisk komité. Etter at bemanning ble inkludert i Rådets arbeidsområde ble det holdt et møte i komité for bemanningssaker 18. september 2007. Bruk av underkomiteene til Rådet kan være nyttig, forutsatt at det lykkes i å holde fokuset på fag. Oppslutningen om møtene har vært særdeles god.

Totalt ble det utstedt 22 596 sertifikater og påtegningsdokumenter i 2007. Dette er en nedgang fra året før på 3 718 saker, noe som skyldes lavere



PORT SAID. Sjøfartsdirektoratets egen båt, Velferden, bringer bøker og aviser til norske skip og sjøfolk som passerer Suez-kanalen. Foto: Bente Amandussen

saksbehandlingskapasitet. Imidlertid har man klart å holde seg innenfor forvaltningslovens krav med hensyn til ventetid. Ved årets slutt var det registrert cirka 1 800 ubehandlede saker. Lengst ventetid var det for maskinoffisers-søknader i første halvår, som var helt oppe i åtte uker. Ved årets slutt var ventetiden på to til fem uker avhengig av hva slags type sertifikat det ble søkt om.

Det ble gitt avslag på 36 % av de norske søknadene, noe som er en økning fra året før, mens tilsvarende for utenlandske ble 15 %. Det går i riktig retning hva saker fra utlandet angår. I gjennomsnitt ble det avslått 25 % av alle søknadene som er en økning fra året før på 8 %. Avslag medfører merarbeid og forsinkelser.

760 søknader om bemanning ble behandlet. Dessverre ble en betydelig del av tiden brukt til å behandle klager på bemanningsfastsettelse, og de fleste i forbindelse med fergene i riksvegsambandet. En betydelig saksmengde fra organisasjonene har vært knyttet til bemanning av ferge.

Underavdeling for sertifisering og utdanning har også vært engasjert i NORAD-relaterte saker, og har i den sammenheng besøkt Filippinene i to uker i januar og august 2007, i forbindelse med utviklingen av et moderne maritimt lov- og regelverk etter an-

modning fra filippinske myndigheter. Ved utgang av året var en samarbeidsavtale mellom Norge og Filippinene på dette feltet under utarbeidelse i NORAD. Sjøfartsdirektoratet har gjort alt forberedende arbeid i denne sammenheng.

På samme måte har man bistått NORAD i spørsmål relatert til maritime prosjekter i Afrika og Asia. Egen rapport om dette ble forberedt til årlig møte med NORAD, som ble avholdt i juli.

#### Velferdens utestasjoner

Velferden har egne utestasjoner i Aberdeen, Rotterdam og Port Said, der lokalt ansatte stasjonsledere yter velferdsservice til norske skip. Stasjonslederne gjennomfører skipsbesøk medbrakt lokalaviser utvalgt med tanke på det enkelte skips mannskap, og distribuerer nyhetsbrev, bokkasser og generell havneinformasjon.

Videre driver stasjonslederne motiveringsarbeid for initiering av kultur- og fritidstilbud om bord og formidler informasjon om Sjøfartsdirektoratets øvrige velferdstilbud: idrettstjenesten, filmtjenesten, fotokonkurransen, språkkurs, linjedåpsertifikater, båtførerprøven og fritidspakker.

På stasjonene tilbys sjøfolk blant annet leseværelse med norske aviser og blader samt bibliotekservice.

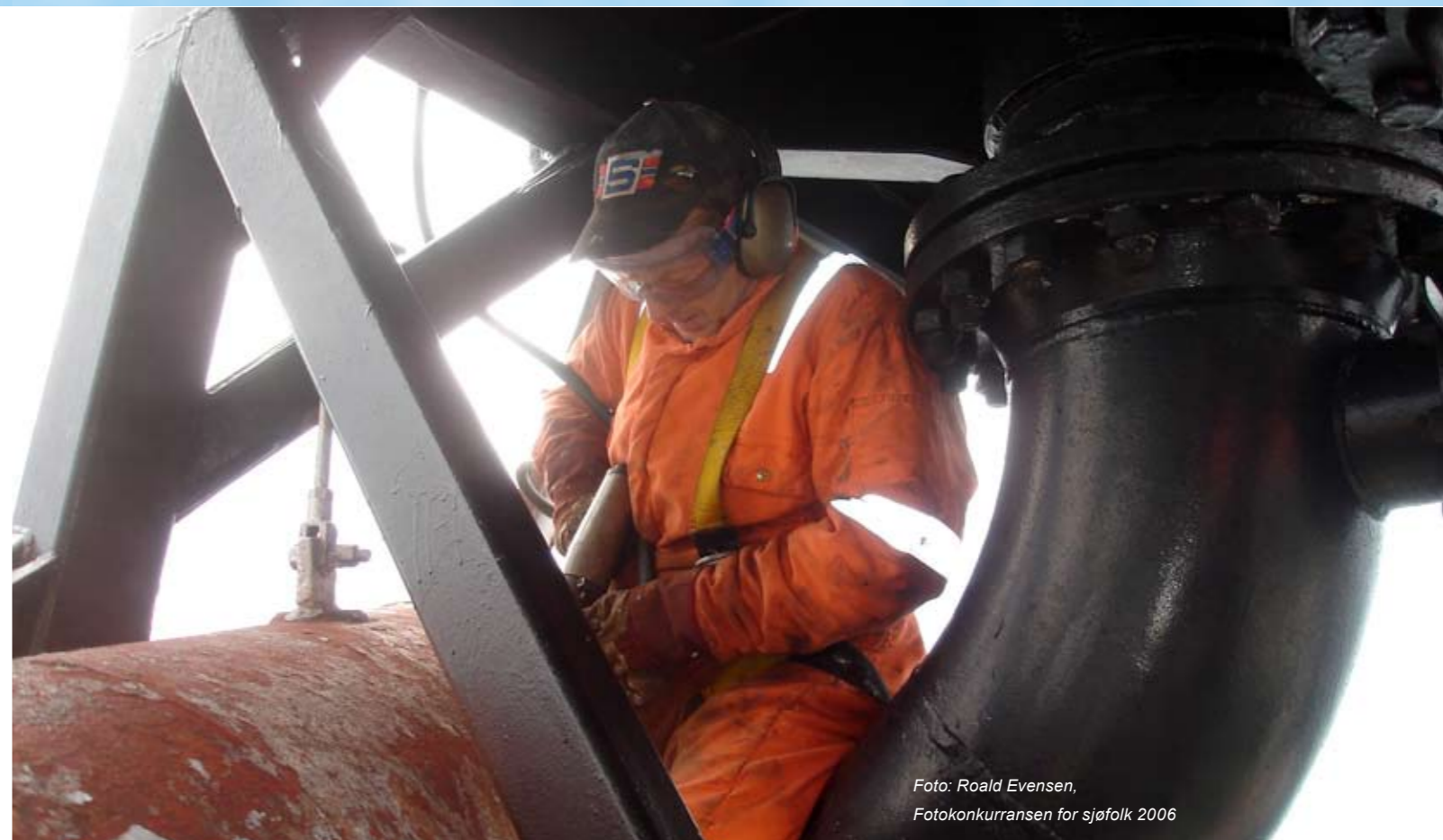


Foto: Roald Evensen, Fotokonkurransen for sjøfolk 2006

Stasjonslederne bidrar også med å tilrettelegge for sightseeing og shopping.

Hovedkontoret supplerer stasjonene jevnlig med nyere bøker og skipene er påpasselige med å få byttet bokkasser mens de ligger i havn – enten ved å kontakte stasjonslederne for anløp for avtale om skipsbesøk, eller ved å oppsøke leseværelsene selv. I Port Said, blir bokbytter og andre velferdstilbud på forespørsel for det meste formidlet via båten "Velferden" til passerende skip.

Statistikken viser en liten nedgang i antall besøk på leseværelsene fra 2 333 i 2006 fra 2 169 i 2007. Samtidig er etterspørselen etter våre tjenester i form av skipsbesøk og velferdsservice stadig like stor, og antall gjennomførte skipsbesøk økte fra 3 586 i 2006 til 4 175 i 2007.

#### Velferdens avistjeneste

Avistjenesten bygger på et spleiselag med kommunene som dekker abonnement på egne lokalaviser etter antall

registrerte sjøfolk i kommunen. Sjøfartsdirektoratet dekker utsendelsene og supplerer avisabonnement etter behov. I noen tilfeller spanderer også lokalavisene ekstra eksemplarer. Ved årsskiftet var abonnementstallet 380 fordelt på 39 ulike lokalaviser, samt abonnementer på noen utvalgte norske og engelskspråklige tidsskrifter.

#### Velferdens filmtjeneste

Antall abonnementer viser en jevn stigende tendens. Ved utgangen av 2007 var 385 skip med i tjenesten, mot 358 ved forrige årsskifte. Jevnlige filmomtaler i Navigare og god kvalitet på utvalget gir trofaste kunder.

#### Velferdens idrettstjeneste

Antall idrettsmerker tatt av sjøfolk på norske skip viser fortsatt en økende tendens. I 2007 ble "Sjokurs" fra Kristiansand årets idrettsskip. Det har i tillegg vært gjennomført fotballturneringer i Danmark og for cruisebå-

ter i Bergen, golfturnering og en rekke mindre arrangementer i samarbeid med lokale aktører der vi har kontaktpunkter.

#### Fotokonkurransen for sjøfolk

Aldri før har så mange deltatt i fotokonkurransen for sjøfolk. 39 deltakere sendte inn 180 bilder. Norge var vertskap for den nordiske finalen 2007, som ble avholdt i Haugesund på nyåret. De 15 beste bildene fra hver av de nasjonale konkurransene i Danmark, Finland, Island, Norge og Sverige ble vurdert. Vinneren var et dansk bidrag.

#### Velferdens bibliotekstjeneste

Boken holder stand på tross av mye annen lett tilgjengelige media. Fortsatt observerer vi noe stigning i antall bokbytter. Fortsatt er det høsten som er den store innkjøpstiden for bøker, for da kommer de fleste utgivelsene og Velferden kan saldere sine budsjetter. Vår boksamling begynner å bli slitt.



Foto: Finn Jørgensen, Vinnerbildet, Fotokonkurransen for sjøfolk 2007

Ved utgangen av 2007 var det 3 414 norske kontrollpliktige skip med gyldige hovedsertifikater, mot 3 351 året før. Av disse var 1 334 lasteskip, hvorav 600 var registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Videre var det 769 passasjerskip, 1 311 fiskefartøy og 7 flyttbare innretninger. Samlet utførte Sjøfartsdirektoratet 2 264 sertifikatutstedelser for den norskregistrerte flåten, mot 1 908 året før. Laste- og passasjerskip som er registrert i NIS og delegert til klasseselskapene er da holdt utenom.

#### ISM-revisjoner

Det ble i 2007 utført til sammen 186 revisjoner om bord i skip som omfattes av krav til systemer for sikkerhetsstyring, hovedsakelig passasjerskip, samt ved landorganisasjonene i de tilhørende rederiene. For klassede lasteskip er ISM-revisjoner delegert de fem anerkjente klasseselskapene.

#### Uanmeldte inspeksjoner

Det ble i 2007 utført 248 uanmeldte inspeksjoner på norske kontrollpliktige fiskefartøy, passasjerskip og lasteskip, noe som utgjør 7,3 % av de kontrollpliktige skipene. I tillegg ble det utført 150 uanmeldte inspeksjoner på ikke-kontrollpliktige fiskefartøy med største lengde på 6 -10,67 meter.

#### Tilbakeholdelser

Sekstiavdeskipene Sjøfartsdirektoratet utførte uanmeldte inspeksjoner på i 2007 ble holdt tilbake fordi de hadde feil eller mangler som gjorde at de måtte anses for ikke å være sjødyktige. Dette utgjør 24,2 % av de kontroll-

## Tilsyn og kontroll

pliktige skipene som ble kontrollert. Sjøfartsdirektoratet bemerker at disse tallene nødvendigvis ikke gir et representativt gjennomsnitt av den norske kontrollpliktige flåten, da en viss andel av disse uanmeldte inspeksjonene ikke ble gjort ved tilfeldig utvalg.

#### Andre typer tilsyn

I 2007 ble det utført 20 vertstatskontroller på passasjerskip som går i fast rute til og fra Norge. Krav om slike kontroller følger av rådsdirektiv 99/35/EF.

Sjøfartsdirektoratet har i 2007 utført inspeksjoner på 95 ombygninger og 44 nybygg. Videre er det utstedt 212 fartstillatelser, slepetillatelser og flytteattester, og inspisert 129 skip etter havari eller skade.

Det ble utstedt 200 målebrev, 735 identitetsbevis for fartøy under 15 meter, 145 sertifikater om forsikring for ansvar for skade ved oljesøl (CLC) og 180 tillatelser for begrenset passasjerbefordring.

#### Lasteskip

Aktivitetsnivået innenfor nybygg på lasteskip økte ytterligere i 2007. Ved utløpet av året hadde Sjøfartsdirektoratet cirka 115 nybygg til behandling, mot 80 til samme tid i 2006. Den store aktiviteten har gjort at vi har vært langt fra å nå våre interne målsettinger til behandlingstid. Prioriteringene har derfor vært styrt av leveringsdato, noe

som har medført at seilende skip og fartøyer med midlertidige sertifikater har vært nedprioritert.

#### Passasjerskip

Aktivitetsnivået innenfor nybygg på passasjerskip økte i 2007. Ved utløpet av året hadde passasjerskipavdelingen 66 nybygg og ombygninger til behandling, mot 22 til samme tid i 2006. Denne store aktiviteten har gjort at vi ikke har vært i stand til å nå våre interne målsettinger til behandlingstid. Dette har vært løst ved at vi har prioritert nybygg som ikke har fått utstedt midlertidige sertifikater, noe som igjen har ført til at vi har problemer med å få ut endelige sertifikater på fartøyer. Vi har også problemer med å overholde våre interne målsettinger om behandlingstid vedrørende henvendelser fra eksisterende fartøy. Passasjerskipavdelingen har vært underbemannet i hele 2007 grunnet problemer med å rekruttere nautikere og teknikere i et særdeles stramt arbeidsmarked.

#### Flyttbare innretninger

Aktiviteten på underavdeling for flyttbare innretninger har vært meget høy gjennom hele 2007. Avdelingen har hatt lav bemanning i store deler av året, grunnet permisjoner og en lengre sykemelding. I løpet av 2007 behandlet underavdelingen syv nybygg som skulle ha

#### Uanmeldte inspeksjoner og tilbakeholdelser for kontrollpliktige lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy 2000-2007

	Lasteskip NOR		Lasteskip NIS		Passasjerskip		Fiskefartøy		Totalt	
	Uanm. insp.	Tilbake - holdt	Uanm. insp.	Tilbake - holdt	Uanm. insp.	Tilbake - holdt	Uanm. insp.	Tilbake - holdt	Uanm. insp.	Tilbake - holdt
2007	65	22	35	3	33	4	115	31	248	60
2006	54	15	44	1	56	6	77*	24	231	46
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

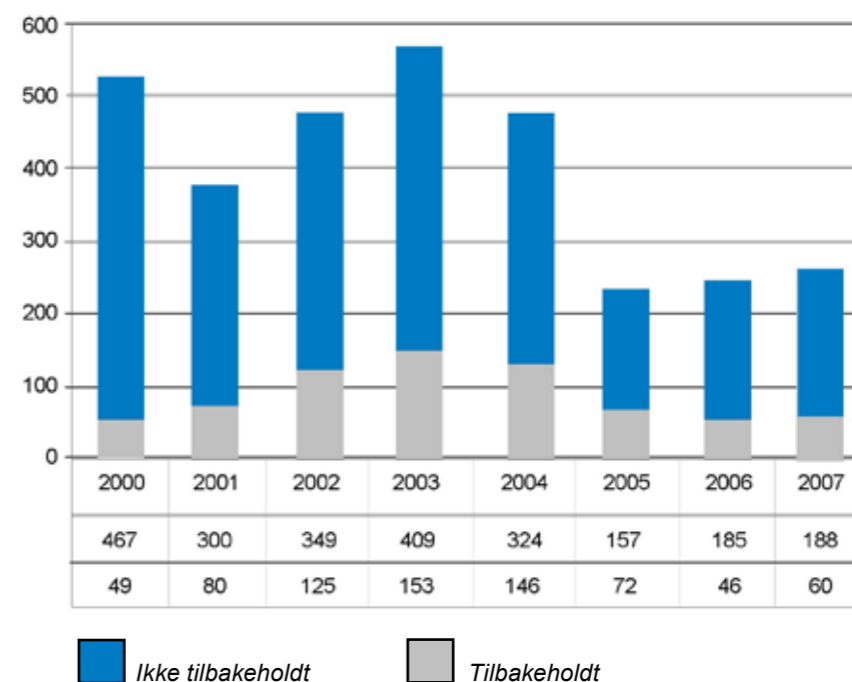
norsk flagg, og ytterligere to nybygg som skulle ha Letter of Compliance (LoC).

Underavdelingen har, i samarbeid med inspeksjonsavdelingen, utført syv ISM-revisjoner – fem revisjoner om bord og to revisjoner på rederikontor. I tillegg har avdelingen gitt bistand til Petroleumstilsynet (Ptil) på tolv innretninger i forbindelse med samsvarmåling mot norsk sokkelregelverk, SUT-bistand. Samsvarsutsettelse (SUT) er et vedtak fattet av Ptil om at en flyttbar innretnings tekniske tilstand, søkerens organisasjon og styringssystem er vurdert å være i samsvar med relevante krav i norsk sokkelregelverk. Avdelingen har deltatt i verifikasjoner om bord på fem av disse. I tillegg har avdelingen også utført bistand til Ptil på mange samtykkesøknader.

#### Fiskefartøy

Aktivitetsnivået i fiskeflåten var i 2007 betydelig økende i forhold til i 2006. Fiskefartøyavdelingen hadde til behandling totalt 191 nybygg, ombygninger og innflagginger i 2007, mot

#### Uanmeldte inspeksjoner og tilbakeholdelser 2000-2007



#### Kontrollpliktige skip som har hatt uanmeldte inspeksjoner 2003-2007

	Lastefartøy, NIS og NOR		Passasjerskip		Fiskefartøy		Totalt	
	Antall skip	Andel uanm. tilsyn	Antall skip	Andel uanm. tilsyn	Antall skip	Andel uanm. tilsyn	Antall skip	Andel uanm. tilsyn
2007	100	7,5%	33	4,3%	115*	8,8%	248	7,3%
2006	98	7,6%	56	7,3%	77*	6%	231	6,9%
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	41,1%

120 i 2006 og 110 i 2005. Avdelingen har ikke klart å overholde målsetninger om saksbehandlingstid på grunn av det økte aktivitetsnivået i næringen og det faktum at avdelingen ikke har vært fullt bemannet i 2007, grunnet utfordringer med å rekruttere teknisk og sjøkyndig personell.

Fartøy som er under bygging, ombygging og som innflages har blitt prioritert, slik at disse ikke har måttet bli liggende og vente på sine sertifikater etter ferdigstilling. Dette har medført at et økende antall fiskefartøy i 2007 har måttet gå på midlertidige sertifikater i lengre tid og at saksbehandlingstida på dokumentasjon for endelig fartssertifikat har økt vesentlig.

Fiskefartøyavdelingen har i 2007 fortsatt prosjektet med kartlegging og forbedring av sikkerhetsnivået for de mindre fiskefartøyene (6-10,67 meter) som ikke er kontrollpliktige. Det ble i 2007 gjennomført 150 uanmeldte tilsyn på fiskefartøy. Resultatene fra kartleggingen har så langt vist at omfanget av feil og mangler i denne flåtegruppen er vesentlig høyere enn for de større fartøyene. Prosjektet vil fortsette i 2008. Resultatene fra kartleggingen vil danne grunnlag for å vurdere nye tiltak for disse fartøyene.

Fiskefartøyavdelingen deltok i 2007 på flere møter og konferanser om sikkerhet i fiskeflåten, blant annet Fiskarlagets HMS-konferanse for fiske-

flåten, Tromstrygdskolen og møte hos Rogaland Sjøtrygdslag, samt med egen stand på fiskerimessa Lofotfishing i Svolvev i april 2007.

#### Fritidsbåter

Antall fritidsfartøyer er i kraftig vekst, og det ble i 2007 omsatt mellom 12 000 og 14 000 fartøy, i tillegg til at en mengde båter ble importert fra land utenfor EU. Det at det nå stilles krav til at også innenbordsmotorer i fritidsfartøy skal være CE-merket, med samsvarserklæring fra produsent og sertifikat vedrørende emisjoner og støy, utstedt av et teknisk kontrollorgan, har medført at antall delvis ferdigbygde importerte båter fra USA har avtatt noe. Årsaken til dette er kravet om at motorene nå må byttes ut med nye motorer. Antall henvendelser til direktoratet vedrørende dette kompliserte regelverket har derfor økt.

I mai 2007 hadde vi et møte med tilsynsmyndighetene i EØS (ADCO-gruppen). Hovedkontoret i Haugesund var vertskap for 31 delegater.

Arbeidsgruppen for obligatorisk båtføreropplæring avholdt åtte arbeidsgruppemøter og hadde to møter med referansegruppen i 2007, før rapporten ble levert innen fristen 30. april. Utvalgets leder har hatt jevnlig kontakt med styringsgruppen som består av representanter fra Nærings- og handelsdepartementet og Justisde-

partementet. Forskrift om obligatorisk båtførerprøve ble oversendt NHD i januar 2007 for politisk behandling i departementet.

Etterspørselen etter båtførerprøven har økt kraftig på grunn av mulig innføring av obligatorisk bevis. I 2006 ble det inngått avtale med Norsk Test AS om drifting av båtførerprøven. Norsk Test skal blant annet føre register over utstedt båtførerbevis og personer som stryker til prøven, samt produsere og utstede plastkortbevisene og såkalte duplikater av bevis. I tillegg skal de drive testsentre og følge opp sensorene med hensyn til administrativ informasjon. Sjøfartsdirektoratet fortsetter å ha det faglige ansvaret for ordningen. Dette innebærer blant annet produksjon, utsending og kvalitetssikring av prøvene, godkjenning av sensorer og håndtering av uforutsette problemstillinger. Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet en bank med graderte spørsmål som skal inn i databasen som tildeler båtførerprøvene. Dette arbeidet fortsetter inntil det er bestemt hvilket firma som i fremtiden skal drifte båtførerprøven på vegne av direktoratet.

I 2007 ble det utstedt CIN-kode til en mengde båter, og direktoratet mottok et stort antall henvendelser fra importører og privatpersoner som vurderer import av brukte fritidsbåter.

#### Sjøvett

Det ble arrangert nesten førti Sjøvett-dager rundt om i Norge, i regi av lokale sjøvettutvalg. Mer enn åtte tusen barn i aldersgruppen åtte til ti år deltok. Det ble nytt innhold i Sjøvett-dagene for 2007, med enda større vekt på sjøvett og sikkerhet enn tidligere. Det er nå mer enn 50 000 "Vanviktig"-bøker i sirkulasjon i skolene for elever fra 7. til 9. klasse. Tilbakemeldingene fra skolene er svært gode.

Det ble avholdt sjøvettkonferanse med cirka 50 deltakere ved Sjøfartsdirektoratets hovedkontor i Haugesund. Det er blitt distribuert temahefter til publikum i et antall av 150 000. Disse er tilgjengelig på våre hjemmesider for nedlasting av brukerne.

#### Havnestatskontroll



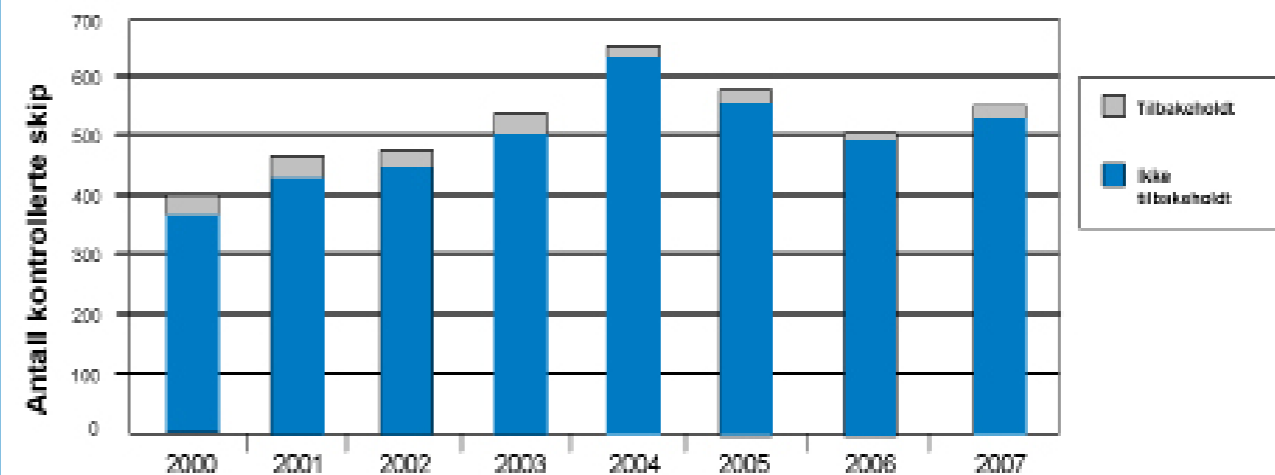
Foto: Bente Amandussen

I 2007 er 557 utenlandske skip kontrollert ved anløp av norske havner, noe som er 25,8 % av gjennomsnittlig anløpstall for de siste tre årene. Kravet fra EU og Paris MoU er kontroll av minst 25 % av antall anløp av fremmede skip, og det er da gjennomsnittet av anløp den siste treårsperioden som skal legges til grunn.

Av de skipene som ble kontrollert siste år, ble fjorten holdt tilbake på grunn av alvorlige mangler. Dette utgjør 2,5 % av de kontrollerte skipene, noe som indikerer at "problemskipene" fortsatt utgjør en lav andel av anløpene.

858 norske skip ble kontrollert av andre havnestater innenfor Paris MoU i 2007. Av disse ble 27 skip (3,1 %) holdt tilbake. I tillegg ble tre norske skip holdt tilbake i havnestater utenfor Paris MoU. Av de norske skipene som ble holdt tilbake i utenlandske havner, var tre NOR-registrert og 27 skip registrert i NIS.

#### Utenlandske skip kontrollert i norske havner 2000-2007



#### Utenlandske skip kontrollert i norske havner og tilbakeholdelser 2000-2007

År	Kontrollerte skip	Tilbakeholdte skip	% tilbakeholdt	% total inspeksjoner
2007	557	14	2,5	25,8
2006	505	12	2,3	21,1
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

INSPEKSJON AV SJARKER har vært en prioritert oppgave for Sjøfartsdirektoratets inspektører i 2007. Foto: Bente Amandussen

# Sjøulykker

2007 ble sterkt preget av den tragiske ulykken med Bourbon Dolphin, vest for Shetland den 12. april, der åtte personer mistet livet. Sjøfartsdirektoratet iverksatte umiddelbart etter ulykken arbeid med å adressere noen av de problemområdene som ble avdekket. Det ble derfor implementert en rekke strakstiltak vedrørende ankerhåndteringsoperasjoner. Disse strakstiltakene er også implementert av en

rekke andre flaggstater. Det ble etter ulykken oppnevnt en egen undersøkelseskommisjon av Justisdepartementet. Kommisjonen har som mandat blant annet å kartlegge hendelsesforløpet og hvilke årsaksforhold som medvirket til kantringen. Kommisjonen er forventet å avgi sin rapport i 2008.

Avdeling for strategisk sikkerhet i Sjøfartsdirektoratet har ansvar for direktoratets oppfølging av ulykker. Av-

delingen er per i dag bemannet av fem personer med kompetanse blant annet innen navigasjon, maritim teknikk, human element, ulykkesgranskning, ulykkesstatistikk og kvalitet. I løpet av 2008 skal avdelingen utvides med 2 personer som vil få som hovedoppgave å foreta ulykkesundersøkelser.

Avdeling for strategisk sikkerhet har i 2007 prioritert arbeidet med å kvalitetssikre dataene i ulykkes-

temet og etablering av prosedyre og verktøy for ulykkesundersøkelser. Det er også igangsatt arbeid med å utarbeide ny felles forskrift om rapportering av ulykker. Sammen med andre enheter i Sjøfartsdirektoratet avholder avdelingen ukentlige møter i en ulykkesgruppe, der den siste ukes innrapporterte person- og fartøysulykker gjennomgås. Ulykkesgruppen vurderer behov for umiddelbare oppfølgings tiltak overfor rederi og fartøy.

Direktoratet mottar informasjon om ulykker med norske fartøy fra internasjonale kilder og utenlandske myndigheter. Vi registrerer at det fremdeles er en del ulykker som ikke blir innrapportert, samt en del hendelser som ikke blir rapportert innen tidsfristen på 72 timer. Rask rapportering av hendelsene er svært viktig for Sjøfartsdirektoratets og Sjøfartsinspektørenes oppfølging av ulykkene, derfor er det utarbeidet forslag til forskrift om slik rapportering, som trer i kraft i 2008. Det er etablert fagforum med Petroleumstilsynet. Ved hendelser som berører begge parter deles informasjon, og oppfølgingsaktiviteter samkjøres. Det er også etablert samarbeid med Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) for å samkjøre det fremtidige arbeidet med ulykkesundersøkelser. SHT blir den uavhengige undersøkelsesmyndigheten for sjøulykker fra 1. juli 2008, og Sjøfartsdirektoratet vil få en ny rolle som tilsynsmyndighet ved ulykkesundersøkelser. Personell fra avdeling for strategisk sikkerhet har deltatt på kurs i ulykkesgranskning ved universitetet i Stavanger i samarbeid med Petroleumstilsynet.

Det er gjennomført to ulykkesundersøkelser i siste kvartal av 2007, noe som resulterte i fem sikkerhetstilråninger basert på de årsaksforhold som ble avdekket. Ulykkesundersøkelser vil bli en sentral aktivitet fra sommeren 2008 og anses som et viktig tilsynsverktøy i arbeidet for å bedre sjøsikkerheten.

## Ulykkesstatistikk 2007

### Antall hendelser 2005 – 2007 fordelt på ulykkestyper

Ulykkestype	År (Antall hendelser)		
	2005	2006	2007
Annen ulykke	8	2	12
Brann/Eksplosjon	26	10	19
Fartøyet er savnet, forsvunnet	1		
Grunnstøting	75	90	107
Hardtværskade	1	2	2
Kantring	2	7	8
Kollisjon	27	22	20
Kontaktskade, Kaier, Broer	22	17	27
Lekkasje	1	1	6
Miljøskade/Forurensing	6	2	3
Personulykke	654	641	501
Stabilitetssvikt uten kantring			1
<b>Total</b>	<b>823</b>	<b>794</b>	<b>706</b>

Tabellen viser antall hendelser fra 2005 til 2007 registrert i Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase, fordelt på den enkelte ulykkestype. Som man kan se har det for de fleste ulykkestyper vært en positiv utvikling de senere år. Antall personulykker synes å ha gått markant ned. Erfaring tilsier imidlertid at det er en del etterslep i rapporteringen av personulykker. Det arbeides med å bedre dette.

### Omkomne, savnede og skadete i 2007 fordelt etter hendelsestype

Type hendelse	Menneskelige konsekvenser			
	Død	Savnet	Skadet	Totalt
Annen ulykke			2	2
Brann/Eksplosjon			1	1
Kantring	8	1		9
Kollisjon		1		1
Kontaktskade - kaier, broer osv.			2	2
Personulykke	6	2	501	509
<b>Totalt</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>506</b>	<b>524</b>

Året ble sterkt preget av tragedien på Bourbon Dolphin med åtte omkomne. Dersom man ser bort fra denne hendelsen, synes antall omkomne og savnede å følge den positive trenden fra foregående år. En stor andel av dødsfallene skjer som følge av arbeidsulykker.



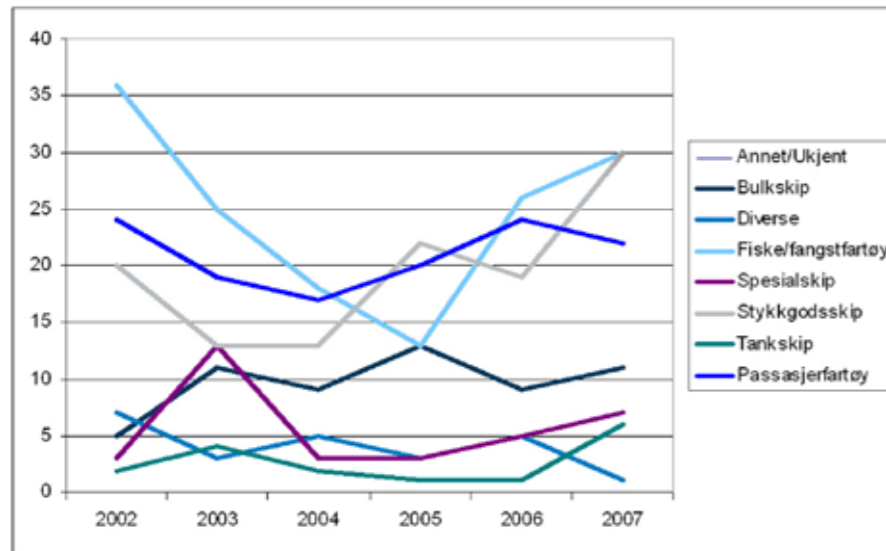
BOURBON DOLPHIN-forliset rystet norsk offshorebransje.  
Foto: gjengitt med tillatelse fra rederiet.

## Urovekkende økning av antall grunnstøtinger

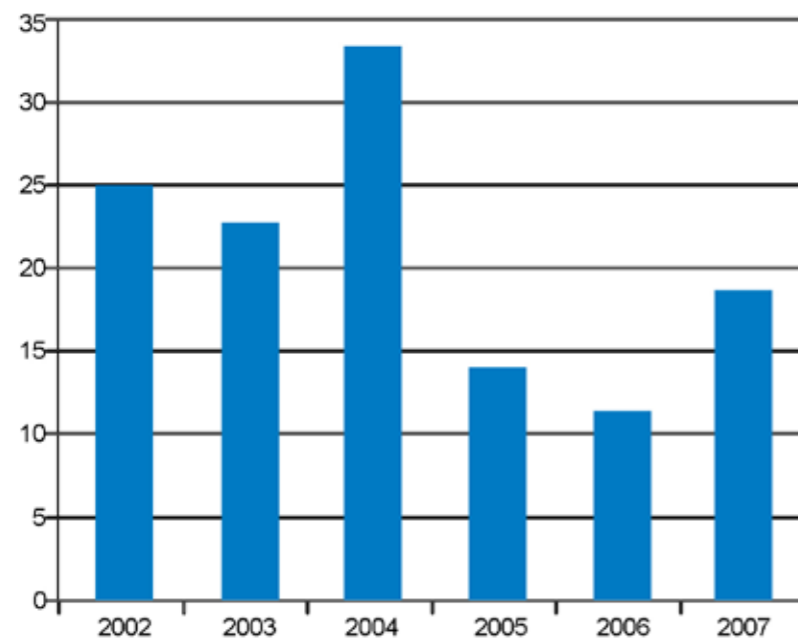
Det er registrert en økning i antall grunnstøtinger i 2007. En grunnstøting er en alvorlig ulykke der skadepotensialet er stort både for mennesker, miljø og skip. Sjøfartsdirektoratet forventer at næringen tar tak i problemet og aktivt arbeider for å snu trenden. Direktoratet arbeider for å avklare årsaksforholdene og identifisere mulige tiltak.

Det er spesielt blant fiske-/fangstfartøy og stykkgodsskip man kan se en økning i antall grunnstøtinger. Disse fartøyene utgjør en betydelig andel av trafikken.

De fleste grunnstøtinger fører heldigvis til få skader på mennesker, materiell eller miljø. I 2007 var det to grunnstøtinger som førte til forlis, bulkskipet Server ved Fedje og fiskefartøyet Herøy på Hustadvika. I begge hendelsene slapp mannskapet fra det med livet i behold.



Antall registrerte grunnstøtinger fra 2002 til 2007 fordelt på hovedgrupper av fartøy



Omkomne og savnede, alle skip og nasjonaliteter unntatt fritidsfartøy

**Om tallmaterialet**  
Antall ulykker: omfatter alle ulykker rapportert til Sjøfartsdirektoratet. Dette omfatter også ulykker med utenlandske skip i norsk farvann. Omkomne og skadede fra fritidsfartøy er ikke tatt med.

## Skadeomfang for fartøyet etter grunnstøting

Skadeomfang	Totalt
Forlis	2
Fartøy alvorlig skadet	17
Fartøy mindre alvorlig skadet	37
Ingen skade på fartøy	11
Ukjent (ikke registrert)	40

## Omkomne og savnede fordelt på hovedgrupper av fartøy

Fartøygruppe	Antall
Bulkskip	2
Fiske/fangstfartøy	4
Passasjerfartøy	1
Spesialskip	9
Tankskip	2
Totalt	18

*LASTESKIPET "SERVER" hadde 585 tonn tung bunkersolje og 72 tonn diesel om bord da den grunnstøtte utenfor Fedje i Hordaland i januar 2007.*

*Foto: KV Eigan*



# Regnskap 2007

Disponibel bevilgning for 2007 besto av budsjett i henhold til budsjettvedtak i Stortinget, jf St.prp.nr. 1 (2006-2007), overført ubrukte midler fra 2006, samt budsjettjusteringer gjennom året (St. prp.nr. 69 (2006-2007) og 15 (2007-2008)).

Sjøfartsdirektoratet hadde for 2007 fullmakt til å overskride utgiftsbevilgningen på kap. 0907, post 01 Driftsutgifter mot tilsvarende merinntekter

på kap. 3907, post 03 Diverse inntekter. I tillegg kan Sjøfartsdirektoratet overskride utgiftsbevilgningen på post 01 med mottatte refusjoner for sykepenger, fødsels- og adopsjonspenger og arbeidsmarkedstiltak. På kap. 0907 post 22 mottar Sjøfartsdirektoratet bevilgning til flytting av direktoratet til Haugesund. Bevilgningen er overførbar. På kap. 0907 post 72 mottok Sjøfartsdirektoratet i 2007 en bevilg-

ning på 15 mill kroner for tilskudd til reduksjon av nitrogenoksidutslipp (NOx) fra innenriksfart. Bevilgningen er overførbar i 2 år. Bevilgningen på kap. 0909 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk er en overslagsbevilgning. Som en del av den ordinære årsoppgjørsrevisjonen har Riksrevisjonen vært hos oss, men de har ikke avsluttet revisjonen.

Tall i hele tusen		2007		2006
	Noter	Budsjett/ Disponibelt	Regnskap	Regnskap
<b>Kap 0907 Sjøfartsdirektoratet</b>				
01	Driftsutgifter	259 266	260 079	242 261
22	Flytteutgifter	54 515	52 095	64 336
72	Tilskudd til NOx-tiltak	15 000		3 971
	<b>Totalt kap 0907</b>	<b>328 781</b>	<b>312 174</b>	<b>310 568</b>
<b>Kap 0909 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk</b>				
73	Tilskudd, overslagsbevilgning	1 580 000	1 606 219	1 208 689
	<b>Totalt kap 0909</b>	<b>1 580 000</b>	<b>1 606 219</b>	<b>1 208 689</b>
<b>Kap 3907</b>				
01	Gebyrer NOR	-110 600	-116 755	94 849
02	Maritime personellsertifikater	-8 700	-8 247	12 115
04	Gebyrer NIS	-35 000	-37 831	33 809
03/05/15-18	Andre inntekter/refusjoner	-4 100	-12 702	12 262
	<b>Totalt kap 3907</b>	<b>-158 400</b>	<b>-175 535</b>	<b>153 035</b>

Sjøfartsdirektoratets årsregnskap er avlagt i samsvar med prinsipper for statlig regnskapsføring, herunder kontantprinsippet som innebærer at inntektene bokføres ved innbetaling og utgiftene bokføres ved utbetaling.

## Noter til regnskapet

- Merutgiften 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 sykepenger, fødsels- og adopsjonspenger og arbeidsmarkedstiltak, jf. kap. 3907, postene 15 - 18. Tar man hensyn til merinntektene har direktoratet i 2007 gått med et overskudd på 7,1 mill kroner på post 01 som skyldes periodisering og uavsluttede prosjekter. Refusjoner vedrørende eksterne oppdrag fra Petroleumstilsynet, Kystverkets beredskapsavdeling og NORAD beløper seg til omlag 2,5 mill kroner, jf. kap. 3907, post 03.
- Flytteutgiftene har for regnskapsåret en mindretgift på 2,4 mill kroner. Beløpet er overførbart til 2008 og går til å dekke flytteutgifter i 2008. I 2008 er det gitt en særskilt bevilgning på 18,5 mill kroner til å dekke budsjettert merforbruk til flytting. Prognosen for total-kostnad for flyttingen av Sjøfartsdirektoratet til Haugesund er på 176,5 mill kroner.
- Det er i 2007 gitt tilskudd til reduksjon av nitrogenoksid (NOx)-utslipp på 15 mill kroner. Ubrukt bevilgning er overførbart til 2008.
- Hovedmålsettingen for refusjonsordningene er å beholde og rekruttere norske sjøfolk til norske skip, samt bidra til at norske rederier får konkurransedyktige rammebetingelser i forhold til betingelsene i andre land.
- Regnskapsførte inntekter ble 6,2 mill kroner mer enn budsjettert. Merinntekten skyldes utestående fordringer fra 2006 og et høyt antall førstegangsgebyr i 2007.
- Budsjettposten viser en mindreinntekt på 0,5 mill kroner i forhold til budsjett. I 2007 har ble det utstedt 22 596 sertifikater, påtegninger og dispensasjoner.
- Regnskapsførte inntekter ble 2,8 mill kroner mer enn budsjettert. Merinntekten skyldes økte inntekter fra årsgebyret og et høyt antall førstegangsgebyr i 2007.
- Regnskapsførte andre inntekter er høyere enn budsjettert, noe som skyldes at refusjoner for fødsels- og adopsjonspenger og sykepenger, samt forhold knyttet til merinntektsfullmaktene, netto-budsjetteres.



Foto: Finn Jørgensen  
Fotokonkurransen  
for sjøfolk 2007

# English summary

The Norwegian Maritime Directorate entered the year 2007 after having completed a successful relocation to Haugesund. A long list of projects related to the relocation, and which had greatly occupied personnel resources in the Directorate, were at the same time closed or solved to the satisfaction of the employees. These projects included for instance office premises, canteen, gymnasium and housing for commuters.

All through the relocation process, the Directorate has carried out an almost continuous and comprehensive employment and training process for a great number of new employees, work which due to the tight labour market, also continued throughout 2007. A total of 92 vacant positions were announced in 2007, as opposed to 101 positions in 2006. Per 31.12.2007 there were 31 vacant positions in the Directorate, which struggles to recruit maritime technical competence such

as naval architects, engineers and nautically trained personnel.

In 2007, the Norwegian Maritime Directorate (NMD) initiated important projects to further develop its service, for instance the development of a new control system (TA-2), the implementation of an electronic document management system (DocuLive) at the stations and a system for human resources development.

Despite the high level of activity in the Directorate, and the fact that work pressure on the individual employee may be intense, absence due to sickness has had a positive development. Per 31.12.2007 sickness absence added up to 4,11 % as opposed to 5,11 % in 2006 and 6,42 % in 2005. Towards the end of 2007, an extensive survey of the working environment was carried out. The survey revealed many positive sides to the work environment in the Directorate, but it also indicated that there are areas in need of improvement.

A work group has been established to analyse the survey report and make suggestions for follow-up. This work will be given high priority in 2008.

In connection with the relocation to Haugesund, a major re-organisation of the main office was carried out. Principally, the re-organisation consisted of keeping the vessel structure from 1994, clarification of the international work, commitment to environment protection, public relations/information and the fact that the Directorate wanted to put more effort into studying accidents and the human element. In 2007, the stations have been subject to re-organisation. The result being that the administration of station Båtsfjord and station Narvik are placed under station Hammerfest and station Harstad respectively from 01.01.2008. In addition, the four districts will be re-arranged to two regions, which will both be managed from the main office.

The NMD had 302 employees at the end of 2007, – 182 at the head office and 120 distributed on the 19 stations along the Norwegian coast, at the historic archives project in Oslo and three welfare stations.

## International cooperation

In 2007, as one of several member states, Norway volunteered to be audited by IMO, the UN agency concerned with the safety of shipping and cleaner oceans. The revision showed that Norway meets all commitments in consequence of IMO's conventions adopted by Norway. Furthermore, the revision referred to some areas in which the user-friendliness towards the industry can be improved, circumstances of which the Directorate already was aware and is working on.

Norway has been a central actor in IMO's safety work. Due to the bad statistics with regards to marine casualties, especially for crew members, IMO has decided to review safety on board dry cargo vessels. Norway will contribute to the work through the implementation of effective measures on the various vessel types. In addition, the NMD will take active part in the cooperation to come up with measures to reduce the number of lifeboat accidents, work which will continue in 2008.

Norway has worked hard in IMO all through 2007 for regulations that may prevent the many severe accidents caused by explosions and fires on board tankers carrying chemicals and petroleum products. However, a great deal of work still remains. The guidelines for gas operated vessels are expected to be completed in the course of 2009. IMO will follow up with the development of codes for such vessels. The ongoing work concerning optional safety guidelines for smaller fishing vessels, in correspondence groups as well as in work groups, is expected to be concluded in 2008.

Norway will, in cooperation with other Nordic countries, continue to work actively for the introduction of an obligatory requirement for ECDIS (Electronic Chart Display and Information System), also on board vessels other than high-speed vessels. The attempt of the NMD to get a mutual economical lift among member states,

organisations and manufacturers, in order to secure better quality of radars, is at a standstill due to a lack of will among IMO's members to contribute with funds to continue the work, work which can not be funded by the NMD alone. The possibility for new suppliers of GMDSS-services (Global Maritime Distress Safety System) may cause a change in the radio coverage areas A3 and A4, as A3 is defined as based on the range of Inmarsat's satellite coverage. IMSO (International Mobile Satellite Organization) will act as a supervisory body to ensure that any new satellite suppliers meet the requirements for emergency alarm relaying and emergency communication.

With regards to global tracking of ships, SOLAS-amendments have been adopted introducing requirements on Long Range Identification and Tracking of ships (LRIT). The systems must be operational by 30 December 2008. The work on the code for investigation of marine casualties was concluded in 2007 and together with the SOLAS-amendments, which makes the code binding, it is expected to be adopted at the next meeting of the IMO Maritime Safety Committee – MSC 84.

## Cooperation for the environment

In the early part of 2007, comprehensive amendments of the MARPOL Annex I and II (regulations concerning oil and chemicals) entered into force. Continuous work is also done on a possible revision of IMO's regulations on garbage and certain types of cargo residue from ships. The work concerning transportation of chemicals (Annex II) is in 2008 still marked by this revision, for instance through the revised and adopted guidelines for approval of cleaning agents used on chemical tankers.

At the same time, the NMD and Det Norske Veritas (DNV) cooperated on a proposed document concerning the permission to carry vegetable oils in tanks with a volume of more than 3000 cubic metres on type 2 chemical

tankers. This proposal did not receive a majority and was dropped.

IMO has started the work of reviewing Annex V concerning prevention of pollution by garbage and cargo residue including wash water from holds. For the time being, this work is carried out in a correspondence group under the leadership of Canada. A work group is planned for IMO's environment committee (Marine Environment Protection Committee) – MEPC 58.

The ongoing work on the revision of MARPOL Annex IV, at the initiative of Norway, continued with full strength in 2007. The main focus of the revision is on the regulations concerning discharge of sulphur dioxide, nitrogen oxides and volatile organic hydrocarbons, as well as on the documentation requirements for bunker. The result of the work will be presented to MEPC the spring of 2008.

After the climate panel presented the report on its work on air pollution, it was agreed that IMO will take a closer look at the discharge of greenhouse gases. The NMD has played an active role in this work. In addition, the Directorate is actively involved in the documentation and reports covering reception arrangements for discharge from ships.

Norway has been a central participant in the development of a convention for dismantling ships, both in the actual work of formulating the regulations in the draft to the convention, and in the leadership of the work. The NMD is also committed to getting the great dismantling countries involved in the convention as early as possible.

The Ballast Water Convention was ratified by Norway in April 2007, and by an additional 11 countries before the end of the year. The convention will enter into force after ratification by thirty IMO member states, which represents more than 35 % of the world merchant shipping tonnage. As the first country in IMO, Norway was given type approval for a treatment system for ballast water. The work concer-



Foto: Knut Revne  
Fotokonkurransen for sjøfolk 2007

ning the development and adoption of guidelines to the Ballast Water Convention continued throughout 2007 and will continue in 2008.

On behalf of the Antarctic Treaty countries, the NMD will continue its work to prohibit vessels operating in Antarctic waters from carrying heavy oil on board. The Directorate is acting as a coordinator for the national work through giving its input to the process of developing a new chapter in MARPOL concerning the transfer of oil between ships which are not in port. The work continued throughout 2007, and is expected to be concluded during the autumn of 2008.

### The International Labour Organization (ILO)

In June 2007 the NMD participated at ILO's 96th general conference in Geneva, from which one of the results was the adoption of the Convention for Work in the Fishing Sector, No. 188, with accompanying Recommendation No. 199. The new convention included minimum requirements for work on board, conditions of employment, furnishing and catering, medical treatment, social security and supervision. It provides for port state inspections of fishing boats based on the system for merchant vessels. The convention enters into force 12 months after the adoption, and upon registered ratifications from at least ten countries, from which eight must be coastal states. The Directorate has also started the work of developing guidelines for the flag state's inspection of seafarers working and living conditions. The work is expected to be concluded in the course of 2008.

### EU

Also in 2007 the NMD had its focus on ensuring Norwegian influence on EU's rules and regulations within shipping, as well as correct implementation of the relevant legal documents taken into the EEA agreement. The work with the European Maritime Safety Agency (EMSA) has also been

given high priority in 2007. The NMD has participated in meetings where topics such as ship recycling, revision of classification societies, traffic surveillance systems and an information system on seafarers were items on the agenda. The Directorate has made use of EMSA's offer on training in EU rules and regulations in the maritime sector for new employees in the marine administrations. The work on a proposed revision of EU's rules and regulations was also central in 2007. The NMD does this work in cooperation with EU's committee on maritime security, the Committee on Safe Sea and the Prevention of Pollution from Ships (COSS)

### Paris MoU

For instance, the NMD participated in the following meetings in PMoU in 2007:

- Two annual meetings in Technical Evaluation Group (TEG).
- Four work meetings within TEG: TF 31 New Inspection Regime- TF 21 Statistic- TF 34 Training- TF 35 ILO.
- One annual meeting in the Port State Control Committee (PSCC).
- Four annual seminars for training of port state inspectors – organized by EMSA – but with participants from PMoU.
- Four annual Expert Training seminars organized by PMoU.
- PMoU Peer Review: Revision of non-EU member states. Norway was member of the revision team for Canada in 2007.
- PMoU Review Panel: Norway participated in two such cases in 2007.

### Seafarers' competence, working and living conditions

ILO-178, which deals with the implementation of inspection of seafarer's working and living conditions, will be ready before the summer of 2008. One has worked on an integration of different health regulations, both in Norway and in the countries bordering the North Sea Basin. The Norwegian Maritime Directorate expects that a

proposal for a new health regulation will be submitted by the end of 2008.

After a successful reorganisation, NMD's Subdivision for Working and Living Conditions now work more closely with Division for Strategic Safety in connection with marine casualties. The subdivision will focus more on preventive work towards seafarers. At the same time, a campaign focusing safety and change of attitude will be launched.

Ten NAV-offices were subject to revision in 2007. In addition, a system review was done of the embassy in Manila.

In 2007, the three welfare stations in Aberdeen, Rotterdam and Port Said experienced over 500 more shipping arrivals than the year before. An increase was registered, with regards to number of subscribers to the film service, and 380 newspaper subscriptions were sent to our contacts for further distribution. In addition, last year showed an increase in athletic badges awarded to seafarers on Norwegian ships, and the training ship "Sjøkurs" from Kristiansand was nominated the sports ship of the year.

Even though the photo competition for seafarers gave a Danish victory in 2007, we are happy to see that the participation was greater than ever. A new stock of the discharge book "Sjøfartsbok", has been purchased, which should last until 2010.

### Maritime legislation

Throughout 2007, extensive work was carried out on the adaptation of existing regulations into Act of 16 February 2007 No. 9 concerning ship safety (the Ship Safety Act). In addition, two new regulations were formulated, concerning violations fee and compulsory fine, the latter entering into force on 1 January 2009.

Regulations concerning stopping and boarding of foreign vessels on suspicion of an environmental offence have been established in a new regulation, which is a continuance and specification of rules and

regulations previously included in the Seaworthiness Act. The proposal to introduce a mandatory certificate of boatmanship was submitted in 2007. The Ministry of Trade and Industry has resolved to postpone the decision to introduce the mandatory certificate.

### Control and supervision

At the end of 2007 the records showed 3 414 Norwegian vessels which are subject to inspections and hold valid main certificates. From these vessels, 1 344 were cargo vessels, of which 600 were registered in the Norwegian International Ship Register (NIS). Furthermore, there were 769 passenger ships, 1 311 fishing vessels and 7 mobile units. In all, the Norwegian Maritime Directorate issued 2 264 certificates to the fleet registered in Norway, as opposed to 1 908 the year before. Cargo vessels and passenger ships, registered in NIS and delegated to the classification societies, are left out here.

In 2007, 248 unscheduled inspections were performed on Norwegian fishing vessels, passenger ships and cargo vessels subject to inspections, of which 60 vessels were detained. In addition, 150 unscheduled inspections were performed on fishing vessels with total length of 6-10,67 metres and which are not subject to inspections.

The NMD points out that these numbers are not necessarily a representative average of the Norwegian fleet subject to inspections, as a certain number of these unscheduled inspections were not performed on a random selection. 129 vessels were inspected as a result of marine casualty or damage.

186 ISM-audits were conducted on board vessels comprised by the requirements for a safety management system, mainly passenger ships, as well as the onshore organizations of the shipowners. This is a reduction compared to 2006 when 225 audits were conducted. Furthermore, 20 port state inspections on passenger ships in traffic to and from Norway were carried out in 2007. Inspections on 95 recon-

structions and 44 newbuildings were performed, which is a slight reduction from the previous year.

In addition, 212 service and towing authorisations were issued, as well as relocation permits. An increase in the number of issued tonnage certificates was registered, from 178 in 2006 to 200 in 2007. At the same time, 735 identity certificates for vessels under 15 metres, 145 insurance certificates covering responsibility in the event of oil spills and 180 permits for limited carriage of passengers were issued.

In the course of 2007, 557 foreign vessels were inspected when calling at a Norwegian port. 14 of these vessels were detained on grounds of severe deficiencies, which constitutes 2,5 % of the inspected vessels. 858 Norwegian vessels were inspected in foreign ports, of which 27, or 3,1 %, were detained.

### Marine casualties

2007 was marked by the tragic loss of Bourbon Dolphin west of the Shetlands on 12 April, where eight seafarers lost their lives. Immediately afterwards, the Norwegian Maritime Directorate took measures to address the revealed problem areas. Immediate measures concerning anchor handling operations were implemented in Norway and taken notice of in a number of countries surrounding the North Sea Basin. The measures were also referred at the MSC 83 in Copenhagen the summer of 2007. In addition, the Ministry of Justice and the Police appointed a special investigating commission to clarify the course of events and causal factors which resulted in the capsizing. The Commission is expected to hand over its report in 2008.

The Department for Strategic Safety is responsible for the follow-up of marine casualties, and is per today manned with five people. In 2008, the Department will be strengthened by two people whose main responsibility will be investigation of marine casualties.

2007 showed a positive development with regards to number of reported

casualties. Last year, 501 personal injuries were reported, as opposed to 641 in 2006. The number of groundings on the other hand, increased from 90 in 2006 to 107 in 2007. It is especially amongst the fishing/whaling boats and small cargo ships that the number of groundings is increasing. The Directorate is working to clarify the causal factors as well as identify possible measures. Most casualty types remained stable in numbers in 2007 compared to the year before.

Fourteen seafarers died and four were missing after capsizing, collisions and personal injuries during 2007.

### Communications and public relations

In 2007, there has been a steady flow of inquiries from the media in various cases connected to the work of the Norwegian Maritime Directorate. However, some cases stand out as different, for instance the Bourbon Dolphin disaster and the work towards a possible mandatory certificate of boatmanship. The NMD has put a lot of effort into strengthening its image in 2007, both with regards to recruitment and general reputation, and concerning topics of public interest. The internet pages are developed and improved as regards increased availability, quality and user friendliness. The professional journal Navigare was published four times, and is now also available on the internet. A new internal paper was introduced to strengthen internal communication.







**Sjøfartsdirektoratet**  
Norwegian Maritime Directorate

**Adresse**  
Smedasundet 50A  
Postboks 2222  
5509 Haugesund

**Telefon** 52 74 50 00  
**Telefaks** 52 74 50 01  
**E-post**  
postmottak@sjofartsdir.no

**Internett**  
[www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no)



Foto: Jörgen Språng,  
Vinner av 2.plassen i den nordiske Fotokonkurransen for sjøfolk 2007