

Nøkkeltall 2008

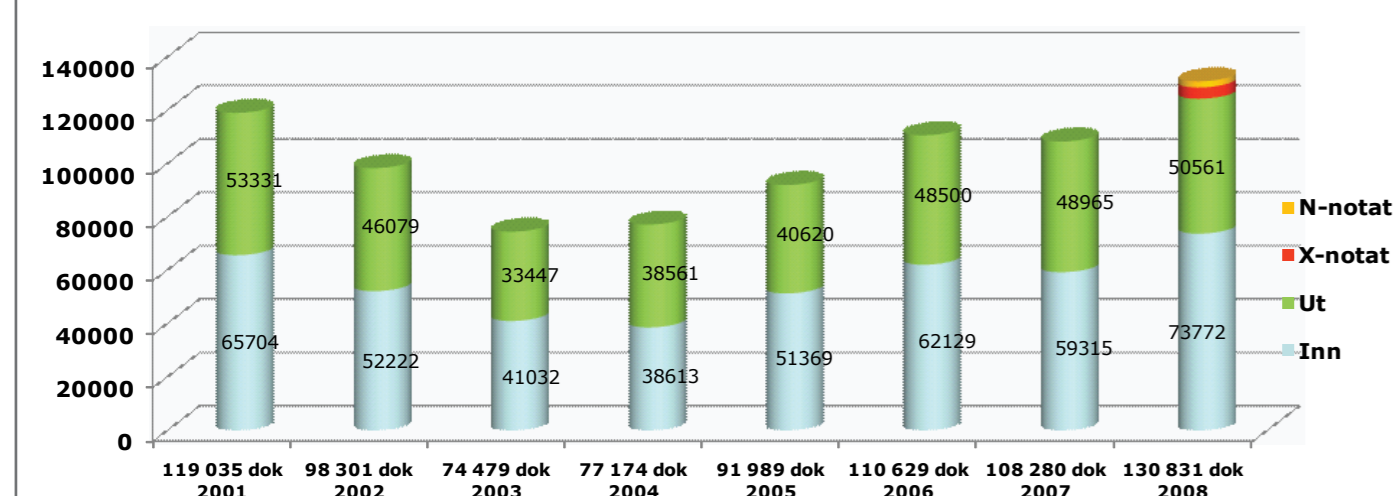
Sentrale regnskapstall		
	2007	2008
Driftsbudsjett, disponibelt	259 266 000	296 443 000
Driftsregnskap	260 725 000	293 246 000
Innkrevning av gebyrer for tjenester	162 833 000	162 874 000
Refusjonsordningen for sjøfolk	1 606 219 000	1 825 805 000

Antall ledige stillinger	
01.01.08	31
14.02.08	38
30.06.08	21
31.12.08	15

Dødsulykker i forbindelse med bruk av fritidsbåt						
Periode	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Totalt ant. ulykker med båt	25	45	31	27	20	25
Totalt omkomne fra båt	29	51	34	34	24	30

Antall utlyste stillinger	
2006	73
2007	96
2008	73

Total journalførte dokumenter fra 2001 til 2008

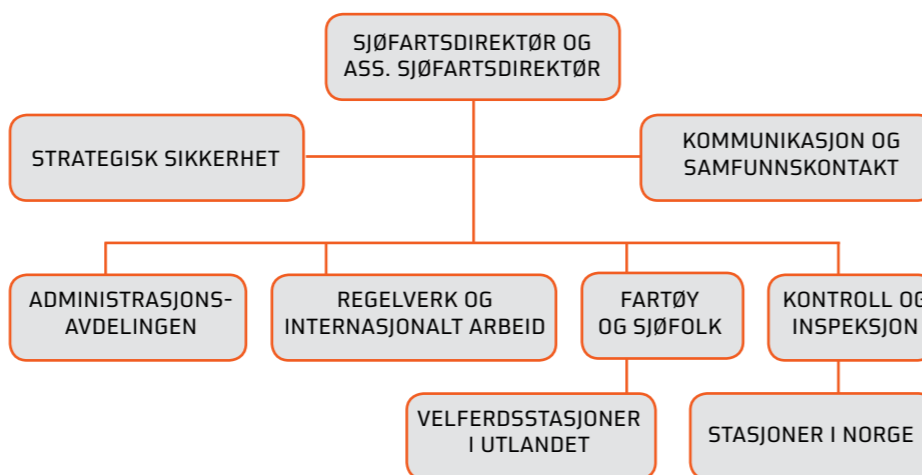


Sertifikater og tilsynsvirksomhet	
Uanmeldte tilsyn NIS/NOR (mål 450) inkl. fiskebåter/sjarker under 10,67 meter (227)	609
Havnestatskontroller 31,4 % (gj.snitt over 3 år - mål 25 %) Tilbakeholdt 22 utenlandske skip -> 3 %	735
Sertifikatinspeksjoner	2.029
Andre inspeksjoner (ombygging, havari osv.)	756
Kjenningsmåling (identitetsbevis)	889
Bunkerskonvensjonssertifikater inkl. 138 til utenlandske skip	1.272
Personellsertifikater	17.000

Sykefravær	
2002	6,90 %
2003	7,32 %
2004	6,23 %
2005	6,42 %
2006	5,10 %
2007	4,29 %
2008	5,42 %

Årsmeldingen
finner du også på
www.sjofartsdir.no

Fakta om Sjøfartsdirektoratet



Organisasjonen

Sjøfartsdirektoratets hovedkontor ligger i Haugesund. Vi har 308 stillinger. 103 av disse er tilknyttet våre stasjoner langs kysten og tre på velferdsstasjoner i utlandet. Blant våre medarbeidere utgjør sivilingeniører, ingeniører, maskinister, nautikere og jurister de største faggruppene. I tillegg har vi blant annet en rekke medarbeidere med bakgrunn innenfor miljø, arkivfag, økonomi, informasjon, IT og HR.

Sjøfartsdirektoratets stasjoner



Region NORD
Trondheim, Rørvik, Sandnessjøen, Bodø, Narvik, Svolvær, Harstad, Tromsø, Hammerfest, Båtsfjord

Region SØR
Oslo, Larvik, Kristiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Florø, Ålesund, Kristiansund

Våre mål

- Godt kvalifiserte sjøfolk som har gode arbeids- og levevilkår
- Trygge og sikre skip
- Rent miljø
- Kvalitet i alle ledd
- Attraktiv arbeidsplass

SJØFARTSDIREKTORATET
Smedasundet 50A
5528 Haugesund
NORWAY
Telefon: 52 74 50 00
Telefaks: 52 74 50 01
E-post: postmottak@sjofartsdir.no

www.sjofartsdir.no



ÅRSMELDING 2008



FOR SJØSIKKERHET I ET RENT MILJØ

Hilsen fra
sjøfartsdirektøren



Foto: Vaage Foto

Når dette leses er året 2008 historie på godt og vondt. Vi som arbeider med sjøsikkerhetsarbeid kan se tilbake på et innholdsrikt år.

Stortinget har ratifisert den store rammekonvensjonen til ILO - kanskje best kjent som Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006). Nå starter implementeringen i norsk regelverk.

Av viktige miljø saker nevnes:

- utfasing og reduksjon av svovelinnholdet i bunkers
- konvensjonen om forbud mot tinholdig bunnstoff i kraft
- utslipp til luft, et arbeid som fortsetter i 2009
- konvensjonen om forsikring mot bunkerssøl

Av viktige skipssaker nevnes:

- Ny Special Purpose Ship kode
- Innføring av ECOIS og brovaktalarm
- Probabelistisk (risikobasert) stabilitetskrav

Det er gledelig at personulykkestallet har vist en markant fallende tendens. Hva som er den direkte årsaken til dette vites ikke i skrivende stund, men det er et håp at kampanjer og informasjon knyttet til helse, miljø og sikkerhet nå viser resultater.

Det er derimot uholdbart at det skjer flere grunnstøtinger i 2008 enn i årene før, og det er grunn til å stille spørsmål om vi har lært noe som helst? Når arbeids- og hviletids-skjemaene tilsynelatende viser at hviletiden er overholdt - hva er det da som er galt? □

Sjøfartsdirektoratet i 2008

Den maritime sektoren i landet har de siste årene hatt en sterk vekst og dette har også preget hverdagen i direktoratet i 2008. Direktoratet er usikker på hvordan finanskrisen vil slå ut for næringen og oss i årene framover. Den store aktiviteten har særlig vært merkbart innenfor nybygg og ombygninger. Samtidig har det vært stor etterspørsel etter norske sjøfolk. Tilstrømmingen til de maritime skolene har økt, men fortsatt er rekrutteringen for liten i forhold til etterspørsel.

Stor arbeidsmengde

For å avlaste den totale arbeidsmengden besluttet direktoratet i første halvår 2008 midlertidig å kjøpe tjenester/sette ut arbeid til klasse-selskapene. I alt er 48 offshore-fartøy og 6 passasjerskip satt ut. I tillegg har og vil direktoratet måttet bruke en god del overtidsarbeid for å ta unna for den uvanlig omfattende saksbehandlingsmengden.

Direktoratet har på tross av stor saksmengde klart å utstede sertifikater til alle nybygg i tide, ved at tidspunktet for levering av fartøyene har vært avgjørende for i hvilken rekkefølge saker har blitt behandlet. Det har derved ført til at saker som ikke har vært så tidskritiske har blitt liggende lengre, og ofte over fire uker før de har blitt besvart.

Når fartøy har blitt levert og fått sine midlertidige sertifikater fra direktoratet, fyller inspektørene ut tilsynsrapporten. I tillegg går hovedkontoret gjennom denne rapporten og følger opp at etterspurt oppdatert dokumentasjon er mottatt slik at endelige sertifikater kan utstedes. Som følge av tidspress i forbindelse med andre oppgaver har disse oppfølgingsoppgavene i mange tilfeller blitt utsatt, og nye midlertidige sertifikater har blitt utstedt for å løse saken midlertidig. Ressurser har blitt omprioritert for å komme å jour, og antall fartøy som har fornyede midlertidige sertifikater er redusert, men det er fremdeles noe etterslep på dette området.

Antall sertifikatutstedelser til norske sjøfolk og påtegningsdokumenter til utenlandske sjøfolk er fortsatt på et høyt nivå, men saksbehandlingstiden er innenfor fire uker, normalt én til to uker. Direktoratet har i første halvår hatt sterkt fokus på havnestsatskontroller. Totalt er 735 skip kontrollert, noe som utgjør 31,4 % i gjennomsnitt for de tre siste årene.

Ny direktør

Sjøfartsdirektør Rune Teisrud avsluttet sitt arbeidsforhold per 31. mai etter eget ønske. Assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude ble bedt av Nærings- og handelsdepartementet om å fungere som sjøfartsdirektør til ny sjøfartsdirektør tiltrer.

Slutt for sjøfartsinspektørene

Sjøfartsinspektørrollen opphørte 1. juli 2008. Samtidig ble nærmere 150 år med sjøforklaring etter ulykker til sjøs historie. Sjøfolk og redere må ikke lenger forklare seg i offentlige høringer. Når sjøforklaringer forsvinner må de involverte parter forklare seg direkte til politiet, Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) eller Sjøfartsdirektoratet. Dette reguleres i den endrede sjøloven og ny forskrift om ulykkesrapportering.

SHTs undersøkelser av sjøulykker skal forebygges nye ulykker og alvorlige hendelser, og bedre sjøsikkerheten generelt. Undersøkelsene skal ikke fordele strafferettslig skyld og ansvar.

Den påtalemessige delen av ulykkesundersøkelser, som sjøfartsinspektørene har hatt fram til nå, overføres til Nordsjø-/Miljøseksjonen ved Rogaland politidistrikt. Enheten får ansvar for etterforskning og påtaleavgjørelse i sjøfartssaker fra eget distrikt. I tillegg vil enheten gi bistand til de øvrige politidistriktene som etterforsker ulykker som skjer innenfor egne politidistrikt.

Økonomi

Ekstra tildeling av midler i revidert nasjonalbudsjett i juni 2008 løste en del av de utfordringene som var knyttet til å rekruttere og beholde personell, avlaste det store arbeidspresset med muligheter for kjøp av tjenester fra klasse-selskapene og dekning av utgifter knyttet til viktige IT-prosjekter. □

En attraktiv arbeidsplass



Jeg tror at det som først og fremst motiverer våre ansatte og dem som har lyst til å jobbe hos oss, er det viktige arbeidet direktoratet gjør for sikkerhet til sjøs, sier administrasjonsdirektør John Malvin Økland.

– Sjøfartsdirektoratets visjon er nemlig å være den fremste pådriveren i verden innen sjøsikkerhet og miljø. Derfor er vi hele tiden på utkikk etter mennesker som har de rette forutsetningene for å gå inn i det viktige arbeidet med sjøsikkerheten, enten i våre ulike fagavdelinger ved hovedkontoret i Haugesund eller ved en av direktoratets stasjoner langs kysten.

– Vi har mest behov for personer med ingeniørfaglig og teknisk utdannelse eller maritim bakgrunn som maskinist eller nautiker, sier personalsjef John K. Fosen. – Men vi kan også trenge dyktige medarbeidere innen jus, miljø og administrative fag som arkiv, økonomi og IT.

Karrieremuligheter

I Sjøfartsdirektoratet er det et bredt fagmiljø med åpning for tverrfaglig læring og jobbrotasjon, som gir den enkelte ansatte mulighet til personlig utvikling og bredere karriereaspekter. – Vi satser på å utvikle våre medarbeidere gjennom utforming av individuelle karriereplaner, og gir muligheter for kurs og videreutdanning, sier Økland.

– Sjøfartsdirektoratet har en helt sentral posisjon i det maritime miljøet i Norge, forteller Fosen. – Vi har også et høyt og aktivt internasjonalt engasjement, særlig i FNs organisasjoner for skipsfart og arbeidsliv, og i EU.

Administrasjonsdirektøren og personalsjefen er enige om at den unike kompetansen en jobb i Sjøfartsdirektoratet gir, gjør medarbeiderne attraktive også for andre arbeidsgivere. Mange ser direktoratet som et springbrett for å jobbe andre plasser. – Heldigvis ser vi at de aller fleste blir værende, smiler de.

En grunn til akkurat det kan være at Sjøfartsdirektoratet det siste året har hatt en svært gunstig lønnsutvikling. – Vi er nå absolutt konkurranse-dyktig på lønn, forsikrer John Malvin Økland, og legger til at som ansatt har man en av de beste pensjons- og forsikringsordningene i landet.

Godt miljø for gamle og unge

Sjøfartsdirektoratet ansetter medarbeidere i alle aldre. – Det er ikke slik at vi bare er på jakt etter de unge og fremadstormende, sier John Fosen. – Vi er veldig bevisst på den kompetansen som seniorer har. De kan bidra med svært mye i det faglige miljøet.

– Vi er også opptatt av å tilrettelegge arbeidet for at ansatte i ulike livsfaser skal ha en fleksibilitet i

Sjøfartsdirektoratet

opplever en økende

interesse for

ledige stillinger.

Spennende oppgaver,

gode arbeidsbetingelser,

mulighet for

internasjonalt arbeid,

og en trygg og sikker

arbeidsplass er noen

av årsakene.

hverdagen, sier Økland. – Det er veldig viktig for oss å få fram at vi har et sosialt, godt og inkluderende arbeidsmiljø her i direktoratet, sier Økland og Fosen. Det gode miljøet skapes blant annet gjennom en rekke sosiale tiltak. – Vi har eget bedriftsrettslag, der vi blant annet har aktiviteter som fotball, volleyball, golf og sosiale treff, forteller Økland.

– Også har vi eget kor, bridgeklubb og kunstklubb, supplerer John Fosen og ramser opp videre: – Det arrangeres utflukter for ansatte med familier, julefest, julebord, sommerfest, pubquiz og vi slutter aktivt opp om tiltak som "Sykle til jobben"-aksjoner, Kulturnatt og TV-aksjonen.

– Kort sagt, så har vi det vel innmari trivelig på jobb, ler de to, som håper å ønske flere medarbeidere velkommen til Sjøfartsdirektoratet. □

Hvem jobber i direktoratet?	
Nautikere:	88
Annen høyskole:	51
Videregående skole:	48
Ingeniører:	35
Maskinister:	28
Jurister:	22
Sivilingeniører:	15
Andre mastergrader:	9
Siviløkonomer:	7

Et løft for bedre arbeids- og levevilkår

I desember 2008 vedtok

Stortinget de nødvendige

lovendringer for å

gjennomføre ILOs

konvensjon for sjøfolks

arbeids- og levevilkår

(MLC 2006).

Proessen er et godt

eksempel på at Norge

er en aktiv pådriver i

internasjonalt arbeid.

Maritime Labour Convention 2006 er en milepæl i det internasjonale arbeidet med å styrke rettighetene til sjøfolk globalt. Samlekonsensjonen vil erstatte 68 nåværende konvensjoner som i varierende grad har fått internasjonal tilslutning.

Stortinget ga i desember 2008 sitt samtykke til ratifikasjon av konvensjonen. Bak ratifisering ligger det flere års innsats fra Sjøfartsdirektoratet og Nærings- og handelsdepartementet (NHD), med stor deltakelse i internasjonale møter på både overordnet og mer faglig nivå.

Sikre rettigheter

I Sjøfartsdirektoratet har arbeidet vært et fokusområde også i 2008. I juli deltok representanter i IMO og ILOs ad hoc ekspert arbeidsgruppe som jobber med økonomisk ansvar og kompensasjon for død, personskafe og sjøfolk som er overlatt til seg selv. Arbeidet har bestått i å sikre at sjøfolk som av en eller annen grunn blir etterlatt av rederiet skal kunne sendes hjem, og at sjøfolkene eller deres etterlatte skal få sitt kontraktmessige tilgodehavende spesielt med tanke på yrkesskade og ved dødsfall.

Kontroller

Sjøfartsdirektoratet har også deltatt aktivt i ILOs ekspertgruppe for utarbeidelse av veiledninger for MLC flaggstats- og havnestatskontroll. I

februar deltok Sjøfartsdirektoratet i utarbeidelsen av veiledning i bruk av MLC-konvensjonen ved havnestatskontroller. Arbeidet ble sluttført da ILO vedtok de endelige veiledningsdokumentene i september 2008. Disse vil være viktige for å sikre at konvensjonens intensjoner blir etterfulgt i flaggstats- og havnestatskontroller på en mest mulig lik måte.

I arbeidet med MLC 2006 har kommunikasjonen med NHD vært svært viktig. Utkastet til Odelstingsproposisjon nr.70 (2007-2008) ble utarbeidet av direktoratet, og det ble også gitt bistand til NHD i slutførelsen av arbeidet med proposisjonen. □



Foto: Maritimen Skipsbyggerne, Fotokonkurransen for sjøfolk

Obligatorisk båtførerbevis

I 2008 ble besluttet

regjeringen å

innføre obligatorisk

båtførerbevis i Norge.

Sjøfartsdirektoratet har

ledet arbeidet bak, og

også i 2008 har dette

vært en sentral oppgave.

Etter at regjeringen høsten 2008 besluttet å innføre obligatorisk båtførerbevis, har Sjøfartsdirektoratets underavdeling for Sjøvett og fritidsfartøy, i samarbeid med regelverksavdelingen, jobbet med å tilpasse forskriften til den nye ordningen.

Bedre prøve

I tillegg til selve regelverksarbeidet har "Sjøvett og fritidsfartøy jobbet aktivt med en forbedring av prøvene som er i bruk i den frivillige båtførerbevisordningen – som nå blir erstattet med en obligatorisk ordning. Blant annet har man begynt arbeidet med en spørsmålsbank til båtførerprøven, slik at dagens ordning med et begrenset antall oppgavesett kan opphøre. Det er også arbeidet med andre tiltak for å sikre og forbedre kvaliteten på testingen i forbindelse med båtførerbevis. Det er også utredet en del om hvordan

båtførerbeviset kan danne grunnlag for utstedelse av det internasjonale ICC-sertifikatet og arbeid er igangsatt for å få på plass nødvendige sanksjonsmuligheter ved brudd på båtførerbestemmelsene.

Setter ut drift

Sjøfartsdirektoratet har i hele prosessen rundt obligatorisk båtførerbevis vært tydelige på at det er nødvendig å sette ut driften av prøvene som er i bruk i den frivillige båtførerbevisordningen – som nå blir erstattet med en obligatorisk ordning. I dag er det Norsk Test A/S som har driften, men reglene krever at det gjennomføres en anbudsrunde om dette. I 2008 har man derfor jobbet en del med kravspesifikasjon knyttet til drifting av båtførerprøven. Dette arbeidet har pågått parallelt med arbeidet tilknyttet en obligatorisk ordning, i og med at disse tilpassingene ville bli utført uavhengig av innføringen av obligatorisk båtførerbevis. □

Byggeboom i offshorebransjen

Det er rekordbygging av

flyttbare innretninger

for tiden, men tilbake-

meldingene er positive.

"Sjøfartsdirektoratet

har opptrådt konsek-

vent og profesjonelt.

Vår erfaring med dere

er overveiende positiv"

– lyder en av tilbakemel-

dingene etter byggingen

av Deepsea Atlantic.



Foto: Gjengitt med tillatelse fra Oddfjell Drilling

Sammenlignet med bygging av skip, så er dokumentmengden mye større på en flyttbar innretning, sier underdirektør for flyttbare innretninger, Åse Waage. Dette har sammenheng med flere og mer komplekse systemer samt mindre omfang av delegering til klaseselskaper. Byggingen av en flyttbar innretning genererer en dokumentliste som viser krav til innsendelse av dokumentasjon. Denne inneholder som oftest minimum 200 dokumenter av ulik størrelse og omfang. En innretning som bygges i dag har cirka fire ganger så mange utstyrskomponenter som for 20 år siden.

I tillegg bruker underavdelingen mye tid til innretninger med fremmed flagg som skal på norsk sokkel. Her ytes det bistand til Petroleumstilsynet på maritime systemer.

Prioriteringer

Den uvanlig høye aktiviteten har også medført harde prioriteringer. Det strategiske arbeidet er blitt nedprioritert i enkelte perioder. Underavdelingen har arbeidet med endring av tre forskrifter knyttet opp mot flyttbare innretninger. Waage bruker dedikerte medarbeidere som grunn til at arbeidet har gått bra. – Vi håper næringen har forståelse for at vi må prioritere sertifisering og oppfølging av innretningene, sier hun.

Koordinering

Mens det i flere år har vært liten byggeaktivitet, så har det i 2008 blitt sertifisert tre nybygg samtidig som ytterligere sju er under arbeid. Prosessen følges nøye fra saksbehandlere i Sjøfartsdirektoratet. Dokumenter utarbeides av ulike leverandører og verft

Travle år

Resertifisering av eksisterende bygg har også i 2008 tatt betydelige ressurser. For flyttbare innretninger gjelder nye forskrifter og regelverk uavhengig av når enheten ble byg-

get. Dette innebærer i praksis at resertifisering følger samme regelverk som et nybygg. I mange tilfeller medfører dette både ombygginger og tilpassinger som gjør arbeidet krevende.

Men høyt tempo og svært høy aktivitet har ikke gått ut over kvaliteten på det arbeidet som er levert fra underavdelingen. Eierne og de som bygger nye innretninger er svært fornøyd med den oppfølgingen som de har fått fra direktoratet – til tross for at direktoratet stiller strenge krav til dokumentasjon og oppfølging i hele linjen fra tegning til ferdig innretning.

– Vårt syn på Sjøfartsdirektoratets bidrag i prosjektet har vært overveiende positivt, men dog krevende i enkelte prosesser. Krevende fordi vi har hatt utfordringer med å få verftet til å forstå kravene. Når disse situasjonene oppsto ble det etter mitt syn håndtert på en konsekvent og profesjonell måte fra direktoratet, sier prosjektdirektør for Deepsea Atlantic i en e-post til direktoratet.

Rekordåret 2008 er starten på tre sammenhengende år med høy aktivitet. 2009 og 2010 ser også ut til å bli minst like travle. □

Færre ulykker - mange grunnstøtinger

I 2008 gikk antall ulykker

ned, men tallet på grunn-

støtinger langs norske-

kysten er fortsatt høyt.

I dialog med næringen

vil Sjøfartsdirektoratet

nå innføre nye krav og

mer kontroll.

Mens antallet ulykker med norskregistrerte skip er på vei ned, har tallet på grunnstøtinger vært høyt de siste årene. I 2008 var det en svak nedgang i antall grunnstøtinger – 80 mot 90 i 2007, men det er for tidlig å si om trenden har snudd. I tillegg kommer 23 utenlandske fartøy som grunnstøtte i norsk farvann i 2008. Sjøfartsdirektoratet synes fortsatt tallet er for høyt, og er særlig bekymret for utviklingen for lasteskip. Hovedbidraget kommer fra mellomstore bulk- og stykkgodsskip mellom 500 og 5 000 bruttotonn. I de fleste tilfellene er årsaksbildet sammensatt.

– De rapportene vi har fått viser blant annet feilnavigering, brovakt som sovner, manglende utkikk, uoppmerksomhet og bruk av ikke-autorisert elektronisk navigasjonsutstyr som noen av årsakene, sier avdelingsdirektør Bjørn E. Pedersen i Avdeling for strategisk sikkerhet. – Ofte ser vi at dette dessverre henger sammen med en ukultur, hvor ting har fått utvikle seg feilaktig over tid uten at noen om bord eller på rederikontoret har tatt tak i det.

Færre ulykker
Til tross for et høyt antall grunnstøtinger, har likevel Sjøfartsdirektoratet registrert en nedgang i det totale antall ulykker til sjøs. Særlig stor er nedgangen i antall arbeids- og personulykker. I 2008 ble det til sammen rapportert 653 ulykker i ulike kategorier. I tillegg ble det rapportert 29 nestenulykker. Totalt 693 fartøy var involvert. Fem personer omkom på norske skip i 2008. Fire av disse i arbeidsulykker, mens en person døde ved brann i et maskinrom. For første gang siden registreringene av ulykker begynte, ble det i 2008 ikke registrert dødsfall i forbindelse med ulykker på fiskefartøy. Det ble registrert 451 personskader på norske skip i 2008.

Det ble registrert 17 forlis i 2008, det vil si at fartøyet har gått ned eller er total-skadd. Dette var to flere enn i 2007. De fleste forlis som registreres er mindre fiskefartøy. 111 fartøy ble skadet i forbindelse med skipsulykker i 2008. På tross av flere alvorlige hendelser med større skip, førte ikke disse til omfattende forurensning. □



Flere kontroller og nye krav

Fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude er tilfreds med at det totale antall ulykker går ned. Han mener likevel at Sjøfartsdirektoratet sammen med næringen fortsatt må ha fokus på forebygging, spesielt i forhold til grunnstøtinger. Gude varsler også endringer i regelverk og kontrollrutiner.

– FNs maritime organisasjon IMO har vedtatt at brovaktalarm skal innføres fra 2012. Dette er et krav Norge har jobbet for over lengre tid og som vi tror vil gi effekt. Det er vår intensjon å fremskynde innføringen av dette, og vi har som mål å fastsette krav om dette i norsk regelverk med ikrafttredelse allerede fra 1. januar 2010, sier Gude.

Den fungerende sjøfartsdirektøren ønsker også å intensivere kontrollen av blant annet planlegging av seilas og brorutiner, bruk av utkikk og navigasjonshjelpemidler, samt mannskapets arbeids- og hviletidsregistrering. I tillegg vil direktoratet iverksette en kampanje rettet mot grunnstøtinger i løpet av 2009.

– De viktigste brikkene for å redusere antallet grunnstøtinger er likevel rederne og mannskapet. Fartøyet må bemannes med tilstrekkelig og kompetent personell for å kunne utføre den daglige driften. Det er reders og skipsføreres ansvar at sikkerheten ivaretas til enhver tid, sier Sigurd Gude. □

