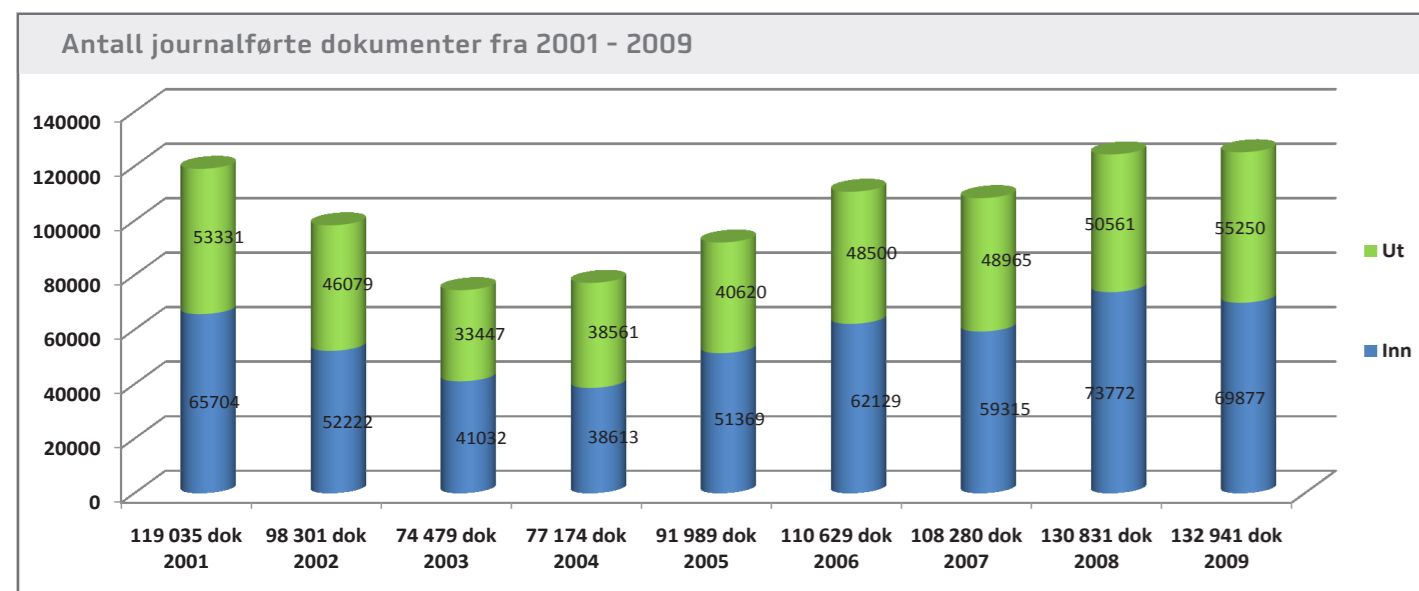


## Nøkkeltall 2009

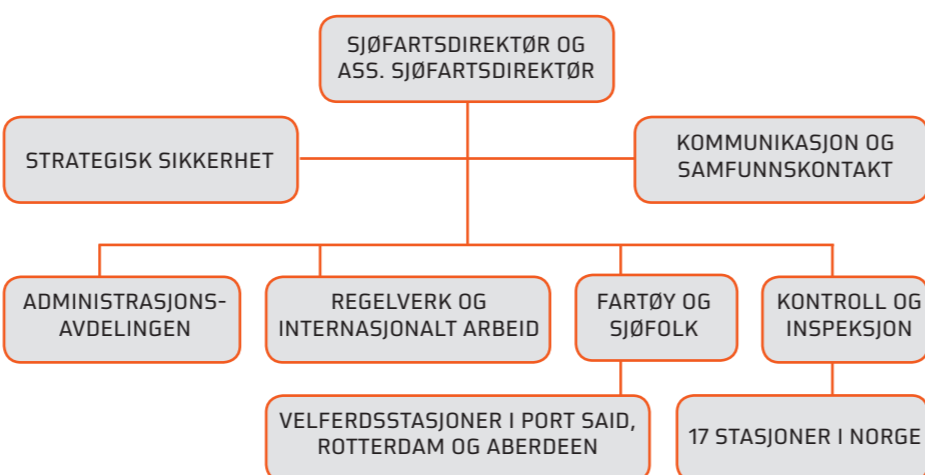
Sentrale regnskapstall	2008	2009
Driftsbudsjett, disponibelt	296 443 000	310 628 000
Driftsregnskap	293 246 000	307 987 000
Innkrevning av gebyrer for tjenester	162 874 000	169 783 000
Refusjonsordningen for sjøfolk	1 825 805 000	1 632 614 000

Sertifikater og tilsynsvirksomhet	2008	2009
Uanmeldte tilsyn NIS/NOR (mål 450) inkludert fiskebåter/sjarker under 10,67 meter (227)	609	776
Havnstatskontroller av fremmede skip i norske havner Sjøfartsdirektoratet er pålagt å kontrollere minst 25 % av fremmede skip i norske havner. Gj.snitt for siste tre år er 35,2 %. 16 utenlandske skip (1,9% > 3 %) ble tilbakeholdt i 2009.	735	824
Sertifikatinspeksjoner	2029	2072
Andre inspeksjoner (ombygging, havari osv.)	756	883
Kjenningsmåling (identitetsbevis)	889	795
Bunkerskonvensjonssertifikater inkludert 1236 til utenlandske skip	1272	1369

Mer detaljert informasjon finner du i vår årsmelding til Nærings- og handelsdepartementet: [www.sjofartsdir.no/aarsmelding](http://www.sjofartsdir.no/aarsmelding)



## Fakta om Sjøfartsdirektoratet



## Organisasjonen

Sjøfartsdirektoratets hovedkontor ligger i Haugesund. Vi har 307 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 en rekke medarbeidere med bakgrunn innenfor miljø, arkivfag, økonomi, informasjon, IT og HR.

## Sjøfartsdirektoratets stasjoner



## 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](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

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



# ÅRSMELDING 2009



FOR SJØSIKKERHET I ET RENT MILJØ

Hilsen fra sjøfartsdirektøren



## Tryggleiken viktigast

Lovverket åleine vil ikkje hindra ulykker. Skal ulykkestala ned, må haldningane betrast.

Diverre held talet på ulykker seg høgt. I 2009 vart 506 ulykker rapportert til Sjøfartsdirektoratet. Ein del svært alvorlige. 23 personar mista livet på norskregistrerte båtar i fjor – eit uakseptabelt høgt tal.

Grunnstøytningar og kontaktskadar er dei største problemområda, og Sjøfartsdirektoratet vil difor jobba mykje med denne problematikken og særlege kampanjar vil verta sett i gang. Ein kan undra seg over det store talet på ulykker. Me får stadig betre kjennskap til kysten. Karta vert betre. Me omgir oss med stadig betre teknologi, særleg for navigasjon. Likevel skjer ulykkene.

Ein viktig del av sjøfartsdirektoratet sitt arbeid er å utvikla lovverket på ein måte som bidreg til å auka tryggleiken på sjøen. Men me kjem likevel aldri dithen at lovverket åleine vil hindra ulykker. Manglande lovverk er neppe grunnen til alle dei alvorlege ulykkene. Dette har med haldningar å gjera. Haldningar hos skipsførarar, men også hos reiarlag. Skal ulykkestala ned, må haldningane betrast. Tryggleiken for mannskap, passasjerar, skip og miljø er viktigast. □

## Sjøfartsdirektoratet i 2009

### Fokus på forebygging

2009 har vært et år med fortsatt høy aktivitet i næringen og stor arbeidsmengde for Sjøfartsdirektoratet.

Direktoratet reviderte sin strategiplan med virkning for driftsåret 2009. Den reviderte strategiplanen tydeliggjør direktoratets funksjoner og målsettinger, og er nå et dokument som viser hvordan direktoratet vil møte utfordringene knyttet til regjeringens maritime strategi "Stø kurs".

### Høy aktivitet

Den maritime sektoren her i landet har de siste årene hatt en sterk vekst, og dette har også preget hverdagen i direktoratet i de siste årene. Den store aktiviteten har særlig vært merkbar innenfor nybygg og ombygninger. For å avlaste den totale arbeidsmengden har direktoratet fått midler til å kjøpe tjenester og sette ut arbeid til klasseselskapene, men ser ikke behov for ytterligere klassekjøp framover.

### Sertifikater

Direktoratet har på tross av stor saksomfang klart å utstede sertifikater til alle nybygg i tide. Dette har blitt oppnådd fordi 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 for de har blitt besvart. Det er direktoratets målsetting å være å jour i løpet av første halvår 2010.

Antall sertifikatutstedelser til norske sjøfolk og påtegningsdokumenter til utenlandske sjøfolk er fortsatt på et høyt nivå. I 2009 ble det utstedt i alt 14 538 personallsertifikater. Saksbehandlingstiden er innenfor fire uker for alle sertifikattypene som behandles.

### Forebyggende

Direktoratet har i 2009 fortsatt arbeidet med utvikling av viktige IT-prosjekter for å videreutvikle direktoratet. Direktoratet har også brukt ressurser på å utbedre nettsidene, blant annet med bedre søkemotor, ny grafisk profil med mer. Dette arbeidet resulterte i toppscore i kvalitets- testen til norge.no □

Direktoratet reviderte sin strategiplan med virkning for driftsåret 2009. Den reviderte strategiplanen tydeliggjør direktoratets funksjoner og målsettinger, og er nå et dokument som viser hvordan direktoratet vil møte utfordringene knyttet til regjeringens maritime strategi "Stø kurs".

### Ulykker

I 2009 ble det totalt registrert 663 ulykker. Dette er en betydelig nedgang sammenlignet med tidligere år. Når det gjelder fartøy er antall ulykker tilnærmet på samme nivå som tidligere år. Sammenlignet med fjoråret viser antall grunnstøtninger i norske farvann ingen bedring. Kontaktskader og kollisjoner med kai har vist en økning. Direktoratet vil derfor fortsatt ha et særlig fokus på dette i møter med næringen.

### Internasjonalt arbeid

Sjøfartsdirektoratet har deltatt i alle møter i regi av EU, EMSA og IMO. Til møtene i regi av IMO er det en kontinuerlig utfordring å få sammensatt delegasjonene slik at lovens krav blir oppfylt, særlig fordi industrien unnlater å følge opp vår invitasjon til å oppnevne like mange delegasjonsmedlemmer av hvert kjønn.

I 2009 har direktoratet, med departementets godkjenning, tatt til motmæle mot en EU-koordinert posisjon hva gjelder unntak i STCW-konvensjonen og hviletid.

### Kontroller

Direktoratet har gjennomført i alt 824 havnstatskontroller, mot planlagt 800. Dette utgjør 34,5 % av innmeldt tall fra Kystverket, basert på gjennomsnittet for de tre siste kalenderårene, altså godt innenfor kravet om 25 %.

### Toppscore

Direktoratet har i 2009 fortsatt arbeidet med utvikling av viktige IT-prosjekter for å videreutvikle direktoratet. Direktoratet har også brukt ressurser på å utbedre nettsidene, blant annet med bedre søkemotor, ny grafisk profil med mer. Dette arbeidet resulterte i toppscore i kvalitets- testen til norge.no □



## Alle mann på dekk



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

Ekstrabevilgningen i revidert nasjonalbudsjett i 2008 har medført at direktoratet nå er langt mer konkurransedyktig i arbeidsmarkedet. Dette har gjort arbeidet med rekruttering lettere.

Dette sammen med situasjonen i arbeidsmarkedet gjør at direktoratet nå anses som fullbesatt. Utfordringen på kort sikt er at direktoratet har mange ansatte som har behov for opplæring m.v.

Arbeidsmiljøundersøkelsen som ble gjennomført i 2007 har i 2008 og 2009 blitt fulgt opp på alle underavdelinger

og stasjoner. Her har den enkelte enhet i organisasjonen gått gjennom resultatene for å finne fram til bevaringsområder og forbedringsområder innen sin egen enhet. Direktoratet gjennomførte i september 2009 en ny og tilsvarende arbeidsmiljøundersøkelse. Resultatene fra den nye undersøkelsen viser at direktoratet har

forbedret arbeidsmiljøet på en rekke områder.

Sykefraværet pr. 31.12.09 viser 5,53 % totalt sett. Dette er lavt i forhold til landsgjennomsnittet, og viser en liten økning i forhold til 2008 (5,24 %).

## Vis sjøvett - ta båtførerprøven!

Er du født i 1980 eller senere og skal føre fritidsbåt med lengde over 8 meter eller som har motor med effekt mer enn 25 HK, da må du ha båtførerbevis fra 1. mai 2010.

Du må allikevel være fylt 14 år før du kan ta båtførerprøven, men vil ikke få utstedt beviset på bestått prøve før du har fylt 16 år. Dersom du har båtførerbeviset fra før, gjelder dette fortsatt.

Hvert år skjer det altfor mange ulykker med fritidsfartøy. Kunnskap kan gi en sikrere båttur, både for deg selv og de som er med deg i båten. Båtførerprøven bygger på grunnleggende teoretisk kunnskap om å føre fritidsfartøy.

Underavdeling sjøvett og fritidsfartøy i Sjøfartsdirektoratet administrerer båtførerprøven og er opptatt av at alle som fører fritidsfartøy, tar båtførerprøven.

Er du født i 1980 eller senere og fører fritidsbåt med lengde over 8 meter eller som har motor med effekt mer enn 25 HK, risikerer du å bli straffet dersom du ikke har båtførerbeviset.

Norsk Test AS drifter avleggelse av båtførerprøven og utstedelse av båtførerbeviset på vegne av Sjøfartsdirektoratet.

## Sikkerhetskampanjen i fiskeflåten

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte i 2009 en omfattende sikkerhetskampanje i fiskeflåten. Kampanjen ble gjennomført først i nord og deretter i sør. Resultatene var varierende og med mye rom for forbedringer.

Sjøfartsdirektoratet har fulgt nøye den utviklingen som har vært i fiskeflåten innenfor sikkerhet og etterlevelsen av vårt regelverk. Fiskere og redere har i alle år vist en fantastisk evne til omstilling og handlekraft, tatt i betraktning av skiftende politikk og regulering, både når det gjelder fiskeriforvaltning, nye forskrifter og regelverk innenfor sikkerhet; installasjon og vedlikehold av elektriske anlegg; samt egne inspektører, hadde direktoratet en følelse av at regelverket ikke ble slikkkelig etterlevd og at det nok fantes en dårlig holdning til en strukturert sikkerhetstenkning.

Etter den første runden med sikkerhetskampanje i Nord-Norge, uttalte underdirektør Lars Alvestad seg på denne måten om funnene:

- Dette gir grunn til bekymring, både når det gjelder sikkerhetsnivået

og sikkerhetsholdningene til den enkelte fisker og reder innen for denne flåtegruppen.

Kampanjen i nord ble gjennomført fra januar til april i 2009, mens en i sør tok opp tråden med kontroller i august og september. Kampanjen ble varslet i media, og sjekklister som direktoratets inspektører brukte ved inspeksjon ble lagt ut på Sjøfartsdirektoratets nettside. Direktoratet etablerte også et samarbeid med fiskeribladet "Fiskaren", som fiskerne bruker som sin fremste informasjonskanal.

Av nærmere 500 kontrollerte fartøy i kampanjen i nord, så var det en tilbakeholdelse på 50 % , basert på over 2300 pålegg. Enkeltvis og samlet er disse graverende og underbygger påstanden i forkant av aksjonen om en manglende sikkerhetskultur blant redere og den enkelte fisker.

Hoveddelen av påleggene gikk på navigasjonsinstrumenter; manglende og ikke oppdaterte kart for fartsområdet; mangler ved redningsflåter, redningsdrakter og vester; luker og lukkeanordninger for lufttilførsel; lasterom og brennoljesystemer; installasjon og vedlikehold av elektriske anlegg; samt manglende stabilitetsdokumentasjon og forståelse for behovet for dette for å ha en sikker drift.

Samtidig viser aksjonene at mange redere og fiskere har tatt sikkerheten på alvor. Flere av de fartøyene som direktoratet inspiserte kunne kvitteres ut med null pålegg, og mange av dem utviste et veldig fokus på vedlikehold av utstyr og tidsfrister.

- Dette gir grunn til bekymring, både når det gjelder sikkerhetsnivået

og man hadde gode rutiner på oppfølging.

Vi så både enkle systemer som redere selv hadde bygd opp og systemer som enkelte konsulentfirmaer hadde vært involvert i. For eksempel hadde kystnotbåten "Bernt Oskar" og konsulentfirmaet Sirkel satt sammen et godt system som lettet hverdagen til redere i arbeidet med å holde fartøyet i orden, sier Alvestad.

Sjøfartsdirektoratet mener at en i liten grad vil klare å snu en dårlig trend med nye regelverk og forskrifter alene. Den største og viktigste innsatsen vil ligge i holdningskapende arbeid og informasjon. Arbeidsgruppen for forebygging av ulykker har satt opp noen delprosjekter som de skal jobbe videre med. Sett i lys av dette, er direktoratet optimistiske på at en skal få til en endring til det bedre og ulykkestallene forhåpentligvis vil gå nedover.

Sjøfartsdirektoratet vil også på eget initiativ jobbe videre med disse utfordringene, og vi vil prøve å få ut informasjon og veiledninger som kan hjelpe den enkelte reder og fisker til en sikrere hverdag. Samtidig vil en se på eget regelverk og forskrifter for å kunne avdekke svakheter og ikke minst hvor en eventuelt må gjøre skjerpelser for å få opp sikkerhetstenkingen. Sjøfartsdirektoratet jobber også med å forenkle og samle regelverket for fartøy fra seks til 15 meter i én forskrift.

Den samlede erfaringen fra sikkerhetskampanjene i 2009 har medført at en har valgt å videreføre kampanjene også i 2010. ☐



## Sikrere og mer miljøvennlig opphugging av skip

Norges årelange innsats for en internasjonal avtale om miljøvennlig og sikker opphugging av skip fikk en vellykket avslutning 15. mai 2009.

Da vedtok IMO en ny konvensjon som skal sikre at skip som hugges ikke utgjør en risiko for å skade miljøet eller menneskene som jobber i opphuggingsindustrien. Så å si alt av skrog, maskin og utstyr blir brukt på nytt når et skip hugges. Problemet hittil har vært at det inneholder oljeavfall, miljøgifter, PCB, asbest og annet farlig avfall. Uten rensing eller forsvarlig oppsamling og oppbevaring slippes avfallet med giftstoffene rett ut i nærmiljøet. Resultatet kan bli alvorlig lokal forurensing.

I tillegg vil mange skip ankomme med fulle ballasttanker som kan inneholde forurenset eller biologisk aktivt vann med fremmede marine organismer. Dette kan true det stedlige økosystemet.

Den risikoen arbeiderne utsettes for er også betydelig. Mange steder jobber de uten noen som helst slags form for verneutstyr, og ulykker skjer daglig.

På den annen side representerer skipsopphugging en mulighet for handel og økonomisk vekst, og for fattige land til å skaffe seg sårt tiltrengte inntekter og råstoffer. Titusenvis av jobber med forholdsvis bra lønn, gir lokalbefolkningen mulighet til å brødfø seg selv og familiene sine.

I forbindelse med IMO-konvensjonen har arbeidsforholdene vært under intens vurdering. Det internasjonale fokuset har allerede ført til enkelte forbedringer. ☐



Foto: Gjengitt med tillatelse fra Greenpeace.

### Skipsopphuggingskonvensjonen

Den nye konvensjonen gir regler for design, konstruksjon, operasjon og forberedelser for skip for å lette en sikker og miljøvennlig resirkulering uten at det skal gå ut over skipets operasjonelle sikkerhet og effektivitet. Konvensjonen skal også lette en sikker og miljøvennlig drift av opphuggingsverftene, samt etablere passende mekanismer for håndheving av reglene. Det inkluderer sertifisering og krav om rapportering.

Skip som sendes til resirkulering må ha et sertifikat med en innholdsfortegnelse som gir oversikt over farlige materialer om bord. Et bilag til konvensjonen gir en oversikt over hvilke farlige materialer som er forbudt eller har begrenset lovlighet i bruk ved skipsverft, reparasjonsverft og skip som er deltakende til konvensjonen. Skip vil måtte ha en innledende inspeksjon for å verifisere listen over farlige materialer om bord. Senere vil det følge inspeksjoner i løpet av skipets levetid og en siste inspeksjon før opphugging og resirkulering.

Opphuggingsverft vil få krav om å legge frem en plan for opphuggingen av det enkelte skip som spesifiserer hvordan det vil bli håndtert avhengig av dets spesielle inventarliste. Partene må innføre effektive tiltak for å sikre at opphuggingsverft under deres jurisdiksjon overholder konvensjonens regler.

## Ulykkesbildet 2009

Antall ulykker rapportert til Sjøfartsdirektoratet har vist jevn nedgang over lang tid. Denne trenden fortsetter i 2009.

Sjøfartsdirektoratet mottar rapport om sjøulykker og arbeidsulykke fra norske skip og fra utenlandske skip i norsk farvann. I 2009 ble det totalt rapportert 507 ulykker til Sjøfartsdirektoratet. I tillegg ble det rapportert 70 nestenulykker. Totalt 598 fartøy var involvert i disse hendelsene. Antall ulykker rapportert til Sjøfartsdirektoratet har vist jevn nedgang over lang tid. Denne trenden fortsetter i 2009.

### Flere omkomne

Det ble registrert 23 omkomne i 2009, noe som er en økning fra 2008. Ser man på perioden 1999-2009 under ett, er imidlertid 2009 ett normalår. Det har i gjennomsnitt i perioden omkommet 23 personer pr. år.

Antall omkomne i forbindelse med skipsulykker er sterkt preget av enkelt-hendelser.

### Nedgang i antall personskader

Det ble registrert 278 personskader i 2009. Alle disse var på norske skip. 23 personer ble skadd i forbindelse med skipsulykker. Den positive trenden vi har observert over lang tid, fortsetter i 2009. Det er personskader i forbindelse med arbeidsulykker vi ser nedgang i.

Det ble registrert 18 forlis i 2009. Dette var 2 flere enn i 2008, og noe mer enn gjennomsnitt for siste fem år (16,7).

### Forlis og havari

Antall forlis i 2009	
Fiskefartøy	
0 <-> 10,67 m	5
10,6 -> 15 m	5
15 -> 24 m	2
Lasteskip	
24 -> m	4
Passasjerskip	
15 -> 24 m	2
Sum	18

førte til en omfattende oljevernaksjon og hadde stor påvirkning på dyreliv og sårbare landskapsområder.

I tillegg var det flere tilfeller der mindre kvanta diesel ble sluppet ut. ☐

