

Sentrale regnskapstall	2010	2011
Driftsbudsjett, disponibelt	316 042 000	326 258 000
Driftsregnskap	318 650 000	331 755 000
Innkrevning av gebyrer for tjenester	172 352 000	176 273 000
Refusjonsordningen for sjøfolk	1 519 206 000	1 494 387 000

Antall ledige stillinger	
01.01.11	8
31.03.11	8
30.06.11	8
31.12.11	12

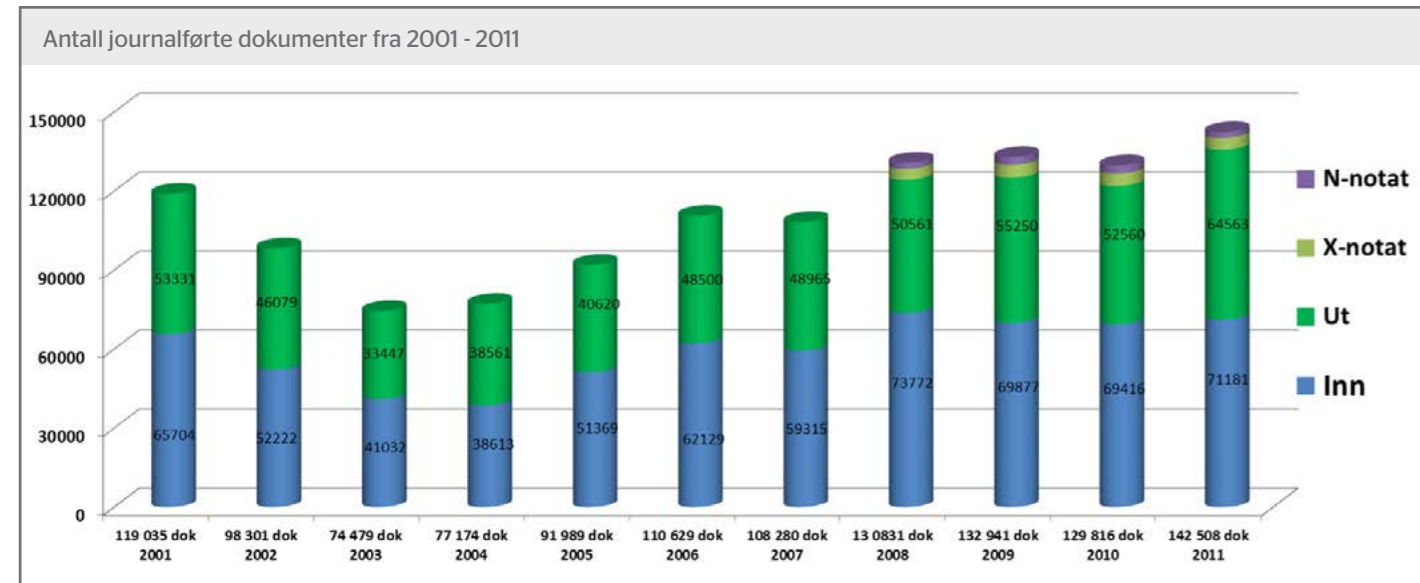
Sertifikater og tilsynsvirksomhet	2010	2011
Uanmeldte tilsyn NIS/NOR (inkludert fiskebåter/sjarker under 10,67 meter)	624	529
Havnestatskontroller av fremmede skip i norske havner	794	594
Sertifikatinspeksjoner	2109	1983
Andre inspeksjoner (ombygging, havari osv.)	922	765
ISM revisjon av skip og rederier	227	195

Antall utlyste stillinger	
2010	30
2011	40

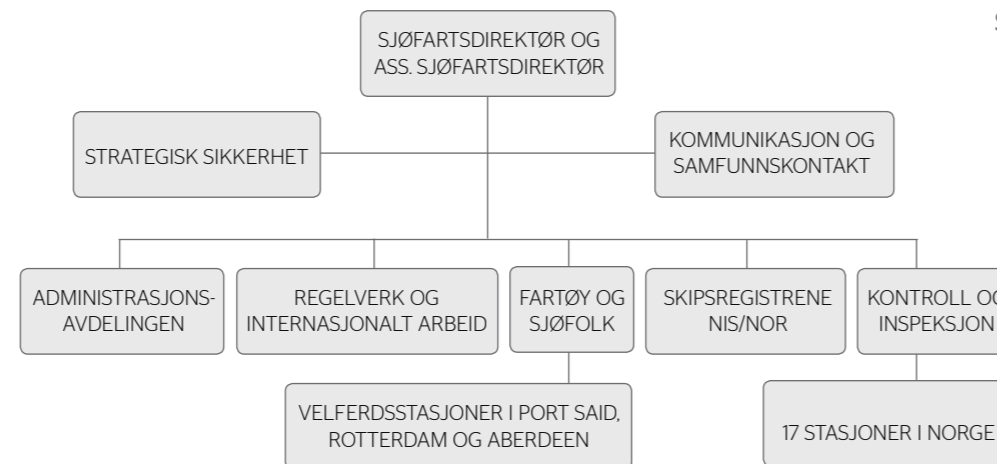
Sykefravær	
2010	5,41 %
2011	4,66 %

Hvem jobber i Sjøfartsdirektoratet		
Sjøfartsdirektoratet har behov for mange typer kompetanse. Her er noen av fagområdene som er representert i vår stab:		
- Nautikere/sjøoffiserer	- Jurister	- HR-kompetanse
- Maskinister	- Siviløkonomer/økonomer	- Kommunikasjon
- Ingeniører/sivilingeniører	- IT-kompetanse	- Merkantil

Aldersfordeling på de ansatte	
Gjennomsnittsalderen er 46,6 år.	
20 - 29 år	5 %
30 - 39 år	28 %
40 - 49 år	26 %
50 - 59 år	23 %
60 - 69 år	18 %



Mer detaljert informasjon finner du i vår årsmelding til Nærings- og handelsdepartementet og Miljøverndepartementet: www.sjofartsdir.no/aarsmelding



Sjøfartsdirektoratets hovedkontor ligger i Haugesund med Skipsregistrene i Bergen og 17 stasjoner langs kysten. Vi administrerer også tre velferdsstasjoner i utlandet. Vi har 330 stillingshjempler, hvor omlag en tredjedel av disse er ansatt ved våre stasjoner langs kysten.

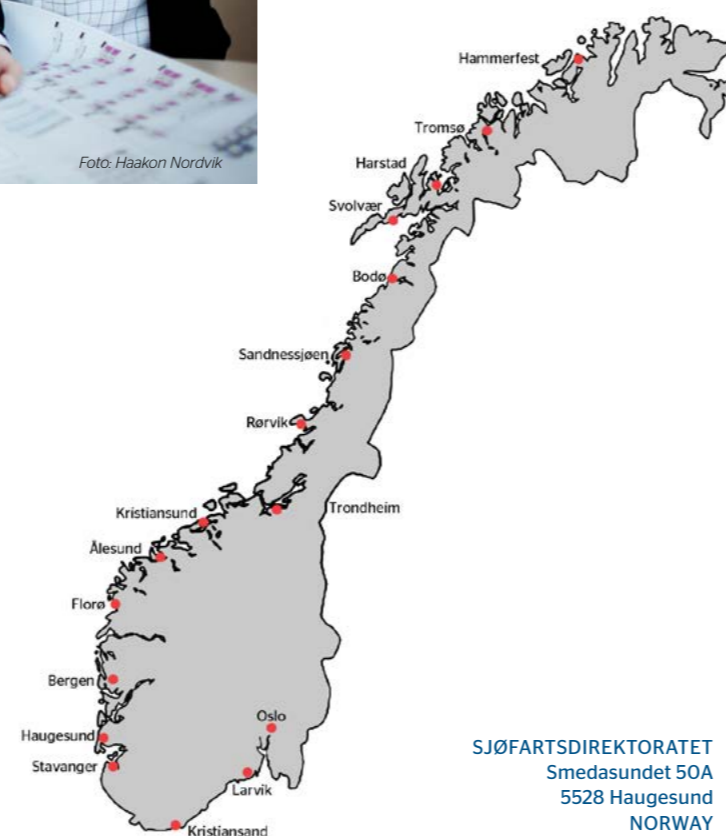


Foto: Haakon Nordvik

Sjøfartsdirektoratets stasjoner

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

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



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

Våre mål 2012 - 2015

- Godt kvalifiserte sjøfolk med gode arbeids- og levevilkår
- Sikre og miljøvennlige fartøyer
- NIS og NOR skal være attraktive kvalitetsregistre
- Klart, brukervennlig og lett tilgjengelig regelverk
- Kvalitet i alle ledd
- Attraktiv arbeidsplass
- Godt omdømme

Årsmelding 2011

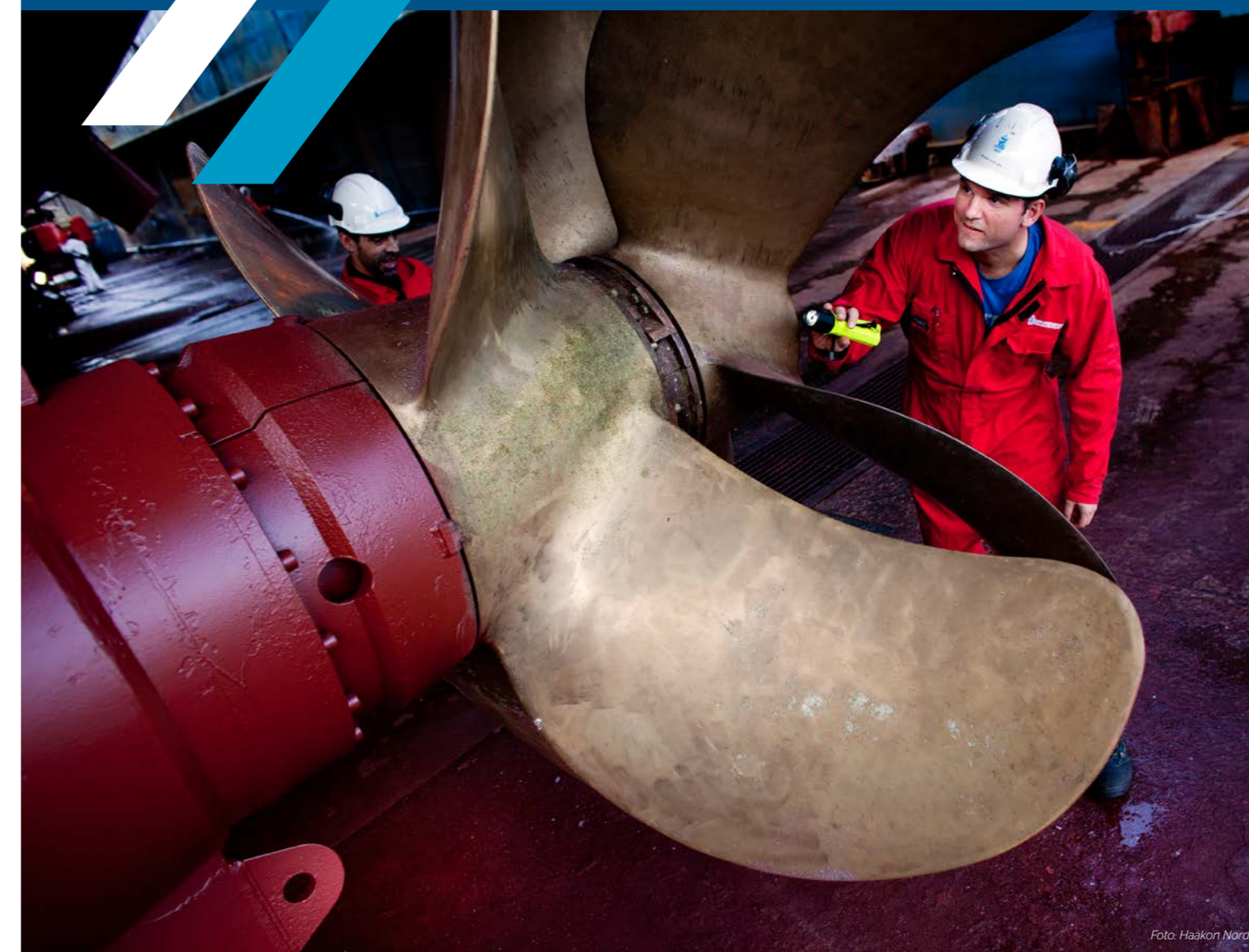


Foto: Haakon Nordvik



Større og sterkere

I fjor vart det bestemt at Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistra skulle slåast i saman. Dette for å få ein meir heilskapleg sjøfartsadministrasjon. Ideen er at me saman står sterkare enn kvar for oss, og at ein samla sjøfartsadministrasjon skal bidra til å vidareføra Noreg som ein attraktiv flaggstat.

Samslåinga har naturleg nok hatt stor fokus i 2011. I tillegg til alle administrative endringar ein slik fusjon krev, har me fått nye oppgåver, nye nettsider, ny grafisk design og nytt namn. Namnet er rett nok berre endra i engelsk utgåve. Medan me fortsatt vil heita Sjøfartsdirektoratet på norsk, vert vårt engelske namn Norwegian Maritime Authority. Samanslåinga vart gjennomført frå 1. januar 2012. Med det fekk me også 20 nye medarbeidarar, og er samla betre rusta til å møta dei utfordringane me står ovanfor.

Arbeidet med kvalitet i prosessane våre har hatt høg prioritet. Gledeleg er det at sakshandsamingstida har gått ned og at me no opplever ein markant nedgang i restansane våre. Arbeidet med å få på plass eit moderne og målretta kvalitetssystem har og vore høgt på agendaen.

I strategien vår står det at me skal bli meir målretta og risikobasert i måten me utfører tilsynet vårt. Målet er større merksemd på tryggleik i bransjen og færre ulykker. Det har vore jobba godt med å konkretisera kva dette får å bety for måten me utfører arbeidet vårt på.

Frå 1. januar 2012 vert risikobasert tilsyn brukt som metode for fiske- og fangstfartøyer. Dei andre fartøygruppene vil få sitt system på plass etter kvart.

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør

Etter en bred prosess blant direktoratets ansatte og NHD, ble ny strategiplan vedtatt i mars. I årene fremover vil Sjøfartsdirektoratet legge større vekt på etterlevelse av sikkerhetsstyringssystemer og aktiv forebygging av ulykker. Direktoratet skal videreutvikle risikobasert tilsyn, slik at innsatsen rettes mot områder som gir størst sikkerhets- og miljømessig gevinst.

Arbeidet knyttet til registrering av skip og markedsføring av NIS-registeret, samt god dialog med registerets kunder, skal fortsatt ha ett høyt fokus.

Sammenslåing med Skipsregistrene
Frå 1.1.2012 ble Skipsregistrene en avdeling i Sjøfartsdirektoratet. Det ble i april 2011 besluttet at sammenslåingen skulle gjennomføres fra årsskiftet. Sammenslåingen er et bidrag til å styrke Norge som en ledende maritim nasjon. Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene har lagt ned en stor innsats for å få alt på plass til 1. januar 2012.

Avdelingens funksjoner og ansatte vil som før befinne seg i Bergen. Målet er å gjøre det enklere for brukerne å finne fram til alle tjenestene de har behov for.

Aktivitetsnivået i skipsbyggingsnæringen
Det er høy aktivitet når det gjelder nybygg og ombygginger, både i Norge og utlandet. Flere uklassede skip blir bygget i utlandet (ferjeskrog) samt at det er høy aktivitet på ombygginger i de baltiske landene. Polen og Danmark. Dette har resultert i flere utenlandsoppdrag for våre inspektører.

Restanser og saksbehandlingstid
Sjøfartsdirektoratet har hatt fokus på nedbygging av restanser gjennom ulike tiltak. På tross av en økning av innkommende saker siste del av 2010 og 2011, ser vi en nedgang i restansene for alle fartøyavdelingene. Direktoratet er spesielt oppmerksom på den høye nybyggingsaktiviteten og har iverksatt tiltak for å unngå eskalering i restanser.

Saksbehandlingstiden i direktoratet har over tid vært lang og vi har ikke klart å overholde forvaltningslovens frister. I budsjettet for 2011 ble det avsatt midler til å organisere saksbehandlingsrutinene våre mot en prosjektstyrt saksbehandling. Dette arbeidet har hatt god fremdrift gjennom året. I tillegg har direktoratet inngått en rammeavtale med OMEGA AS for innleie av eksternt teknisk maritim kompetanse for å få nødvendig fremdrift i prosjektet. Dette setter oss i stand til å forutse og planlegge dokumentgjennomgang og sertifisering til rett tid, uten

Forebyggende tiltak
Sjøfartsdirektoratet har gjennomført en vellykket flytevestkampanje i TV2 og andre medier. Direktoratet er fornøyd med filmen og tror på en god effekt, spesielt med den påvirkningen budskapet i kampanjefilmene gir. Den årlige Sjøikkerhetskonferansen, i regi av direktoratet, ble gjennomført høsten 2011 med rekord stor deltagelse. Denne konferansen er en viktig del av det forebyggende arbeidet. □

at dette går på bekostning av andre oppgaver og saksbehandling, som igjen krever svar innenfor forvaltningslovens tidsfrister.

White list
Norges plassering på "White List" er nr. 18 ifølge årsrapporten fra Paris MOU for 2010. I løpet av 2011 er totalt 13 norske skip tilbakeholdt i utlandet. Dette er en positiv utvikling i forhold til 2010, hvor tilsvarende tall var totalt 22 norske skip tilbakeholdt i utlandet.

Nytt inspeksjonsregime
NIR (New Inspection Regime) som ble implementert innenfor Paris MOU fra 1. januar 2011 har fungert tilfredsstillende. Norge er å jour med antall skip som skulle inspiseres. Innføringen av NIR resulterte i en stor nedgang av antall skip som Norge er pålagt å inspisere fra ca. 750 skip i 2010 til Norges "fair share" på 561 skip i 2011.

Internasjonalt arbeid
I 2011 har det vært spesielt fokus på arbeidet med polarkode, kode for skip som benytter gass og andre brennstoffer med lavt flammepunkt samt innføring av energifektiviserende tiltak. I tillegg ble arbeidet med livbåtkrokar avsluttet og endringer i internasjonalt regelverk vedtatt. Direktoratet har som et ledd i oppfølgingen av Bourbon Dolphin fått satt utvikling av stabilitetskriterier og skipsspesifikke retningslinjer for fartøyer som er engasjert i tauting og ankerhåndteringsoperasjoner på IMO's agenda. Arbeidet med erfaringsoverføring er videreført i 2011 og vi har aktivt brukt hospitering som et virkemiddel for å bygge kompetanse.

Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt
Det er produsert 62 vedtak og 70 varslar i 2011. Sjøfartsdirektoratet startet arbeidet med tvangsmulkt i mai 2011 og det er fattet 137 vedtak om tvangsmulkt. Av disse er det syv vedtak som er gått til innadrivelse. De fleste vedtak om tvangsmulkt resulterer i at pålegg blir oppfylt innen ny frist.

Ny språkprofil i Sjøfartsdirektoratet Språket skal bli klarare

Språket er vårt viktigaste verktøy i kommunikasjon med våre brukarar. Difor er det viktig at vi brukar språket slik at vi blir forstått. Sjøfartsdirektoratet sin nye språkprofil skal hjelpe oss med det.

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen er svært nøgd med profilen, som i fjor vart sendt ut til alle tilsette i direktoratet. Han uttrykker håp om at profilen skal vera eit praktisk arbeidsverktøy for dei tilsette. Sjølv språkprofilen er eit hefte på 28 sider som forklarar korleis ein skriv klart, strukturen og lett forståelige brev, vedtak og andre tekstar. Profilen har fått namnet "Sjøfart, så klart".

Prosjektet "Klart språk i Sjøfartsdirektoratet" starta sommaren 2010, då direktoratet fekk midlar frå "Klart språk i staten". Ei intern arbeidsgruppe har i samarbeid med eit eksternt konsulentfirma utvikla språkprofilen. Språkprofilen har også vore på høyring hos alle tilsette.

Formålet med prosjektet har vore å skapa auka forståing for korleis direktora-

tet sine tilsette formulerer seg skriftleg. Eit klarare språk vil samtidig gjera oss meir brukarvennlige. Som eit offentleg tilsynsorgan har Sjøfartsdirektoratet eit særleg ansvar for å nytta eit språk som blir forstått. Det er viktig at dei som tek imot brev frå direktoratet, enkelt forstår innhaldet.

Sjøfartsdirektoratet forvaltar eit omfattande og komplisert regelverk. Målet vårt er å kommunisera endå betre med brukarane våre, mellom anna ved å fatta tydelege og klare enkeltvedtak, sa Olav Akselsen då språkprofilen vart lansert.

Alle tilsette vart kursa i språkprofilen, og det vart sett i gong arbeid med å oppdatere alle brevmalar, datasystem og prosedyrar i samsvar med profilen. Dette var eit omfattande arbeid, som føregjekk ut 2011. □



FOTO: HAAKON NORDVIK

Et brukervennlig direktorat

Elektronisk innsending av tegninger Sjøfartsdirektoratet gikk i mars 2012 over til elektronisk tegningsbehandling. Det betyr at direktoratet nå oppfordrer næringen til å sende inn tegninger elektronisk, som vedlegg til epost. Det vil være mer brukervennlig, og forventes å gjøre saksbehandlingen raskere og mer effektiv. I tillegg vil elektronisk innsending av tegninger gi en miljøgevinst, på grunn av færre papirkopier. Det er nå bare behov for papirkopi av tegninger som skal være slått opp i fartøyet.

Elektronisk innsending av skjema Fra mars 2011 har brukerne våre kunnet benytte vår nye elektroniske skjematjeneste. Ved innlogging via den offentlige portalen Altinn er det mulig å sende inn en rekke skjemaer knyttet til saksområdene fartøy eller ulykker. Nye typer skjema blir fortløpende tilgjengelig for elektronisk innsending. Det er fremdeles mulig å fylle ut og sende inn skjema via brev, men stadig flere benytter seg av anledning vi gir til å fylle ut på nettet på grunn av fordelene dette gir. Ved å gå inn på www.sjofartsdir.no, og videre på linken "Skjema", finner du ut hvilke skjemaer som kan fylles ut og sendes elek-

tronisk. Her finner du også link til innlogging på Altinn.

Søknad om personsertifikater Fra siste kvartal 2012 åpnes det for at sjøfolk kan søke om personlige sertifikater via vår elektroniske skjematjeneste, ved innlogging via Altinn. Dette vil kunne gi en raskere og mer oversikkelig behandling av søknadene, til beste for brukerne våre. Nødvendig dokumentasjon på kvalifikasjoner - fra sjømannslege, utdanningsinstitusjoner og rederi, sendes fra disse til vår database og samordnes med søknaden. Gebyret for sertifikatet kan betales på nett samtidig med innsending av søknaden, noe som reduserer saksbehandlingstiden ytterligere.

Refusjonsordningen for sjøfolk Fra og med 6. termin 2012 vil seks søknads-skjemaer i refusjonsordningen slås sammen til ett elektronisk skjema, som gjøres tilgjengelig i vår skjematjeneste, ved innlogging via Altinn. Skjemaet veileder søker til korrekt utfylling og dokumentasjon. Elektronisk innsending av skjema via Altinn vil også gi bedre kvalitet i saksbehandlingen, kortere saksbehandlingstid og mulighet for elektronisk svar, til beste for våre brukere. □

Væpnede vakter mot piratangrep i 2011 Ingen skip under norsk flagg ble kapret

Seniorrådgiver Morten Alsaker Lossius tror årsaken må være at norske skip har vært flinke til å følge næringens egne råd for hvordan man kan beskytte seg mot å bli bordet av pirater. Det kan være defensive sikringstiltak som pigstråd, bruk av vannslanger eller unnamøvrering.

Rådene utgis i den såkalte Best Management Practices (BMP). Dette er næringens eget verktøy for hvordan man skal beskytte seg mot pirater utenfor kysten av Somalia og i området det Arabiske Hav.

TO EPISODER MED SKUDD

Etter en endring i forskriftene tillot Sjøfartsdirektoratet fra 1. juli i fjor at norske skip kan benytte private væpnede sikkerhetsvakter når de befinner seg i et nærmere definert område med høy risiko for piratangrep. Etter 1. juli oppsto det to tilfeller der det ble løstnet skudd fra norske fartøy med væpnede vakter. Reglene sier at hvis et skip blir beskyttet, skal det i prinsippet først svares med varselsskudd. Skyting direkte mot piratene er absolutt siste utvei. Morten Alsaker Lossius har som en av sine oppgaver i bistå rederiene i alle forhold som går på praktisering av de nye forskriftene.

VOKSENDE BRANSJE

Antall vaktsselskaper som tilbyr sine tjenester om bord på skip, også til norske redere, steg kraftig i siste halvår i fjor. I november i fjor var hele 170 slike selskaper registrert i et system som bransjen selv opererer. Det er med andre ord en sterkt voksende bransje. De fleste vaktsselskapene som benyttes på norske skip er registrert i Storbritannia og USA, men mannskapene deres er plukket fra hele verden. Her er det alt fra tidligere soldater til pensjonerte politifolk. På hvert oppdrag (hver transitt) bruker det å være fra tre til fem vakter.

Internasjonalt arbeid

Det internasjonale arbeidet med å ferdigstille den såkalte Polarkoden har fortsatt gjennom 2011, både i arbeidsgrupper under møtene i IMO's underkomité for Ship Design and Equipment (DE) og i korrespondansegrupper mellom møtene. Norge ved Sjøfartsdirektoratet leder arbeidet i disse gruppene.

Det var MSC (Maritime Safety Committee) som i 2009 vedtok at retningslinjene som omfatter skipsfarten i områdene rundt Arktis også skal gjelde for Antarktis. Samtidig ble det vedtatt å utarbeide et bindende regelverk for skip som opererer i de polare områdene.

Til tross for at pirater har gjort flere forsøk, lyktes de i fjor ikke i å kapre skip under norsk flagg. De nye forskriftene om muligheter for væpnede vakter, innført 1. juli 2011, gjorde det heller ikke lettere for dem.



// VÅPEN: Piratene er godt utstyrt med våpen. Her gjør to somaliske pirater seg klar til et nytt raid utenfor kysten. Nå risikerer de å møte på norske skip med væpnede vakter.

FOTO: SCANPIX

RISIKOVUDERING

Fra 1. juli til 1. november 2011 hadde 56 norske skip i transitt gjennom det risikable området hatt væpnede vakter om bord. Til sammen regner man at det går omlag 500 transitter med norske skip per år. Hvis man tar med alle flaggstater kommer antallet opp i nærmere 23 000 transitter årlig.

Det er grunn til å tro omlag fjerdeparten av de norske skipene har væpnede vakter. De resterende skipene tar sjansen, eller de går i konvoi med følgeskip. Før hver transitt med gjennomseiling i High Risk Area starter,

skal rederiet foreta en risikovurdering. Noen mener da at de har god nok beskyttelse i andre tiltak. For eksempel er et såkalt bilskip med høyt fribord og høy hastighet lite utsatt for kapring, mens et saktegående skip med lavt fribord er tilsvarende mest utsatt. I forhold til det store antall skip som går gjennom det risikable området er det veldig få fartøy som blir kapret. Antall angrep har ikke gått ned, men antall vellykkede kapringer synker, og utviklingen i 2011 viste at stadig færre sjøfolk tas som gisler av pirater. □

Koden vil gjelde for lasteskip over 500 tonn og passasjerskip, og inneholde krav til design, utstyr, operasjon og krav rettet mot beskyttelse av miljøet i polområdene. Det er stor interesse for dette arbeidet, og representanter fra cirka 30 administrasjoner og 20 interesseorganisasjoner deltar. Sjøfartsdirektoratet har også nedsatt og leder en nasjonal gruppe som består av aktører fra det offisielle Norge og næringen. Denne gruppen utarbeider norske innspill til arbeidet.

Det antas at DE vil ferdigstille et utkast til kode i 2014. Deretter skal den gjennom en godkjeningsprosess før den trolig vil kunne tre i kraft i 2016.

Etter flere alvorlige ulykker sommeren 2011 Nytt fokus på sikkerhet med fritidsbåter

Arbeidsgruppen som tar en bred gjennomgang av sikkerheten ved bruk av fritidsbåter kom godt i gang i løpet av fjoråret. Gruppen vurderer tiltak som kan ha betydning for sikkerheten, blant annet knyttet til hastighet, promille og flytevest.

Det var statsråd Trond Giske som i slutten av august ba om at sikkerhet knyttet til bruk av fritidsbåter måtte utredes på nytt. Han pekte da på de tiltak som de senere årene har vært satt i verk for å bidra til økt sikkerhet, blant annet ved innføring av obligatorisk båtførerbevis, ny promillegrense, sanksjonsordninger og initiativ/økonomisk støtte til holdningskampanjen for bruk av vest for voksne menn i 2010 og 2011.

- Det er lenge siden dette har vært vurdert i bred sammenheng, sa Trond Giske, som mente tiden var inne for en bred gjennomgang av sikkerheten. Han ba sjøfartsdirektør Olav Akselsen om å lede utvalget.

MANGE TEMAER Her er eksempler på noen temaer som arbeidsgruppen har jobbet med:

- Holdningsskapende arbeid.
- Bruk av flytevest. Bør det innføres et påbud om å være iført flytevest om bord i åpne båter?
- Promillegrenser. Bør dagens promillegrense på 0,8 skjerpes?
- Fartsbegrensninger.

NØDVENDIG, DESSVERRE

Utvalgets arbeid er dessverre nødvendig med tanke på de mange dødsulykkene vi har hatt med fritidsbåter. Noen av disse ulykkene kanskje kunne vært unngått ved enkle tiltak. Det er derfor positivt at vi nå får en utredning om sikkerheten knyttet til bruk av fritidsbåter samlet i ett dokument. Det er også positivt at utvalget er bredt sammensatt, med representanter fra ulike instanser og interessegrupper. Det gir gruppen stor bredde i kunnskap. Og selv om her er ulike interessegrupper, er det mitt inntrykk at alle har en felles interesse av å få ned ulykkestallene, uttalte Akselsen da arbeidsgruppen var kommet godt i gang.

Arbeidsgruppen skal innen 1. april 2012 komme en tilråding til Nærings- og handelsdepartementet, som i sin tur må følge saken opp politisk. Dersom det blir snakk om å endre lover og regler kan dette ta tid, mens tiltak som går på holdninger kan kanskje gjennomføres med en gang. □



FOTO: INETUS

Ulykkesbildet 2011 Ingen nedgang i skipsulykker

Den langsiktige nedgangen i antall arbeids- og personulykker til sjøs fortsatte i 2011. Men antall skipsulykker fortsatte å stige, og havnet på 268 mot 250 året før.

Dette viser tallmateriale som Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet. Direktoratet mottar rapporter etter skipsulykker og arbeidsulykker på norske skip, samt skipsulykker på utenlandske fartøy i norske farvann.

Den dominerende ulykketypen var grunnstøttinger og kontaktskader med kai og broer. Statistikken viser 113 grunnstøttinger, mens 50 skip kjørte i en kai eller bro. Det er omtrent samme nivå som året før.

Grunnstøttingene fordelte seg slik: Passasjerskip: 39, lasteskip 47, fiskefartøy 27. Antall kollisjoner mellom fartøy er halvert i forhold til 2010 - en nedgang fra 24 til 13.

De aller fleste skipsulykker som rapporteres resulterer i begrenset materiell skade. Dette tyder på at de mange barrierer som regelverket krever for å avverge eller



// UTENLANDSK: Det islandske containerskipet Godafoss var et av skipene som havnet i den norske ulykkesstatistikken for 2011. Skipet gikk på et skjær utenfor Hvaler 18. februar. FOTO: MARTIN ZEIFFERT/KYSTVERKET

begrense omfanget av skade på liv, miljø og materiell, har effekt.

TAP AV LIV

13 personer omkom på skip i fjor, ni av disse som følge av skipsulykker som forlis eller brann. I 2010 ble det registrert 15 omkomne, der tre mistet livet som følge av skipsulykker, mens 12 døde som følge av arbeidsulykker.

Det er i 2011 ikke registrert såkalte storulykker (flere enn fem omkomne). Sjarken Marions forlis i mars krevde to menneskeliv, mens brannen på hurtigruteskipet Nordlys i september resulterte i to omkomne.

FORLIS

I fjor havarerte 19 fartøyer, mot 16 året før. Fiskefartøy står for økningen på tre forlis.



// KRYSENDE TENDENS: Mens statistikken viser en klar og gledelig nedgang i antall arbeids- og personulykker det siste tiåret, er det dessverre en urovekkende oppgang i antall skipsulykker. Det er særlig grunnstøttinger og kontaktskader med kai og bro som dominerer. Heldigvis resulterer langt de fleste skipsulykkene i begrenset materiell skade, men det har også vært en økning i antall forlis.

I tillegg viser statistikken at tre lastefartøy sank. Det betyr at i overkant av 80 prosent av forlisene utgjøres av fiskefartøy. Når vi ser på hele perioden fra 2000-2010 sto fiskefartøyer for hele tre fjerdedeler av forlisene. Vi ser at samme tendens fortsatte i 2011.

En del av forklaringen er at det er i overkant av 5000 aktive fiskefartøyer. Dette er om lag dobbelt så mange som det er lasteskip og passasjerskip til sammen.

ÅRSAKER

Om årsaker til ulykkene ser vi at såkalt "overhendig vær" er registrert som direkte årsak til 28 ulykker. I 2010 var været bare direkte skyld i fire ulykker.

En annen hyppig årsak i fjor var at navigatører sovnet på vakt. I fjor sovnet hele 15 personer, mot ni i 2010 og ni i 2009.

ARBEIDSULYKKER

Ved utgangen av 2011 var det registrert 230 arbeids- og personulykker, mot 246 året før. Tallet på såkalte støt/klemskader viser en oppgang, fra 86 i 2010 til 104 i 2011. Når det gjelder stikk/kuttskader er det derimot en nedgang fra 31 i 2010, til 18 i 2011.

For de øvrige kategorier personskader er det små eller ingen endringer. Vi tar med at det var totalt 70 fallulykker om bord, som dermed er den nest største ulykkeskategorien.

ARBEID GJENSTÅR

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen sier i en kommentar at det er gledelig med en fortsatt nedgang i arbeids- og personulykker. Han skulle gjerne sett den samme nedgangen i antall skipsulykker.

- Dette viser at fartøyeiere og driftsselskaper fremdeles har mye u gjort i å bedre sikkerheten om bord, og at det arbeidet Sjøfartsdirektoratet gjør med tilsyn og kontroll er helt nødvendig. Særlig er det viktig at vi setter fokus på de områdene der risikoen for ulykker er størst, sier Akselsen. □