



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Directorate

Årsmelding 2006



Innhold

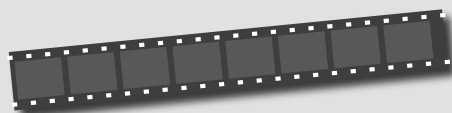
Sammendrag	2
Internasjonalt samarbeid	4
Regelverksarbeid	7
Tilsyn og kontroll	9
Sjøulykker	13
Sjøfartsadministrasjonen i 2006	15
Regnskap 2006	17
English summary	19

Tusen takk

Sjøfartsdirektoratet ønsker å takke innsenderne for fine bidrag til Fotokonkurransen for sjøfolk 2006.

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

Takk også til andre som har bidratt med bilder.



Sammendrag

Internasjonalt arbeid

Sjøfartsdirektoratet arbeidet også i 2006 aktivt for å sikre norsk innflytelse og påvirkning i EUs skipsfartsregelverk. En viktig del av arbeidet har vært å sikre korrekt og rettidig gjennomføring av direktiver og forordninger i norsk rett som omfattes av EØS-avtalen.

Arbeidet opp mot European Maritime Agency (EMSA), der den norske sjøfartsdirektøren er styremedlem, er gitt høy prioritet. I 2006 har særlig forholdene til klasseselskapene, trafikkovervåkingssystemer, etterforskning av sjøulykker og skipsforurensning stått på EMSAs dagsorden.

Andre viktige EU-fora for Sjøfartsdirektoratet har vært COSS (Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships) og MARSEC – komitéen som arbeider med havne- og skipssikkerhet, i betydningen "security".

I forhold til den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO har det vært arbeidet med å utvikle et opplegg for revisjon av IMOs medlemsstater. Norge har meldt seg for en slik revisjon av Sjøfartsdirektoratet i 2007. Ellers har direktoratet i 2006 vært sterkt involvert i prosesser som medfører høynet sikkerhetsstandard på større passasjerskip og lasteskip, bidratt til utviklingen av nye seilingsleder i nord for skip som fører farlig last og til innføring av bedre sikkerhetsnivå i forbindelse med livbåtøvelser.

Andre sentrale IMO-punkter har vært skadestabilitet, nye funksjonskrav til radarer, ulykkesanalyser av eksplosjoner / brann på tankskip som fører kjemikalier og petroleumsprodukter, samt opplegg for global sporing av skip, ny konvensjon for opphugging av skip og luftforurensning fra skip.

Regelverksarbeid

I forbindelse med den nye skipssikkerhetsloven som vil tre i kraft fra

1. juli 2007 har Sjøfartsdirektoratet drevet omfattende regelverksarbeid for å tilpasse eksisterende forskrifter til den nye loven.

I 2006 påbegynte direktoratet arbeidet med ny forskrift forpassasjerfartøy som fører inntil 12 passasjerer - en forskrift som blant annet vil få betydning for de som driver havrafting og taxibåtvirksomhet. For lasteskip ble forskrift om radiokommunikasjon avsluttet og to nye forskrifter om frakt av last ble utarbeidet. I tillegg ble det endret et direktiv om svovel i ulike drivstoffer.

Sjøfartsdirektoratet har videre deltatt i IMOs arbeidsgruppe som skal utarbeide en komplett sikkerhetsstandard for fiskefartøy under 12 meter. På fritidsbåtområdet har Sjøfartsdirektoratet bidratt i arbeidet for å harmonisere, effektivisere og samordne myndighetskontrollen av fritidsfartøy i Europa, og ellers deltatt aktivt i teknisk standardiseringsarbeid for produksjon av fritidsbåter.

Tilsyn og kontroll

Det ble gjennomført 225 revisjoner om bord i passasjerskip, lasteskip og flyttbare innretninger som omfattes av krav til systemer for sikkerhetsstyring, og ved landorganisasjonene i de tilhørende rederiene. Det ble gjort 231 uanmeldte tilsyn i 2006. 46 fartøy ble holdt tilbake på grunn av feil og mangler.

I 2006 ble det gjennomført 27 vertsstatskontroller på passasjerskip i fast rute til og fra Norge. Disse kontrollene utføres i samarbeid med sjøfartsmyndighetene i de aktuelle havnestatene i Nordsjø-området hvor skipene anløper, og i flaggstatene hvor de er registrert.

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte i 2006 saksbehandling, inspeksjoner og revisjoner på 117 ombygninger og 52 nybygg.

Sjøfolks kompetanse, arbeids- og levevilkår

Det ble behandlet 26 314 sertifikat-, påtegnings- og dispensasjonssøknader i 2006 – en økning på nær 10 000 fra året før. Økningen har sammenheng med periodisk forfall på sertifikatfornyelser. Likeledes ble det utstedt 947 fritidsbåtskippersertifikater i 2006.

Det ble gjennomført syv revisjoner av norske maritime utdanningssinstitusjoner.

Arbeidet med den menneskelige faktor ("human element") og holdningsskapende atferd for sjøsikkerheten ble videreført i 2006. Den årlige sjøsikkerhetskonferansen ble ikke avholdt i 2006 på grunn av flyttingen av Sjøfartsdirektoratet fra Oslo til Haugesund.

I februar 2006 ble en historisk og nærmest enstemmig samlekonsensjon vedtatt av FNs arbeidsorganisasjon ILO. Konsensjonen setter såkalt minimumsvilkår for arbeid om bord i skip, og omhandler blant annet ansettelsesforhold, boforhold, mat og fritidstilbud, helse, velferd, trygderettigheter, samt sertifisering og inspeksjon av arbeids- og levevilkårene.

Arbeidet med å innføre nye identitetsbevis for sjøfolk (SID) fortsatte i 2006, og Sjøfartsdirektoratet var i februar vertskap for en rundebordskonferanse med deltagelse fra 13 nasjoner i tillegg til representanter fra IMO og ILO.

I velferdstjenesten ble det distribuert ca. 700 abonnementer på norske lokalaviser, og direktoratets filmtjeneste ble distribuert til 355 skip. I bibliotekstjenesten ble det registrert ca. 24 000 bokbytter, og i fotokonkurransen for sjøfolk ble det sendt inn 319 bidrag. Idrettstjenesten avholdt i 2006 seks ulike idrettsarrangementer, fordelt på 343 skip og vel 5000 sjøfolk.

Sjøulykker

I 2006 ble det innrapportert ca. 700 personskader i forbindelse med arbeid til sjøs, mot ca. 800 i 2005. I Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase ble det registrert 834 ulykkeshendelser



i 2006, mot 958 året før. Det har vært en positiv utvikling (nedgang) i de fleste ulykkestyper, med unntak av grunnstøtinger og kantring. Det ble registrert 15 flere grunnstøtinger i 2006 enn i 2005, og Sjøfartsdirektoratet har tatt tak i problemet sammen med næringen for å snu trenden.

Sjøfartsdirektoratets administrasjon

Fra 1. november 2006 etablerte Sjøfartsdirektoratet sitt nye hovedkontor i Haugesund, og avsluttet dermed Stortingets flytvedtak fra juni 2006. Omstillingen og forberedelsene til flyttingen la beslag på store ressurser,

og 112 medarbeidere sluttet i direktoratet i 2006. I alt har 77 prosent av de 230 som var ansatt i direktoratet da flytvedtaket ble gjort sluttet i sine stillinger. Det ble jobbet kontinuerlig med rekrutteringstiltak, og blant ble det opprettet 10 trainéstillinger som inngår i et opplæringsprogram i samarbeid med Høgskolen Stord/Haugesund.

Samtidig med flyttingen til Haugesund ble det gjennomført en større omorganisering av Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet hadde ved utgangen av 2006 313 ansatte, fordelt på 198 ved hovedkontoret og 115 fordelt på 19 stasjoner langs norskekysten.

Internasjonalt arbeid og regelverksutvikling

EU/EØS/EMSA

EU spiller stadig en viktig rolle som premissleverandør ved utforming av regelverket for sikkerhet til sjøs. Sjøfartsdirektoratet arbeidet også i 2006 aktivt for å sikre norsk innflytelse og påvirkning i EUs skipsfartsregelverk, samt for å sikre korrekt og rettidig gjennomføring av relevante direktiver og forordninger som er innlemmet i EØS-avtalen.

Arbeidet opp mot European Maritime Safety Agency (EMSA), der sjøfartsdirektøren er medlem av styret, gis høy prioritet. I 2006 har Sjøfartsdirektoratet deltatt på møter og workshops der blant annet forholdene til klasseselskaper, trafikkovervåkingssystemer, etterforskning av sjøulykker og skipsforurensing har stått på dagsorden.

Andre viktige EU-fora innenfor det maritime området Sjøfartsdirektoratet deltar i er COSS (Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships) og MARSEC (komité underlagt EU-kommisjonen som arbeider med havne- og skipssikkerhet, i betydningen "security"). I 2006 var det først og fremst revisjoner av det etablerte EU-regelverket innenfor det maritime området som var tema.

I september arrangerte Sjøfartsdirektoratet et heldags EU/EØS-seminar med hovedvekt på aktuelle maritime og skipsfartspolitiske problemstillinger. Vel 65 deltagere fra næringen og myndigheter deltok.

Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO)

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). Norge har meldt seg for revisjon som vil bli gjennomført i løpet av 2007. Flere medlemsnasjoner mener at opplegget på sikt bør videreutvikles til å bli et krav, slik man finner det innenfor luftfarten.

Nye seilingsleder

Nye seilingsleder i Nord-Norge er nå vedtatt. Disse og andre endringer i eksisterende og ved opprettelse av nye trafikkseparasjonssystemer trer i kraft 1. juli 2007.

Sikkerhet på passasjerskip

Dette arbeidet er nå avsluttet og det ble i desember 2006 vedtatt en rekke endringer i SOLAS og enkelte koder som følge av arbeidet. Sjøfartsdirektoratet var aktivt med i arbeidet til siste innspurt.

Sikkerhet på lasteskip

Etter at arbeidet med sikkerhet på passasjerskip nå er avsluttet, er det besluttet å gjøre en tilsvarende gjennomgang av sikkerhet på lasteskip. Arbeidet vil starte i 2007.

Redningsmidler

Arbeidet med å begrense ulykker med livbåtøvelser har til nå resultert i en rekke endringer i SOLAS og LSA-koden. I tillegg er det besluttet å starte et arbeid med å se helhetlig på krav til redningsutstyr i diverse IMO-instrumenter.

Skadestabilitet

Etter at IMOs Maritime Safety Committee (MSC 80) vedtok revidert SOLAS-kapittel med nye krav til vanninntrengning og fartøysstabilitet etter

skade, har Sjøfartsdirektoratet bidratt aktivt i utarbeidelsen av forklaringer og utdypinger til det nye kapitlet. Dette arbeidet fortsetter, og Sjøfartsdirektoratet ønsker å bidra aktivt for å sikre en enhetlig internasjonal implementering av det nye i kapitlet når dette trer i kraft 1. januar 2009.

Navigasjonshjelpemidler

Sjøfartsdirektoratet har vært aktivt med i utforming av nye funksjonskrav til radarer. De nye kravene skal blant annet sikre at radaren fungerer optimalt også i regn og bølger. Dagens radarer har svakheter under slike værforhold. Funksjonskravene er nå vedtatt, men det har vist seg vanskelig å verifisere de nye kravene i spesielle værforhold. For å få til dette, må det utvikles en "benchmark simulator" og forprosjekter er utført blant annet med støtte fra Norge. Kostnadene ved utvikling av en slik simulator har vist seg å være mye større enn først antatt og det er derfor en forenklet standard under utarbeidelse. Sjøfartsdirektoratet vil i løpet av 2007 forsøke å få til et felles økonomisk løft blant medlemsland, organisasjoner og produsenter slik at simulatoren kan utvikles i forhold til ønskede funksjonskrav.

Revidert funksjonsstandard for ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) er nå vedtatt, men en standard layout for kontroller, felles navn og symboler og standard out-put på display skal vurderes videre for eventuell inkludering på et senere tidspunkt.

Ulykker med tankskip som fører kjemikalier og petroleumsprodukter
De senere årene har det vært en rekke alvorlige ulykker med eksplosjon/brann på tankskip som fører kjemi-

kalier og petroleumsprodukter. En internasjonal arbeidsgruppe bestående av en rekke næringsorganisasjoner har gått sammen for å analysere fellestrekk ved slike ulykker og har nå kommet med forslag til løsninger. Forslagene går primært på operasjonelle tiltak, og lite på tekniske hjelpemidler for å forhindre slike ulykker. Norge har kommet med innspill til IMO om et nytt punkt på arbeidsprogrammet til underkomiteen Bulk, Liquid and Gases (BLG) som i tillegg til å se på operasjonelle forhold, også foreslår et nytt risikobasert rammeverk som grunnlag for regler for å forhindre brann- og eksplosjonsulykker. Forslaget ble ikke godkjent i første omgang, men er oversendt underkomiteene FP (Fire Protection) og DE (Design and Equipment) for at disse skal gi sin vurdering av Norges forslag.

Global sporing av skip

Arbeidet med å utvikle et opplegg for global sporing av skip (Long Range Information and Tracking) fortsatte også i 2006. Det har vært bred enighet om at flaggstater og havnestater skal ha rett til å spore skip, og det er nå oppnådd enighet om kyststatens rett til sporing opp til 1000 nautiske mil. Flaggstater får anledning til å reservere seg mot sporing fra kyststater, men plikter å informere IMO, som deretter vil informere alle land som har tiltrådt. Det gjenstår nå å beslutte hvor en global databank med LRIT-informasjon skal ligge og hvordan den skal finansieres. Det arbeides også med løsninger for regionale, eventuelt nasjonale, LRIT data-baker.

Opphugging av skip

Norge sendte inn utkast til ny frittstående konvensjon om sikker og miljøvennlig opphugging av skip til IMO. Utkastet fikk bred tilslutning fra komiteen. Norge leder det videre arbeidet med utarbeidelsen av konvensjonen, som vil omfatte krav relatert til opphugging fra et skips "fødsel til død".



Foto: (C) Greenpeace

Luftforurensning fra skip

IMO vedtok i 2006 å arbeide videre med oppfølgingen av IMOs klimagass-strategi. Dette er et område hvor det har vært stillstand grunnet motstand fra blant annet Gulfstatene. Det er positivt at dette arbeidet nå blir videreført. Norge har bidratt aktivt og sendte innspill til IMO vedrørende reduksjon av klimagasser.

På bakgrunn av Norges initiativ vedtok IMO å revidere MARPOL anneks VI. Norge har en ledende rolle i dette arbeidet og var blant annet vertskap for et "intersessional-meeting" i Oslo i november.

Det arbeides videre med oppfølging av ballastvannkonvensjonen ved utarbeidelsen av tre retningslinjer som skal til MEPC for godkjenning.

Gassdrift av skip

Norgeledeten internasjonalkorrespondansegruppe som utarbeidet utkast til frivillig regelverk for skip som ønsker å bruke gass som drivstoff. Gruppen ferdigstilte sitt arbeid i desember 2005. I påfølgende møte er det besluttet at forslaget fra denne gruppen skal danne grunnlag for retningslinjer i første omgang og at en internasjonal frivillig kode for gassdrift av skip skal utvikles på litt lenger sikt, basert på en risikobasert kode. Retningslinjene beregnes ferdigstilt i 2007.

Fiskefartøy

Utarbeidelse av sikkerhetsstandarder for mindre fiskefartøy der Norge har fått ansvar for flere fagområder fortsetter.

Norge har fortsatt sin deltagelse i arbeidet både i korrespondansegrupper og arbeidsgrupper. Arbeidet er antatt å pågå fram til 2008.

Tungolje i Antarktis

Norge har kommet med forslag til endring av MARPOL annekse I med sikte på å forby bruk og frakt av tungolje i Antarktis. Dette forslaget fikk prinsipiell tilslutning, men ytterligere arbeid må gjøres.

ILO

Sjøfartsdirektoratet deltok på den 94. International Labour Conference i Genève i februar 2006. Denne konferansen vedtok Maritime Labour

Convention, 2006, som på norsk heter Konvensjonen for sjøfolks arbeids- og levevilkår, 2006. Konvensjonen erstatter nesten 30 konvensjoner og det samme antall rekommandasjoner, bortsett fra de som gjelder sjøfolks ID og pensjoner for sjøfolk. Konvensjonen innfører krav om sertifikat for skip over 500 BT i internasjonal fart som attesterer at arbeids- og levevilkårene om bord er i henhold til konvensjonens krav. Direktoratet gjennomførte en høring som viste at det ikke var innvendinger til en norsk ratifikasjon. Konvensjonen trer i kraft 12 måneder etter datoen da det er registrert ratifikasjoner fra minst 30 land med en samlet andel av verdens brutto skips-tonnasje på 33 prosent.



Foto: Bente Amandussen

Regelverksarbeid

Skipssikkerhetsloven

Skipssikkerhetslovutvalgets innstilling vedrørende ny skipssikkerhetslovgivning utarbeidet på bakgrunn av NOU 2005: 14 På rett kjøll ble sendt på høring i august 2005. Forslaget til ny skipssikkerhetslov er hovedsakelig blitt godt mottatt av de høringsinstanser som har realitetsuttalelser. Loven vil tre i kraft 1. juli 2007.

I forbindelse med forberedelser til ikrafttredelse av ny skipssikkerhetslov har det vært et omfattende regelverksarbeid for å tilpasse eksisterende forskrifter til den nye loven.

Sjøfolk

Sjøfartsdirektoratet implementerte direktiv 2003/10/EF om støy i forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip. Det ble gjort tilpasninger i samme forskrift, i dialog med ESA, i forbindelse med direktiv 2002/44/EF om vibrasjoner.

Sjøfartsdirektoratet gjennomgikk sammen med Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler, Mattilsynet, tilgrensende regelverk med formål blant annet å skille klarere mellom den enkelte etats ansvar og for å få i stand samarbeid.

Sjøfartsdirektoratet samarbeider med Sosial- og helsedirektoratet om én felles forskrift for helseundersøkelse av personer som skal tiltre tjeneste henholdsvis på skip eller innretning i petroleumsvirksomhet.

I forbindelse med vedtaket om ny skipssikkerhetslov, er det i sjømannsloven med forskrifter gjort enkelte endringer.

Passasjerskip

I løpet av 2006 er det ikke gjennomført store forskriftsendringer forpassasjerskip. Arbeidet med forskriftsendringer som vil komme i løpet av 2007 er påbegynt. Av størst betydning er trolig forslaget til ny forskrift for passasjerskip som fører inntil 12 passasjerer i innenriksfart, som nylig ble sendt ut

på ekstern høring. Forskriften vil blant annet omfatte havrafting, en næring som hittil ikke har vært regulert av Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet har i løpet av 2006 sertifisert 22 nybygg, mot 25 i 2005. I tillegg ble det mottatt byggeanmeldelse og startet saksbehandling på 17 nye passasjerskip, mot 20 nybyggeanmeldelser i 2005.

Lasteskip

Det ble vedtatt reviderte utgaver av vedleggene I og II til MARPOL den 15. oktober 2004 med ikrafttredelse internasjonalt 1. januar 2007. I denne forbindelse ble det foretatt en revisjon av forskrift om hindring av forurensning fra skip m.m. (nå forskrift om hindring av forurensning fra skip (MARPOL-forskriften)), hvor de reviderte vedleggene ble gjennomført i norsk rett.

I tillegg ble IMO-resolusjon A.673(16), som inneholder regler for fartøy brukt i støttefunksjoner i petroleumsvirksomhet offshore, tatt inn i MARPOL-forskriftens kapittel 3. Resolusjonen gjelder for norske skip også med hjemmel i forskrift om farlig last på lasteskip og lektre, en ny forskrift som også trådte i kraft i 2006. Resolusjonen har både sikkerhets- og miljøaspekter.

Som et resultat av reviderte vedlegg I og II til MARPOL ble også forskrift om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger endret for så vidt gjelder kravene i forskriften som knytter seg til henholdsvis oljedagboken og lastedagboken.

Arbeidet med endring av forskrift om radiokommunikasjon på lasteskip ble avsluttet, og endringene har trådt i kraft. Forskriftsendringen ble hovedsakelig gjort for å tillate at friflyt satellitt nødpeilesender plasseres andre steder enn på styrehustaket. Det har vist seg at plasseringen på styrehustaket ikke alltid er den gunstigste med tanke på nødpeilesenderens funksjon.

Sjøfartsdirektoratet utarbeidet to forskrifter om frakt av last på lasteskip og frakt av farlig last på lasteskip. Forslagene bygger på SOLAS, og svarer til henholdsvis kapittel VI og VII. Forskriftene er ment å utgjøre to kapitler i en felles lasteskipsforskrift når denne foreligger. I tidligere forskrift på området er virkeområdet endret slik at lasteskip, herunder lektre, ikke lenger omfattes.

Direktiv 2005/33/EF som endrer direktiv 1999/32/EF om reduksjon av svovel i ulike drivstoffer ble implementert i norsk rett gjennom endringer i kapittel 6 i forskrift om hindring av forurensning fra skip-(MARPOL-forskriften). Viktige endringer er blant annet at Nordsjøen blir et særlig område fra 11. august 2007. Passasjerfartøy som går i rutefart til og / eller fra EØS skal oppfylle samme regler som fartøy i særlige områder. I tillegg får ikke fartøy som ligger ved kai bruke drivstoff med svovelinnhold på mer enn 0,10 vektprosent fra 1. januar 2010. Endringene ble utarbeidet i nært samarbeid med Statens Forurensningstilsyn, som regulerer "landsiden", og ble fastsatt av Miljøverndepartementet.

Det ble vedtatt også endringer i Sjøveisreglene som implementerer endringer i COLREG vedtatt av IMO, samt presiserte eksisterende forskrift.

Når det gjelder tilsyn og kontroll har aktivitetsnivået innenfor nybygg økt betraktelig i 2006. Ved utløpet av året hadde lasteskipsavdelingen hele 85 nybygg til behandling mot 50 til samme tid i 2005. Mange av nybyggene er svært avanserte og spesielle, noe som stiller store krav til kompetanse og vurderingsevne hos de involverte medarbeiderne i direktoratet. Den store aktiviteten har ført til at underavdeling Lasteskip ikke har nådd sine interne målsettinger til behandlingstid. Dette har vært løst ved at nybygg har som er nær levering har blitt prioritert framfor de med levering noe frem i tid.

Fiskefartøy

IMOs underkomité for stabilitet, lastelinje og fiskefartøy, SLF, nedsatte høsten 2005 en arbeidsgruppe som skulle utarbeide en komplett sikkerhetsstandard for fiskefartøy med lengde under 12m. Sjøfartsdirektoratet har deltatt aktivt i denne arbeidsgruppen. Endelig versjon av sikkerhetsstandarder skal framlegges for SLF i 2007 for videre behandling i IMOs fagkomiteer.

Underavdeling Fiskefartøy hadde til behandling 120 nybygg, ombygninger og innflagginger i 2006, mot ca. 110 i 2005. I tillegg kommer en rekke saker i forbindelse med mindre ombygginger av fiskefartøy.

Flyttbare innretninger

Revisjon av IMOs "MODU Code" ble påbegynt i 2004. Norge deltar i korrespondansegruppe. Arbeidet med å få en bindende kode er antatt å pågå frem til 2009. Norges mål er å få en kode som klart angir et sikkerhetsnivå uavhengig av hvilken flaggstat som utsteder MODU sertifikat.

Underavdeling Flyttbare innretninger hadde til behandling 8 nybygg ved utgangen av 2006, mot kun to ved utgangen av 2005.

Prinsippet med "grandfather's clause" er fjernet for flyttbare innretninger slik at innretninger som fornyer sine maritime sertifikater (eller sitt "Letter of Compliance") skal måles opp mot det nyeste regelverket. Gap-analyse for fem innretninger har i denne forbindelsen vært til behandling i 2006, noe som er en ressurskrevende prosess.

Fritidsfartøy

På fritidsfartøyområdet har Sjøfartsdirektoratet bidratt i arbeidet med å harmonisere, effektivisere og samordne myndighetskontrollen av fritidsfartøy i Europa. Arbeidet skjer først og fremst gjennom den administrative samarbeidsgruppen under fritidsbåt direktivet (RCD AdCo), som møtes to ganger i året. Sjøfartsdirektoratet har også deltatt aktivt i teknisk standardiseringsarbeid for produksjon

av fritidsbåter. I denne sammenheng vurderes spesielt muligheten til å lage egne europeiske standarder for sentrale konstruksjons- og utstysningsområder som skal gjelde fritidsfartøy fra 2,5 til 24 meter.

Antall fritidsfartøyer er i kraftig vekst, og det ble i 2006 omsatt 20.000 fartøy i tillegg til et stort antall importert fra land utenfor EU. I oktober fikk direktoratet i oppdrag å utrede en mulig innføring av obligatorisk båtføreropplæring for føring av fritidsfartøy. Utvalget består av representanter fra Sjøfartsdirektoratet, Kystdirektoratet, Politidirektoratet, Redningsselskapet, KNBF og Norges Seilforbund. Utvalget skal levere sin innstilling til Nærings- og handelsdepartementet i slutten av april 2007.

Etterspørselen etter båtførerprøven har økt kraftig. I 2006 ble det inngått avtale med Norsk Test as om drifting av båtførerprøven. Norsk Test skal blant annet føre register over utstedte båtførerbevis, produsere og utstede bevisene, drive testsentre og følge opp sensorer. Sjøfartsdirektoratet

skal fortsatt ha det faglige ansvaret for ordningen. Dette innebærer blant annet produksjon, utsending og kvalitetssikring av prøvene og godkjenning av sensorer, problemstillinger

Sjøfartsdirektoratet kontrollerte frem til flyttingen i 2006 teknisk dokumentasjon ved ettersertifisering av et stort antall importert brukte fritidsfartøy fra såkalt tredjeland. Det ble utstedt CIN-kode til et stort antall båter, og direktoratet mottok en rekke henvendelser fra importører og privatpersoner som vurderer import av brukte fritidsbåter

Sjøvett

Det ble arrangert 39 Sjøvett dager rundt om i Norge i regi av lokale sjøvettutvalg. Mer enn 8000 barn i aldersgruppen 8 – 10 år deltok. Sjøvettkonferanse med ca. 50 deltakere ble avholdt på Knutholmen i nærheten av Florø. Det er blitt distribuert temahefter til publikum i samarbeid med Kystvakten, Statens naturoppsyn/Skjærgårdstjenesten, og lokale politi- og brannstasjoner.



Foto: Hans Jørgen Hald

Tilsyn og kontroll

Ved utgangen av 2006 var det 3351 norskregistrerte og kontrollpliktige skip med gyldig hovedsertifikat – mot 3635 året før. Av disse var 1292 lasteskip (1378 i 2005) hvorav 580 (619 i 2005) var registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Videre var det 767 passasjerskip (767), 1286 fiskefartøy (1484) og seks flyttbare innretninger (seks i 2005). Samlet utførte Sjøfartsdirektoratet 1908 sertifikatutstedelser for den norskregistrerte flåten – mot 2100 året før. Laste- og passasjerfartøy som er registrert i NIS og delegert til klasseselskapene, er da holdt utenom.

ISM-revisjone

Det ble i 2006 gjennomført 225 revisjoner om bord i passasjerskip,

lasteskip og flyttbare innretning som omfattes av krav til systemer for sikkerhetsstyring, og ved landorganisasjonene i de tilhørende rederiene. Tilsvarende antall i 2005 var 260 revisjoner.

Uanmeldte tilsyn

De uanmeldte inspeksjonene omfatter fiskefartøy og passasjerskip, samt delegerte og ikke-delegerte lasteskip i NOR og NIS. Antallet uanmeldte tilsyn i 2006 var 231, som utgjør 6,9 prosent av de kontrollpliktige skipene. Tilsvarende tall i 2005 var 229 inspeksjoner – eller 6,3 prosent av kontrollpliktig flåte.

Tilbakeholdelser

Av fartøyene som Sjøfartsdirektoratet utførte uanmeldte tilsyn på langs

norskekysten i 2006, ble 46 holdt tilbake fordi de hadde feil og mangler som gjorde at de måtte anses for ikke å være sjødyktige. Dette utgjør 19,9 prosent av de inspiserte fartøyene. Sjøfartsdirektoratet bemerker at disse tallene nødvendigvis ikke gir et representativt gjennomsnitt av den norske flåten, da en viss andel av de gjennomførte tilsynene ikke ble gjort ved tilfeldig utvalg.

Andelen tilbakeholdte fartøy har de siste fire årene ligget på mellom en fjerdedel og en tredel av de uanmeldte tilsynene. Resultatene benyttes som grunnlag for korrigeringer i Sjøfartsdirektoratets kontrollopplegg overfor de forskjellige fartøysgruppene.

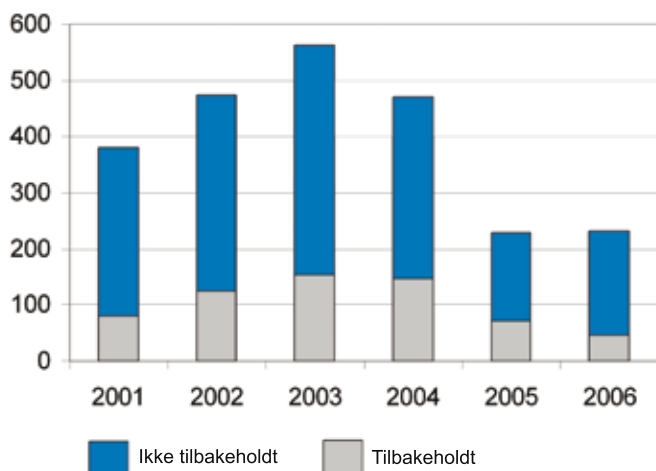
Andel av kontrollpliktige fartøy med gyldig hovedsertifikat som har hatt uanmeldte tilsyn 2003-2006.

	Lastefartøy, NIS og NOR		Passasjerfartøy		Fiskefartøy		Totalt	
	Antall fartøy	Andel uanm. tilsyn	Antall fartøy	Andel uanm. tilsyn	Antall fartøy	Andel uanm. tilsyn	Antall fartøy	Andel uanm. tilsyn
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	14,1 %

Antall uanmeldte tilsyn og tilbakeholdelser for lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy 2001-2006.

	Lastefartøy NOR		Lastefartøy NIS		Passasjerfartøy		Fiskefartøy		Totalt	
	Uanm. tilsyn	Tilbakeholdt	Uanm. tilsyn	Tilbakeholdt	Uanm. tilsyn	Tilbakeholdt	Uanm. tilsyn	Tilbakeholdt	Uanm. tilsyn	Tilbakeholdt
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

Uanmeldte tilsyn og tilbakeholdelser 2001 - 2006

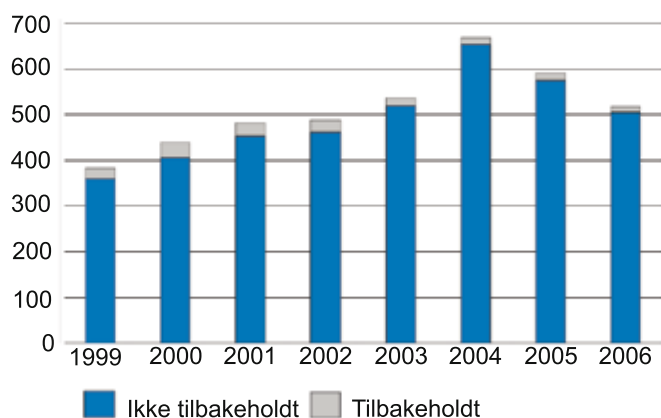


Antall utenlandske skip kontrollert i norske havner og antall tilbakeholdelse 1999 - 2006

År	Kontrollerte fartøy	Tilbakeholdte fartøy	% tilbakeholdt	% total inspeksjoner
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
1999	358	25	7,0	19,9

Utviklingen er grafisk illustrert nedenfor.

Utenlandske skip kontrollert i norske havner 1999 - 2006



Andre typer tilsyn

I 2006 ble det gjennomført 27 verftsstatskontroller på passasjerskip som går i fast rute til og fra Norge, mot 22 i 2005. Disse kontrollene utføres i samarbeid med sjøfartsmyndighetene i de aktuelle havnestatene i Nordsjøområdet hvor skipene anløper, og i flaggstatene hvor de er registrert.

Sjøfartsdirektoratet har i 2006 utført saksbehandling, inspeksjoner og revisjoner på 117 ombygninger og 52 nybygg, mot henholdsvis 86 og 68 i 2005.

Videre er det utstedt 356 fartstillatelser, slepetillatelser og flytteattester (384 i 2005) og inspisert 106 fartøy etter havari og skade (121). Det ble utstedt 178 målebrev (194 i 2005), 707 identitetsbevis (745) og 182 sertifikater om forsikring for skadeansvar ved oljesøl (188 i 2005)

Havnestatskontroll

Utenlandske skip kontrollert i norske havner

I 2006 er 505 utenlandske skip kontrollert ved anløp av norske havner, som er 21,1 % av gjennomsnittlig anløpstall for de siste 3 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 3-årsperioden som skal legges til grunn

Av de skipene som ble kontrollert siste år, ble 12 holdt tilbake p.g.a. alvorlige mangler. Dette utgjør 2,3 % av de kontrollerte skipene, noe som indikerer at "problemskipene" fortsatt utgjør en lav andel av anløpene.

Norske skip kontrollert i utenlandske havner

856 norske skip ble kontrollert av andre havnestater innenfor Paris MoU i 2006. Av disse ble 27 skip (3,1 %) holdt tilbake. I tillegg ble 13 norske skip holdt tilbake i havnestater utenfor Paris MoU. Av de norske skipene som ble holdt tilbake i utenlandske havner, var 4 NOR-registrert og 36 skip registrert i NIS.



Foto: Bente Amandussen

Sjøfolks kompetanse, arbeids- og levevilkår

Det ble behandlet totalt 26314 sertifikat-, påtegnings- og dispensasjonsøknader i 2006 – en økning på nær 10000 fra året før. Det store antallet har sammenheng med periodisk forfall på sertifikatfornyelse. Den store saksmengden har også ført til lengre ventetid på sertifikatutstedelser, men den har vært godt innenfor forvaltningslovens bestemmelser.

Det ble gitt 162 dispensasjoner som er en økning på 30 % fra året før. Dette reflekterer problemer i næringen med å skaffe tilstrekkelig sertifiserte offiserer.

Antall avslag på søknader, norske og utenlandske ble 4366, eller 17 % av totalmengden. Det ble utstedt 2261 norske skipsførersertifikater (D1) som er dobbelt så mange som i 2005 (1197). Videre ble det utstedt 1512 maskinsjefsertifikater mot 550 i 2005. Med hensyn til utenlandske

skipsførere representerte disse 575 mens det for maskinsjefer ble 615 påtegninger mot 445 året før. Når det gjelder navigatører for øvrig er forholdet 3276 norske mot 1983 utenlandske, altså et klart flertall av norske. På maskinistsiden er forholdet omvendt - 1097 norske mot 1525 utenlandske. Dette avspeiler trolig også en generell mangel på norske maskinoffiserer.

Det ble i 2006 gjennomført 7 revisjoner av norske maritime utdanningsinstitusjoner. Dette er to færre enn det som var planlagt. Grunnen til dette er at kapasiteten ble redusert grunnet flyttingen av direktoratet Utdanningscentre i Manila, Subic Bay og Zambales (PMMA) ble besøkt i juni 2006, der utstyr, organisasjon og undervisningssystemer ble gjennomgått. Den norske ambassaden i Manila deltok i disse kontrollene. Besøket ble for øvrig gjennomført i forbindelse med et nytt utviklingsprosjekt i samarbeid med NORAD, der

Norge skal bistå Filippinene med å få etablert et moderne maritimt lov og regelverk.

Planlagt kontroll i Romania, Bulgaria og Baltikum måtte utsettes grunnet kapasitetsmangel.

Det ble utstedt 947 fritidsbåtskipersertifikater i 2006

Arbeidet med den menneskelige faktor ("human element") og holdningsskapende atferd for sjøsikkerheten er videreført i 2006. Fortsett er det etterspørsel etter informasjonsmateriell og DVD-film om risikovurdering som ble produsert i 2004. Sjøsikerkonferansen, som har vært et årlig arrangement, og som samler mellom 150 og 200 personer fra næringen ble ikke avholdt i 2006 på grunn av flyttingen av Sjøfartsdirektoratet fra Oslo til Haugesund. Konferansen vil på nytt bli arrangert i Haugesund i september 2007.

MLC og ILO-178

I februar 2006 ble en nærmest enstemmig samlekonsensjon vedtatt av FNs arbeidsorganisasjon ILO (International Labour Organization). Vedtaket er blitt betegnet som historisk, og markerer slutten på fem års banebrytende arbeid der norske myndigheter, sjømannsorganisasjoner og rederinæringen har spilt en sentral og aktiv rolle. Konsensjonen, Maritime Labour Convention (MLC), som nå skal legges fram for ratifisering hos myndighetene i de enkelte land, setter minste standard for arbeid om bord i skip. Her omhandles blant annet ansettelsesforhold, boforhold, mat og fritidstilbud, helse, velferd, trygderettigheter, forebygging av arbeidsulykker og rett til medisinsk behandling, samt sertifisering og inspeksjon av arbeids- og levevilkår.

Arbeidet med å legge til rette for tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår i henhold til ILO-konsensjon nr. 178 ble videreført i 2006. Arbeidet med å etablere tilsyn av arbeids- og levevilkår er nå inne i sin slutfase. I løpet av 2007 skal de

første tilsyn og rapporteringer fra Sjøfartsdirektoratet gjennomføres.

Skader og ulykker

Dessverre er det fortsatt slik at det å jobbe til sjøs, medfører risiko for skader og ulykker. I 2006 ble det rapportert ca 700 personskader, mot rundt 800 i 2005. Det er rimelig å anta at nedgangen ikke skyldes sikrere arbeidsplasser om bord, men at Sjøfartsdirektoratet i dag stiller noe strengere krav for hva som skal inn i databasen. I henhold til ASH forskriften (Arbeidsmiljø, Sikkerhet og Helse) skal kun personulykker hvor en får fravær fra arbeid (neste skift) og / eller medisinsk behandling om bord, eller av lege i land registreres i databasen.

Det gjennomføres ukentlige sikkerhetsmøter i Sjøfartsdirektoratet hvor alle personskadeulykker blir fulgt opp. Det er direktoratets oppfatning at sterkere fokus på personulykker med oppmerksomhet på sikkerhetsmeldinger, forskrifts- og regelverksrevisjoner, samt sikkerhetskampanjer skal bidra til nedgang i personulykker. Samtidig vil Sjøfartsdirektoratet også anta at det fortsatt er noe underrapportering fra næringen.

Identitetsbevis for sjøfolk

Arbeidet med å innføre nye identitetsbevis for sjøfolk (SID) fortsatte i 2006 (ILO 185). Innføring av et internasjonalt ISPS-kodeverk er hovedgrunnen til at det nå innføres nye ID-bevis for sjøfolk. I februar 2006 ble det gjennomført en rundebordskonferanse i Haugesund hvor 13 nasjoner deltok i tillegg til representanter fra IMO og ILO. Den tidligere Sjøfartsboka vil i løpet av de nærmeste årene bli faset ut, men inntil det nye ID beviset er på plass vil sjøfolk måtte bruke boka. Det ble innkjøpt 10 000 nye sjøfartsbøker i 2006. Sjøfartsdirektoratet regner med at dette opplaget skal være tilstrekkelig til nytt SID er på plass.

Det ble utstedt 4008 sjøfartsbøker i 2006, mens 57 ble makulert.

Kontroll av maritim tjeneste

Det er i dag 16 NAV-kontorer langs kysten som ivaretar mønstring og utstedelse av sjøfartsbøker. Det gjennomføres jevnlig møter med NAV (Aetat) for å sikre den offentlige kontrollen med at rederiene og sjøfolk oppfyller kravene som er satt til kompetanse, helse og ansettelsesforhold. I 2006 ble det gjennomført seks revisjoner av NAV-kontor, i henholdsvis Fredrikstad, Ålesund, Kristiansund, Hammerfest, Tromsø, Narvik og Bodø. I tillegg til NAV-kontorer, utfører også norske utenriksstasjoner kontroll av maritim tjeneste.

Sjøfolks helse

Sjøfartsdirektoratet fortsatte i 2006 implementeringen av ILO konvensjon 164 som skal sørge for tiltak som innebærer at sjøfolk skal ha tilbud om helsetjenester og helsevern som er mest mulig likeverdig med det som tilbys arbeidstakere i land. Høsten 2006 ble det inngått samarbeid med Norsk Senter for Sjøfartsmedisin (NSSM) ved Haukeland Sykehus i Bergen. Sjøfartsdirektoratet har også i 2006 fortsatt samarbeidet med Sosial- og helsedirektoratet for å utarbeide forslag til ny forskrift med krav til helseerklæring som skal gjelde for alle arbeidstakere til sjøs. Det er også startet et samarbeid med Mattilsynet om tilsyn med hygiene på norske skip.

Velferdstilbud for sjøfolk

Sjøfartsdirektoratet deltar aktivt i den internasjonale velferdsorganisasjonen ICSW, og innehar for tiden formannsvervet i organisasjonen. Fordelingen av midler til sjøfolks velferd gjøres i samråd med arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene. Flere av tilbudene og tjenestene gjennomføres i samarbeid med kontaktpersoner i utlandet, og i noen

tilfeller i samarbeid med Sjømannskirkene eller de øvrige nordiske velferdsorganisasjonene.

I Norge er det velferdsservice til skip som anløper Narvik, Mongstad og Odda, mens det er utenlandsstasjoner i Aberdeen, Port Said og Rotterdam. Det er også avtaler med samarbeidspartnere i Dunkerque, Singapore og Houston. En betydelig del av aktivitetene og formidling av tilbud organiseres direkte fra Sjøfartsdirektoratets hovedkontor.

I samarbeid med norske kommuner er det distribuert ca 700 abonnementer fordelt på 80 norske lokalaviser til stasjoner og kontakter rundt i verden. Avistjenesten er en kjærkommen del av det arbeidet velferden gjør overfor norske sjøfolk i utlandet.

Også filippinske og engelskspråklige aviser og magasiner distribueres til aktuelle mottagere, samt NTBs faksavis med daglige elektroniske utgaver. Det arbeides inter-nordisk med å få til en utvidelse av tilbudene om elektroniske avisutgaver.

Filmtjenesten for sjøfolk omfatter for tiden 355 skip. Sikkerhetsfilmer legges fortsatt inn som forfilmer i de månedlige utsendelsene. Bibliotek-tjenesten omfattes fortsatt med stor interesse, og antall registrerte bokbytter lå i 2006 på ca 24 000.

Fotokonkurransen for sjøfolk mottok i 2006 mer enn 300 bidrag fra 54 deltagere. Kursvirksomheten til velferden er fortsatt etterspurt, med småbåtførerprøven og språkkurs som de mest populære.

Idrettstjenesten gjennomførte i 2006 seks ulike idrettsarrangementer. Totalt 343 skip har deltatt fordelt på 5042 sjøfolk. I tillegg har 43 skip deltatt i de internasjonale seriene innen "Sport of the Seven Seas". Dette omfatter fotball, volleyball, basketball og bordtennis.

Idrettsmerker i friidrett, sykkel, "maraton", "kanalsvømming", sjøtrim og styrkeløft har i år hatt 1468 deltagere.

Sjøulykker

I forbindelse med omorganiseringen av direktoratet høsten 2006 ble det opprettet en avdeling for strategisk sikkerhet. Avdelingen skal ha hovedfokus på ulykker og ulykkesoppfølging. Avdelingen er bemannet av fem personer med kompetanse blant annet innen navigasjon, maritim teknikk, human element, ulykkesgranskning, ulykkesstatistikk og kvalitet.

Avdelingen koordinerer alt arbeid relatert til ulykker i direktoratets regi. Tilbakemeldinger fra sjøfartsinspektørene koordineres i forhold til oppfølging med eventuelle tiltak. Avdelingen har i etableringsfasen fått på plass et nytt ulykkesystem for registrering av ulykkesdata, og vil i begynnelsen av 2007 ha fullført arbeidet med etablering av et tilhørende analyseverktøy. Arbeid med forenkling og effektivisering av rapporteringsrutiner, bruk av skjema og oppdatering av regelverk startet umiddelbart. Et nytt rapporteringsskjema er implementert til erstatning for tidligere to skjema, samtidig med en tilrettelegging for elektronisk rapportering. Ytterligere forenklinger og effektivisering vil fortsette i 2007.

Som en forberedelse til den nye skipssikkerhetsloven samt at ordningen med sjøfartsinspektører utgår, arbeider avdelingen med prosedyrer og metoder for ulykkesgranskning i direktoratets regi.

Ulykkesstatistikk 2006

Tabellen til høyre viser ulykkeshendelser i 2005 og 2006 registrert i Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase pr 30. januar 2007 fordelt på den enkelte ulykkestype. Som en kan se har det for de fleste ulykkestyper, med unntak av grunnstøtinger og kantring, vært en positiv utvikling i forhold til 2005.

Antall grunnstøtinger øker

Det er registrert en økning i antall grunnstøtinger i 2006. Etter en

jevn nedgang til 64 grunnstøtinger registrert i 2004 konstateres at økningen i 2005 også fortsatte inn i 2006.

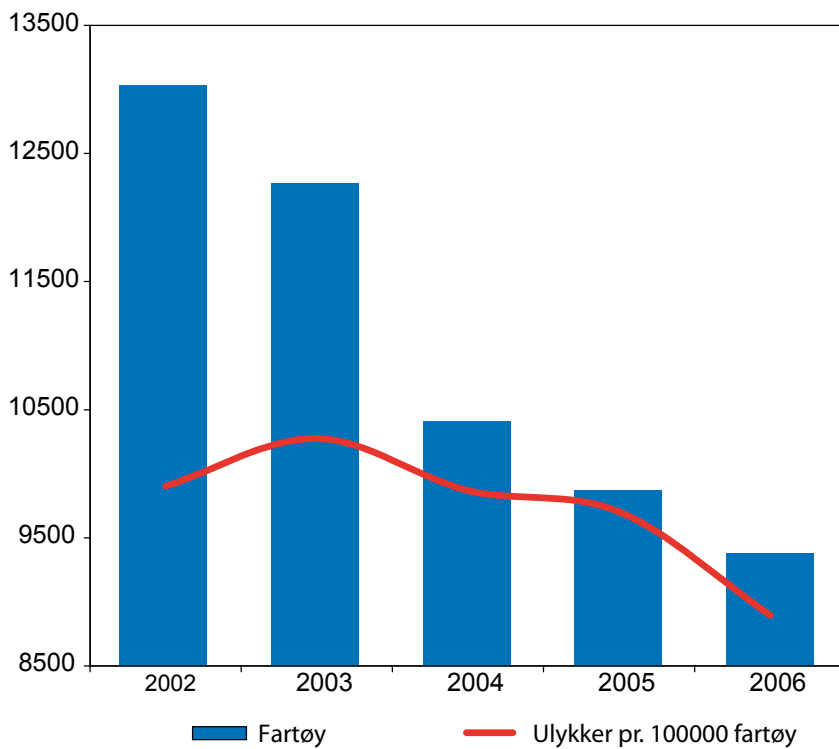
En grunnstøting er en alvorlig ulykke der skadepotensialet er stort både for mennesker, miljø og skip. Senest ble dette illustrert ved Servers forlis ved Fedje i januar 2007.

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.

Ulykketype	2005	endringer	2006
	Antall		Antall
Annen ulykke	6	◀	5
Brann/Explosjon	26	◀	11
Fartøyet er savnet, forsvunnet	1	◀	
Grunnstøting	73	▶	88
Hardtværskade	1		1
Kantring	2	▶	5
Kollisjon	27	◀	26
Kontaktsskade, Kaier, Broer etc	22	◀	15
Lekkasje	1		1
Miljøskade/Forurensing	6	◀	2
Personulykke	793	◀	680
Stabilitetssvikt uten kantring			
Ukjent			
Total	958		834



Foto: Bjarne Skogvik, Fotokonkurransen for sjøfolk 2006



Bedring totalt

Det er likevel positivt å observere at nedgangen i det relative antall ulykker ser ut til å fortsette, til tross for negativ utvikling for enkelte ulykkestyper.

Det er grunn til å anta at en stor andel av siste fem års reduksjon i antall ulykker skyldes en tilsvarende sterk.

Om tallmaterialet

Antall ulykker: omfatter alle ulykker rapportert til Sjøfartsdirektoratet. Dette omfatter også ulykker med utenlandsk skip i norsk farvann.

Fartøy: Kontrollpliktige passasjer og lasteskip pr 31.12 + antall fiskefartøy fra Fiskeridirektoratets merkeregister

Ulykker pr 100000 fartøy: $(\text{Antall ulykker/fartøy}) \cdot 100000$



Sjøfartsadministrasjonen i 2006

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

Sjøfartsdirektoratet har også det administrative ansvaret for sjøfartsinspektørene som etterforsker sjøulykker, alvorlige personulykker og eventuelle straffbare forhold i

forbindelse med skipsdrift, navigering og sjødyktighet. Fra 2008 overføres sjøfartsinspektørene til Politidirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet hadde ved utgangen av 2006 313 ansatte fordelt på 198 ved hovedkontoret og 115 ansatte fordelt på 19 stasjoner langs norskekysten.

Omstilling og modernisering

Samtidig med flyttingen til Haugesund ble det også gjennomført en større omorganisering av direktoratet. Bakgrunnen for endringen var et

ønske om et nytt, moderne og effektivt direktoratet i Haugesund, hvor operativ virksomhet skal baseres på overordnet kontroll. Konsulentselskapet Det norske Veritas Maritime Solutions bistod direktoratet i dette arbeidet, og hadde som mandat å se på hvilke organisasjons- eller arbeidsrelaterte endringer forslaget til ny skipssikkerhetslov ville få for direktoratet. Den nye organisasjonsstrukturen gir en flatere organisasjon med større fokus på produksjon av gode, nøyaktige og raske tjenester for brukere av skipsfartsnæringen.

Sjøfartsdirektoratets ledelse



Foto: Jan Roger Tryggestad, Moderne Foto

Fra venstre: Knut Kristiansen, avdelingsdirektør i Kontroll og inspeksjon, John Malvin Økland, avdelingsdirektør i Administrasjonsavdelingen, Lasse Karlsen, teknisk direktør, Knut Egil Hansen, kommunikasjonsdirektør, Bjørn Pedersen, avdelingsdirektør Strategisk sikkerhet, Rune Teisrud, sjøfartsdirektør, Ove Tautra, avdelingsdirektør Fartøy og sjøfolk, Sigurd Gude, assisterende sjøfartsdirektør.

Direktoratet har for 2006 hatt som mål å effektivisere og forenkle administrative tjenester. Det er bl.a. innført følgende nye systemer:

- Økonomisystem Agresso,
- SAP lønns-/personalsystem/reise/tid,
- Elektronisk fakturabehandling Contempus
- Nytt ulykkessystem
- Nye web-portaler (internett og intranett)

I tillegg ble IT drift tjenestutsett til Alliance/Ergo-group i oktober 2006.

Sjøfartsdirektoratet og Riksarkivet har i 2006 samarbeidet om en bevarings- og kassasjonsplan for direktoratets rikholdige arkiv som ble etterlatt i Oslo ved flyttingen til Haugesund. Bevarings- og kassasjonsplanen følges opp gjennom et eget prosjekt i perioden 2006 – 2008. Arbeidet gjennomføres som et seniorpolitisk tiltak av 12 ansatte som ble igjen i Oslo ved flyttingen.

Prosjektet innføring av Ny gebyrmodell, ble gjennomført 2. halvår i 2006, slik at gebyrer for NOR og NIS for 2007 utfaktureres etter ny modell.

Flytting av Sjøfartsdirektoratet

Det ble nedlagt et betydelig arbeid knyttet til forberedelsene og gjennomføringen av flyttingen til Haugesund, og det ble nedfelt en rekke suksessfak-

torer og risikovurderinger for å komme i mål som planlagt.

Byggeprosjektet for nytt administrasjonsbygg i Haugesund har fulgt de fastsatte framdriftsplaner, og flyttingen til Haugesund ble gjennomført i slutten av oktober 2006.

En rekke virkemidler for å hindre utstøting fra arbeidslivet for medarbeidere ansatt før Stortingets flyttevedtak, og som enten ikke kunne eller ønsket å være med til Haugesund, ble iverksatt. Totalt 113 personer valgte virkemidler som studiestønning, outplacement ordning, overgang til AFP eller ventelønnsgaranti. I løpet av 2006 fikk en rekke av disse nye jobbtilbud, og antall personer på de ulike virkemidlene var ved årsskiftet 31.

Sjøfartsdirektoratet etablerte i 2004 en egen opplæringsenhet i Haugesund som et viktig tiltak for å opprettholde et forsvarlig nivå på sjøsikkerhetsarbeidet, samt for å få en strukturert måte å drive effektiv kompetanseoverføring på. Ordningen har vært vellykket, og i 2006 hadde i alt 40 personer gjennomgått opplæringsordningen og blitt overført til direktoratets fagavdelinger for ordinær saksbehandling.

For å sikre ressurser og kompetanse i en kritisk fase av flytteprosjektet, ble det også inngått avtaler med 55 nøkkelpersoner/pendlere som ble med til Haugesund for en periode på inntil to år.

Likestilling

Sjøfartsdirektoratet har som målsetting å rekruttere kvinner dersom deres kvalifikasjoner er minst like bra som for mannlige søkere. Utfordringen er likevel at de stillingene som direktoratet normalt etterspør kommer fra mannsdominerte yrker og utdanningsvalg.

Ressurs- og kompetansesituasjonen

I 2006 sluttet 112 medarbeidere i Sjøfartsdirektoratet – de fleste som en konsekvens av den forestående flyttingen til Haugesund. Totalt ble det utlyst 101 stillinger i 2006.

Totalt sluttet 77 prosent av de 230 som var ansatt ved hovedkontoret i Oslo da Stortinget flyttevedtak kom i juni 2003.

Det har vært jobbet kontinuerlig med tiltak for å kompensere for avgått personell. Blant annet ble det i 2006 opprettet 10 trainée-stillinger. Disse inngår i et opplæringsprogram i samarbeid Høgskolen Stord/Haugesund.

Øvrig rekruttering av fagpersonell i Haugesund og ved direktoratets stasjoner langs kysten – spesielt med ingeniørfaglig, teknisk og nautisk kompetanse - er blitt merkbart vanskeligere blant annet på grunn av et stramt og overopphet arbeidsmarked.

Sykefraværet i Sjøfartsdirektoratet var i 2006 på 5,11 prosent, noe som er under gjennomsnittet for staten.

Kjønnsfordeling på ansatte i virksomheten

	Per 31.12.2005				Per 31.12.2006					
	SUM	Menn		Kvinner		SUM	Menn		Kvinner	
Antall		%	Antall	%	Antall		%	Antall	%	
Totalt ansatte	363	239	65,8 %	124	34,2 %	313	204	65,0 %	109	35,0 %
Topp ledelsen	11	9	81,8 %	2	18,2 %	7	7	100,0 %	0	0,0 %
Mellomledernivå	21	18	85,7 %	3	14,3 %	19	15	79,0 %	4	21,0 %

*)Nedgang totalt antall ansatte skyldes bl.a nedbemanning ved hovedkontoret fra 230 til 200 og at det i 2005 var en dublering av stillinger.

Regnskap 2006

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

Disponibel bevilgning for 2006 består av budsjett i henhold til budsjettvedtak i Stortinget, jf St.prp. nr. 1 (2005-2006), overført ubrukte midler fra 2005 samt budsjettjusteringer gjennom året (St.prp.nr. 23 og 66).

Sjøfartsdirektoratet har for 2006 fullmakt til å overskride utgiftsbevilgningen på kap. 0907, post 01

Driftsutgifter med inntil 7,5 mill kroner 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.

Sjøfartsdirektoratet har fullmakt til å overskride utgiftsbevilgningen på kap. 0907, post 21 Spesielle driftsutgifter, som omhandler velferd for sjøfolk, med inntil 3 mill kroner mot tilsvarende merinntekter på kap. 3907, post 05 Inntekter av velferdstiltak.

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 2004 en bevilgning på 10 mill kroner for tilskudd til reduksjon av nitrogenoksidutslipp (NOx) fra innenriksfart. Prosjektet ble avsluttet i 2006.

Bevilgningen på kap. 0909 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk er fra budsjettåret 2006 bevilget på post 73 og 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		2006			2005
		Noter	Budsjett/ Disponibelt	Regnskap	Regnskap
Kap 0907 Sjøfartsdirektoratet					
01	Driftsutgifter	1	241 407	242 261	235 352
21	Spesielle driftsutgifter	2	6 403	7 485	8 968
22	Flytteutgifter	3	93 851	64 336	20 620
72	Tilskudd til NOx-tiltak	4	5 226	3 971	4 165
Totalt kap 0907			319 113	269 105	258 884
Kap 0909 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk					
70	Tilskudd	5			99 165
71	Tilskudd til fergereederier i utenriksfart i NOR	5			330 652
72	Tilskudd til offshorefartøyer i NOR	5			666 968
73	Tilskudd, overslagsbevilgning		1 210 000	1 208 689	
Totalt kap 0909			1 210 000	1 208 689	1 096 785
Kap 3907					
01	Gebyrer NOR	6	102 400	94 849	104 278
02	Maritime personellsertifikater	7	12 500	12 115	7 283
04	Gebyrer NIS	8	36 000	33 809	35 521
03/05/15-18	Andre inntekter/refusjoner	9	3 500	12 262	15 562
Totalt kap 3907			154 400	153 035	160 412

Noter til regnskapet

1. 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. Hensyntatt merinntektene har direktoratet i 2006 gått med et overskudd på 6,3 mill kroner på post 01 som skyldes periodisering og ikke avsluttede prosjekter.

Refusjoner vedrørende eksterne oppdrag fra Petroleumstilsynet, Kystverkets beredskapsavdeling og NORAD beløper seg til omlag 1,4 mill kroner, jf. kap. 3907, post 03.
2. Post 21 består av velferdsutgifter til norske sjøfolk og har en merutgift på 1,1 mill kroner som utlignes av en tilsvarende merinntekt på 1,1 mill kroner på kap. 3907, post 05. Merutgiftene og merinntektene knytter seg i hovedsak til filmtjenesten.
3. Flytteutgiftene har for regnskapsåret en mindreutgift på 29,5 mill kroner. Beløpet er overførbart til 2007 og går til å dekke flytteutgifter i 2007. I 2007 er det gitt en særskilt bevilgning på 25 mill kroner til å dekke budsjettert merforbruk til flytting i 2007. Det forventes et udekket underskudd på flyttere regnskapet i 2008 på rundt 19 mill kroner. På bakgrunn av denne prognosen vil flyttingen av Sjøfartsdirektoratet til Haugesund totalt koste ca. 175 mill kroner.
4. Det er i 2006 gitt tilskudd til reduksjon av nitrogenoksid (NO_x)-utslipp. Prosjektet er nå avsluttet. Det er gitt tilskudd til i alt 12 skip i prosjektperioden 2004-2006.
5. 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.
6. Regnskapsførte inntekter ble 7,5 mill kroner mindre enn budsjettert. Mindreinntekten skyldes utestående fordringer og et høyt antall utfakturerte gebyrer ultimo 2006 som i all hovedsak forfaller til betaling i 2007.
7. Vedtatt budsjett jf. St.prp.nr. 1 (2005-2006) ble økt med 4,2 mill kroner i St.prp. nr. 23 (2006-2007) på bakgrunn av en økning i antallet utstedte sertifikater i 2006 i forhold til budsjett. Budsjettposten endte med en mindreinntekt på 0,4 mill kroner i forhold til revidert budsjett. I 2006 har det blitt utstedt ca. 9.400 flere sertifikater og påtegninger enn i 2005.
8. Vedtatt budsjett jf. St.prp.nr. 1 (2005-2006) ble redusert med 5 mill kroner ved St.prp.nr. 23 (2006-2007) på grunn av færre registrerte skip i NIS enn beregnet i saldert budsjett. Budsjettposten fikk allikevel en mindreinntekt på 2,2 mill kroner.
9. Regnskapsførte andre inntekter er høyere enn budsjettert, noe som skyldes at refusjoner for fødsels og adopsjonspenger og sykepenger samt forhold knyttet til merinntektsfullmaktene nettobudsjetteres.

English summary

International work

Also in 2006, the Norwegian Maritime Directorate actively worked to ensure Norwegian influence on EU's maritime rules and regulations. An important part of this work has been to secure correct and timely implementation of directives and decrees in the part of Norwegian legislation which is comprised by the EEA agreement.

The work with the European Maritime Agency (EMSA), where the Director General of Shipping and Navigation is a board member, has been given high priority. In 2006, especially the topics relationship with classification societies, traffic

surveillance systems, investigation of shipping disasters and pollution at sea have been on the agenda of EMSA.

Other EU-forums important to the Norwegian Maritime Directorate have been COSS (Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships) and MARSEC – the committee working on port- and ship safety, in the meaning “security”.

In relation to the international marine organisation IMO, the work has been concentrated around developing a plan for revision of IMO's member states. Norway has volunteered for such a revision of the Norwegian Maritime Directorate

in 2007. In addition, the Directorate has in 2006, been strongly involved in processes resulting in increased safety standards on larger passenger and cargo vessels, contributed to the development of new shipping lanes in the north for vessels carrying dangerous goods and the implementation of a higher safety level in connection with life boat drills.

Other central IMO issues have been damage stability, new functional requirements on radars, accident analysis of explosions / fires on tank vessels carrying chemicals and petroleum products, as well as plan for global tracking of ships, new convention for



Foto: Geir-Arne Thue Nilsen Fotokonkurransen for sjøfolk 2006

scrapping of ships and air pollution from ships.

Work on rules and regulations

In connection with the new Ship Safety Act entering into force on 1 July 2007, the Norwegian Maritime Directorate has carried out extensive work on rules and regulations in order to adapt existing regulations to the new act.

In 2006, the Directorate started its work on a new regulation on passenger vessels carrying up to 12 passengers – a regulation which among other things will be of consequence for those who are engaged in ocean rafting and taxi boat activities. For cargo vessels, the regulation on radio communication has been completed and two new regulations on cargo freight have been prepared. In addition, a directive on sulphur in various fuel types has been changed.

Furthermore, the Norwegian Maritime Directorate has participated in the IMO work group established to prepare a complete safety standard for fishing vessels under 12 meter.

With regards to leisure boats, the Norwegian Maritime Directorate has contributed in the work to harmonize, increase the efficiency of and coordinate the authority inspection of leisure boats in Europe, and in addition taken active part in technical standardization work for production of leisure boats.

Supervision and inspection

225 revisions were carried out on board passenger vessels, cargo vessels and mobile units subject to requirements on systems for safety management, as well as their shipowner's onshore organization. 231 unannounced inspections were carried out in 2006. 46 vessels were detained due to flaws and defects.

In 2006, 27 port state inspections were carried out on passenger ships in traffic to and from Norway. These inspections are carried out in cooperation with marine authorities in the North Sea port states in which the ships call

at port, and in the flag states in which they are registered.

In 2006, the Norwegian Maritime Directorate handled cases, carried out inspections and did revisions on 117 re-buildings and 52 new-buildings.

Seamen's competence, work- and living conditions

26 314 applications for certificates, endorsements and dispensations were handled in 2006 – an increase of almost 10 000 from the previous year. The increase is connected to the periodic due date of certificate renewals. Likewise, 947 certificates for leisure boat skippers were issued in 2006. Seven revisions of Norwegian maritime educational establishments were also carried out.

The work on the human element and attitude campaigns for safety at sea was continued in 2006. Due to the relocation in 2006 of the Norwegian Maritime Directorate from Oslo to Haugesund, the annual safety at sea conference was not held.

In February 2006, a historic and almost unanimous collective convention was adopted by UN's work organization ILO. The convention stipulates co-called minimum requirements for work carried out on board ships, and deals with issues such as conditions of employment, living conditions, food and available recreational activities, health, welfare, social security, as well as certification and inspection of work- and living conditions.

The work to introduce new identity cards for seamen (SID) was continued in 2006, and in February, the Norwegian Maritime Directorate hosted a roundtable conference with participants from 13 nations in addition to representatives from IMO and ILO.

Within the welfare services, approximately 700 Norwegian local newspapers were distributed, and the Directorate's film service was distributed to 355 ships. Within the library service, approximately 24 000 books were exchanged, and in the photo com-

petition for seamen the Directorate received 319 contributions. The sports service arranged six different sporting events in 2006, covering 343 ships and more than 5000 seamen.

Accidents at sea

In 2006, approximately 700 personal injuries were reported in connection with work at sea, as opposed to approximately 800 in 2005. In the accident data base of the Norwegian Maritime Directorate, 834 incidents were registered as opposed to 958 the previous year. There has been a positive development (reduction) in most types of accidents, with the exception of running aground and capsizing. There were 15 more incidents of running aground registered in 2006 than in 2005, and the Norwegian Maritime Directorate has targeted the problem together with the industry in order to reverse the trend.

The administration of the Norwegian Maritime Directorate

From 1 November 2006, the Norwegian Maritime Directorate established its new headquarters in Haugesund, and thus completed the Norwegian Parliament's resolution to move by June 2006. The adjustment and preparations for the move demanded great resources, and 112 staff members left the Directorate in 2006. A total of 77 percent of the 230 who were employed in the Directorate when the resolution to move was made, have left their positions. Continuous work has been done on recruitment measures, and among others, 10 trainee positions were established as part of a training program in cooperation with the college "Høgskolen Stord/Haugesund". Parallel with the relocation to Haugesund, the Norwegian Maritime Directorate went through a major re-organisation.

At the end of 2006, the Norwegian Maritime Directorate employed 313 people; of which 198 are at the main office and 115 spread out on 19 stations along the Norwegian coast.



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Directorate

Adresse

Smedasundet 50A
Postboks 2222
5509 Haugesund

Telefon 52 74 50 00

Telefaks 52 74 50 01

Alarmtelefon 52 74 50 00

E-post

postmottak@sjofartsdir.no

Internett

www.sjofartsdir.no



Foto: Bjarne Skogvik, Fotokonkurransen for sjøfolk 2006