



# Innst. S. nr. 285

(2007–2008)

## Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen

Dokumentet nr. 8:90 (2007–2008)

### **Innstilling fra næringskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Torbjørn Hansen, Øyvind Halleraker, Finn Martin Valler-nes og Elisabeth Røbekk Nørve om virksomheten i Sjøfartsdirektoratet**

Til Stortinget

#### **SAMMENDRAG**

Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Nærings- og handelsdepartementet med myndighetsansvar overfor norskregistrerte skip og utenlandske skip som anløper norske havner. Sjøfartsdirektoratets overordnede mål er å oppnå høy sikkerhet for liv, helse, fartøy og miljø.

Sjøfartsdirektoratet søkte ved brev 9. januar 2008 Nærings- og handelsdepartementet om at det settes av 50 mill. kroner for budsjettåret 2008, og at det videreføres i rammen for 2009. De omsøkte midler er tenkt benyttet til kjøp av tjenester fra classeselskap/delegere ut en del fartøy for å avlaste den totale arbeidsmengden, innleie av ekstern kompetanse for å bistå med rekruttering og til å heve lønnsnivået for å rekruttere og beholde personell, spesielt maritim/teknisk kompetanse. I søknaden fremkom det at ledelsen, dersom Sjøfartsdirektoratet ikke får tilført økte rammer for 2008 og 2009, ser svært alvorlig på situasjonen.

Statsråd Dag Terje Andersen i Nærings- og handelsdepartementet gav i brev av 14. mars 2008 til Stortingets presidentskap, som svar på skriftlig spørsmål fra Rolf Jarle Brøske (H) i Dokument nr. 15, spørsmål nr. 807 (2007–2008), uttrykk for at det er departementets vurdering at personellsituasjonen per i dag ikke representerer en sikkerhetsrisiko. Det

ble videre gitt uttrykk for at Sjøfartsdirektoratet vil kjøpe enkelte tjenester av classeselskapene for å avhjelpe situasjonen, at Nærings- og handelsdepartementet har en løpende dialog med Sjøfartsdirektoratet og at det i samarbeid med direktoratet vurderer behovet for ytterligere tiltak.

Sjøfartsdirektoratet står overfor store utfordringer, knyttet til eget arbeidsmiljø, evnen til å gjøre jobben med å få "skip til å seile" og dermed løse sin rolle i norsk skipsindustri, men også overfor sitt ansvar for sikkerheten på sjøen. Situasjonen med høy turnover, mange ledige stillinger og økt arbeidsmengde er etter forslagsstillernes mening så bekymringsfull at det snarest bør gjøres grep for å utrede mulige løsninger for å få rettet på situasjonen.

Det bør på bakgrunn av den foreliggende situasjon som Sjøfartsdirektoratet delvis selv har formidlet, foretas en gjennomgang av direktoratets arbeidsoppgaver og organisering. Forslagsstillerne mener at det i den forbindelse bør vurderes om en alternativ organiseringsform kan være hensiktsmessig. Forslagsstillerne mener det også bør gjennomgås om det er behov for strakstiltak med hensyn til økonomiske ressurser, innkjøp av eksterne tjenester og organisatoriske endringer.

Følgende forslag fremmes i dokumentet:

"Stortinget ber Regjeringen innen 1. juli 2008 foreta en gjennomgang av Sjøfartsdirektoratets virksomhet og legge dette frem for Stortinget med forslag til endringer og tiltak som kan sikre at direktoratets virksomhet drives på en tilfredsstillende måte med hensyn til sikkerhet for liv, helse, fartøy og miljø."

#### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Gunvor Eldegard, Sigrun Eng, Steinar Gullvåg, Sigvald Oppe-

bøen Hansen og Arne L. Haugen, fra Fremskrittspartiet, Hans Frode Kieland Asmyhr, Kåre Fostervold og Øyvind Korsberg, fra Høyre, Torbjørn Hansen og Elisabeth Røbekk Nørve, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Ryan, fra Kristelig Folkeparti, Ingebrigt S. Sørfonn, fra Senterpartiet, lederen Ola Borten Moe, og fra Venstre, Leif Helge Kongshaug, viser til brev fra Nærings- og handelsdepartementet av 8. mai 2008 (vedlagt), skriftlig redegjørelse vedlagt og møte med Sjøfartsdirektoratet 19. mai 2008, og brev fra Norges Rederiforbund av 6. mai 2008 vedlagt i sakens anledning. Komiteen viser også til forslaget til Revidert nasjonalbudsjett for 2008, jf. St.prp. nr. 59 (2007–2008) der Regjeringen foreslår å øke driftsbevilgningen til Sjøfartsdirektoratet med ytterligere 28 mill. kroner for å avhjelpe personell- og ressursituasjonen i direktoratet.

Komiteen viser til at flyttingen av Sjøfartsdirektoratet til Haugesund har vært krevende i forhold til nyrekruttering og bemanning.

Komiteen viser til at ved utgangen av april har direktoratet 30 ubesatte stillinger. De ledige stillingene er hovedsakelig innenfor områdene teknisk og maritim kompetanse. Komiteen har notert seg at Nærings- og Handelsdepartementet har gitt Sjøfartsdirektoratet mandat til å kjøpe tjenester fra klasseselskapene for å møte dagens sertifiseringsbehov. Komiteen er tilfreds med at det treffes ekstraordinære tiltak for å sikre at alle skip skal kunne få sine nødvendige sertifikater i en tid med svært stor nybyggingsaktivitet ved norske verft.

Komiteen konstaterer at departementet, Sjøfartsdirektoratet og Rederiforbundet advarer mot opprettelsen av et eget sjøfartstilsyn som skal overta deler av Sjøfartsdirektoratets tilsynsvirksomhet eller at det gjøres andre vesentlige organisatoriske endringer som vil føre til ytterligere oppsplitting av direktoratets virksomhet.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, kan ikke se at det er grunnlag for forslagsstillernes påstand om at Sjøfartsdirektoratet har "store utfordringer knyttet til sitt arbeidsmiljø". Sjøfartsdirektoratets arbeidsmiljøundersøkelse viser tvert om at det er mange positive sider ved direktoratets arbeidsmiljø. Men det er også områder det må arbeides videre med. Sykefraværet var ved utløpet av 2007 nede i 4,19 pst.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at Sjøfartsdirektoratet tok opp sin ressursituasjon med departementet i desember 2007, etter at St.prp. nr. 1 (2007–2008) var

framlagt. Direktoratet la fram ytterligere informasjon i brev av 9. januar 2008, og flertallet er tilfreds med at Regjeringen gjennom forslag til økte bevilgninger over Revidert nasjonal budsjett for 2008, bidrar til en løsning for direktoratet allerede inneværende år.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, kan ikke se at det foreligger noe saklig grunnlag for ytterligere gjennomgang av Sjøfartsdirektoratets virksomhet. Snarere bør direktoratet nå få ro til å bygge opp sin nye organisasjon og skaffe seg nødvendig kompetanse.

Flertallet foreslår at forslaget fra representantene Torbjørn Hansen, Øyvind Halleraker, Finn Martin Vallersnes og Elisabeth R. Nørve avvises.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at det i Representantforslag nr. 90 (2007–2008) ble fremhevet at kystnasjonen Norge trenger et robust og tillitvekkende sjøfartsdirektorat. Det ble vist til at Sjøfartsdirektoratet 9. januar 2008 søkte Nærings- og handelsdepartementet om at det settes av 50 mill. kroner for budsjettåret 2008, og at det videreføres i rammen for 2009. De omsøkte midlene er tenkt benyttet til kjøp av tjenester fra klasseselskap/delegere ut en del fartøy for å avlaste den totale arbeidsmengden, innleie av ekstern kompetanse for å bistå med rekruttering og til å heve lønnsnivået for å rekruttere og beholde personell, spesielt maritim/teknisk kompetanse. Det fremkom i søknaden at ledelsen, dersom Sjøfartsdirektoratet ikke får tilført økte rammer for 2008 og 2009, ser svært alvorlig på situasjonen. I brev av 14. februar 2008 opplyste direktoratet om 38 ledige/ubesatte stillinger, samt at 19 personer ikke får tilbud om fortsatt pendling med den følge at disse stillingene må rekrutteres i 2008. Statsråd Dag Terje Andersen gav i brev av 14. mars 2008, som svar på skriftlig spørsmål fra Rolf Jarle Brøske (H) i Dokument nr. 15, spørsmål nr. 807 (2007–2008), uttrykk for at det er departementets vurdering at personellsituasjonen per i dag ikke representerer en sikkerhetsrisiko. Dagbladet kunne 29. mars 2008 rapportere om forhold som gav grunnlag for å sette spørsmålstegn ved sikkerheten om bord på fartøyene, og at flere eksperter uttalte seg kritisk til måten Sjøfartsdirektoratet ivaretar sikkerheten på i forbindelse med seilingstillatelse. I Dagbladet 30. mars 2008 uttalte statssekretær i Nærings- og handelsdepartementet Øyvind Slåke at de ser alvorlig på situasjonen.

Disse medlemmer viser til at forslagsstillerne i Dokument nr. 8:90 (2007–2008) gav uttrykk for at "Sjøfartsdirektoratet står overfor store utfordringer, knyttet til eget arbeidsmiljø, evnen til å gjøre jobben med å få "skip til å seile" og dermed løse sin rolle

i norsk skipsindustri, men også overfor sitt ansvar for sikkerheten på sjøen." Disse medlemmer viser i denne forbindelse til at Sjøfartsdirektoratet i brev til Nærings- og handelsdepartementet av 9. januar 2008 viste til at risikoen for at direktoratets saksbehandlere gjør feil, enten som følge av kompetansemangel eller høyt arbeidspress, er stor og vil bli større. Disse medlemmer mener utfordringer med en rekke ubesatte stillinger, høyt arbeidspress og kompetansemangel i arbeidsstokken er utfordringer som også har konsekvenser for arbeidsmiljøet til de ansatte. På denne bakgrunn er det positivt at sykefraværet i Sjøfartsdirektoratet ved utløpet av 2007 var nede i 4,19 pst.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til behandlingen av St.meld. nr. 17 (2002–2003) om flytting av statlige tilsyn, jf. Innst. S. nr. 222 (2002–2003), der Fremskrittspartiet stemte imot forslaget om å flytte Sjøfartsdirektoratet fra Oslo til Haugesund. Disse medlemmer viser til at det ved avgjørelsen av flyttespørsmålet forelå solid dokumentasjon fra både rederinæringen og de ansattes representanter som talte imot flytting av Sjøfartsdirektoratet. Disse medlemmer viser til at et av hovedargumentene for flytting var rent distriktspolitiske hensyn, og disse medlemmer mener at man i denne prosessen la for liten vekt på konsekvenser som økt avstand til samarbeidende parter og dem det skal føres tilsyn med.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen innen 1. oktober 2008 foreta en gjennomgang av Sjøfartsdirektoratets virksomhet og legge dette frem for Stortinget med forslag til endringer og tiltak som kan sikre at direktoratets virksomhet drives på en tilfredsstillende måte med hensyn til sikkerhet for liv, helse, fartøy og miljø."

Komiteens medlemmer fra Høyre mener det ikke er grunnlag for å peke på flyttingen som den eneste årsaken til utfordringene i Sjøfartsdirektoratet.

Disse medlemmer mener det er betenkelig at de store utfordringene i Sjøfartsdirektoratet ikke ble beskrevet i omtalen av Sjøfartsdirektoratets virksomhet i St.prp. nr. 1 (2007–2008).

Disse medlemmer viser til at næringskomiteen i forbindelse med behandlingen av forslaget har fått en gjennomgang av situasjonen i Sjøfartsdirekto-

ratet i form av en høring i komiteen og skriftlig informasjon fra direktoratet, og at virksomheten i Sjøfartsdirektoratet også vil bli gjennomgått i forbindelse med behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett for 2008. Disse medlemmer forutsetter at Regjeringen vil følge situasjonen i Sjøfartsdirektoratet tett i tiden fremover. Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Representantforslag nr. 90 (2007–2008) fra stortingsrepresentantene Torbjørn Hansen, Øyvind Halleraker, Finn Martin Vallersnes og Elisabeth Røbekk Nørve om virksomheten i Sjøfartsdirektoratet vedlegges protokollen."

## **FORSLAG FRA MINDRETALL**

### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

#### *Forslag 1*

Stortinget ber Regjeringen innen 1. oktober 2008 foreta en gjennomgang av Sjøfartsdirektoratets virksomhet og legge dette frem for Stortinget med forslag til endringer og tiltak som kan sikre at direktoratets virksomhet drives på en tilfredsstillende måte med hensyn til sikkerhet for liv, helse, fartøy og miljø.

### **Forslag fra Høyre:**

#### *Forslag 2*

Dokument nr. 8:90 (2007–2008) – om representantforslag fra stortingsrepresentantene Torbjørn Hansen, Øyvind Halleraker, Finn Martin Vallersnes og Elisabeth Røbekk Nørve om virksomheten i Sjøfartsdirektoratet vedlegges protokollen.

## **KOMITEENS TILRÅDING**

Komiteens tilråding fremmes av samtlige av komiteens medlemmer unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget, og rår Stortinget til å fatte følgende

**v e d t a k :**

Dokument nr. 8:90 (2007–2008) – om representantforslag fra stortingsrepresentantene Torbjørn Hansen, Øyvind Halleraker, Finn Martin Vallersnes og Elisabeth Røbekk Nørve om virksomheten i Sjøfartsdirektoratet – vedtas ikke.

Oslo, i næringskomiteen, den 5. juni 2008

**Ola Borten Moe**

leder

**Steinar Gullvåg**

ordfører

## Vedlegg 1

### **Brev fra Nærings- og handelsdepartementet til næringskomiteen, datert 8. mai 2008**

#### **Dokument nr. 8:90 fra Stortingets næringskomité om virksomheten i Sjøfartsdirektoratet**

Jeg viser til brev av 24. april 2008 hvor det bes om Nærings- og handelsdepartementets vurdering av forslaget i Dokument nr. 8:90 (2007-2008) om virksomheten i Sjøfartsdirektoratet.

Stortinget vedtok i 2003 å flytte Sjøfartsdirektoratets hovedkontor fra Oslo til Haugesund. Fra 1. november 2006 etablerte Sjøfartsdirektoratet sitt nye hovedkontor i Haugesund. I etterkant av flytтеvedtaket ble det inngått egne avtaler med nøkkelpersonell som et virkemiddel for å sikre at sentrale medarbeidere ble i direktoratet i den kritiske fasen, og bidro til opplæring av nye medarbeidere. I tillegg ble det fra høsten 2004 tilsatt 20 nye medarbeidere i Haugesund. Dette var i tråd med St.meld.nr. 17 for 2002-2003 hvor det fremgikk at det skulle tilsettes tilsvarende antall nye medarbeidere for opplæring i 2005 og 2006.

Flyttingen av direktoratet til Haugesund har gitt store utfordringer med å finne tiltak for å sikre rekruttering og kompetanse slik at oppgavene kan løses på en god måte. Det har i tillegg oppstått en spesielt krevende situasjon på bakgrunn av stor skipsbyggingsaktivitet, noe som har ført til økt arbeidsmengde også i direktoratet. Videre innebærer det stramme arbeidsmarkedet økte utfordringer knyttet til å rekruttere og beholde ansatte. For å avhjelpe situasjonen vil Sjøfartsdirektoratet kjøpe enkelte tjenester av klasseselskapene. Dette vil frigjøre ressurser og avlaste den totale arbeidsmengden.

Nærings- og handelsdepartementet har helt siden flytтеvedtaket fulgt prosessen tett, og det ble bl.a. etablert hyppige kontaktmøter med direktoratet. I en fase av prosessen ble slike møter holdt ukentlig.

I forhold til mål i departementets tildelingsbrev ble disse i hovedsak oppnådd under hele flytтеprosessen.

Statsråden informerte i brev til Stortinget 14. februar 2008 om situasjonen i direktoratet.

"På grunnlag av informasjon fra Sjøfartsdirektoratet er det departementets vurdering at personellsituasjonen per i dag ikke representerer en sikkerhetsrisiko. For å avhjelpe situasjonen vil Sjøfartsdirektoratet kjøpe enkelte tjenester av klasseselskapene. Dette vil frigjøre ressurser og avlaste den totale arbeidsmengden. Nærings- og handelsdepartementet har en løpende dialog med Sjøfartsdirektoratet og vurderer i samarbeid med direktoratet behovet for ytterligere tiltak."

I dok. nr. 8 forslaget er en artikkel i Dagbladet brukt for å illustrere hvor alvorlig situasjonen er i direktoratet. Sjøfartsdirektoratet har redegjort for

saken i brev av 31. mars 2008 til departementet. I brevet fremgår det blant annet at direktoratets bruk av midlertidige sertifikater ikke svekker sikkerheten. Sjøfartsdirektoratet utsteder ikke sertifikater, permanente eller midlertidige, til skip som ikke er trygge for passasjerer og mannskap. Det understrekes at utstedelse av midlertidige sertifikater ikke har medført svekket sikkerhet for mannskap og passasjerer.

Sjøfartsdirektoratets flaggstatssertifisering av norske skip er underlagt løpende globalt og regionalt tilsyn. Fremmede stater gjennomfører kontroll av Sjøfartsdirektoratets flaggstatssertifisering ved gjennomføring av havnestatskontroll hjemlet i internasjonale konvensjoner, EU-direktiv om havnestatskontroll og regionale avtaler om gjennomføring av havnestatskontroll etter internasjonale konvensjoner, herunder Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU). Norsk flagget flåte bestod i 2007 av totalt 3414 kontrollpliktige fartøy (2808 NOR/606 NIS). I 2007 ble det under Paris MOU gjennomført kontroller av 858 fartøy som var flaggstatssertifisert av Sjøfartsdirektoratet.

I henhold til EUs direktiv om havnestatskontroll og Paris MoU utgir disse regimene årlig liste som kategoriserer kontrollert flåte etter standarden på sertifiserte skip i svart, grå og hvitliste. Hvitlisten omfatter de beste skipene. I likhet med tidligere år lå norsk flåte på hvitlisten under Paris MoU i 2007.

Jeg gjør videre oppmerksom på at fra 1. juli 2008 vil undersøkelser av ulykker innen sjøtransport ligge under Statens havarikommisjon for transport, som er en faglig uavhengig undersøkelsesmyndighet. Formålet er å kartlegge forhold av betydning for å forebygge nye ulykker og alvorlige hendelser, og for å bedre sjøsikkerheten generelt.

Havnestatskontrollen av norske skip i utlandet og etablering av en uavhengig undersøkelsesmyndighet for undersøkelser av ulykker innen sjøtransport innebærer uavhengig kontroll av Sjøfartsdirektoratets virksomhet. I tillegg gjennomførte FNs sjøfartsorganisasjon IMO høsten 2007 en flaggstatsrevisjon (Flag State Audit) uten merknader til direktoratets virksomhet. Riksrevisjon har signalisert at de i løpet av 2008 vil starte opp en forvaltningsrevisjon av Sjøfartsdirektoratet. Etablering av ytterligere et tilsyn synes ikke å være formålstjenlig.

Jeg viser også til at opprettelse av denne type tilsyn heller ikke ble foreslått i St.meld. nr. 17 (2002-2003) Om statlige tilsyn.

Nærings- og handelsdepartementet har en løpende dialog med Sjøfartsdirektoratet og vurderer i samarbeid med direktoratet behovet for ytterligere tiltak.

**Vedlegg 2****Brev fra Norges Rederiforbund v/næringspolitisk direktør Arvid Gusland og advokat Hege Ajer Petterson, datert 6. mai 2008****Vedrørende Dokument 8:90 (2007-2008) om virksomheten i Sjøfartsdirektoratet**

Norges Rederiforbund viser til forslag fra stortingsrepresentantene Torbjørn Hansen, Øyvind Halleraker, Finn Martin Vallersnes og Elisabeth R. Nørve om virksomheten i Sjøfartsdirektoratet. Vi ønsker med dette å gi våre kommentarer til forslaget.

Rederiforbundet organiserer rederier med skip i utenriksfart og maritime offshore entreprenører. Norge er verdens femte største skipsfartsnasjon, og vi er anerkjent internasjonalt for å drive kvalitetsskipsfart. Som næring ønsker vi at kvalitet skal være et konkurransemessig fortrinn i markedet. For norsk skipsfart er det derfor avgjørende å ha et Sjøfartsdirektorat som driver sine tilsynsoppgaver på en streng og profesjonell måte og som er pådriver nasjonalt og internasjonalt for en offensiv regelverksutvikling på det maritime området. Kompetansen Sjøfartsdirektoratet har for å gjøre dette, er en viktig del av norsk skipsfarts internasjonale konkurranseposisjon.

Sjøfartsdirektoratets overordnede mål er å oppnå høy sikkerhet for liv, helse, fartøy og miljøet til sjøs, og direktoratets visjon er å være den ledende sjøfartsadministrasjonen i verden. Etter at Sjøfartsdirektoratet ble flyttet til Haugesund i 2005 har Rederiforbundet vært bekymret over bemanningssituasjonen i direktoratet.

Sjøfartsdirektoratet hadde per 14. februar 2008 totalt 38 ubesatte stillinger. I tillegg er det totalt 19 av de som til nå har pendlet som ikke får tilbud om fortsatt pendling og dermed må erstattes i 2008. Potensielt er det dermed nærmere 60 stillinger som må besettes i et stramt arbeidsmarked. Dersom stillingene forblir ubesatte er det åpenbart at dette vil gå utover saksbehandlingen, og i første omgang i form av lengre saksbehandlingstid. Sett fra næringens ståsted er dette bekymringsfullt. I tillegg er vi bekymret for hvordan bemanningsproblemene vil gå utover servicenivå, kvalitet og tilgjengelighet for en næring som i høyeste grad er internasjonal og opererer døgnkontinuerlig.

Før direktoratet ble flyttet til Haugesund viste en rapport fra Det Norske Veritas (2003) at direktoratets kapasitet ville kunne bli svekket i en lang overgangsperiode, fordi det var forventet at et stort antall

ansatte ikke ville være med på flyttingen og dels fordi det krever betydelig kapasitet å lære opp nytt personell. Rapporten konkluderte med at direktoratets arbeidskapasitet de nærmeste 5 årene etter flyttingen ville ligge på 70 % av normalen. Rapporten spådde videre at kapasiteten ville gå helt ned i 40 % de første 6 månedene etter selve flyttingen.

Kapasiteten til Sjøfartsdirektoratet er forsøkt opprettholdt ved å iverksette tiltak, for eksempel pendleravtaler for nøkkelpersoner. Samtidig har dagens arbeidsmarked bidratt til å gjøre det vanskeligere å rekruttere personell til ubesatte stillinger. Selv om det var vanskelig å forutse dagens arbeidsmarked da flyttingen ble vedtatt, er det riktig å si at det vi nå ser i stor grad er en forventet utvikling.

Forslagsstillerne har rett når de hevder det er viktig at Norge trenger et robust og tillitsvekkende Sjøfartsdirektorat, ikke bare som kystnasjon som forslagsstillerne påpeker, men også som sjøfartsnasjon. Det er derfor viktig at man nå ser på hvilke tiltak som kan iverksettes for å bedre situasjonen både på kort og på lengre sikt. Etter Rederiforbundets oppfatning er det for tidlig å konkludere med om en oppdeling av Sjøfartsdirektoratet der en del av dagens direktorat overføres til et eget sjøfartstilsyn, vil avhjelpe den nåværende mer prekære situasjonen. Det vil ikke, slik vi ser det, hjelpe direktoratet som allerede er sterkt preget av flyttingen, å gå gjennom ytterligere omfattende endringer slik en oppsplitting vil innebære. Vi vil imidlertid ikke motsette oss at dette er et av flere tiltak som utredes, og det er da viktig at økonomiske, praktiske og personellmessige konsekvenser av en slik oppsplitting blir kartlagt.

Rederiforbundet er for øvrig ikke enig i at det som forslagsstillerne omtaler som "rolleblending" er negativt. Kontakt mellom den delen av Sjøfartsdirektoratet som i dag utfører overordnet tilsyn arbeider med strategisk sikkerhet, internasjonale regler og tegningskontroll osv., og den delen som utfører inspeksjoner er svært viktig av hensyn til utveksling av informasjon og kompetanse mellom disse to hovedgrenene av direktoratet.

Dersom Næringskomiteen og/eller sakens ordfører har spørsmål til dette eller ønsker å drøfte saken nærmere, er dere velkommen til å ta kontakt med oss.

### Vedlegg 3

#### **Brev fra Sjøfartsdirektoratet v/sjøfartsdirektør Rune Teisrud og ass. sjøfartsdirektør Sigurd Gude til næringskomiteen, datert 19. mai 2008**

##### **Vedrørende Dokument 8:90 - Situasjonen i Sjøfartsdirektoratet**

Det vises til Dok 8:90 (2007-20008) fra storingsrepresentantene Torbjørn Hansen, Øyvind Halleraker, Finn Martin Vallersnes og Elisabeth R. Nørve om Sjøfartsdirektoratets virksomhet.

Sjøfartsdirektoratets hovedkontor flyttet fra Oslo til Haugesund 1. november 2006. Samtidig gjennomførte direktoratet en omfattende omorganisering. Bakgrunnen for de omfattende organisasjonsendringene var en bestilling fra Bondevik II- regjeringen v/ Nærings- og handelsdepartementet sommeren 2005, hvor det ble forventet at direktoratet etter flytting til Haugesund skulle fremstå som et moderne og effektivt direktorat som skulle operere med en lavere ressursramme enn det hadde i Oslo. Som et resultat av dette ble det i samråd med NHD besluttet å innhente ekstern bistand som skulle gjennomgå organisasjonen og komme med forslag til tiltak. Etter konkurranse ble konsulentfirmaet DNV Maritime Solutions valgt. Totalt ble det satt av om lag 2 millioner kroner for å gjennomføre analysen av direktoratet. Det ble også etablert styringsgruppe med deltakelse fra NHD og Sdir. I april 2006 leverte DNV en rapport om alternativt tjenestespekter og organisering av Sjøfartsdirektoratet.

Konklusjonen i den omfattende rapporten var følgende:

*Sjøfartsdirektoratets visjon er å være den beste administrasjonen i verden. Målet er å basere operativ virksomhet på overordnet kontroll. Denne rapporten viser at det inkluderer å øke ressurser til regelutvikling, etablere et system for monitorering av den totale flåten, og forbedre kontrollen med delegerte aktører. Overordnet kontroll er ikke et substitutt for dagens kontroll metode, men består av en kombinasjon av helhetsvurderinger av tiltakenes (reglenes) samlede effekt, revisjoner, kontroll med delegert myndighet og detaljert inspeksjon (uannmeldte tilsyn)*

*Kapasitet og ressurser kan overføres fra operative godkjenningsaktiviteter i fagavdelingene. Aktiviteter som anbefales å tjenesteutsette er fartøysgodkjenning, autorisasjon av sjømannsleger, utstedelse av slepetillatelse, og utstedelse av ID-bevis og målebrev for fritidsfartøy. Det manuelle arbeidet i forbindelse med båtførerprøven bør også settes ut. Opp til omtrent 25 årsverk kan overføres fra operativ godkjenning til nye aktiviteter for overordnet kontroll.*

*En overgang til overordnet kontroll må skje gradvis, og DNV fraråder å tjenesteutsette disse aktivitetene før et minimum av systemer for alternativ bygging av kompetanse er på plass. Det bør snarest mulig etableres et kompetansestyringssystem for alle ansatte for å sikre måling, vedlikehold og stadig forbedring av de ansattes ytelse og kompetanse, inkludert både akademisk og praktisk erfaring. Det er også anbefalt å etablere en trainee ordning der nyansatte blant annet får en periode hos eksterne aktører, i Departementet, samt i inspeksjonsavdelingen.*

*Aktivitetene som ikke anbefales å tjenesteutsette er naturlige myndighetsoppgaver eller er viktige aktiviteter i den overordnede kontrollen. Disse er: Personsertifisering, revisjon av skoler, revisjon av delegerte aktører, foretak, AETAT, og utenriksstasjoner, utstedelse av bemanningsoppgaver, og verifikasjon av flytende innretninger. Oppgaver som dispensasjoner, prinsippavgjørelser, godkjenning av alternativt design og ekvivalensanalyser bør også beholdes.*

*Det er et potensial for effektivisering av aktiviteter som beholdes i direktoratet. Forbedringspotensialet er spesielt knyttet til økt elektronisk saksbehandling av for eksempel personsertifikater og bemanningsoppgaver. Slike oppgaver forutsetter elektronisk samhandling med brukerne.*

*For å drive overordnet kontroll på en effektiv måte anbefales det å opprette en egen avdeling for koordinering av regelverksarbeid, en egen avdeling for monitorering av den totale sikkerheten, og en egen avdeling for oppfølging av delegerte aktører. Det er også anbefalt å fremheve den tekniske kompetansen ved å lage en egen teknisk ledergruppe på nivå med lederne for fartøysavdelingene og sjømannsavdelingen. De tekniske ressursene bør brukes på tvers over fartøysavdelingene, samt delta i blant annet regelverksarbeid og analysearbeid.*

*Det er kritisk at Sjøfartsdirektoratet fortsetter arbeidet med å forankre en felles forståelse for overordnet kontroll i hele organisasjonen og i Departementet. Forankring og forståelse, tilstrekkelige ressurser og god tidsplanlegging av endringsaktiviteter er avgjørende for et vellykket arbeid videre med overgangen til overordnet kontroll.*

Fra rapporten ble avlevert i april 2006, og fram til gjennomført flytting til Haugesund i november 2006, jobbet direktoratet aktivt for å følge opp DNV-rapporten og tilpasning til ny skipssikkerhetslov. I denne perioden hadde også direktoratet et høyt og ressurskrevende fokus på den fysiske flyttingen, virkemid-

delhåndtering for personell som ble omfattet av flyttingen, nyrekruttering m.v

Etter et omfattende arbeid i hele 2006 flyttet direktoratet inn i nytt bygg i Haugesund 1.11.2006.

Årsverk pr. mai 2008

Antall årsverk i Sjøfartsdirektoratet:	308 ( + 13 prosjekt/bortsettingsarkiv)
Antall årsverk ved hovedkontoret:	202
Antall årsverk fordelt på 19 stasjoner langs kysten:	103
Velferdsstasjonene i utlandet	3
Bortsettingsarkiv i Oslo – prosjek	( 13)

Direktoratet har siden flytтеvedtaket vært i en kritisk og til dels unormal driftssituasjon. Det har vært satt i gang flere tiltak for å utdanne, rekruttere, beholde medarbeidere i tiden både før og etter flyttingen til Haugesund. Den første DNV-rapporten i forbindelse med flytтеvedtaket, viste at direktoratet ville komme i en vanskelig situasjon som ville vare i noen år. Den gjorde det klart at Sjøfartsdirektoratet ble flyttet til en region som hadde stor kompetanse innen det maritime, men samtidig ble det gjort oppmerksom på at kompetansen var etterspurt og til høyt lønnsnivå.

Den fysiske flyttingen av direktoratet til Haugesund har vært vellykket, men flyttingen medførte en omfattende avgang av erfarent personell og dermed nyrekruttering og opplæring. Direktoratet har siden flyttingen til Haugesund vært nødt til å bygge opp en helt ny organisasjon. Samtidig har direktoratet hatt over 50 ansatte/nøkkelpersoner som har pendlet fra Oslo til Haugesund. Mange av disse har valgt å slutte og flere har gitt signaler om at de ikke lenger vil pendle.

I perioden 2005 til 2008 har de økonomiske konjunkturene, spesielt innen maritim sektor og ikke minst vestlandsregionen – herunder Haugesund og Haugalandet, bidratt til et meget stramt arbeidsmarked. For å illustrere dette hadde direktoratet i januar 2006 1.300 søkere til 29 stillinger mot 28 søkere til 5 stillinger i mai 2008. Selv om vi har søkere til stillinger, takker de ofte nei pga. lønnsvilkårene vi tilbyr. Det er også vanskeligere å få søkere med høy utdanning og ønsket erfaring. I 2005 hadde direktoratet ikke problemer med å rekruttere til stasjonene/ytre etat. I dag er situasjonen tilnærmet like vanskelig for de fleste stasjonene som ved hovedkontoret. Utfordringene er størst ved stasjon Oslo, Stavanger, Haugesund, Bergen og Ålesund.

Status for ledige stillinger

Pr. 31.12.2006:	16
Pr. 30.06.2007:	29
Pr. 31.12.2007:	31
Pr. 14.02.2008:	38
Pr. 30.04.2008:	30
Pr. 14.05.2008:	25

Direktoratet hadde da på plass en helt ny organisasjonsmodell basert på anbefalingene fra DNV og egne vurderinger. Direktoratet nedbemannet også til 202 stillinger ved det nye hovedkontoret mot 230 i Oslo.

Direktoratet har i tillegg hatt en høy turnover, særlig innenfor konkurranseutsatte stillinger som ingeniører, nautikere og maskinister. For å illustrere turnoveren kan det nevnes at i 2007 ble det lyst ut 92 stillinger og 101 i 2006. De ledige stillingene er i hovedsak innenfor teknisk maritim kompetanse. Direktoratet har i liten grad ledige stillinger blant jurister og andre administrative stillinger/støttefunksjoner.

Siden sommeren 2004 har Sjøfartsdirektoratet gjennomført en rekke tiltak for å rekruttere og beholde medarbeidere. Blant tiltakene kan nevnes:

- Egen opplæringsordning
- Traineeordning – hentet 10 svenske ingeniører
- Rekrutteringstiltak mot Portugal i samarbeid med NAV
- Deltakelse på en rekke rekrutteringsmesser
- Oppsøkt høyskoler/universitet
- Utplassering NTNU studenter
- Bonus til egne ansatte som skaffer nytilsatte
- Deltakelse i felles rekrutteringsprosjekt i Haugesund regionen sammen med kommunene, andre off. etater og private næringsliv
- Spisset profileringsfokus mot rekruttering, herunder våre nettsider
- Bistand fra rekrutteringsbyrå
- Omfattende ledelsesutviklings program
- Utvidelse av pendlerordning – dekning av reise/hybel
- Aktivt interne arbeidsmiljøtiltak, herunder sosiale tiltak
- Kompetansetiltak internt
- Arbeidsgiver har skutt inn ekstra midler til lokale lønnsforhandlinger

I Dok 8:90 er det opplyst at NHD og direktoratet hadde en tett dialog gjennom flytтеprosessen. Direktoratet støtter denne uttalelsen. Gjennom hele flytтеprosessen var det en svært tett og god dialog basert på en løpende risikovurdering av de løpende utfordringene knyttet opp mot at "skip skulle seile" og flytтерelaterte risiki.

Det er videre i Dok 8:90 forslaget hevdet at Sjøfartsdirektoratet ikke har meldt om organisatoriske eller ressursmessige utfordringer som kan ha konsekvenser for virksomheten. Dette er Sjøfartsdirektoratet ikke enig i. Gjennom hele flytteprosessen ble det gjennom styringsdialogen mellom Sjøfartsdirektoratet og NHD tatt opp ulike utfordringer knyttet til gjennomføring av flyttingen og omstillingen. Til informasjon kan nevnes at de på ulike nivå mellom Sjøfartsdirektoratet og NHD var møter både ukentlig, månedlig, kvartal og 1/2 årlig.

Sentralt i styringen av prosessen var den løpende risikovurderingen og revisjoner av selve kostnadsberegningene knyttet til flyttingen av Sjøfartsdirektoratet til Haugesund. Totalt er det pr. d.d utarbeidet 9 revisjoner av kostnadsberegningene.

I tillegg ble det foretatt løpende rapportering til direktoratets Rådgivende utvalg (RU). I møte 25. mai 2005 ble det bl.a besluttet følgende i RU:

#### **Konklusjon fra Rådgivende utvalg:**

På bakgrunn av det som fremkom i møtet om budsjett situasjonen for Sjøfartsdirektoratet, vedtok RU enstemmig å avgi en uttalelse til Nærings- og Finansminister med gjenpart til næringskomiteen og barne-, -administrasjon og -familiekomiteen på Stortinget, samt partienes Stortingsgrupper. Utvalget ble i møtet enig om følgende ordlyd i brevet:

"Sjøfartsdirektoratets Rådgivende Utvalg drøftet i møte 25. mai 2005 direktoratets budsjettforslag for 2006 og de økonomiske konsekvensene i f.m. flyttevedtaket til Haugesund. I møtet framkom bl.a. opplysninger om at Sjøfartsdirektoratet styrer mot et akkumulert underskudd på flyttebudsjettet på 64 mill kroner i 2007 og at underskuddet vil øke til 107 mill kroner i 2009. Videre framkom at direktoratet ser seg tvunget til å benytte midler både fra inneværende år og neste års driftsbudsjett til å dekke løpende flyttekostnader.

Utvalget ble orientert om at situasjonen allerede har ført til reduksjon i pålagte driftsaktiviteter i inneværende år – bl.a. i forbindelse med overordnet kontroll av skipsfarten og deltagelse i internasjonalt regelverksarbeid – og at denne innsatsen vil bli ytterligere redusert i 2006.

Sjøfartsdirektoratets Rådgivende Utvalg ser seg forpliktet til å gi uttrykk for at situasjonen må anses som dramatisk og alarmerende, og at de disponeringer som nå foretas kan få alvorlige konsekvenser for sjøsikkerhetsarbeidet.

Rådgivende Utvalg er orientert om at Sjøfartsdirektoratets ledelse har underrettet Nærings- og handelsdepartementet om den alvorlige budsjett situasjonen, og deler således Sjøfartsdirektørens synspunkter og bekymring i saken.

Rådgivende Utvalg kan heller ikke se at de menneskelige aspekter som en følge av flyttevedtaket blir tilfredsstillende ivaretatt da bevilgede omstillingsmidler ikke er tilstrekkelige til at virkemidlene som er nedfelt i de særavtaler som er framforhandlet mel-

lom arbeidstager- og arbeidsgiversiden i staten, kan brukes i den utstrekning som var intensjonen med flyttevedtaket.

Rådgivende Utvalg la i sine drøftelser under møtet vekt på at den maritime næringen i sin tid tok flyttevedtaket til etterretning under forutsetning av at det ble bevilget tilstrekkelige midler til å gjennomføre flyttingen på en forsvarlig måte, både av hensyn til sjøsikkerhetsarbeidet og de menneskelige aspekter ved omstillingen. På bakgrunn av situasjonen som her er redegjort for, kan ikke Utvalget lenger se at disse forutsetningene er fulgt opp.

På denne bakgrunn vil et enstemmig Rådgivende Utvalg anmode departementet på det sterkeste om å tildele Sjøfartsdirektoratet de nødvendige ekstra midler for å kunne gjennomføre flyttevedtaket og sine pålagte driftsoppgaver på en forsvarlig måte".

#### **Arbeidsmiljø**

I dokument 8:90 vises det til at Sjøfartsdirektoratet står overfor store utfordringer knyttet til eget arbeidsmiljø. Vi kan ikke se at det er grunnlag for en slik påstand, verken i forhold til gjennomført arbeidsmiljøundersøkelse eller i forhold til sykefraværstall.

Direktoratet besluttet i 2007 å gjennomføre en arbeidsmiljøundersøkelse med bakgrunn i Arbeidsmiljøloven hvor det er nedfelt at enhver virksomhet skal ha en systematisk kartlegging av arbeidsmiljøet. Ledelsen, tillitsvalgte og AMU ville gjennomføre undersøkelsen etter at vi var vel etablert i Haugesund. Direktoratet valgte Statens arbeidsmiljøinstitutt (STAMI) sin undersøkelse "Den nye arbeidsplassen"

Formålene med denne undersøkelsen var:

1. å gi Sdir (både ledelse og ansatte) informasjon til å forbedre arbeidsforhold for å forebygge helseplager, bedre sikkerhet, bedre motivasjon, effektivitet og bedre trivsel,
2. å gi mulighet for forskning slik at vi få sikker kunnskap om hvilke psykososiale arbeidsforhold som har betydning for helse og trivsel,
3. å gi myndigheter kunnskap om utviklingen i arbeidslivet slik at lover og forskrifter kan endres om nødvendig.

Hovedkonklusjonen fra STAMI var følgende:

*"På generelt grunnlag kan man si at det er mange positive sider og en del områder man bør arbeide videre med"*

Det er utarbeidet delrapporter for hver avdeling/under-avdeling ned til 10 ansatte. Hver underavdeling har utarbeidet 3 forbedringsområder/3 bevaringsområder. Allerede før rapporten ble presentert var det satt ned en arbeidsgruppe som skulle gjennomgå alle rapportene og komme med forslag til videre oppfølging.

Direktoratet er godt fornøyd med resultatene fra arbeidsmiljøundersøkelsen særlig tatt i betraktning at



vi har vært gjennom en periode med flytting, omorganisering og stort arbeidspress pga høykonjunktur.

Arbeidsmiljøundersøkelsen følges opp gjennom hele 2008. Ny arbeidsmiljøundersøkelse gjennomføres i 2009.

For å belyse utviklingen av arbeidsmiljøet er sykefraværet en god indikator. For Sjøfartsdirektoratet har tallene hatt en fin utvikling de siste årene. Dette har skjedd i en periode med flytting og stort arbeidspress for våre ansatte.

#### UTVIKLING SYKEFRAVÆR:

Årstall	Pr. 30.06	Pr. 31.12
2002	7,02 %	6,90 %
2003	6,99 %	7,32 %
2004	6,48 %	6,23 %
2005	6,98 %	6,42 %
2006	7,68 %	5,11 %
2007	4,18 %	4,19 %

#### Konklusjon

Sett i lys av det ovennevnte, er direktoratet svært godt fornøyd med den ekstraordinære bevilgningen som nå er forslått i framlegget til revidert budsjett for 2008. Sjøfartsdirektoratet styrkes med netto 24 mill kroner. Pengene skal brukes til å avhjelpe personell- og ressursituasjonen i direktoratet.

Den maritime sektoren i landet er i sterk vekst og det forventes at den høye byggeaktiviteten på norske og utenlandske verft vil vedvare i ytterligere 3-4 år. For et fullt bemannet direktoratet er kapasiteten om lag 50-60 nybygg (lasteskip og passasjerskip). Sammenlignet med et "normalår" for direktoratet er aktiviteten i omlag 3 ganger så høy. For å møte denne utfordringen har direktoratet måtte kjøpe tjenester fra classeselskap/delegere ut en del fartøy for å avlaste den totale arbeidsmengden. I revidert budsjett er det foreslått at direktoratet får en tilleggsbevilgning på **7 millioner kroner** til kjøp av tjenester fra classeselskap.

Tjenestekjøpet er utelukkende gjort av hensynet til at skip skal seile, dvs. få sertifikater i rett tid, det være seg periodisk sertifisering eller nybyggsertifisering. Tjenestekjøpet er gjort i samråd med berørte avdelinger slik at kompetansetap, som tjenestemannsorganisasjonene fryktet, ikke skulle skje som følge av tjenestekjøpet.

Enkelte skip har i perioder hatt midlertidige sertifikater. Sjøfartsdirektoratet legger ikke skjul på at vi har hatt for mange fartøy som har seilt for lenge på midlertidige sertifikater. Dette skyldes dels kapasitets- og ressursituasjonen, dels at det er mindre man-

glar i den dokumentasjon som skal innsendes før endelig sertifikat utstedes. Midlertidige sertifikater er ikke nevnt i forskriftene, men er en praksis som er regulert i våre interne prosedyrer. At et skip seiler med midlertidige sertifikater er ikke et sikkerhetsmessig problem, vi utsteder kun midlertidige sertifikat dersom alle sikkerhetsmessige forhold er ivaretatt.

Når det gjelder sikkerhetsstyringssertifikater skal de, i henhold til ISM-koden, være midlertidig sertifikat i minst 6 mndr, slik at systemet får satt seg og kan revideres, før endelig sertifisering gjennomføres. I særlige tilfeller kan disse forlenges med ytterligere 6 måneder.

Alle ISM-besiktelser som er gjennomført i senere tid som eks. overfor gassfergene, ga tilfredsstillende resultater.

Den fysiske flyttingen av direktoratet til Hauge-sund har vært vellykket, men flyttingen medførte en stor avgang av personell og dermed nyrekruttering. Direktoratet har siden flyttingen til Haugesund vært nødt til å bygge opp en helt ny organisasjon. Samtidig har direktoratet hatt over 50 ansatte/nøkkelpersoner som har pendlet fra Oslo til Haugesund. Mange av disse har valgt å slutte og flere har gitt signaler om at de ikke lenger vil pendle. En slik betydelig utskifting av ingeniører, maskinister og nautikere er vanskelig å erstatte i dagens svært stramme arbeidsmarked. Det er derfor gledelig at det i revidert budsjett er forslått en ekstrabevilgning på **10 millioner kroner** som vil gjøre at Sjøfartsdirektoratet er i stand til langt på vei å møte denne utfordringen.

Vi håper derfor at flere vil søke seg til ledig stillinger i Sjøfartsdirektoratet, hvor de får anledning til å arbeide med det viktige arbeidet med sjøsikkerheten, sammen med dyktige kollegaer, i et svært godt faglig miljø.

Sjøfartsdirektoratet har de siste årene definert IT som et satsningsområde for å forbedre tjenestene våre og effektivisere arbeidet. Direktoratet har som målsetting å gi næringen en forenklet innrapportering/elektronisk innsendelse av søknader/dokumentasjon. Dette vil medføre en hurtigere saksbehandling som følge av at kvaliteten på innkomne opplysninger forbedres i forhold til dagens løsning. Vi har allerede utviklet et nytt ulykkessystem. I 2007 startet arbeidet med å utvikle et nytt kontrollsystem som er et omfattende system for alle fartøysdata. Dette vil være ferdig utviklet i august 2009. Neste fase er utvikling av et nytt kvalifikasjonssystem som er et system for behandling av den enkelte sjømannen sine sertifikater. I revidert budsjett er det foreslått at direktoratet får en tilleggsbevilgning på 10 millioner kroner til nevnte IT-utvikling.

Med nye kontroll- og kvalifikasjonssystem vil plattformen for utstrakt elektronisk samhandling med næringen være etablert. Sammenlignet med dagens

systemer vil direktoratet i fremtiden være enda bedre rustet til å kunne yte den forventede service som næringen vil kreve anno 2010.

I tillegg til overnevnte vises det til brev av 06.05.2008 fra Norges Rederiforbund og brev av 08.05.2008 fra Næringsminister Dag Terje Andersen.



