

Årsrapport 2016



Foto: Sverrehjornevik.com/Flåm AS

Den foretrukne maritime administrasjonen



Glimt fra 2016

JANUAR:

FØRSTE GANG MED NORSK FLAGG

Fartøyet BIMI flagget før helgen norsk flagg for første gang og ble samtidig første skip inn i NIS som følge av endringer i fartsområdebestemmelsene.

FEBRUAR:

VIL HJELPE OFFSHORE-FLÅTEN I OPPLAG

Sjøfartsdirektoratet åpner for at det kan innvilges redusert årsgebyr for offshorefartøy som må legges i opplag i forbindelse med krisen i næringen.

MARS:

NÅR 15000 BARN MED SJØVETTOPPLÆRING

Sjøfartsdirektoratet har i år tildelt 850.000,- til frivillig lag og organisasjoner. Frivillige organisasjoner gjør en formidabel innsats for å undervise barn og unge om sjøvett, sier sjøfartsdirektøren.

APRIL:

DØPTE VERDENS FØRSTE METANOLSKIP

Delegasjon fra Sjøfartsdirektoratet med sjøfartsdirektør Olav Akselsen i spissen deltok på dåpen av lasteskipene Mari Jone og Lindanger, de første havgående skipene i verden som kan bruke metanol, da de ble døpt i en høytidelig seremoni i Ulsan i Sør-Korea.

Fritidsbåtkonferansen 2016 ble avholdt.

MAI:

PARIS MOU FOKUSERER PÅ LUFTFORURENSNING I 2018

Medlemslandene i Paris Mou vil i 2018 gjennomføre en kampanje mot luftforurensning på skip, bestemte organisasjonen under sitt møte i Haugesund - hvor Sjøfartsdirektoratet var vertskap.

JUNI:

SATSER PÅ TRENING FOR Å FOREBYGGE

Sjømannsidretten har produsert flere treningsfilmer som er tilpasset trening ombord i fartøy. Treningsprogrammene er tilpasset alle nivåer. Innspillingen er gjort på båt, og det er brukt forskjellig utstyr og fasiliteter som finnes om bord på nær sagt alle fartøy.

MER EFFEKTIV KONTROLL AV UTSLIPP AV SVOVELOKSIDER/SOX

Svovelutslipp er svært miljøskadelig, og nå har Sjøfartsdirektoratet kjøpt inn avansert utstyr som gjør det enklere å kontrollere om skip holder seg innen de krav som er satt til utslipp.

Ny tilskuddsordning for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs skal sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk, samt sikre rederiene konkurranse-dyktige rammevilkår.

Konstruksjonsskip i NIS kan fritt gå mellom norske havner.

JULI:

SKAL KARTLEGGE MILJØPÅVIRKNING FRA SKIPSTRAFIKK I VERDENS-ARVFJORDENE

Sjøfartsdirektoratet har fått i oppdrag av Klima- og miljødepartementet å kartlegge utslipp og miljøpåvirkning fra skipstrafikk i verdensarvfjordene.

AUGUST:

ET AV VERDENS LENGSTE SKIP REGISTRERT I NIS

ECO FUTURE, en nybygd oljetanker på 336 meter, ble onsdag levert til Wilco Eco Tankers 2 AS, og går sammen med søsterskipet inn i NIS som et av verdens lengste skip.

SEPTEMBER:

SJØFARTSDIREKTORATET MED NYE NETTSIDER

Sjøfartsdirektoratets lanserer nye nettsider torsdag 15. september. Sidene er mobiltilpasset, og de mest brukte tjenestene blir enklere å finne.

Sjøsikkerhetskonferansen 2016 ble avholdt.

Etter at Norge tok initiativ til og jobbet med konvensjonen i en 10 års periode, ble Ballastvannkonvensjonen tiltrådt av nok medlemsland i IMO i 2016. Konvensjonen gjøres gjeldende fra September 2017.

OKTOBER:

ÅPNER VERDENS FØRSTE TESTOMRÅDE FOR AUTONOME SKIP

Sjøfartsdirektoratet og Kystverket signerte i dag avtalen som åpner for test av autonome skip i Trondheimsfjorden. Vi vet ikke enda hvor utbredt autonomi vil bli i fremtidens skipsfart, men for Sjøfartsdirektoratet er det viktig å være en sentral aktør i denne utviklingen, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Sjøfartsdirektoratet markerer at det er 10-år siden hovedkontoret ble flyttet fra Oslo til Haugesund.

NOVEMBER:

OVERRAKTE FØRSTE SERTIFISERING ETTER POLARKODEN

Sjøfartsdirektoratet kunne i går overrekke det første norske polarkode-sertifikatet til Simon Møkster Shipping og forsyningsfartøyet Stril Polar.

Endringer i 2008 Intakt-koden. Etter initiativ fra Norge, ble endringer i 2008 Intakt stabilitetskoden som følge av ulykken med Bourbon Dolphin vedtatt.

DESEMBER:

KRAFTIG VEKST I NIS-FLÅTEN

2016 har vært et svært godt år for Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS), som har økt tonnasjen med hele ni prosent på ett år.

INNHOOLD

DEL I:	Leders beretning	4
DEL II:	Introduksjon til virksomheten og hovedtall	6
DEL III:	Årets aktiviteter og resultater	14
DEL IV:	Styring og kontroll i virksomheten	48
DEL V:	Vurdering av framtidutsikter	52
DEL VI:	Årsregnskap	
1	Ledelseskommentar årsregnskapet 2016	56
2	Bevilgningsoppstilling	60
3	Oppstilling av artskontorapporteringen	63
4	Registrerings skjema for tilstandsrapportering	67



Del I: Lederens beretning

2016 var eit godt år for Sjøfartsdirektoratet. Dei fleste måla sett av departementa i instruks og tildelingsbrev og av direktoratet sjølv er nådd. Direktoratet har ein stabil og godt kvalifisert arbeidsstokk. Med utgangspunkt i direktoratet sine oppgåver er det mange piler som peikar rett veg.

Den positive trenden med nedgang i talet på ulykker held fram. Det er nedgang både i talet på skipsulykker og personulykker i den kommersielle flåten. Talet på skipsulykker er det lågaste sidan 2009, medan talet på personulykker ikkje har vore så lågt sidan 1988/1989. Diverre var det også i 2016 dødsulykker. Det var sju som omkom. Ein nedgang på to sidan 2015. Det er verdt å merka seg at seks av dei sju dødsulykkene skjedde på fiskefartøy.

Det langsiktige arbeidet med å førebygga ulykker til sjøs har gitt resultat. Det er større fokus på sikker drift og generelt tryggare å jobba på norske fartøy i dag enn for nokre år sidan.

Også når det gjeld talet på personar som omkom i fritidsbåtulykker er det ein nedgang i 2016. Samanlikna med

2015 var nedgangen på 10 dødsfall. Sjøfartsdirektoratet registrerte at 27 personar omkom i slike ulykker i 2016. Dette er det lågaste talet sidan 2007. Også her opplever me at den langsiktige trenden går rett veg. Det er likevel tragisk at så mange mister livet i samband med noko som i utgangspunktet skal vera ein positiv fritidsaktivitet.

2016 var eit svært godt år for det norske flagget. Den vanskelege marknadssituasjonen i norsk maritim sektor til tross. Begge dei norske registera NIS og NOR hadde ei positiv utvikling. Særleg i NIS var veksten stor. 104 skip vart registrert inn. Tilsvarende tal i 2015 var 58. Ved utgangen av året var talet på skip i NIS 579. Det høgast på mange år. Oppgangen i tonnasjen var på over 8,5 %. Det skuldast at mange av dei ny registreerte fartøya er store bulk og tankskip. Så høg tonnasje har me ikkje hatt sidan 2008.

Det har vore oppgang i talet på registrerte skip 2 år på rad. Denne svært gledelege utviklinga kjem etter mange år med nedgang både i talet på skip og tonnasje.

Ein aukande flåte har ført til stor vekst i panteverdien. Totalt var det ved utgangen av 2016 registrert pant i NIS/

NOR/Bygg for NOK 1 569 milliardar. Dette er ein auke på 19 % i samanlikna med 2015.

I 2016 vart endringane i fartsområde for NIS sett ut i live. Det har hatt positiv effekt for utviklinga av flagget, og 35 av dei 104 registreringane i NIS kan knytast direkte til utvidingane av fartsområdet. Gledelig er det også at me har sett sterk vekst i registrering av skip som ikkje er påverka av desse endringane. Eg trur delar av denne positive utviklinga kan knytast til det arbeidet som er gjort for å betra tenestene direktoratet leverer til næringa, og til den oppsøkjande aktiviteten og marknadsføringa av norsk register som direktoratet har gjennomført.

I januar vart resultatet av den store brukarundersøkinga til Sjøfartsdirektoratet, presentert. Over 2 590 personar deltok i undersøkinga. Det er klar rekord i talet på deltakarar. 65 % av deltakarane var sjøfolk, men også mange representantar frå reiarlag, fiskeri, sjømannslegar og utdanningsorganisasjonar deltok. Det var førti ulike spørsmål i undersøkinga og tilbakemeldinga frå brukarane var i hovudsak positive. På oppsummeringsspørsmålet «Hvor tilfreds eller lite tilfreds er du totalt sett med Sjøfartsdirektoratet?» svarta over 75 % av deltakarane at dei var godt nøgd. Det er ei klar betring i forhold til tidlegare undersøkingar.

Me opplever og positive tilbakemeldingar frå næringa på at direktoratet har blitt meir serviceinstilt og konkurransedyktige på tenestene me leverer. Sjøfartsdirektoratet har dei siste åra jobba systematisk med digitalisering av tenestene. I 2016 har hovudsatsinga vore nytt fagsystem for Skipsregistrering - NiNoMo-prosjektet. Dette vil gi betre kundeoppleving og meir effektiv drift.

Dei siste åra har det vore sterk fokus på ny teknologi og miljøvennlege løysingar. Norske verft, designarar, utstyrsleverandørar og reiarlag har vore verdsleiarar på innovasjon. Dette har også påverka Sjøfartsdirektoratet. Bruk av ny teknologi treng godkjenning. Ofte har det vore behov for dispensasjon frå eksisterande regelverk. For direktoratet har dette vore krevjande, men også inspirerende. Ny teknologi har utfordra oss på kompetanse. Vår oppgåve er å ivareta tryggleiken og samtidig bidra til at den beste teknologien vert tatt i bruk.

Direktoratet har fått skryt frå næringa for å vera positivt innstilt og løysingsorientert i samband med bruk av ny teknologi. Direktoratet har også bygd opp solid teknisk kompetanse på nye innovative løysingar.

Dette har mellom anna ført til stor internasjonal interesse. Fleire utanlandske maritime administrasjonar ønskjer nærare samarbeid og utveksling, gjerne regulert gjennom avtalar (MOU). I tillegg får me mange førespurnadar om å delta med innlegg på internasjonale konferansar/ tilstellingar. Ofte i Asia. Denne utviklinga trur eg skuldast

den faglege kompetansen ein finn i direktoratet, særleg på ulike miljøvennlege løysingar.

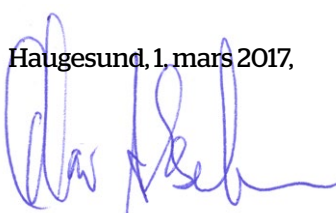
Ei av dei store utfordringane direktoratet hadde i 2016 var arbeidet med endringane som dei nye internasjonale kompetansekrava for sjøfolk (STCW) medførte. På grunn av nye internasjonale reglar måtte maritime sertifikat fornyast i stort omfang. I 2016 behandla direktoratet 38.000 søknadar om sertifikat og påteikningar. Det er meir enn dobbelt så mange som i eit vanleg år. Arbeidet vart gjort innanfor dei fristane departementet har sett for sakshandsaming for slike saker. Ein av grunnane til at ein lykkas, var god planlegging og at direktoratet fekk ei ekstra løyving som gjorde det mogeleg å engasjere fleire prosjektilsette i ein periode.

I tillegg til dei personlege sertifikata har talet på innflaggingar ført til ein sterk vekst i talet på bemanningsoppgåver. Med nærare 800 i 2016 ser me ei dobling i bemanningssertifikat frå 2015 og ei firedobling sidan 2014. Alt i alt er ei formidabel oppgåve utført.

Diverre har me sett ei negativ utvikling når det gjeld funn av manglar på norske skip, ved kontroll i utlandet. Det var ein oppgang i norske skip som vart haldne tilbake i hamnestatskontrollar i 2016. Korleis dette vil slå ut i rangeringar i dei ulike hamnestatskontrollregima er det for tidleg å sei noko om, men Noreg har falt ut av US Coast Guard si Qualship 21 liste. Det betyr at norske skip oftare vil bli kontrollert ved hamneanløp i USA. Det å snu denne negative utviklinga vil bli prioritert av direktoratet. Me har alt tatt kontakt med Rederiforbundet og dei classeselskapa (RO) som gjer ein jobb på våre vegne. Målet er å få desse engasjert i arbeidet med å betra den tekniske standarden på skipa våre.

Heller ikkje i 2016 vart systemet for betaling av arbeidsgivar sitt innskott til Statens pensjonskasse avklara. Sjøfartsdirektoratet er ein av få statlege institusjonar som må dekkja denne utgifta sjølv over drifta. Sidan innbetalingane varierar med mange millionar frå år til år, og me ikkje får vita summen som skal betalast inn før langt ut på året, gir dette store utfordringar i drifta. Sidan ein ikkje veit kor mykje som skal betalast inn, eller om ein vil få dette dekkja frå departementet, må ein halda igjen på utgiftssida. Det har gjort at viktige oppgåver ikkje har kunna fått nødvendig prioritet. Det er difor viktig å få avklara kva system som skal gjelda for innbetaling til Statens pensjonskasse.

Haugesund, 1. mars 2017,



Olav Akselsen, Sjøfartsdirektør



Del II:

Introduksjon til virksomheten og hovedtall

Sjøfartsdirektoratet ble opprettet i 1903, har hovedkontor i Haugesund og er underlagt Nærings- og fiskeridepartementet. 1.1.2012 ble Skipsregistrene slått sammen med Sjøfartsdirektoratet. I 2016 ble det markert at det var 10 år siden hovedkontoret ble flyttet fra Oslo til Haugesund.

Sjøfartsdirektoratet er en viktig og sentral aktør for å ivareta og legge til rette for utvikling av maritim virksomhet. Direktoratets arbeid skal være forankret i regjeringens maritime strategi og bidra til at Norge er en verdensledende maritim nasjon.

Sjøfartsdirektoratet har som overordnet mål å være «Den foretrukne maritime administrasjonen». Dette betyr at direktoratet skal tilby konkurransedyktige tjenester slik at næringen velger norsk flagg.

For å bli den foretrukne maritime administrasjonen har vi to hovedmål:

- ✓ En kundeorientert og effektiv administrasjon
- ✓ En synlig, kompetent og anerkjent administrasjon

Vi skal være anerkjent for vår kompetanse i den maritime klyngen. Overordnede departement og andre offentlige etater skal søke etter og lytte til våre råd. I internasjonale fora skal den norske stemmen bli lyttet til. Vi skal ha et godt samarbeid med både forsknings- og utdanningsinstitusjoner, verft, utstyrproducenter og designere. Videre skal direktoratet legge til rette for et godt trepartssamarbeid med rederiorganisasjonene og arbeidstakerorganisasjonene.

Sjøfartsdirektoratet er forvaltnings- og tilsynsmyndighet for arbeidet med sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier på fartøy med norsk flagg og utenlandske fartøy i norske farvann. Direktoratet har også ansvar for å sikre rettsvern for norskregistrerte skip og rettigheter i disse. Direktoratet er underlagt Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet. Aktivitetene blir bestemt av nasjonalt og internasjonalt regelverk, avtaler og politiske beslutninger. Direktoratet samarbeider med og er rådgiver for Kystverket og bistår med skips-teknisk kompetanse under oljevernaksjoner. Sjøfartsdirektoratet bistår Petroleumsilsynet i håndhevingen av petroleumsloven på norsk sokkel, og Statens havari-kommisjon for transport i forbindelse med skipsulykker.

Direktoratets hovedoppgaver er å:

- ✓ trygge liv og helse, miljø og materielle verdier
- ✓ registrere fartøy og rettigheter i fartøy
- ✓ føre tilsyn med bygging og drift av fartøy med norsk flagg, og deres rederier
- ✓ utstede sertifikater for sjøfolk og føre tilsyn med norske utdanningsinstitusjoner
- ✓ føre tilsyn med utenlandske fartøy i norske havner
- ✓ føre tilsyn med og fremme gode arbeids- og levevilkår på fartøy
- ✓ forvalte og utvikle norsk og internasjonalt regelverk
- ✓ markedsføre Norge som flaggstat
- ✓ forvalte tilskuddsordninger på vegne av departementet
- ✓ overvåke risikobildet
- ✓ drive forebyggende arbeid for å redusere antall ulykker i både fritidsflåten og næringsflåten

Direktoratet bidrar også med et tiltak, støttet av UD, til at filippinske utdanningsinstitusjoner blir godkjent av European Maritime Safety Agency (EMSA). Sjøfartsdirektoratet styres av bl.a. skipssikkerhetsloven, sjøloven, skipsarbeidsloven, petroleumsloven og NIS-loven. Sjøfartsdirektoratet koordinerer Norges arbeid i internasjonale maritime organer som IMO, ILO, EU/EØS, EMSA, Paris MoU m.fl.

Sjøfartsdirektoratet er organisert med et hovedkontor i Haugesund, 7 regioner med 17 regions- og tilsynskontoret langs hele kysten og en avdeling for registrering av skip i Bergen. Direktoratet disponerte til sammen 325 årsverk i 2016, fordelt med 208 årsverk ved hovedkontoret i Haugesund, 18 årsverk ved Skipsregistrene i Bergen og 99 årsverk ved regionene.



Ledelsen består nå av:

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen

Avdelingsdirektør Fartøy og sjøfolk Lars Alvestad

Avdelingsdirektør Kontroll og inspeksjon Torbjørn Havnerås

Avdelingsdirektør Administrasjonsavdelingen John Malvin Økland

Avdelingsdirektør Regelverk og internasjonalt arbeid Bjørn Pedersen

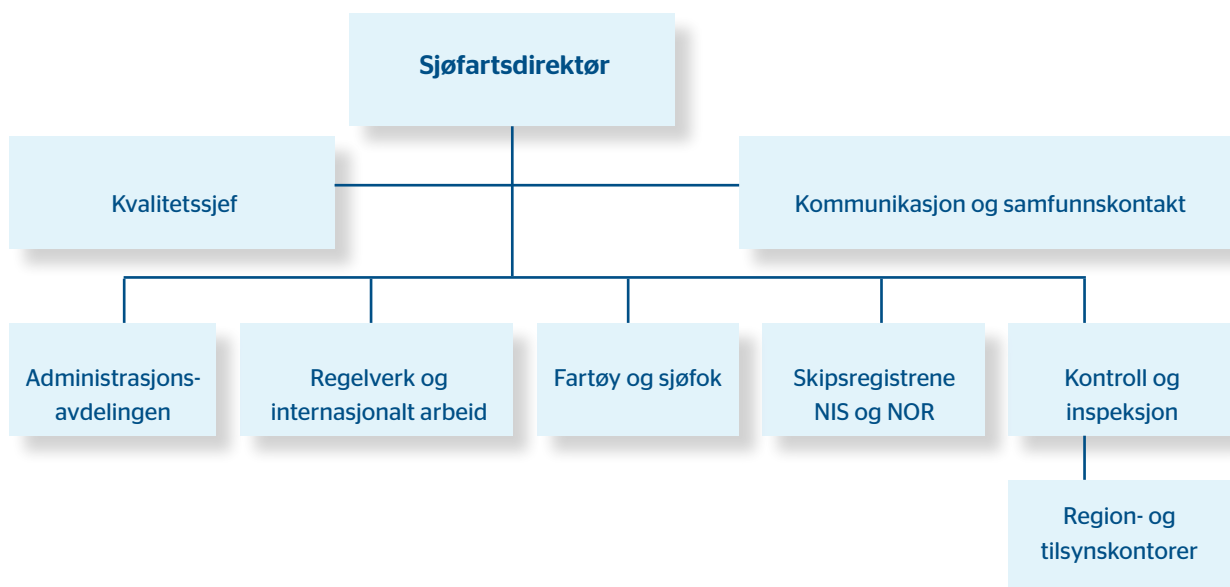
Avdelingsdirektør Skipsregistrene Anita Malmedal

Avdelingsdirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt Dag Inge Aarhus

Kvalitetssjef Øyvind Johan Olsen



Organisasjonskart:



Nøkkeltall fra årsregnskapet

Beskrivelse	2014 ³⁾	2015	2016
Antall årsverk (forbrukt inkl. overtid)	304	296	310 ¹⁾
Samlet tildeling post 01-99	393 949 000	374 415 000	398 561 000 ²⁾
Utnyttelsesgrad post 01-29	94,50 %	94,25 %	95,29 %
Driftsutgifter	391 583 785	363 253 837	394 857 124
Lønnsandel av driftsutgifter	69,00 %	71,00 %	70,30 %
Lønnsutgifter pr. årsverk	872 086	869 276	893 335
Konsulentandel av driftsutgifter	10,60 %	9,46 %	11,13 % ⁴⁾

¹⁾ Økning skyldes prosjektansatte i 2016 knyttet til personellsertifikater.

²⁾ Økning skyldes bla. prosjektmidler til personellsertifikater

³⁾ I kolonne 2014 er tallene inkl. mva.

⁴⁾ Konsulentkjøp er i hovedsak knyttet til IKT-drift og systemutvikling

Utvalgte volumtall

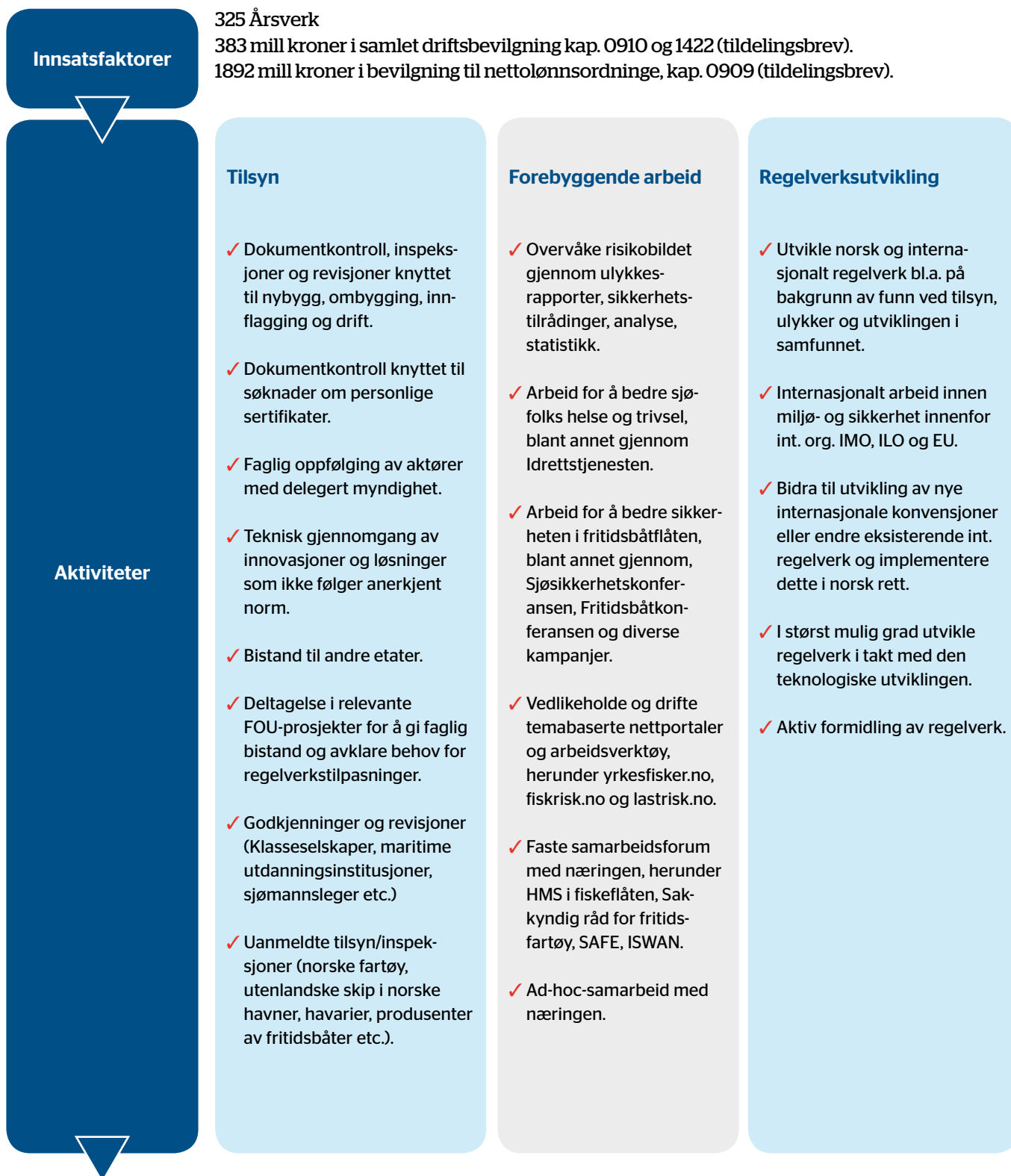
Beskrivelse	2014	2015	2016
NIS-flåten, antall fartøy	522	535	579
NOR-antall fartøy totalt	18 320	18 818	19401
- herav NOR-handelsflåten	883	875	880
- herav NOR-fiskefartøy	6 149	6 082	6099
- herav NOR-fritidsfartøy	7 316	7 708	8085
- herav NOR-andre	3 972	4 153	4337
Rangering på White List - Paris MoU	4	5	Fastsettes juli 2017
Sertifikatinspeksjoner, antall obligatoriske	2 113	2 186	2 089
Andre inspeksjoner, antall	1 099	1 254	1 569 ¹⁾
Uanmeldte inspeksjoner, norske kontrollpliktige skip	338	348	435 ²⁾
ISM revisjoner av skip og rederier	257	297	582
Havnestatskontroller, antall	585	564	558
Personellsertifikater, antall utstedte/gebyrbelagte	19 540	18 500	38 000
Fartøysertifikater, antall utstedte		5127	5382
Nybygg/større ombygninger, antall		125	131
Sjøfolk i nettolønnsordningen, antall	12 332	12 437	12 097
- herav norske	10 684	10 603	10 447
Tilskuddsordningen for Sjøvett, antall innvilgede	64	40	36
Skipsulykker, antall	257	264	235
Arbeids- /personulykker, antall	216	235	211

Økningen skyldes i hovedsak MLC inspeksjon (for skip som ikke skal ha MLC sertifikat)

For 2016 er grunnlaget totalt uanmeldte inspeksjoner inkludert mindre fiskefartøy og lasteskip (grunnlaget omfatter ikke havari- og skade inspeksjon)



Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet



Innsatsfaktorer

Aktiviteter

Registrering av skip og rettigheter (NIS/NOR/BYGG)

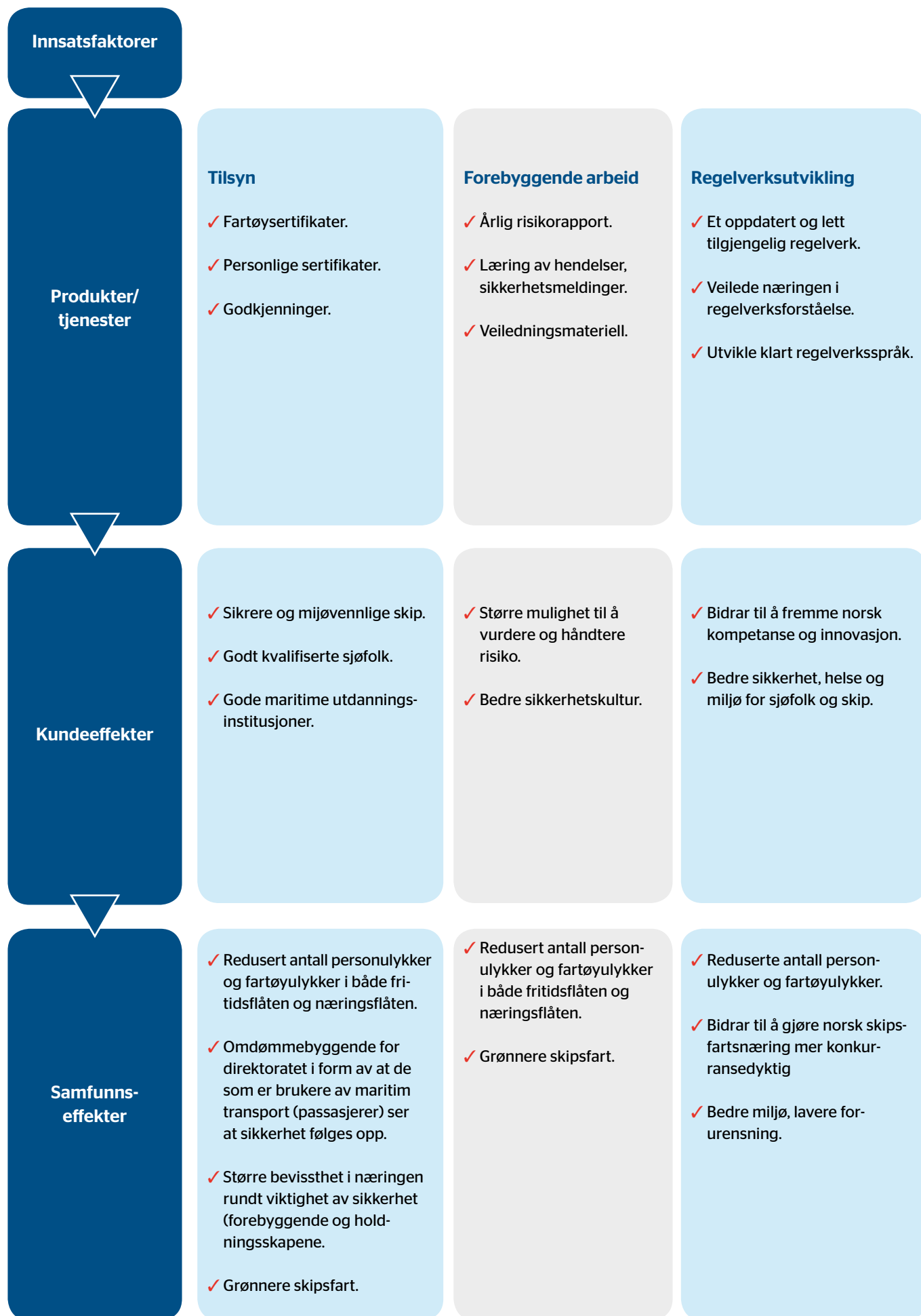
- ✓ Registrering av skip og rettigheter i skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og skip under bygging i Norge i Skipsbyggingsregisteret (BYGG).
- ✓ Utstedelse av sertifikater og attester.

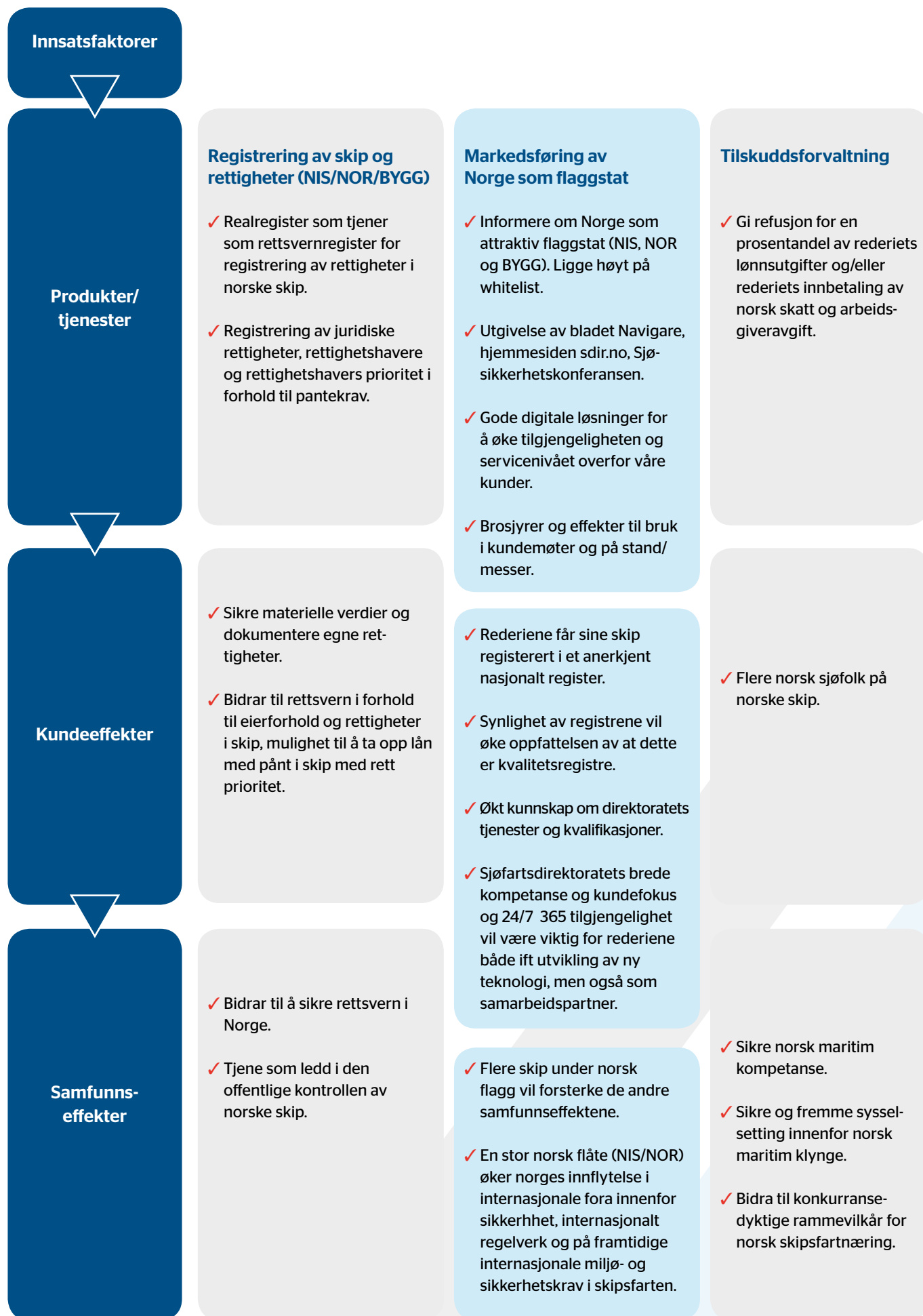
Markedsføring av Norge som flaggstat

- ✓ Representere Norge i nasjonale og internasjonale maritime fora.
- ✓ Profilering på shipping-messer, annonsering, publisere artikler og aktiv dialog med brukerne.
- ✓ Produsere og vedlikeholde markedsføringsmateriell. Lage annonseplan for annonsering knyttet til markedsføring NIS og NOR.
- ✓ Profilere direktoratets tekniske kompetanse på nasjonale og internasjonale messer, konferanser og i næringsklynger.
- ✓ Profilere norsk innovasjon.
- ✓ Profilere og støtte utvikling av norsk grønn teknologi.

Tilskuddsforvaltning

- ✓ Foreta kontroll og korrekt utbetaling av krav i henhold til regelverk for tilskudd til sysselsetting av sjøfolk.
- ✓ Saksbehandle søknader om tilskudd til sjøvett-tiltak og tildele midler, samt gjennomgang av rapporter for tildelte midler fra året før.





DEL III:

Årets aktiviteter og resultater

Sjøfartsdirektoratet har som overordnet mål å være

«Den foretrukne maritime administrasjonen».

Dette betyr at direktoratet skal tilby konkurransedyktige tjenester slik at næringen velger norsk flagg.

For å bli den foretrukne maritime administrasjonen har vi to hovedmål:

- ✓ En kundeorientert og effektiv administrasjon
- ✓ En synlig, kompetent og anerkjent administrasjon



Hovedmål 1: En kundeorientert og effektiv administrasjon

Rask respons og gode svar

Rask respons og gode svar er strategisk viktig for at Sjøfartsdirektoratet skal bli den fortrukne maritime administrasjonen. Direktoratet har valgt å kalle vår satsning på forbedring av service for «Serviceprogrammet». Målet med programmet er å sikre at direktoratets service er så god at både nåværende og potensielle kunder foretrekker Sjøfartsdirektoratet. Det er gjort en rekke tiltak som skal bygge opp under dette målet. Tema har vært sentralt i direktoratets lederutviklingsprogram. Service har også vært tema på avdelingsseminarer og andre avdelingsmøter. I utviklingssamtalen har service vært tema, spesielt med fokus på hva den enkeltes bidrag kan være. Det er etablert tre «regler» for god telefonkultur som vises tydelig på vårt intranett.

Sjøfartsdirektoratet har som en del av serviceprogrammet økt fokuset på et klart språk. I 2016 har direktoratet etablert en permanent klarspråkgruppe. Målsettingen til klarspråkgruppa er å øke bevisstheten om klart språk hos alle ansatte. De ansatte skal i større grad ha et bevisst forhold til hvem man skriver til og hva budskapet er. På denne måten er målet at våre kunder forstår våre tekster etter første gangs gjennomlesing. Direktoratets språkdag ble gjennomført for første gang i år. Den oppdaterte språkprofilen ble lansert på språkdagen. Vi har også fått tildelt midler fra DIFI til å foreta effektmålinger.

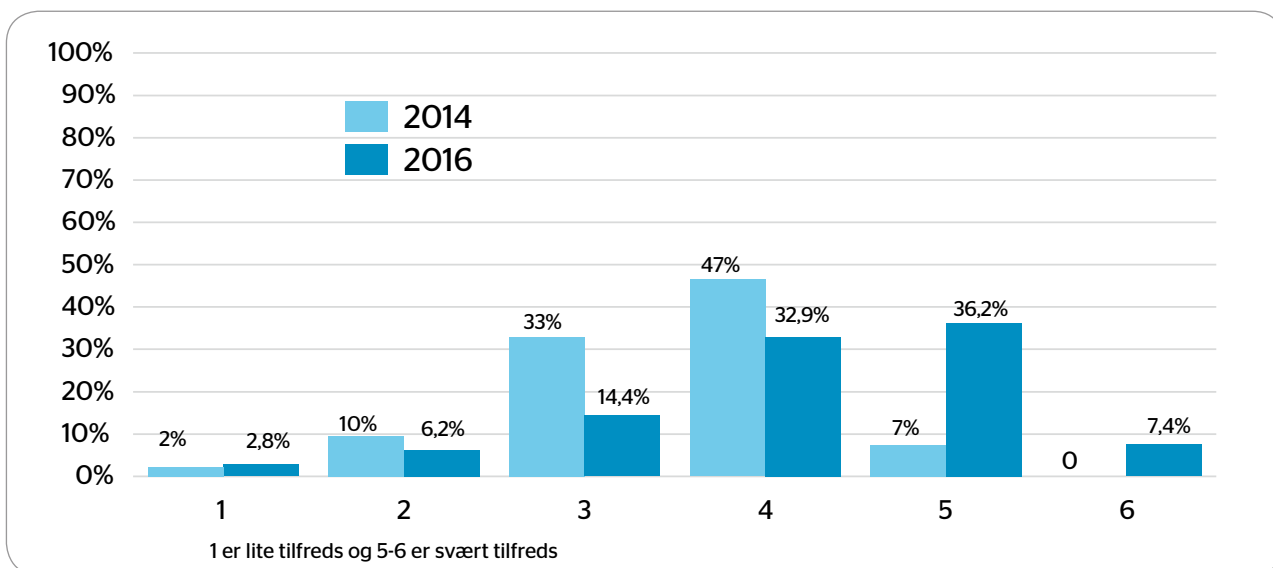
Som en del av dette programmet har vi besluttet å kjøre et eget prosjekt med et særlig fokus på kundefølelse. Prosjektet skal i hovedsak kartlegge status på vår kundefølelse i dag, samt definere forbedringsområder. Etter utlyst konkurranse har en inngått avtale med et eget konsulentfirma (EGGS). Konsulentene skal i samarbeid med direktoratet utvikle ideer og konsepter for hva som kan gjøres for å forbedre vår service slik at både nåværende og potensielle kunder velger Sjøfartsdirektoratet. Disse ideene og konseptene vil så prioriteres etter ulike parametere deriblant risiko på kundeopplevelse.

Det er i 2016 gjennomført ulike kundeundersøkelser - alt fra kundetilfredshetsundersøkelser etter messer og konferanser til den store undersøkelsen som gjennomføres annet hvert år. Tilbakemeldingene fra undersøkelsene er positive samtidig som de gir nyttig informasjon til forbedring. Den store kundeundersøkelsen er presentert i direktoratet og avdelingene har fått anledning til å prioritere områder som det skal jobbes med videre.

Måling av brukereffekter

Arbeidet med å kartlegge hvordan kundene opplever direktoratet har skjedd på ulike måter også i 2016. Den største kartleggingen har vært kundeundersøkelsen som ble gjennomført i januar 2016. Her kom det inn mange tilbakemeldinger sammenlignet med tidligere år

Hvor tilfreds eller lite tilfreds er du totalt sett med Sjøfartsdirektoratet 2014-2016



- totalt kom det inn 2590 besvarelse mot 863 i 2013/2014. Et positivt trekk var også at svært mange sjøfolk besvarte undersøkelsen.

Søylene i diagrammet er svar på spørsmålet «Hvor tilfreds eller lite tilfreds er du totalt sett med Sjøfartsdirektoratet». Verdt å merke seg her at skalaen er blitt endret fra 1-5 ved sist undersøkelse til 1-6 ved undersøkelsen i 2016. Færre er svært misfornøyd og flere er svært fornøyd totalt sett med Sjøfartsdirektoratet. Et viktig trekk ved undersøkelsen er at kundene generelt er mer fornøyd med direktoratet enn ved sist måling. Dette betyr ikke at det ikke er forbedringsområder, men den totale trenden er positiv. Etter at undersøkelsen var gjennomført ble den presentert i de ulike avdelingene i direktoratet og noen forbedringsområder er blitt identifisert. De som besvarte undersøkelsen fikk også mulighet til å skrive inn fritekst-svar (de som var mest misfornøyd). Disse svarene er systematisert og formidlet til de ansvarlige avdelingene for videre bearbeiding og vurdering. Erfaringene fra oppfølgingen i 2016 var at de fleste forbedringsområdene allerede er fanget opp i prosesser som er startet opp i forbedringsarbeidet knyttet til ny strategiplan fra 1.1.2016.

Foruten denne konkrete målingen av kundetilfredshet, så er det også i 2016 startet opp et internt samarbeid kalt «kundekoordineringsgruppe» knyttet særlig til hvordan vi kan redusere telefoner inn til direktoratet ved å spisse og hele tiden justere informasjon som ligger ute på våre nettsider. Gruppen møtes annenhver uke og erfaringene så langt er positive.

Det er også gjennomført spesifikke tilfredshetsmålinger etter Fritidsbåtkonferansen i april og Sjøsikkerhetskonferansen i september. Dette er et viktig verktøy for å få en vurdering av om vi treffer med disse viktige møte-

stedene - samt få innspill til kommende konferanser. Også her har tilbakemeldingene vært svært gode, og de viser at Sjøfartsdirektoratet leverer kvalitet når en arrangerer disse to fagkonferansene. I begge undersøkelsene svarte nær sagt alle de spurte deltakerne at de ville anbefale konferansen til andre.

Høsten 2016 ble det også utlyst en anbudskonkurranse for å gjennomføre prosjektet «Kundereisen». Målet her er å få enda bedre kunnskap i hvordan kundene møter direktoratet og hvordan de ulike henvendelsen blir håndtert og fulgt opp. Dette er også en direkte følge av den nye strategiplanen og for å sikre at direktoratet gjør de rette grepene for å gjøre kundeopplevelsen i møte med direktoratet enda bedre. Prosjektet vil bli kjørt i 2017 og skal resultere i forslag til konkrete forbedringer på oppfølging av kundene.

Direktoratet har de siste årene intensivert møter med ulike kunder som rederi, verft, sjøfolk, classeselskap, sjømannsleger mv. Dette gjøres i forbindelse med kundemøter eller via konferanser/stand. Forbedringstiltak knyttet til kundefølgning meldes inn som egne saker i direktoratets avvik og forbedringssystem (Kvalitetssystemet) for oppfølging.

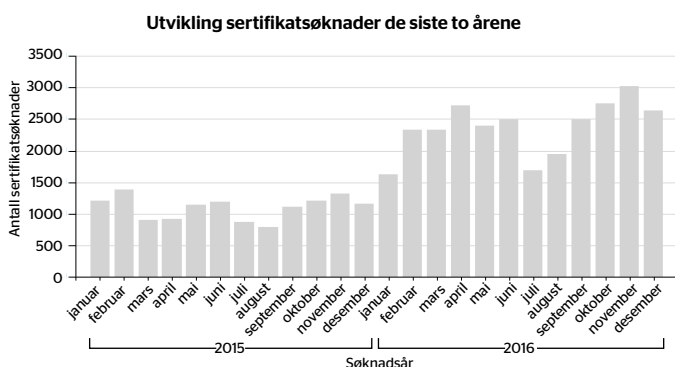
Sjøfartsdirektoratet har videreført utvidet vaktordning 24/7 for å betjene næringens behov for bistand utenom ordinær arbeidstid. Vakttelefonen er en suksess og vi har fått gode tilbakemeldinger fra næringen og kundene. På slutten av året ble det igangsatt en ny og forbedret organisering og system for kundeoppfølging mellom servicekontor/fagavdelingene.

Sjøfartsdirektoratet har fortsatt fokus på tidlig dialog med rederier som byggeanmelder til norsk flagg. Dette innebærer at avklaringer blir tatt på tidligst mulig

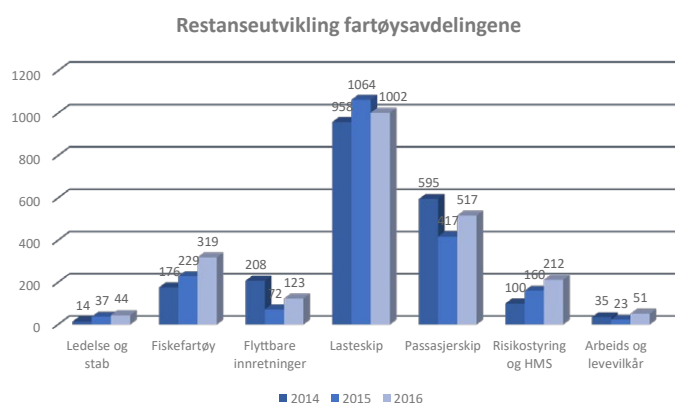
tidspunkt. Alle nybygg større ombygginger og innflagginger får oppnevnt egen prosjektleder som bistår kunden i prosessen og er bindeledd mellom våre fagekspertene og kunde. Direktoratet er også i gang med å etablere et prosjektkontor for å svare opp næringen knyttet til nye innovative løsninger.

Det inviteres til kontaktmøter med større rederier, organisasjoner og samarbeidende etater. I møtene diskuteres aktuelle utfordringer og det er stort rom for å ta opp saker som kundene er opptatt av.

På grunn av endringer i krav til personlige sertifikat har det vært en dramatisk økning i antall søknader i løpet av 2016. På tross av dette har en klart å opprettholde saksbehandlingstiden på om lag 30 dager fra søknad til vedtak i perioden. Dette har vært mulig gjennom bruk av prosjektstillinger i 2016.



Restanseutviklingen i 2016



Klagesaker

I løpet av 2016 har departementene avgjort 50 klagesaker. Direktoratets vedtak ble opprettholdt i 45 av disse sakene. 48 av sakene ble avgjort av NFD og 2 saker av KLD.

Ser en hen til antall saker som direktoratet behandler er antall klagesaker svært lavt.

Departementene omgjorde direktoratets vedtak i fem saker, inkludert tre saker hvor departementet kun foretok en delvis omgjøring av direktoratets vedtak. I tillegg opprettholdt departementet i en sak først direktoratets vedtak, men departementet omgjorde deretter sitt vedtak på bakgrunn av nye opplysninger i saken.

Resultatene viser at departementene i all hovedsak er enige i våre avgjørelser. Jevnt over er både kvaliteten på klagesaksbehandlingen og kvaliteten på de vedtakene det klages over bra.

Direktoratet har fokus på saksbehandlingstid på klagesakene, slik at vi skal behandle alle klagesaker innenfor fristene fastsatt i tildelingsbrevet fra departementet. Saksbehandlingstiden for enkelte saker har vært for lang delvis på grunn av dialog med klager og departement. Dette gjelder hovedsakelig vedtak om klager over bemanningsvedtak. Det sendes i stor utstrekning foreløpig svar.

Gode digitale løsninger

Direktoratets målsetting med IT-utviklingen er å tilby mer effektive og tilgjengelige tjenester ved å være tilstede der kundene er, -på nettet(24/7), samt korte ned tiden for saksbehandling.

Digitalisering handler primært om virksomhetsutvikling og innovasjon med IKT som virkemiddel. Direktoratet har som mål å ligge i forkant i bruk av digitale løsninger for å øke tilgjengelighet og servicenivå for våre kunder. Kundene skal i så stor grad som mulig fått løst sine oppgaver gjennom digitale løsninger. Skriftlig kommunikasjon med Sjøfartsdirektoratet skal primært foregå elektronisk.

Sjøfartsdirektoratet jobber kontinuerlig med digitalisering av arbeidsprosesser og sin kommunikasjon med brukere. Et godt eksempel på hvordan digitalisering kan bidra til forenkling er at Sjøfartsdirektoratet har erstattet 50 papirskjemaer med ett elektronisk søknadskjema om maritime sertifikater. I dag sendes 90% av søknadene inn elektronisk. I 2015 ble ny digital løsning for sertifikat/påtegning av sertifikat for utenlandske sjøfolk lansert. Tjenesten har ca. 67 % andel elektronisk innsending og gir stor tidsmessig innsparing for næringen og direktoratet. Det foreligger i dag en offline løsning for fagsystemet som forenkler arbeidet med inspeksjon og digitale løsninger for dokumenter for skipsregistrering, søknader om fartøysertifikater, personellsertifikater, refusjon i henhold til tilskuddsordningen og rapportering av ulykker.

Sjøfartsdirektoratet har jobbet videre med innsyns- og samarbeidsløsninger for våre kunder. Næringsportalen gir rederier tilgang til opplysning om sine fartøy fra direktoratets fagsystemer. For fartøy som er under sertifisering har næringsportalen en samarbeidsløsning der kunde kan laste opp tegninger og annen nødvendig dokumentasjon samt finne resultater og status fra saksbehandling av denne. Direktoratet har også etablert sikker Digital postkasse i kommunikasjonen med kundene.

Så godt som alle søknader om personlige sertifikat og påtegninger av utenlandske sertifikat gjøres ved hjelp av elektronisk skjema. Direktoratet mottar også underliggende dokumentasjon fra utdanningsinstitusjoner, sjømannsleger og rederier elektronisk. Dette har effektivisert prosessen betydelig og har bidratt til at saksbehandlingstid er holdt på et lavere nivå enn forventet.

Direktoratet har i 2016 videreutviklet og forbedret tilsynssystemet innenfor en rekke områder. En større satsning har vært ny digital løsning for ISM-revisjoner som ble tatt i bruk 2. kvartal 2016.

Som følge av ny forskrift om tilskudd til sysselsetning av arbeidstakere til sjøs er fagsystemet for tilskuddsforvaltning oppdatert for å håndtere de nye endringene.

Sjøfartsdirektoratet har i 2016 startet et større IKT-prosjekt for å effektivisere tjenestene til NIS/NOR Skipsregistret (NiNoMo prosjektet). Prosjektet er planlagt ferdigstilt i 1. kvartal 2018. Sjøfartsdirektoratet vil med dette kunne levere flere nye løsninger til næringen. Neste fase av dette prosjektet er E-tinglysning som etter planen starter opp i 2018. Dette er imidlertid avhengig av bevilgninger.

Det har vært jobbet med utvikling av en egen digital løsning for håndtering av bunkersertifikater/forsikringsbevis (CLB/CLC-sertifikater). Denne planlegges satt i produksjon i 2017. Dette gjøres i tett samarbeid med de største forsikringsselskapene Skuld og Gard. Den nye løsningen vil medføre en mer effektiv utstedelse av sertifikater både for direktoratet, rederier og forsikringsselskapene. Kvaliteten øker, risiko for feil i sertifikatet reduseres og servicen øker da sertifikat kan utstedes utenom direktoratets åpningstid.

Direktoratet har i stor grad benyttet offentlige felleskomponenter. Dette gjelder bl.a. ID-porten, Altinn, Folke- og enhetsregisteret, Digital postkasse inklusiv register for digital kontaktinformasjon og reservasjon. Mange av brukerne av direktoratets løsninger er utenlandske borgere, og det er utfordrende å lage digitale løsninger for dem.

Sjøfartsdirektoratets nettside www.sdir.no skal være hovedportal for de digitale løsningene til direktoratet. I 2016 er det gjennomført en omlegging av direktoratets nettsider, blant annet med fokus på synliggjøring av tjenester og mobiltilpasning av innhold. Samtidig har direktoratet startet arbeidet med etablering av et «Min side» konsept for kundene. Brukermedvirkning har vært sentralt i prioritering og utvikling - det være seg trafikkmåling, analyse av statistikk, definering av kundegrupper og brukertesting. «Min side» løsning for sjøfolk vil etter planen bli lansert i 2017.

Som en del av forbedringen av nettsidene, samt forbedring av samhandling internt i direktoratet, så ble det i februar etablert en kundekoordineringsgruppe med fokus på hvor trafikken inn mot direktoratet går. Denne har gitt konkrete resultater i form av forbedringer på nett som i neste omgang har gitt lavere trafikk inn mot servicekontoret.

Direktoratet har i 2016 videreutviklet Sharepoint plattformen for å skape en bedre delingskultur som bygger ned siloer mellom enheter og lokasjoner. Dette skal skape større grad av åpenhet og det skal være lett å finne informasjon. Verktøyet har vært sentralt for å bedre kvalitetssystemet inkl. avvik og forbedringssystemet.

I 2016 har vi innenfor budsjettet funnet rom for økte satsninger innenfor IKT. Det er foretatt omprioriteringer inklusiv nedbemanning for å kunne gjennomføre nødvendige oppgaver innenfor digitaliseringsområdet. Direktoratet fikk avslag på søknad om midler til prosjektet «modernisering av Skipsregistrene/elektronisk tinglysing».

Det vil i de neste årene være behov for kontinuerlig forbedring og utvikling for at Sjøfartsdirektoratets IKT-systemer skal fungere optimalt. Det gjenstår mye før direktoratet er på ønsket nivå. Direktoratet har fortsatt mange papirbaserte skjemaer og manuelle prosesser som bør digitaliseres.

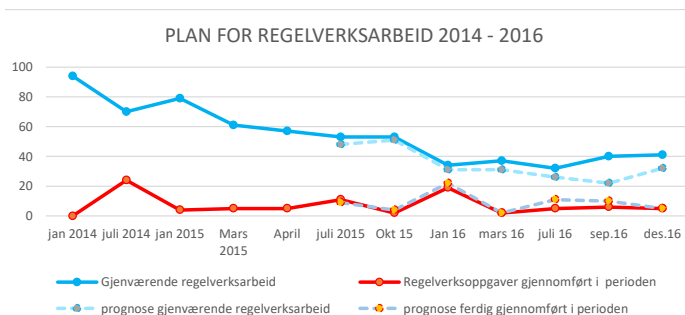
Tilstrekkelig, klart og brukervennlig regelverk

I utvikling av regelverk, har Sjøfartsdirektoratet stort fokus på det internasjonale arbeidet. Saker som skal videre til IMO blir forberedt gjennom formøter og dialog hvor næringen og andre interessenter er involvert. For hver sak fastsettes det et «brief» som beskriver Norges holdning til den enkelte saken. Gjennom god forberedelse og argumentasjon i møtene, lykkes vi i svært mange saker å få gjennomslag for vårt syn. Delegasjonene som settes sammen av direktoratet, består av fagfolk relatert til de sakene som skal tas opp i møtet. For å sikre god



kontinuitet i møtene og delegasjonen, er det i hovedsak de samme personene som deltar fra år til år. I 2016 deltok direktoratet i 16 IMO komitemøter, i tillegg til en rekke ekspertmøter og forberedende møter med andre medlemsland.

Arbeidet med regelverket går i hovedsak etter planen som vist i figuren. Vi ligger noe etter, noe som skyldes stadig nye regelverksrelaterte saker, herunder gjennomføring av internasjonale forpliktelser. Blant annet fikk ballastvannkonvensjonen tilstrekkelig antall tiltredelser høsten 2016 med den følge av den trer i kraft i september 2017. Arbeidet med å implementere konvensjonen ble satt i gang i november. Alt regelverk er tilgjengelig elektronisk for kundene via direktoratets hjemmesider.



Sjøfartsdirektoratet har gjennom året arbeidet med utvikling av nye regler for sikkerhetsstyring på mindre fartøy. Regelverket trådte i kraft fra 1.1.2017 og innebærer at mindre fartøy skal ha et sikkerhetsstyringssystem på plass innen 1. juli 2017. Direktoratet har i prosessen hatt tett dialog med viktige aktører i næringen. Dette har vært viktig for å sikre en regulering som er klart og brukervennlig for denne delen av næringen.

Nye tekniske regler for mindre lasteskip og fiskefartøy trådte i kraft sommeren 2016. Direktoratet har i forbindelse med dette hatt en aktiv dialog med næringen. Blant annet har det vært arrangert dialog og informasjonsmøter i hele Norge.

Direktoratet har videre hatt en rekke møter og annen dialog med næringen i forkant og underveis i forskriftsarbeid. Dette gjelder bl.a.

- ✓ Transport av farlig pakket gods
- ✓ Regler for passasjerskip på Svalbard
- ✓ Utfasing av passasjerskip med manglende skadestabilitet
- ✓ EU-refi
- ✓ Følge opp revisjon av passasjerskipsdirektivet og påse at u hensiktsmessige bestemmelser ikke videreføres
- ✓ Implementering av Polarkoden herunder tilpassede utstyrsstandarder
- ✓ SAREX-øvelse på Svalbard

Økt andel av den norskkontrollerte flåten i NIS/NOR

NIS/NOR andelen av den norskkontrollerte flåten øker mens den uteregistrerte delen reduseres. Dette er i tråd med direktoratets målsetning om å få norskkontrollerte skip til å bruke norsk flagg. Endring i fartsområdet for NIS skip har ført til at flere rederier har flagget inn sine skip. Først og fremst gjelder dette mindre lasteskip i Nordsjøfart, men også store offshore konstruksjonsskip har hatt nytte av endringen. I tillegg har mange store DeepSea skip blitt innført i NIS i 2016. Samlet har dette gitt en god økning i antall skip og en stor økning i tonnasjen.

Det jobbes målrettet i hele direktoratet for å få flere redere til å velge norsk flagg. Tilbakemeldinger fra næringen viser at direktoratet har blitt en foretrukket samarbeidspartner i mange sammenheng. Både innflaggingsgruppen og øvrige ansatte har hatt sterkt fokus på samarbeid på tvers av avdelinger, noe som gjør direktoratet bedre rustet til å se skipet som en helhet og ikke kun i forhold til enkeltavdelingens ansvarsområder. Vi har sett flere eksempler på at generelle henvendelser er materialisert i konkrete innregistreringer. I kontaktmøtene med næringen er det gitt gode tilbakemeldinger og våre kunder verdsetter denne muligheten for å bli hørt. Noen av tilbakemeldingene er meldt videre til departementet. Øvrige er satt i system gjennom loggføring i egne systemer for å sikre oppfølging.

I 2016 er det blitt utarbeidet en markedsføringsplan for direktoratet. Foruten kontaktmøter, annonsering og utarbeidelse av pressemeldinger, har direktoratet i år valgt å være tilstede på den internasjonale messen SMM i Hamburg. Beslutningen innebar også at en prioriterte bort messen Posedonia i Hellas. En evaluering av denne prioriteringen er naturlig etter at erfaringene fra SMM Hamburg kommer inn. I forbindelse med deltakelsen ble det lagt ned et grundig arbeid i å lage en trykksak med fokus på kompetansen inne ny teknologi i direktoratet. Tilbakemeldingene har vært svært gode på denne. Det har også vært en stor økning i presseoppslag av positiv karakter og de ansatte i direktoratet har blitt flinkere til å formidle mulige gode saker til kommunikasjonsavdelingen i direktoratet.

Vi har hatt stort fokus på innflagging og prioritert tilstedeværelse av fagekspertise på messer, dialogmøter og annen dialog med rederinæringen. Rederier som ønsker

dette har fått tildelt faste kontaktpersoner. Kontaktperson har som oppgave å sørge for at kunden opplever å få raske svar og avklaringer på sine spørsmål.

Høsten 2016 lyste en også ut stilling som markedsføringssjef med tiltredelse våren 2017. Stillingen skal styrke direktoratets arbeid med markedsføring av NIS/NOR for å bli den foretrukne maritime administrasjonen. Stillingen har fått mye omtale i lokale medier og blitt omtalt positivt i næringen.

Anerkjent kompetanse

Direktoratet har gjennom årets satset betydelig på å spisse fagkompetanse innenfor områder som er viktige for næringen. Gjennom egne kompetanseprogram og aktiv deltakelse i nasjonale og internasjonale fora har vi tatt en tydeligere posisjon i næringen.

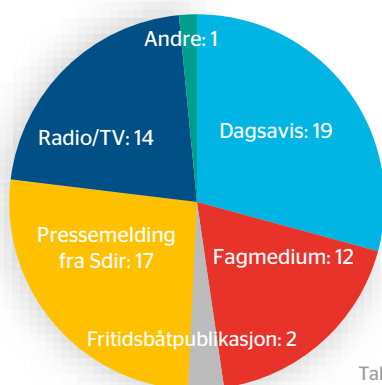
Direktoratet har utarbeidet en egen strategisk kompetanseplan med tilhørende tiltaksliste og ansvarlig for gjennomføring i 2016. Det er gjort en betydelig satsning på kompetansetiltak innen nye innovative løsninger, spesielt på alternative drivstoff. I tillegg er det også etablert et «Ekspertprogram» hvor en ansatt skal ha særlig fokus på å opparbeide seg kunnskap på området alternative energikilder for skip.

For å sikre at direktoratet rekrutterer den beste kompetansen, jobbes det hele tiden med å forbedre rekrutteringsprosessen. En har fokus på kravspesifikasjonen for den enkelte stilling slik at vi har noe konkret å vurdere de enkelte kandidatene opp mot. I tillegg har en anskaffet et nytt testverktøy slik at utvelgelsesprosessen baseres på flere faktorer enn før. I vårt kompetansestyrings-systemet har vi mulighet for å etablere fagspesifikke opplæringsplaner. Dette arbeidet er startet, men her er det større potensiale.

Et viktig punkt for å synliggjøre anerkjent kompetanse er tilstedeværelse i media. I 2016 har direktoratet vært godt synlig i media, både gjennom egen initierte saker og saker hvor andre omtaler direktoratet på en positiv måte. Et viktig verktøy for å følge med på denne utviklingen er bruk av verktøy for medieovervåking. Direktoratet bruker nå også sosiale medier svært aktivt og skaper større og større engasjement både blant ansatte og kunder. Samme fokus gjelder også i ulike møter med direktoratets kunder.

Mediekontakt 2016

(reaktive og proaktive)



Tall fra Medieloggen/
pressemeldingsarkiv

Totalt: 65

Det er vår erfaring at det viktigste bidraget til kompetansebygging kommer fra praktisk arbeid med ny teknologi og innovative løsninger. Det er svært viktig for kompetansebyggingen i direktoratet knyttet til fartøy at rederiene velger norsk flagg.

I løpet av våren 2016 ble det gjennomført et intensivt kompetanseprogram om batteridrift og LNG. Utvalgte saksbehandlere på fartøyavdelingene, inspektører fra avdeling for kontroll og inspeksjon og fra seksjon for internasjonalt miljø deltok. I gjennomføringen av programmet ble det hentet inn faglig spisskompetanse. Programmet var meget vellykket og resulterte i en klar kompetanseheving innen disse fagområdene.

Andre kompetansesatsninger som er gjennomført i 2016 er lederutviklingsprogram, prosjektledelse for ledere/prosjektledere og engelskkurs.

Bidra til å gjøre norsk innovasjon til internasjonal standard

Sjøfartsdirektoratet har gjennom året økt fokus på kontakt med viktige maritime forsknings- og utviklingsmiljø i Norge. Erfaringen så langt er at ambisjonen i delmålet blir svært godt mottatt i bransjen.

Det har vært stort fokus på miljøvennlige løsninger. Direktoratet har i løpet av året deltatt i flere internasjonale initiativ knyttet til nye teknologier for fremdrift slik som hydrogen, metanol og batteri. Det norske flagget er helt i front av utviklingen internasjonalt og bidrar aktiv på mange arenaer.

Sjøfartsdirektoratet har de siste årene opplevd en markant økning i interesse og initiativ fra næring og FoU

miljø knyttet til nye innovative løsninger. Direktoratet har blant annet sammen med aktører i næringen bidratt til opprettelsen av Norsk Forum for Autonome Skip. Videre er det opprettet en intern prosjektgruppe som følger saksområdet. Målsetningen for denne er å utvikle forslag til nasjonal og internasjonal regulering slik at innovasjon kan gå over i samlebandet. Gruppen danner mal for hvordan direktoratet ønsker å jobbe med nye teknologier i tiden fremover.

Arbeidet i IMO har hatt høy prioritet og bidratt til at Norges synspunkter blir hørt. Vi har fått gjennomslag for de aller fleste forslag og synspunkter. Ballastvannkonvensjonen som Norge har jobbet med i mange år, fikk endelig tilstrekkelig oppslutning av medlemsland og trer i kraft høsten 2017.

Etter initiativ fra Norge, ble endringer i 2008 «Intakt Stabilitet koden» som følge av ulykken med Bourbon Dolphin, vedtatt. Norge initierte arbeidet etter den tragiske ulykken og har ledet arbeidet fra start til mål.

Utfordringer med en global og ensartet implementeringen av Polarkoden grunnet manglende test- og ytelsesstandarder, ble etter forslag fra Norge satt på IMOs agenda, og direktoratet jobber aktivt for å finne gode løsninger så fort som mulig. Sjøfartsdirektoratet har i 2016 arbeidet for å redusere miljøpåvirkning fra skipsfart gjennom PAME (Arktisk Råd), IMO og gjennom EU.

PAME har en egen skipsfartsgruppe hvor miljøproblestillinger som gjelder skipsfart i Arktis diskuteres og samkjøres dersom det er mulig. Risiko ved bruk og frakt av tungolje, utslipp av sot, fremmede organismer, avfallsmottak fra skip og et AIS-basert skipstrafikkssystem er tema som har vært på dagsorden i 2016.

De fleste av disse temaene er også på dagsorden i IMO. Der behandles miljøsaker i underkomiteen PPR (Pollution, Prevention and Respose) og i MEPC (Marine Environmental Protection Committee). Sjøfartdirektoratet har delegasjonsledelse i begge komiteene og et aktivt forhold til alle vesentlige saker. I tillegg til ovennevnte tema har IMO saker og reguleringsarbeid som gjelder NO_x, SO_x, og energieffektivisering av skip som har betydning for CO₂ utslipp.

IEU har Sjøfartsdirektoratet vært involvert med iverksettelse av MRV (Monitoring, Reporting and Verification) forordningen. Dette arbeidet er mye likt energieffektiviseringsarbeidet som pågår i IMO. Detaljerte bidrag er gitt i forhold til hvordan forskjellige typer skipslast skal måles for å gi et riktig bilde av energieffektiviteten til fartøytyper.

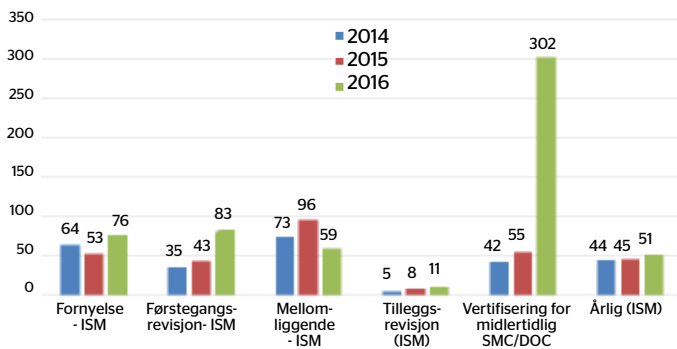
Tilsyn

Samtlige av direktoratets tilsyn har fokus på at kravene til høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier blir ivaretatt av rederiene.

Samtlige begjærte sertifikatinspeksjoner og revisjoner ble gjennomført innen tidsfrist.

Revisjoner og verifikasjoner av fiskefartøy utgjorde en stor andel av ISM-revisjonene i 2016.

ISM-revisjoner



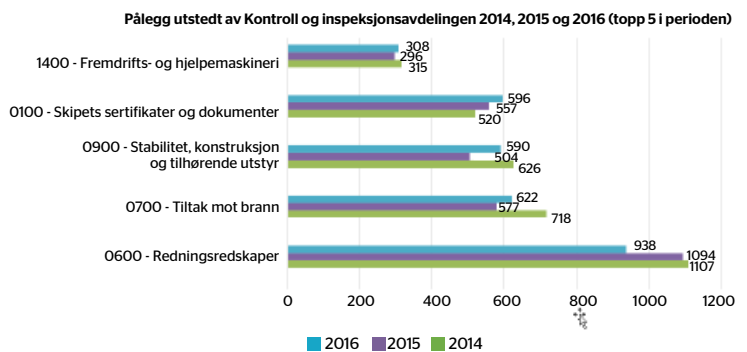
Direktoratet opplever fortsatt stor aktivitet på nybygg og sertifikatbesiktelser som blir gjennomført i utlandet. Sjøfartsdirektoratet har i stor grad gjennomført tilsynene selv. Vi ser fortsatt en høy nybyggaktivitet i Tyrkia og viderefører ordningen med fast inspektørteam i landet.

Det ble totalt sett gjennomført i overkant av 500 uanmeldte tilsyn med hviletid og bemanning som fokusområde. De uanmeldte tilsynene ble fordelt på de forskjellige fartøytypene, og det ble gjennomført 1 kampanje med uanmeldte tilsyn i Singapore.

Trenden viser at vi ser en liten økning i tilbakeholdelser under de uanmeldte tilsynene. 31 skip ble tilbakeholdt. Dette gir en tilbakeholdelsesprosent på 6,1 % av de kontrollerte skipene.

Direktoratet økte antall uker med tilstedeværelse på Svalbard fra 10 til 12 uker. Økt tilstedeværelse på Svalbard vil også prioriteres fremover. Under oppholdet gjennomføres sertifikatinspeksjoner, uanmeldte tilsyn, havnestatskontroller og svovelpøvetaking.

Nedenstående tabell viser utviklingen i topp 5 påleggs-kategorier gitt ved tilsyn i perioden 2014 - 2016.



Det ble i 2016 gjennomført 203 analyser av svovelinnholdet i bunkers. I tillegg ble det gjennomført 292 dokumentkontroller relatert til svovel. Direktoratet har nå totalt 7 håndholdte apparat for svovelanalyse. Dette utstyret effektiviserer overvåkingen og vi har umiddelbart en indikasjon på om fartøyene overholder kravene eller ikke. Dette er et viktig verktøy i arbeidet med å jobbe for å minimere utslipp av miljøfarlige stoffer til luft. Omtrent 5 % av kontrollerte fartøy har brudd på svoveldirektivet. Dette har resultert 2,3 mill kroner i overtredelsesgebyr. Ingen av disse overtredelsesgebyrene er knyttet til norsk registrerte fartøy.

Direktoratet gjennomførte også kontroller av fritidsfartøy. Tilsyn på fritidsbåter har vært basert på planlagte inspeksjoner - fortrinnsvis på messer og hos forhandlere og enkelttilfeller basert på bekymringsmeldinger. Sjøfartsdirektoratet fattet i 2016 vedtak om tilbaketrekking av ett fritidsfartøy som var satt ulovlig på markedet. Fartøyet tilfredsstilte ikke krav til CE merking. Slik tilbaketrekking innebærer i realiteten et omsetningsforbud.

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte havnestatskontroller og vertsstatskontroller i henhold til kravene i direktiv 2009/16/EC og 99/35/EC. Direktoratets tildelte «fair share» innen havnestatskontroll ble oppnådd, og direktoratet klarte å holde seg innenfor tillatt grense på «miss» av «prioritet 1» skip.

Sjøfartsdirektoratet var i mai 2016 ansvarlig for gjennomføring av det årlige Paris MoU komitemøtet. Møtet ble avholdt i Haugesund, og over 70 deltagere fra de 27 medlemslandene deltok.

Paris MoU publiserer hvert år en såkalt White List. Listen rangerer de forskjellige flaggstatene basert på tilbakeholdelsesprosent. Direktoratet bidrar aktivt i utviklingen



av Paris MoU sin risikoprofil. Norges plassering ble i juli 2016 nr. 5. Dette viser at det norske flagget ligger høyt rangert på listen over kvalitetsflagg. Sjøfartsdirektoratet ser dessverre en økning på antall norskregistrerte skip tilbakeholdt i utlandet. Dette betyr bl.a. at Norge er ute av Qualship 21. Direktoratet iverksetter tiltak for å snu denne utviklingen.

Tilsynsaktiviteten blir enda viktigere når flere skip flagger inn under norsk flagg, spesielt med tanke på å beholde Norges rangering på havnestatskontrollenes hvitelister.

Sjøfartsdirektoratet overvåker anerkjente classeselskap. Vertikalrevisjoner utføres som et ledd i å bidra til å sikre standard på norsk flaggede skip gjennom systematisk revisjon av klassens tilsyn samt for å sikre at Norge som flaggstat til enhver tid er blant de 5 beste på Paris Mou's White List. Alvorlige mangler er avdekket under revisjonene, særlig på fartøy eldre enn 15 år. Sjøfartsdirektoratet observerer anerkjente classeselskaper (RO) ved ISM revisjoner. Vi skal påse at RO utfører delegerte oppgaver i henhold til gjeldende regelverk.

ISPS systemrevisjoner utføres for å sikre at krav vedrørende kontroll med anerkjente classeselskaper om styrket sikring av skip og havneanlegg blir ivaretatt.

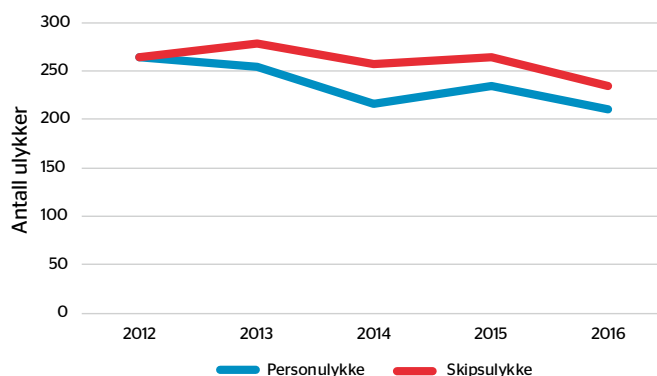
ISPS uanmeldt tilsyn (UAT) utføres som et ledd i å kontrollere at anerkjente classeselskaper utfører de oppgavene de er utpekte til å gjennomføre på vegne av Sjøfartsdirektoratet. Sammenlignet med avvik avdekket gjennom UAT utført i 2015 med UAT i 2016 er trenden ganske lik.

Ulykkesbildet næringsfartøy 2016

2016 karakteriseres ved en moderat nedgang i antall registrerte ulykker i Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase sammenlignet med fjoråret. I 2016 registrerte direktoratet 211 personulykker og 235 skipsulykker. Den generelle nedgang vi ser i 2016 gjelder både skipsulykker, og personulykker. Vi må helt tilbake til 2009 før vi finner et år med færre skipsulykker enn 2016, mens antallet personulykker ikke har vært så lavt siden 1988/1989.

Når det gjelder de mest alvorlige hendelsene har direktoratet registrert syv dødsfall, og 16 forlis i 2016, mot henholdsvis ni dødsfall og 22 forlis i 2015.

Direktoratet registrerer en økning i antall omkomne på mindre fiskefartøy. Fem av i alt syv dødsfall har skjedd på fiskefartøy under 15 meter i 2016, mot en hendelse i 2015. Fiskefartøy er en fartøygruppe hvor vi historisk sett har sett mange dødsulykker.



Figur 1: Antall ulykker 2012 - 2016

Ulykkesutvikling kan ha en naturlig sammenheng med lavere aktivitetsnivå i næringen. For å kontrollere for svingninger i aktivitetsnivå benytter Sjøfartsdirektoratet seg av AIS-data. Dette lar oss se antallet hendelser relativt til blant annet antallet havneanløp og utseilt distanse. Det er dog en relativt stor jobb å systematisere og analysere AIS data - så dette sammenligningsgrunnlaget vil ikke være klart før månedsskifte februar/mars.

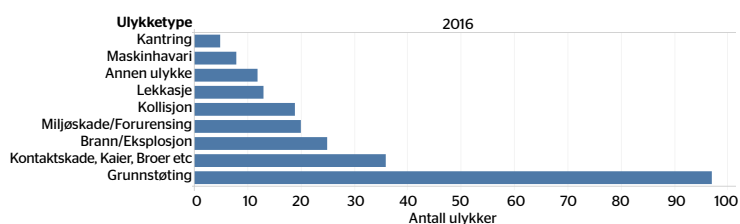
Figur 6 viser utvikling i ulykker per ulykkestype mellom 2009 og 2016. Som vi ser av tabellen er arbeids/personulykker, grunnstøting, og kontaktskader de mest hyppige ulykkene vi registrerer.

Ulykketypegruppe	Ulykketype	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Personulykke	Arbeidsulykke/Personulykke	269	241	231	264	254	216	235	211
Skipsulykke	Stabilitetssvikt uten kantring	0	0	1	0	2	0	1	0
	Fartøyet er savnet, forsvunnet	2	3	4	1	0	1	0	0
	Hardtværskade	1	1	4	1	1	3	6	0
	Maskinhavari	0	0	0	2	6	9	6	8
	Kantring	9	5	3	5	2	4	4	5
	Lekkasje	6	6	8	9	15	4	12	12
	Kollisjon	17	25	13	11	14	11	19	19
	Miljøskade/Forurensing	9	8	21	17	16	27	22	20
	Annen ulykke	17	16	24	26	22	16	19	12
	Brann/Eksplosjon	20	30	26	24	40	23	25	25
	Kontaktskade, Kaier, Broer etc	45	52	52	58	60	58	55	36
Grunnstøting	106	98	114	110	100	101	95	99	
Sum	Total	501	485	501	528	532	473	499	447

Figur 2: Utvikling i ulykker 2009 - 2016

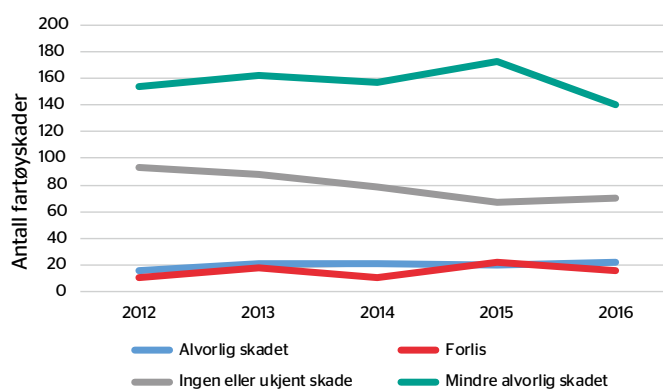
Skipsulykker

Grunnstøtinger og kontaktskader utgjør en stor andel av skipsulykkene. Av de i alt 235 skipsulykkene i 2016 utgjør grunnstøtinger omlag 41 % mens kontaktskader utgjør omlag 15 %. Den tredje mest hyppige skipsulykketypen i 2016 er brann med omlag 11 % av hendelsene. Sammenlignet med 2015 har andelen grunnstøtinger økt noe, mens andelen kontaktskader har blitt redusert.



Figur 3: Skipsulykker 2016

De 235 skipsulykkene har medført til sammen 248 fartøyskader. Grunnen til at antallet fartøyskader er høyere enn antallet ulykker er fordi noen ulykkestyper (f.eks. kollisjoner) medfører skader på mer enn et fartøy. Fartøyskadene er delt inn i fire hovedgrupper - ingen eller ukjent skade, mindre alvorlig skade, alvorlig skade, og forlis. Figur 8 viser denne fordelingen de siste fem årene.

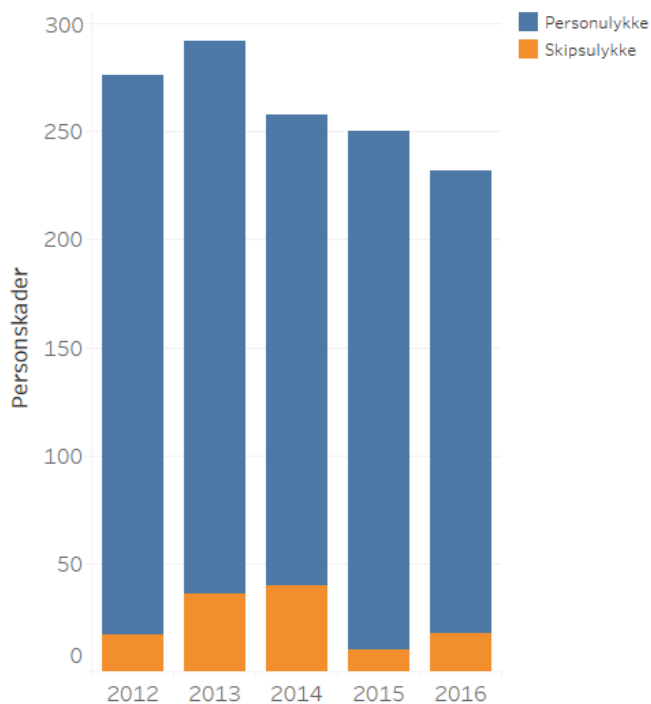


Figur 4: Fartøyskader 2016

Vi har hatt en nedgang i antall forlis sammenlignet med fjoråret. Mens det i 2015 var registrert 22 forlis har vi i 2016 registrert 16 slike hendelser. Gjennomsnittet pr år for den siste femårsperioden er 15 forlis. Blant forlisene i 2016 har vi ett passasjerskip, fem lasteskip, og ti fiskefartøy. Tolv av fartøyene var under 15 meter, mens de resterende fire var over 15 meter. Vi har registrert en dødsulykke som følge av forlis i 2016. Dette gjaldt fiskebåten Kristine som forliste i Reisafjorden i Nord-Troms.

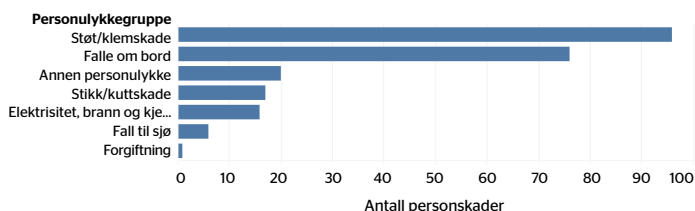
Personskader

I 2016 har Sjøfartsdirektoratet registrert 232 personskader, hvorav 18 stammer fra skipsulykker, mens de resterende 214 stammer fra arbeids og personulykker. Dette er en nedgang på omlag 30 skader, sammenlignet med gjennomsnittet de siste fem årene.



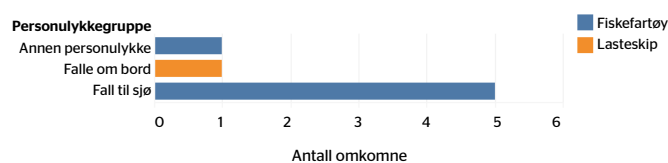
Figur 5: Utvikling i personskader

Av de i alt 232 personskadene utgjør omlag 41 % støt eller klemskader, mens 33 % utgjør fall om bord. I 2016 har vi registrert i alt 6 fall til sjø hendelser, hvorav 5 av disse skjedde på fiskefartøy, mens den siste hendelsen skjedde på et lasteskip.



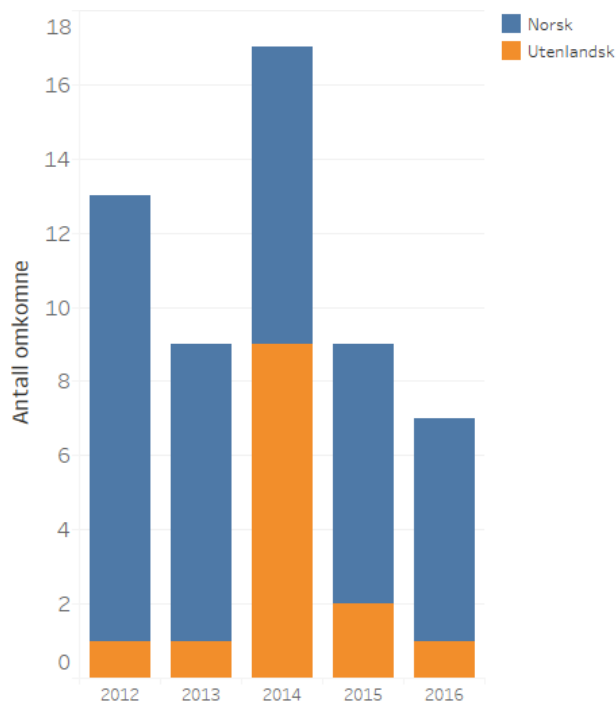
Figur 6: Personskader fordelt på personulykkegruppe

Blant de 232 personskadene medførte syv dødsfall. Dette er en nedgang på to omkomne sammenlignet med 2015. De syv dødsfallene skyldes fem tilfeller av fall til sjø, og ett tilfelle av fall om bord. Det siste dødsfallet skjedde i forbindelse med et forlis, hvor hendelsesforløpet fortsatt er noe uavklart. Seks av de i alt syv hendelsene skjedde på fiskefartøy. Den siste hendelsen skjedde på et lasteskip. Alle fiskefartøyene var norskregistrerte, og alle de omkomne ombord disse var norske statsborgere. Lasteskipet var registrert i Antigua og Barbuda, og personen som omkom her var filippinsk statsborger.



Figur 7: Omkomne, fordelt på personulykkegruppe og fartøygruppe

Figuren under viser antall omkomne på næringsfartøy fordelt på hvorvidt fartøyet var registrert som norsk eller utenlandsk. Den store økningen i 2014 skyldes en kollisjon mellom et norsk næringsfartøy og et kinesisk fiskefartøy, hvor 8 kinesere mistet livet.



Figur 8: Omkomne norske og utenlandske næringsfartøy, 2012 -2016

Miljøutslipp

I 2016 har vi registrert 24 hendelser som medførte miljøutslipp. Dette er en liten nedgang sammenlignet med 2015 hvor vi registrerte 25 slike hendelser. Av de i alt 24 hendelsene vi registrerte i 2016 skjedde fire i forbindelse med andre ulykker (Grunnstøting, kontakt-skade, og to lekkasjer), mens de resterende 20 hendelsene omhandlet utslipp til omgivelsene.

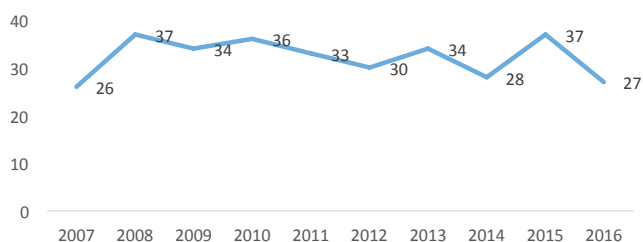
Majoriteten av fartøyene med miljøutslipp var norske (20), mens fire var utenlandske. De fleste utslippene i 2016 var mindre utslipp av forskjellige oljeprodukter opp til 2500 liter i størrelse. Vi har også registrert to større utslipp, et utslipp på mellom 7-8 m³ av OBM (oil based mud), og ett tilfellet av omlag 50 m³ syre som har havnet på dekk, hvor deler av dette er blitt pumpet over bord som følge av en beredskapsprosess.



FRITIDSBÅTSTATISTIKK 2016

Oppsummering

27 mennesker omkom i fritidsbåtulykker i 2016. Dette er en nedgang på ti omkomne sammenlignet med 2015. Gjennomsnittet for tiårsperioden er nå 32 omkomne per år. Vi må tilbake til 2007 for å finne et nivå som er lavere enn 2016.



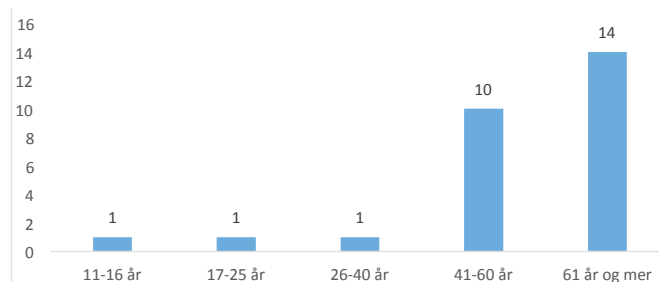
Figur 9 Dødsulykker fritidsfartøy 2007 - 2016

Hvem omkommer

Selv om det hovedsakelig er nordmenn som omkommer ser vi også i år flere dødsulykker blant utenlandske statsborgere. Av de i alt 27 omkomne i 2016 var fem utlendinger. Av disse var to fra Russland, og en fra henholdsvis Tyskland, Tsjekia og Finland.

Svært få kvinner omkommer ved bruk av fritidsbåter sammenlignet med menn. Data fra de ti siste årene viser at omlag 94 % av alle omkomne var menn. I 2016 omkom 26 menn og en kvinne. Kvinnen omkom som følge av drukning pga. fall fra kai (i forbindelse med ombord- / ilandstigning av fritidsbåten.)

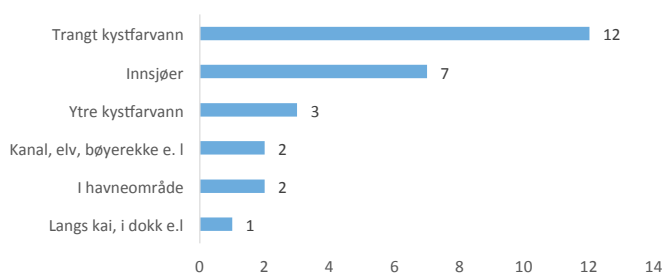
Den gjennomsnittlige alderen på de omkomne i 2016 var 58 år, noe som er litt høyere enn i fjor. Den eldste som omkom i 2016 var 78 år, mens den yngste bare var 13 år. Vi må 5 år tilbake i tid for å finne tilsvarende ung alder på omkomne. Fremdeles opprettholdes bildet vi har sett fra tidligere år, hvor den typiske forulykkede var en mann i 50 årene. Figur 13 oppsummerer antall omkomne fordelt på aldersgruppe.



Figur 10: Antall omkomne 2016, fordelt på aldersgruppe

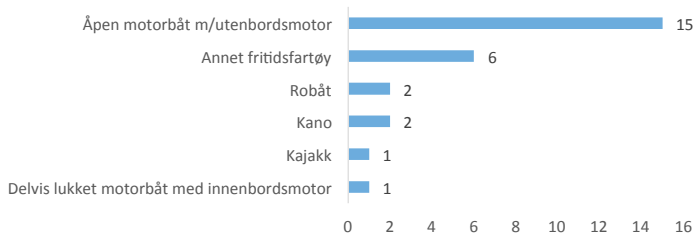
Ulykkessituasjonen

Nesten halvparten av dødsfallene i 2016 har skjedd i trange kystfarvann, mens omlag 26 % har skjedd på en innsjø. Vi har registrert en eller flere dødsulykker på i alt 14 forskjellige fylker. Oppland fylke har flest omkomne i 2016 med 4 omkomne etterfulgt av Finnmark, Nordland og Rogaland fylke hvor hvert har tre omkomne.



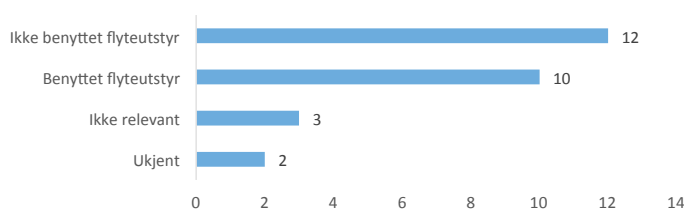
Figur 11: Antall omkomne etter hvor fartøyet befant seg

I likhet med tidligere år er åpne motorbåter den fartøystypen som er involvert i flest ulykker, men dette bør sees i sammenheng med at denne fartøystypen er mer populær sammenlignet med de andre fartøystypene.



Figur 12: Omkomne 2015, fordelt på fartøystype

Som i 2015 har mange av de omkomne i 2016 ikke benyttet flyteutstyr. Av de i alt 37 omkomne i 2015 benyttet åtte flyteutstyr, mens 23 ikke benyttet flyteutstyr. I 2016 benyttet ti flyteutstyr, mens tolv ikke benyttet flyteutstyr. Blant de resterende fem tilfellene har vi to hendelser hvor det er ukjent hvorvidt vedkommende hadde flyteutstyr på, mens vi har tre tilfeller hvor det ikke var relevant for ulykken hvorvidt de forulykkede benyttet flyteutstyr.



Figur 13: Omkomne etter bruk av flyteutstyr

Fra 1 mai 2015 har det vært krav om at alle som er i fritidsbåter under åtte meter skal ha på egnet flyteutstyr når båten er i fart.

Av figurene over ser Sjøfartsdirektoratet en klar nedgang i antall omkomne, både når det gjelder næringsfartøy og fritidsfartøy. På de andre ulykkestallene ser vi en vis nedgang sammenlignet med snittet for de fem siste årene. Fokusområder og oppfølging av disse er en medvirkende årsak til at vi ser en positiv utvikling.

Direktoratet har fortsatt arbeidet med utvikling av risikobasert tilsyn. I 2016 ble det etablert et arbeidsprosjekt for å iverksette ny metodikk for risikobasert tilsyn.

Fokusområdet for inneværende år, bemanning og hviletid, har vært tett fulgt opp i direktoratets tilsynsaktivitet. Risikovurderingen ble oppdatert våren 2016 og fokusområde for 2017 presenteres på Sjøsikkerhetskonferansen i slutten av september. Nytt av året er at rapporten «Fokus på risiko» distribueres til alle redere for norsk fartøy.

Ideen bak arbeidet med en årlig risikovurdering og valg av fokusområde har vært todelte. I tillegg til å være et viktig redskap for direktoratet i våre prioriteringer, er det også et mål at denne rapporten og funnene vi gjør i våre risikovurderinger skal ha relevans for næringen og være et verktøy som kan nyttes om bord i båtene og på rederikontorene. Direktoratet har sammen med Kystverket vært aktiv i forskningsprosjektet Nasjonal Risikomodel for Skip. Prosjektet ble avsluttet høsten 2016 og direktoratet fortsetter arbeidet sammen med Kystverket for å sette modellene i drift i direktoratets systemer. Ambisjonen er å utvikle en modell som kan brukes både til valg av skip for tilsyn og for å styre fokus under gjennomføringen av en inspeksjon eller en dokumentkontroll på et fartøy.

For å sikre gjennomføring og implementering av ambisjonene er det behov for omfattende endringer i interne rutiner og prosesser. Direktoratet har derfor satt i gang flere prosjekter for å ivareta dette.

På starten av året ble direktoratet prosedyre for nybygg og større ombygginger revidert. Det er laget en egen veiledning i tilknytning til denne for risikovurdering av fartøy som skal sertifiseres. Denne gjør oss igjen i stand til å foreta risikobaserte prioriteringer.



Mål, styringsparametere og oppdrag fra departementet

For hvert enkelt hovedmål har direktoratet spesifikke resultatkrav:

For måling av risiko er følgende 3 kategorier er brukt:



For måling av aktivitet er følgende symboler brukt:

-  Oppgaven er ikke påbegynt
-  Aktiviteten følger planlagt fremdrift, budsjett overholdes
-  Avvik på fremdrift, men uten konsekvens for sluttresultat
-  Vesentlige avvik på fremdrift/budsjett-rammen vil sprekke
-  Oppgaven er ferdig/avsluttet

HOVEDMÅL 1:

Sjøfartsdirektoratet skal være en kundeorientert og effektiv administrasjon

1.1 Rask respons og gode svar

- 1.1.1 *Følge opp direktoratets serviceprogram der status, målbilde og tiltak identifiseres. Formidlingsevne og språkbruk er sentrale parametere.*



Risiko 4

En rekke forbedringstiltak er gjennomført via eget serviceprogram. Som en del av dette programmet har direktoratet besluttet å kjøre et eget prosjekt med et særlig fokus på kundehåndtering. Prosjektet skal i hovedsak kartlegge status på vår kundehåndtering i dag, samt definere forbedringsområder. Etter utlyst konkurranse har en inngått avtale med et eget konsulentfirma (EGGS).

- 1.1.2 *Oversendelse av klagesaker til departementet knyttet til utstedelse og fornyelse av personlige sertifikat skal ikke overstige 6 uker fra klagen er mottatt.*



Risiko 4

Det kom i 2016 inn 4 klager angående personlige sertifikat. To av klagen falt bort ved at man fant en løsning, og to av dem ble oversendt og avgjort av departementet. Departementet opprettholdt direktoratets vedtak i begge disse. Saksbehandlingstiden oversteg 6 uker, men dette skyldes dels at man går i dialog med klager for å finne en løsning og dels at en av klagen kom inn i ferieavviklingen.

- 1.1.3 *Oversendelse av alle andre klagesaker, inkludert saker om illeggelse av overtredelsesgebyr, skal ikke overstige 3 måneder fra klagen er mottatt.*



Risiko 8

I 2016 har departementene til sammen avgjort 50 klagesaker. NFD har avgjort 48 og 2 av KLD. Departementet opprettholdt i 45 saker direktoratets vedtak. Departementet omgjorde vedtak i 5 klagesaker, inkludert 3 saker hvor departementet kun foretok en delvis omgjøring av direktoratets vedtak. Direktoratet har i alle saker, bortsett fra i saker om bemanning, overholdt saksbehandlingsfristen i tildelingsbrevet.

I 3. tertial har det i flere overtredelsesgebyrsaker vært avvik i forhold til 3 måneder. Dette skyldes mange saker på en gang kombinert med flere kompliserte saker og noe redusert bemanning. Tiltak knyttet til effektivisering, forenkling og økning av ressurser er gjennomført. Effekten måles kontinuerlig i 2017.

- 1.1.4 *Gjennomføre kundeundersøkelser.*

Risiko 2



Kundeundersøkelsen ble gjennomført i januar/februar 2016, med svært gode tilbakemeldinger. Alle fritekstsvar er blitt gjennomgått og sendt ut i systematisk form for videre oppfølging i avdelingene (hvor de skal identifisere oppfølgingspunkter).

Ut over den store undersøkelsen er det blitt gjennomført undersøkelse etter fritidsbåtkonferansen 2016. Det er også gjennomført en undersøkelse mot sjøfolk spesifikt knyttet til velferdstilbud (e-bok). Det er også gjennomført en undersøkelse mot sjøfolk/rederi knyttet til hvordan den enkelte arbeidstaker på norske skip opplever sikkerhetsnivået og sikkerhetskulturen.

1.2 Gode digitale løsninger

- 1.2.1 *Direktoratet skal ligge i forkant i bruk av digitale løsninger for å øke tilgjengelighet og servicenivå. Kundene skal i så stor grad som mulig få løst sine oppgaver gjennom digitale løsninger (24/7). Skriftlig kommunikasjon med direktoratet skal primært foregå elektronisk og skal være i henhold til regjeringens digitaliserings-program.*



Risiko 6

Direktoratet har gjennomført digitale satsninger i henhold til plan i 2016 inkl. arkitekturforbedringer. En større modernisering av Skipsregistrenes fagsystem er påbegynt. Digital post for innbyggere via sak og arkivsystem er implementert.

- 1.2.2 *Direktoratet skal jobbe for å effektivisere egen drift, forenkle regelverk og iverksette andre forenklingstiltak overfor innbyggere, næringsliv og offentlige virksomheter.*



Risiko 6

Er en kontinuerlig prosess. Det er bl.a. etablert forbedringsrutiner i direktoratets avvik og forbedringssystem. Oppfølging av direktoratets kundeundersøkelser og kundemøter er også sentralt i dette arbeidet.

1.3 Tilstrekkelig, klart og brukervennlig regelverk

1.3.1 *Arbeide for at nasjonalt og internasjonalt regelverk skal bygge opp under prinsippet om risikobasert tilsyn.*



Risiko 1

Vi holder fast på prinsippet, men funksjonskrav som tilnærming er svært utfordrende ved tilsyn. Internasjonalt er det ulike syn og holdninger hvilket medfører en blanding av internasjonale funksjonskrav og detaljkrav. Kontinuerlig arbeid i årene fremover.

1.3.2 *Tett dialog med næringen, forskningsinstitusjoner og organisasjonene i regelverks-utvikling og internasjonalt arbeid generelt.*



Risiko 6

I forberedelser til alle IMO møter hvor regelkrav diskuteres, er næring involvert i hele prosessen. Direktoratet har hatt en rekke møter og annen dialog med næringen i forkant og underveis i forskriftsprosjekter som:

- Transport av farlig pakket gods
- Regler for passasjerskip på Svalbard
- EU-refit - Følge opp revisjon av passasjerskipsdirektivet og påse at u hensiktsmessige bestemmelser ikke videreføres
- Sikkerhetsstyring for mindre fartøyer
- Implementering av Polarkoden, herunder tilpassede utstyrsstandarder og SAREX-øvelse på Svalbard
- mm.
- Sjøfartsdirektoratet har etablert prosjektgrupper som skal følge opp autonome skip og nye energibærere som hydrogen og batteri (fra innovasjon til samleband).
- Veiledning om kjemiske lager for energi (batterisystemer) er publisert. Direktoratet har oppnådd internasjonal anerkjennelse for dette arbeidet.
- Direktoratet deltar aktivt i arbeidet med NFAS - Norsk Forum for Autonome Skip.

1.3.3 *Aktiv deltakelse og ivaretagelse av norske interesser i organ som IMO, ILO, Paris MoU og EU. Sikre omforente norske standpunkter gjennom dialog med berørte etater, næringen og andre kompetansemiljøer.*



Risiko 1

Vi følger planen og sikrer høy kompetanse ved deltagelse. Sentralt har vært arbeid knyttet til miljøvennlig drivstoff og ny teknologi.

1.3.4 *Gjennomføre nytt internasjonalt regelverk i norsk rett innen gitte frister og i dialog med næringen.*



Risiko 1

Planen er fulgt og tidsfrister er overholdt.

1.3.5 *Arbeide for å fjerne unødvendige og særnorske forbud og påbud.*



Risiko 1

En gjennomgåelse fra RO viser få nasjonale særkrav. Dog oppfattes noen av klassekravene som norske særkrav. Arbeid med gjennomgang pågår. Egen prosjektgruppe er nedsatt som ser på oppfølging av arbeidet ROene gjør og hvordan det sikres at håndhevelse av regelverket er sammenfallende med direktoratets håndhevelse.

1.4 Risikobasert prioritering av oppgaver

1.4.1 *Gjennomføre tiltak etter årlig risikokartlegging.*



Risiko 6

- Det er opprettet et månedlig samarbeidsmøte mellom ledelsen i avdeling Fartøy og sjøfolk og avdeling Kontroll og inspeksjon for å følge opp tiltakene i den årlige risikovurderingen.
- Det er publisert sjekklister for uanmeldt inspeksjon.
- Det har vært utført informasjonsmøter med inspektører med fokusområder på agendaen.
- Direktoratet har deltatt i korrespondansegruppe fatigue. Det foregår også flere prosjekter for å optimalisere risikobaserte prioriteringer.

1.4.2 *Etablere strategisk samarbeid med aktuelle offentlige partnere for videreutvikling av risikobasert tilsynsmetodikk.*



Risiko 1

Direktoratet er medlem i European Safety and Reliability Association (ESRA) og Society for Risk Analysis-Europe (SRA-E). Videre deltar vi i forskningsnettverk. Det har vært holdt innlegg på ESRA konferanse der myndigheter og industriaktører deltar. Videre deltok vi på seminar for erfaringsutveksling og risikobasert tilsyn i regi av Vegdirektoratet.

HOVEDMÅL 2:

Sjøfartsdirektoratet skal være en synlig, kompetent og anerkjent administrasjon

2.1 Økt andel av den norsk kontrollerte flåten i NIS/NOR

2.1.1 Fortsette markedsføringen av NIS som et konkurransedyktig register.



Risiko 4

Tiltak som er gjennomført:

1. Omtale i hvert nummer av Navigare om utvikling i NIS/NOR, synliggjøring av innflaggingsgruppen (blitt mer synlig på nettsidene med eget banner), oppdatert info om endringer i fartsområde.
2. Omtale i Navigare og på nett (to sider i hvert nummer + nettsaker om innflagging)
3. Gjennomført stand/deltagelse på messe i Hamburg SMM + annonsering knyttet til dette. Her er det også laget et eget messemagasin hvor fordeler med NIS fremheves gjennom fokus på ekspertise i direktoratet på innovative tekniske løsninger.
4. Undersøkelse gjennomført i januar/februar med fokus på kundens opplevelse av Sjøfartsdirektoratets tjenester og kundefokus.
5. Stort fokus på å få ut saker knyttet til flaggvalg. Foruten saker knyttet til direkte innflagging, så har vi også hatt omtale av saker der direktoratet har vært involvert i eksempelvis bruk av nye innovative tekniske løsninger.
6. Gjennomføres og planlegges i hovedsak via Skipsregistrene. Flere rederibesøk gjennomført.

2.1.2 Direktoratet skal prioritere kontaktmøter og oppsøkende virksomhet med de mest aktuelle kunder og fagmiljøer.



Risiko 4

Flere kontaktmøter over hele landet har vært avholdt i 2016. Direktoratet følger oppsatt plan.

2.2 Anerkjent kompetanse

2.2.1 Følge opp kundeundersøkelse 2016 og gjennomføre ny undersøkelse i 2017/2018.



Risiko 2

Undersøkelsen ble gjennomført og presentert første kvartal 2016. Se punkt 1.1.4 for videre oppfølging av undersøkelsen.

2.2.2.1. Samfunnssikkerhet og beredskap skal være integrert i virksomhetens styring, og det skal foreligge dokumentasjon på hvordan virksomheten ivaretar internkontrollen på området, herunder nødvendig opplæring og informasjon. 2. På bakgrunn av anbefaling fra Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) og drøfting av saken i Regjeringen ber Nærings- og fiskeridepartementet om at etaten iverksetter tiltak for å øke IKT-sikkerheten.



Risiko 1

Rapport er oversendt NFD innen fristen og NFD har gitt tilbakemelding i brev av 20.12.2016.

2.3 Bidra til å gjøre norsk innovasjon til internasjonal standard

2.3.1 Gjennom god forberedelse av saker og involvering av næringen, skal norsk innovasjon inkluderes i størst mulig grad i internasjonalt arbeid.



Risiko 8

Direktoratet skal ha tett samspill med teknisk innovasjon og regelverks-vurdering/tilpasning.


- Vi har gjennomført kursing av relevant personell for å bedre prosessen rundt sertifisering av skip med alternative energikilder.
- Sjøfartsdirektoratet arbeider med å etablere et formelt system for forhåndsgodkjenning av ny teknologi og innovative løsninger forut for byggemelding av skip («design approval»). Kurs for utvalgt personell gjennomføres januar 2017.
- Direktoratet har deltatt på flere konferanser og rederibesøk for å informere om vår tilnærming til innovative løsninger.

Vi får i mange sammenhenger meget gode tilbakemeldinger for å være løsningsorienterte.


HOVEDMÅL 3:

Sjøfartsdirektoratet skal arbeide for høy sikkerhet for liv, helse og miljø og materielle verdier

3.1 Trygge liv og helse, miljø og materielle verdier

- 3.1.1** *Igangsette arbeidet med å revidere ballastvannsforskriften for å legge til rette for full norsk implementering av ballastvannskonvensjonen når denne trer i kraft.*  Risiko 1


Konvensjonen er nå ratifisert av tilstrekkelig antall medlemmer. Arbeidet med revisjon av forskriften er igangsatt.

- 3.1.2** *Vurdere oppfølging av IMO's retningslinjer om begroing av skip, herunder vurdere behovet for bindende internasjonale krav.*  Risiko 4

Aktiviteten har hatt liten fokus i IMO. Ratifisering av ballastvannskonvensjonen er det som har fått fokus til nå.

- 3.1.3** *Delta i arbeidet med helhetlige forvaltningsplaner for havområdene og i Grønt kystfartsprogram.*  Risiko 4


Direktoratet er fast representert i forvaltningsplanarbeidet og er aktivt med formidling av informasjon.

- 3.1.4** *Stimulere til at IMO's fastsatte rammeverk for opphugging av skip følges opp av norske re dere på frivillig basis frem til den nye konvensjonen trer i kraft.*  Risiko 1


Det er foreløpig lav prioritet på arbeidet, men vi gir generell støtte og informasjon til næringen.

- 3.1.5** *Gjennomføre tilsyn SECA.*  Risiko 3


Thetis S er tatt i bruk og dokumentkontroller og analyser er registreres der. Direktoratet har gått til innkjøp av 7 stk. håndholdte apparater for mer effektiv analysering. Det er gjennomført 292 dokumentkontroller og 203 analyser (måltall er 260 dokumentkontroller og 200 analyser). Dette er et kontinuerlig arbeid. Det er utstedt flere overtredelsesgebyr fra kr. 100 000 til 500 000 for brudd på Svoveldirektivet.

- 3.1.6** *Bistå KLD i arbeidet med eventuell søknad til IMO fra Nordsjølandene om utvidelse av det eksisterende Emission Control Area (ECA) i Nordsjøen til også å omfatte NOx-Emission (NECA).*  Risiko 1

Etter mye arbeid ble søknaden ferdig og endelig akseptert av alle relevante land. Oppgaven er fullført.

- 3.1.7** *Følge opp arbeidet med NOx- avgiften og NOx-avtalen i samarbeid med Miljødirektoratet.*  Risiko 1

Saksbehandling av NOx gjøres som tidligere. Kontinuerlig arbeid.

- 3.1.8** *Utarbeide forslag til et prosjekt for å styrke og synliggjøre direktoratets kompetanse nye klima- og miljøvennlige løsninger for skipsfarten. Målet er en forutsigbar og effektiv prosess for myndighetsbehandling av skip som bygges med innovativ klima- og miljøvennlig teknologi.*  Risiko 1

Undervisningsprogram laget for batteri og LNG og ble gjennomført i løpet av våren. Håndplukket personell både på hovedkontor og langs kysten gjennomgikk kompetanseheving.

3.1.9 Videreføre arbeidet med å innføre IMO's krav om energieffektivitet også for skip som utelukkende går i innenriksfart.



Risiko 1

Oppgaven er fullført.

2.1.10 Bistå KLD i arbeidet med å utvikle og fremme strategier i IMO, herunder et system for utslippsrapportering (MRV), slik at ambisjonsnivået i det internasjonale rammeverket for reduksjon av klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart støtter opp under togradersmålet.



Risiko 6

Komplisert arbeid som fortsatt pågår.

3.1.11 Bistå Klima- og miljødepartementet i arbeidet med videreutvikling og oppfølging av IMO's klimagasspolicy, herunder utvikling av tekniske, operasjonelle og markedsbaserte tiltak og virkemidler.



Risiko 1

Vurderes fortløpende basert på henvendelse fra departementet.

3.1.12 I samarbeid med Miljødirektoratet vurdere om DNV GLs utslippsberegninger i rapporten «Sammenstilling av grunnlagsdata om dagens skipstrafikk og drivstofforbruk» (Report No.: 20143-1667 Rev. 0) gir grunnlag for å: 1) forberede nasjonale utslippstall for innenriks skipsfart inkludert konsistente historiske tidsserier og framskrivninger av utslipp til luft, og 2) for bedre metodikken beskrevet i hhv. IPPCs og EMEP/EEAs retningslinjer for beregning av utslipp av klima-gasser og forurensinger til luft fra innenriks skipsfart. Beskrive hvordan Norge eventuelt kan bidra til å utvikle de nevnte retningslinjene for utslippsberegninger og retningslinjene for rapportering av utslipp for skipsfart under LRTAP-konvensjonen og Klima-konvensjonen.



Risiko 1

Oppgavene over er Miljødirektoratets ansvar, Sjøfartsdirektoratet bistår.

- Rapporten inneholder kun data fra 2013. For historiske tidsserier og framskrivninger må tilsvarende korrigeringer som er gjort i rapporten gjennomføres for alle aktuelle år.
 - Metodikken som anvendes i rapporten er en bedre metodikk enn IPPCs osv., men metodikken må innarbeides som del av modellen som beregner NOx utslipp fra AIS-data slik at det blir «automatisert».
- Dersom en har suksess med ovennevnte «automatisering» vil andre med AIS data (og tilgang til rette databaser) kunne gjøre tilsvarende. Beskrivelsen av denne metodikken basert på AIS kunne tas inn i retningslinjene som alternativ metode for beregning av NOx utslipp fra skipsfarten.

3.1.13 Ved behov bistå Sysselembetjenten med å implementere handlingsplanen for fremmede arter på Svalbard samt bidra til faglig grunnlag for utarbeidningen av forvaltningsplaner for verne-områdene på Svalbard.



Risiko 1

Ingen henvendelser er mottatt.

3.1.14 Delta i arbeidet med Grønt kystfartsprogram.



Risiko 8

Direktoratet har vært aktive bidragsytere i offentlige og næringsrettede arbeidsseminarer. Videre har vi både deltatt i og arrangert arbeidsmøter med næringen. Vi har også iverksatt et kartleggingsprosjekt rettet mot forurensing i norske fjorder med stor cruisetrafikk. Rapport skal foreligge innen mars 2017.

3.2 Føre tilsyn med bygging og drift av fartøy med norsk flagg, og deres rederier

3.2.1 Gjennomføre obligatoriske sertifikattilsyn.



Risiko 4

- Revisjon av nybygg- og ombyggingsprosedyrer er gjennomført.
- Ny versjon av tilsynssystemet er satt i produksjon. Nye sjekklister for dokumentbehandling er publisert i tilsynssystemet. Kvalitetssikring og samkjøring på tvers av fartøyavdelingene gjenstår. Tiltaket er et stort bidrag for å forbedre kvalitetssystemet.
- Prosedyre for innflagging er under utarbeidelse.
- Kapasiteten på ordinær saksbehandling påvirkes av «det grønne skiftet». Som en følge av dette har direktoratet opprettet to prosjektgrupper som skal fokusere på ny teknologi og fire vikarstillinger vil bli lyst ut for å ivareta ordinær saksbehandling. Personell som til daglig arbeider med saksbehandling på nybygg, ombygginger og/eller innflagginger, vil likevel måtte omdisponeres for å møte strategiplanens krav til å besitte kompetanse som dekker næringens behov, jf. strategiplanens pkt. 2.2 og VP pkt. 2.2.16. Prognosene for nybygg og ombygginger innen passasjerskip, havbruksbåter og fiskefartøy indikerer en høy aktivitet også de neste årene. Samtlige begjærte inspeksjoner er gjennomført innen tidsfristen.

3.2.2 Gjennomføre ISPS flaggstatsinspeksjoner i henhold til plan.



Risiko 3

25 ISPS uanmeldte tilsyn er utført i henhold til plan.

3.2.3 Gjennomføre uanmeldte tilsyn i henhold til plan på bakgrunn av resultat fra årlig risikokartlegging, sikker arbeidsplass.



Risiko 3

Det er gjennomført 502 uanmeldte tilsyn i henhold til plan.

3.2.4 Delta som observatør på utvalgte ISM revisjoner som klassen utfører av skip/flyttbare inn- retninger/rederi.



Risiko 3

Direktoratet har deltatt som observatør på 8 revisjoner i henhold til plan.

3.2.5 Gjennomføre ISM-revisjoner i henhold til plan.



Risiko 9

590 revisjoner er gjennomført i henhold til plan. Direktoratet har utfordringer med førstegangs revisjon av fiskefartøy, da flere av fartøyene ikke er i operativ tjeneste og ISM revisjon kan dermed ikke gjennomføres.

3.2.6 Gjennomføre vertikale revisjoner av classeselskap i henhold til plan.



Risiko 3

Direktoratet har utført 5 revisjoner i henhold til plan.

3.2.7 Gjennomføre ISPS systemrevisjoner av Recognised Security Organizations (RSOer) i henhold til plan.



Risiko 3

3 ISPS systemrevisjoner er utført i henhold til plan.

3.2.8 Fastsette gebyr og sektoravgifter i henhold til Finansdepartementets rundskriv R-112/15.



Risiko 4

Det er gjennomført flere møter mellom NFD og direktoratet i 2016. Prosjektet er nå etablert med eget prosjektmandat og fremdriftsplan. Arbeidet videreføres i 2017.

3.2.9 Revisjoner av godkjente foretak etter plan.



Risiko 3

- Revisjoner er utført i henhold til oppsatt plan.
- Akseptkriterier/kompetansekrav forventes ferdigstilt 1. tertial 2017.
- Faglig veiledning og revidering av styrende dokumentasjon utføres kontinuerlig, med en stor topp i forbindelse med innfasing av fartøyinstruksene (1. januar 2017).
- Det er foretatt stikkprøvekontroller av 6 ulike foretak i løpet av 2016. Erfaringer fra disse kontrollene tilsier at arbeidet videreføres i 2017.

Etter utvidelsen av kontrollordningen av mindre fiskefartøy og innfasingen av kontrollordningen av mindre lasteskip er det ytterligere behov for å intensivere den faglige oppfølgingen av godkjente foretak. I budsjettet for 2017 er det derfor satt av midler til to faste stillinger og to prosjektstillinger. Disse vil bli utlyst i begynnelsen av 2017. Som følge av dette tiltaket er risikoen satt ned til «akseptabel risiko».

3.3 Utstedte sertifikater for sjøfolk og føre tilsyn med norske utdanningsinstitusjoner

3.3.1 Revisjoner av utdanningsinstitusjoner i henhold til plan.



Risiko 6

26 revisjoner av utdanningsinstitusjoner er gjennomført i henhold til plan.

3.3.2 Beholde fokus på Filippinene som hovedleverandør av utenlandsk bemanning til NIS flåten.



Risiko 2

Følger planen. Avtalen fortsetter til 01.08. 2017.

3.4 Føre tilsyn med utenlandske fartøy i norske havner

3.4.1 Utføre havnestatskontroller av tildelte fartøy i henhold til 2009/16/EC.



Risiko 3

Måltallet er 542 kontroller. Det er gjennomført 558, missprosent på 7,50 (maks tillatt er 10%).

3.4.2 Gjennomføre vertstatskontroller i henhold til at de blir gjenstand for kontroll i Thetis. TOH



Risiko 3

9 vertstatskontroller er gjennomført i henhold til plan. Disse kommer automatisk opp i Thetis med prioritet når de skal ha inspeksjon.

3.5 Føre tilsyn med og fremme gode arbeids- og levevilkår på fartøy

3.5.1 Ivareta forpliktelsene i henhold til MLC. Koordinere og initiere velferdstilbud opp mot rederier/fartøy.



Risiko 4

- Det har blitt arbeidet med prosjekt Velferdsfyrtårn. Dette er et prosjekt som skal gå på intern aktivitet om bord og som skal munne ut i en frivillig «sertifisering». Prosjektet ble presentert på Nordisk velferdssjefs møte i september 2016. Vi jobber med å få på plass en Nordisk kampanje her.
- Det har vært utført en spørreundersøkelse blant brukerne av e-boktjenesten. Ca. 25 % av utsendte skjema ble returnert. De som responderte var fornøyd med tjenesten. Det er sendt søknad om støtte til næringen. Vi har til nå fått positiv respons fra arbeidstakersiden. Det ble innvilget en støtte på kr. 75 000 fra de tre arbeidstakerorganisasjonene.
- Stiftelsen Sjømannskirken i Narvik har fortsatt godt besøk av mannskaper fra malmtransporten. I Bergen ble senteret åpnet i mai. Responsen og besøkstallet fra cruisemanskaper har vært overveldende. Fra slutten av mai og ut året var det 3675 sjøfolk som besøkte senteret. Utenom cruisesesongen er senteret ubemannet, men mannskaper på fartøy som besøker Bergen kan komme inn med kode til automatlås. Samarbeidet med Bergen havn har vært utmerket.
- Prosjektet Frisk sjø startet opp høsten 2016. På grunn av problemer med finansieringen så blir det en forsiktig start. De som involveres nå er sjømannsleger og Frisklivsentraler. Helsedirektoratet har vært gode medspillere i etableringen.
- Revisorer er utdannet for tilsyn med sjømannsleger. Prosedyren for tilsyn er på høring og det første tilsyn vil skje i begynnelsen av 2017

Innredningsforskriften er revidert i tråd med innspill fra næringen og som resultat av klagesaker. Forskriften er for tiden på høring.

3.5.2 Brukervennlig regelverksutvikling/forvaltning av tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk. Effektiv kontroll av ordningen.



Risiko 1

Nytt regelverk er trådt i kraft fra 1. mars 2016. Nytt regelverk har medført flere søknader og høyere utbetalinger. Ny dataløsning er satt i produksjon i mai 2016. Den nye løsningen fungerer etter planen og utbetaling er gjennomført etter fastsatte frister.

3.6 Drive forebyggende arbeid for å redusere antall ulykker i både fritidsflåten og næringsflåten

3.6.1 Følge opp tiltak etter risikokartlegging for fritidsfartøy.



Risiko 12

- Sjøfartsdirektoratet har gjennom sommeren gjennomført flytevestkampanjen som planlagt.
- Fritidsbåtkonferansen ble gjennomført som planlagt og fikk gode tilbakemeldinger. Planleggingen av fritidsbåtkonferansen 2017 har startet.
- Det er avholdt ett møte i sakkyndig råd. På møtet ble endring av instruks diskutert og det var enighet om videre prosess. Direktoratet har utarbeidet et utkast til instruks, men avventer tilbakemelding fra Kystverket før endring foretas.
- Fritidsbåtarbeidet var tema på etatsmøte mellom Kystverket og Sjøfartsdirektoratet. Det var her enighet om økt samarbeid.
- Direktoratet har ikke funnet rom for å prioritere bruk av teknisk kompetanse på fritidsfartøyområdet. Spesielt er det viktig med kompetanse som kan følge opp funn ved tilsyn. Det finnes heller ingen som deltar i det internasjonale standardiseringsarbeidet.
- Direktoratet deltar i referansegruppe for Kystverkets prosjekt «Sikker kurs».

De siste årene har direktoratet i budsjettforslaget overfor NFD bedt om mer ressurser til Fritidsbåtsegmentet. Direktoratet har ikke fått gjennomslag for innspillene. Det er i liten grad avsatt midler til full satsning på fritidsfartøy. Dette er grunnen til at sannsynligheten for ikke å lykkes er satt høyt, samtidig som konsekvensen i utgangspunktet er høy.

3.6.2 Styrke det holdningsskapende arbeidet for fritidsfartøy.



Risiko 9

Det utarbeides en årlig tiltaksplan knyttet til holdningsskapende arbeid fritidsfartøy. Viktige elementer her er kampanjen «Husk vest», hvor Facebook er blitt en viktig kampanjekanal. Her bruker en målrettet annonsering og har stort engasjement hos publikum (gjennom deling, likes og kommentarer). Direktoratet jobber også med å lage en spill-app knyttet til sjøvett, da rettet mot barn. Videre er vi i forhandling med et firma om distribusjon av undervisningsmaterieell til skole. Tilskuddsordningen for sjøvett-aktiviteter har også bidratt til at flere tusen barn har fått opplæring i sjøvett. Deltakelse på de største fritidsbåtmessene bidrar og til synliggjøring og holdningsskapende arbeid.

3.6.3 Gjennomføre tilsyn av produsenter og importører av fritidsfartøy i henhold til plan.



Risiko 3

Direktoratet har deltatt på «Sjøen for alle» og «Dra til sjøs». 34 fritidsfartøy ble kontrollert. Dette er i henhold til måltall.

3.6.4 Følge opp reviderte krav i pensum for båtførerbevis/fritidsskipper-utdanning.



Risiko 6

Årlig møte med Norsk Test er gjennomført. Videre er det gjennomført ett møte mellom Sjøfartsdirektoratet, Politidirektoratet og Norsk Test for å finne ens måte å registrere inndragning av båtførerbevis. Per i dag avventer vi tilbakemelding fra Politidirektoratet på veien videre her.

Godkjenning av fritidsbåtskipperutdanningsinstitusjoner skjer fortløpende i henhold til ny læreplan. Vi har ikke hatt anledning til å starte med revisjon av fritidsbåtskipperutdanningsinstitusjoner i 2016, men har hatt opplæring av personell.

3.6.5 Gjennomføre markedsovervåkning av fritidsfartøy og skipsutstyr i samsvar med de krav som er fastlagt gjennom EØS-vareloven samt EØS regelverk som etaten har ansvar for.



Risiko 2

Aktiviteten begynner våren 2017.

Bevilgningsoppstilling og ressursbruk



	Driftsramme for 2016	Beløp
	Tildelingsbrev - Driftsutgifter (Kap 0910, post 01)	377 996 000
-	Tildelingsbrev - Diverse inntekter (kap 3910, post 03)	- 400 000
=	Netto driftsutgifter	377 596 000
+	Overført ubrukt fra 2015	15 465 000
+	Kompensasjon lønnsoppgjør	5 100 000
=	Driftsramme	398 161 000

Post 01 og 03	Regnskap 2014	Regnskap 2015	Regnskap 2016	Budsjett 2016	Avvik 2016
Netto driftsramme	374 757 568	355 355 278	386 504 722	398 161 000	11 656 278

Mindreforbruk på lønn var 7,3 mill kroner der refusjoner fra NAV viste størst avvik. Øvrig mindreforbruk på drift 4,3 mill kroner, knyttes i all hovedsak til tilleggsbevilgning for personellsertifikat der en del arbeid må dekkes i 2017.

	Regnskap 2016	Andel av total 2016 - %	Endring fra 2015 - %	Regnskap 2015
Salgsinntekt, avgiftspliktig	-389 085	0,1	-78,0	-1 766 835
Salgsinntekt, utenfor avgiftsområdet	-6 824 482	1,7	-1,7	-6 945 024
Tilskudd og overføringer	-1 055 917	0,3	18,6	-890 389
Lønn, godtgjørelser, personellkostnader	282 605 785	71,6	8,0	261 666 770
Frakt og transport vedrørende salg	1 968	0,0	100,0	0
Kostnader lokaler	27 087 012	6,9	-6,3	28 921 238
Leie maskiner, inventar o.l.	6 165 156	1,6	4,3	5 909 564
Verktøy, inventar og driftsmaterialer	5 312 981	1,3	-8,5	5 807 328
Reparasjon og vedlikehold	451 118	0,1	-24,8	599 781
Kjøp av fremmede tjenester *	41 749 688	10,6	23,7	33 747 907
Kontorkostnad, trykksak o.l.	6 747 835	1,7	-8,2	7 351 218
Telefon, porto o.l.	2 607 701	0,7	7,1	2 434 770
Kostnad transportmidler	122 942	0,0	-44,2	220 262
Kostnad og godtgjørelse for reiser	18 202 780	4,6	14,6	15 884 890
Salg, reklame og representasjon	3 221 075	0,8	62,0	1 988 653
Kontingent og gave	115 138	0,0	35,5	84 997
Annen kostnad	397 803	0,1	11,5	356 753
Tap o.l.	0	0,0	0,0	0
Finansinntekt	-17 317	0,0	4,3	-16 604
Finanskostnad	2 541	0,0	0,0	0
Sum	386 504 722			355 355 278

*Direktoratet har tjenesteutsatt drift og utvikling av IKT-tjenester

Reduksjon av salgsinntekter skyldes nedleggelse av filmtjenesten i direktoratets regi. Økningen i lønnsutgifter skyldes i hovedsak økte pensjonsutgifter, men lønnsoppgjør og økt bruk av årsverk påvirker resultatet. IT-utvikling og økt satsing på digitalisering har resultert i økt

kjøp av fremmedtjenester. Direktoratet har i 2016 prioritert å være mer synlig, følge opp den teknologiske utviklingen, kontakte næringen og gi informasjon/promotere direktoratet. Dette har resultert i økte reiseutgifter og utgifter til salg, reklame mm.

Forbruk av årsverk, inklusiv overtid og ekstratimer

	2014 Forbruk	2015 Forbruk	2016 Forbruk
Sjøfartsdirektøren og kvalitetssjef	2	2	2
Kommunikasjon og samfunnskontakt	5,3	5,2	5,3
Administrasjon	53,2	51,6	50,9
Fartøy og sjøfolk *	96,1	92,5	106,0 *
Regelverk og internasjonalt arbeid	16,8	16,9	16,1
Kontroll og inspeksjon	110,6	110,6	111,2
Skipsregistrene	20	18	19,4
Totalsum	304,0	296,8	310,9

*Her var det i 2016 midlertidig ansatte knyttet til utstedelse av personellsertifikater.

Kap 1406, post 21 Miljøvennlig skipsfart

Beskrivelse	Regnskap 2014	Regnskap 2015	Regnskap 2016	Budsjett 2016	Avvik
Tildelingsbrev 2016	4 108 811	5 063 991	5 827 985	5 219 000	
Overført ubrukt fra 2015				245 000	
Tilleggsbevilgning				625 000	
Mindreforbruk	4 108 811	5 063 991	5 827 985	6 089 000	261 015

Det har vært stort fokus og mange aktiviteter knyttet til miljø i løpet av året. Dette inkluderer høy frekvens av svovelkontroll på drivstoff, oppfølging av utslippshendelser og utredning knyttet til miljøproblematikk i verdensarvområdene Vestlandsk Fjordlandskap.

Internasjonalt har direktoratet lagt vekt på høy deltagelse og engasjement i IMO i utvikling av internasjonale miljøkrav. Dette omfatter blant annet saker og reguleringsarbeid som gjelder NOx, SOx, og energieffektivisering av skip som har betydning for CO₂ utslipp.

I EU har Sjøfartsdirektoratet vært involvert med iverksettelse av MRV (Monitoring, Reporting and Verification) forordningen.

Sjøfartsdirektoratet har også i 2016 arbeidet for å redusere miljøpåvirkning fra skipsfart gjennom PAME (Arktisk Råd), IMO og gjennom EU.

Kap 1400, post 21 Klima- og miljødepartementet

Beskrivelse	Regnskap 2014	Regnskap 2015	Regnskap 2016	Budsjett 2016	Avvik
Tildelingsbrev 2016	500 000	0	478 113	500 000	-21 887
Mindreforbruk	500 000	0		500 000	-21 887

Disse midlene ble øremerket kompetanseheving for å sikre at direktoratet er en synlig og aktiv bidragsyter innen miljørelatert innovasjon, spesielt knyttet til alternative og miljøvennlig energikilder. Håndplukket personell fra ulike deler av organisasjonen gjennomgikk et

detaljert opplæringsprogram med fokus på batteridrift og LNG, hvor spisskompetansen fra industrien ble benyttet som forelesere. Opplæringen var meget nyttig og gav ønsket kompetanseheving.

Kap 3910, post 01 Gebyrer for skip og flyttbare innretninger i NOR og Post 04 Gebyrer for skip i NIS

Gebyrer fra NOR og NIS registeret	Regnskap 2014	Regnskap 2015	Regnskap 2016	Budsjett 2016	Avvik
Post 01 Gebyrer for skip og offshoreinstallasjoner i NOR					
Førstegangsgebyr	19 027 202	15 989 543	16 202 583	16 090 000	112 583
Årsgebyr	83 052 603	85 095 170	92 824 345	91 000 000	1 824 345
Flyttbare innretninger NOR	26 482 488	23 894 440	23 457 524	24 000 000	-542 476
Andre NOR-gebyr	13 837 480	17 538 602	19 966 444	20 000 000	-33 556
Skipsregistrene	10 463 621	11 307 833	12 661 476	12 000 000	661 476
Sum post 01	152 863 394	153 825 588	165 112 372	163 090 000	2 022 372
Post 04 Gebyrer for skip i NIS					
Førstegangsgebyr	3 461 303	3 223 316	5 739 483	5 279 000	460 483
Årsgebyr	33 064 179	32 669 711	39 923 160	39 700 000	223 160
Skipsregistrene	5 127 718	5 030 460	1 190 000	1 000 000	190 000
Sum post 04	41 653 200	40 923 487	46 852 643	45 979 000	873 643
Totalt post 01 og 04	194 516 594	194 749 075	211 965 015	209 069 000	2 896 015

Post 01 Gebyr for skip og flyttbare innretninger i NOR

Pr. 31.12 er det for skip og flyttbare innretninger inntektsført 165,1 mill kroner i gebyrer, noe som utgjør ca. 101,2 % av justert årsbudsjett på 163,1 mill kroner. Til sammenligning var det pr. 31.12.15 inntektsført 153,8 mill kroner som utgjorde 91,4 % av fjorårets budsjett på 162,6 mill kroner.

Førstegangsgebyr

Pr. 31.12 er det innbetalt 16,2 mill kroner. Dette utgjør en merinntekt på ca. 0,1 mill kroner. Hvis en tar hensyn til

prisjusteringen fra 2015 til 2016 har det vært en reell nedgang i førstegangsgebyrene på ca. 0,8 mill kroner. I 2015 ble det innbetalt ca. 16 mill kroner.

Årsgebyr

Pr 31.12 var det innbetalt 92,8 mill kroner. Dette tilsvarer en merinntekt på ca. 1,8 mill kroner. Inkludert i årsgebyret er det et beløp på kr 97 484 som skyldes en gammel konkurssak før 1990. Dette kravet ble i sin tid utfakturert

gjennom Skattefogden i Oslo, og kravet har ikke tidligere vært registrert ved Statens innkrevingsentral.

Regnskapstallet for 2015 viste 85,1 mill. kroner. Hensyntatt prisstigningen fra 2015 til 2016 på 6,06 %, viser det en reell inntektsøkning på ca. 2,1 mill kroner (2,5 %) i forhold til 2015. Hovedårsaken til denne økningen skyldes mange nye fiske- og lastefartøy under 10,67 meter som har fått fartøynstruks fra godkjent foretak og årsgebyr (grunngebyr) fra Sjøfartsdirektoratet.

Flyttbare innretninger

Pr. 31.12 var det innbetalt nesten 23,5 mill kroner. Dette utgjør ca. 0,54 mill. kroner i mindreinntekt eller 97,7 % i forhold til revidert årsbudsjettet. Opprinnelig budsjett var på 28 mill kroner. Av totalt 23 flyttbare innretninger vi har hatt under norsk flagg i 2016, var det en som lå i opplag hele året og tre som var i opplag deler av året. Flyttbare innretninger slipper årsgebyr når de er i opplag. Totalt ble reduksjonen i årsgebyr litt over 1,5 mill kroner pga. innretninger i opplag. Et nybygg (West Rigel) ble fakturert i desember 2016 og forfalt til betaling i januar 2017. Førstegangsgebyret på dette nybygget er på ca. 2,5 mill kroner.

Andre NOR gebyrer

Pr 31.12 var det innbetalt i underkant av 20 mill kroner som tilsvarer årsbudsjettet. Tilsvarende var det i 2015 innbetalt i overkant av 17,6 mill kroner, noe som utgjorde 88,4 % av budsjettet.

Skipsregistrene

Registreringsinntekt i NOR for 2016 var på 12,6 mill kroner, som utgjør 105 % av årsbudsjettet på 12 mill kroner. Aktiviteten i NOR har vært bra og økende i 2016 med en spesiell økning i fritidsbåter.

Post 04 Gebyr for skip i NIS

Førstegangsgebyr

Pr. 31.12 var det innbetalt i overkant av 5,7 mill kroner i førstegangsgebyr for NIS. Dette utgjør en merinntekt på 0,46 mill kroner eller 108,7 % av totalt budsjett. I forhold til 2015 utgjør dette en økning på 2,5 mill kroner. Økningen i førstegangsgebyr henger bl.a. sammen med endring i fartsområdet for NIS og en viss nedgang i førstegangsgebyrer for NOR.

Årsgebyr

Pr. 31.12 var det innbetalt 39,9 mill kroner. Dette utgjør en merinntekt på 0,17 mill kroner eller 100,5 % av budsjettet. 2016 var første året som begge årsgebyrene (tonnasje og NIS-register) var på samme faktura. Ca. 4 mill kroner av innbetalt årsgebyr gjaldt for opprettholdelse av å være registrert i NIS i Skipsregistrene.

Skipsregistrene

Det var innbetalt i underkant av 1,2 mill kroner i NIS registreringsgebyrer for 2016, 0,2 mill kroner over budsjett.



Kap 0909, Post 73 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk

	Regnskap 2014	Regnskap 2015	Regnskap 2016	Budsjett 2016	Avvik
Sysselsetting av sjøfolk	1 696 506 510	1 737 153 812	1 767 505 326	1 850 000 000	82 494 674

Tilskuddsordningene skal bidra til å sikre kompetanse og arbeidsplasser og bidra til mer konkurransedyktige rammevilkår for norsk skipsfartsnæring.

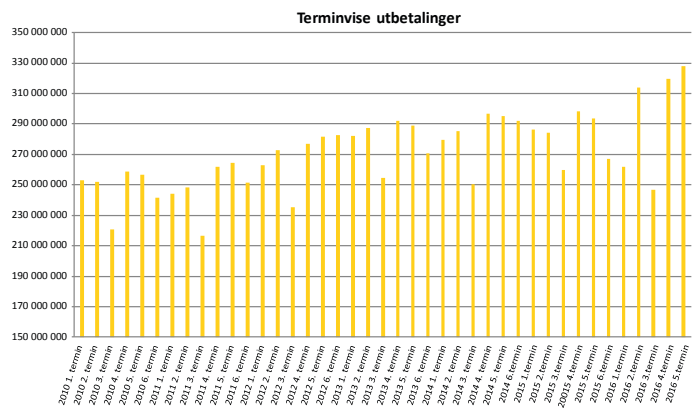
Den 1. mars 2016 (2. termin) trådte en ny forskrift i kraft. Forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs erstatter den gamle forskriften om forvaltning av tilskudd til sysselsetting av sjøfolk.

Det er store og omfattende endringer i regelverket. Alle eksisterende tilskuddsordninger er endret og nye ordninger har kommet til. Alle tilskuddsordningene er lagt opp som nettolønnsordninger. Det betyr at det er rederiets innbetaling av norsk skattetrekk, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift som blir refundert. I den nye forskriften er det lagt opp til åtte forskjellige modeller som man kan søke om tilskudd fra. Det er modeller både med og uten tak på søknadsbeløp. Modellen «Tilskudd for NIS passasjerskip i utenriksfart» er fortsatt ikke trådt i kraft. Regelverkendringene vil forhåpentligvis bidra til at de norske skipsregistrene vil bli mer attraktive å seile under for rederinæringen.

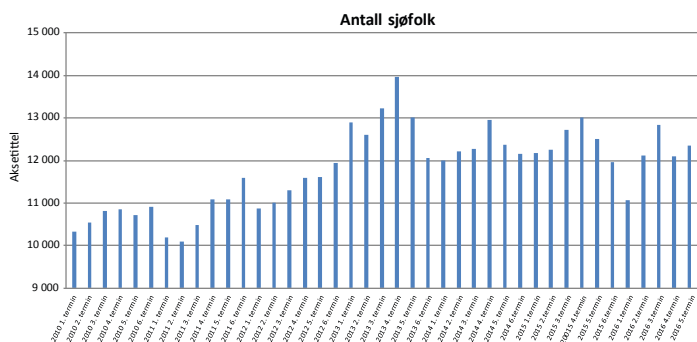
I løpet av 2016 er det betalt ut totalt 1 767 mill kroner i tilskudd. Beløpet inkluderer også utbetalinger for 6. termin 2015 og generelle etterbetalinger. Nærings- og fiskeridepartementet har iverksatt flere tiltak for å få norske redere til å velge norsk flagg. Dette har gjort sitt til at antall skip, antall sjøfolk og utbetalt refusjon har holdt seg på et noenlunde stabilt nivå i hele 2016. Det budsjettmessige avviket er likevel forholdsvis stort, og skyldes nok krisen som rederier med skip knyttet til oljebransjen opplever.

Søknad om refusjon via elektronisk skjema i Altinn

Elektroniske søknadsskjema og ny dataløsning gir bedre kvalitet i saksbehandlingen, kortere saksbehandlingstid og elektronisk svartjeneste til beste for brukerne. Responsen og tilbakemeldingene fra næringen er svært positive, og alle rederier som er med i tilskuddsordningene søker elektronisk via Altinn.



Grafen viser utbetalt refusjon i refusjonsordningen fra 6. termin 2009 til 4. termin 2016:



Grafen viser antall sjøfolk i refusjonsordningen fra 4. termin 2006 til 4. termin 2016:

Gjennomsnitt i 2016 er 12 097 (12 437) tilskuddsberettigede sjøfolk hvorav 1 650 (1 834) ikke har norsk nasjonalitet.

Kap 3910, Post 02 Maritime personellsertifikater

Beskrivelse	Regnskap 2014	Regnskap 2015	Regnskap 2016	Budsjett 2016	Avvik
Maritime personellsertifikater	10 212 227	10 800 995	21 614 001	22 264 000	-649 999
Båtførerbevis	1 087 980	1 280 700	1 582 884	1 100 000	482 884
Mindreinntekt	11 300 207	12 081 695	23 196 885	23 364 000	-167 115

Maritime personellsertifikater

I 2016 var det stor pågang av søknader om både fornying av norske maritime sertifikater og påtegning av utenlandske sertifikater for sjøfolk som skal jobbe på norske fartøy. Bakgrunnen for at det i 2016 er så stor pågang er at fristen for at Sjøfolk skal få oppgradert sine sertifikater til STCW-2010 endringene gikk ut 31.12.2016. På grunn av den store pågangen har vi ansatt personell i prosjektstillinger for å ta unna økt saksbehandling.

Vi mottok i 2016 ca. 28 000 søknader om personlige sertifikater og 10 000 søknader om påtegninger, noe som omtrent tilsvarte antallet som på forhånd var beregnet skulle komme. Saksbehandlingstiden for personlige sertifikater lå i snitt på ca. 40 dager etter søknadstidspunktet, og i snitt ca. 30 dager etter betalt gebyr. På grunn

av de ekstra gebyrinntektene det økte antallet søknader i 2016 medførte, hadde vi anledning til å tilsette ekstraressurser for å ta unna saksbehandling. Dette gjorde at vi klarte å nå målsettingen for 2016. God dialog med rederiorganisasjonene og sjømannsorganisasjonene gjorde at søknadene i 2016 ble fordelt ut over hele året, og vi unngikk den store toppen som kunne komme mot slutten av året. Dette gjorde at var i stand til holde saksbehandlingstiden innenfor et akseptabelt nivå gjennom hele året.

Båtførerbevis /ICC

Norsk Test rapporterer om ca. 24 500 utstedte båtførerbevis i 2016. Dette er en økning på ca. 3 300 båtførerbevis sammenlignet med 2015. Når det gjelder ICC ble det utstedt 131 ICC i 2016, noe som er en liten økning fra 2015.



Kap 3910, Post 86 Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt

Beskrivelse	Regnskap 2013	Regnskap 2014	Regnskap 2015	Regnskap 2016	Budsjett 2016	Avvik
Overtredelsesgebyr	2 079 895	5 272 350	3 779 120	5 584 682	4 790 000	794 682
Tvangsmulkt	26 338		74 330			
Sum	2 106 233	5 272 350	3 853 450	5 584 682	4 790 000	794 682

Det er i 3. tertial 2016 fattet 33 vedtak i forbindelse med overtredelsesgebyr. Totalt er det fattet 76 vedtak i 2016. Antall varsler for året er 99.

Rett i overkant av 50% av vedtakene omhandler sertifikatmessige forhold både knyttet til manglende tilsyn, bruk av fartøy utenfor fartsområde og forhold der fartøyet har seilt videre etter at sertifikatet har blitt ugyldig.

Som i 2015 knytter 10 % av sakene seg direkte til driften og vedlikeholdet av skipet, både tilknyttet mangler ved

redningsmidler og annet utstyr som er knyttet til sikkerheten på skipet.

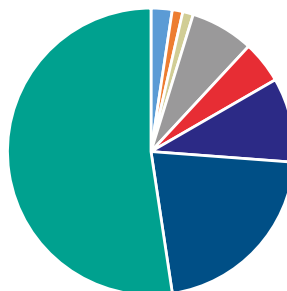
Litt over 20 % av sakene var miljørelaterte. Disse sakene gjelder både mangler tilknyttet MARPOL-sertifikater, utslippssaker og svovelsaker. Av miljøsakene hadde i overkant av 50 % av disse utenlandsk flagg. De høyeste overtredelsesgebyrene i 2016 var knyttet til brudd på svovelkravene.

Overtredelsesgebyr	2012	2013	2014	2015	2016
Mottatt	17 (f.o.m. okt)	112	151	119	132
Varsel	61	52	82	74	99
Vedtak	47	29	65	60	76

Produuerte vedtak	1. tertial	2. tertial	3. tertial	SUM
2010	9	20	21	50
2011	15	25	22	62
2012	14	12	21	47
2013	6	8	15	29
2014	13	33	19	65
2015	19	18	23	60
2016	24	19	33	76

76 Vedtak

- Teknisk sikkerhet
- Navigering
- Hviletid
- Bemanning og vakthold
- Personlige sertifikater
- Drift og vedlikehold
- Miljø saker
- Fartøys sertifikater



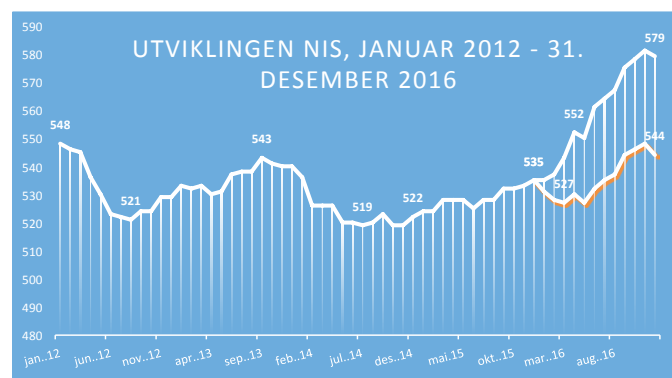
Politiuttalelser	2012	2013	2014	2015	2016
Mottatt	19	16	21	11	17
Fullført	27	14	12	17	11

Skipsregistrene - NIS/NOR

NIS, NOR og BYGG hadde en meget god utvikling i 2016. Antallet registreringer og transaksjoner steg merkbart i forhold til 2015 tall.

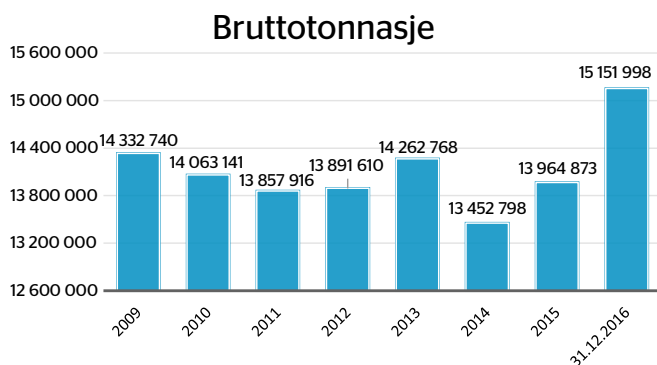
Antall skip registrert/slettet i NIS/NOR/BYGG	2012	2013	2014	2015	2016
Registrert inn i NIS	67	72	57	58	104
Slettet i NIS	85	61	75	45	60
Registrert inn i NOR	981	964	886	848	891
Slettet i NOR	229	440	280	350	308
Registrert inn i Skipsbyggingsregisteret	114	95	118	87	120
Slettet i Skipsbyggingsregisteret	129	115	122	106	87
Totalt registert	1 162	1 131	1 061	993	1 115
Totalt slettet	443	616	477	501	455

Utvikling i NIS flåten

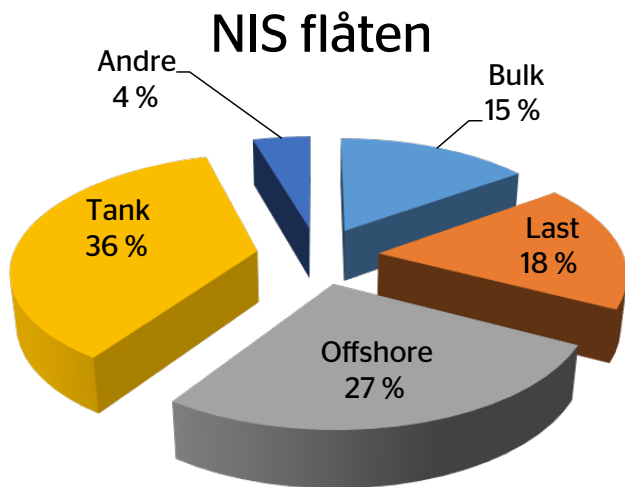


Antall skip uten endring i fartsområdet = 544 (rød strek)

2016 ble et av de beste årene for NIS på mange år. En kraftig økning i antall nyregistreringer gav en netto tilkomst på 44 skip. Bruttotonnasjen økte samtidig med 1.187.125 som tilsvarer en økning på 8,5 %. Totalt er tonnasjen for NIS flåten på 15.151.998 brt. Oppmykning i fartsområdebestemmelsen må tilegnes en stor del av æren for den kraftige økningen i antall skip. Dette dreier seg om mindre lasteskip i Nordsjøfart og Konstruksjonskip i offshore-næringen. Den store økningen i tonnasjen må imidlertid tilegnes tilkomsten av store DeepSea skip. Det er signaler i markedet som tyder på at den positive utviklingen kan snu i 2017.

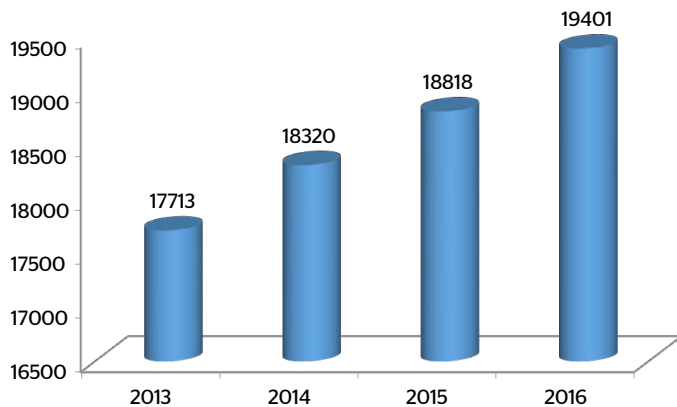


Sammensetning NIS flåten

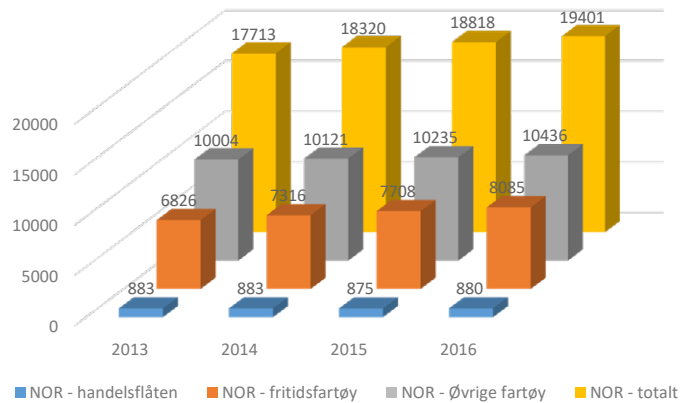


Tank og offshore er de klart største segmentene i NIS flåten, men last har økt mest i 2016 (opp 2% fra 2015)

Utvikling i NOR

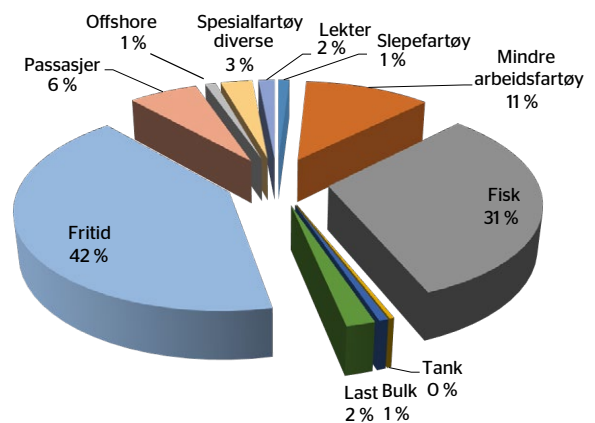


Stabil økning i antall NOR fartøy. Ved utgangen av 2016 var 19 401 fartøy registrert. En netto tilkomst på 583 fartøy. Veksten er klart størst blant de mindre fartøyene som fritidsfartøy og mindre arbeidsfartøy under 15 meter. Det ble vist til rekordhøy aktivitet i 2015, men denne ble knust ettertrykkelig i 2016. Antall eierskifter steg med over 14%. Siden 2013 har NOR flåten økt med ca. 9,5 %, hvilket innebærer at porteføljen av saker også øker. Totalt antall transaksjoner steg med ca. 12 % fra 2015. For de litt større kommersielle skipene var det en svak økning.



Handelsflåten har hatt en liten økning i 2016.

Sammensetning NOR Flåten



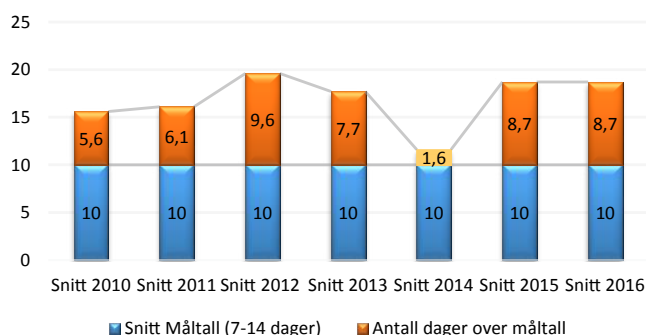
I Skipsbyggingsregisteret økte antall registreringer i 2016. Det er første gang på mange år at vi ser at det registreres inn flere enn det slettes. Verftene har måttet omstille sin virksomhet. De store offshorefartøyene er byttet ut med mindre fartøy, som brukes i andre næringer. Det at fartøyene er mindre i størrelse gir kortere byggetid og volumene kan økes. Ved utgangene av 2016 var det registrert 128 bygg i registeret. Dette er en økning på 35 % fra 2015.

En økende flåte og store refinansieringer med høy grad av sikkerhet har ført til at den samlede panteverdien i 2016 gjør et byks. Totalt var det ved utgangen av 2016 registrert pant for NOK 1 569 milliarder. I forhold til 2015 tall tilsvarer dette en økning på 19 %.

Saksbehandlingstid ved registeret

Mottatte dokumenter saksbehandles samme dag, hvilket innebærer at saken enten tas med for registrering i skipsregisteret, eller at kunden får tilbakemelding om hva som mangler. Retur av ferdig registrerte dokumenter skal skje innen 7-14 dager. Gjennomsnitt returtid i 2016 var uendret fra fjoråret og lå på ca. 19 dager. En stor økning i aktiviteten må ta noe av skylden for at returtiden ikke ble redusert.

Retur ferdig registrerte dokumenter 2010-2016



Tabell: Antall kontrollpliktige skip med gyldig hovedsertifikat

Antall kontroll- pliktige skip	Skip med gyldig hovedsertifikat			
	pr. 31.12.13	pr. 31.12.14	pr. 31.12.15	pr. 31.12.16
Lasteskip	1 267	1 280	1 301	1 537
Passasjerskip	686	686	675	674
Fiskefartøy	1 130	1 127	1 185	1 610
Flyttbare innretninger	11	14	16	22
Totalt	3 094	3 107	3 177	3 843

1) Grunnlaget i tilsynssystemet kan være mangelfull når det gjelder registrering av fartøysinstruks, pga. manglende innrapportering fra godkjente foretak.

Alle fiskefartøy mellom 8 og 10,67 meter, bygget etter 1. januar 1998 skal ha gyldig fartøysinstruks om bord før 1. januar 2016. Dette vil påvirke antall kontrollpliktige fiskefartøy i framtiden. Registreringen av disse startet i 2015. Lasteskip mellom 8 og 15 meter fikk krav om fartøysinstruks fra 1. januar 2015. For eksisterende gjelder egne overgangsbestemmelser. Alle disse fartøyene skal ha gyldig fartøysinstruks senest innen 1. januar 2018. Registreringen av disse startet i 2015.

Sjømannsidretten

Antall deltagere pr. hovedaktivitet	2013	2014	2015	2016
Sjøtrimmesterskapet	346	2098	1314	1017
Fotball «Nordsjøcupen» i Hirtshals	400	300	300	230
Fotball «Bergen Championship»	3034	2076	7000	4600
Blåmyra Open. Sjømannsgolf	38	42	-	-
Sum	3818	4516	8614	5847

Sjømannsidretten ved Sjøfartsdirektoratet legger stor vekt på å tilrettelegge og motivere til fysisk aktivitet. Dette er også en prioritering i vår HMS-strategi ut til næringen. De største arrangementene er Nordsjøcupen i fotball, arrangert i Hirtshals, og «Bergen Cruisechampionship», en fotballturnering i Bergen med spillere fra mannskap på cruiseskip fra hele verden som ligger til kai i Bergen. I tillegg administrerer vi en web-portal for informasjon, kunnskap, motivasjon samt registrering av treningsresultater.

Det er flere endringer i tallene fra 2014 til 2016. I Sjøtrimmesterskapet ser vi en nedgang fra 2098 deltagere i 2014 til 1314 deltagere i 2015 og drøyt 1000 i 2016. Vi har tidligere antatt at et naturlig antall vil ligge på rundt 1000 deltagere. Grunnen til det høye tallet i 2014 var at web-portalen var helt ny, og mange opprettet profil uten å bruke denne aktivt i ettertid.

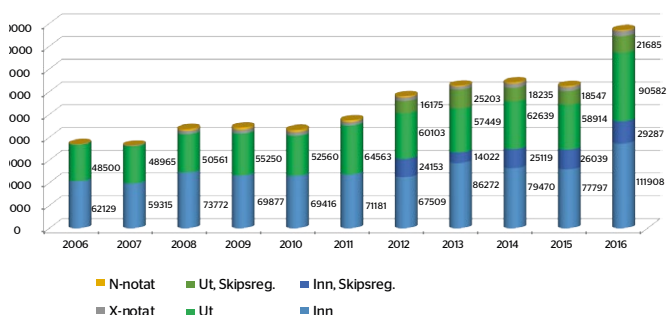
Vi ser også at Nordsjøcupen i fotball har en nedgang i 2016. 2016 var et vanskelig år, spesielt for offshorenæringen, og vi fikk klare tilbakemeldinger fra flere om at de ikke kunne prioritere en slik tur når de på den andre siden sa opp folk. Mange sjøfolk ble permitterte og oppsagte, også tidligere «primus motorer» som er avgjørende for å stille lag.

I Bergen Championship ble det spilt 55 kamper i 2016, mot 77 kamper i 2015. Med spillere og supportere var det i gjennomsnitt 80-90 på fotballarenaen pr kamp. Det var enda flere på stadion pr kamp enn året før. Dette gir omtrent 4600 personer som deltok enten som spillere eller supportere på banen. Reduksjonen i antallet skyldes vår kapasitet til å gjennomføre flere kamper og turer. Behovet og ønsket er større enn det vi klarer å organisere.

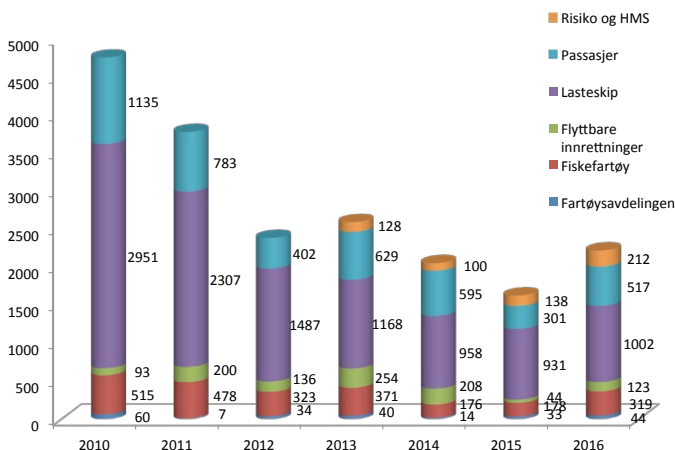
I 2015 ble det gjort en avtale med «VilVite-senteret» i Bergen, der vi kunne ta med sjøfolk for gratis bruk av WiFi. Mange var med på bussturen mot fotballstadion for å gå av på dette senteret. Totalantallet for de som var

med både til senteret og fotballstadion ligger i innberetningen for 2015. I mai/juni 2016 åpnet Sjøfartsdirektoratet et eget velferdssenter for sjøfolk på Skolten i Bergen. Behovet for tur til «VilVite-senteret» bortfalt dermed. Ca. 3 675 personer brukte velferdssenteret på Skolten fra 1. juni til oktober. Antall totalt betjent er dermed i praksis høyere.

Total journalførte dokumenter fra 2006 til 2016



Restanseutvikling 2010 til 2016





DEL IV: Styring og kontroll i virksomheten



Sjøfartsdirektoratet benytter mål- og resultatstyring som sitt grunnleggende styringsprinsipp. Direktoratet viser til at samlet måloppnåelse er god jf. del III.

Som en del av direktoratets effektiviseringsarbeid har en nå fått på plass ett felles tildelingsbrev fra NFD og KLD og derav en felles rapportering av tertialrapporter og årsrapport.

Direktoratets strategiplan er sentral i mål- og resultatstyringen. Det er vedtatt en ny strategiplan for direktoratet fra 2016. Hele organisasjonen var involvert i strategiarbeidet. Det er satt i gang en rekke tiltak for å sikre gjennomføringen av den nye strategiplanen.

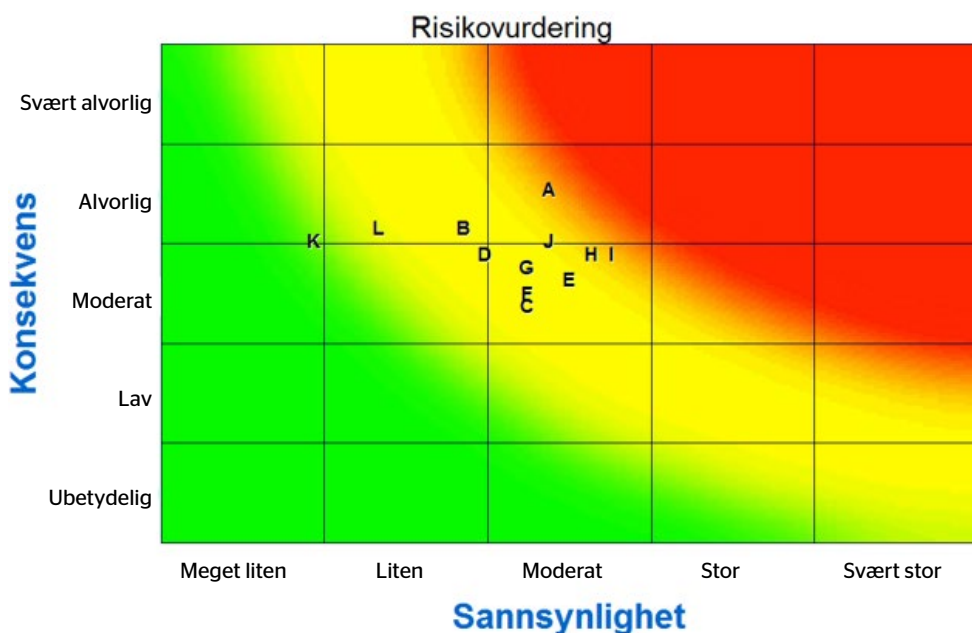
Revisjonsmerknader

Riksrevisjonen har kontrollerte regnskapene for 2015 og har ikke avdekket vesentlige mangler eller feil jf. brev av 20. april 2016. Det er i løpet av året gjennomført 3 revisjonsbesøk i 2016 som inngår i riksrevisjonens revisjonsrapport for 2016. I tillegg kommer Riksrevisjonens revisjon av sikkerhetsadministrasjon og spesielt knyttet til behandling av sikkerhetsgradert informasjon. Revisjonsrapporten for begge områdene vil bli ferdigstilt våren 2017.

Som en ser av ovennevnte er det risiko A «Forsinket utstedelse/fornyelse av fartøysertifikater» som har høyest risiko for å true oppnåelsen av direktoratets fastsatte visjon, overordnet mål og hovedmål. Følgende områder fikk høy risiko: risiko H, I og J. Det er ved inngangen til 2017 satt i gang en rekke tiltak for å redusere nevnte risikoer.

Overordnet risikovurdering i Sjøfartsdirektoratet høsten 2016

Som en ser av ovennevnte er det risiko A «Forsinket utstedelse/fornyelse av fartøysertifikater» som har høyest risiko for å true oppnåelsen av direktoratets fastsatte visjon, overordnet mål og hovedmål. Følgende områder fikk høy risiko: risiko H, I og J. Det er ved inngangen til 2017 satt i gang en rekke tiltak for å redusere nevnte risikoer.



RISIKOER:

- A: FORSINKET UTSTEDELSE / FORNYELSE AV FARTØYSERTIFIKATER
- B: FORSINKET UTSTEDELSE / FORNYELSE AV PERSONELL-SERTIFIKATER
- C: REDUSERT ANDEL AV DEN NORSKKONTROLLERTE FLÅTEN I NOR OG NIS
- D: IKKE TILSTREKkelig, KLART OG BRUKERVENNLIG REGELVERK
- E: MANGELFULLE REVISJONER OG INSPEKSJONER
- F: MANGLENDE RISIKOBASERT PRIORITERING AV OPPGAVER
- G: REDUSERT KUNDEORIENTERT OG EFFEKTIV ADM.
- H: IKKE GODE NOK DIGITALE LØSNINGER
- I: MANGLENDE ØKONOMISKE RAMME FOR Å GJENNOMFØRE INNOVASJON OG UTVIKLINGSPROSJEKT
- J: HAR IKKE ANERKJENT KOMPETANSE
- K: UREGELMESSIGHETER/ MISLIGHETER
- L: MANGELFULL / FORSINKET TINGLYSNING AV SKIP OG RETTIGHETER I SKIP



Kvalitetssystem, ISO-sertifisering

Basert på den internasjonale ISO 9001 standarden gjennomfører Sjøfartsdirektoratets ledelse årlig en gjennomgang av direktoratets system for kvalitetsstyring, for å sikre at systemet er hensiktsmessig, tilstrekkelig og virker effektivt.

Grunnlaget for ledelsens gjennomgang er resultater fra revisjoner, tilbakemeldinger fra næringen, avdelingenes vurdering av arbeidsprosesser, roller og ansvar, samt status for håndtering av saker i direktoratets avviks- og forbedringssystem.

Ledelsens gjennomgang belyser eventuelle vesentlige svakheter, feil og mangler i direktoratets system for kvalitetsstyring, inkludert kritiske prosesser og aktiviteter. Fra årets gjennomgang i ledelsen vil vi fremheve følgende hovedkonklusjoner om nødvendige tiltak:

- ✓ Direktoratets kvalitetsstyringssystem må videreutvikles for å bli mer mål- og prosessorientert, og tilfredsstillende ny versjon (2015 utgaven) ISO 9001 standarden. I dette arbeidet vil det vektlegges å videreutvikle prosessmodeller for å tydeliggjøre roller og ansvar som helhet i direktoratet, spesielt med tanke på samhandling mellom avdelinger.
- ✓ Videreutvikle styringssystem for oppfølging av NIS/NOR delegerte (RO, RSO) og godkjente foretak.

- ✓ Videreutvikle styringssystem for hvordan prosessen knyttet til ny teknologi (innovasjoner) skal være i direktoratet.
- ✓ Videreutvikle styringssystem for sikkerhetsområdet i henhold til forskrift om sikkerhetsadministrasjon.

Alle tiltak som iverksettes av direktoratets ledelse følges opp gjennom direktoratets virksomhetsstyringssystemer.

Samfunnssikkerhet og beredskap

I 2016 har Sjøfartsdirektoratet blant annet hatt fokus på IT-sikkerhet. Stadig flere av våre og andres tjenester er digitalisert, og vi og kundene våre er avhengig av at sikkerheten på dette området er tilstrekkelig. Utfordringen er å finne balansen mellom sikkerhet og brukervennlighet i systemene våre. Det er bl.a. bestilt inntrengingstest på våre IT-systemer ved bistand fra eksterne leverandører. Dette vil bli gjennomført i februar 2017.

Vi har også hatt fokus på adgangskontroll og tilgang til bygget.

Direktoratet har også etter bestilling fra Nærings- og fiskeridepartementet etablert TopSec for gradert tale

mellom direktoratet og andre offentlige virksomheter. Når det gjelder Nasjonalt begrenset nett er dette enda ikke på plass grunnet manglende tekniske avklaringer fra forsvaret.

PST har orientert og gitt opplæring innen trusselvurderinger og mulige tiltak overfor direktoratets ledere og andre i sikkerhetsadministrasjonen. Vi har også invitert Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) til vår etatskonferanse i mars 2017. Alle direktorats ansatte vil da få innføring i trusselbildet og hva er en bør være oppmerksom på.

Vi har sett behovet for å fortsette fokuset på IT-sikkerhet. Det er blant annet gjennomført et nanolæringsprogram hvor alle ansatte fikk E-post med ulike sikkerhetstema som ble besvart. Opplæringen gikk over en periode på 2 uker.

Direktoratet har i 2016 vært utsatt for 1-2 angrep av kryptovirus /trojaner (også kjent som «ransomware»). Disse har imidlertid rammet enkeltpersoner og de lagringsområdene vedkommende har skrivetilgang til, ikke hele arkiv- eller fagsystemet. Dette er raskt blitt ryddet opp i på grunn av god beredskap og gode rutiner hos vår driftsleverandør. Angrepene har derfor hatt små konsekvenser til tross for til dels betydelig volum - det var bare den dagens endringer av arbeidsdokumenter som gikk tapt.

Autorisasjonssamtaler er i 2016 satt i bedre system. Alle ny klarerte og reklarte får en autorisasjonssamtale med sikkerhetsfokus etter mal fra Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM)

Riksrevisjonen har gjennomført en egen revisjon innen sikkerhetsadministrasjon og spesielt knyttet til behandling av sikkerhetsgradert informasjon. Revisjonen avdekket noen forbedringsområder som direktoratet langt på vei har rettet opp. Revisjonsrapporten vil bli ferdigstilt våren 2017.

I henhold til tildelingsbrevet for 2016 har direktoratet rapportert særskilt på dette i eget brev av 23. april 2016.

PERSONALMESSIG FORHOLD

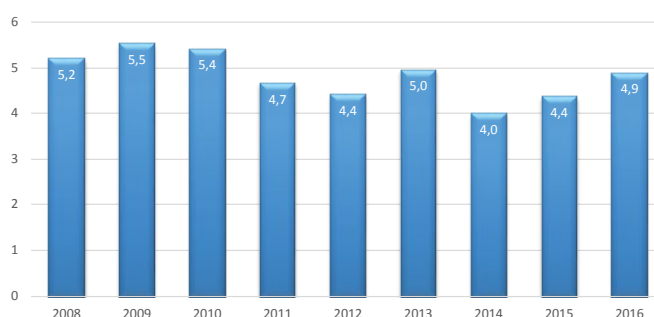
Sykefravær

Sykefraværet i Sjøfartsdirektoratet har hatt en nedadgående utvikling i perioden 2003 - 2016. De siste 5 årene har vi hatt sykefravær på 5 % eller mindre. Snittet for 2016 endte på 4,9 % fravær for hele organisasjonen. Dette vurderer vi fortsatt som et godt nivå, og vi mener at våre rutiner for sykefraværsoppfølging er gode og hensiktsmessige.

Vi har som strategi å iverksette tiltak tidlig i sykefraværsoppfølgingen. Vi har høyt fokus på tilrettelegging av fysisk og psykisk godt arbeidsmiljø.

IA arbeidet følges opp i partssammensatt gruppe for å sikre god involvering og forankring.

Utvikling i sykefravær i %



Vi har hatt høy fokus på seniorpolitikk de siste 8 årene. Vi ser nå ut til å ha stabilisert oss på et høyt nivå for gjennomsnittlig pensjonsalder, rundt 67 -68 år.

I tillegg har vi egne tiltak rettet mot våre gravide arbeidstakere. Dette er godt mottatt både fra aktuelle ansatte og ledere. Målet for dette er å unngå sykemelding under svangerskapet så langt det er mulig.

Kapasitet/bemanning

Arbeidsmarkedet for ingeniører og nautikere er sterkt påvirket av lav aktivitet i oljerelatert næring. Få slutter for å starte hos andre arbeidsgivere, og det er langt flere kvalifiserte kandidater som søker på våre utlyste stillinger.

Kompetansesituasjon

Sjøfartsdirektoratet er bemannet med ansatte som har nødvendig realkompetanse eller formell kompetanse i henhold til krav for stillingen. Fokuset nå er å utvikle og styrke denne kompetansen slik at vi kan betjene våre kunder på en moderne og god måte.

Sjøfartsdirektoratet har i 2016 utviklet og forbedret sin strategiske kompetanseplan med tilhørende tiltaksplan. Det er prioritert både økonomiske midler og årsverk for å følge denne planen.

Den strategiske kompetanseplanen skal sikre at arbeidet med kompetanseutviklingen i Sjøfartsdirektoratet er systematisk og målrettet, og bidra til at ansatte får den opplæringen og vedlikehold av den kompetansen de trenger for at Sjøfartsdirektoratet skal nå sine mål.

HMS/arbeidsmiljø

De fleste av de ansatte mener at arbeidsmiljøet er trygt og godt og at helse, miljø og sikkerhet blir godt ivaretatt. Dette gjenspeiles i resultater fra undersøkelser som vernerunder, Statens arbeidsmiljøinstitutt (STAMI) og undersøkelse og kartlegging i forbindelse med utarbeidelse av vår merkevare som arbeidsgiver.

Vernerunder er årlige, mens STAMI undersøkelser har vi hatt annethvert år siden 2007. Vi har hatt en ny undersøkelse i slutten av 2015 som ble fulgt systematisk opp i 2016.

Vi får bekreftet fra våre kontaktpersoner i NAV og bedriftshelsetjenesten at vi har gode systemer for å ivareta HMS-arbeidet.

Likestilling/diskriminering

Vi har tidligere utarbeidet en handlingsplan for å fremme likestilling og hindre diskriminering. Denne ble revidert i 2016 i samarbeid med tillitsvalgte.

Beredskapsplan ytre miljø

Sjøfartsdirektoratet sitt hovedkontor i Haugesund er sertifisert som miljøfyrtårn. Dette medfører stort fokus på miljøvennlig avfallshåndtering og forbruk av strøm. I tillegg har vi fokus på miljø i anskaffelser der det er naturlig for eksempel i forhold til nye leieobjekter, kantinedrift og møbler. En har også hatt økt fokus på bruk av samhandlingsløsninger som Skype mv. for å redusere møte- og reiseaktiviteten.



DEL V: Vurdering av framtidsutsikter



Maritim Strategi

Regjeringen la våren 2015 frem sin maritime strategi «Maritime muligheter - blå vekst for grønn fremtid». Strategien er viktig for vekst og verdiskapning i maritim næring. De maritime næringene er et av satsningsområdene i regjeringens næringspolitikk og Sjøfartsdirektoratet er utpekt som en sentral aktør for å bidra til utvikling av maritim virksomhet i Norge.

Sjøfartsdirektoratet har på bakgrunn av regjeringens nye maritime strategi vedtatt ny strategiplan gjeldene fra 1.1.2016. Målet er at Sjøfartsdirektoratet skal være «Den foretrukne maritime administrasjonen». Dette sammen med økt kundefokus og styrket kompetanse innen nye innovative tekniske løsninger har resultert i at flere rederier har valgt å endre til norsk flagg og flere velger å bygge til norsk register.

I regjeringens maritime strategi ble det varslet en oppmykning i reglene for NIS-skip i kystfart, offshore konstruksjonsskip og utenriksferger, pluss en utviding i tilskuddsordningen for sjøfolk. I tillegg har en gjennom året iverksatt tiltak for å møte næringens behov innen både regelverkstolkninger og tilskuddsordningen. For å avhjelpe situasjonen har Sjøfartsdirektoratet gjort det mulig å søke fritak fra årsgebyret for skip registrert i NOR og NIS som ligger i opplag. Dette fører også til økt innflagging.

Overnevnte økte innflagging har skjedd i en periode hvor deler av næringen har hatt store utfordringer med markedet og mange fartøy i opplag. Dette gjelder spesielt offshoremarkedet. Hvordan dette markedet vil påvirke antall fartøy i NIS/NOR er usikkert for 2017.

Regjeringen vil i 2017 legge frem en Havstrategi som også kan påvirke markedet i en positiv retning. Direktoratet har medvirket med innspill til denne strategien. Gjennom direktoratet sine ansvarsområder og kompetanse forventer en å få en sentral rolle i den nye strategien.

Foretrukken maritim administrasjon

For at rederiene skal velge norsk flagg er det viktig at Sjøfartsdirektoratet tilbyr gode løsninger for den maritime næringen. Direktoratet vil arbeide videre med å øke tilgjengeligheten og servicenivået bl.a. ved å utvikle gode og moderne digitale tjenester.

Til tross for konjunkturutfordringene er det gledelig at flere redere velger å flagge sine skip til NIS. Dette innebærer også større nybygde fartøy med ny miljøvennlig teknologi. En del fartøy i NIS har utenlandske eiere, noe som i seg selv er svært positivt. Tilbakemeldingen som gis er at rederiene velger nå NIS for å dra fordel av Sjøfartsdirektoratets kompetanse på alternative drivstoff.

Det er også gledelig at det for første gang på 10 år er registrert flere cruiseskip i NIS. Innflaggingen er et resultat av et tett samarbeid mellom Sjøfartsdirektoratet og rederiene. Ytterligere skip er under bygging, og disse blir også registrert i NIS. Cruiseskipene er miljøvennlig med et energieffektivt hybrid maskineri, et optimalisert skrog og baug for å maksimere drivstoff effektivitet. Skipene har også solcellepanel og utstyr som minimerer utslipp.

NOR registeret viser også en oppgang. Dette har sammenheng med flere og større fartøy knyttet til havbruksnæringen, flere passasjerfartøy og flere fritidsfartøy.

I 2017 vil direktoratet for første gang ha tilgang på spisset markedsføringskompetanse når markedsførings sjef er på plass i løpet av våren (tilbud ble gitt til kandidat i januar 2017). Dette vil være et viktig grep for å styrke både markedsføringen av Sjøfartsdirektoratet som den fortrukne maritime administrasjon og av Norge som et kvalitetsflagg for rederne.

Ny teknologi

Den teknologiske utviklingen skjer i et akselererende tempo. Årsaken til dette er fokus og krav til mer miljøvennlige løsninger, økt kostnadsorientering grunnet lavere oljepris og økt fokus på digitalisering.

Når det gjelder nye tekniske løsninger og innovasjoner har det skjedd mye det siste året. Direktoratet har i løpet av noen få år godkjent verdens første LNG drevne slepebåt, verdens første LNG drevne biltransport skip, verdens første offshorefartøy med brenselceller om bord, verdens første havgående skip som går på metanol, verdens første batteridrevne ferje, verdens første batteridrevne sjark og verdens første batteridrevne karbon katamaran. Dette stiller store krav til ansattes kompetanse og innovative tenkning.

Norge er en ubestridt havnasjon og blant de fremste land i verden på havbaserte innovasjoner, næringsliv, teknolog og utvikling. I en tid der hav gis en økende global oppmerksomhet er det avgjørende at norske havmiljøer aktivt markedsføres i utlandet. Sammen med den maritime klyngen vil direktoratet med sin kompetanse kunne spille en viktig rolle i dette arbeidet.

Den fremtidige utviklingen av olje- og gassvirksomhet offshore har behov for mer kostnadseffektive løsninger for å kunne konkurrere med dagens lave olje- og gasspris. Med dagens maritime teknologi og erfaring vil den norske maritime industri ha et fortrinn ved å fremme nye løsninger og andre skipstyper for å muliggjøre en slik miljømessig og kostnadseffektiv løsning.

Nye miljøvennlige drivstoffer, særlig hydrogen, vil utvikles raskere og i større målestokk enn tidligere forutsett. Lykkes aktørene med økonomien vil Norge fremstå som den absolutte ledende maritime nasjonen innen grønn miljøvennlig skipsfart.

Verdensomspennende «maritimt bredbånd» er en forutsetning for en fremtidsrettet avansert digital assistert og kontrollert skipsfart (BigData, IoT). Dette er også viktig for utviklingen av eksisterende tradisjonell skipsfart. Vet ikke om dette bildet har god nok oppløsning?

Den teknologiske utviklingen aktualiserer autonome skip. Dette vil føre til andre driftsmønstre og organisering av driften av et fartøy. Direktoratet må tilpasse regler og tilsyn i henhold til den teknologiske utviklingen. Utvikling av teknologi for fremtidig autonom skipsfart vil være et vekstområde for maritim industri i Norge. Det må forventes realisering av større og mindre fartøy som har slik teknologi. Både innenfor passasjerbefordring og lasteskipsegmentet.

Et vekstområde fremover er endrede driftsformer knyttet til havbruk. Innen havbruk skjer det en revolusjon. Utvikling av større havbruksfartøy avløses nå av en ny generasjon havgående anlegg hvor løsningene baserer seg på regler fra oppdrett, fiskeri, maritim og olje- og gassvirksomhet. Noen løsninger prosjekteres med fremdriftssystemer for kontinuerlig å kunne bevege seg mot optimale temperatur og strømforhold.



Mengden av innovasjoner som utvikles og tas i bruk er historisk høy. Utviklingen går fort og det er ikke mulig å utvikle og fastsette ordinært regelverk. Reguleringsmyndighetene må i større grad enn før koordinere seg overfor sektorgrensene og følge utviklingen av teknologien, gjennom forskningsmiljøene og næringsaktørene fortløpende for å være i stand til å se hvilke sikkerhetsstandarder som må legges til grunn.

Tilsynsaktivitet

Sjøfartsdirektoratet gjennomfører en årlig risikokartlegging hvor målet er å identifisere områder som vil bli vektlagt ved tilsyn, revisjoner, holdningsskapende arbeid og regelverksutvikling. Hviletid og bemanning ble valgt som fokusområde i 2016. I 2017 ble «Sikkerhetsstyringssystem om bord» valgt som spesielt fokusområde. Målet er å få ned antall personulykker til sjøs. Risikovurderingen vil bli ytterligere profesjonalisert gjennom bedre modeller for registrering og analyse slik at tilsynet blir treffsikkert og effektivt.

Sjøfartsdirektoratet jobber aktivt med å implementere risikobasert tilsyn. Målet er å ha rett fokus på rett fartøy og rederi. Direktoratet skal på sine tilsyn jobbe fullt ut risikobasert innen 1. juni 2017. Det jobbes nå med å få rutine etablert.

Gebyr

Sjøfartsdirektoratet har startet et arbeid med gjennomgang av gebyrstrukturen. Målet er at gebyrene skal bli mer kostnadsbaserte og i henhold til finansdepartementet sine retningslinjer. Det er svært viktig at den nye strukturen sørger for at Sjøfartsdirektoratet i fremtiden kan tilby konkurransedyktige vilkår.

Digitalisering

For å bli Den foretrukne maritime administrasjonen er gode digitale løsninger et sentralt virkemiddel. Direktoratet skal ligge i forkant i bruk av digitale løsninger for å øke tilgjengelighet og servicenivå for våre kunder. Kundene skal i så stor grad som mulig få løst sine oppgaver gjennom digitale løsninger. Skriftlig kommunikasjon med Sjøfartsdirektoratet skal primært foregå elektronisk.

Under arbeid med digitaliseringsprosjekter har direktoratet satt opp føringer og utviklingstrekk som også er forankret i Stortingsmelding 27 «Digital agenda for Norge»:

- ✓ Kunden skal være i sentrum for modernisering og forenkling
- ✓ Styrket digital kompetanse og deltakelse
- ✓ IKT skal være en vesentlig driver for innovasjon og produktivitet
- ✓ Effektiv gjennomføring av prosjekter
- ✓ Bruk av felleskomponenter og samarbeid på tvers av offentlige virksomheter
- ✓ Godt personvern og god informasjonssikkerhet

Direktoratet har valgt ut enkelte utviklingstrekk som er med å påvirke digitaliseringsarbeidet.

- ✓ Vi skal utvikle brukervennlige tjenester tilrettelagt for internettsider og mobiltelefoner.
- ✓ Vurdere økt grad av automatisering der hvor det er hensiktsmessig gjennom kommunikasjon mellom IT-systemer, automatisert saksbehandling mm.
- ✓ Vi skal etablere rapporter og analysemetoder for å skape ny innsikt og forretningsmuligheter
- ✓ Vurdere å bruke «skytjenester» der det er hensiktsmessig
- ✓ Utnytte muligheter innen IKT for å bli enda mer miljøvennlig

I 2017 jobber Sjøfartsdirektoratet med følgende digitale satsninger:

- ✓ NiNoMo-prosjektet - nytt fagsystem for Skipsregistrene
- ✓ CLB/CLC - automatisert løsning for forsikringsdokumenter knyttet til bunkers/oljesølskade
- ✓ Min side for sjøfolk - Ny internetttjeneste for kundeselvetjenning
- ✓ Plansystemet - implementeringsprosjekt for nytt prosjektstyringssystem
- ✓ Rapporteringsløsning - forenklet og forbedret rapporteringssystem
- ✓ Gradvis innføring av elektroniske fartøysertifikater

I 2018 og fremover vil det også være behov for store digitale satsninger. Bl.a. e-tinglysning av skipsregistreringer, regelverksprosjekt, markedsovervåking, vaktlogg, forbedret tilsynssystem/arkitektur, min side reder mv.



DEL VI: ÅRSREGNSKAP



Ledelseskommentar årsregnskapet 2016

Formål

Sjøfartsdirektoratet ble opprettet i 1903 og er underlagt Nærings- og fiskeridepartementet. Sjøfartsdirektoratet er et ordinært statlig forvaltningsorgan som fører regnskapet i henhold til kontantprinsippet. Hovedoppgaven er å bidra til at alle forhold knyttet til sikkerhet, miljø og skipsregistrering ivaretas på en betryggende måte slik at fartøy kan seile. Direktoratets arbeid skal være forankret i regjeringens maritime strategi og bidra til at Norge er en verdensledende maritim nasjon. Direktoratet skal bidra til at det norske flagget er attraktivt for norske og utenlandske redere, eiere og de som arbeider om bord.

I årsrapportens del II gis en kort introduksjon til Sjøfartsdirektoratet og noen hovedtall for virksomheten.

Bekreftelse

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten, rundskriv R-115 fra Finansdepartementet og krav fra Nærings- og fiskeridepartementet i instruks om økonomistyring. Jeg mener regnskapet gir et dekkende bilde av direktoratets disponible bevilgninger, regnskapsførte utgifter og inntekter.

Vurderinger av vesentlige forhold

I 2016 har Sjøfartsdirektoratet samlet disponerte tildelinger på kap 0910, post 01 driftsbevilgningen på kr. 398 561 000. Den viktigste budsjettmessige fullmakten er fullmakt til å overskride driftsbevilgningen under kap 0910, post 01 mot tilsvarende merinntekter under kap

3910, post 03. På denne posten hadde direktoratet kr. 7 869 483 i merinntekter. Disse merinntektene skyldes hovedsakelig øremerkede midler som kostnadsføres på driftsbudsjettet. I år omfattet merinntekten driftstilskudd fra Klima- og miljøverndepartementet, refusjon fra Petroleumsstilsynet, tilskudd fra NAV, annonseinntekter Navigare, påmeldingsavgift til Sjøsikkerhetskonferansen og fritidsbåtkonferansen, refusjoner fra Paris MOU for vertskap for PSSC49, og driftstilskudd fra UD til direktoratets bistand til utdanningsinstitusjon for utdanning av sjøfolk i Manila.

Sjøfartsdirektoratet forvalter en tilskuddsordning til sysselsetting av sjøfolk med en bevilgning på 1 850 mill kroner.

Direktoratet har et inntektsbudsjett på kap 3910, post 01, 02, 04 og 86 på totalt 237,6 mill kroner som gjelder henholdsvis, gebyrer for skip i NOR, gebyrer for maritime personellsertifikater, gebyrer for skip i NIS og gebyrer for overtredelse og tvangsmulkt. Statens Innkrevningssentral (SI) krever inn og regnskapsfører store deler av gebyrinntektene for Sjøfartsdirektoratet på direktoratets kapitel 3910 og de fremkommer på S-rapporten, foreløpig bevilgningsregnskap fra Finansdepartementet. Gebyrene som er ført av SI fremkommer ikke av bevilgningsoppstillingen fra DFØ.

I forhold til Klima- og miljødepartementet (KLD) disponerer Sjøfartsdirektoratet en driftsbevilgning på



kr. 6 089 000 på kap 1422. En stor andel av bevilgningen går til å dekke miljøressurser på direktoratets driftsbudsjett via merinntektsfullmakten nevnt over. Fra 2015 har Sjøfartsdirektoratet fått felles tildelingsbrev og avlegger felles årsrapport både for NFD og KLD.

Sjøfartsdirektoratet har i 2016 to belastningsfullmakter på til sammen 1,7 mill kroner, men ingen avgitte belastningsfullmakter, investeringsbevilgninger eller driftsbevilgninger til investeringsformål.

Avvik på kapitel og post jf. regnskapsførte utgifter i oppstilling av bevilgningsrapporteringen er nærmere forklart i årsrapportens del III.

Som det fremgår av note B søker direktoratet om å overføre kr. 11 656 277 av tildelte midler på post 01, kap. 0910 og kr. 261 015 på post 21, kap. 1422 (5-prosentsen) til 2017.

Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for Sjøfartsdirektoratet. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert per d.d., men revisjonsberetningen antas å foreligge i løpet av 2. kvartal 2017. Beretningen vil bli publisert på direktoratets nettsider så snart dokumentet er offentlig.

Haugesund, 1. mars 2017,

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør

Prinsippnotat til årsregnskapet

Årsregnskap for Sjøfartsdirektoratet er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten («bestemmelsene»). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av november 2015 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen og artskontorapporteringen er utarbeidet med utgangspunkt i bestemmelsene punkt 3.4.2 - de grunnleggende prinsippene for årsregnskapet:

- a) Regnskapet følger kalenderåret
- b) Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret
- c) Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp
- d) Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men gruppert etter ulike kontoplaner. Prinsippene samsvarer med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Sumlinjen «Netto rapportert til bevilgningsregnskapet» er lik i begge oppstillingene.

Virksomheten er tilknyttet statens konsernkontoordning i Norges Bank i henhold til krav i bestemmelsene pkt. 3.7.1. Bruttobudsjetterte virksomheter tilføres ikke likviditet gjennom året men har en trekkrettighet på sin konsernkonto. Ved årets slutt nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto ved overgang til nytt år.

Bevilgningsrapporteringen

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen omfatter en øvre del med bevilgningsrapporteringen og en nedre del som viser beholdninger virksomheten står oppført med i kapitalregnskapet. Bevilgningsrapporteringen viser regnskapstall som virksomheten har rapportert til statsregnskapet. Det stilles opp etter de kapitler og poster i bevilgningsregnskapet virksomheten har fullmakt til å disponere. Kolonnen samlet tildeling viser hva virksomheten har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for hver statskonto (kapittel/post). Oppstillingen viser i tillegg alle finansielle eiendeler og forpliktelser virksomheten står oppført med i statens kapitalregnskap.

Mottatte fullmakter til å belaste en annen virksomhets kapittel/post (belastningsfullmakter) vises ikke i kolonnen for samlet tildeling, men er omtalt i note B til bevilgningsoppstillingen. Utgiftene knyttet til mottatte belastningsfullmakter er bokført og rapportert til statsregnskapet, og vises i kolonnen for regnskap.

Avgitte belastningsfullmakter er inkludert i kolonnen for samlet tildeling, men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra virksomheten selv. Avgitte belastningsfullmakter bokføres og rapporteres av virksomheten som har mottatt belastningsfullmakten og vises derfor ikke i kolonnen for regnskap. De avgitte fullmaktene framkommer i note B til bevilgningsoppstillingen.

Artskontorapporteringen

Oppstillingen av artskontorapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Artskontorapporteringen viser regnskapstall virksomheten har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter. Virksomheten har en trekkrettighet på konsernkonto i Norges Bank. Tildelingene er ikke inntektsført og derfor ikke vist som inntekt i oppstillingen.



Foto: Bjarne Tønder, I. plass Fotoarkiv/ranrensen for sjøfolk 2016

Bevilgningsoppstilling



Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2016

Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2016	Merutgift (-) og mindreutgift
0909	Tilskudd sysselsetting sjøfolk	73	Tilskudd	A	1 850 000 000	1 767 505 326	82 494 674
0910	Sjøfartsdirektoratet	01	Driftsutgifter	A, B	398 561 000	394 774 206	3 786 794
0900	Belastningsfullmakt NHD 0900 post 21	21	Spes. driftsutgifter	B		1 641 769	-
1400	Klima- og miljøvern-departementet	21	Spes. driftsutgifter	A	500 000	478 113	21 887
1422	Miljøvennlig skipsfart	21	Spes. driftsutgifter	A, B	6 089 000	5 827 985	261 015
1633	Nettoføring av mva i staten	01	Driftsutgifter		0	16 325 352	
Sum utgiftsført					2 255 150 000	2 186 552 751	
Inntekts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2016	Merinntekt og mindreinntekt (-)
3910	Sjøfartsdirektoratet	01	Gebyrer NOR		163 090 000	12 553 989	-150 536 011
3910	Sjøfartsdirektoratet	02	Maritime personellsertifikater		23 364 000	23 196 885	-167 115
3910	Sjøfartsdirektoratet	03	Diverse inntekter	B	400 000	8 269 484	7 869 484
3910	Sjøfartsdirektoratet	04	Gebyrer NIS		45 976 000	1 184 448	-44 791 552
3910	Sjøfartsdirektoratet	86	Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt		4 790 000	0	-4 790 000
5700	Arbeidsgiveravgift - inntekt	72			0	33 556 802	
Sum inntektsført					237 620 000	78 761 608	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						2 107 791 143	
Kapitalkontoer							
60080901	Norges Bank KK /innbetalinger					50 548 633	
60080902	Norges Bank KK/utbetalinger					-2 158 184 129	
709405	Endring i mellomværende med statskassen					-155 647	
Sum rapportert						0	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)							
					31.12.2016	31.12.2015	Endring
709405	Mellomværende med statskassen				-8 882 780	-8 727 133	-155 647

* Samlet tildeling skal ikke reduseres med eventuelle avgitte belastningsfullmakter. Se note B for nærmere forklaring.

** Tallene fra Statens Innkrevningsentral er ikke lagt til tallene i kolonne «Regnskap 2016».

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
0909, post 73		1 850 000 000	1 850 000 000
0910, post 01	15 465 000	383 096 000	398 561 000
1400, post 21		500 000	500 000
1422, post 21	245 000	5 844 000	6 089 000

Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift(-)/mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-)	Merutgift(-)/mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter / mindreinntekter(-) iht. merinntektsfullmakt	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger(-)	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
0910, post 01		3 786 794	Ikke aktuelt	3 786 794		Ikke aktuelt	Ikke aktuelt	3 786 794	19 154 800	3 786 794
3910, post 03	Merinntektsfullmakt	7 869 484			7 869 484			7 869 484		7 869 484
1422, post 21		261 015		261 015				261 015		261 015

*Maksimalt beløp som kan overføres er 5% av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 24 eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet «kan overføres». Se årlig rundskriv R-2 for mer detaljert informasjon om overføring av ubrukte bevilgninger.

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Mottatte belastningsfullmakter

I brev av 14.01.16 fra Nærings- og Fiskeridepartementet har Sjøfartsdirektoratet mottatt en belastningsfullmakt på kap. 0900, post 21 på kr. 1 000 000 til dekning av nytt søknads- og saksbehandlingssystem for tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk. Av denne belastningsfullmakten er det benyttet kr. 1 000 000. I brev av 22.01.16 fra Nærings- og Fiskeridepartementet har Sjøfartsdirektoratet mottatt en belastningsfullmakt på kap. 0900, post 21 på kr. 700 000 til dekning av kostnader ved at Norge i 2016 er vertskap for årlig komitemøte for medlemslandene i havnestatssamarbeidet Paris MOU. Av denne belastningsfullmakten er det benyttet kr. 641 769.

Stikkordet «kan overføres»

Ikke aktuelt

Stikkordet «kan benyttes under»

ikke aktuelt

Avgitte belastningsfullmakter (utgiftsført av andre)

Ikke aktuelt

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

Disse merinntektene er angitt i egen linje over «3910, post 03». Direktoratet har en tilsvarende merutgift på kap 0910, post 01 og alle merinntektene på denne posten (post 03) er øremerkede midler til driften. Merinntektene i år er fra Kystverkets beredskapsavdeling, driftstilskudd fra Klima- og miljøverndepartementet, refusjon fra Petroleumstilsynet, annonseinntekter Navigare, tilskudd fra NAV, inntekter fra Sjøsikkerhetskonferansen og Fritidsbåtkonferansen og driftstilskudd fra Utenriksdepartementet hvor direktoratet bistår filippinske myndigheter slik at de opprettholder godkjenningen for utdannelse av sjøfolk ved utdanningsinstitusjon i Manila.

Fullmakt til å overskride investeringsbevilgninger mot tilsvarende innsparing under driftsbevilgninger under samme budsjettkapittel

Ikke aktuelt

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger til investeringsformål mot tilsvarende innsparing i de tre følgende budsjettår

Ikke aktuelt

Mulig overførbart beløp

På kapitel 0910, post 01 søkes det overført kr. 11 656 277 til 2017.

På kapitel 1422, post 21 søkes det overført kr. 261 015 til 2017.



Oppstilling av artskontorapporteringen 31.12.2016

	Note	2016	2015
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	36 935 322	28 342 887
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	1 055 917	890 389
Salgs- og leieinnbetalinger	1	7 213 567	8 717 063
Andre innbetalinger	1	0	0
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>		45 204 806	37 950 339
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	285 608 727	264 830 840
Andre utbetalinger til drift	3	117 128 123	105 207 282
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		402 736 849	370 038 122
Netto rapporterte driftsutgifter		357 532 043	332 087 783
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	-2 515	0
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>		-2 515	0
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	0	0
Utbetaling til kjøp av aksjer	5,8B	0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	-17 291	-16 604
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		-17 291	-16 604
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		-14 776	-16 604
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	0	0
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>		0	0
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	7	1 767 505 326	1 737 153 812
<i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</i>		1 767 505 326	1 737 153 812
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler *			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		0	0
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		-33 556 802	-30 756 280
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		16 325 352	13 313 983
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>		-17 231 450	-17 442 297
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		2 107 791 143	2 051 782 693
Oversikt over mellomværende med statskassen **			
Eiendeler og gjeld		2016	2015
Fordringer		468 390	461 109
Kasse		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk		-12 466 328	-10 273 692
Skyldige offentlige avgifter		22 024	-51 959
Annen gjeld		3 093 135	1 137 409
Sum mellomværende med statskassen	8	-8 882 780	-8 727 133

* Andre ev. inntekter/utgifter rapportert på felleskapitler spesifiseres på egne linjer ved behov.

** Spesifiser og legg til linjer ved behov.

Note 1 Innbetalinger fra drift

	31.12.2016	31.12.2015
<i>Innbetalinger fra gebyrer</i>		
Dekk- og maskinsertifikater	9 063 980	4 341 943
Påt/godkj av utl. Sertifikater	6 324 775	4 436 544
Ferdighetssertifikater	1 905 338	353 312
Kokk/bro/maskinvakt sert.	3 573 671	955 548
Duplikater	76 916	41 229
Sertifikater fritidsbåt	669 320	672 420
Båtførerprøven	1 582 884	1 280 700
Gebyrinntekt NOR*	11 926 893	10 711 463
Pantattest NOR*	627 096	522 708
Gebyrinntekt NIS*	1 184 448	594 761
Årsgebyr NIS*	0	4 432 260
Sum innbetalinger fra gebyrer	36 935 322	28 342 887
<i>Innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i>		
Refusjon Petroleumstilsynet	308 442	165 389
Refusjon Kystverkets beredskapsavdeling	747 475	725 000
Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1 055 917	890 389
<i>Salgs- og leieinnbetalinger</i>		
Filmtjenesten	0	1 068 979
Andre avgiftspliktige inntekter	389 085	697 856
Andre inntekter, utenfor avgiftsområdet	6 824 482	6 950 228
Sum salgs- og leieinnbetalinger	7 213 567	8 717 063
<i>Andre innbetalinger</i>		
Sum andre innbetalinger	0	0
Sum innbetalinger fra drift	45 204 806	37 950 339

* Skipsregistrene

Note 2 Utbetalinger til lønn

	31.12.2016	31.12.2015
Lønn	222 479 916	209 137 380
Arbeidsgiveravgift	33 556 802	30 756 280
Pensjonsutgifter*	34 607 810	28 869 926
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-7 879 726	-6 786 300
Andre ytelser	2 843 925	2 853 554
Sum utbetalinger til lønn	285 608 727	264 830 840
<i>* Denne linjen benyttes av virksomheter som innbetaler pensjonspremie til SPK.</i>		
Antall årsverk:	310,89	296,8

Note 3 Andre utbetalinger til drift

	31.12.2016	31.12.2015
Husleie	22 355 556	23 578 580
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	92 163	272 656
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	4 731 456	5 342 658
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	358 954	327 125
Mindre utstysanskaffelser	5 722 791	5 807 328
Leie av maskiner, inventar og lignende	6 165 156	5 909 564
Kjøp av fremmede tjenester	43 944 369	34 358 783
Reiser og diett	19 758 969	17 173 936
Øvrige driftsutgifter	13 998 707	12 436 652
Sum andre utbetalinger til drift *	117 128 123	105 207 282

* Viser til ytterligere spesifikasjoner i tabeller og tekst i årsrapportens del III.

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2016	31.12.2015
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	0	0
Valutagevinst	-2 515	0
Annen finansinntekt	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	-2 515	0
<i>Utbetaling av finansutgifter</i>		
Renteutgifter	-17 317	-16 621
Valutatap	26	17
Annen finansutgift	0	0
Sum utbetaling av finansutgifter	-17 291	-16 604

Note 7 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2016	31.12.2015
858.1Tilskudd for skip i NOR	1 767 505 326	1 737 153 812
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	1 767 505 326	1 737 153 812

Note 8 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

		31.12.2016	31.12.2016	
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler				
	Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
	Obligasjoner	0	0	0
	<i>Sum</i>	0	0	0
Omløpsmidler				
	Kundefordringer	952 750	0	952 750
	Andre fordringer	604 111	468 390	135 722
	Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0
	<i>Sum</i>	1 556 861	468 390	1 088 472
Langsiktig gjeld				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	<i>Sum</i>	0	0	0
Kortsiktig gjeld				
	Leverandørgjeld	-2 558 264	0	-2 558 264
	Skyldig skattetrekk	-12 466 328	-12 466 328	0
	Skyldige offentlige avgifter	1 519	22 024	-20 505
	Annen kortsiktig gjeld	3 103 632	3 093 135	10 497
	<i>Sum</i>	-11 919 441	-9 351 169	-2 568 272
Sum		-10 362 580	-8 882 780	-1 479 800

* Virksomheter som eier finansielle anleggsmidler i form av investeringer i aksjer og selskapsandeler fyller også ut note 8 B

Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler

	Ervervsdato	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel	Årets resultat i selskapet	Balanseført egenkapital i selskapet	Balanseført verdi i regnskap*
<i>Aksjer</i>							
Maintek		50 000	4,00 %				
Balanseført verdi 31.12.2016							0

Pålydende pr. aksje er kroner 10 000. Aksjeposten er regnskapsført hos Nærings- og fiskeridepartementet, mens aksjene står i Sjøfartsdirektoratets navn.

Registrerings skjema for tilstandsrapportering

- kjønn og mangfold

		Kjønnsbalanse			Månedslønn	
		Menn %	Kvinner %	Total (N)	Menn Kroner	Kvinner Kroner
Totalt i virksomheten (fast ansatte)	2016	62	38	330	53 555	45 266
	2015	62	38	326	52 411	43 413
Toppleidelse (direktør, avd. dir.)	2016	89	11	9	85 567	Kun en
	2015	89	11	9	80 854	Kun en
Mellomledelse (underdir./seksj.sjef)	2016	74	26	27	65 752	69 025
	2015	73	27	26	63 959	67 237
(sjefingeniør)	2016	95	5	19	56 478	Kun en
	2015	95	5	19	55 680	Kun en
(senioringeniør)	2016	85	15	115	51 927	51 334
	2015	86	14	107	51 274	50 189
(overingeniør)	2016	45	55	22	44 250	44 843
	2015	58	42	24	46 717	43 927
(seniorrådgiver)	2016	52	48	65	50 811	48 039
	2015	54,5	45,5	55	50 085	46 460
(rådgiver)	2016	22	78	36	42 536	40 715
	2015	31,5	68,5	38	41 514	40 595
(førstekonsulent)	2016	23	77	35	38 246	35 248
	2015	17	83	48	37 281	35 297

		Antall tilsatte	Deltid		Midlertidig ansettelse		Foreldrepermisjon		Legemeldt sykefravær	
		Total (N)	M%	K%	M%	K%	M%	K%	M%	K%
Sjøfartsdirektoratet (faste + midl.)	2016	351	0,06	1,7	2,0	4,2	0,0	1,2	3,35	7,24
	2015	326	0,31	3,99	1,84	0,31	0,31	0,02	3,09	5,56

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Postboks 2222, 5509 Haugesund
Smedasundet 50A, 5528 Haugesund
Telefon: 52 74 50 00
Telefaks: 52 74 50 01
E-post: post@sdir.no

www.sdir.no