

Årsrapport 2017



Foto: Arvid Finvreite.
Ampere - verdens første
batteridrevne ferje

Den foretrukne maritime administrasjonen





Glimt fra 2017

JANUAR:

VIKING OCEAN CRUISES REGISTRERTE SITT TREDJE CRUISESKIP I NIS PÅ TRE ÅR

26. januar tok rederiet levering av VIKING SKY på Fincantierverftet i Ancona, Italia og registrerte skipet i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS)

PRAKSIENDRING NIS KONSTRUKSJONSSKIP I VARMT OPPLAG

Det gjøres nå endringer i tilskuddsordningen for sjøfolk på konstruksjonsskip. Endringen medfører at skip i varmt opplag vil være tilskuddsberettiget med bare sikkerhetsbemanning pr. skift.

SEPTEMBER:

NYTT TESTOMRÅDE FOR AUTONOMI ETABLERT

Storfjorden på Sunnmøre blir testområde for fjernstyrte og autonome skip etter at Sjøfartsdirektoratet, Kystverket og GCE Blue Maritime på Møre signerte avtale om etablering.

Sjøsikkerhetskonferansen 2017 ble avholdt hvor blant annet Viking Cruises kunne avsløre at de jobbet med planer om å bygge verdens første hydrogendrevne cruiseskip.

OKTOBER:

NYE SERTIFIKATKRAV TIL FØRER PÅ MINDRE FARTØY

Sjøfartsdirektoratet har lenge varslet at det vil komme nye krav om kompetansesertifikater for mindre fartøy, og forsøket om nye sertifikatkrav i kvalifikasjonsforskriften er nå sendt på høring.

For første gang inviterte Sjøfartsdirektoratet, i samarbeid med andre aktører, til konferanse om arbeidshelse og fysisk aktivitet.

FEBRUAR:

KLAR FOR EI FRAMTID MED HYDROGEN

Sjøfartsdirektoratet merker ei aukande interesse for bruk av hydrogen som drivstoff på skip og vil spele på lag med næringa i utviklinga av den nye teknologien.

Direktoratet deltok på fritidsbåtmesse «Sjøen for alle».

JUNI:

IMO SETTER AUTONOMI PÅ DAGSORDEN

Etter initiativ fra blant annet Sjøfartsdirektoratet, setter FNs sjøfartsorganisasjon IMO spørsmålet om autonome skip på dagsorden.

RISIKOBASERT TILSYN

I juni tok direktoratet risikobasert tilsyn til et nytt nivå. En risikokalkulator ble etablert, og fartøy ble rangert med enten høy, medium eller lav risiko. Det skal svare seg å holde skipet i god stand.

PRAKSIENDRING I MODELLEN TILSKUDD FOR NIS KONSTRUKSJONSSKIP

Lavere dokumentasjonskrav til opplæringsstillinger i modellen Tilskudd for NIS konstruksjonsskip. Dette medfører at flere skip/rederi vil kunne få tilskudd til sysselsetting av sjøfolk.

MARS:

NORSK SEIER I DEN ÅRLIGE NORDISKE FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK - FOR FØRSTE GANG PÅ 16 ÅR

Hvert år arrangerer Sjøfartsdirektoratet en nasjonal fotokonkurranse for sjøfolk. De beste bildene blir også sendt til den nordiske konkurransen. I år gikk en norsk bidragsyter til topps.

JULI:

SKAL UTFORME REGELVERK FOR MILJØUTSLIPP I VERDENSSARVFJORDENE

Klima- og miljødepartementet har bedt Sjøfartsdirektoratet om å lage et regelverk å få redusere utslippene i norske verdensarvsfjorder.

1. juli ble tilskuddsordningen for sjøfolk styrket, noe som medførte at 400 sjøfolk på skip i utenriksfart ble omfattet av ordningen.

En ny og forbedret versjon av sjøvettpillet ble lansert. Nå er det tilrettelagt for ipad og med helt ny og moderne grafikk og utforming.

NOVEMBER:

KONVENSJON OM BEDRE ARBEIDSVILKÅR I FISKERISEKTOREN

Konvensjonen skal sikre arbeids- og levevilkårene for alle fiskere som har sitt arbeid om bord i fiskefartøy.

APRIL:

Den nasjonale fritidsbåtkonferansen ble arrangert i Haugesund.

MAI:

Sjøfartsdirektoratet arrangerte konferansen «Sikker fisker» for andre gang i Loftoten. Vi deltok også aktivt på «Nor-Shipping» og var ute med stort bilag i Dagens Næringsliv på åpningsdagen for messen.

AUGUST:

ÉN MÅNED TIL KRAVET OM BALLASTVANNSSERTIFIKAT TRER I KRAFT

Ballastvannkonvensjonen trer i kraft 8. september 2017. Dette betyr at fartøy med bruttotonnasje over 400, som kan føre ballastvann og er sertifisert for internasjonal fart, skal ha et internasjonalt ballastvannsertifikat (IBWC).

DESEMBER:

KJØRTE INSPEKSJONSKAMPANJE I USA

Sjøfartsdirektoratet gjennomfører uanmeldt tilsyn på norskregistrerte fartøy som er delegert til classeselskap. I 2017 er det blitt gjennomført to kampanjer som dette, der totalt 22 skip har blitt inspisert.

Den digitale satsingen «Min side sjøfolk» ble lansert i desember. Her kan sjøfolk logge seg på og få opp status på søknader og andre data.

INNHold

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	52
DEL V:	Vurdering av framtidssikter	56
DEL VI:	Årsregnskap	
1	Ledelseskommentar årsregnskapet 2017	60
2	Bevilgningsoppstilling	64
3	Oppstilling av artskontorapporteringen	67
4	Registrerings skjema for tilstandsrapportering	71

Del I:

Lederens beretning

Sjølv om også 2017 var eit vanskeleg år for store delar av norsk maritim næring har det vore svært stor aktivitet i Sjøfartsdirektoratet. Noko ikkje minst gebyrinntektene viser. På grunn av stor nybyggingsaktivitet og mange ombyggingar av eksisterande skip, fekk Sjøfartsdirektoratet inn nær 12 millionar kroner meir i gebyr enn først budsjettert.

Generelt kan ein sei at det har vore ei positiv utvikling på dei fleste områda som Sjøfartsdirektoratet har ansvar for. Mål som er sett av direktoratet sjølv eller i tildelingsbrev og instruks er i all hovudsak nådd. Det er ingen vesentlege avvik å melda.

Til tross for ein liten oppgang i talet på skipsulykker ser me at den positive trenden med nedgang i det samla ulykkes-talet held fram. Særleg talet på brannhendingar har ei positiv utvikling. Det same gjeld talet på kontaktskadar. Også talet på arbeidsulykker går ned. Dette stadfestar ein trend me har sett over fleire år.

Diverre var det også i 2017 dødsulykker på norske skip. Sju personar mista livet. Det er det same talet som i 2016. Trendar over tid viser likevel ein klar nedgang i talet på dei mest alvorlege ulykkene. Alt i alt kan me sei at det er blitt tryggare å jobba på norske skip.

På dei aller fleste område i samfunnet ser me same trenden, talet på omkomne går ned. Diverre har me ikkje den same positive utviklinga i samband med bruk av fritidsbåt. Her held talet på omkomne seg stabilt høgt. I 2017 var talet på omkomne 29. Det er to høgare enn året før. Snittet for dei siste fem åra er 31.

I 2017 oppretta Sjøfartsdirektoratet ei eiga eining for arbeidet med fritidsbåt. Dette skal både styrkja det haldningsskapande arbeidet, men og gjera det mogeleg å få ei sterkare rolle innan regelverksarbeid - til dømes standardisering og CE-merking av fritidsfartøy. Direktoratet har i samband med budsjettinnspela dei siste åra føreslått auka ressursar til førebyggjande arbeid retta mot bruk av fritidsfartøy, men må konstatere at det ikkje er blitt prioritert av Regjering og Storting.

Arbeidet med å styrka den risikobaserte tilnærminga i tilsynet held fram. Sjøfartsdirektoratet har i ein del år gjort årlege risikovurderingar, gitt ut ein årleg risikoreport og valt fokusområde for aktiviteten vår. I 2017 har direktoratet utvida det risikobaserte arbeidet, slik at



Foto: Steinar Haugberg, Sjøfartsdirektoratet

ein no legg større vekt på risikovurderingar i dokumentkontrollen ved nybygg og større ombyggingar. Der er også innført eit nytt regime for tilsyn. Det skal lønna seg å holda fartøy i god stand. Direktoratet skal bruke ressursane på fartøy med høg og medium risiko, medan fartøy med låg risiko får lågare prioritet. Det er venta at talet på pålegg vil gå opp som følgje av ny praksis.

Etter nokre år med negativ utvikling i talet på tilbakehald av norske skip ved hamnestatkontrollar i utlandet, var det ei positiv utvikling i 2017. Talet på tilbakehaldne skip vart redusert frå 17 i 2016 til 9 i 2017. Dette er positivt med tanke på rangeringar i dei ulike hamnestatskontrollregima og stadfestar at det norske flagget er eit kvalitetsregister.

Oppgangen i dei norske registra held fram. Både i NIS og NOR er det vekst i talet på skip og i tonnasje. I NIS er det oppgang for tredje året på rad og det er ti år sidan sist det var så mange skip registrert i registeret. Talet på skip registrert i NOR har aldri vore høgare.

Arbeidet med å gjera Sjøfartsdirektoratet kundeorientert og serviceinnstilt har halde fram og tilbakemeldingane frå næringa viser at innsatsen har gitt resultat. I forordet til Norges Rederiforbund sin konjunkturrapport for 2017 skriv administrerande direktør Sturla Henriksen mellom anna: «Det er også gledelig at flere av våre medlemmer flagger skip hjem. Årsakene er flere. Viktigst er endringer i fartsområde, styrket refusjonsordning og bedre service i Sjøfartsdirektoratet.»

Det er hyggelig å sjå at innsatsen som er lagt ned over år har gitt resultat. Arbeidet med å bli **føretrekt maritim administrasjon** held fram. Som eit ledd i dette arbeidet tilsette direktoratet i 2017, for første gang ein marknadsføringssjef. Målet er å profesjonalisera marknadsføringsarbeidet for å styrka dei norske registra ytterlegare.

For å gjera brukaropplevingane betre og for å få meir effektiv drift, held arbeidet med å digitalisera tenestene til direktoratet fram. Det største digitaliseringsprosjektet i direktoratet si historie, NINOMO (NIS/NOR-modernisering), nærmar seg no ferdigstilling. Dette prosjektet vil knyta skipsregistra sine system til resten av direktoratet sine løysingar. Det vil sikra kvaliteten, effektivisera drifta og leggja grunnlaget for betre tenester til næringa.

I desember vart «Min side Sjømenn» lansert. Dette er Sjøfartsdirektoratet si sjølvbetjeningsløysing for norske sjøfolk. Her har sjøfolka oversikt over sine saker og kan løysa sine oppgåver raskt og enkelt via ein datamaskin eller mobil. Tenesta er tilgjengeleg heile døgnet og alle dagar i veka. Den nye løysinga gjer det mykje enklare for sjøfolk som skal bruka direktoratet sine tenester. Samstundes har ein i 2017 forbereda arbeidet med å utvikla nye «min side»-løysingar for andre deler av næringa, eit arbeid som vil starta opp i 2018.

Arbeidet med å få til digitale sertifikat for forsikring mot oljesølskade og bunkersoljesøl CLB/CLC, er godt i gang. Her jobbar direktoratet tett med forsikringsselskapa for å finna den beste løysinga for næringa. Også andre forbetningsprosjekt har hatt høg prioritet.

I internasjonale fora har det vore høg aktivitet. I 2017 trådde endeleg den internasjonale ballastvatn konvensjonen i kraft. Denne konvensjonen er viktig for å hindra spreiding av framande artar via skipsfarten. Noreg har spelt ei aktiv rolle i arbeidet med å få på plass konvensjonen. Det er gledeleg at konvensjonen no endeleg har trådd i kraft. Det er likevel eit stort paradoks at det internasjonale samfunn har brukt over 30 år på å få på plass eit regelverk på eit område der det openbart har vore behov for regulering.

Heldigvis har det gått fortare å få på plass nytt regelverk for transport av kjemikalier på offshorefartøy. 6. desem-

ber vart OSV Chemical Code vedteken i IMO etter seks års arbeid. Sjøfartsdirektoratet har vore heilt avgjerande i utforminga av det nye regelverket.

Initiativet til eit nytt regelverk på området kom frå næringa sjølv. Offshorereiarlaga opplevde stor etterspørsel etter frakt av kjemikalier til og frå installasjonane på sokkelen. Dette er potensielt svært farleg last og regelverket var mangelfullt og lite tilpassa situasjonen. Næringa tok difor kontakt med Sjøfartsdirektoratet for å få på plass eit passende regelverk. Gjennom eit tett samarbeid mellom næringa og direktoratet har ein fått gjennomslag i IMO for eit regelverk som gir avklara rammevilkår og auka tryggleik. Dette er eit svært godt eksempel på korleis ein kan bruka det internasjonale systemet for å få løyst eit problem.

Også i 2017 har det vore stort fokus på innovasjon og bruk av ny teknologi. Svært mange nybygg og mange av ombyggingane vert gjort med nye teknologiske løysingar. Fokus på miljø og reduserte utslepp, kombinert med stadig betre tekniske løysingar, har ført til ein sterk vekst i bruken av batteri. Bruk av andre drivstofftypar som hydrogen har også fått stor merksemd. I tillegg er det mykje fokus på autonomi i skipsfarten.

Dei innovative løysingane og den nye teknologien utfordrar direktoratet på regelverk, tidsbruk og kunnskap. Det same gjer det store digitaliseringsarbeidet som no skjer i direktoratet. Forutan sjølvve investeringa i utvikling av nye digitale tenester, krev og digitaliseringa mykje av organisasjonen. Samstundes er det spanande for direktoratet å jobba tett på næringa i bruk og utviklinga av dei nye løysingane.

Diverre vart det heller ikkje i 2017 ei avklaring på ordninga med innbetaling til Staten si pensjonskasse. At denne saka enno er uavklara gir store utfordringar for drifta. Direktoratet sine utgifter varierer med mange millionar frå år til år. Noko som gjer planlegging og styring av drifta vanskeleg. Det er difor viktig å få avklara kva system som skal gjelda for innbetaling til Staten sin pensjonskasse.

Haugesund, 1. mars 2018,

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 (NFD). Sjøfartsdirektoratet er underlagt Klima- og miljødepartementet (KLD) når det gjelder direktoratets arbeid med beskyttelse av det ytre miljø, herunder utvikling, implementering og håndhevelse av miljøkrav for skipsfarten.

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, utstysprodusenter 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. Aktivitetene blir bestemt av nasjonalt og internasjonalt regelverk, avtaler og politiske beslutninger. Direktoratet samarbeider med og er rådgiver for Kystverket og bistår med skipsteknisk kompetanse under oljevernaksjoner. Sjøfartsdirektoratet bistår Petroleums-tilsynet i håndhevingen av petroleumsloven på norsk sokkel, og Statens havarikommisjon 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 16 regions- og tilsynskontorer langs hele kysten og en avdeling for registrering av skip i Bergen. Direktoratet disponerte til sammen 333 årsverk i 2017 (inkl 6 prosjektstillinger), fordelt med 217 årsverk ved hovedkontoret i Haugesund, 20 årsverk ved Skipsregistrene i Bergen og 96 årsverk ved regionene.

Ledelsen består nå av:



Sjøfartsdirektør
Olav Akselsen



*Avdelingsdirektør
Fartøy og sjøfolk:*
Lars Alvestad



*Avdelingsdirektør
Kontroll og inspeksjon:*
Alf Tore Sørheim



*Avdelingsdirektør
Administrasjonsavdelingen:*
John Malvin Økland



*Avdelingsdirektør Regelverk og
internasjonalt arbeid:*
Bjørn Pedersen



*Avdelingsdirektør
Skipsregistrene:*
Monika Borge



*Avdelingsdirektør
Kommunikasjon og
samfunnskontakt:*
Dag Inge Aarhus

Organisasjonskart:



Nøkkeltall fra årsregnskapet

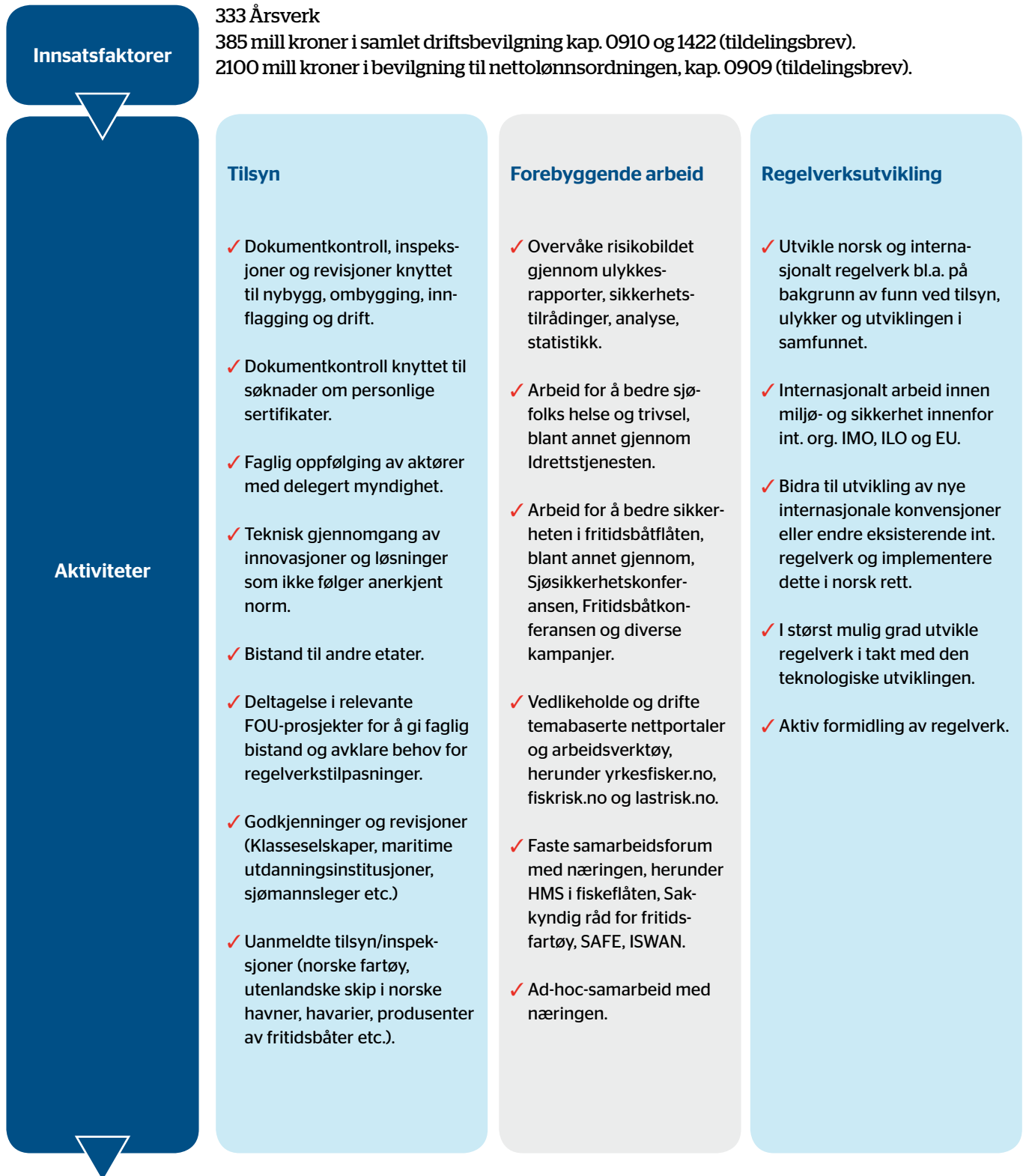
Beskrivelse	2015	2016	2017
Antall årsverk (forbrukt inkl. overtid)	296,8	310,89	308,65
Samlet tildeling post 01-99	374 415 000	398 561 000	396 218 000
Utnyttelsesgrad post 01-29	94,25 %	95,29	94,52
Driftsutgifter	363 253 837	394 857 124	391 106 505
Lønnsandel av driftsutgifter	71,00 %	70,30 %	65,50 %
Lønnsutgifter pr. årsverk	869 276	893 335	830 018
Konsulentandel av driftsutgifter	9,46 %	11,13 %	13,67 %

Utvalgte volumtall

Beskrivelse	2015	2016	2017
NIS-flåten, antall fartøy	535	579	593
NOR-antall fartøy totalt	18 818	19 401	19 916
- herav NOR-handelsflåten, antall fartøy *	875	880	883
- herav NOR-fiskefartøy	6 082	6 099	6 116
- herav NOR-fritidsfartøy	7 708	8 085	8 481
- herav NOR-andre	4 153	4 337	4 436
Rangering på White List - Paris MoU	5	10	Fastsettes 1 juli 2018
Sertifikatinspeksjoner, antall obligatoriske	2 186	2 089	2 127
Andre inspeksjoner, antall	1 254	1 569	1 521
Uanmeldte inspeksjoner, norske kontrollpliktige skip	348	435	501
ISM revisjoner av skip og rederier	297	582	579
Havnestatskontroller, antall	564	558	551
Personellsertifikater, antall utstedte/gebyrbelagte	18 500	38 000	11 200
Fartøysertifikater, antall utstedte	5 127	5 382	5 668
Nybygg/større ombygninger, antall	125	131	202
Sjøfolk i nettolønnsordningen, antall, årlig gj.sn.	12 437	12 097	11 942
- herav norske	10 603	10 447	10 506
Tilskuddsordningen for Sjøvett, antall innvilgede	40	36	52
Skipsulykker, antall	264	235	244
Arbeids- /personulykker, antall	235	212	198



Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet



Innsatsfaktorer

Aktiviteter

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

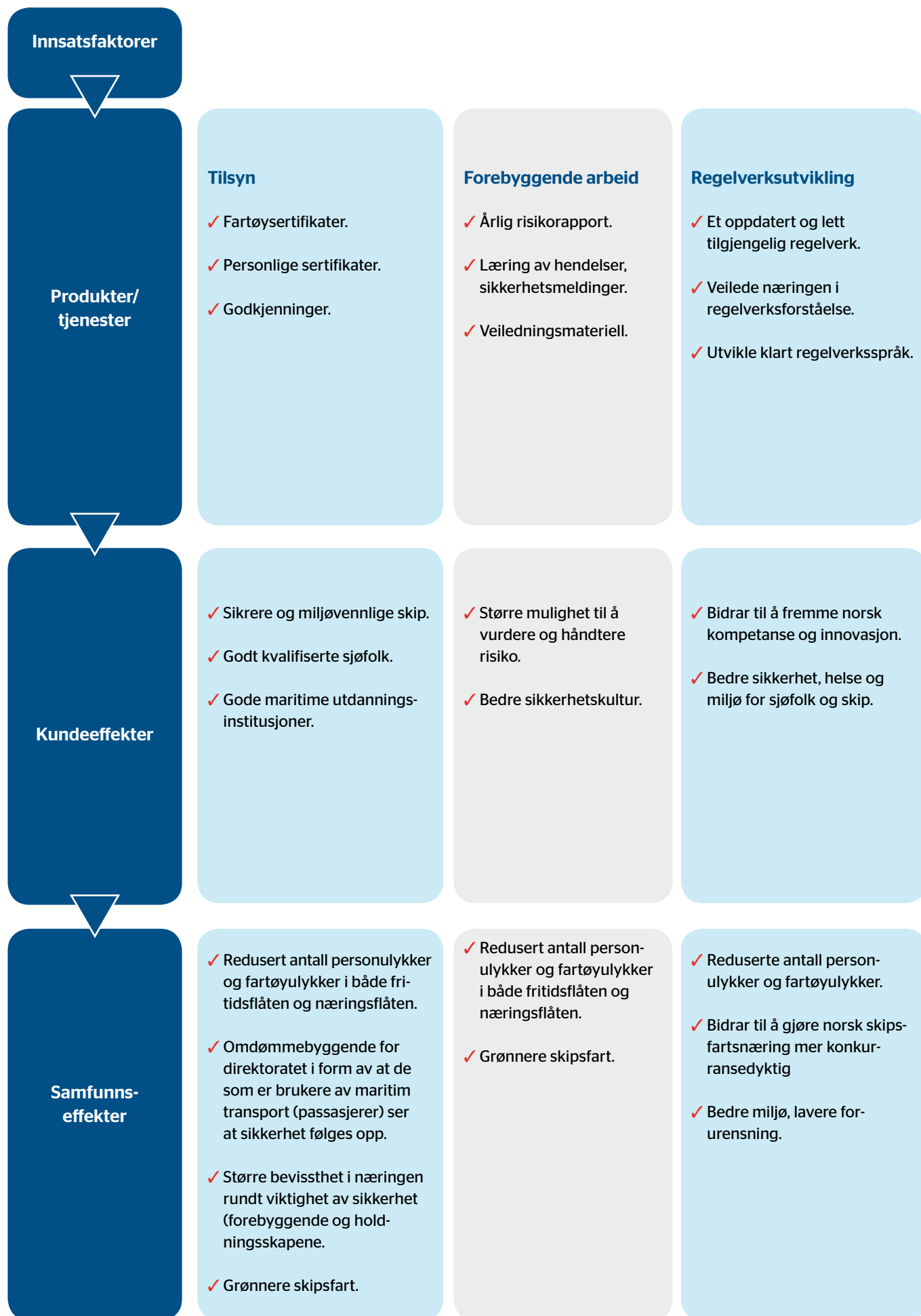
- ✓ Registrering av skip og rettigheter i skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og skip under bygging i Norge i Skipsbyggingsregisteret (BYGG).
- ✓ Utstedelse av sertifikater og attester.

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.



Innsatsfaktorer

Produkter/ tjenester

Kundeeffekter

Samfunns- effekter

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

- ✓ Realregister som tjener som rettsvernregister for registrering av rettigheter i norske skip.
- ✓ Registrering av juridiske rettigheter, rettighetshavere og rettighetshavers prioritet i forhold til pantekrav.

- ✓ Sikre materielle verdier og dokumentere egne rettigheter.
- ✓ Bidrar til rettsvern i forhold til eierforhold og rettigheter i skip, mulighet til å ta opp lån med pant i skip med rett prioritet.

- ✓ Bidrar til å sikre rettsvern i Norge.
- ✓ Tjene som ledd i den offentlige kontrollen av norske skip.

Markedsføring av Norge som flaggstat

- ✓ Informere om Norge som attraktiv flaggstat (NIS, NOR og BYGG). Ligge høyt på whitelist.
- ✓ Utgivelse av bladet Navigare, hjemmesiden sdir.no, Sjø-sikkerhetskonferansen.
- ✓ Gode digitale løsninger for å øke tilgjengeligheten og servicenivået overfor våre kunder.
- ✓ Brosjyrer og effekter til bruk i kundemøter og på stand/ messer.

- ✓ Rederiene får sine skip registrert i et anerkjent nasjonalt register.
- ✓ Synlighet av registrene vil øke oppfattelsen av at dette er kvalitetsregistre.
- ✓ Økt kunnskap om direktoratets tjenester og kvalifikasjoner.
- ✓ Sjøfartsdirektoratets brede kompetanse og kundefokus og 24/7 365 tilgjengelighet vil være viktig for rederiene både ift utvikling av ny teknologi, men også som samarbeidspartner.

- ✓ Flere skip under norsk flagg vil forsterke de andre samfunns-effektene.
- ✓ En stor norsk flåte (NIS/NOR) øker Norges innflytelse i internasjonale fora innenfor sikkerhet, internasjonalt regelverk og på framtidige internasjonale miljø- og sikkerhetskrav i skipsfarten.

Tilskuddsforvaltning

- ✓ Gi tilskudd for en prosentandel av rederiets lønnsutgifter og/eller rederiets innbetaling av norsk skatt og arbeidsgiveravgift.

- ✓ Flere norsk sjøfolk på norske skip.

- ✓ Sikre norsk maritim kompetanse.
- ✓ Sikre og fremme sysselsetting innenfor norsk maritim klynge.
- ✓ Bidra til konkurranse-dyktige rammevilkår for norsk skipsfartnæring.

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



Overordnet mål: Den foretrukne maritime administrasjonen

Sjøfartsdirektoratet sitt økte fokus på våre kunder, kompetanse, digitalisering og service, sammen med ordninger innenfor rammebetingelsene gjør at rederne alltid tar med NIS/NOR i sine betraktninger i valg av flagg. Dette gjør at vi i dag opplever en større grad av at rederne velger å flagge inn større deler av flåten mer enn ett og ett enkelt skip. Fusjoner i offshorerederi, sammen med vår gode dialog, fører til at rederiene i økende grad skifter fra utenlandsk til norsk flagg.

Direktoratet konstaterer at endringer i tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk og endringer i fartsområder for NIS har hatt en positiv effekt for økt innflagging. Det jobbes også nå mer målrettet med markedsføring, noe som også vil gi en positiv effekt.

Direktoratets gebyrinntekter har hatt en positiv utvikling, noe som vitner om et høyt aktivitetsnivå, både når det gjelder innflagging, ombygninger og nybygg. Vi konstaterer også at den varslede nedgangen i inntekter fra personlige sertifikater ikke har slått til. Årsaken til dette er at det var et etterslep fra 2016 og innføring av nye serti-kattyper (kompetanse- og ferdighetssertifikat).

Det er for tiden stagnasjon i markedet for nybygg av off-shorefartøy, derimot ser vi nå at det har vært en dreining mot vindkraftmarkedet. Flere og flere typiske off-

shorerederier velger å bygge om sine fartøy til å støtte utbygging og vedlikehold av vindmøller til havs. Dette har utfordret oss bl.a. når det gjelder regelverket for såkalte «walk to work» operasjoner. På dette punktet har vi valgt å tillate slike operasjoner ved å bruke handlingsrommet i reglene for å tillate andre, men like sikre løsninger. Dette er gjerne i motsetning til hva andre land gjør, noe som igjen har hatt positiv innvirkning på reders valg av flagg.

Sjøfartsdirektoratet så tidlig en tendens i markedet hvor bygging av mindre og større servicefartøy for havbruksnæringen ville ha en vekst. Det viser nå igjen på økt aktivitet innenfor nybygg og større ombygninger av slike fartøy. Transport og lusebehandling av laks krever større og mer teknologiske fartøy, spesielt ser vi dette på behandlingsutstyr og volum for å håndtere dette om bord. Igjen har vår håndtering av regelverk for kjemikaler og tekniske løsninger ført til at direktoratet blir foretrukket. Vår kompetanse og kundefokus gjør at flere og flere velger å bygge uten klasse.

Omlagginger og strukturendringer innenfor fiskeri har medført at vi også her har hatt en positiv utvikling og flere redere bygger nytt eller tilpasser eksisterende fartøy til å møte de mulighetene. Sjøfartsdirektoratet har kjempet imot nye krav fra EU om fast ballast på fartøy mellom 24 og 45 meter og fått aksept for dette. Det har ført til at



Lars Christian Espenes er seksjonssjef for internasjonalt miljø og leder den norske delgasjonen i IMO. Foto: Steinar Haugberg, Sjøfartsdirektoratet

den positive trenden med nybygg innenfor denne fartøylengden igjen har tiltatt og vil fremover gi økt byggeaktivitet.

Fornyelse av anbud og større krav til miljøvennlige fartøy krever en storstilt utskifting av fergemateriell. Dette viser igjen på en rekordstor nybyggaktivitet innenfor dette segmentet. Sjøfartsdirektoratet er en foretrukket samarbeidspartner både for Statens vegvesen og rederier på utviklingskontrakter for alternative drivstofftyper. Dette gir mindre utslipp til miljøet og andre tekniske løsninger.

Sjøfartsdirektoratet spiller en aktiv rolle for å få inn andre typer fartøy, noe som har ført til at rederier i dag velger å bygge cruiseskip til norsk flagg. Dette gjør at vi bruker mye tid på å håndtere flaggstatsoppgaver, men dette arbeidet har gitt oss økt kompetanse på slike fartøy som igjen gjør at flere velger å bygge til NIS eller NOR. Vi har indikasjoner på at vi kan få byggeanmeldt over 20 fartøy innenfor en kort periode.

Sjøfartsdirektoratet fortsetter å bygge kompetanse på ny teknologi og nye miljøvennlige drivstoffer og energibærere. Dette gjør oss i stand til å kunne være en god samarbeidspartner for våre kunder, som igjen gjør at nye og utfordrende teknologiprojekter realiseres gjennom det norske flagget. Vi har i løpet av 2017 fått byggeanmeldt 2 autonome fartøy som vil være banebrytende for vår regelverksutvikling både nasjonalt og internasjonalt. Samarbeid med andre etater og de forskjellige næringsinteressene vil være avgjørende for at vi lykkes. Økt fokus på miljø innenfor alle fartøysegmentene gjør at vi ser en

helt annen teknologisk utvikling enn tidligere. Direktoratet er derfor involvert i store prosjekter innenfor batteri, LNG, hydrogen og autonomitet. Vi har så langt vært i stand til å håndtere disse utviklingsprosjektene innenfor alternative løsninger samtidig som vi har startet utvikling av regelverk for dette. Spesielt har vi sett at nye miljøteknologiske løsninger er generert ut i fra rederi og kontraktsholdere innenfor passasjerskips- og fiskefartøysegmentet.

Det økonomiske handlingsrommet har i 2017 vært bedre enn et normalår grunnet lavere utgifter knyttet til årlige pensjonskostnader. I 2017 har pensjonskostnadene vært på 8,15 % mot 15,2 % i 2015, 17,85 % i 2016 og 13,15 % i 2018. 2018 vil bli mer et normalår og utgiftene til pensjon vil økes med om lag 13 millioner kroner. Ledige midler i 2017 har i hovedsak blitt benyttet til økt digital satsning.

I 2017 ble to nye konvensjoner gjennomført og satt i kraft i regelverket som Sjøfartsdirektoratet forvalter. 8. september trådte ballastvannkonvensjonen i kraft og Sjøfartsdirektoratet fastsatte samme dato ny forskrift om ballastvannbehandling på skip og flyttbare innretninger. ILO konvensjon 188 om arbeidsvilkår i fiskerisektoren trådte i kraft 16. november 2017. I all hovedsak var det norske regelverket i samsvar med konvensjonskravene, men enkelte endringer var likevel nødvendige og disse endringene ble gjennomført og satt i kraft i november 2017. Sjøfartsdirektoratet hadde utstrakt kontakt med næringen under utarbeidelsen av forskriftene som gjennomfører disse konvensjonene.

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 foretrukne maritime administrasjonen. Direktoratet har valgt å kalle satsningen 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 seminarer og møter for alle ansatte. I utviklingssamtalen har service vært tema, spesielt med fokus på hva den enkeltes bidrag kan være.

Som en del av dette programmet har direktoratet gjennomført et eget prosjekt med særlig fokus på kunde-håndtering. Prosjektet fikk navnet KIS (Kundereisen i Sjøfartsdirektoratet). Prosjektet hadde som mål å kartlegge status på direktoratets kundeføring i dag, samt definere forbedringsområder. Det ble inngått en avtale med et eget tjenestedesign/ konsulentfirma (EGGS). Konsulentene har i samarbeid med direktoratet utviklet ideer og konsepter for hva som kan gjøres for å forbedre kundeføringen slik at både nåværende og potensielle kunder velger Sjøfartsdirektoratet. Tjenestedesign brukes som metode og konsulentene har samlet innsikt ved blant annet kvalitative dybdeintervjuer med kunder og ansatte. Ideene og konseptene som utvikles vil prioriteres etter ulike parametere deriblant risiko på kundeopplevelse. En har fått presentert forslag til konkrete prosjekter som det vil bli jobbet videre med i 2018.

Sjøfartsdirektoratet har som en del av serviceprogrammet økt fokuset på et klart språk. Direktoratet har etablert en 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 gjennomlesning.

Sjøfartsdirektoratet har videreført utvidet vaktordning 24/7 for å betjene næringens behov for bistand utenom ordinær arbeidstid. Direktoratet får gode tilbakemeldinger på denne utvidelsen.

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 fagekspert og

kunde. Direktoratet har etablert 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.

Direktoratet har i 2017 fått på plass en egen markedsføringsjef. Målet med stillingen er at Sjøfartsdirektoratet skal bli enda flinkere i sitt markedsføringsarbeid slik at Norge blir enda mer synlig og anerkjent som en maritim administrasjon, og dermed bidra til økt andel norskkontrollert flåte i NIS/NOR.

Måling av brukereffekter

Arbeidet med å kartlegge hvordan kundene opplever direktoratet gjennomføres på ulike måter. Annet hvert år gjennomfører direktoratet en større kundeundersøkelse, sist var januar 2016. I 2017 har direktoratet jobbet videre med forbedringstiltak som ble avdekket i undersøkelsen. I forbindelse med KIS-prosjektet ble det gjennomført kvalitative intervjuer der effekten av direktoratets tjenester var tema.

I 2017 ble det gjennomført en nullpunkts-måling på direktoratets nettsider i regi av klarspråkgruppen. Dette har allerede medført konkrete endringer i tekstinnhold og skal følges opp med en ny måling på et senere tidspunkt. Direktoratet har videreført arbeidet i den interne «kundekoordineringsgruppen». Gruppen har særlig fokus på hvordan en 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 etter Sjøsikkerhetskonferansen i september. Dette er et viktig verktøy for å få en vurdering av om vi treffer med disse viktige møtestedene - samt få innspill til kommende konferanser. Tilbakemeldingene har vært svært gode, og de viser at Sjøfartsdirektoratet leverer kvalitet når en arrangerer disse to fagkonferansene.

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 kundeføring meldes inn som egne saker i direktoratets avviks- og forbedringssystem (Kvalitetssystemet) for oppfølging.

For å sikre gode opplevelser for våre kunder blir de involvert i utvikling av nye digitale tjenester. Eksempelvis ble sjøfolk og rederi invitert inn og testet «Min side sjøfolk» for å sikre et godt sluttprodukt som gir gode brukereffekter.

Klagesaker

Departementene avgjorde totalt 34 klagesaker fra Sjøfartsdirektoratet i løpet av 2017. 29 ble avgjort av NFD, 5 ble avgjort av KLD. Departementet opprettholdt vårt vedtak i 28 saker. 2 vedtak ble omgjort, og 4 vedtak ble delvis omgjort.

Videre var det per årsskiftet 39 ubesvarte klagesaker. I tillegg lå 4 saker til behandling i departementet på dette tidspunktet. Ytterligere 6 saker av de ubesvarte er oversendt departementet kort tid etter årsskiftet.

Departementet avgjorde til sammenligning 50 saker i 2016, 34 klagesaker i 2015 og 79 saker i 2014.

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

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.

Saker der Sjøfartsdirektoratet selv er klageinstans: Det har hittil i år ikke vært noen klager til vår behandling fra Telenor Kystradio.

Når det gjelder båtførerprøven har det vært tre klagesaker på båtførerprøven og en på internasjonalt båtførersertifikat (ICC). Direktoratet har opprettholdt Norsk Tests vedtak i alle disse sakene.

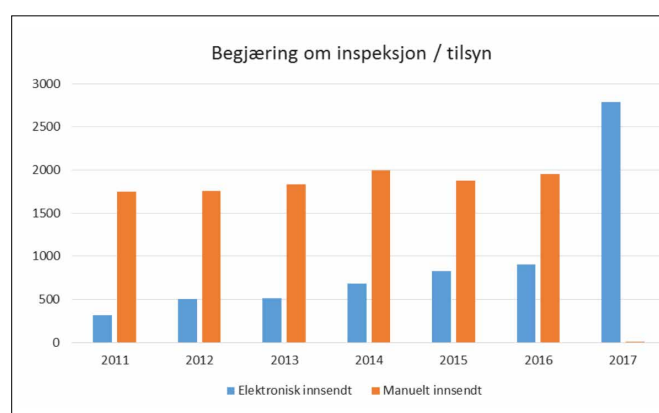
Gode digitale løsninger

Målet for direktoratet er at digitale tjenester skal gjøre hverdagen lettere for våre kunder, effektivisere interne arbeidsprosesser og redusere saksbehandlingstiden. IT-utviklingen skal tilby mer effektive og tilgjengelige tjenester ved at vi er tilstede der kundene er, på nettet (24/7).

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 få løst sine oppgaver gjennom digitale løsninger. Skriftlig kommunikasjon med Sjøfartsdirektoratet skal primært foregå elektronisk.

Sjøfartsdirektoratet jobber kontinuerlig med digitalisering av arbeidsprosesser og økt digital kommunikasjon med kundene. Et godt eksempel på hvordan digitalisering kan bidra til forenkling er at Sjøfartsdirektoratet erstattet 50 papirskjemaer med ett elektronisk søknadskjema om maritime personlige sertifikater. I dag sendes 90% av søknadene inn elektronisk. Direktoratet mottar også underliggende dokumentasjon fra utdanningsinstitusjoner, sjømannsleger og rederier elektronisk. Dette har effektivisert prosessen betydelig og har bidratt til at saksbehandlingstiden er holdt på et lavere nivå enn forventet.

I 2017 ble en forbedret løsning for begjæring av inspeksjoner/tilsyn lansert. Dette har medvirket til tilnærmet 100% digital innsending - se figur nedenfor.



Direktoratets kunder har store forventninger til nye digitale løsninger. Direktoratet har et ønske om å lage digitale løsninger som effektiviserer egen drift og som gjør at næringen får bedre tjenester. Direktoratet har vært nødt til å nedprioritere prosjekter som kunne hatt stor positiv effekt for både sjøsikkerheten og attraktiviteten til flagget, jmfør siste avsnitt på side 19. Skal direktoratet bli den ledende maritime administrasjonen må en bli enda bedre på digitale løsninger. For å nå dette målet må det settes av betydelige midler til utvikling. Dette er det ikke rom for innenfor dagens budsjett.

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 do-

kumentasjon samt finne resultater og status fra saksbehandling av denne. Direktoratet har også etablert sikker Digital postkasse for næringsdrivende (Altinn) for vedtak knyttet til tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk/refusjonsutbetaling.

Sjøfartsdirektoratet har i 2017 jobbet videre med et større IKT-prosjekt for å effektivisere tjenestene til NIS/NOR Skipsregisteret (NiNoMo prosjektet). Sjøfartsdirektoratet vil med dette kunne levere flere nye løsninger til næringen. Prosjektet startet opp i 2016 og vil bli implementert i 2018.

Nedenfor viser en oversikt over de større digitale satsningene som har hatt hovedfokus i 2017.

Direktoratet har i stor grad benyttet offentlige felleskomponenter. Dette gjelder bl.a. ID-porten, Altinn, Folke- og enhetsregisteret, Digital postkasse inkl. 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. Det er etablert et godt samarbeid med Difi på området.

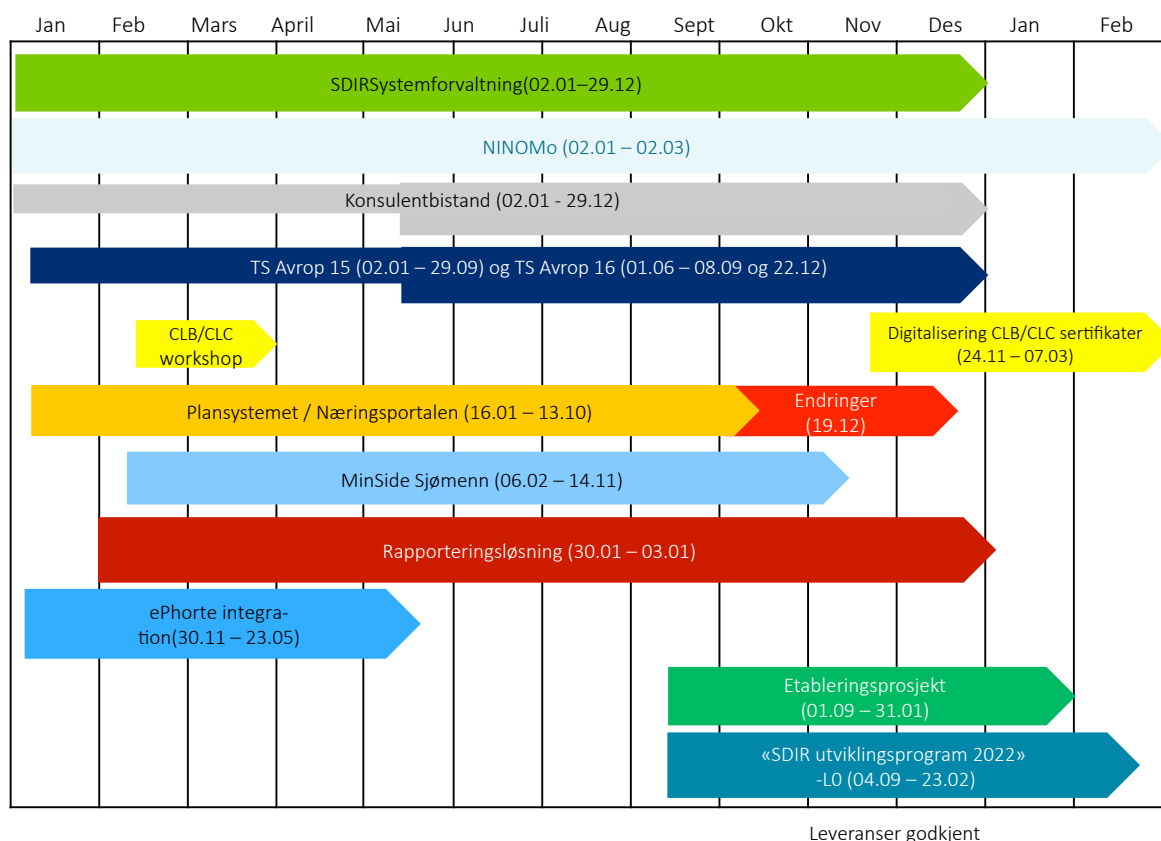
Sjøfartsdirektoratets nettside www.sdir.no skal være hovedportal for de digitale løsningene til direktoratet. I

2017 har en jobbet videre med å utvikle «Min side» løsning for sjøfolk og løsningen ble lansert i desember. Så langt er tilbakemeldingene positive fra de som har tatt i bruk løsningen. I den nye løsningen kan sjøfolk se sine gyldige og utgåtte sertifikater, sertifikatsøknader med saksbehandlingsstatus, fartstid og helseerklæringer. Gevinstene ved prosjektet er bl.a. vesentlig bedre service overfor sjøfolk - i praksis åpent 24/7 - og besparelser i form av færre rutinehenvendelser om sertifikatsøknader, behandlingstid osv.

Høsten 2017 ble forprosjektet og estimering av neste digitale nettsatsning ferdigstilt - «Min side Reder og verft». Denne løsningen vil ta opp i seg funksjonalitet som i dag finnes i Næringsportalen, men også tilby et bredere utvalg tjenester som skal bedre servicen overfor næringen og lette kommunikasjonen med direktoratet. Prosjektet ligger høyt i prioritering når det gjelder midler til digitale satsninger i 2018.

Sjøfartsdirektoratet har vært i møte med digitaliseringsrådet i forbindelse med prosjektet «modernisering av skipsregistre» og har fått anbefalinger derfra i etterkant som vi anser som nyttige i vårt digitale utviklingsarbeid.

Digitale Satsninger SDIR – Cappingini – 2017



Med bakgrunn i tildelingsbrevet for 2017 om Digitalisering og effektivisering har direktoratet satt i gang et arbeid med porteføljestyling hvor en prioriterer mellom ulike digitale satsningsforslag. Prioritering forankres i direktoratets overordnede strategiplan, samt tiltak som har stort gevinstpotensial.

Tilgjengelig, klart og brukervennlig regelverk

Sjøfartsdirektoratet gjennomfører både nytt internasjonalt regelverk og endringer i slike regler innen fristene som gjelder. Forskrifter og tilhørende rundskriv gjøres tilgjengelige på nett straks de blir vedtatt, og sendes samtidig til Lovtidende for kunngjøring. Alle forskriftene oversettes til engelsk og blir i tillegg til å publiseres på direktoratets hjemmesider også gjort tilgjengelige hos Regs4ships. Regelverksarbeidet følger fortsatt den standarden og strukturen som ble etablert i Forskriftsprosjektet og det er stadig stor oppmerksomhet rundt det å lage klare og brukervennlige forskrifter.

Selv om fristene for gjennomføring av internasjonalt regelverk er overholdt, ser vi at en stadig økende mengde regelverkssaker har medført en økning i restanser og forsinkelser i ferdigstillelser av regelverk. Dette er bekymringsfylt spesielt siden høy aktivitet på innovasjonssiden og ny teknologi introduserer kompliserte juridiske vurderinger.

Som et ledd i digitaliseringsarbeidet vårt har vi som mål å få på plass gode verktøy til bruk i regelverksarbeid, både for direktoratet internt og ikke minst for våre kunder. Dette arbeidet krever tett oppfølging hvor juridisk kompetanse er avgjørende. Hvordan vi i tillegg til regelverksarbeidet vårt skal få avsatt nok ressurser til det digitale utviklingsarbeidet er en utfordring.

Risikobasert prioritering av oppgaver

De siste årene har direktoratet jobbet aktivt med en dreining mot risikobasert tilsyn. En stor del av dette arbeidet består i å utarbeide årlige risikovurderinger. Hensikten med arbeidet med en årlig risikovurdering og valg av fokusområde har vært todelt. 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 fartøyene og på rederikontorene.

Sjøfartsdirektoratet sine prioriteringer i forbindelse med fokusområdet blir gjort gjennom risikoanalyser av nybygg, ombyggingsprosjekter og seilende skip. Det blir videre utarbeidet tiltakslistene basert på hva fokusområde innvirker på hver fartøytype i tillegg til felles tiltak. Det

utarbeides egne sjekklister for å sikre at fokusområdet blir belyst og ivaretatt i alle inspeksjoner og innenfor hele revisjonsvirksomheten.

Fokusområde for 2018 ble presentert under Sjøsikkerhetskonferansen i september 2017.

Basert på overnevnte risikovurdering hadde Sjøfartsdirektoratet i 2017 ekstra fokus på sikkerhetsstyringsystem noe som blir videreført for 2018, da med særlig fokus på mindre fartøy. Sikkerhetsstyring handler om å opprette system for å oppnå og opprettholde et høyt sikkerhetsnivå.

I juni 2017 begynte direktoratet for fullt å jobbe risikobasert under de forskjellige tilsynene. Sertifikatinspeksjoner, ISM revisjoner og uanmeldte tilsyn omfattes av ordningen.

Som en del av arbeidet med å dreie vår aktivitet mot risikobasert tilsyn og prioriteringer har direktoratet utviklet en risikokalkulator som vil gjøre oss i stand til å velge ut de fartøyene som utgjør størst risiko basert på informasjon om type fartøy, pålegg, tilbakeholdelser, alder og havari/skade. Risikokalkulatoren deler fartøyene inn i høy, medium og lav risiko. I og med at kalkuleringen er i en startfase jobber vi jevnlig med tilpasninger.

Sjøfartsdirektoratet sine inspektører skal gjennom det nye systemet gjennomføre et mer detaljert tilsyn på de fartøy som i henhold til våre data kategoriseres som et høyrisikoskip. De rederiene som opererer sine fartøy på en god måte vil merke at vi bruker mindre tid om bord.

Direktoratet mener at den nye måten å jobbe på, med rett fokus på de rette fartøyene, vil medføre økt sikkerhet for helse, miljø og materielle verdier.

For å videreutvikle arbeidet med risikobasert tilsyn har direktoratet i samarbeid med Kystverket, Sintef og forskningsmiljø sett på muligheten til å videreutvikle risikokalkulatoren. Basert på dette arbeidet har Safe-tec på oppdrag fra direktoratet utarbeidet en spesifikasjon og løsningsbeskrivelse på et verktøy for å identifisere de forskjellige hendelsene og utpeke områder som er nødvendig å ha økt fokus på. Dette vil også gi en bedre metode for utvelgelse av fokusområde og hvilke fartøy som er eksponert for hendelser i form av drift, vedlikehold, ulykker, bevegelseshistorikk osv. Annen informasjon som legges inn er læring av hendelser og bl.a. råd fra Havarikommisjonen. Det har til nå ikke vært mulig å utvikle et slikt verktøy innenfor de midlene direktoratet nå disponerer.



Illustrasjonsbilde, foto: Steinar Haugberg, Sjøfartsdirektoratet

Dette slår negativt ut for direktoratets mulighet til å utarbeide en reell risikomodell.

I havnestatskontroll-sammenheng er det også årlige fokusområder. For 2017 var fokuset «sikker navigering». Årets kampanje var et samarbeid med Paris MoU og Tokyo MoU og gikk i perioden 1. september til og med 30. november. Havnestatskontrollsystemet er også utviklet med tanke på risikobasert tilsyn. Skip kategoriseres som høyrisikoskip, medium risikoskip eller lavrisikoskip. Høyrisikoskip får oftere inspeksjoner og mer omfattede inspeksjoner.

Direktoratet har sett et økt antall tilbakeholdelser av norske skip i utlandet de senere årene. Dette har dessverre resultert i at Norge er ute av US CoastGuard sin Qualship

21. Fra 1. juli 2017 falt Norge på rangeringen i Paris MoU sin hviteliste fra nummer fem til nummer ti.

Direktoratet har tatt den negative utviklingen på alvor og dreiet derfor tilsynsprioriteringene mot å øke antall uanmeldte tilsyn i utlandet. I tillegg følger vi tilbakeholdte skip tett opp for å unngå gjentakelser. Direktoratet jobber i tillegg tett med næringen for å snu den negative trenden. I 2017 så vi endelig en reduksjon av antall tilbakeholdelser på norske skip i utlandet. Direktoratet vil sammen med næringen og classeselskapene arbeide for at denne trenden fortsetter.

Hovedmål 2: En synlig, kompetent og anerkjent administrasjon

Anerkjent kompetanse

Direktoratet har de siste årene satset betydelig på å spisse fagkompetansen 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

Sjøfartsdirektoratet har i løpet av få år godkjent verdens første LNG drevne slepebåt, verdens første LNG drevne biltransportskip, verdens første offshorefartøy med brenselceller ombord, verdens første havgående skip som går på metanol, verdens første batteridrevne ferge, verdens første batteridrevne sjark og verdens første batteridrevne karbonkatamaran. Nye teknologiske konsepter og løsninger blir løpende presentert for Sjøfartsdirektoret for godkjenning.

Overnevnte teknologiske utvikling stiller store krav til de ansatte i direktoratet når gjelder faglig kompetanse. For å møte denne utfordringen har Sjøfartsdirektoratet blant annet etablert egne prosjekter med dedikerte ressurser innen alternative energikilder og autonome skip. Det er svært viktig for sjøsikkerheten at Sjøfartsdirektoratet er i stand til å vurdere ny teknologi og innovative løsninger, og direktoratet må derfor øke denne innsatsen.

Direktoratet har utarbeidet en egen strategisk kompetanseplan med tilhørende tiltaksliste og ansvarlig for gjennomføring. Det er gjort en betydelig satsning på kompetansetiltak innen nye innovative løsninger, spesielt på alternative drivstoff og autonome skip. 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.

Rekruttering av medarbeidere med spesialkompetanse om ny teknologi og teknologiutfordringer er avgjørende for å bli den foretrukne maritime administrasjonen. De utdanninger som det normalt rekrutteres fra reflekterer ikke morgendagens teknologi, og kapasitet må derfor hentes inn fra utviklingsmiljøer. Det er særlig teknisk kompetanse på «Cyber Security», automatisering og fjernstyring, kompetanse på brenselceller med ulike konfigurasjoner av energimiks som er aktuelt nå. I takt med utviklingen kan andre behov gjøre seg gjeldende. For å sikre at direktoratet rekrutterer den beste kompetansen, jobbes det hele tiden med å forbedre rekrutteringsprosessen. En har fokus på behovsanalysen 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 direktoratet sitt kompetansestyringssystem har en mulighet for å etablere fagspesifikke opplæringsplaner. Dette arbeidet er startet, men her er det et større potensiale.

Direktoratet har de siste årene gjennomført et omfattende lederutviklingsprogram for alle ledere. Høsten 2017 deltok ledelsen i direktoratet i DIFI sitt program for toppledergrupper i staten (kull 5). Dette er i samarbeid med toppledergruppene i Kystverket, Oljedirektoratet og Petroleumstilsynet. Programmet avsluttes våren 2018.

Et viktig punkt for å synliggjøre anerkjent kompetanse er tilstedeværelse i media. I 2017 har direktoratet vært godt synlig i media, både gjennom egeninitierte saker og saker hvor andre omtaler direktoratet på en positiv måte. I vårt verktøy Medieloggen.no er det registrert 142 saker som har kommet inn til direktoratet via kommunikasjonsavdelingen. Direktoratet bruker nå også sosiale medier svært aktivt og skaper større og større engasjement både blant ansatte og kunder. Hovedsiden på Facebook har nå nær 13 000 følgere mens kampanjesiden «Husk vest» nå er oppe i 8 700 følgere. Dette gir en god mulighet til å nå ut til mange med eksempelvis budskap som ordinære medier ikke viser interesse for. Vi har og i en viss utstrekning betalt for bedre rekkevidde for innlegg - særlig knyttet til kampanjesiden «Husk vest»

Direktoratet lanserte også i august en ny profileringsfilm for Sjøfartsdirektoratet. Filmen er med på å underbygge de stolte tradisjonene Norge har som sjøfartsnasjon. Den fokuserer på det samfunnsansvaret Sjøfartsdirektoratet har, i tillegg til direktoratets rolle innen innovasjon og fremtid. Vi håper, og tror, at budskapet og det dramaturgiske grepet vil bidra til at en vil være litt ekstra stolt over å jobbe i Sjøfartsdirektoratet etter å ha sett filmen. Filmen har allerede over 80 000 visninger på Facebook.

For å opprettholde et godt arbeidsmiljø jobber direktoratet systematisk med ulike HMS-tiltak. Det gjennomføres årlige vernerunder og annet hvert år er direktoratet deltaker Statens arbeidsmiljøinstitutt (STAMI) sin store arbeidsmiljøundersøkelse.

Bidra til å gjøre norsk innovasjon til internasjonal standard

Sjøfartsdirektoratet har kontinuerlig kontakt med viktige maritime forsknings- og utviklingsmiljø i Norge. Erfarin-

gen er at ambisjonen i delmålet blir svært godt mottatt i bransjen.

Det har vært stort fokus på miljøvennlige løsninger. Direktoratet deltar i flere internasjonale initiativ knyttet til nye teknologier for fremdrift slik som hydrogen, metanol og batteri. Det er videre etablert nettverk knyttet til utvikling av autonome skip og utvikling av teknologi knyttet til dette. Utviklingen knyttet til autonome skip ble tatt opp i IMO i samarbeid med flere land.

Direktoratets arbeid med alternative energibærere og drivstoff har ført til at det er opprettet egne koder i IMO regi og ikke minst har dette vært med å påvirke klasse-selskapenes arbeid med klasseregler.

Sjøfartsdirektoratets holdning og fokus på at våre kunder skal lykkes med sin innovasjons- og teknologiutvikling, gjør at Sdir blir en naturlig samarbeidspartner på utviklingsprosjekt. Dette gjør oss i stand til å utvikle regelverk både nasjonalt og internasjonalt.

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.

Tilsyn

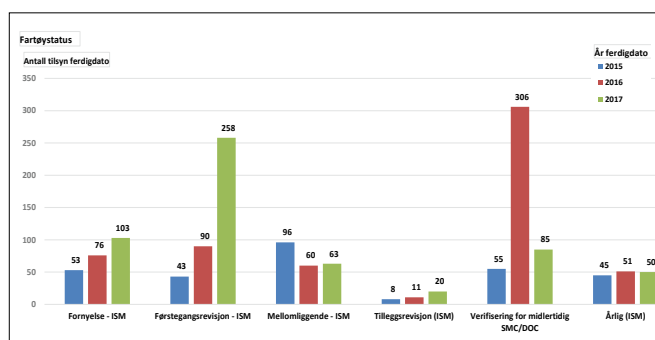
Samtlige av direktoratets tilsyn har fokus på at kravene til høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier blir ivaretatt av rederiene.

Alle begjærte sertifikatinspeksjoner og revisjoner ble gjennomført innen tidsfrist. I 2017 trådte ballastvannkonvensjonen og ILO 188 i kraft. Disse konvensjonene medførte nye tilsyn og sertifiseringer.

Sjøfartsdirektoratet har spilt en viktig rolle i utarbeidelsen av ballastvannkonvensjonen. Norge var et av initiativlandene for å få i gang arbeidet med konvensjonen og var et av de første landene som ratifiserte. Konvensjonen er et viktig redskap for å forhindre spredning av fremmede arter fra internasjonal skipsfart.

Formålet med ILO 188 er å sørge for gode arbeidsforhold og levevilkår på fiskefartøy.

Innføringen av ISM på fiskefartøy har ført til at samtlige nå har vært gjennom en verifikasjon og førstegangsrevisjon. Tabellen nedenfor viser at det har vært høy aktivitet både i 2016 og 2017. I 2017 var hovedtyngden førstegangsrevisjoner.



Revisjoner og verifikasjoner av fiskefartøy utgjorde en stor andel av ISM-revisjonene i 2017.

Direktoratet opplever fortsatt stor aktivitet på nybygg og sertifikatbesiktelser som blir gjennomført i utlandet. Sjøfartsdirektoratet har i all hovedsak gjennomført tilsynene med egne ressurser. Det er fortsatt en høy nybyggaktivitet i Tyrkia. I den forbindelse har vi hatt et fast inspektørteam tilstede også i 2017.

Det ble totalt sett gjennomført i overkant av 500 uanmeldte tilsyn med sikkerhetsstyring som fokusområde. De uanmeldte tilsynene ble fordelt på forskjellige fartøytyper, og det ble gjennomført to kampanjer med uanmeldte tilsyn på delegerte skip i utlandet. Direktoratet var tre uker i Houston, USA og to uker i Skottland.

Trenden viser at vi ser en liten økning i tilbakeholdelser under de uanmeldte tilsynene generelt. 41 skip ble tilbakeholdt. Dette gir en tilbakeholdelsesprosent på 8 % av de kontrollerte skipene.

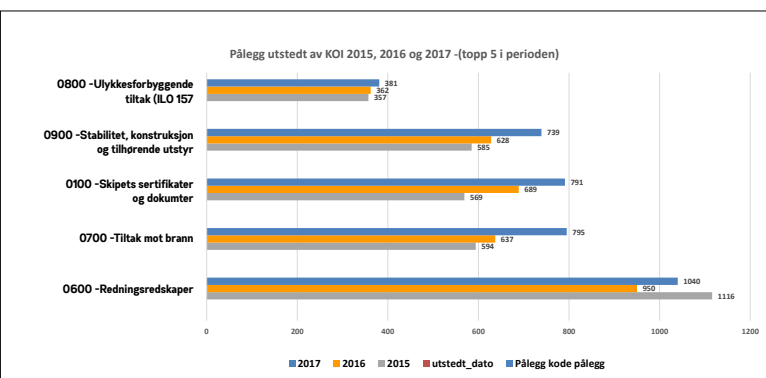
Ved innføring av risikobasert tilsyn ser direktoratet en generell økning av antall funn. Tilbakeholdelsesprosenten under uanmeldte tilsyn har også økt noe. Dette viser at innføringen har virkning. Direktoratet skal bruke ressursene på de fartøyene som har høyest risiko. Målet er at denne trenden vil snu når dette fokuset har vært gjeldene en periode.

Tabellen til høyre viser utviklingen i topp 5 påleggskategorier gitt ved tilsyn i perioden 2015 - 2017.

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 miljøkontroller. Direktoratet mener at denne tilstedeværelsen er viktig, da det er stor aktivitet med ulike aktører i denne perioden.



Foto: Steinar Haugberg



Det ble i 2017 gjennomført 230 analyser av svovelinholdet i bunkers. I tillegg ble det gjennomført 314 dokumentkontroller relatert til svovel. Direktoratet har nå totalt 9 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. Omlag 5 % av de kontrollerte fartøy har brudd på svovelkravene.

Direktoratet gjennomførte kontroller av fritidsfartøy. Tilsyn på fritidsbåter har vært basert på planlagte inspeksjoner og vi er tilstede på messer og hos forhandlere. I

enkeltilfeller er tilsynet basert på bekymringsmeldinger. Sjøfartsdirektoratet fattet i 2017 ingen vedtak om tilbaketrekking av fritidsfartøy som var satt ulovlig på markedet.

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte havnestatskontroller og vertsstatskontroller i henhold til kravene i direktiv 2009/16/EC og 99/35/EC. Direktoratets tildelte måltall innen havnestatskontroll ble oppnådd og direktoratet klarte å holde seg innenfor tillatt grense på «miss» av «prioritet 1» skip. Hovedmålet til havnestatskontroll-samarbeidet Paris MoU er å eliminere driften av såkalte «substandard skip» i fellesskapets havner.

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 2017 nr. 10. Selv om det er en tilbakegang sammenlignet med 2016, så viser dette at det norske flagget ligger høyt rangert på listen over kvalitetsflagg.

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 klasseselskap (RO). Sjøfartsdirektoratet observerer RO ved ISM revisjoner. Uanmeldt tilsyn på delegerte fartøy er også et viktig verktøy for kontroll av at RO-ene gjør den jobben de er delegert til å gjøre. Direktoratet skal på en god og effektiv måte påse at RO utfører delegerte oppgaver i henhold til gjeldende regelverk og avtale. I 2017 økte vi aktiviteten på uanmeldte tilsyn på delegerte skip.

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

ISPS uanmeldt tilsyn (UAT) utføres som et ledd i å kontrollere at anerkjente klasseselskaper utfører de oppgavene de er utpekte til å gjennomføre på vegne av Sjøfartsdirektoratet.

Skipsregistrene – NIS/NOR

Økt andel av den norsk kontrollerte flåten i NIS/NOR

Det ble jevnt over et godt år for den norskregistrerte flåten. Stadig flere norske rederier ønsker å bruke det norske flagget. Tross lave rater og krevende tider for rederiene kan både NIS og NOR vise til en fin utvikling i 2017. Sjøfartsdirektoratet har et høyt fokus på å gjøre flagget attraktivt og konkurransedyktig. Mange positive tilbakemeldinger fra næringen viser at direktoratet lykkes med sine satsninger.

Næringen er avhengig av gode og forutsigbare rammebetingelser. Endring i fartsområdebestemmelsen og utvidelse av tilskuddsordningen for NIS skip er blitt godt

mottatt av rederiene. Positive signaler fra rederiene gir håp om at flåten under norsk flagg vil kunne fortsette sin vekst 2018.

Markedsføring av NIS/NOR har pågått med normal styrke i 2017, hvor en av hovedsatsningene var deltakelse på messen Nor-Shipping i mai. Her markerte direktoratet seg med to stands, tilstedeværelse av fagfolk, innlegg på ulike arenaer samt et eget miniseminar med fokus på innovasjon. Markedsføringssjefen startet sitt arbeid parallelt med dette 1. mai 2017. Sommermånedene ble brukt til å bli kjent med organisasjon, markedet samt utforming av en markedsstrategi. Hovedmålet for markedsføringsfunksjonen ble definert som å øke andelen av den norsk kontrollerte flåten i NIS/NOR. Tre markedsføringsmål ble satt opp som fokusområder:

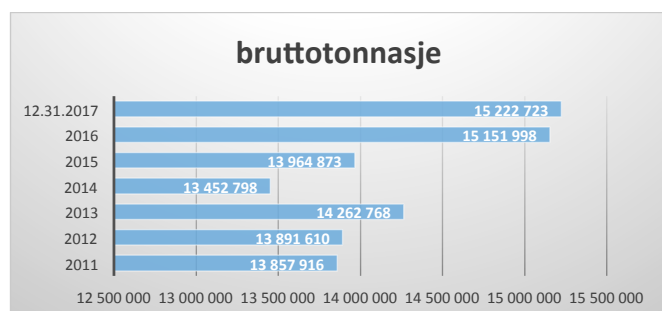
- 1) Fokus på kundene: Øke kunnskap, kjennskap og positive holdninger til det norske flagg/Sjøfartsdirektoratet i definerte målgrupper og segmenter.
- 2) Fokus på produktet: Sikre en solid/ønsket posisjonering av det norske flagg/Sjøfartsdirektoratet i markedet.
- 3) Fokus på organisasjonen: Forankre eierskap og kunnskap om strategien og merkevaren internt i Sjøfartsdirektoratet.

Markedsplan for å oppnå disse målene i 2018 er satt opp i form av 14 tiltak som ble presentert til og godkjent av ledelsen i oktober. Disse tiltakene vil blant annet inkludere kundebesøksprogram, markedsanalyser, kanalstrategi (medier), kunderelasjonssystem (CRM) m.fl. Arbeid med disse tiltak er godt i gang og ledelsen er regelmessig orientert om framdriften.

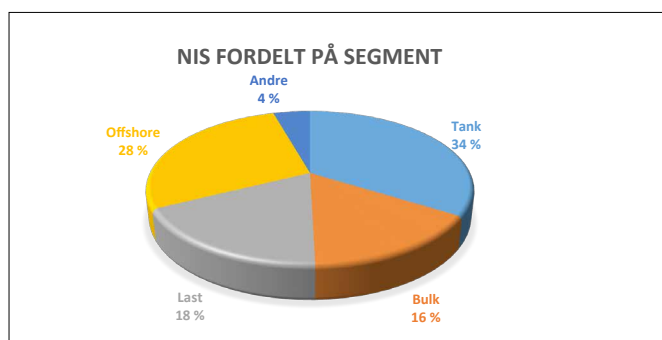
NIS, NOR og BYGG hadde en god utvikling i 2017. Antall registreringer og transaksjoner steg merkbart i forhold til 2016 tall.

Antall skip registrert/slettet i NIS/NOR/BYGG	2013	2014	2015	2016	2017
Registrert inn i NIS	72	57	58	104	77
Slettet i NIS	61	75	45	60	63
Registrert inn i NOR	964	886	848	891	962
Slettet i NOR	440	280	350	308	447
Registrert inn i Skipsbyggingsregisteret	95	118	87	120	97
Slettet i Skipsbyggingsregisteret	115	122	106	87	100
Totalt registrert	1 131	1 061	993	1 115	1 136
Totalt slettet	616	477	501	455	610

Utvikling i NIS flåten



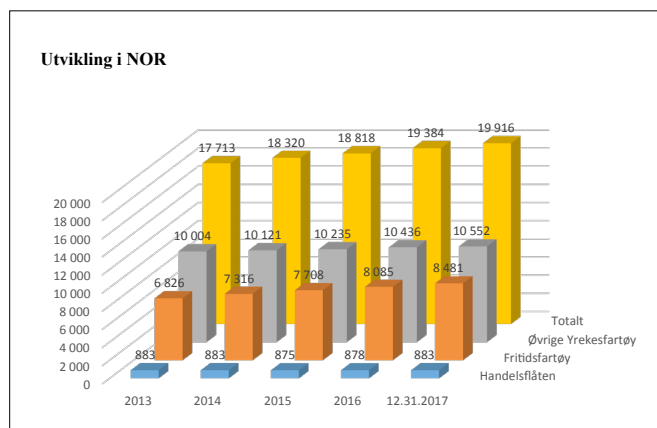
Veksten fortsatte i 2017 i NIS. Nettoøkningen i 2017 var på 14 skip og endte på totalt 593 skip. En må tilbake til 2009 for å finne et høyere antall registrerte NIS skip. Endringene i fartsområdet har også for 2017 vært medvirkende årsak til vekst. Flere mindre lasteskip i Nordsjøfrakt og konstruksjonsskip er flagget inn. Til tross for lave rater for store deler av DeepSea flåten har også dette segmentet bidratt til vekst i NIS. Året startet med en nedgang i bruttotonnasjen, men med en sterk vekst på slutten endte det med en økning på 70 725 bruttotonn.



Tank og offshore er de klart største segmentene i NIS flåten. Mindre endringer i sammensetningen siden 2016 (tank ned 2 %, bulk opp 1 % og offshore opp 1 %)

Utvikling i NOR

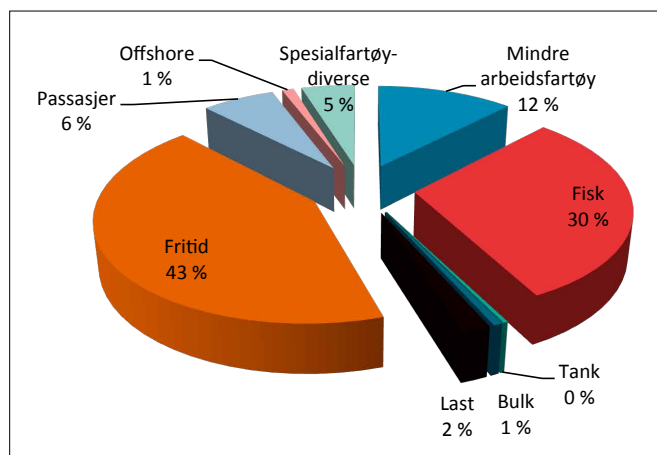
Det er stabil tilkomst av nye fartøyer til NOR. Ved utgangen av 2017 var 19 916 fartøyer registrert. Det er en netto økning på 532 fartøyer i løpet av året. Fortsatt er det fritidsfartøyer og mindre yrkesfartøyer som bidrar mest til økningen. Han-



delsflåten viser en liten økning til tross for at det har vært en del overføringer av offshorefartøyer fra NOR til NIS. Vekst i antall fartøyer over tid fører til at antall transaksjoner øker i takt med veksten. Både antall eierskifter og registrering av pant økte i 2017.

Sammensetning NOR Flåten

Skipsbyggingsregisteret hadde en jevn utvikling. I løpet av året ble det registrert inn 97 nye og slettet 100 i samme periode. Det bygges færre mindre laste-, passasjer- og fiskefartøyer. Aktiviteten i skipsbyggingsregisteret lå på nivå med 2016. Ved utgangen av 2017 var det registrert 124 bygg i Skipsbyggingsregisteret.



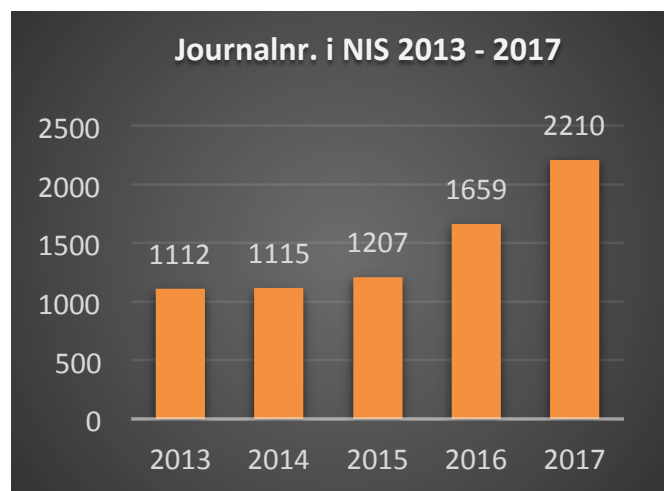
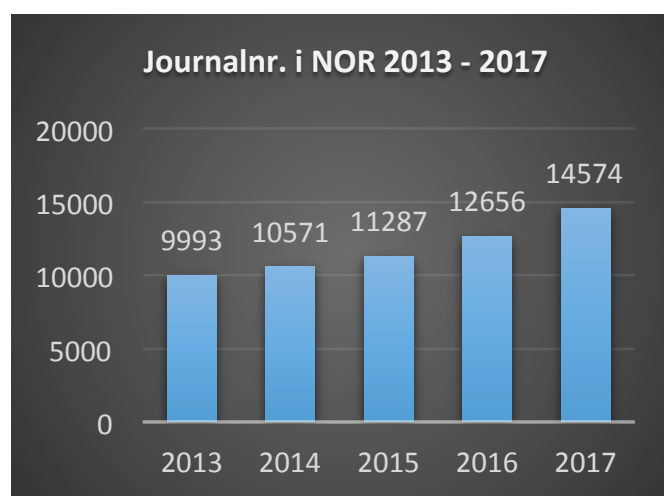
Det var litt færre store omstruktureringer og refinansieringer i 2017. Den totale panteverdien holder seg høy og var ved utgangen av året på ca. 1 546 milliarder kroner. Dette er vel 20 milliarder lavere enn ved utgangen av 2016.

Saksvolum ved registeret

Skipsregistrene har lovfestet klokkeslettregistrering og avdelingen skal derfor behandle innsendte dokumenter samme dag de er mottatt/forlangt registrert, jf. sjøloven § 14.

Det er en stor økning i antall saker. Volumet har økt i takt med en voksende NOR-flåte. Antall registreringer har aldri vært så høyt. Veksten gjelder begge registrene, men volumet i NOR er langt høyere.

Stort volum gir utslag på returtiden. Det er spesielt vår- og sommermånedene som har ekstra høy aktivitet hvor utslagene blir store. Saksrestansene økte også til et høyt nivå i sommermånedene.



Antall kontrollpliktige skip med gyldig hovedsertifikat

Antall kontrollpliktige skip	Skip med gyldig hovedsertifikat			
	pr. 31.12.14	pr. 31.12.15	pr. 31.12.16	pr. 31.12.17
Lasteskip	1 280	1 301	1 537	1 965 *
Passasjerskip	686	675	674	683
Fiskefartøy	1 127	1 185	1 610	1 916 *
Flyttbare innretninger	14	16	22	23
Totalt	3 107	3 177	3 843	4 587

*) 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.

Sjømansidretten

Antall deltagere pr. hovedaktivitet	2014	2015	2016	2017
Sjøtrimkonkurransen	2 098	1 314	1 017	1 096
Fotball "Nordsjøcupen" i Hirtshals	300	300	230	220
Fotball "Bergen Championship"	2 076	7 000	4 600	4 000
Blåmyra Open. Sjømannsgolf	42	-	-	-
Sum	4 516	8 614	5 847	5 316

Sjømansidretten 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.



Nordsjøcupen 2017, foto: Torbein Kvil Gamst, Sjøfartsdirektoratet

Det er flere endringer i tallene fra 2014 til 2017. I Sjøtrimmesterskapet ser vi en nedgang fra 2098 deltagere i 2014 til 1314 deltagere i 2015 og drøyt 1000 i 2016 og 2017. Vi har tidligere antatt at et naturlig antall vil ligge på rundt 1000 deltagere. Grunnen til de høyere tallene i 2014 og 2015 var at web-portalen var helt ny, og mange opprettet profil uten å bruke denne aktivt i ettertid.

I 2017 var det 434 nye personer som fikk profil i web-portalen. Det vil samtidig si at vi også mistet omtrent like mange fra registeret. Dette skyldes nok en blanding av interesse, behov og at folk slutter/blir oppsagt fra næringen. Andre tall; 111 702 aktiviteter ble registrert i 2017, det vil si 306 aktiviteter pr dag, hele året. Det ble registrert 132 715 timer med aktivitet, hvilket tilsvarer omtrent 72 årsverk (1850 timer pr årsverk) med trening.

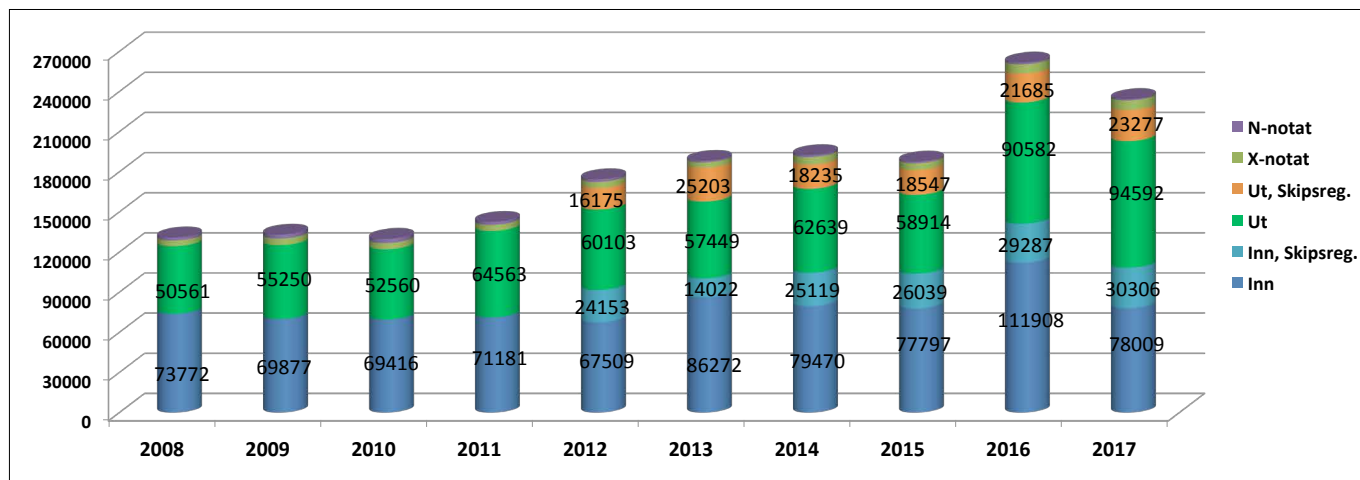
Vi ser også at Nordsjøcupen i fotball har en liten nedgang til 2016 og 2017. Disse årene var generelt vanskelige år for bransjen, spesielt for offshorenæringen. Vi fikk klare til-

bakemeldinger 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, og når tidligere «primus motorer» forsvinner er det flere lag som forsvinner. For ordens skyld så økte Nordsjøcupen fra 13 lag i 2016 til 15 lag i 2017, selv om antall reisende er omtrent det samme.

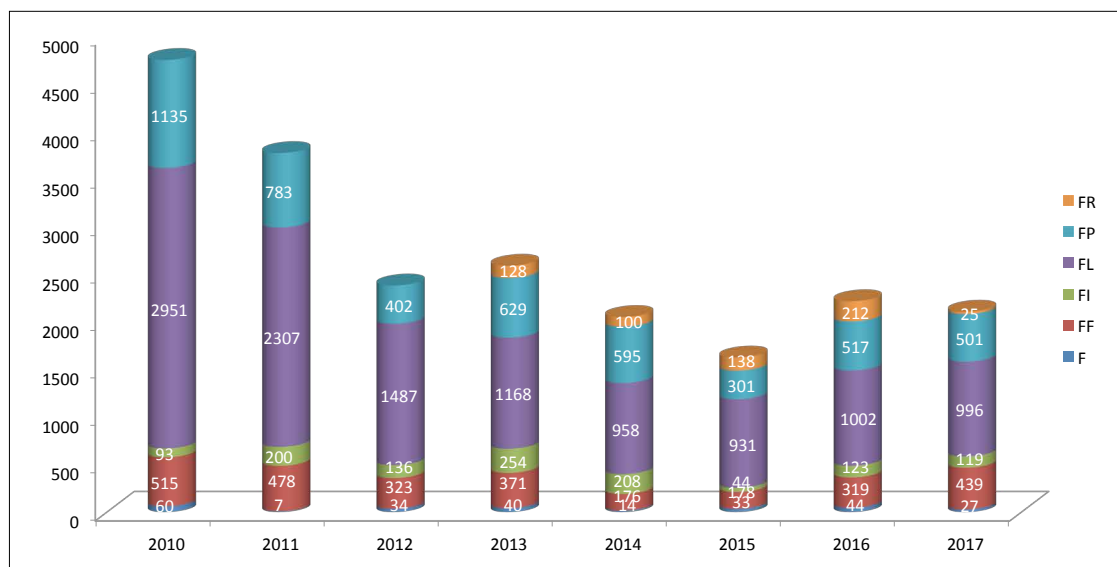
I Bergen Championship ble det spilt 53 kamper i 2017, mot 55 kamper i 2016 og 77 kamper i 2015. Reduksjonen i antallet skyldes vår kapasitet til å gjennomføre flere kamper, samt at vi også kun har tilgjengelige fotballbaner i skoleferien mot tidligere lenger sesong. Behovet og ønsket om kamper er større enn det vi klarer å organisere. Dette skyldes i stor grad at vi i de to siste årene har hatt et velferdssenter i Bergen hvor en større andel av kapasiteten ved senteret har gått med til å betjene arbeidstakere til sjøs som har besøkt senteret.

Det er 28 ulike skip og besetninger som har deltatt og vi brukte 101 busser til transport.

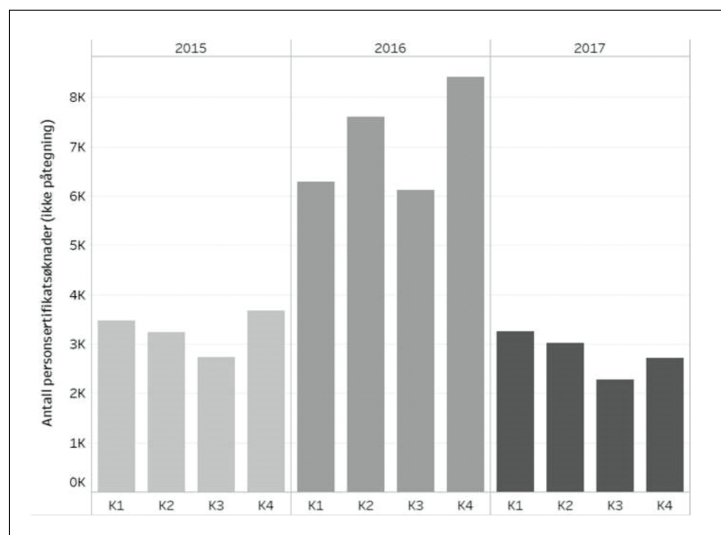
Total journalførte dokumenter fra 2008 til 2017



Restanseutvikling fartøysbehandling fra 2010 til 2017



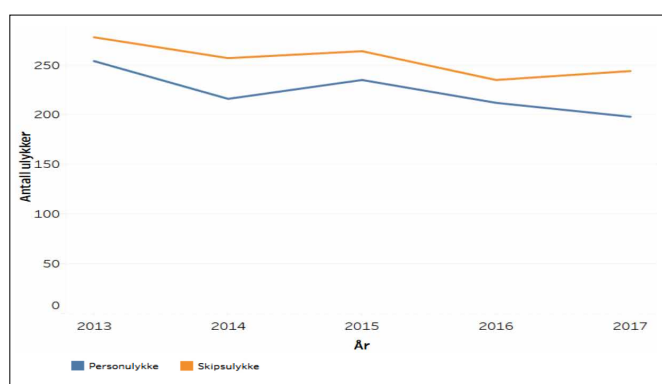
Antall personsertifikatsøknader:



Ulykkesbilde næringsfartøy 2017

Ulykkesbildet næringsfartøy 2017

2017 karakteriseres ved en svak nedgang i antall registrerte ulykker i Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase sammenlignet med fjoråret. I 2017 registrerte direktoratet 198 personulykker og 244 skipsulykker. Dette er en nedgang på 14 personulykker, og en økning på 9 skipsulykker, sammenlignet med 2016. Både personulykker og skipsulykker ligger under gjennomsnittet for den siste femårsperioden (henholdsvis 223 for personulykker, og 256 for skipsulykker.)

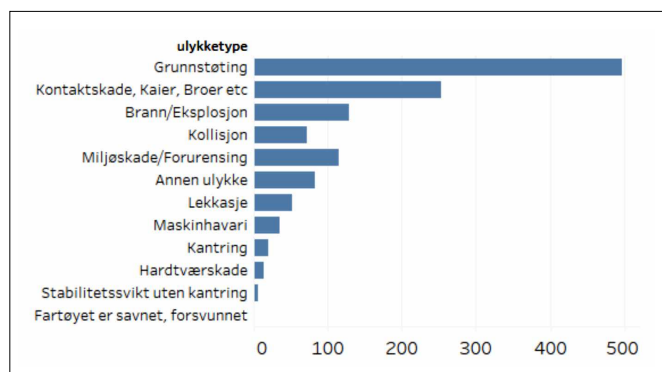


Figur 1: Antall ulykker 2013 - 2017

Av de i alt 2393 ulykkene som er registrert de siste fem årene har 83 % skjedd i Norge, mens 15 % har skjedd i utlandet. De resterende 2 % er registrert uten opphavslend.

Skipsulykker

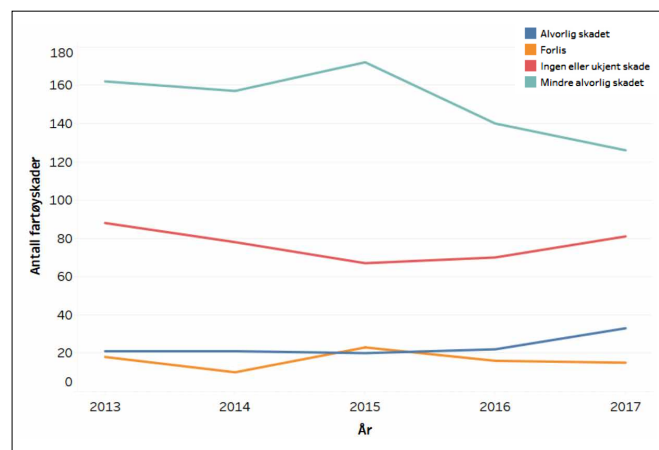
De siste fem årene har direktoratet registrert 1278 skipsulykker. Omlag 39 % av disse ulykkene skjer i forbindelse med grunnstøting. Den nest største ulykkestypen er kontaktskader, som står for omlag 20 % av hendelsene.



Figur 2: Antall skipsulykker, fordelt på ulykkestype 2013 - 2017

Den generelle trenden viser at antallet grunnstøtinger har holdt seg relativt stabilt den siste femårsperioden, mens antallet kontaktskader har sunket fra 60 i 2013, til 44 i 2017. Den største prosentvise nedgangen finner vi blant brannhendelser som har falt fra 40 i 2013 til 15 i 2017. På motsatt side av spekteret finner vi forurensningshendelser som har økt fra 16 i 2013 til 30 i 2017.

De 1278 skipsulykkene har medført til sammen 1340 fartøyskader de siste fem årene. Grunnen til at antallet fartøyskader er høyere enn antallet ulykker er at noen ulykkestyper (f.eks. kollisjoner) medfører skader på mer enn ett fartøy. Fartøyskadene er delt inn i fire hovedgrupper - ingen eller ukjent skade, mindre alvorlig skade, alvorlig skade, og forlis. Figur 3 viser denne fordelingen de siste fem årene.



Figur 3: Fartøyskader, fordelt på skadeomfang 2013 - 2017

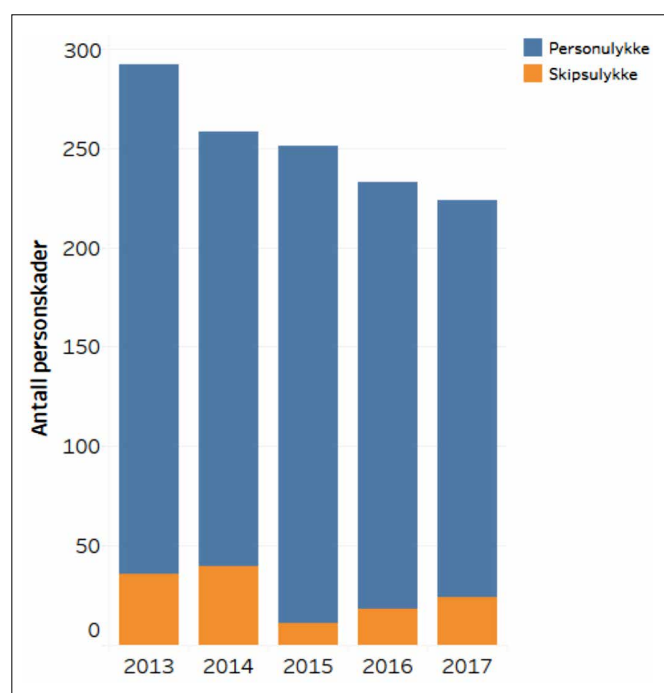
Majoriteten av skipsulykkene Sjøfartsdirektoratet har registrert de siste fem årene har medført mindre alvorlig (56 %), eller ingen/ukjent skade (29 %). Antallet forlis i 2017 (15) holder seg ganske jevnt mot gjennomsnittet for femårsperioden (16). Antallet alvorlige fartøyskader i 2017 (33) har økt i forhold til gjennomsnittet de siste fem årene (23).

Majoriteten av de 82 forlisene direktoratet har registrert de siste fem årene skjer på fiskefartøy (71%). Det er varierende årsak til hvorfor fartøy forliser, men de fire største ulykkestypene som medfører forlis er grunnstøting (26 %), kantring (20 %), lekkasje (20 %), og brann 16%. 79 av de i alt 82 registrerte forlisene de siste fem årene skjedde i Norge. Vi har ingen registrerte forlis på NIS fartøy i denne perioden.

Blant forlisene i 2017 har vi ett passasjerskip, fem lasteskip, og ni fiskefartøy. 11 av fartøyene var under 15 meter, mens de resterende fire var over 15 meter. Vi har ikke registrert noen dødsulykker som følge av forlis i 2017.

Personskader

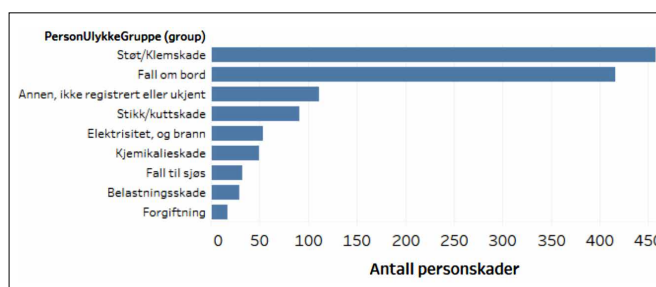
I 2017 har Sjøfartsdirektoratet registrert 224 personskader, hvorav 24 stammer fra skipsulykker, mens de resterende 200 stammer fra arbeids- og personulykker. Dette er en nedgang på 28 skader, sammenlignet med gjennomsnittet for de siste fem årene.



Figur 4: Utvikling i personskader fordelt på ulykkestype, 2013 - 2017

Den siste femårsperioden har direktoratet registrert 1 258 personskader, hvorav omlag 90 % stammer fra rene personulykker, mens de resterende 10 % skyldes skipsulykker. 986 av de i alt 1 258 hendelsene har skjedd i Norge. De aller fleste personskadene direktoratet har registrert i perioden skjer med nordmenn (74 %).

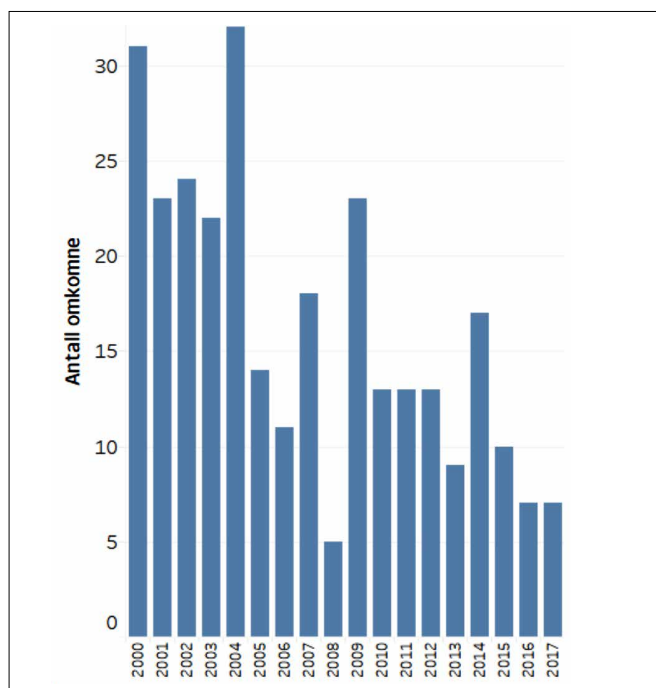
Den største personulykkegruppen de siste fem årene er støt/klemskader (36 %), tett etterfulgt av fall om bord (33 %). Hendelsene er forholdsvis jevnt fordelt mellom fiskefartøy (35 %), lasteskip (34 %), og passasjerskip (29 %). Det er vanskelig å sammenligne disse fartøygruppene direkte, da både driftsmønster, besetning, arbeidsoppgaver, flåtestørrelse, og passasjerantall varierer kraftig. Likevel antar vi at det forekommer noe underrapportering på mindre fiskefartøy, da andelen alvorlige skader relativt til mindre alvorlige skader er såpass høy blant denne fartøygruppen.



Figur 5: Personskader fordelt på personulykkegruppe, 2013 - 2017

Blant de 1 258 personskadene de siste fem årene har 50 medført dødsfall. Av disse skjedde 32 i norsk farvann, og 18 i utenlandsk farvann. 36 av dødsfall skjedde ombord på norske fartøy mens 14 skjedde om bord utenlandske fartøy.

De aller fleste ulykkene er enkelthendelser med kun en omkommet. Dette gjelder 95 % av alle dødsulykkene i perioden. De resterende to hendelsene gjaldt henholdsvis forliset av et norsk fiskefartøy utenfor Lindesnes i 2014, hvor to brødre omkom, samt en kollisjon mellom et norsk lasteskip og et kinesisk fiskefartøy i 2014, hvor åtte kinesiske fiskere mister livet. I 2017 har direktoratet registrert 7 omkomne, noe som er på nivå med 2016 tallene. Ser vi på de siste tre årene under ett er vi inne i en periode med historisk få omkomne. Dette skyldes både en nedgang i antall stor-ulykker, men også en nedgang i antall hendelser. Dette illustreres i figur 6 som viser antall omkomne på norske næringsfartøy fra 1990 og frem til i dag.



Figur 6: Antall omkomne, næringsfartøy 2000 - 2017

Blant de 7 omkomne i 2017 var 6 hendelser knyttet til personulykker, mens en hendelse skjedde i forbindelse med en brann. Tre av hendelsene skjedde ombord på fiskefartøy, tre på lasteskip, og en på passasjerskip. Alle hendelsene skjedde på norske skip, men to av disse skipene befant seg i utenlandsk farvann da ulykken fant sted.

Miljøutslipp

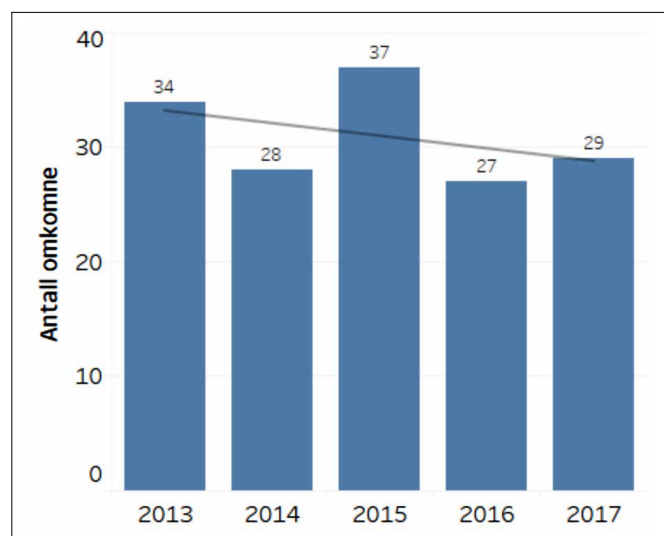
I 2017 har vi registrert 39 utslipp til miljøet. Dette inkluderer både rene forurensingsulykker, og hendelser hvor utslippet skjer som konsekvens av en annen hendelse (f.eks. grunnstøting). Tilsvarende tall i 2016 var 24 hendelser.

De aller fleste hendelsene i 2017 gjelder mindre utslipp av diesel, tungolje, eller smøreolje. Av større hendelser har vi registret utslipp av 432 m³ smøreolje fra en flyttbar innretning, 22 000 liter formalin fra et Malta-flagget lasteskip, 25 tonn gass fra en flyttbar innretning, og 3 m³ mais fra et norskregistrert lasteskip.

Fritidsfartøyulykker 2017

Utvikling i antall hendelser

De siste fem årene har Sjøfartsdirektoratet registrert 157 ulykker hvor fritidsfartøy har vært involvert. Av disse har 141 hendelser medført en eller flere omkomne. Totalt har 155 mennesker omkommet i forbindelse med bruk av norske fritidsfartøy den siste femårsperioden. Dette gir et gjennomsnitt på 31 omkomne per år.



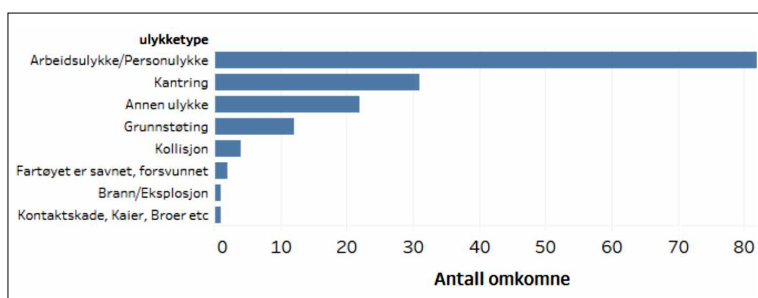
Figur 7: Antall omkomne, norske fritidsfartøy, 2013 - 2017

Antallet omkomne har holdt seg forholdsvis stabilt rundt gjennomsnittet, selv om trendlinjen viser en liten nedgang over femårsperioden som helhet. Det er vanskelig å

gi noe presist svar på hva som utgjør den observerte variasjonen, da vi ikke har noen god årlig oversikt over båtbruken i Norge. Forskjellen kan dermed stamme fra regulatoriske forhold, som flytevestpåbudet, men også ha sin årsak i andre forhold som vær, vind, endring i bruksmønster og tilfældigheter.

Ulykkestyper

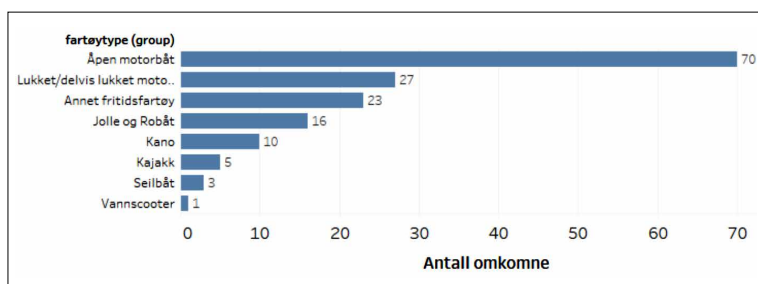
I overkant av halvparten av alle dødsfallene skjer som følge av det vi kaller en personulykke - altså en hendelse som i utgangspunktet ikke har påvirket fartøyet. Typisk hendelsesforløp her er at personen faller over bord, og ikke klarer å komme seg tilbake om bord i fartøyet. Foruten disse hendelsene utgjør kantring (20 %), og grunnstøting (8 %) majoriteten av skipsulykkene. Gruppen «annen ulykke» består hovedsakelig av hendelser hvor det er usikkert hva som har skjedd, f.eks. i tilfeller hvor personer blir funnet i havet uten at vi vet hva som var årsak til hendelsen. I 2017 var 13 av i alt 29 hendelser personulykker.



Figur 8: Antall omkomne, fordelt på ulykketype, 2013 - 2017

Fartøytype

Omlag 45 % av alle dødsfall skjer ved bruk av åpne motorbåter. Den nest største gruppen er lukkede/delvis lukkede motorbåter, som står for 17 % av dødsfallene. Samlet sett står altså motorbåter for omlag 62 % av alle dødsfall i perioden 2013 - 2017. Til sammenligning estimerte Kongelig norsk båtforbund i sin båtlivsundersøkelse i 2012 at motorbåter (med og uten overnattingsmulighet) utgjorde 62 % av alle fritidsbåter i Norge.



Figur 9: Antall omkomne, fordelt på fartøytype, 2013 - 2017



Måling av svovelinnhold, foto: Torbein Kvil Gamst, Sjøfartsdirektoratet

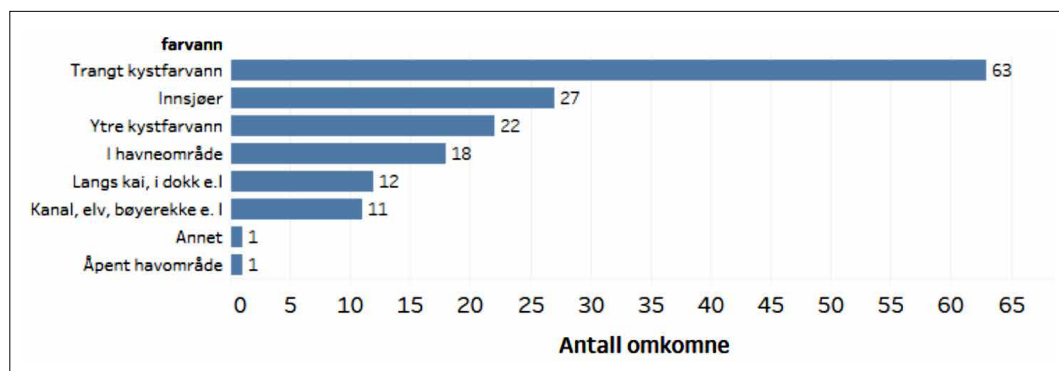
I 2017 skjedde 13 av dødsfallene ved bruk av åpne motorbåter. De resterende dødsfallene er fordelt mellom lukket/delvis lukket motorbåter (6), joller og robåter (4), andre fritidsfartøy (3), kajakk (2), og kano (1).

Farvann

Dødsulykker skjer både i ferskvann og saltvann. Omlag 40 % av dødsfallene skjedde i trangt kystfarvann, som for eksempel skjærgården, mens i overkant av 17 % av dødsfallene har skjedd i innsjøer. Vi har også et ikke-ubetyde-

lig antall omkomne i havneområde (12 %), og langs kai (8 %). Når det gjelder sistnevnte kategori, er det ofte vanskelige å avgjøre hvorvidt hendelsen skjedde i forbindelse med bruk av fritidsfartøyet eller ikke. I slike tilfeller inkluderes hendelsen dersom det vurderes som rimelig å anta at ulykken skjedde i forbindelse med bruk av en fritidsbåt. Fall fra kai i havneområdet inkluderes normalt ikke.

I 2017 skjedde i alt 7 av 29 hendelser (24 %) i havneområde eller langs kai. Av disse var 4 langs kai og 3 i havn.



Figur 10: Antall omkomne, fordelt på farvann, 2013 - 2017

Bruk av flyteutstyr

Manglende flyteutstyr er en medvirkende årsak til mange dødsfall. Tabell 1 viser utvikling i antall omkomne fordelt på hvorvidt vedkommende benyttet flyteutstyr. I enkelte tilfeller vil ikke bruk av flyteutstyr ha betydning for ulykken. Eksempler på dette er hendelser med kullosforgiftning, hvor de forulykkede omkommer mens de sover. Slike hendelser er registrert under «flyteutstyr ingen betydning».

Grunnen til den store økningen i antallet ukjente tilfeller i 2017 er at direktoratet venter på tilbakemelding fra politiet på en del av 2017 sakene.

I 2017 har syv brukt flytevest av dem som omkom. I fem av disse tilfellene har vesten falt av, ikke hatt nok luft i blæren, eller ikke vært tilstrekkelig festet. Der flytevest ikke har noen betydning, døde personen før han havnet i vannet. I tre tilfeller er det ukjent om det er benyttet flytevest på eller ikke. I to av disse har personene fremdeles status som savnet og i det siste tilfellet vet ikke politiet om omkomne har hatt vest på eller ikke.

Av de totalt 155 omkomne de siste fem årene har:

- ... 24 % benyttet flytevest
- ... 63 % ikke benyttet flytevest
- ... 6 % ikke bruk av flytevest hatt betydning for utfallet.
- ... 6 % av tilfellene vært ukjente.

Tabell 1: Bruk av flyteutstyr, 2013 - 2017

Bruk av flyteutstyr	2013	2014	2015	2016	2017	Totalt
Flyteutstyr benyttet	6	6	8	10	7	37
Flyteutstyr ikke benyttet	27	16	23	13	18	97
Flyteutstyr ingen betydning	0	2	6	3	1	10
Ukjent	1	4	0	1	3	9
Totalt	34	28	37	27	29	155

Nasjonalitet

Selv om de aller fleste omkomne er nordmenn ser vi også en betydelig mengde utlendinger som omkommer ved bruk av norske fritidsbåter. Av disse kommer den store majoriteten fra EU-land, ofte i forbindelse med

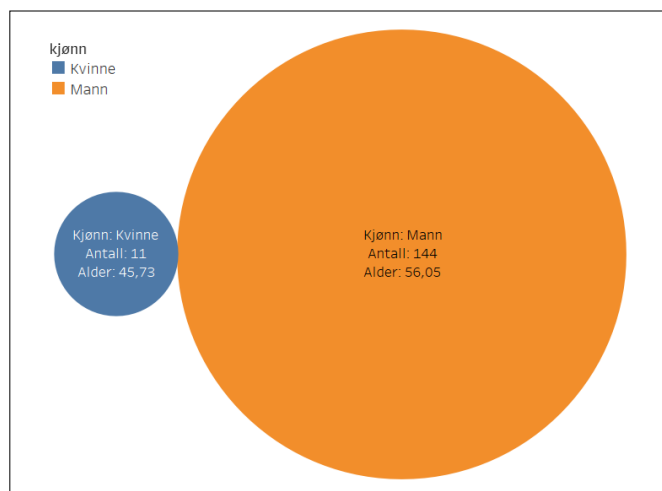
feriering i Norge. Av de totalt 155 omkomne de siste fem årene er omlag 85 % nordmenn, mens 15 % er utlendinger. I 2017 omkom 7 utenlandske statsborgere på norske fritidsfartøy. Dette er det høyeste antallet utenlandske omkomne i femårsperioden.

Tabell 2: Omkomne etter nasjonalitet, 2013 - 2017

Nasjonalitet	2013	2014	2015	2016	2017	Totalt
Norsk	28	27	32	22	22	131
Utenlandsk (EU)	4	1	4	3	5	17
Utenlandsk (utenfor EU)	1	0	1	2	2	6
Ukjent	1	0	0	0	0	1
Totalt	34	28	37	27	29	155

Kjønn og alder

I likhet med tidligere er den store majoriteten av de omkomne middelaldrende menn. Det antas at denne gruppen benytter seg av båt i større grad enn resten av befolkningen, noe som kanskje kan forklare hvorfor denne gruppen er så overrepresentert i statistikken. Dette er nok en gruppe som bør vies spesiell oppmerksomhet i det forebyggende arbeidet.



Figur 11: Omkomne etter kjønn og gjennomsnittsalder, 2013 - 2017

Den yngste personen som omkom i 2017 var en 19 år gammel mann, mens den eldste var en 86 år gammel mann. Gjennomsnittsalderen på de omkomne i 2017 var 56 år. 86 % av de omkomne i 2017 var 40 eller eldre. Fire kvinner omkom i 2017, mens de resterende 25 var menn.

Alkoholpåvirkning

Sjøfartsdirektoratet mottar informasjon om alkoholpåvirkning fra politiet. I mange tilfeller er ikke dette tilgjengelig, f.eks. dersom personen ikke blir obdusert eller aldri blir funnet. De siste fem årene er 35 av de 155 omkomne registrert som alkoholpåvirket. Dette tilsvarer omlag 22%. I 2017 er omlag 34% av de omkomne registrert som alkoholpåvirket.

Sjøfartsdirektoratet ser en klar nedgang i antall omkomne både når det gjelder næringsfartøy og fritids-

fartøy. 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 (tabell 3).

Fokusområdet for inneværende år, risiko og sikkerhetsstyring, har vært tett fulgt opp i direktoratets tilsynsaktivitet. Risikovurderingen ble oppdatert våren 2017 og fokusområde for 2018 ble presentert på Sjøsikkerhetskonferansen i slutten av september. Selv om fokusområdet for 2018 er det samme som 2017 vil vi i 2018 satse spesielt på de mindre fartøyene

Ideen bak arbeidet med en årlig risikovurdering og valg av fokusområde har vært todelt. 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. På grunn av andre prioriteringer har ikke Sjøfartsdirektoratet funnet midler til neste fase som er utvikling av verktøyet for å generere en risikoprofil på rederi og fartøy. Sjøfartsdirektoratet har kjøpt konsulenttjenester av andre for å kalkulere ut noe av de data som ligger i forskningsprosjektet og dette vil bli nyttet i arbeidet med å bidra til arbeidet med å redusere risiko og ulykker.

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 prosjekt for å ivareta dette.

På starten av året ble direktoratets 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.

Tabell 3: Omkomne etter påvirkning, 2013 - 2017

Påvirket	2013	2014	2015	2016	2017	Totalsum
Alkohol/ruspåvirket/påvirket av medikamenter	4	8	8	5	10	35
Ukjent/edru (reg frem til 2016)	30	20	29	22	-	101
Edru (reg fra 2017)	-	-	-	-	13	13
Ukjent (reg fra 2017)	-	-	-	-	6	6
Totalsum	34	28	37	27	29	155




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

Direktoratet har startet et tjenestedesignprosjekt for å kartlegge direktoratets kundeopplevelser og foreslå tiltak til forbedringer. Direktoratet samarbeider med designbyrået EGGSS som bistår i prosjektet. Eggs har nå gjennomført store deler av intern og ekstern kartlegging. De har presentert et innsiktsdokument med 7 ulike forslag til prosjekt som vil gi Sjøfartsdirektoratets kunder bedre kundeopplevelser. Disse prosjektene er vurdert opp mot ulike gevinster og vurderinger. Sjøfartsdirektoratet arbeider med å ta stilling til hvilket eller hvilke prosjekter som skal realiseres.

- 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 6

Sjøfartsdirektoratet har i 2017 mottatt 8 klagesaker som gjelder personlige sertifikater. 6 av disse er oversendt departementet for avgjørelse, mens 2, som kom inn i løpet av sommeren, fortsatt er under behandling i Sjøfartsdirektoratet. For noen av sakene har oversendelse til departementet tatt mer enn 6 uker fra klagen er mottatt, men i slike saker har det vært dialog med klager, hvor det blant annet er etterspurt ytterligere informasjon i saken. Mot slutten av 2017 økte saksbehandlingstiden noe.

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



Risiko 4

Departementene avgjorde totalt 34 klagesaker fra Sjøfartsdirektoratet i løpet av 2017. 29 ble avgjort av NFD, 5 ble avgjort av KLD. Departementene opprettholdt vårt vedtak i 28 saker. 2 vedtak ble omgjort, og 4 vedtak ble delvis omgjort. Departementet avgjorde til sammenligning 50 saker i løpet av hele 2016, 34 klagesaker i 2015 og 79 saker i 2014.

Videre var det per 31. desember 39 ubesvarte klagesaker. I tillegg lå 4 saker til behandling i departementet på dette tidspunktet. Ytterligere 6 saker av de ubesvarte er oversendt departementet kort tid etter årsskiftet. Direk-

toratet har fokus på saksbehandlingstid på klagesakene, slik at vi skal behandle alle klagesaker innenfor fristene fastsatt i tildelingsbrevet fra departementet.

1.2 Gode digitale løsninger.

- 1.2.1** Direktoratet skal ligge i forkant i bruk av digitale løsninger for å øke tilgjengelighet og servicenivå.



Risiko 4

De fleste utviklingsoppdrag ble gjennomført iht avtalt fremdrift og budsjett. Nytt system for skipsregistre implementeres i løpet av første halvår 2018. Søknad om medfinansiering for eTinglysing er under utarbeidelse. Dette kan føre til at et større digitaliseringsprogram blir igangsatt. Prosjektet kalles «Prosessdetaljering» og ser på mulige endringer i arbeidsprosesser for å forenkle hverdagen for våre kunder samt effektivisere hvordan direktoratet jobber internt.

Sjøfartsdirektoratet etablerte i 2017 en modell for utvalgelse og prioritering av digitale satsninger. Det ble presentert fremtidige satsninger for ledelsen samt foretatt en grovprioritering.

- 1.2.2** Kundene skal i så stor grad som mulig få løst sine oppgaver gjennom digitale løsninger (24/7).



Risiko 4

En heldigitalisert løsning mot forsikringsselskaper for utstedelse av CLB/CLC-sertifikat var planlagt utviklet i 2017. Prosjektet ble utsatt til 2018 for å søke avklaringer med International Group (standardiseringsorgan). I januar 2018 ble det avtalt et møte for å sikre fremdrift i prosjektet.

Sjøfartsdirektoratet lanserte «Min side for sjøfolk» i november 2017. «Min Side for reder» er planlagt som en videreføring i 2018. I tillegg ble ny løsning for «Begjæring om inspeksjon», «Plansystem og næringsportal» og "rapporteringsløsning" tatt i bruk.


De fleste skjema som har stort korrespondansevolum er digitalisert, men det er fortsatt noen som gjenstår samt at det er behov for å forbedre og forenkle de som tidlig ble digitalisert.

- 1.2.3** Skriftlig kommunikasjon med direktoratet skal primært foregå elektronisk og skal være i henhold til regjeringens digitaliseringsprogram.



Risiko 4

Status p.t. er at over 80% av direktoratets tjenester foregår elektronisk. Når Skipsregister prosjektene er ferdigstilt så forventes denne andelen å øke til 90%. Vi har allerede tatt i bruk Digital postkasse og Altinn meldingstjeneste der det er hensiktsmessig. Sjøfartsdirektoratet har ferdigstilt et Plansystem/næringsportal som skal forbedre dialogen med næringen. Vi er også i ferd med å kartlegge hvilke tjenester som ikke er digitalisert i dag.

1.2.4 *Direktoratet skal jobbe for å effektivisere egen drift, forenkle regelverk og iverksette andre forenklingstiltak overfor innbyggere, næringsliv og offentlige virksomheter.*  Risiko 6


Effektivisering og forenkling er en kontinuerlig prosess og var et sentralt tema under Sjøklartkonferansen for alle ansatte i mars. Ledelsen hadde heldagsmøte mai 2017 hvor digitale satsninger var tema. Alle lederne i direktoratet deltok på ledersamling i september og oktober 2017 hvor digitalisering og effektivisering var hovedtema. I tillegg har direktoratet startet et arbeid med å beskrive ulike arbeidsprosesser med tanke på forbedring. Alle avdelinger har hatt dette som tema på sine avdelingsseminarer.

Direktoratet jobber for å øke den digitale modenheten (DIFI modell) i organisasjonen, herunder bedre synliggjøre gevinster og realisere disse.


Utfordringer:

- I utviklingsfasen krever digitalisering innleie av konsulenter og betydelig bruk av interne ressurser.
- Ett utviklingsprosjekt tar normalt fra 1 til 2 år.
- Behov for ny kompetanse innenfor digitalisering, IT-sikkerhet, prosjektstyring mm.

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 6

Direktoratet har fokus på dette i det internasjonale regelverksarbeidet i de tilfellene hvor det er naturlig og relevant.


1.3.2 *Tett dialog med næringen, forskningsinstitusjoner og organisasjonene i regelverksutvikling og internasjonalt arbeid generelt.*  Risiko 8

Rutinene knyttet til dialog med næringen følges. Det gjennomføres høringer ved alle forslag til regelendringer. I flere saker gjennomføres det egne møter med næringen før høring.


På grunn av mange regelverkssaker blir det en del forsinkelser i regelverksarbeidet. Sakene prioriteres fortløpende i forhold til kritikalitet, men vi ser at antall ubehandlede oppgaver akkumuleres.

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 4

Sammensetningen av delegasjonene sikrer bred kompetanse og god innflytelse i de internasjonale forhandlingene. Prosessen med brief, formøter, forhandling, gjennomføring og evaluering følges, og erfaringer bringes tilbake i organisasjonen.


1.3.4 *Gjennomføre nytt internasjonalt regelverk i norsk rett innen gitte frister og i dialog med næringen.*  Risiko 4

Gjennomføres konsekvent og i henhold til avtalte prosesser.


1.3.5 *Arbeide for å fjerne unødvendige og særnorske forbud og påbud.*  Risiko 4

Det finnes svært få særkrav i regelverket. Eventuelle forslag til særkrav blir nøye vurdert i samarbeid med næringen. Det pågår et arbeid for å sikre at ROene har samme forståelse av regelverket og følger det opp iht de intensjoner som direktoratet har fastsatt. Rapport fra et vurderingsarbeid knyttet til dette vil være ferdig i januar 2018.

1.4 Risikobasert prioritering av oppgaver

1.4.1 *Gjennomføre årlig risikovurdering med etterfølgende tiltak.*  Risiko 8

Risikovurderingen er gjennomført i henhold til plan. Foreløpig resultat ble lagt frem for SAFE 25. april. Forslag til fokusområder 2018 er utarbeidet. Arbeidsseminar for alle fartøyavdelinger ble gjennomført 8. juni. Det er utarbeidet tiltak for hver underavdeling, arbeidet med å få gjennomført disse er igangsatt og dette jobbes det videre med i 2018. Kampanjesjekkliste 2018 er vurdert og publisert og er lagt ut på sdir.no.

1.4.2 *Etablere strategisk samarbeid med aktuelle offentlige partnere for videreutvikling av risikobasert tilsynsmetodikk.*  Risiko 4

Sjøfartsdirektoratet deltok og holdt innlegg på møte i nettverk for transportsikkerhet den 8. mars. Sjøfartsdirektoratet vil delta i dette nettverket fremover.

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

Sjøfartsdirektoratet deltok på Nor Shipping i mai, hvor vi også markerte oss med eget bilag i DN på åpningsdagen. Direktoratet fikk også flere henvendelser knyttet til innflagging på Nor Shipping. 1. mai var vår nye markedsføringsjef på plass. Hun har startet arbeidet med markedsplan og strategi. I 2017 har vi annonsert digitalt og på trykk i enkelte fagmedier knyttet opp mot maritim næring. Vi har også synliggjort, gjennom medieoppslag og sosiale medier, fordelene ved å velge norsk flagg. I august ble det lansert ny profileringsfilm. Det er laget en markedsføringsplan for 2018 som også innebærer etablering av et CRM-system, kundebesøksprogram, kanalstrategi m.m.

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



Risiko 6

Det gjennomføres svært mange møter i løpet av året, både i direktoratet men også ute hos kundene. Tilbakemeldingene er at møtene gjennomføres på en god og planlagt måte. Direktoratets nye markedsføringsjef har i 2017 deltatt på enkelte kundebesøk og har på eget initiativ også besøkt deler av næringen for å bli bedre kjent (blant annet Norges Rederiforbund og Maritimt forum). Det er startet et arbeid med å planlegge et kundekontaktprogram for 2018. Det er også startet et arbeid for å forbedre det markedsføringsmaterialet som vi bruker i både møter og på messer/konferanser samt etablere et CRM-system.

2.1.3 Sammen med NFD etablere et prosjekt for å utarbeide forslag for bareboatregistrering inn og ut av norsk register og se på nasjonalitetsvilkår i sjøloven.



Risiko 4

Høringsnotatet nærmer seg ferdigstillelse. Det er NFD som bestemmer videre fremdrift.

2.2 Forvaltning av regelverk for tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs og fartsområdebegrensningene for skip i NIS

2.2.1 Brukervennlig regelverksutvikling/forvaltning av tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs. Gjennomføre effektiv kontroll av ordningen.



Risiko 4

Det er en løpende dialog mellom direktoratet og NFD om forvaltning og alternativ for etterkontroll.

Ny tilskuddsmodell for NIS skip i utenriksfart ble vedtatt fra 4. termin 2017 med første søknadsfrist 25.9. Saksbehandlingssystemet er videreutviklet for å håndtere den nye tilskuddsmodellen og ble lansert i produksjonsmiljøet den 12.9.17. Modellen ble godkjent av ESA i september.

Det er sendt ut info til Rederiforbundet, NHO Sjøfart og Kystrederiene om endret utbetalingstidspunkt for 5. termin 2017 med mulighet for tilbakemelding innen 6.9.17. Det er ikke mottatt negative innvendinger på foreslått omlegging men departementet valgte å opprettholde tidligere praksis.

2.2.2 Utøve kontroll med fartsområdebegrensningene for skip i NIS.



Risiko 9

Kontrolleres på samtlige uanmeldte tilsyn på delegerte NIS skip. Sjekklister er oppdatert med henblikk på dette. Følger måltallslisten på NIS delegerte skip. Ingen uoverensstemmelser funnet.

Følgende kontrolleres:

- Sjekk at fartøyet oppfylder Forskrift om fartsområde for lasteskip registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS).
- Lasteskip der en vesentlig del av skipets virksomhet skjer utenfor norske farvann, tillates å føre last mellom norske havner når dette skjer:
 - a) som del av en regulær rute mellom norsk og utenlandsk havn; eller
 - b) som frakt av petroleum (jf. petroleumsløven § 1-6 a) i bulk fra innretning på norsk kontinentalsokkel; eller
 - c) leilighetsvis i inntil 3 måneder.

Utover den utvidelse av fartsområde som følger av § 3, tillates lasteskip som er bygget eller utrustet for å transportere spesielle typer last, å føre slik last mellom norske havner, når skipet er på vei til eller fra utenlandsk havn og frakten ikke er ledd i et fast ruteopplegg. Skipsfører må være norsk statsborger eller statsborger fra land som omfattes av EØS-avtalen. Det er et vilkår at slik transport fører til en rasjonell utnyttelse av den tonnasje som er tilgjengelig, og ikke medfører uønskede konsekvenser for skip registrert i det ordinære skipsregisteret.

Et skip anses å være på vei til eller fra utenlandsk havn også når det fører last mellom norske havner i tillegg til en havn for å losse last fra utlandet og en havn for å ta ombord last fra utlandet.

Det gis ikke pålegg dersom en oppdager brudd på forskriften. En rapport sendes til underavdeling inspeksjon og beredskap for videre oppfølging.

I tillegg jobber direktoratet med å få en varslings gjennom AIS/Barentswatch. Vi er ikke tilført ekstra ressurser for å gjennomføre denne oppgaven. I tillegg er våre verktøy per i dag ikke ideelle nok til å få en fullgod oversikt over disse fartøyenes operasjonsmønster. Med bakgrunn i dette velger vi å sette risiko til 9.

2.3 Anerkjent kompetanse

2.3.1 Følge opp kundeundersøkelser og interne arbeidsmiljøkartlegginger.



Risiko 2

Ble gjennomført stor kundeundersøkelse i 2016 som er blitt fulgt opp i de ulike avdelingene. I 2017 er det ikke planlagt større undersøkelse, men klargjøring av undersøkelse for 2018. Som følge av arbeidet med markedsføringsplan så er arbeidet med ny kundeundersøkelse satt noe på vent for å få bedre synergieffekt. Det er derimot blitt gjennomført evaluering etter Fritidsbåtkonferansen, samt en kundeundersøkelse knyttet opp mot vårt fagblad Navigare. I forbindelse med klarspråkarbeidet har vi også fått gjennomført en nullpunktundersøkelse av språket på våre nettsider. Høsten 2017 ble det gjennomført en ny intern arbeidsmiljøkartlegging i regi av STAMI. Resultatene fra denne blir presentert i 2018.

2.3.2. Direktoratet skal ha riktig og oppdatert kompetanse i forhold til samfunnsoppdraget og de behov næringen har.



Risiko 4

For at direktoratet skal sikre utvikling av fremtidige kompetansebehov var det nødvendig å etablere en strategisk

kompetanseplan. Arbeidet med denne er i rute. I forbindelse med dette er det etablert et ekspertprogram/innovasjonskontor knyttet til ny teknologi og miljøvennlige løsninger. Direktoratets stipendordning underbygger også dette.

2.3.3. Alle statlige virksomheter skal knytte til seg minst én lærling.



Risiko 4

Direktoratet hadde 2 lærlinger i løpet av 2017. IKT lærling startet opp 16. august. Kontorlærling hos Skipsregistrene avsluttet sitt læringsår den 15. september.

2.4 Bidra til å gjøre norsk innovasjon til internasjonal standard.

2.4.1 Gjennom god forberedelse av saker og involvering av næringen, skal norsk innovasjon inkluderes i størst mulig grad i internasjonalt arbeid. Direktoratet skal ha tett samspill med teknisk innovasjon og regelverksvurdering/tilpasning.



Risiko 8

Direktoratets rundskriv om batterisikkerhet har fått verdensstatus og er per 1. januar tatt med i klassereglene til DNV GL.

Sjøfartsdirektoratet har etablert et samarbeid med Japan om utvikling av sikkerhetsregler for bruk av hydrogen som energi på passasjerskip. Sdir har sammen med Danmark, Estland, Finland, Japan, Nederland, Sør-Korea, UK og US fått Autonome skip på agendaen til IMO, etter innsending av forslag til MSC (MSC98/20/2).

Direktoratet er med i samme gruppe, utvidet med Sverige, Australia og sannsynligvis Singapore om nytt dokument til MSC 99 om tilrettelegging av den prosessen som skal starte vedrørende regler for autonome skip.

Direktoratet har tatt initiativ til og fått aksept for å presentere Yara Birkeland prosjektet på MSC 99 kombinert med mottakelse og VIP lunch med IMOs Generalsekretær den 21.05.2018. Dette vil også bli presentert i et eget informasjonsdokument til MSC 99. Direktoratet arbeider med et dokument om Cyber Security som innspill til MSC 99 ut fra behov knyttet til autonome skip. Direktoratet er aktivt med i videreutviklingen av IGF-koden for drivstoff med fordampningstemperatur lavere enn 60 °C, særlig hydrogen og metanol.

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 *Sørge for en effektiv oppfølging av godkjente foretak, herunder revisjoner etter plan.*



Risiko 4

Samtlige planlagte revisjoner utført.

3.1.2 *Sikre en forutsigbar og effektiv prosess for myndighetsbehandling av skip som bygges med innovativ klima- og miljøvennlig teknologi.*



Risiko 12

Sjøfartsdirektoratet har en løsningsorientert tilnærming til innovative løsninger og behandler innovasjoner etter IMO Circ. 1455. Vi har hatt en prosess sammen med DNV GL for å beskrive veien frem til approval in principle. Vi arbeider videre med å fastsette dokumentasjonskrav for en fuelcell og hydrogen. Dette er spesielt aktuelt i henhold til Statens vegvesens prosjekt.

Tilsynssystemet er oppdatert med nye sjekklister for våre saksbehandlere. Sjekklister gjenpeiles for kundene i en oppdatert Næringsportal. Videre har vi kontinuerlig fokus på videreutvikling av disse. Nettsidene våre oppdateres kontinuerlig med aktuelle tema som kundene har behov for.

Det ble i siste kvartal av 2017 gjort en vurdering av ressursituasjonen sett i forhold til den forventede aktiviteten i næringen. I risikovurderingen øker vi sannsynligheten opp til moderat for å indikere at det kan bli utfordrende å levere på dette punktet fremover, hvis det ikke settes inn tiltak på ressursiden.

3.1.3 *Utvikle forslag til et måltall for direktoratet knyttet til lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten.*



Risiko 8

Direktoratet er involvert i en rekke utviklingsprosjekt. Sjøfartsdirektoratet jobber bredt for å sikre at nødvendige sikkerhetskrav blir ivaretatt i designfasen. Utvikling og justering av regelverk blir fortløpende vurdert.

3.1.4 *Registrere skip i NIS/NOR/BYGG samt ivareta rettsvernet for rettigheter i norske skip.*



Risiko 6

Returtiden ligger over måltall. Saksmengden har økt med ca. 15 % i 2017.

3.1.5 *Bistå KLD i arbeidet med å sikre at det internasjonale rammeverket for reduksjon av klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart støtter opp under Paris-avtalen.*



Risiko 3

Sjøfartsdirektoratet bistår KLD ved behov, og vi vil delta på IMO's mellommøter på drivhusgasser frem mot MEPC 72. Det er god dialog med KLD i saken

3.1.6 *Delta i arbeidet med helhetlige forvaltningsplaner for havområdene og i Grønt kystfartsprogram.*



Risiko 3

Arbeidet pågår kontinuerlig med involvering i de ulike organ som jobber med dette. Sjøfartsdirektoratet har vært deltagende i forvaltningsarbeidet i flere år.

3.1.7 *Revidere ballastvannsforskriften for å legge til rette for full norsk implementering av ballastvannskonvensjonen.*



Risiko 4


Oppgaven er fullført.

3.1.8 *På grunnlag av prosjektet om kartlegging av utslipp fra skip i fjorder med stor cruisetrafikk fremme anbefalinger om eventuelle tiltak for å redusere miljøbelastningen.*




Risiko 3


Sjøfartsdirektoratet er gitt i oppdrag av KLD å utforme forslag til reguleringer i verdensarvfjordene basert på anbefalingene i kartleggingsrapporten. Det er gjennomført ytterligere kartlegging og regelverksvurderinger, samt møter med interessenter både nasjonalt og internasjonalt. Det er videre gjennomført samfunnsøkonomiske konsekvensanalyser av foreslåtte tiltak i kartleggingsrapporten.

- 3.1.9 *Vurdere oppfølging av IMOs retningslinjer om begroing av skip, herunder vurdere behovet for bindende internasjonale krav.*  Risiko 3

Man har vært avventende før en introduserer et forslag om bindende internasjonale krav for å bekjempe spredning av fremmede organismer via begroing av skip. Prioritet har i 2017 vært gitt ballastvannkonvensjonen. Arbeid knyttet til begroing starter i 2018.


- 3.1.10 *Stimulere til at IMOs fastsatte rammeverk for opphugging av skip følges opp av norske redere på frivillig basis frem til den nye konvensjonen trer i kraft.*  Risiko 3

Oppgaven er gjennomført ved informasjonsformidling. Det er etablert samarbeid med Miljødirektoratet for å hindre at skip går fra Norge til opphugging i strid med konvensjonen. Enkelt saker i 2017 har satt fokus på hugging av skip. Fartøyet Harrier ble tilbakeholdt fordi det var planlagt hugging på ikke godkjent sted i Pakistan. I forbindelse med tilbakeholdelse av Harrier, har direktoratet formidlet informasjon via media samt jobbet tett med Miljødirektoratet og Politiet.


- 3.1.11 *Arbeide internasjonalt for utskifting av brannslukkeskum med PFOS, PFOA og andre perfluorerte forbindelser (PFC's perfluorerte forbindelser).*  Risiko 3

Kartlegging av bruken av perfluorerte forbindelser i brannskum ombord på skip i internasjonal fart er startet. Rapport forventes i januar 2018.


DNV GL har fått i oppdrag å utarbeide en rapport for Sjøfartsdirektoratet som beskriver utbredelsen av PFOS brannskum i internasjonal skipsfart. Rapporten skal danne et godt grunnlag for å vurdere hvor godt forbudet mot bruk av PFOS er implementert for internasjonal skipsfart. Rapporten legger grunnlaget for et dokument til MEPC 72.

- 3.1.12 *Gjennomføre tilsyn knyttet til utslipp av svovel. Kontrollene utføres av Kontroll og Inspeksjonsavdelingen, mens evt. brudd følges opp av regelverksavdelingen.*  Risiko 4

Tilsyn knyttet til svovelutslipp er godt organisert og gjennomføres i henhold til plan. Brudd følges opp med overtredelsesgebyr. Det er kjøpt inn og tatt i bruk tekniske måleapparater som effektiviserer hele kontrollprosessen

- 3.1.13 *Verifisere og godkjenne NOx-beregninger for skip som seiler i norsk farvann.*  Risiko 5

Gjennomføres kontinuerlig. Frister overholdes.

- 3.1.14 *Isamarbeid med Miljødirektoratet vurdere om DNV GLs utslippsberegninger i rapporten "Sammenstilling av grunnlagsdata om dagens skipstrafikk og drivstofforbruk" (Report No.: 20143-1667 Rev. O) gir grunnlag for å: 1) forberede nasjonale utslippstall for innenriks skipsfart inkludert konsistente historiske tidsserier og framskrivninger av utslipp til luft, og 2) forbedre metodikken beskrevet i hhv. IPPCs og EMEP/EEAs retningslinjer for beregning av utslipp av klimagasser 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 Klimakonvensjonen.*  Risiko 3

Sjøfartsdirektoratet hadde et møte med Miljødirektoratet og Kystverket 24. mai 2017 hvor bl.a. dette var et tema. Vi bistår Miljødirektoratet ved forespørsel.


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

- 3.2.1 *Gjennomføre obligatoriske sertifikattilsyn.*  Risiko 4


Samtlige begjærte inspeksjoner ble gjennomført innen tidsfristen. Sjøfartsdirektoratet har i all hovedsak gjennomført sertifiseringene ved bruk av egne ressurser.

- 3.2.2 *Gjennomføre ISPS flaggstatsinspeksjoner i henhold til plan.*  Risiko 6


Aktiviteten ble på høstparten implementert inn i uanmeldt tilsyn på delegerte skip. Det medfører økt ISPS aktivitet i 2017 sammenlignet med tidligere år.

3.2.3 Gjennomføre uanmeldte tilsyn i henhold til plan på bakgrunn av resultat fra årlig risikokartlegging, sikker arbeidsplass.  Risiko 6


501 uanmeldte tilsyn av planlagte 500 er gjennomført. To kampanjer gjennomført i utlandet. Økt omfang av uanmeldte tilsyn på delegerte skip. Dette skyldes blant annet en økning av tilbakeholdelser i utlandet.

3.2.4 Delta som observatør på utvalgte ISM revisjoner som klassen utfører av skip/flyttbare innretninger/rederi.  Risiko 6


2 av 8 planlagte observasjoner er utført per 31.12.2017.

3.2.5 Gjennomføre ISM-revisjoner i henhold til plan.  Risiko 8

Alle begjærte revisjoner gjennomført.


3.2.6 Gjennomføre vertikale revisjoner av klasseselskap i henhold til plan.  Risiko 6

Det ble fra 1. juli besluttet at vertikalrevisjoner utfases. Direktoratet vil fokusere mer på uanmeldte tilsyn på delegerte fartøy.


3.2.7 Gjennomføre ISPS systemrevisjoner av Recognised Security Organizations (RSO-er) i henhold til plan.  Risiko 4

Planlagte revisjoner er gjennomført.

3.3 Utstede sertifikater for sjøfolk og føre tilsyn med norske utdanningsinstitusjoner.

3.3.1 Revisjoner av utdanningsinstitusjoner i henhold til plan.  Risiko 6

Gjennomført i henhold til plan.


3.3.2 Beholde fokus på Filippinene som hovedleverandør av utenlandsk bemanning til NIS flåten.  Risiko 6

Følger planen. Vår representant på Filippinene får fornyet kontrakt ut 2018. MARINA fyller pr. i dag fortsatt ikke kravene i STCW konvensjonen, og vår tilstedeværelse er fortsatt nødvendig.

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 6

551 av "fair share" på 543 er gjennomført. Missprosenten er høyere enn normalt. Den endte på 10%, som er maks tillatt. Årsaken til missprosenten er blant annet anløp av P1 skip i helgene og anløp i Kirkenes med kort liggetid.

3.4.2 Gjennomføre vertsstatskontroller i henhold til at de blir gjenstand for kontroll i Thetis.  Risiko 6

Vertsstatskontroller utføres fortløpende og i henhold til Thetis anløpsoversikt. Samtlige vertsstatskontroller er gjennomført.

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

Arbeidet med Frisk Sjø er i gang. Helse- og omsorgsdepartementet har sendt ut brev til alle frisklivssentraler i kommunene for å informere om opplegget. Videre er det noen sjøfolk som har fått oppfølging i prosjektet via sjømannslegene.

Nordsjøcupen er gjennomført med ca. 260 sjøfolk som deltakere. Bergen Cruise Cup er gjennomført med 51 kamper i løpet av sommeren. Velferdsstasjonen i Bergen hadde i 2017 besøk av over 8 000 sjøfolk.

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 6

Sjøfartsdirektoratet har i 2017 opprettet en egen seksjon for fritidsfartøy for å styrke arbeidet innen fagområdet fritidsfartøy.

Fritidsbåtkonferansen ble gjennomført i april 2017. Oppslutningen om konferansen var god og en har funnet et godt format for videreføring.

Opplæringsbøkene «Vannviktig» og «Sjøvettboka» er tilgjengelige gjennom portalen SubjectAid der skoler kan bestille gratis. Bøkene har vært veldig populære, og lå i perioder på topplisten av utsendt materiell fra SubjectAid.

Flytevestkampanjen ble gjennomført etter plan med innlegg i sosiale medier, annonser på nett, på kino og i enkelte trykte medier. Direktoratet arbeider med å få på plass bedre bakgrunnsgrunnlag for å kunne gjøre en bedre risikovurdering, og for å iverksette mest mulig treffende tiltak. I 2017 har vi blant annet deltatt i arbeidet med Båtlivsundersøkelsen 2018 og utarbeidet nytt ulykkesrapporterings skjema til politiet.

3.6.2 Styrke det holdningsskapende arbeidet for fritidsfartøy.



Risiko 9

Direktoratet har utviklet et sjøvettspill for mobile enheter som nå er gratis tilgjengelig på Appstore. Opplæringsbøker for sjøvett er gjort tilgjengelig gjennom nettportalen SubjectAid der skoler kan bestille gratis oppgavebøker. Dette materialet har vært særdeles godt etterspurt. Flytevestkampanjen gjennomføres etter plan med innlegg i sosiale medier, annonser på nett, på kino og i enkelte trykte medier. I tillegg er det utviklet flere mindre videosnutter for bruk på sosiale medier. Direktoratet har i første kvartal hatt stand og tilsyn i forbindelse med flere fritidsfartøymesser. Midler til frivillige lag er fordelt gjennom tilskuddsordning for sjøvettaktivitet. Sjøfartsdirektoratet har deltatt i «Klar for sjøen»-kampanjen, en kampanje som retter oppmerksomheten mot

farene ved bruk av alkohol i forbindelse med føring av fritidsbåt. Materiell er delt ut på fritidsbåtmesser og sendt ut til lag og organisasjoner som er med i tilskuddsordningen. Innkomne søknader i tilskuddsordningen for sjøvettaktivitet 2018 er vurdert. Tildeling vil bli gjort tidlig i 2018.

Sjøfartsdirektoratet har også tatt initiativ til en felles sikkerhetsstand på messen Sjøen for alle. Andre aktører som arbeider med sikkerhet responderte meget positivt til en slik stand. Tiltaket vil gjentas på messen i 2018.

Til tross for mange positive tiltak ser vi av ulykkesstatistikken at det fortsatt er mange omkomne og at ytterligere tiltak er nødvendige.

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



Risiko 6

Det ble gjennomført 41 tilsyn i 2017 som fordeler seg på 21 i Oslo, 13 i Bergen og 7 i Haugesund (delvis på båtmessen i Haugesund, delvis som dokumentkontroll på innsendt dokumentasjon).

3.6.4 Følge opp reviderte krav i pensum for båtførerbevis/fritidsskipperutdanning.



Risiko 2

Det er lansert 4 nye kartutsnitt til båtførerprøven. Nye spørsmål knyttet til kartutsnittene er tilført. Det er også tilført andre nye oppgaver på båtførerprøven for å gjøre spørsmålsdatabasen større. Vi har også fjernet spørsmål som ikke lenger er relevante i forhold til regelverk for vannscootere.

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



Risiko 9

Oppgaven er gjennomført relatert til fritidsfartøy. Markedsobservasjon relatert til skipsutstyrsdirektivet er gjennomført, men vi er i en tidlig fase og vil satse mer på dette segmentet i 2018.

Bevilgningsoppstilling og ressursbruk

	Driftsramme for 2017	Beløp
	Tildelingsbrev - Driftsutgifter (Kap 0910, post 01)	379 862 000
-	Tildelingsbrev - Diverse inntekter (kap 3910, post 03)	-400 000
=	Netto driftsutgifter	379 462 000
+	Overført ubrukt fra 2016	11 656 000
+	Kompensasjon lønnsoppgjør	2 300 000
+	Tillegg til tildelingsbrev (ny saldert budsjett)	2 400 000
=	Driftsramme	395 818 000

Post 01 og 03	Regnskap 2015	Regnskap 2016	Regnskap 2017	Budsjett 2017	Avvik 2017
Netto driftsramme	355 355 278	386 504 722	382 164 344	395 818 000	13 653 656

Spesifisert tabell over driftsutgifter 2017 i forhold til driftsutgifter 2016

	Regnskap 2017	Andel av total 2017 - %	Endring fra 2016 - %	Regnskap 2016
Salgsinntekt, avgiftspliktig	-386 806	0	-1	-389 085
Salgsinntekt, utenfor avgiftsområdet	-8 707 754	-2	28	-6 824 482
Tilskudd og overføringer	-884 535	0	-16	-1 055 917
Lønn, godtgjørelser, personellkostnader	261 154 899	68	-8	282 605 785
Frakt og transport vedrørende salg	0	0	-100	1 968
Kostnader lokaler	31 030 686	8	15	27 087 012
Leie maskiner, inventar o.l.	8 181 898	2	33	6 165 156
Verktøy, inventar og driftsmaterialer	6 858 611	2	29	5 312 981
Reparasjon og vedlikehold	1 158 729	0	157	451 118
Kjøp av fremmede tjenester *	50 622 710	13	21	41 749 688
Kontorkostnad, trykksak o.l.	5 610 563	1	-17	6 747 835
Telefon, porto o.l.	2 453 215	1	-6	2 607 701
Kostnad transportmidler	161 845	0	32	122 942
Kostnad og godtgjørelse for reiser	19 668 482	5	8	18 202 780
Salg, reklame og representasjon	4 475 624	1	39	3 221 075
Kontingent og gave	273 761	0	138	115 138
Annen kostnad	415 232	0	4	397 803
Finansinntekt	0	0	-100	-17 317
Finanskostnad	77 184	0	2 937	2 541
Sum	382 164 344	100	-1	386 504 722

Økte salgsinntekter utenfor avgiftsområdet skyldes overføringer fra UD knyttet til Manila. Reduserte lønnskostnader er knyttet til kr 20 025 000 i redusert pensjonskostnad. IT-utvikling og økt satsing på digitalisering har resultert i økt kjøp av fremmedtjenester og i 2017 har en stor andel gått til utvikling av ny dataløsning for Skips-

registrene. Direktoratet har også i 2017 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	2017 Forbruk
Sjøfartsdirektøren og kvalitetssjef	2	2	2	2
Kommunikasjon og samfunnskontakt	5	5	5	6
Administrasjon	53	52	51	49
Fartøy og sjøfolk	96	93	106	101
Regelverk og internasjonalt arbeid	17	17	16	18
Kontroll og inspeksjon	111	111	111	112
Skipsregistrene	20	18	19	21
Totalsum	304	297	311	309

Kap 1422, post 21 Miljøvennlig skipsfart

Regnskap 2015	Regnskap 2016	Regnskap 2017	Budsjett 2017	Avvik
5 063 991	5 827 985	5 617 000	5 617 000	0

Den største delen av midlene er brukt til dekning av personellkostnader. Det øvrige har inngått til dekning av utgifter knyttet til flere miljøprosjekt i 2017.

overvåking av utslipp. Kostnadene knyttet til disse prosjektene ble større enn overføringene og måtte dekkes over driftsbudsjettet.

Direktoratet har vært og er fortsatt involvert i flere innovasjonsprosjekter knyttet til utvikling av miljøvennlig drivstoff og utvikling av droner til bruk i tilsyn og

Det er en utfordring å få midlene til å strekke til i forhold til forventninger fra næringen og andre i en tid hvor miljørelatert innovasjon har så stort fokus.

Kapitel 1400, post 21 Klima- og miljødepartementet

Regnskap 2015	Regnskap 2016	Regnskap 2017	Budsjett 2017	Avvik
0	478 113	1 300 000	1 300 000	0

Disse midlene var øremerket «samfunnsøkonomisk analyse av miljøkrav til fartøy i verdensarvfjordene», «barrierer mot opptak/innføring av lav- og nullutslippsløsninger i

nærskipsfartsflåten», og «miljømessige, økonomiske og teknologiske aspekter ved bruk av alternative drivstoff på skip som trafikkerer i arktiske farvann (PAME)».

Kap 0909, post 73 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk

Regnskap 2015	Regnskap 2016	Regnskap 2017	Budsjett 2017	Avvik
1 737 153 812	1 767 505 326	1 857 669 721	1 957 000 000	99 330 279

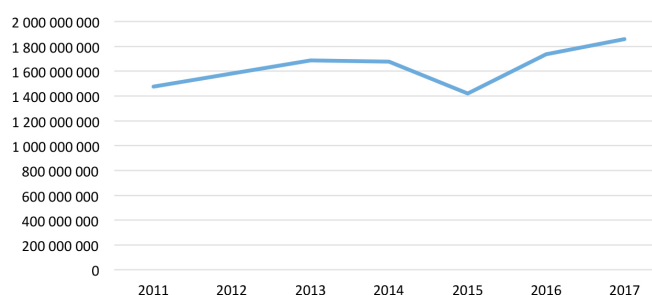
Tilskuddsordningene skal bidra til å sikre kompetanse og arbeidsplasser og bidra til mer konkurransedyktige rammevilkår for norsk skipsfartsnæring.

I 2016 trådte en ny forskrift i kraft. Forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs erstattet den gamle forskriften om forvaltning av tilskudd til sysselsetting av sjøfolk.

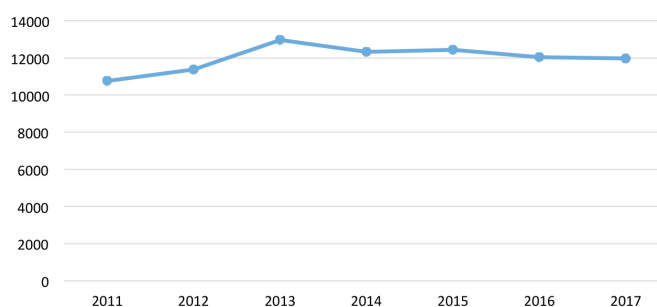
Det var store og omfattende endringer i regelverket. Alle eksisterende tilskuddsordninger ble endret og nye ordninger kom til. Rederiets innbetaling av norsk skatte-trekk, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift blir refundert. I forskriften var det lagt opp til åtte forskjellige modeller som man kan søke om tilskudd fra. Det er modeller både med og uten tak på tilskuddet. Gjennom hele 2017 har man merket at regelverksendringene som ble innført i 2016 har bidratt til at de norske skipsregistrene er blitt mer attraktive å seile under for rederinæringen.

I 4. termin 2017 startet en ny tilskuddsmodell; «Tilskudd for NIS lasteskip i utenriksfart». Denne modellen omfatter skip over 10 000 bruttotonn som transporterer olje, kjemikalier, gass, eller ro/ro-last i utenriksfart og skip som er mellom 3000 og 10 000 bruttotonn som transporterer olje, kjemikalier, gass eller ro/ro-last i utenriksfart og som ikke utfører transportoppdrag mellom europeiske havner, herunder norske havner. Stortinget gav i den forbindelse tilskuddsordningene en ekstra bevilgning på 27 millioner kroner. Hvorvidt denne modellen vil bidra ytterligere til å gjøre NIS til et attraktivt flagg er noe tidlig å si, selv om det kan tyde på at flere rederier med skip i dette segmentet har planer om å flagge om til NIS. Modellen «Tilskudd for NIS passasjerskip i utenriksfart» er fortsatt ikke trådt i kraft.

I løpet av 2017 er det betalt ut totalt 1 857 mill kroner i tilskudd. Beløpet inkluderer også utbetalinger for 6. termin 2016 og generelle etterbetalinger. Nærings- og fiskeri-departementet 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 og begynner nå å vise en oppadgående trend. Det budsjettmessige avviket er likevel forholdsvis stort, og skyldes nok krisen som rederier med skip knyttet til oljebransjen opplever.



Utbetalt tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs i tilskuddsordningen 2011 - 2017:



Tilskuddsberettigede arbeidstakere til sjøs i tilskuddsordningen 2011 - 2017:

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 2015	Regnskap 2016	Regnskap 2017	Budsjett 2017	Avvik
Post 01 Gebyrer for skip og offshoreinstallasjoner i NOR					
Førstegangsgebyr	15 989 543	16 202 583	31 297 633	26 579 000	4 718 633
Årsgebyr	85 095 170	92 824 345	98 763 059	96 000 000	2 763 059
Flyttbare innretninger NOR	23 894 440	23 457 524	23 380 768	25 000 000	-1 619 232
Andre NOR-gebyr	17 538 602	19 966 444	26 408 448	23 590 000	2 818 448
Skipsregistrene	11 307 833	12 661 476	13 535 294	13 000 000	535 294
Sum post 01	153 825 588	165 112 372	193 385 202	184 169 000	9 216 202
Post 04 Gebyrer for skip i NIS					
Førstegangsgebyr	3 223 316	5 739 483	3 427 888	3 370 000	57 888
Årsgebyr	32 669 711	39 923 160	43 679 249	43 500 000	179 249
Skipsregistrene	5 030 460	1 190 000	785 984	1 300 000	-514 016
Sum post 04	40 923 487	46 852 643	47 893 121	48 170 000	-276 879
Totalt post 01 og 04	194 749 075	211 965 015	241 278 323	232 339 000	8 939 323

Post 01 Gebyr for skip og flyttbare innretninger i NOR

Pr. 31.12 er det for skip og flyttbare innretninger inntektsført nesten 193,4 mill kroner i gebyrer, noe som utgjør ca. 105 % av justert årsbudsjett på 184,2 mill kroner. Til sammenligning var det pr. 31.12.16 inntektsført 165,1 mill kroner som utgjorde 101,2 % av fjorårets budsjett på 163,1 mill kroner.

Førstegangsgebyr

Pr. 31.12 er det innbetalt 31,3 mill kroner. Dette utgjør en merinntekt på ca. 4,7 mill kroner eller 117,8% i forhold til et budsjett på 26,6 mill kroner. I 2016 ble det innbetalt 16,2 mill kroner i førstegangsgebyr av et budsjett på 16,1 mill kroner. Av økningen på 15 millioner fra 2016 skyldes ca. 9 millioner passasjerskip, 4 mill kroner lasteskip og 2 mill kroner fiskefartøy.

Årsgebyr

Pr 31.12 var det innbetalt nesten 98,8 mill kroner. Dette tilsvarer en merinntekt på ca. 2,8 mill kroner, eller 102,9 %

av budsjettet på 96 mill kroner. Regnskapstallet for 2016 viste 92,8 mill kroner. Hensyntatt prisstigningen fra 2016 til 2017 på 2,8 %, viser det en reell inntektsøkning på ca. 3,4 mill kroner (3,6 %) i forhold til 2016. Mye av årsaken til denne økningen skyldes det samme som året før, mange nye fiske- og lastefartøy under 10,67 meter. Disse har fått fartøyinstruks fra godkjent foretak og årsgebyr (grunngebyr) fra Sjøfartsdirektoratet. I 2017 ble det utfakturert for ca. 9 mill kroner totalt i grunngebyr for fartøy med fartøyinstruks, mot ca. 6 mill kroner i 2016.

Flyttbare innretninger

Pr. 31.12 var det innbetalt nesten 23,4 mill kroner. Dette utgjør ca. 1,62 mill. kroner i mindreinntekt eller 93,5 % i forhold til årsbudsjettet på kr 25 mill kroner. Tilsvarende var det i 2016 innbetalt 23,5 mill kroner som tilsvarte 97,7 % av budsjettet. Av totalt 24 flyttbare innretninger vi har hatt under norsk flagg i 2017, var det tre som lå i opplag hele året og to som var i opplag deler av året. Flyttbare innretninger slipper årsgebyr når de er i opplag. Totalt ble reduksjonen i årsgebyr litt over 2,8 mill kroner pga. innretninger i opplag.

Andre NOR gebyrer

Pr. 31.12 var det innbetalt i overkant av 26,4 mill kroner som tilsvarer 112 % av årsbudsjettet. Tilsvarende var det i 2016 innbetalt i underkant av 20 mill. kroner, noe som utgjorde 100 % av budsjettet. 2 mill kroner av økningen skyldes ISM-revisjoner, mens resten av økningen skyldes hovedsakelig gebyrer fra ombygginger.

Skipsregistrene

Registreringsinntekt i NOR for 2017 var på 13,5 mill kroner, som er 0,5 millioner over budsjettet. Aktiviteten i NOR har vært høy i 2017.

Post 04 Gebyr for skip i NIS

Førstegangsgebyr

Pr. 31.12 var det innbetalt i overkant av 3,4 mill kroner i førstegangsgebyr for NIS. Dette utgjør en merinntekt på

0,06 mill kroner eller 101,7 % av totalt revidert budsjett. I forhold til 2016 utgjør dette en nedgang på 2,4 mill kroner. Nedgangen har sannsynligvis en viss sammenheng med den store økningen på førstegangsgebyr for NOR fartøy.

Årsgebyr

Pr. 31.12 var det innbetalt 43,7 mill kroner. Dette utgjør en merinntekt på 0,04 mill kroner eller 100,4 % av revidert budsjett. I 2016 ble det innbetalt 39,9 mill kroner som utgjorde 101,7 % av budsjettet. I 2017 ble det sendt årsgebyr til 558 NIS registrerte fartøy mot 531 i 2016.

Skipsregistrene

Det var innbetalt i underkant av 0,8 mill kroner i NIS registreringsgebyrer for 2017. Det er 0,5 mill kroner under budsjett. Det har vært færre nyregistreringer og refinansieringer i 2017 sammenlignet med året før.



Sjøfartsdirektoratet vil bli mer synlig og ansatte I 2017 Caroline Stensland som ny markedsføringsjef, her sammen med kommunikasjonsdirektør Dag Inge Aarhus. Foto: Steinar Haugberg, Sjøfartsdirektoratet

Kap 3910, post 02 Maritime personellsertifikater

Beskrivelse	Regnskap 2015	Regnskap 2016	Regnskap 2017	Budsjett 2017	Avvik
Maritime personellsertifikater	10 800 995	21 614 001	11 100 000	12 630 000	-1 530 000
Båtførerbevis	1 280 700	1 582 884	1 266 164	1 200 000	66 164
Mindreinntekt	12 081 695	23 196 885	12 366 164	13 830 000	-1 463 836

Maritime personellsertifikater

I 2017 mottok Sjøfartsdirektoratet ca. 11 200 søknader om norske sertifikater, og ca. 6 000 søknader om påtegning av utenlandske sertifikater. På grunn av overheng av søknader sendt inn i 2016, samt en del søknader fra 2016 hvor tilleggsinformasjon er kommet i 2017, har vi behandlet 12 500 søknader om norske sertifikater og ca. 6 200 søknader om påtegninger i løpet av 2017. I gjennomsnitt er søknadene i 2017 behandlet i løpet av 1 uke etter at søknaden er betalt, så lenge all nødvendig dokumentasjon har vært på plass.

Båtførerbevis /ICC

Antall utstedte båtførerbevis i 2017 er 18 842, en nedgang fra 24 558 utstedte båtførerbevis i 2016. Det er usikkert hva som er bakgrunnen for nedgangen, og det er for tidlig å si om denne nedgangen markerer en ny trend. Selv om det er en reduksjon på årsbasis, har vi likevel nådd budsjettmålet.

Videre er det i 2017 utstedt 164 internasjonale båtførerbevis (ICC), opp fra 131 utstedelser i 2016.

Kap 3910, post 86 Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt

Beskrivelse	Regnskap 2015	Regnskap 2016	Regnskap 2017	Budsjett 2017	Avvik
Overtredelsesgebyr	3 779 120	5 584 682	6 892 596	4 800 000	2 092 596
Tvangsmulkt	74 330				
Sum	3 853 450	5 584 682	6 892 596	4 800 000	2 092 596

Antall vedtak om overtredelsesgebyr var på noe høyere nivå enn i 2016. Bakgrunnen for dette er blant annet en rekke saker tilknyttet mindre fiskefartøy, samt en generell økt saksmengde.

Politiuttalelser

Sjøfartsdirektoratet får stadig inn komplekse sjøfartsaker hvor politiet ønsker en sakkyndig uttalelse. Det er oversendt 13 politiuttalelser til politiet i 2017.

Tvangsmulkt

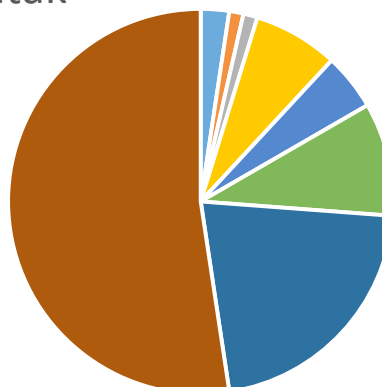
Vi har ikke fattet vedtak om tvangsmulkt i 2017

Overtredelsesgebyr	2013	2014	2015	2016	2017
Mottatt	112	151	119	132	164
Varsel	52	82	74	99	116
Vedtak	29	65	60	76	105
Sum	193	298	253	307	385

Produserte vedtak	1. tertial	2. tertial	3. tertial	SUM
2013	6	8	15	29
2014	13	33	19	65
2015	19	18	23	60
2016	24	19	33	76
2017	30	21	54	105

Vedtak

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



Politiuttalelser	2013	2014	2015	2016	2017
Mottatt	16	21	11	17	12
Fullført	14	12	17	11	13

Tvangsmulkt	2013	2014	2015	2016	2017
Vedtak	72	35	0	0	0



Foto: Steinar Haugberg, Sjøfartsdirektoratet

DEL IV: Styring og kontroll i virksomheten



Innledning

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

Etter innspill fra direktoratet fikk en i 2015 på plass et felles tildelingsbrev fra NFD og KLD og derav en felles rapportering av tertialrapporter og årsrapport. Direktoratet mener at dette har økt kvaliteten på styringsdialogen mellom departementene og direktoratet. I tillegg har dette hatt en effektiviseringsgevinst.

Direktoratets strategiplan er sentral i mål- og resultatstyringen. Den nye strategiplanen som ble vedtatt med virkning fra 2016 har satt et positivt preg på direktoratets måloppnåelse. Det er i 2017 satt i gang en rekke tiltak for å sikre gjennomføringen av den nye strategiplanen.

Overordnet risikovurdering i Sjøfartsdirektoratet høsten 2017

Risikoer:

- A: Forsinket utstedelse /fornyelse av fartøysertifikater
- B: Forsinket utstedelse /fornyelse av personellsertifikater
- C: Redusert andel av den norsk kontrollerte 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 økonomisk 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

Som en ser av ovennevnte er det risiko «H-IKKE GODE NOK DIGITALE LØSNINGER» som har høyest risiko for å true oppnåelsen av direktoratets fastsatte visjon, overordnet mål og hovedmål. Andre områder som også fikk høy risiko var:

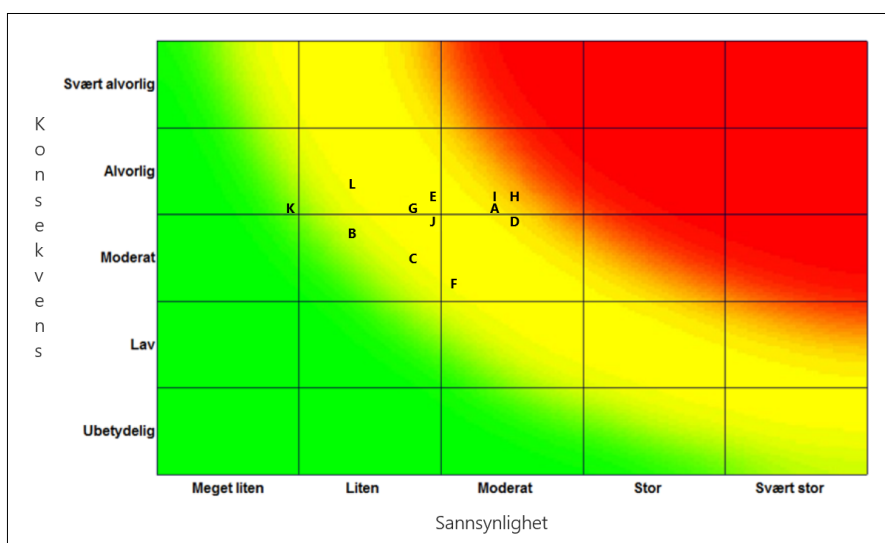
- ✓ I: manglende økonomisk ramme for å gjennomføre innovasjon og utviklingsprosjekt
- ✓ A: forsinket utstedelse /fornyelse av fartøysertifikater og
- ✓ D: ikke tilstrekkelig, klart og brukervennlig regelverk

Det er ved inngangen til 2018 satt i gang en rekke tiltak for å redusere nevnte risikoer.

Digitalisering og effektivisering

Dette arbeidet er en kontinuerlig prosess. Sjøfartsdirektoratet har i hele 2017 forsøkt å jobbe enda mer systematisk med å utnytte tildelte ressurser bedre og øke produktiviteten. Regjeringens avbyråkratiserings- og effektiviseringsreform som ble innført i 2015 har medført en redusert driftsramme på ca 0,7 % pr år. Dette har medført at Sjøfartsdirektoratet har kuttet sitt driftsbudsjett med om lag 10 millioner kroner. Sjøfartsdirektoratet drives mer effektivt i dag enn i 2015, men med flere og bedre tjenester.

Ett sentralt virkemiddel er å ta i bruk flere digitale løsninger. Gjennom økt bruk av digitalisering har en fått





Helge Thime-Iversen og Aud Ellen Sandvik. Foto: Haakon Nordvik.

en innsparing i intern saksbehandlingstid og reduserte kostnader til porto, papir, reisevirksomhet m.v.

Digitalisering har også en stor gevinst for direktoratets kunder. Flere av direktoratets oppgaver løses i dag digitalt i stedet for manuelt. Eksempler på dette er søknad av personlige sertifikater, begjæring av inspeksjon, min side sjøfolk, innsynsbegjæringer, digital postkasse for innbyggere m.v.

Direktoratet jobber for å øke den digitale modenheten i organisasjonen, herunder bedre synliggjøre gevinster og realisere disse. Det er utarbeidet en egen modell for porteføljestyling i ledelsen. Kriterier for utvelgelse av digitale satsninger er:

- ✓ Er satsingen i henhold til overordnede strategi?
- ✓ Er det synliggjort behov og gevinstpotensial?
- ✓ Foreligger det overordnede føringer fra departement, lovverk, mm?
- ✓ Finnes det IT-føringer som fremtvinger gjennomføring?
- ✓ Får vi en negativ effekt ved å la være å gjennomføre?
- ✓ Foreligger det estimat på kostnad og ressursuttak?

Utvelgelse og prioritering gjøres på grunnlag av en satsingsbegrunnelse for hver satsing som svarer opp iht kriteriene over.

Utfordringer:

- ✓ I utviklingsfasen krever digitalisering innleie av konsulenter og betydelig bruk av interne ressurser.
- ✓ Ett utviklingsprosjekt tar normalt fra 1 til 2 år.
- ✓ Behov for ny kompetanse innenfor digitalisering, IT-sikkerhet, prosjektstyring mm.

I tillegg til økt grad av digitalisering har direktoratet gjennomført organisatoriske endringer for å utnytte til-delte ressurser bedre og øke produktiviteten. Direktoratet har i 2017 lagt ned tilsynskontoret Rørvik i region 6.

Sjøfartsdirektoratet har de siste årene redusert bemanning på flere oppgaver som er effektivisert. Dette har gitt rom for omprioritering til å håndtere nye oppgaver. Eksempelvis har Sjøfartsdirektoratet etablert et enhet med dedikerte ressurser som har fokus på alternative energikilder og autonome skip.

Kvalitetssystem, ISO-sertifisering

Basert på den internasjonale ISO 9001-standarden gjennomfører Sjøfartsdirektoratets ledelse en årlig gjennomgang av direktoratets system for kvalitetsstyring.

Grunnlaget for gjennomgangen er blant annet resultater fra revisjoner, risikovurderinger, tilbakemeldinger fra

næringen, avdelingenes vurdering av arbeidsprosesser, roller, ansvar og ressurser, samt status for håndtering av innkomne saker i direktoratets avviks- og forbedrings-system.

Årets gjennomgang er gjennomført i henhold til kravene i ISO 9001-standardens nye 2015-versjon, og har som formål å fremme tiltak som sikrer at vårt kvalitetsstyringssystem fortsatt er velegnet, tilstrekkelig, virkningsfullt og i tråd med direktoratets strategiske retning.

Hovedtrekkene fra årets gjennomgang er - og i tråd med intensjonen til den nye standarden;

- Intensivere direktoratets arbeid med prosessorientering og digitalisering av tjenester
- Systematisere arbeidet med å ivareta direktoratets interesser, risiko og vår evne til å tilfredsstille deres krav og forventninger
- Å mer måle/evaluere effekt enn volum av aktiviteter
- Evaluere/status på direktoratets verktøy i forbindelse med kvalitetsstyring og kontinuerlig forbedring

Alle tiltak som iverksettes av direktoratets ledelse følges opp i direktoratets virksomhetsstyringssystem.

Samfunnssikkerhet og beredskap

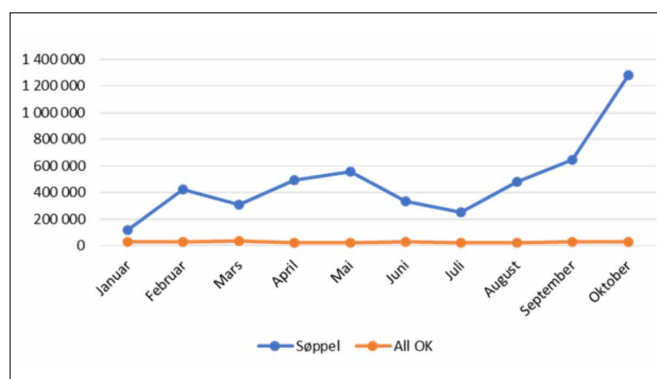
I 2017 har Sjøfartsdirektoratet fortsatt hatt fokus på IT-sikkerhet. Stadig flere av våre og andres tjenester er digitalisert, og vi og kundene våre er avhengig av at sikkerheten på dette området er tilstrekkelig. Utfordringen er å finne balansen mellom sikkerhet og brukervennlighet i systemene våre. Det er bl.a. gjennomført inntrengningstest på våre IT-systemer ved bistand fra ekstern leverandør.

Nasjonalt begrenset nett er installert og etablert i tråd med instruks. Direktoratet har også TopSec for gradert tale mellom direktoratet og andre offentlige virksomheter.

Riksrevisjonens etterlevelsesrevisjon knyttet til sikkerhetsadministrasjon og behandling av sikkerhetsgradert informasjon er fulgt opp med aktuelle tiltak. De fleste forbedringspunktene er nå fulgt opp.

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

Det har vært arbeidet med styringssystem for informasjonssikkerhet. Dette arbeidet har vært samordnet med arbeidet med å komme i overensstemmelse med nytt personvernregelverk, jf. EUs personvernforordning (GDPR).



Nasjonalt sikkerhetsmyndighet (NSM) ble også invitert til vår etatskonferanse i mars 2017. Alle direktorats ansatte fikk da innføring i trusselbildet og hva en bør være oppmerksom på.

Sjøfartsdirektoratet har også hatt fokus på adgangskontroll og tilgang til ulike soner i bygget.

En øvelse innenfor IKT-sikkerhet ble planlagt mot slutten av 2017. Øvelsen ble av praktiske årsaker gjennomført umiddelbart etter årsskiftet. Direktoratets ledelse og andre berørte fikk gjennom dette øvd på ulike deler av vårt planverk.

Direktoratet har også i 2017 vært utsatt for flere angrep, men sikkerhetstiltakene som har vært implementert har hindret kjøringen av den skadelige koden.

Direktoratet får i gjennomsnitt 520 000 e-post i måneden. 5% av disse er vurdert som reelle e-poster. I underkant av 10% blir stoppet i virusscan, De resterende 85% er satt i karantene som søppelpost. Se fig nedenfor.

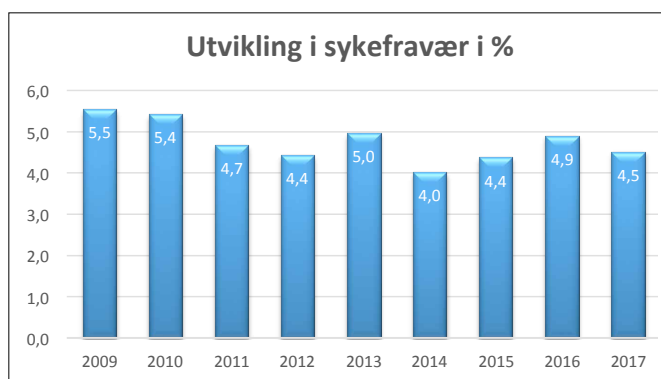
Personalmessige forhold

Sykefravær

Sykefraværet i Sjøfartsdirektoratet har hatt en nedgående utvikling i perioden 2003 - 2017. De siste 5 årene har vi hatt sykefravær på 5 % eller mindre. Snittet for 2017 endte på 4,5 % fravær for hele organisasjonen. Dette vurderer vi som et meget godt resultat, 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 AMU gruppe for å sikre god involvering og forankring.



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. Tiltakene er godt mottatt både fra aktuelle ansatte og ledere. Målet er å unngå sykmeldinger under svangerskapet så langt det er mulig.

Bruk av lærlinger

Direktoratet hadde 2 lærlinger i løpet av 2017. IKT lærling startet opp 16. august. Kontorlærling hos Skipsregistre avsluttet sitt læringsår 15. september.

Kapasitet/bemanning

Arbeidsmarkedet for ingeniører og nautikere har i starten på året vært påvirket av lav aktivitet i oljerelatert næring. Direktoratet merker en endring i markedet i siste halvår 2017 uten at dette har fått store konsekvenser for direktoratet. I 2017 har direktoratet hatt en stabil bemanningssituasjon.

Den hurtige teknologiske utviklingen stiller store krav til de ansatte i direktoratet når det gjelder faglig kompetanse innenfor nye miljøkrav, autonome skip, digitalisering, security m.v. I tillegg vil det bli behov for å styrke bemanningen rundt ulike prosjekter. I tillegg må en jobbe for en mer fleksibel utnyttelse av eksisterende bemanning.

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 mer moderne og god måte.

Sjøfartsdirektoratet har i 2017 videreutviklet 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 2017 som vil bli fulgt opp systematisk i 2018.

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.

Revisjonsmerknader

Riksrevisjonen har kontrollert regnskapene for 2016 og har ikke avdekket vesentlige mangler eller feil jf. brev av 13. mars 2017. Det er i løpet av året gjennomført 3 revisjonsbesøk som inngår i riksrevisjonens revisjonsrapport for 2017. I tillegg kommer Riksrevisjonens revisjon av sikkerhetsadministrasjon og spesielt knyttet til behandling av sikkerhetsgradert informasjon. Revisjonsrapporten for sikkerhetsadministrasjon ble fremlagt 21. april i 2017. Ordinær revisjonsrapport for 2017 vil bli ferdigstilt våren 2018.

DEL V: Vurdering av framtidsutsikter



Overordnede Strategier

Det er tre viktige strategier som har formet Sjøfartsdirektoratet sitt arbeid i 2017, disse er Regjeringens maritime strategi, Regjeringens havromsstrategi og sjøfartsdirektoratets egen strategi for 2015 – 2019.

Den maritime næringen har vært i en rivende utvikling og omveltning i 2017. Spesielt har nedgangen i aktivitet og store kostnadskutt innenfor offshorerelatert virksomhet vært utfordrende. Det har vært tilnærmet full stopp i nybyggaktivitet innenfor offshorerettet virksomhet, samtidig har vi opplevd stor aktivitet og vekst i de andre områdene som strategiene beskriver. Vi så spesielt at behovet for spesialtonnasje innenfor andre segment satte store krav til verft og skipsdesignere om å omstille til andre fartøysegment.

Foretrukken maritim administrasjon

For at våre kunder skal kunne være konkurransedyktige og kunne drive sikkert, har vi i 2017 jobbet videre med å øke tilgjengeligheten og servicen gjennom en kontinuerlig optimalisering av fagsystemer og digitalisering. I slutten av 2017 satte vi i produksjon en fornyet versjon av plansystemet og næringsportalen, noe som forbedrer og støtter dialogen med våre kunder innenfor hele tilsynsprosessen vår.

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 veksten av cruiseskip til NIS fortsetter. Det at samarbeidet med våre kunder fører til en kontinuerlig forbedring for begge parter gjør at det bestilles nye cruiseskip til norsk flagg. Vi opplever også at Sjøfartsdirektoratet blir en naturlig samarbeidspartner ved bruk av komplekse løsninger grunnet vår kompetanse og vårt fokus på at kunden skal lykkes på en sikker måte.

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

Det at vi i 2017 har ansatt markedsføringssjef gjør at vi i større grad får en mer målrettet dialog mot potensielle kunder. Vi ser også allerede nå at en treffer bedre med kombinasjonen markedsføring og bruk av teknisk kompetanse i vår dialog både mot eksisterende og potensielt nye kunder.

Ny teknologi

Sjøfartsdirektoratet har i samarbeid med våre kunder og samarbeidspartnere utviklet regelverk og veiledninger som ivaretar bruken av batteri som selvstendige energibærere til fremdrift. Dette gjør at bruken av batteri i nye fartøyprosjekter gjennomføres innenfor etablert regelverk fra klaseselskap basert på retningslinjer gitt i rundskriv fra Sjøfartsdirektoratet. Altså fra innovasjon til samleband.

Når det gjelder nye tekniske løsninger og innovasjoner har det skjedd mye det siste året. Det er i 2017 blitt flere realiserbare prosjekter som konkret vil føre frem til bygging av fartøy, både som bruker nullutslipp drivstoff som f.eks. hydrogen og autonome fartøy. 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, teknologi 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 antatt. Lykkes aktørene med økonomien vil Norge fremstå som den absolutte ledende maritime nasjonen innen grønn miljøvennlig skipsfart. Vi ser nå at leverandørsiden og forbrukssiden samarbeider om å få til infrastruktur på bl.a. hydrogen.

Verdensomspennende «maritimt bredbånd» er en forutsetning for en fremtidsrettet avansert digital assistert og kontrollert skipsfart (Big Data, IoT). Dette er også viktig for utviklingen av eksisterende tradisjonell skipsfart.

Den teknologiske utviklingen aktualiserer autonome skip. Dette vil føre til andre driftsmønstre og organisering av driften av et fartøy. Direktoratet har derfor sammen med andre jobbet for å 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 lasteskipsegementet.

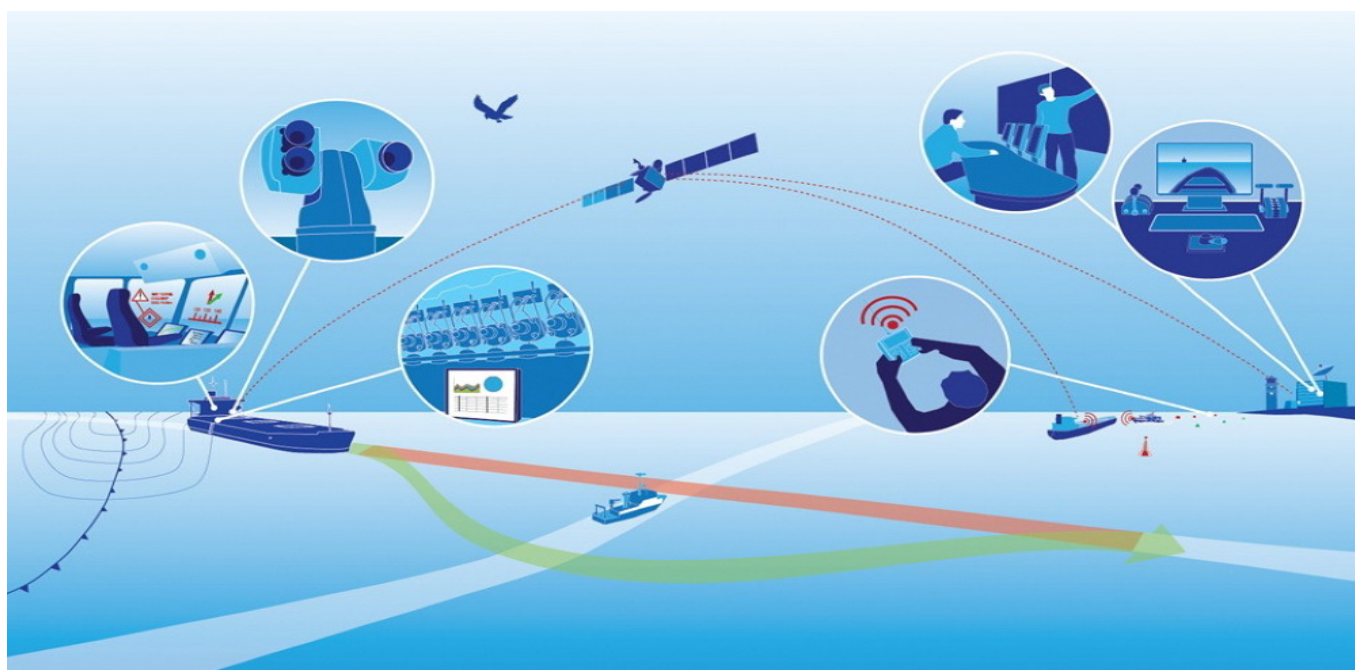
Et vekstområde fremover er endrede driftsformer knyttet til havbruk. Innen havbruk skjer det en revolusjon. Utvikling av større havbruksfartøy avløses nå av en ny generasjon havgående anlegg hvor løsningene

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. Det første havbaserte «produksjonsfartøyet» er allerede plassert på lokasjon og i drift. Basert på erfaringer fra dette vil en kunne i større grad tilpasse og utvikle regelverk i samsvar med næringens behov og ønske. Et større samarbeidsprosjekt på tvers av etatene har ført frem til en rapport om fremtidig struktur som er overlevert NFD.

Mengden av innovasjoner som utvikles og tas i bruk er historisk høye. 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. Sikkerhetsstyringssystem om bord ble valgt som fokusområde i 2017. 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 jobber aktivt for å modernisere og effektivisere tilsynene. Ny teknologi og digitale løsninger er med på å endre fremtidens tilsyn. Digitale løsninger for en tettere og bedre dialog med våre kunder er tatt i bruk, samtidig som en nå i enkelte prosjekter bruker 3D i saksbehandlingen. Dette gjør at en mer effektivt kan orientere seg i et virtuelt fartøy og på en tidligfase oppdage eventuelle utfordringer som må rettes opp. Det å oppdage slike utfordringer tidlig er kostnadsbesparende for våre kunder. I desember 2017 signerte Sjøfartsdirektoratet en avtale som skal teste ut muligheten for å benytte svovelsensor på drone. Piloteringen av dette prosjektet vil starte opp i 2018. Dette vil medføre enda mer målrettede kontroller relatert til miljøutslipp.

Ny teknologi gir Sjøfartsdirektoratet mulighet til å ta i bruk nytt utstyr for gjennomføring av sikre og effektive

tilsyn. Eksempler på dette er apparater som raskt avdekker om et fartøy forholder seg til utslippsreglene. Bruk av droner, eksempelvis til miljøkontroller og tankinspeksjoner kan være aktuelt framover. Økt bruk av sensorer om bord i skip sammen med muligheten til å dele sensordata kan åpne for nye måter å føre tilsyn med skip på.

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



Det nye ekspertgruppen (skal visstnok ikke hete det, sjekk med Caroline) for innovasjon og ny teknologi i Sjøfartsdirektoratet.
Foto: Steinar Haugberg, Sjøfartsdirektoratet

skal i så stor grad som mulig få løst sine oppgaver gjennom digitale løsninger. Skriftlig kommunikasjon med Sjøfartsdirektoratet skal primært foregå elektronisk.

Direktoratet har fokus på å etterkomme anbefalingene som ligger under «Digitalt førstevalg». For direktoratet betyr dette følgende:

- ✓ Vi spør deg ikke på nytt om noe vi vet fra før
- ✓ Du trenger ikke søke om noe du har rett til
- ✓ Hvis direktoratet trenger informasjon fra deg skal du kunne gi den digitalt
- ✓ Du får umiddelbart svar hvis det ikke er behov for bruk av skjønn
- ✓ Du kan enkelt få vite hva direktoratet vet om deg og hvem som har sett denne informasjonen

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 som mål å gjennomføre et digitaliseringsprogram frem mot 2022 for å modernisere dagens IT-løsninger. I 2017 ble det igangsatt et forprosjekt med mål om å se nærmere på arbeidsprosesser for å effektivisere og forenkle samhandlingen overfor næringen. Dette er et program som vil gå over flere år og med flere prosjekter som tar for seg modernisering av fagsystemet som benyttes i forbindelse med tilsynsaktivitetene til direktoratet. Arbeidsprosessene vil bli gjennomgått og forbedret, nye teknologiske muligheter vil bli vurdert og der det er formålstjenlig, tatt i bruk. Nye effektive brukergrensesnitt for saksbehandlerne vil bli utviklet. I tillegg er det identifisert et behov for å øke datakvaliteten vår gjennom arkitekturforbedringer.

I 2018 vil Sjøfartsdirektoratet jobbe med følgende digitale satsninger:

- ✓ Slutføre NiNoMo-prosjektet - nytt fagsystem for Skipsregistre
- ✓ CLB/CLC - automatisert løsning for forsikringsdokumenter knyttet til bunkers/oljesølskade
- ✓ Min side for reder og verft - Ny internetttjeneste for kundeselvbetjening

- ✓ Gradvis innføring av elektroniske fartøysertifikater
- ✓ Oppstart system for E-tinglysning
- ✓ System for Bareboat registrering

Direktoratet har søkt DIFI om midler fra medfinansieringsordningen for å kunne gjennomføre prosjekt for E-tinglysning.

I 2019 og fremover vil det også være behov for større digitale satsninger. Bl.a. nye systemer som underbygger ny tilsynsmetodikk som resultat av prosessanalysene og E-tinglysning skipsregistreringer.

Kompetanse

Den hurtige teknologiske utviklingen stiller store krav til de ansatte i direktoratet når det gjelder faglig kompetanse. For å møte denne utfordringen har Sjøfartsdirektoratet blant annet etablert egne prosjekter med dedikerte ressurser innen alternative energikilder og autonome skip. Det er svært viktig for sjøsikkerheten at Sjøfartsdirektoratet er i stand til å vurdere ny teknologi og innovative løsninger, og direktoratet må derfor øke denne innsatsen. Uten nødvendige ressurser kan Sjøfartsdirektoratet bli en bremsekloss. Nye ansvarsområder (havbruk, havvind, mineralutnyttning), digitalisering og en teknologisk utvikling/revolusjon kombinert med høyt volum blir en stor utfordring for direktoratet. Det er etter direktoratets syn særlig behov for mer ressurser og ny/oppgradert kompetanse for å kunne håndtere de mange nye innovative og arbeidskrevende sakene fremover.

Kapasitet/bemanning

På grunn av markedsituasjonen de siste årene har direktoratet hatt en stabil bemanning med lite turnover. Signalene i markedet er at behovet for arbeidskraft øker, spesielt på enkelte kompetanseområder. Direktoratet må overvåke situasjonen nøye og være beredt til å sette inn tiltak for unngå å komme i samme situasjon som i 2008-2012 med svært høy turnover.

DEL VI: ÅRSREGNSKAPET



Ledelseskommmentar årsregnskapet 2017

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 2017 har Sjøfartsdirektoratet samlet disponerte tildelinger på kap 0910, post 01 driftsbevilgningen på kr. 396 218 000. 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 har direktoratet kr. 9 579 094 i merinntekter. Disse merinntektene skyldes

hovedsakelig øremerkede midler som kostnadsføres på driftsbudsjettet. I år omfattet merinntekten driftstilskudd fra Kystverkets beredskapsavdeling, driftstilskudd fra Klima- og miljøverndepartementet, refusjoner fra Petroleumstilsynet, annonseinntekter Navigare, Direktoratet for forvaltning og IKT, tilskudd fra NAV, inntekter fra Sjøsikkerhetskonferansen, Fritidsbåtkonferansen og Nordsjølekene og driftstilskudd fra Utenriksdepartementet hvor direktoratet bistår filippinske myndigheter slik at de opprettholder godkjenningen for utdanning av sjøfolk ved utdanningsinstitusjon i Manila.

Sjøfartsdirektoratet forvalter en tilskuddsordning til sysselsetting av sjøfolk med en bevilgning på 1 957 mill kroner.

Direktoratet har et inntektsbudsjett på kap 3910, post 01, 02, 04 og 86 på totalt 250,9 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 Innkrevningsentral (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. 5 617 000 på kap 1422. En stor andel av bevilgningen går til å dekke miljøressurser på direktoratets driftsbudsjett



Foto: Stenar Haugberg, Sjøfartsdirektoratet

via merinntektsfullmakten nevnt over. Fra 2015 har Sjøfartsdirektoratet fått felles tildelingsbrev og avlegger felles årsrapport både for NFD og KLD.

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. 13 653 656 av tildelte midler på post 01, kap. 0910 (5-prosenten) til 2018.

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 2018. Revisjonsberetningen er ikke unntatt offentligheten og kan publiseres fra det tidspunkt den mottas av virksomheten og senest 1. mai.

Haugesund, 1. mars 2018,

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør

Prinsippnotat 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 2016 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.



Bevilgningsoppstilling



Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2017

Utgifts- kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2017	Merutgift (-) og min- dreutgift	Postert av SI i samsvar med full- makter	Korrigert avvik fra tildeling
0909	Tilskudd sysselsetting sjøfolk	73	Tilskudd	A	1 957 000 000	1 857 669 721	99 330 279		
0910	Driftsutgifter	01	Driftsutgifter	A, B	396 218 000	392 143 438	4 074 562		
1400	Spesielle driftsutgifter	21	Spesielle	A	1 300 000	1 300 000	0		
1422	Spesielle driftsutgifter	21	Spesielle	A, B	5 617 000	5 617 000	0		
1633	Nettoføring av mva i staten	01	Nettoføring		0	19 461 067			
Sum utgiftsført					2 360 135 000	2 276 191 227			
Inntekt- skapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling	Regnskap 2017	Merinntekt og mindre- inntekt(-)		
3910	Sjøfartsdirektoratet	01	Gebyrer for skip og flyttbare innretnin- ger i NOR		184 169 000	13 413 401	-170 755 599	179 971 802	9 216 203
3910	Sjøfartsdirektoratet	02	Maritime personell- sertifikater		13 830 000	12 366 164	-1 463 836		
3910	Sjøfartsdirektoratet	03	Diverse inntekter	B	400 000	9 979 094	9 579 094		
3910	Sjøfartsdirektoratet	04	Gebyrer for skip i NIS		48 170 000	785 984	-47 384 016	47 107 137	-276 879
3910	Sjøfartsdirektoratet	86	Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt		4 800 000		-4 800 000	6 892 596	2 092 596
5700	Arbeidsgiveravgift - inntekt	72			0	30 821 195			
Sum inntektsført					251 369 000	67 365 839			
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						2 208 825 388			
Kapitalkontoer									
60080901	Norges Bank KK /innbetalinger					42 346 840			
60080902	Norges Bank KK/utbetalinger					-2 250 899 254			
709405	Endring i mellomværende med statskassen					-272 974			
Sum rapportert							0		
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)									
					31.12.2017	31.12.2016	Endring		
709405	Mellomværende med statskassen				-9 155 754	-8 882 780	-272 974		

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
0909, post 73		1 957 000 000	1 957 000 000
0910, post 01	11 656 000	384 562 000	396 000 000
1400, post 21		1 300 000	1 300 000
1422, post 21	295 000	5 322 000	5 617 000

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(-)/mindre utgift 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		4 074 562	Ikke aktuelt	4 074 562		Ikke aktuelt	Ikke aktuelt	4 074 562	19 810 900	4 074 562
3910, post 03	Merinntektsfullmakt	9 579 094		9 579 094	9 579 094			9 579 094		9 579 094
1422, post 21		0		0				0		0

*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

Ikke aktuelt

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, refusjoner fra Pe-

troleumstilsynet, annonseinntekter Navigare, Direktoratet for forvaltning og IKT, tilskudd fra NAV, inntekter fra Sjøsikkerhetskonferansen, Fritidsbåtkonferansen og Nordsjølekene og driftstilskudd fra Utenriksdepartementet hvor direktoratet bistår filippinske myndigheter slik at de opprettholder godkjennelsen for utdanning 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. 13 653 656 til 2018.



Som et arbeidsmiljøtiltak ble ansatte med barn og barnebarn invitert til pepperkakepynting av Kon-Tiki flåten før jul. Flåten ble levert til pepperkakebyen i Haugesund. Foto: Torbein Kvil Gamst, Sjøfartsdirektoratet.

Oppstilling av artskontorapporteringen 31.12.2017

	Note	2017	2016
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	26 565 549	36 935 322
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	884 535	1 055 917
Salgs- og leieinnbetalinger	1	9 094 560	7 213 567
Andre innbetalinger	1	0	0
Sum innbetalinger fra drift		36 544 643	45 204 806
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	264 156 682	285 608 727
Andre utbetalinger til drift	3	134 921 394	117 128 123
Sum utbetalinger til drift		399 078 076	402 736 849
Netto rapporterte driftsutgifter		362 533 432	357 532 043
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	11	-2 515
Sum investerings- og finansinntekter		11	-2 515
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	-17 626	-17 291
Sum investerings- og finansutgifter		-17 626	-17 291
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		-17 637	-14 776
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	0	0
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		0	0
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	7	1 857 669 721	1 767 505 326
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		1 857 669 721	1 767 505 326
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		0	0
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		30 821 195	33 556 802
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		19 461 067	16 325 352
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-11 360 128	-17 231 450
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		2 208 825 388	2 107 791 143
Oversikt over mellomværende med statskassen			
Eiendeler og gjeld		2017	2016
Fordringer		571 111	468 390
Kasse		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk		-9 626 787	-12 466 328
Skyldige offentlige avgifter		-45 484	22 024
Annen gjeld		-54 593	3 093 135
Sum mellomværende med statskassen	8	-9 155 754	-8 882 780

Note 1 Innbetalinger fra drift

	31.12.2017	31.12.2016
<i>Innbetalinger fra gebyrer</i>		
Dekk- og maskinsertifikater	3 861 184	9 063 980
Påt/godkj av utl. Sertifikater	3 524 626	6 324 775
Tankskip/offshresertifikater	1 040 313	1 905 338
Kokk/bro/maskinvakt sert.	1 523 117	3 573 671
Duplikater	390 624	76 916
Sertifikater fritidsbåt	760 137	669 320
Båtførerprøven	1 266 164	1 582 884
Gebyrinntekt NOR *	12 803 104	11 926 893
Pantattest NOR *	610 297	627 096
Gebyrinntekt NIS *	785 984	1 184 448
Sum innbetalinger fra gebyrer	26 565 549	36 935 322
<i>Innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i>		
Refusjon Petroleumstilsynet	112 871	308 442
Refusjon Kystverkets beredskapsavdeling	766 510	747 475
Gaver til Sjøfartsdirektoratet	5 154	0
Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer	884 535	1 055 917
<i>Salgs- og leieinnbetalinger</i>		
Andre avgiftspliktige inntekter	386 806	389 085
Andre inntekter, utenfor avgiftsområdet	8 707 754	6 824 482
Sum salgs- og leieinnbetalinger	9 094 560	7 213 567
<i>Andre innbetalinger</i>		
Sum andre innbetalinger	0	0
Sum innbetalinger fra drift	36 544 643	45 204 806

* Skipsregistrene

Note 2 Utbetalinger til lønn

	31.12.2017	31.12.2016
Lønn	220 924 449	222 479 916
Arbeidsgiveravgift	30 821 195	33 556 802
Pensjonsutgifter	17 057 064	34 607 810
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-7 971 571	-7 879 726
Andre ytelser	3 325 544	2 843 925
Sum utbetalinger til lønn	264 156 682	285 608 727
Antall årsverk:	308,65	310,89

Note 3 Andre utbetalinger til drift

	31.12.2017	31.12.2016
Husleie	25 494 989	22 355 556
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	770 994	92 163
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	5 535 697	4 731 456
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	387 735	358 954
Mindre utstyrsanskaffelser	6 858 611	5 722 791
Leie av maskiner, inventar og lignende	8 181 898	6 165 156
Kjøp av fremmede tjenester	53 447 830	43 944 369
Reiser og diett	20 735 449	19 758 969
Øvrige driftsutgifter	13 508 190	13 998 707
Sum andre utbetalinger til drift	134 921 394	117 128 123

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

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2017	31.12.2016
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	0	0
Valutagevinst	11	-2 515
Annen finansinntekt	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	11	-2 515
<i>Utbetaling av finansutgifter</i>		
Renteutgifter	-18 659	-17 317
Valutatap	1 033	26
Annen finansutgift	0	0
Sum utbetaling av finansutgifter	-17 626	-17 291

Note 7 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2017	31.12.2016
858.1 Tilskudd for skip i NOR	1 857 669 721	1 767 505 326
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	1 857 669 721	1 767 505 326

Note 8 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen.

Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

		31.12.2017	31.12.2017	Forskjell
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	
Finansielle anleggsmidler				
	Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
	Obligasjoner	0	0	0
	Sum	0	0	0
Omløpsmidler				
	Kundefordringer	671 699	0	671 699
	Andre fordringer	492 620	571 111	-78 491
	Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0
	Sum	1 164 319	571 111	593 208
Langsiktig gjeld				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	Sum	0	0	0
Kortsiktig gjeld				
	Leverandørgjeld	-6 855 035	0	-6 855 035
	Skyldig skattetrekk	-9 626 787	-9 626 787	0
	Skyldige offentlige avgifter	-45 484	-45 484	0
	Annen kortsiktig gjeld	6 497 737	-54 593	6 552 331
	Sum	-10 029 568	-9 726 864	-302 704
Sum		-8 865 249	-9 155 754	290 504

Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler

	Ervervs- dato	Antall aksjer	Eier- andel	Stemme- andel	Årets resultat i selskapet	Balanseført egenkapital i selskapet	Balanseført verdi i regn- skap*
Aksjer							
Norsk Marinteknisk Forsknings- institutt AS (Marintek)		500 000	4,00 %				
Balanseført verdi 31.12.2017							0

Aksjeposten er regnskapsført hos Nærings- og fiskeridepartementet, mens aksjene står i Sjøfartsdirektoratets navn.

Registreringsskjema for tilstandsrapportering

– kjønn og mangfold

		Kjønnsbalanse			Månedslønn	
		Menn %	Kvinner %	Total (N)	Menn kroner	Kvinner kroner
Totalt i virksomheten (fast ansatte)	2017	62	38	330	54 057	46 648
	2016	62	38	330	53 555	45 266
Toppledelse (direktør, avd. dir.)	2017	80	20	10	85 362	72 142
	2016	89	11	9	85 567	Kun en
Mellomledelse (underdir./seksj.sjef)	2017	75	25	28	65 500	69 780
	2016	74	26	27	65 752	69 025
(sjefingeniør)	2017	95	5	21	56 978	Kun en
	2016	95	5	19	56 478	Kun en
(senioringeniør)	2017	84	16	112	52 503	52 762
	2016	85	15	115	51 927	51 334
(overingeniør)	2017	44	56	25	45 347	45 147
	2016	45	55	22	44 250	44 843
(seniorrådgiver)	2017	53	47	64	51 775	48 464
	2016	52	48	65	50 811	48 039
(rådgiver)	2017	21	79	38	43 059	41 544
	2016	22	78	36	42 536	40 715
(førstekonsulent)	2017	27	73	33	38 633	37 790
	2016	23	77	35	38 246	35 248
(konsulent)	2017	0	0	0		
	2016	0	0	0		

		Antall tilsatte	Deltid		Midlertidig ansettelse		Foreldrepermisjon		Legemeldt sykefravær	
		Total (N)	M%	K%	M%	K%	M%	K%	M%	K%
Sjøfartsdirektoratet (faste + midl.)	2017	345	0,6	2,3	2,0	2,6	0,3	0,6	2,89	3,95
	2016	351	0,06	1,7	2,0	4,2	0,0	1,2	2,30	5,96

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