



Sjøfartsdirektoratet  
Norwegian Maritime Authority

# Årsrapport 2019

Christopher Bryan M. Sebastian 2019. Clipper Sun.  
Bidrag til Fotokonkurransen for sjøfolk 2019.



*Den foretrukne maritime administrasjonen*

NIS  NOR

## Januar:

### **Signerte avtale om banebrytende ferge**

Statens vegvesen og Norled AS inngikk avtale om bygging av verdens første hydrogen-elektriske ferge. Prosjektet byr på spennende utfordringer for Sjøfartsdirektoratet, som har ansvaret for å sertifisere fergen, som skal settes i drift på Hjelmeland-sambandet i 2021. Sjekk Sjarcken-kampanje.

## Februar:

### **Nytt cruiseskip inn i NIS**

Onsdag 7. februar ble Viking Cruises splitter nye cruiseskip Viking Jupiter registrert inn i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Dette er det sjettede i en serie av nybygg fra Viking Cruises, som alle seiler med norsk flagg.

### **Nye miljøkrav i verdensarvfjordene**

Fra 1. mars gjelder nye miljøkrav for utslipp til luft og sjø i verdensarvfjordene Nærøyfjorden, Aurlandsfjorden, Geirangerfjorden, Sunnlyvsfjorden og Tafjorden. Kravene er utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet.

## Mars:

### **Sniffer svovelsynderne - før de legger til kai**

Sjøfartsdirektoratet har bestilt tre nye sniffere, som ved hjelp av Kystvaktens nye droner skal avsløre svovelsynderne til sjøs effektivt og nøyaktig.

### **Flere skip med norsk flagg i hekken**

Det norske flagget vaier i medvind. Da Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) gjorde varetelling ved årsskiftet, ble resultatet pluss 22 skip. For Norsk ordinært skipsregister (NOR) viste bunntlinjen en vekst på 591 fartøy.

## April:

### **Gresk rederi får varsel om 700 000 kroner i gebyr for brudd på regelverk i verdensarvfjordene**

MS Magellan, som er eid av det greske rederiet Global Cruise Lines Ltd., brøt regelverket om svovelholdig drivstoff i verdensarvfjordene og har fått varsel om et overtredelsesgebyr på 700 000 kroner (gebyret ble fastsatt i juni).

## Mai:

### **Sjøfartsdirektoratet lanserer Min side fartøy**

Etter mye arbeid og omfattende testing er Min side fartøy endelig klar til bruk. Her kan næringen finne informasjon om fartøyene sine og samhandle med Sjøfartsdirektoratet.

### **Signerte kontrakt for utvikling av elektronisk tinglysing**

Torsdag 23. mai ble kontrakt for utvikling av elektronisk tinglysing rettet mot fartøy i Skipsregistrene inngått mellom Sjøfartsdirektoratet og konsultantselskapet Capgemini. Dette vil gi en forbedret kundeopplevelse og mer effektiv registrering av fartøy i NIS og NOR.

## Juni:

### **Tankskip fra Teekay får norsk flagg**

I år blir to nye tankskip fra Teekay leveringsklare, og begge vil bære det norske flagget gjennom registrering i NIS. Med ny teknologi reduserer de CO2-utslippene med hele 48 prosent ved å bruke avdamp fra last og gjøre det om til drivstoff. Det var også andre nyheter om innflagginger i juni.

### **Fornøyd med deltakelse i Nor-Shipping**

Rekordmange var innom den maritime messen Nor-Shipping i Oslo i begynnelsen av juni. Sjøfartsdirektoratet er fornøyd etter årets deltakelse og vil særlig trekke frem arrangementet «Quality Flag Reception» som en positiv erfaring.

## Juli:

### **Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker**

Næringsminister Torbjørn Røe Isaksen tok i januar i år initiativ til å få på plass en handlingsplan for å få ned antall alvorlige ulykker forbundet med bruk av fritidsfartøy. I dag ble planen overlevert ministeren.

### **Det norske flagget blant topp ti**

Norge er nok en gang blant topp ti på Paris MoUs rangering av verdens flaggstater. Norge er også tilbake på Qualship 21-listen.

## August:

### **Flere bulkskip inn i NIS**

Denne uken er tre bulkskip flagget inn i NIS fra Singapore. I løpet av september er det ventet ytterligere tre bulkskip inn i det norske registeret fra samme rederi.

### **Møtte havbruksnæringen på Aqua Nor**

For første gang stilte Sjøfartsdirektoratet med egen stand på havbruksmessen Aqua Nor. Det var det mange i næringen som visste å dra nytte av.

## September:

### **Ser lyst på fremtiden for fjordene**

Den første cruisesesongen med nytt regelverk for verdensarvfjordene er unnagjort. Havnesjefene i de aktuelle fjordene har fått færre klager på røyk, men ser allerede frem til enda strengere krav i årene som kommer.

### **Sjøsikkerhetskonferansen**

Konferansen ble gjennomført med stor deltakelse og viktige tema.

## Oktober:

### **Flere anbefalinger etter fergegjennomgang**

Bemanning er et tema som ansatte på ferger og hurtigbåter er opptatt av. Siden januar i år har Sjøfartsdirektoratet jobbet med en gjennomgang av bemanningssituasjonen på norske ferger. Dette har resultert i konkrete forbedringsforslag.

### **Skal skjerpe reglene for kloakkutslipp langs kysten**

Et nytt regelverk som skal redusere utslippene av kloakk langs norske kysten, er nå sendt ut på høring.

## November:

### **Innspillsmøte om maritim politikk**

Sjøfartsdirektoratet var vertskap da Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) inviterte til innspillsmøte i Haugesund om den maritime politikken. Dette var ett av flere innspillsmøter til en kommende stortingsmelding.

## Desember:

### **Trekker unge inn i ledergruppene**

Sjøfartsdirektoratet har de siste årene ansatt flere unge. Nå trekker direktoratet noen av disse inn i ledergruppene og toppledelsen for å dele erfaring og kompetanse.

### **Første elektroniske fartøysertifikat utstedt fra Sjøfartsdirektoratet**

Fra 29. november 2019 utsteder Sjøfartsdirektoratet CLB-sertifikat og CLC-sertifikat i elektronisk format. Dette er Norges første elektroniske fartøysertifikater.





# Innhold

<b>DEL I</b>	Lederens beretning.....	5
<b>DEL II</b>	Introduksjon til virksomheten og hovedtall.....	9
	Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet.....	13
<b>DEL III</b>	Årets aktiviteter og resultater.....	14
	Tilsyn.....	22
	Mål, styringsparametere og oppdrag fra departementet.....	41
<b>DEL IV</b>	Styring og kontroll i virksomheten.....	62
<b>DEL V</b>	Vurdering av fremtidsutsikter.....	69
<b>DEL VI</b>	Årsregnskapet.....	74
	Ledelseskommentar årsregnskapet 2019.....	74
	Prinsippnotat for årsregnskapet.....	76
	Bevilgningsoppstilling.....	77
	Registreringsskjema for tilstandsrapportering.....	83
	Forkortelser.....	84





## DEL I:

# Lederens beretning

Generelt ser vi en positiv utvikling på de fleste områder som direktoratet har ansvar for. Mål som er satt av direktoratet selv eller i tildelingsbrev og i instruks, er i hovedsak nådd.

I 2019 ble det gjennomført en større revisjon av direktoratets strategiplan. Visjonen om å være den foretrukne maritime administrasjonen videreføres, men mål for perioden er oppdatert og revidert etter en bred og god prosess der alle ansatte har fått mulighet til å bidra. Den nye strategiplanen vil være gjeldende fra og med budsjettåret 2020. Målet med strategiplanen er å sikre samfunnsoppdraget knyttet til sjøsikkerhet/miljø og å styrke arbeidet med å være et attraktivt flagg. I den forbindelse startet direktoratet opp et eget

organisasjonsutviklingsprosjekt for å sikre at organisasjonen ville være i stand til å gjennomføre den nye strategiplanen. Organisasjonsprosjektet vil ha et særlig fokus på å strømlinjeforme alle prosessene i direktoratet, samt effektivisering og gevinstrealisering. Direktoratet må også løpende vurdere konsekvensene av intensjonene i ABE-reformen for å kunne tilpasse virksomheten til de årlige reduserte driftsrammene. Det er også viktig å se på hvilke digitaliseringsprosjekter som skal underbygge prosessene.

## Ulykkesutvikling

Generelt ser vi en forbedring i ulykkesstatistikken vår både når det gjelder personulykker og skipsulykker. Det er likevel en markert økning på personskader i 2019 grunnet større hendelser med passasjerer innblandet. Her finner vi blant andre Viking Sky med 22 skadde. Ved å opprettholde fokuset på forebygging, veiledning og ansvarliggjøring tror vi at tallene vil gå ned ytterligere i årene som kommer. 2019 er første året siden 2008 uten dødsulykker i fiskeflåten. Sjøfartsdirektoratet har jobbet målbevisst med fiskeriorganisasjonen og direkte mot fiskerne for å skape en god sikkerhetskultur og å endre holdningene rundt egen sikkerhet. Dette har vi lykkes med, takket være et godt samarbeid med ulike aktører hvor forebygging og veiledning har vært hovedfokuset. I tillegg ble det gjort endringer i forskrifter og aktiv veiledning til etterlevelse av eksisterende forskrifter. Innføring av fartøyinstruks på fartøy under 15 meter og søkelys på stabilitet er noen eksempler på dette.

I 2019 døde tre personer som følge av ulykker. Dette er en stor nedgang sammenlignet med tidligere år. I 2018 registrerte direktoratet ti omkomne på næringsfartøy. De tre dødsfallene i 2019 skjedde alle på lasteskip og involverte én klemskade som følge av lasteforskyvning, én fallulykke og én kantring.

Antallet omkomne på fritidsfartøy har økt fra 23 i 2018 til 29 i 2019. Fortsatt er antallet omkomne for høyt innenfor fritidsbåtsegmentet. Vi har tro på at arbeidet med å jobbe målrettet med tiltak fra ny handlingsplan for forebygging av ulykker med fritidsfartøy vil gi et løft i det videre arbeidet. Dersom vi ikke ser resultatet av dette arbeidet i planperioden må vi vurdere ytterligere tiltak, da antall omkomne er for høyt innen dette segmentet.

## Tilsynsaktiviteten - risikovurdering

Sjøfartsdirektoratet har i 2019 hatt en omfattende tilsynsaktivitet både på godkjenninger og oppfølging av nybygg/ombygninger og direkte tilsyn på enkelt fartøy. Det har vært viktig for direktoratet å sette søkelys på den totale sikkerheten i hele vår

portefølje både nasjonalt og internasjonalt. Vi har over tid sett at det er for mange funn av avvik som knytter seg direkte til vedlikehold og rutiner både på fartøy og rederiorganisasjonene. Dette har vært årsaken til at vi en tid har vært ute av US Qualship 21-listen. Det at vi nå er inne på denne listen er tegn på at vi har hatt rett fokus og at våre kunder har tatt dette på alvor og gjennomført nødvendige tiltak. Det er likevel nødvendig at vi klarer å vri våre tilsyn enda mer mot der risikoen er størst og gjøre mindre obligatoriske tilsyn.

## Miljø som fokusområde

Fokusområdet for våre tilsyn var i 2019 miljø jf. direktoratets egen risikovurderingsrapport. Vi ser at det er mer og mer nødvendig å ha fokus på miljø for å nå de forventningene og kravene som blir satt, både nasjonalt og internasjonalt. Vi har derfor gjennom kampanjer og bruk av ny teknologi som droner sett oss i stand til å overvåke utslipp til luft. På samme måte som vi har vært engasjert i prosjekt om utslipp av plast til sjøs. Regelverksutvikling knyttet til verdensarvfjordene og oppfølging av nasjonale og internasjonale miljøkrav er intensivert i perioden og vil videreføres og forsterkes i årene som kommer. Vi vil i første del av 2020 invitere alle offentlige aktører med grensesnitt mot miljø i maritim næring til en samhandlingsarena.

## Digitalisering

Det er i 2019 gjennomført flere digitaliseringsprosjekter, og det er videre planlagt utvikling av en rekke nye tjenester for å realisere Sjøfartsdirektoratets mål. Direktoratet prioriterer satsingsområdene etter en porteføljestyringsmodell som også er under utvikling. Prosjektveiviseren benyttes til overordnet styring av disse satsingene.

## Nye trender / ny teknologi

Sjøfartsdirektoratet har over flere år hatt særlig søkelys på å øke attraktiviteten og å nå målet om å bli den foretrukne maritime administrasjonen. Hvis vi ser på den store økningen i antall skip i NOR/NIS, er dette en god bekreftelse på at vi er på vei mot dette

målet. Våre kunder har sett verdien i det arbeidet som er gjort, både når det gjelder nivået på service og kompetanse. Det har ført til at vi fremstår som en naturlig samarbeidspartner og pådriver i å få godkjent nye teknologiske løsninger. Vi vil spesielt fremheve det gode samarbeidet som har vært med andre etater, f.eks. Statens vegvesen.

Vi har i de senere år bygget en dyktig kompetanse på forskjellige områder innenfor ny teknologi som setter oss i stand til å følge opp behovet for en grønnere skipsfart og nå de til enhver tid gjeldende mål både nasjonalt og internasjonalt. Vi har tydelig vist at vi er i stand til å levere gode forskrifter innenfor grønn skipsfart som vil redusere utslipp i verdensarvfjordene, og som også påvirke arbeidet vårt med å utvide kravene til å gjelde resten av norskekysten. Vi ser likevel at utviklingen går for sakte når det gjelder å nå regjeringens klimamål for nærskipsfarten frem mot 2030. Skal vi nå disse målene må en hel næring være med å ta ansvar. Dette gjelder fra designfasen av et nytt skip, operasjon osv.

### **Utvikling av flagget - markedsføring**

Sjøfartsdirektoratet har i 2019 jobbet aktivt med både markedsføring og kundefokus i organisasjonen for å sikre målet om å være den foretrukne maritime administrasjonen. I 2018 gjennomførte direktoratet en ny satsing på forbedring av service kalt «Serviceprogrammet». Målsettingen var å sikre at både nye og eksisterende kunder foretrekker Sjøfartsdirektoratet fremfor andre flaggstater. Dette arbeidet er videreført i 2019, der vi også har fått etablert et markedsteam med bred representasjon i direktoratet.

Teamet har planlagt og gjennomført kundebesøk og ikke minst lagt til rette for at det i 2020 vil bli gjennomført ulike markedstiltak og kundemøter. I tillegg blir det årlig gjennomført ulike kontaktmøter med blant annet rederier, organisasjoner og samarbeidende enheter.

I 2019 gjennomførte Sjøfartsdirektoratet flere tiltak i tråd med vår årlige markedsføringsplan. Den største satsingen i 2019 var deltakelsen på Nor Shipping. Her var Sjøfartsdirektoratet en synlig

aktør med fokus på å fremme det norske flagget og Norges satsing på miljøvennlig teknologi innenfor skipsfarten. Dette ble blant annet markert med et eget bilag i Dagens Næringsliv på åpningsdagen. Vi fikk også gode tilbakemeldinger på arrangementet «Quality Flag Reception», som var et samarbeidsprosjekt mellom Sjøfartsdirektoratet, Nærings- og fiskeridepartementet og Norges Rederiforbund.

I likhet med tidligere år har vi gjennomført Fritidsbåtkonferansen i april og Sjøsikkerhetskonferansen i september som viktige møtesteder for våre kunder. Tilbakemeldingene etter disse arrangementene har vært svært positive.

### **Regelverk og internasjonalt arbeid**

Sjøfartsdirektoratet har i 2019 utført en stor mengde regelverksarbeid, inkludert gjennomføring av internasjonale forpliktelser. De fleste ressursene har imidlertid gått med til å utvikle nasjonalt regelverk. Særlig har direktoratet arbeidet med å utrede konsekvenser av krav til sertifikat for førere på lasteskip under 15 meter, både i privat og offentlig sektor. Direktoratet har videre fått fastsatt krav til passasjerskip i fart i territorialfarvannet rundt Svalbard og særlige miljøkrav for operasjon i verdensarvområdene i vestnorsk fjordlandskap. Direktoratet har også arbeidet med regelverk for åpne treskip og forskrift om drift av fartøy som frakter tolv eller færre passasjerer. Disse sakene har hatt stor oppmerksomhet i media gjennom året, og mye tid har gått med til dette arbeidet.

I tillegg har direktoratet hatt en god del arbeid med nytt regelverk for dykkere fra skip, også dette med stor medieoppmerksomhet. Dette arbeidet fortsetter i 2020. Utvikling i næringen har utløst behov for å gå opp grensene mot andre etaters regelverk og ansvarsområder, for eksempel i havbruksnæringen. Direktoratet bruker derfor ressurser på å kartlegge grensesnittet mot andre etater. Sjøfartsdirektoratet henter innspill fra næringen i regelverksarbeidet og fortsetter å følge sin egen veileder for forskriftsutforming, for å sikre et mest mulig klart og brukervennlig regelverk.



## Ressurssituasjon / mange nybygg / gebyrfinansiert

På grunn av økt arbeidsmengde og derav økte gebyrinntekter fikk direktoratet i revidert budsjett styrket driftsrammen i 2018. Dette har gjort direktoratet bedre rustet til å møte våre kunders behov for økt støtte i den teknologiske utviklingen i 2019. Regjeringen har en forventning om at antall ansatte i offentlig sektor ikke skal økes. På grunn av høy nybyggingsaktivitet som er finansiert av økte gebyrinntekter (volumøkning og ikke prisøkning) har direktoratet måttet styrke bemanningen.

Haugesund, 1. mars 2020



Lars Alvestad  
Fungerende sjøfartsdirektør



## DEL II:

# Introduksjon til virksomheten og hovedtall



## Presentasjon av virksomheten og samfunnsoppdraget

### Innledning

Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljøverndepartementet, med hovedkontor i Haugesund. Direktoratet 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. Sjøfartsdirektoratet har som overordnet mål å være «Den foretrukne maritime administrasjonen». Det betyr at direktoratet skal tilby konkurransedyktige tjenester slik at næringen velger norsk flagg. For å bli den foretrukne maritime administrasjonen har vi tre hovedmål:

- ✓ arbeide for høy sikkerhet for liv, helse og materielle verdier
- ✓ være en kundeorientert og effektiv administrasjon
- ✓ være en synlig, kompetent og anerkjent administrasjon

### Kompetanse og samarbeid

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

### Andre offentlige etater

Direktoratet samarbeider med og er rådgiver for Kystverket og bistår med skipsteknisk kompetanse under oljevernaksjoner. Sjøfartsdirektoratet bistår Petroleumstilsynet i håndhevingen av petroleumsløven på norsk sokkel, og Statens havarikommisjon for transport i forbindelse med sjøulykker. I 2019 er det etablert et tettere samarbeid med NSM, e-tjenesten og PST på grunn av trusselbildet i verden.

## Direktoratets hovedoppgaver er å:

- ✓ forvalte og utvikle norsk og internasjonalt regelverk på skipsfartsområde
- ✓ registrere fartøy og rettigheter i fartøy og markedsføre Norge som flaggstat
- ✓ føre tilsyn med bygging og drift av norskregistrerte fartøy og deres rederier og utstede sertifikater til fartøy
- ✓ føre tilsyn med arbeids- og levevilkår på fartøy, utstede sertifikater for sjøfolk og føre tilsyn med norske maritime utdanningsinstitusjoner
- ✓ føre tilsyn med utenlandske fartøy i norske havner
- ✓ forvalte tilskuddsordninger på skipsfartsområde
- ✓ overvåke risikobildet, registrere og følge opp ulykker til sjøs
- ✓ drive holdningskapende og forebyggende arbeid innen sjøsikkerhet både for nærings- og fritidsflåten

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.

Foto: Torbein Gamst, Sjøfartsdirektoratet  
Sterke følelser var i sving da styrmann Julie Kolbeinsvik delte sin historie under Sjøikkerhetskonferansen 2019 om da Northguider grunnstøtte på Svalbard.  
Til høyre sitter konferansier Tor Øyvind Skeiseid.





## Ledelsen består nå av:



**Lars Alvestad**  
Fungerende sjøfartsdirektør



**Håvard Gåseidnes**  
Fungerende avdelingsdirektør  
Fartøy og sjøfolk



**Alf Tore Sørheim**  
Avdelingsdirektør  
Operativt tilsyn



**John Malvin Økland**  
Avdelingsdirektør  
Administrasjonsavdelingen



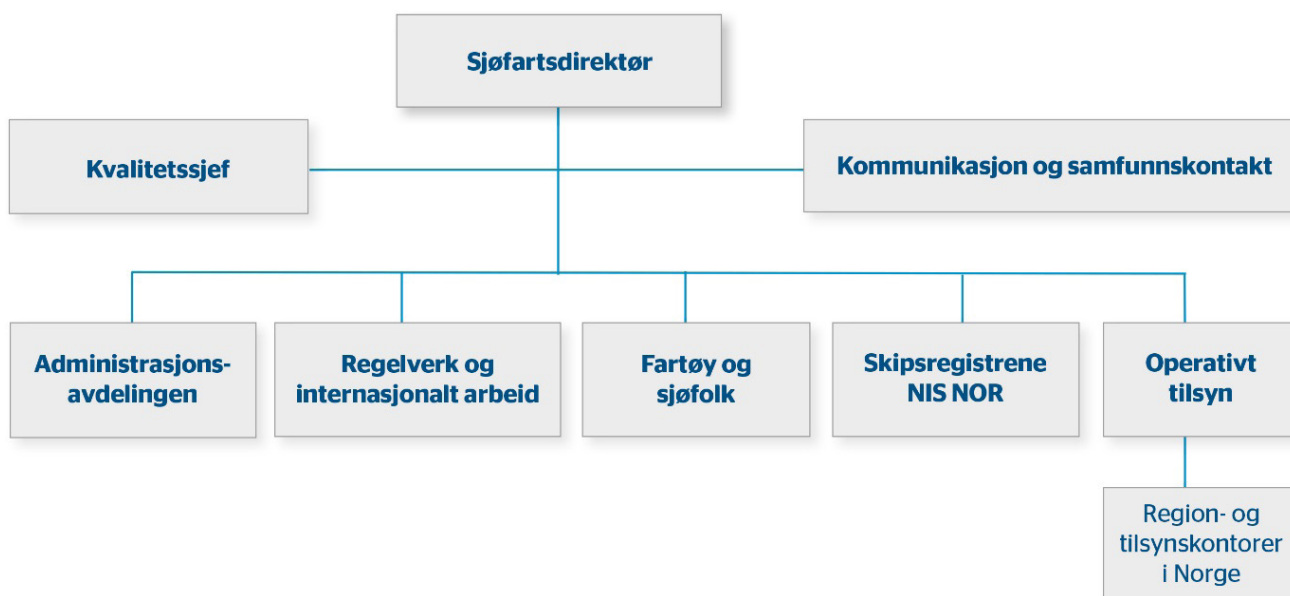
**Bjørn Pedersen**  
Avdelingsdirektør  
Regelverk og  
internasjonalt arbeid



**Dag Inge Aarhus**  
Avdelingsdirektør  
Kommunikasjon og  
samfunnskontakt



**Ole J. Kamlund**  
Fungerende avdelingsdirektør  
Skipsregistrene



### Organisering

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 353 årsverk i 2019, hvorav 229 årsverk var ved hovedkontoret i Haugesund, 22 årsverk ved Skipsregistrene i Bergen og 102 årsverk ved regionene.

## Nøkkeltall fra årsregnskapet

Beskrivelse	2017	2018	2019
Antall årsverk (forbrukt inkl. overtid)	312,8	321,2	330,9
Samlet tildeling post 01-99	396 218 000	429 164 000	437 950 000
Utnyttelsesgrad post 01-29	94,5	96,3	95,1
Driftsutgifter	399 078 076	431 285 854	445 404 735
Lønnsandel av driftsutgifter	64,2 %	65,1 %	66,6 %
Lønnsutgifter pr. årsverk	818 901	873 934	896 971
Konsulentandel av driftsutgifter	13,4 %	13,8 %	13,1 %

## Utførte årsverk

Avdeling	2015	2016	2017	2018	2019
Avd. for regelv. og internasjonalt arb.	18,2	17,6	19,1	19,4	20,5
Avdeling for administrasjon	51,9	56,3	50,6	50	52,8
Avdeling for fartøy og sjøfolk	92,9	102,4	100,5	104	106,3
Avdeling for operativt tilsyn	115,6	114,5	113,9	115,3	119,3
Kommunikasjons og samfunnskontakt	5,2	4,8	5,2	5,4	5,5
Sjøfartsdirektøren	4,8	5,0	4,4	4,8	4,1
Skipsregistrene	17,3	18,5	19,3	22,4	22,5
<b>Totalsum</b>	<b>305,9</b>	<b>319,1</b>	<b>312,8</b>	<b>321,2</b>	<b>330,9</b>

## Utvalgte volumtall

Beskrivelse	2017	2018	2019
NIS-flåten, antall fartøy	593	615	668
NOR-antall fartøy totalt	19 916	20 507	20 820
- herav NOR-handelsflåten, antall fartøy	883	873	889
- herav NOR-fiskefartøy	6 116	6 051	5 787
- herav NOR-fritidsfartøy	8 481	9 087	9 507
- herav NOR-andre	4 436	4 496	4 637
Rangering på White List - Paris MoU	10	8	9
Sertifikatinspeksjoner, antall obligatoriske	2 127	2 324	2 750
Andre inspeksjoner, antall	1 521	1 258	1 970
Uanmeldte inspeksjoner, norske kontrollpliktige skip	501	565	438
ISM-revisjoner av skip og rederier	579	311	458
Havnestatskontroller, antall	551	561	555
Personellsertifikater, antall utstedte/gebyrbelagte	18 988	15 311	16 752
Nybygg/større ombygninger, antall sluttdato	228	195	236
Sjøfolk i nettolønnsordningen, antall, årlig gj.sn.	13 565	13 877	13 752
- herav norske	11 565	11 904	11 859
Tilskuddsordningen for Sjøvett, antall innvilgede	52	68	54
Skipsulykker, antall	245	244	240
Arbeids-/personulykker næringsfartøy, antall	204	198	216
Omkomne næringsulykker, antall	7	10	3
Omkomne fritidsfartøy, antall	29	24	28

# Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet

## Innsatsfaktorer

353 Årsverk

426 mill kroner i samlet driftsbevilgning kap. 0910 og 1422 (tildelingsbrev).

1785 mill kroner i bevilgning til nettolønnsordning, kap. 0909 (tildelingsbrev).

	Tilsyn	Forebyggende arbeid	Regelverksutvikling	Registrering av skip og rettigheter (NIS/NOR/BYGG)	Markedsføring av Norge som flaggstat	Tilskuddsforvaltning
Aktiviteter	- Dokumentkontroll, inspeksjoner og revisjoner knyttet til nybygg, ombygging, innflagging og drift.	- Overvåke risikobildet gjennom ulykkesrapporter, sikkerhetstilrådinger, analyse, statistikk og risikovurderinger.	- Utvikle norsk og internasjonalt regelverk bl.a. på bakgrunn av funn ved tilsyn, ulykker og utviklingen i samfunnet.	- 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).	- Utføre en målrettet markedsføringsplan som skal bidra til økning av NIS/NOR flåten og sikre Norges posisjon som en ledende sjøfartsnasjon	- Foreta kontroll og korrekt saksbehandling av søknader og korrekt utbetaling av krav i henhold til regelverk for tilskudd til sysselsetting av sjøfolk. G17
	- Dokumentkontroll knyttet til søknader om personlige sertifikater.	- Arbeid for å bedre sjøfolks helse og trivsel, blant annet gjennom Idrettstjenesten.	- Internasjonalt arbeid innen miljø- og sikkerhet innenfor int. org. IMO, ILO og EU.	- Utstedelse av sertifikater og attester.	- Markedsaktiviteter og tiltak rettet mot å beholde og pleie eksisterende kunder i NIS/NOR	- Saksbehandle søknader om tilskudd til sjøveitiltak og tildele midler, samt gjennomgang av rapporter for tildelte midler fra året før.
	- Faglig oppfølging av aktører med delegert myndighet.	- Arbeid for å bedre sikkerheten i fritidsbåtflåten, blant annet gjennom, Sjøsikkerhetskonferansen, Fritidsbåtkonferansen og diverse kampanjer.	- Bidra til utvikling av nye internasjonale konvensjoner eller endre eksisterende int. regelverk og implementere dette i norsk rett.	- Overføre kildedata til offentlige og private aktører via web-services løsning.	- Markedsaktiviteter og tiltak rettet mot innsalg og oppfølging av nye kunder i NIS/NOR	
	- Teknisk gjennomgang av innovasjoner og løsninger som ikke følger anerkjent norm.	- Vedlikeholde og drifte tema-baserte nettportaler og arbeidsverktøy, herunder yrkesfisker.no, fiskrisk.no og lastrisk.no.	- I størst mulig grad utvikle regelverk i takt med den teknologiske utviklingen.		- Markedsaktiviteter som synliggjør attraktiviteten og konkurransedyktighet av det norske flagget og profilere Norge som en ledende sjøfartsnasjon, spesielt innenfor bærekraft og ny teknologi.	
	- Bistand til andre etater.	- Faste samarbeidsforum med næringen, herunder HMS i fiskeflåten, Sakkyndig råd for fritidsfartøy, SAFE, ISWAN.	- Aktiv formidling av regelverk.			
	- Deltagelse i relevante FOU-prosjekter for å gi faglig bistand og avklare behov for regelverkstilpasninger.	- Ad-hoc-samarbeid med næringen.	- Tett dialog med næring i utvikling av regelverk			
	- Godkjenninger og revisjoner (Klasseselskaper, maritime utdanningsinstitusjoner, sjømannsleger etc.)					
	- Uanmeldte tilsyn/inspeksjoner (norske fartøy, utenlandske skip i norske havner, havarier, produsenter av fritidsbåter etc.).					
Produkter/ tjenester	- Fartøysertifikater.	- Statistikker, Årlig risikoreport.	- Et oppdatert og lett tilgjengelig regelverk.	- Realregister som tjener som rettsvernregister for registrering av rettigheter i norske skip.	- Kundekontaktmøter	- Gi tilskudd for en prosentandel av rederiets lønnsutgifter og/eller rederiets innbetaling av norsk skatt og arbeidsgiveravgift.
	- Personlige sertifikater.	- Læring av hendelser, sikkerhetsmeldinger.	- Veilede næringen i regelverksforståelse.	- Registrering av juridiske rettigheter, rettighetshavere og rettighetshavers prioritet i forhold til pantekrav.	- Egne kundearrangementer	
	- Godkjenninger.	- Veiledningsmateriell.	- Utvikle klart regelverksspråk.		- Produksjon av markedsmateriell	
			- Kontinuerlig fokusere på forenkling og fleksibilitet i regelverksutviklingen uten at det påvirker sikkerheten negativt		- PR/annonsering/profilering	
					- Analyse/kundespørreundersøkelser	
	- Tilsyn				- CRM system	
Brukereffekter	- Sikrere og miljøvennlige skip.	- Større mulighet til å vurdere og håndtere risiko.	- Bidrar til å fremme norsk kompetanse og innovasjon.	- Sikre materielle verdier og dokumentere egne rettigheter.	- Rederiene får sine skip registrert i et anerkjent nasjonalt register.	- Flere norsk sjøfolk på norske skip.
	- Godt kvalifiserte sjøfolk.	- Bedre sikkerhetskultur.	- Bedre sikkerhet, helse og miljø for sjøfolk og skip.	- Bidrar til rettsvern i forhold til eierforhold og rettigheter i skip, mulighet til å ta opp lån med pant i skip med rett prioritet.	- Synlighet av registrene vil øke oppfattelsen av at dette er kvalitetsregistre.	
	- Gode maritime utdanningsinstitusjoner.		- Økt forståelse for regelverket og reglernes hensikt		- 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.	
Samfunns-effekter	- Redusert antall personulykker og fartøyulykker i både fritidsflåten og næringsflåten.	- Redusert antall personulykker og fartøyulykker i både fritidsflåten og næringsflåten.	- Reduserte antall personulykker og fartøyulykker.	- Bidrar til å sikre rettsvern i Norge.	- Flere skip under norsk flagg vil forsterke de andre samfunns-effektene.	- Sikre norsk maritim kompetanse.
	- Omdømmebyggende for direktoratet i form av at de som er brukere av maritim transport (passasjerer) ser at sikkerhet følges opp.	- Grønnere skipsfart.	- Bidrar til å gjøre norsk skipsfartsnæring mer konkurransedyktig	- Tjene som ledd i den offentlige kontrollen av norske skip.	- 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.	- Sikre og fremme sysselsetting innenfor norsk maritim klynge.
	- Større bevissthet i næringen rundt viktighet av sikkerhet (forebyggende og holdningsskapene).		- Bedre miljø, lavere forurensning.			- Bidra til konkurransedyktige rammevilkår for norsk skipsfartnæring.
	- Grønnere skipsfart.		Bidra til utvikling av ny teknologi			



## DEL III:

# Årets aktiviteter og resultater

Sjøfartsdirektoratet har som overordnet mål å være

## «Den foretrukne maritime administrasjonen».

Samfunnsoppdraget:

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

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

- ✓ Sjøfartsdirektoratet skal arbeide for høy sikkerhet for liv, helse og materielle verdier.
- ✓ Sjøfartsdirektoratet skal være en kundeorientert og effektiv administrasjon.
- ✓ Sjøfartsdirektoratet skal være en synlig, kompetent og anerkjent administrasjon.

## Overordnet mål: Den foretrukne maritime administrasjonen

Sjøfartsdirektoratets overordnede mål i strategiperioden er den foretrukne maritime administrasjonen. I dette ligger at direktoratet skal tilby konkurransedyktige tjenester slik at næringen velger norsk flagg. 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, utstyrsprodusenter og designere. Videre skal direktoratet legge til rette for et godt trepartssamarbeid med rederiorganisasjonene og arbeidstakerorganisasjonene.

Sjøfartsdirektoratets økte fokus på 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. Vi opplever i dag at det oftere flagges inn større deler av rederiets flåte, der det tidligere var ett og ett skip. Fusjoner i offshorerederier har også bidratt til at rederier har skiftet fra utenlandsk til norsk flagg.

Direktoratet konstaterer at endringer i tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk og endringer i fartsområder for NIS har hatt positiv effekt for økt

innflagging. Det jobbes også nå mer målrettet med markedsføring, noe som også vil bidra til fortsatt vekst i NIS.

Et høyt aktivitetsnivå både når det gjelder innflagging, ombygninger og nybygg, har resultert i høyere totale gebyrinntekter.

Det var derfor svært gledelig at direktoratet i revidert budsjett våren 2018 fikk tilført ekstra midler til å møte denne økte arbeidsmengden. Dette gjorde det mulig for direktoratet å bygge kompetanse innenfor ny teknologi og nye miljøvennlige drivstoffer og energibærere. Det gjør oss i stand til å kunne være en god samarbeidspartner for våre kunder. Dette vil igjen føre til at nye og utfordrende teknologiprojekter realiseres gjennom det norske flagget.

Fortsatt samarbeid med andre etater og de forskjellige næringsinteressene vil være avgjørende for at vi lykkes. Økt fokus på miljø innenfor alle fartøyssegmentene gjør at vi ser en helt annen teknologisk utvikling enn tidligere. Direktoratet er derfor involvert i store prosjekter innenfor batteri, LNG, hydrogen og autonome systemer. Vi har så langt vært i stand til å håndtere disse utviklingsprosjektene innenfor alternative løsninger, samtidig som vi har startet utvikling av regelverk for ny teknologi.

## Hovedmål 1:

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

# Ulykkesbildet 2019 – næringsfartøy

## Skipsulykker

Direktoratet ser generelt en svak nedgang i antall rapporterte skipsulykker i 2019 målt mot foregående år. For personulykker er det en svak økning. Antallet personulykker er omtrent på snittet for de siste fem årene, mens antallet skipsulykker er like under gjennomsnittet.

Som tidligere år domineres skipsulykker av grunnstøting som står for om lag 1/3 av hendelsene. Grunnstøting som andel av totalt antall ulykker har falt i 2019, sammenlignet med tidligere år. Grunnstøting etterfølges av kontaktskader, brannulykker, og miljøskader som de skipsulykkene som forekommer med størst frekvens.

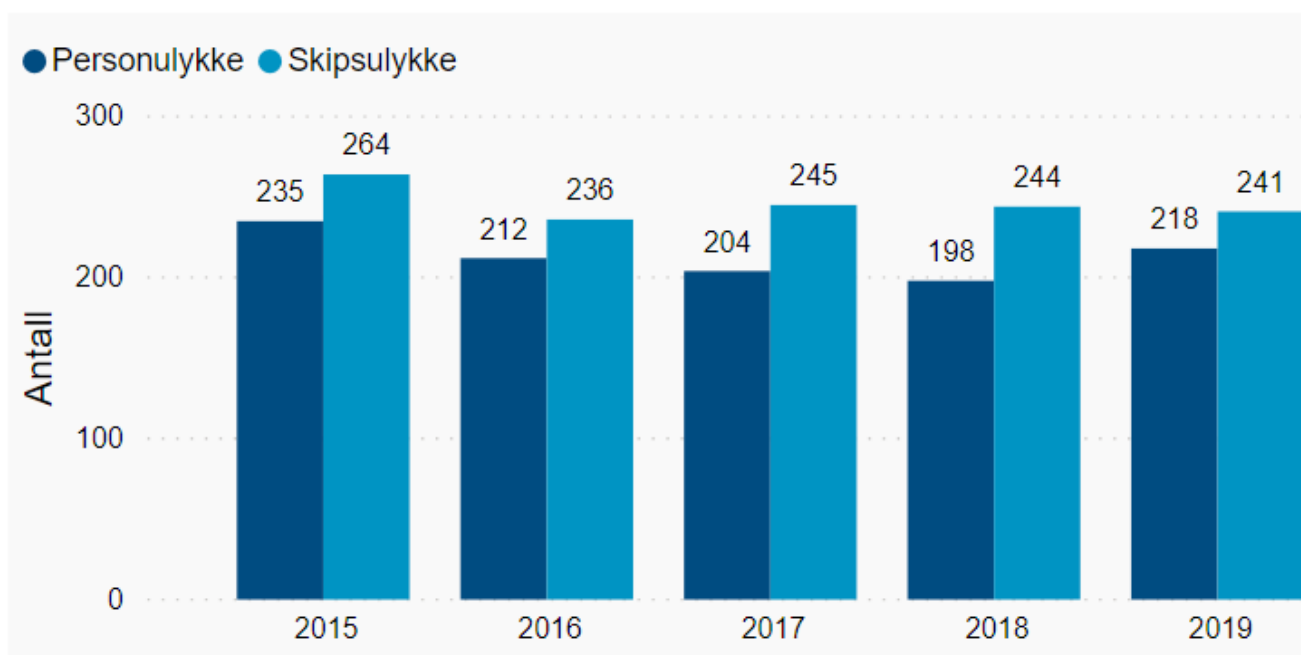
De aller fleste miljøutslippene i 2019 er registrert som mindre mengder diesel og smøreolje. De største enkeltutslippene var på om lag 8000 liter diesel på grunn av en overbunkring på et fiskefartøy

og 2800 liter hydraulikkolje som følge av en ødelagt o-ring på en rigg. Totalt ble det registrert 36 tilfeller av ulike miljøutslipp i 2019 mot 35 i 2018.

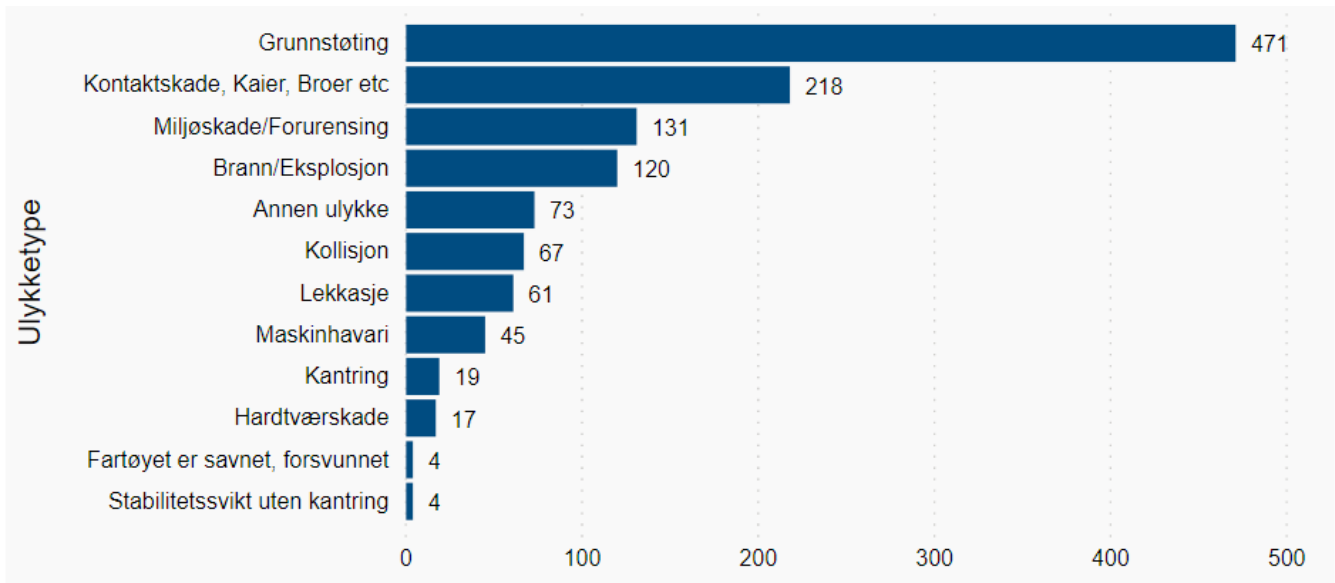
Sjøfartsdirektoratet har registrert 1291 fartøyskader de siste fem årene. Årsaken til at antallet fartøyskader overstiger antallet skipsulykker, er at enkelte ulykker, eksempelvis kollisjoner, medfører skader på flere fartøy.

Sjøfartsdirektoratet registrerte 15 forlis i fjor, mot 18 forlis i 2018. Av de i alt 15 forlisene var 12 fiskefartøy. Som ved tidligere år er det stort sett mindre fartøy som forliser. 13 av de i alt 15 fartøyene som forliste i 2019, var under 15 meter. I 2019 var brann/eksplosjoner den hyppigste årsaken til forlis. Dette er dramatiske hendelser, spesielt på mindre fartøy, hvor mannskapet risikerer å måtte evakuere fartøyet på svært kort tid.

## Antall næringsfartøyulykker, 2015–2019



## Antall skipsulykker, 2015-2019



## Antall fartøyskader fordelt på farvann, 2015-2019

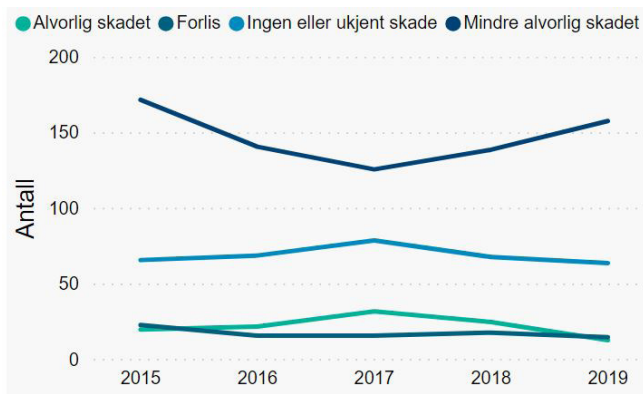
Type forlis	2015	2016	2017	2018	2019	Totalt
Maskinhavari	0	0	0	1	1	2
Lekkasje	6	4	3	4	3	20
Kollisjon	3	0	0	1	0	4
Kantring	3	5	5	2	2	17
Hardtværskade	1	0	0	0	0	1
Grunnstøting	4	5	5	3	1	18
Fartøyet er savnet, forsvunnet	0	0	0	2	2	4
Brann/eksplosjon	5	2	0	4	4	15
Annen ulykke	1	0	3	1	2	7
<b>Totalt</b>	<b>23</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>88</b>

## Personskader

Vi har registrert 266 personskader i 2019, mot 225 i 2018. En årsak til økningen var maskinhavariet på Viking Sky i mars, hvor 22 personer ble registrert som skadet. Det er uvanlig at det oppstår skader på passasjerer, og den store majoriteten av de skadde i 2019 er besetningsmedlemmer. De siste fem årene har om lag 6 % av personskadene involvert passasjerer. Støt/klemskader og fallulykker er hendelsestypene som medfører flest skadde.

De alvorligste personskadene er de som medfører dødsfall. I 2019 døde 3 personer som følge av ulykker. Dette er en stor nedgang sammenlignet med tidligere år. I 2018 registrerte direktoratet 10 omkomne på næringsfartøy. De tre dødsfallene i 2019 skjedde alle på lasteskip og involverte klemskade som følge av lasteforskyvning, én fallulykke og én kantring.

## Antall fartøyskader etter skadeomfang, 2015-2019



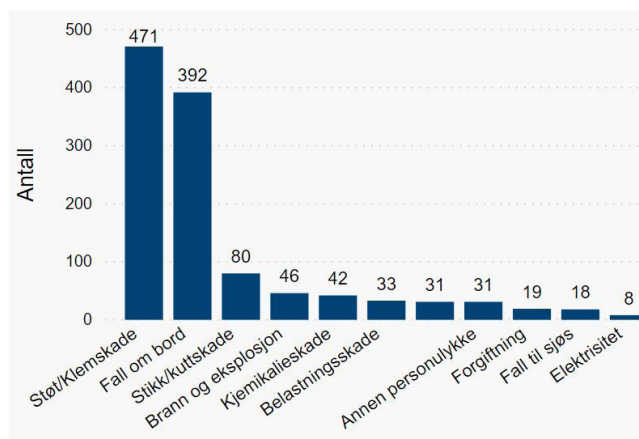
## Antall personskader pr fartøytype, 2015-2019

Type fartøy	Antall personskader
Fiskefartøy	20
Lasteskip	410
Passasjerskip	445
Andre fartøy	333
Totalt	1 208

## Antall omkomne pr fartøytype, 2015-2019

Type fartøy	Antall omkomne
Fiskefartøy	19
Lasteskip	14
Passasjerskip	4
Totalt	37

## Antall personskader etter ulykkestype, 2015-2019





# Ulykkesbildet 2019 – fritidsfartøy

## Utvikling i antall hendelser

I løpet av første halvår i fjor omkom uvanlig få i fritidsbåtulykker her til lands. Dessverre bød sommeren på mange alvorlige ulykker, og flere omkom i juli og august enn i hele første halvår til sammen.

Totalt registrerte Sjøfartsdirektoratet 28 dødsfall knyttet til bruk av fritidsbåter i 2019. Dette er en økning på fire personer fra 2018.

Utvikling i antall omkomne, 2015-2019



Totalt 27 av de 28 omkomne i 2019 var menn. Gjennomsnittsalderen på de omkomne var 51 år, mens den yngste var 20 år. De aller fleste ulykkene innebærer at den omkomne på en eller annen måte har havnet i vannet. I ti av tilfellene har båten kantret, men mange av ulykkene (12) skyldes fall over bord uten at fartøyet er skadet eller har kantret. Slike ulykker skjer for eksempel

ved trekking av garn, stangfiske eller som følge av at tau kommer inn i propellen.

Fire av de omkomne falt i vannet da de var på vei om bord eller til land, mens båten lå til kai.

Fire personer omkom som følge av grunnstøtinger, fordelt på tre ulykker. Samtlige skjedde på nattestid.

Siden 2015 har det vært påbudt å ha på flyteutstyr i båter under 8 meter som er i fart. Likevel manglet over halvparten av de omkomne flytevest. I fire av dødsulykkene er det uvisst om flytevest ble brukt eller ikke.

Første halvår i 2019 var det et rekordlavt ulykkestall med 10 omkomne. Dessverre ble juli og august preget av mange alvorlige ulykker, og hele 14 personer mistet livet. De aller fleste ulykkene skjedde fra åpne eller lukkede motorbåter.

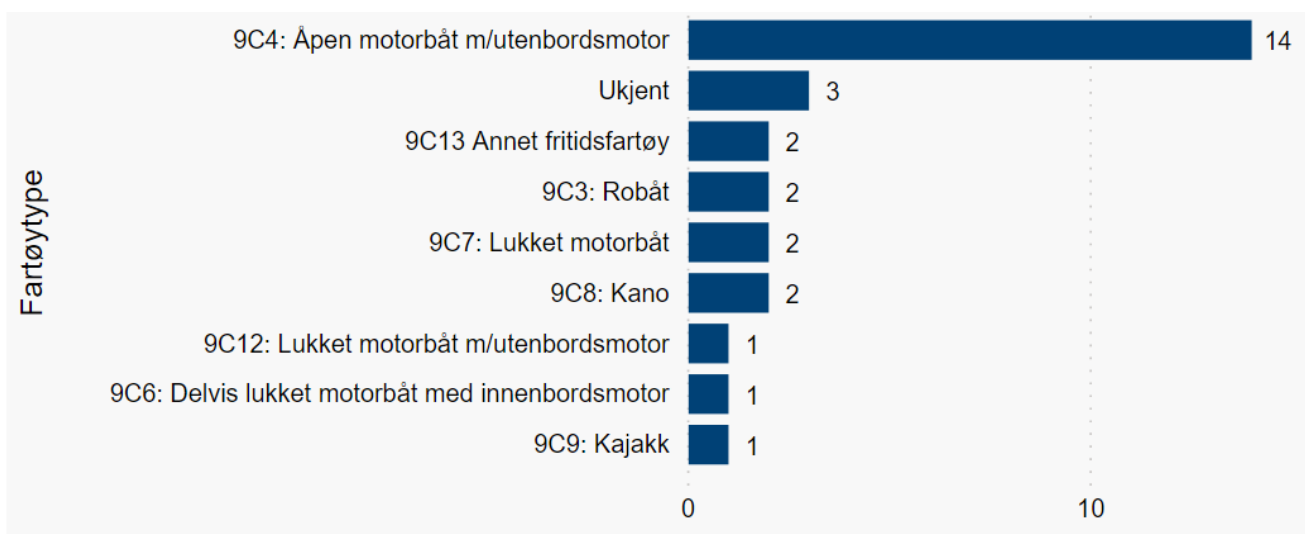
Det er til nå registrert promille hos 8 av de 28 omkomne i 2019. I en rapport utgitt av Statens havarikommisjon for transport i 2019, ble det fremhevet at skadde og omkomne i forbindelse med kollisjoner og grunnstøtinger ofte er ruspåvirket. Det samme ser vi i ulykker der fritidsbåten ligger til kai.

## Antall omkomne etter nasjonalitet og kjønn, 2015-2019

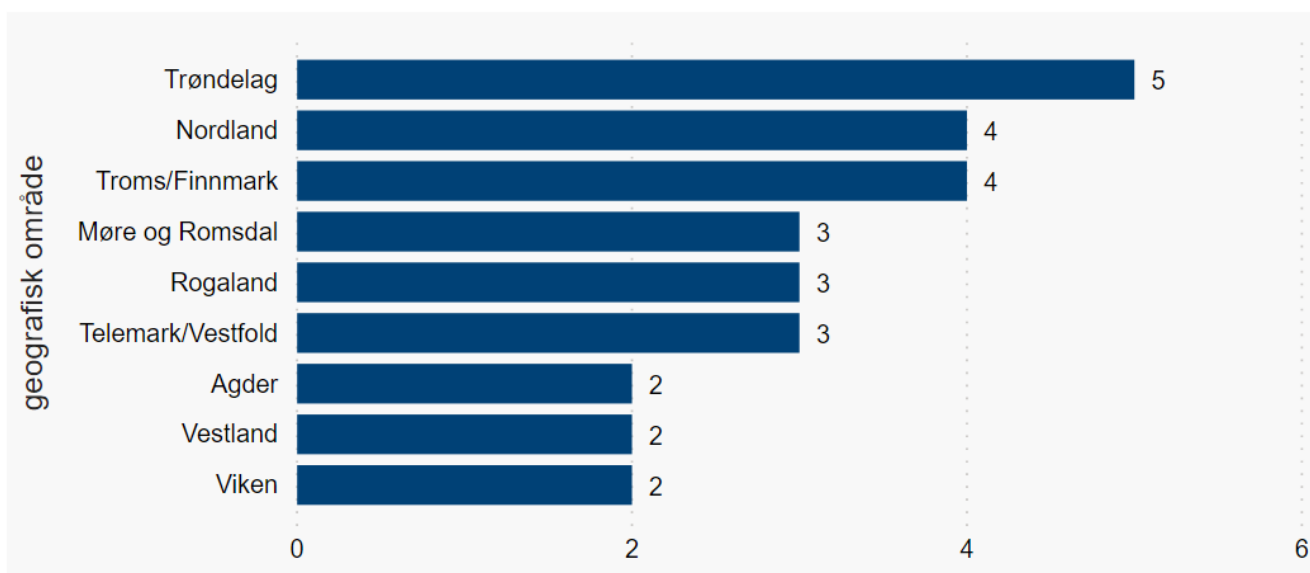
Nasjonalitet	2015	2016	2017	2018	2019	Totalt
Norsk	32	22	22	15	24	115
Utenlandsk	5	5	7	9	4	30

Kjønn	2015	2016	2017	2018	2019	Totalt
Kvinne	2	1	4	4	1	12
Mann	35	26	25	20	27	133

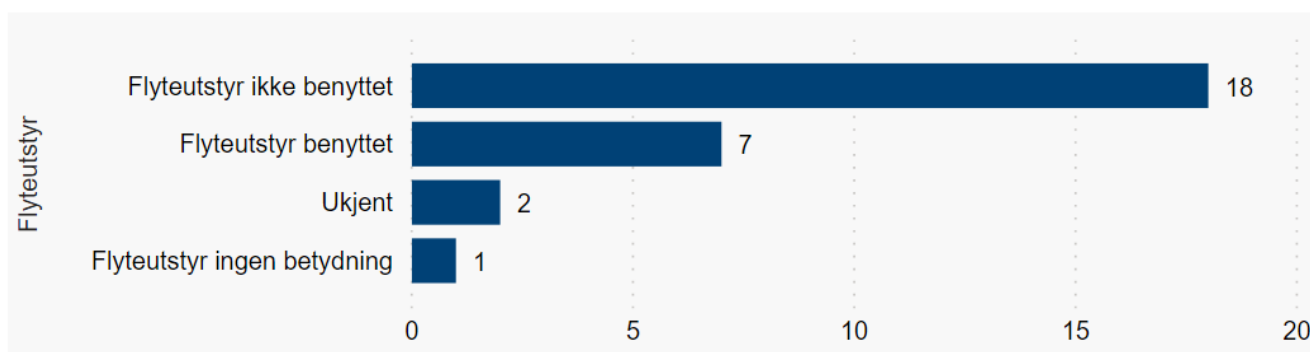
### Antall omkomne fordelt på fartøytype, 2019



### Antall omkomne fordelt på fylke, 2019



### Omkomne fordelt på bruk av flyteutstyr, 2019





I januar 2019 kjørte vi kampanjen «Sjekk sjarken» som fikk mye oppmerksomhet. Dette var en holdningskampanje som hadde fokus på sikkerhetsveiledning.  
Foto: Odd-Tore Frantsen, Sjøfartsdirektoratet

## Uanmeldte tilsyn fordelt på fartøytype, 2019

Fartøygruppe	Antall tilsyn	Antall fartøy	Antall pålegg	Pålegg/tilsyn
Fiskefartøy	197	191	560	2,8
Fiskefartøy, Lasteskip	1	1	2	2,0
Fritidsfartøy	6	6	13	2,2
Lasteskip	128	125	713	5,6
Passasjerskip	66	55	120	1,8
Ukjent	40	37	98	2,5
Totalt	438	415	1 506	3,4

## Uanmeldte tilsyn fordelt på risikokategori, 2019

Risikokategori	Antall tilsyn	Antall pålegg	Pålegg/tilsyn
Høy	77	468	6,1
Medium	82	185	2,3
Lav	25	21	0,8
Blank	254	832	3,3
Totalt	438	1 506	3,4

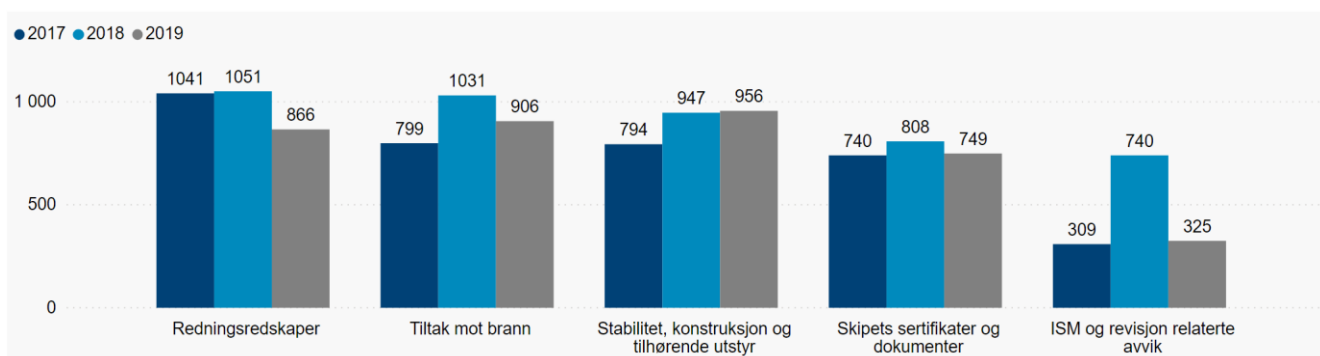
Sjøfartsdirektoratet utarbeider hvert år en tilsynsplan. Samtlige av direktoratets tilsyn fokuserer på at kravene til høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier blir ivaretatt av rederiene.

Alle planlagte begjærte sertifikatinspeksjoner og revisjoner ble gjennomført. Sikkerhetsstyring er en viktig mekanisme som har til hensikt å sørge for at driftsansvarlig er bevisst det helhetlige ansvaret og har en god styring på dette. Revisjoner er en viktig del av tilsynsvirksomheten vår.

Nybygg- og ombyggingsaktiviteten var svært høy i 2019. Den store mengden nybygg fant sted både i inn- og utland. Det var også svært høy nybyggaktivitet i Tyrkia. I den forbindelse hadde vi et fast inspektørlag til stede hele året.

Det ble totalt sett gjennomført 438 uanmeldte tilsyn med miljø som fokusområde. De uanmeldte tilsynene ble fordelt på forskjellige fartøytyper. Trenden viser fortsatt høy tilbakeholdelsesprosent (15 %). Selv om tilbakeholdelsesprosenten var høy, ser vi en stor reduksjon sammenlignet med 2018 (20 %). Etter innføringen av risikobasert tilsyn ser direktoratet en generell økning av antall funn og tilbakeholdelser. Hovedtyngden av funn er på høyrisikoskip. Dette viser klart at denne metodikken har en positiv virkning på sikkerheten. Direktoratet skal bruke ressursene på de fartøyene som har høyest risiko. Målet er at denne trenden vil snu når dette fokuset har vært gjeldende en periode.

## Utviklingen i topp 5 påleggskategorier gitt ved tilsyn i perioden 2017-2019.





## Antall kontrollpliktige skip med gyldig hovedsertifikat pr. 31.12.19

Kontrollpliktige skip	2015	2016	2017	2018	2019
Fiskefartøy	1 185	1 610	1 916	2 197	3 230
Flyttbare innretninger	16	22	23	24	25
Lasteskip	1 301	1 537	1 965	2 177	2 157
Passasjerskip	675	674	683	674	680
Totalt	3 177	3 843	4 587	5 072	6 092

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

Årsaken til økningen på fiskefartøy er at fartøy mellom 8-10,67 bygget i perioden 01.01.1983 - 31.12.1991 hadde frist for sertifisering 01.01.2019 og fartøy mellom 8-10,67 bygget i perioden 01.01.1970-31.12.1982 hadde frist for sertifisering 01.01.2020.

«Sjekk sjarken»-kampanjen ble gjennomført i januar 2019. Dette var en holdningskampanje som hadde fokus på sikkerhetsveiledning. Totalt ble det gjennomført 207 besøk. Kampanjen ble godt mottatt av næringen.

Direktoratet var til stede på Svalbard i 10 uker i 2019. Under oppholdet gjennomførte vi sertifikatsinspeksjoner, uanmeldte tilsyn, havnestatskontroller og miljøkontroller. Direktoratet mener at denne tilstedeværelsen blir viktigere for hvert år som går da det er stor aktivitet i denne perioden. Direktoratet har godt samarbeid med Sysselmannen, Kystverket og Kystvakten.

Sjøfartsdirektoratet fokuserte på miljøkontroller i 2019. Vi har nå totalt 9 håndholdte apparater for svovelanalyse. Dette verktøyet sørger for en effektiv overvåkning, og vi får umiddelbart en indikasjon på om fartøyene overholder utslippskravene eller ikke. Apparatene for svovelanalyse er et viktig verktøy i arbeidet med å jobbe for å redusere utslipp av miljøfarlige stoffer til luft. Om lag 5 % av de kontrollerte fartøyene har brudd på svovelkravene.

I 2019 gikk direktoratet til innkjøp av 3 svovelsensorer for bruk på droner eid av Kystverket og operert av Kystvakten. Dette samarbeidet har sørget for at svovelkontrollene i Norge har gått over i en ny og enda mer effektiv epoke. 2019 ble i all hovedsak brukt til å teste utstyret og etablere samarbeidet.

Sommeren 2019 ble det gjennomført en kampanje i verdensarvfjordene. Fokus var informasjon om

og etterlevelse av ny miljøforskrift som trådte i kraft 1 mars. Tilstedeværelse i perioden var viktig. Tilsynene avdekket noen mangler, men kravene ble i all hovedsak fulgt opp av rederiene.

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 godt under tillatt grense på «miss» av «prioritet 1»-skip. Hovedmålet med havnestatskontroll samarbeidet Paris MoU er å eliminere driften av såkalte «substandard skip» i fellesskapets havner. Vi ser en svak økning i antall pålegg per inspeksjon. Resultatet viser også en nedgang i funn relatert til ISM. Tilsynene viser en oppgang i funn relatert til MLC 2006. Sistnevnte er en trend vi ser i hele Paris MoU-området.

I 2019 gjennomførte Paris MoU en inspeksjonskampanje (CIC) i perioden 1. september til og med 30. november. Kampanjen var i samarbeid med Tokyo MoU. Temaet var nødsystemer og prosedyrer. I denne perioden ble om lag 10 000 skip kontrollert innen de to havnestatskontrollregimene.

Direktoratet fikk i 2019 oppgave med å fokusere på arbeids- og levevilkår på utenlandske skip, inkludert fiskefartøy. Det ble gjennomført flere havnestatskontroller på utenlandske fiskefartøy enn noen gang tidligere. I tillegg hadde vi et tilsvarende fokus på norske fiskefartøy. Direktoratet mener at arbeidet som er gjort på utenlandske fiskefartøy har vært viktig. Samlet sett var det en god del funn.

En del av dette var sikkerhetsrelatert, men det har også blitt avdekket alvorlige funn innen arbeids- og levevilkår. Resultatene viser blant annet manglende eller mangelfulle arbeidskontrakter og manglende ILO 188-sertifisering/bekreftelse fra flagg på at de tilfredsstillende ILO 188-kravene.

Direktoratet skal på en god og effektiv måte påse at RO og RSO utfører sine delegerte oppgaver i henhold til gjeldende regelverk og avtale. Datainnsamling og analyse har blitt en viktigere del av dette arbeidet. Basert på data identifiseres forhold som i neste omgang utløser en mer spisset RO-overvåking. Dette har medført en tettere dialog med RO-ene. Dette arbeidet er viktig da det på en god måte viser standarden på det arbeidet RO/RSO-ene gjør innenfor de delegerte områdene.

Tilsyn av produsenter og importører av fritidsfartøy ble også gjennomført i 2019. Resultatene viser at de fleste fritidsfartøy tilfredsstillende gjeldende krav. Det avdekkes hovedsakelig funn relatert til samsvarserklæring og brukerhåndbok.

I 2019 gjennomførte direktoratet også tilsyn relatert til skipsutstyrsdirektivet. Funn er hovedsakelig knyttet til mangelfull dokumentasjon og manglende forståelse av regelverket knyttet til rattmerking. Informasjon til næringen er fortsatt et viktig tiltak og noe som det må jobbes videre med.

Det norske flagget er et kvalitetsflagg. Rangeringen av flagg offentliggjøres 1 juli hvert år. Norge ligger høyt rangert på både Paris MoU og Tokyo MoU sin hviteliste. Norge kom i 2019 inn på USCG sin Quality Ship 21-liste. Dette viser at det norske flagget har høy kvalitet, og at vi har redere som er sitt ansvar bevisst.

### **Risikobasert prioritering av oppgaver**

Sjøfartsdirektoratet sin tilsynsaktivitet er risikobasert. Det risikobaserte arbeidet består blant annet i å utarbeide årlige risikovurderinger. Risikovurderingene resulterer i et fokusområde. Dette er et viktig redskap for direktoratet i tilsynsprioriteringene. Det er et mål at risikorapporten og

funnene vi gjør i risikovurderingene skal ha relevans for næringen og være et verktøy for våre kunder. Det utarbeides egne sjekklister for å sikre at fokusområdet blir prioritert i alle tilsyn. Sjekklister er tilgjengelige for våre kunder på nettsidene og i den årlige risikorapporten.

Basert på overnevnte risikovurdering har Sjøfartsdirektoratet i 2019 hatt fokus på miljø. Hensikten med dette fokuset var å påvirke næringen til å tenke og handle miljøvennlig. Samtidig ville vi øke oppmerksomheten omkring alle de nye reglene for utslipp til sjø og luft.

Direktoratet benytter en risikokalkulator i forbindelse med utvalgelse av fartøy for tilsyn. Kalkulatoren gjør oss i stand til å velge ut de fartøy som utgjør størst risiko basert på informasjon om type fartøy, påleggshistorikk, tidligere tilbakeholdelser, alder og havari/ skadehistorikk.

Sjøfartsdirektoratet sine inspektører skal ved hjelp av dette systemet gjennomføre et mer detaljert tilsyn på fartøy som i henhold til våre data kategoriseres som et høyrisikoskip. Høyrisikoskip får hyppigere og mer omfattende inspeksjoner enn lavrisikoskip. De rederiene som opererer sine fartøy på en god måte, skal merke at vi bruker mindre tid om bord.

Den risikobaserte tilnærmingen har vært benyttet i 3 år nå. Resultatene viser at metodikken har en effekt på sikkerheten. Tilbakeholdelsesprosenten og påleggsmengden har økt. Dette er forventet i og med at vi hovedsakelig benytter ressursene på høyrisikoskip.

Årsaken til økningen på fiskefartøy er at fartøy mellom 8-10,67 bygget i perioden 01.01.1983-31.12.1991 hadde frist for sertifisering 01.01.2019 og fartøy mellom 8-10,67 bygget i perioden 01.01.1970-31.12.1982 hadde frist for sertifisering 01.01.2020.



## Sakkyndig råd for arbeids- og levevilkår

Sakkyndig råd for arbeids- og levevilkår for arbeidstakere på skip (SAFE) er et sammensatt råd bestående av tre parter som skal behandle generelle spørsmål vedrørende arbeids- og levevilkår for arbeidstakere på skip og fungere som nasjonalt velferdsutvalg etter MLC. Rådet ble utvidet med Sjømat Norge fra og med 2019. Det ble avholdt to møter i 2019.

På agendaen har blant annet følgende saker vært tatt opp:

- ✓ oppfølging av språkkrav i kvalifikasjonsforskriften
- ✓ veiledning om hviletid og registrering av hviletid
- ✓ innspill til tema til Sjø sikkerhetskonferansen 2019
- ✓ spørsmål om medisinsk kompetanse ved oppdatering og gjennomføring av medisinske kurs iht. STCW
- ✓ rådets rolle i arbeidet med læring av hendelser som gjelder personulykker
- ✓ gjennomgang og innspill til velferdstjenesten for sjøfolk



Cruiseskip i Geirangerfjorden. Det ble innført nye miljøkrav 1. mars 2019 som gjelder utslipp til luft, kloakk og gråvann i verdensarvfjordene.  
Foto: Steinar Haugberg, Sjøfartsdirektoratet



Norse Asset Solutions (NAS) har levert sniffer til droner som skal brukes under svovelinspeksjoner. Her ser du Ørjan Ladsten fra NAS, Svein Erik Enge fra Sjøfartsdirektoratet og Joachim Hovland også fra NAS. Foto: Marit Nilsen, Sjøfartsdirektoratet







Foto: Håvard Melvær  
Fotokonkurransen for sjøfolk 2019.

## Hovedmål 2:

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 i 2019 jobbet videre med 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. Temaet 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.

Direktoratet har også økt fokuset på et klart språk, bl.a. har vi en klarspråksgruppe. Målsettingen til klarspråksgruppa er å øke bevisstheten om klart språk hos alle ansatte. De ansatte skal i større grad ha et bevisst forhold til hvem man skriver til og hva budskapet er. På denne måten er målet at våre kunder forstår våre tekster etter første gangs gjennomlesing. Foruten å bidra med språkvurdering knyttet opp mot prosjekter, ble det gjennomført en felles språkdag for ansatte. Også i 2019 er det gjennomført ulike 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. I markedsføringen av norsk flagg er det også tatt initiativ med egne kundemøter med rederier som enten har uttrykt interesse for innflagging, eller rederier som

har vært ukjent med dette. En har også hatt kundeoppfølging med rederier som allerede har norsk flagg for å få innspill til forbedringer og for andre generelle tilbakemeldinger.

Arbeidet med markedsføring er videreutviklet. I 2019 ble det gjennomført flere tiltak i tråd med vedtatt markedsføringsplan. Det er utarbeidet nye løsninger for messestand, nytt markedsmateriell, nytt malsystem for presentasjoner, kundereferanser (tekst og video) m.m. Blant de større enkeltsatsingene i 2019 var deltakelse på maritime messen Nor-Shipping i Oslo. Her fikk en mange positive tilbakemeldinger, både på deltakelse og for arbeid utført av direktoratet. Rekordmange var innom vår stand. Sjøfartsdirektoratet er også fornøyd med årets deltakelse, og vil særlig trekke frem arrangementet «Quality Flag Reception» som en positiv erfaring. Arrangementet «Quality Flag Reception» var et samarbeid mellom Nærings- og fiskeridepartementet, Sjøfartsdirektoratet og Norges rederiforbund. Målet var å sette søkelys på Norge som en maritim stormakt og et kvalitetsregister for redere.

Under messen fikk vi også mediedekning på innflagging av to nye tankskip fra Teekay og begge vil bære det norske flagget gjennom registrering i NIS.

En av de store kundegruppene til direktoratet er sjøfolk som søker om personlige sertifikater. For søknader som betales direkte på nett var

saksbehandlingstiden i gjennomsnitt 29 dager i 2019, mens den for søknader som betales med faktura var 53 dager. For påtegnings søknader er saksbehandlingstiden 37 dager ved betaling på nett, og 52 dager ved fakturabetaling. Saksbehandlingstiden er her definert som dager fra søknadsdato til vedtaksdato.

### Klagesaker

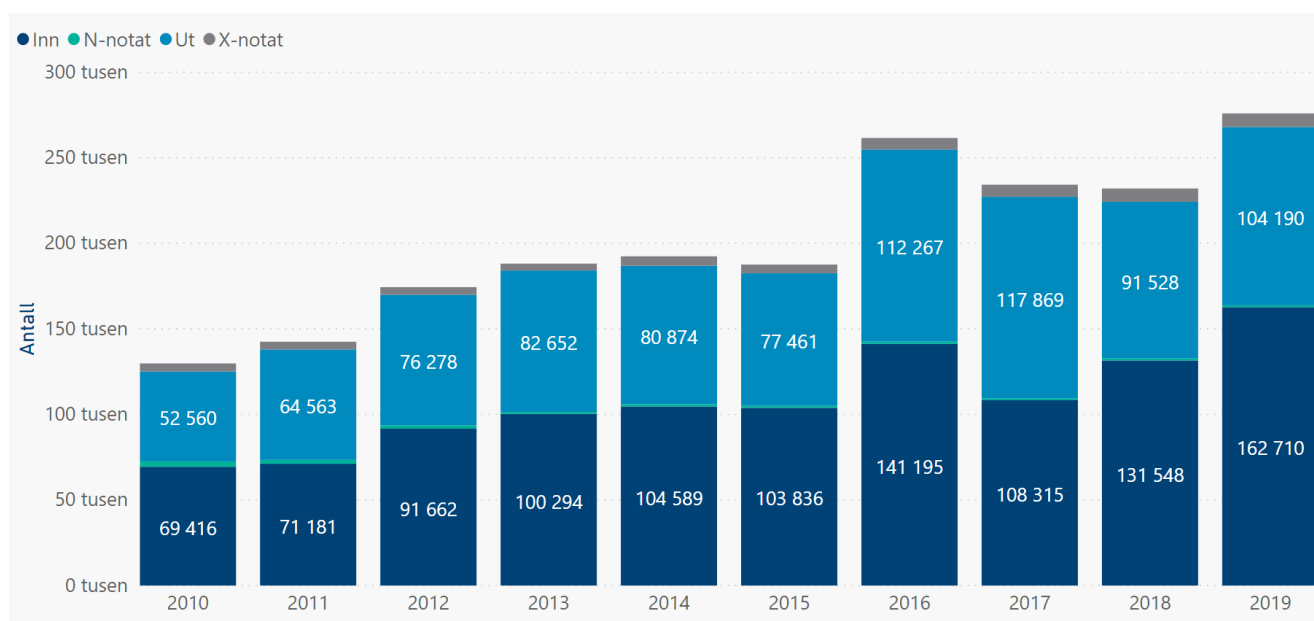
Sjøfartsdirektoratet oversendte 42 klagesaker til departementene i løpet av 2019. 26 ble avgjort av NFD, 7 ble avgjort av KLD. Departementet opprettholdt vårt vedtak i 26 saker. 3 vedtak ble omgjort og 3 vedtak ble delvis omgjort, samt at 1 sak ble avvist.

Videre var det per årsskiftet 36 ubesvarte klagesaker. I tillegg lå 9 saker til behandling i departementet på dette tidspunktet.

### Journalførte dokumenter og restanseutviklingen

Totalt antall journalførte dokumenter har økt betydelig i 2019 sammenlignet med året før. Vi ser en spesielt markant oppgang i antallet for Skipsregistrene. Dette skyldes som foregående år delvis et pågående ryddeprosjekt og delvis endring i rutiner i forbindelse med nytt skipsregistersystem som har hatt sitt første fulle år i drift (satt i drift i mai 2018). Nytt system har ført til betydelig økt dokumentfangst av e-poster og svar på disse. Det har også vært en klar vekst i flåten som generelt genererer flere dokumenter.

### Utvikling total journalførte dokumenter, 2010-2019



## Gode digitale løsninger

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 servicenivået 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. Direktoratet har fokus på å etterkomme føringer og anbefalingene som ligger under digitaliseringsrundskrivet, herunder «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 krav på. 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 i sentrum for modernisering og forenkling
- ✓ styrket digital kompetanse og deltakelse
- ✓ IKT - 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 arbeidsprosesser med tilhørende IT-løsninger. Som en del av dette arbeidet har en også i 2019 lagt ned betydelige ressurser for å kartlegge og vurdere nye 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 og organisering 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 gjennom arkitekturforbedringer.

I 2019 har direktoratet jobbet med følgende digitale satsinger:

- ✓ prosjekt for e-tinglysning i tilknytning til skipsregistreringer
- ✓ CLB/CLC - en automatisert løsning for forsikringsdokumenter knyttet til bunkers/oljesølskade
- ✓ min side fartøy, en ny internetttjeneste for kundeselvbetjening
- ✓ APS-prosjektet (automatisering av personlige sertifikater)
- ✓ overgang til oppgradert sak / arkivsystem Elements
- ✓ prosjekt for godkjenning av fartøy under 15 meter og godkjente foretak
- ✓ gradvis innføring av elektroniske fartøysertifikater
- ✓ prosjekt for ny betalingsløsning for kunder

Direktoratet har fått midler fra Difis medfinansieringsordning for å kunne gjennomføre prosjekt for e-tinglysning (7,6 mill. kroner) og automatisering av personlige sertifikater (APS) (15 mill. kroner).

Sjøfartsdirektoratets nettside [www.sdir.no](http://www.sdir.no) skal være hovedportal for de digitale løsningene til direktoratet. I 2019 har direktoratet jobbet videre med å utvikle tjenesten «Min side fartøy». Den nye løsningen vil gi redere og verft en bedre oversikt over den informasjonen som direktoratet har om fartøyene, samt gi dem en bedre mulighet til å følge opp når sertifikater går ut på dato. Løsningen vil også gi direkte tilgang til utestående pålegg

knyttet til fartøy, med andre ord en døgnåpen selvbetjeningsløsning. Det er et mål at denne løsningen skal bli en obligatorisk kanal inn til direktoratet for rederier og verft, noe som vil minke pågangen via papirskjema og mail.

I 2019 ble det også gjennomført en kartlegging av mulige forbedringspunkter for vårt intranett, Navinett. I dette arbeidet er det vektlagt viktigheten av å ha en enkel og rask kommunikasjonskanal internt, som også bør være tilgjengelig på mobil. Foreløpig er prosjektet gjennomført som en kartlegging i 2019, men satt på vent med tanke på gjennomføring i 2020 ut fra budsjettvurderinger.

De nye digitale tjenestene er også et viktig grep for å bli den foretrukne maritime administrasjonen. Så langt vi kjenner til er Sjøfartsdirektoratet nå langt fremme sammenlignet med mange andre flaggstater på det å tilby digitale selvbetjeningsløsninger. Også på dette området viser kundeundersøkelser at våre kunder opplever tjenestene som gode, selv om det selvsagt fortsatt er rom for forbedring og for nye tjenester.

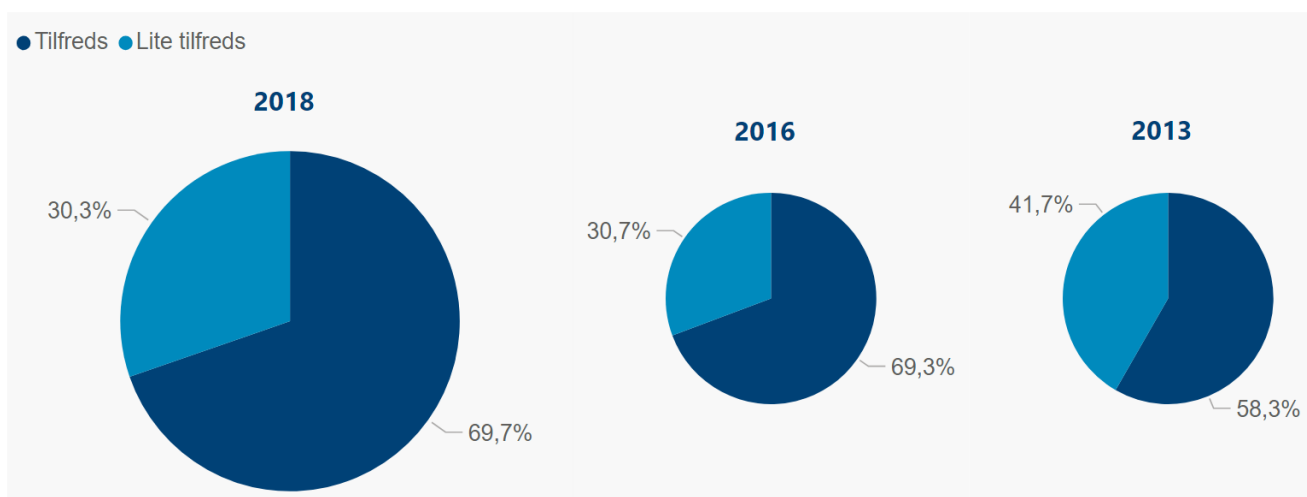
## Kundeundersøkelser

Arbeidet med å kartlegge hvordan kundene opplever direktoratet gjennomføres på ulike måter. Direktoratet bruker bl.a. verktøyet Questback aktivt for å få tilbakemeldinger fra eksterne kunder. Annet hvert år gjennomfører direktoratet en større kundeundersøkelse. I 2018 ble undersøkelsen gjennomført i november og desember og resultatene ble analysert og jobbet med i 2019. Ny undersøkelse planlegges i 2020. Totalt fikk direktoratet inn svar fra rett i underkant av 1600 respondenter, noe vi er godt fornøyd med. Dette gir grunnlag for gode analyser og videre oppfølging. Totalt 39 % av respondentene var sjøfolk, 33 % fra maritim klynge (rederier, verft m.m.) og øvrige fordelt på fiskere, fritidsbåteiere og andre.

Tilbakemeldingene viser at kundene i snitt er mer fornøyd med våre tjenester og med våre digitale løsninger. Dette punktet gav også høy score i 2016, men økte ytterligere i siste undersøkelse. 72,1 % er nå tilfreds med våre digitale løsninger, særlig høyt scorer løsningen for refusjonsordningen for sjøfolk. De viktigste kildene til informasjon fra direktoratet rangerer som følger: 1. sdir.no, 2. via kontakt med ansatte og 3. Navigare.

Tilbakemeldingene fra f.eks. arrangementer, konferanser og vernerunder benyttes i våre interne prosesser. Det er også gjennomført spesifikke tilfredshetsmålinger etter Fritidsbåtkonferansen

## Grad av tilfredshet med Sjøfartsdirektoratet





i april, «Sikker fisker»-konferansen i Ålesund i mai (arrangeres annet hvert år) og etter Sjø sikkerhetskonferansen i september. Dette er et viktig verktøy for å få en vurdering av om vi treffer med disse viktige møtestedene samt å få innspill til kommende konferanser. Tilbakemeldingene har vært svært gode, og de viser at Sjøfartsdirektoratet leverer kvalitet når en arrangerer disse fagkonferansene.

Direktoratet har i de siste årene intensivt møter med ulike kunder som rederi, verft, sjøfolk, classeselskap, sjømannsleger mv. Dette gjøres i forbindelse med kundemøter eller via konferanser og stands. Forbedringstiltak knyttet til kundeføring meldes inn som egne saker i direktoratets avviks- og forbedringssystem (kvalitetssystemet) for oppfølging. I 2019 ble det også etablert et markedsteam som skal bidra i arbeidet som gjøres innen markedsføring. Teamet representerer hele direktoratet. Allerede høsten 2019 ble de første kundemøtene med utvalgte rederier gjennomført med bistand fra markedsteamet, og en ser allerede god nytte av å ha hele organisasjonen tett på markedsføringsarbeidet.

For å sikre gode opplevelser for våre kunder blir de involvert i utviklingen av nye digitale tjenester. For eksempel ble sjøfolk og rederier invitert inn og testet «Min side sjøfolk» og «Min side fartøy» for å sikre gode brukereffekter og et godt sluttprodukt. Direktoratet bruker nå tjenstedesign og andre metoder for kundeinvolvering og brukertesting for å sikre at tjenestene oppfyller kundenes behov.

## Tilstrekkelig, klart og brukervennlig regelverk

Sjøfartsdirektoratet har også i 2019 hatt en stor mengde regelverksarbeid, både gjennomføring av internasjonale forpliktelser, men mest ressurser har gått med til å utvikle nasjonalt regelverk. Særlig har direktoratet arbeidet med å utrede konsekvenser av krav til sertifikat for førere på lasteskip under 15 meter, både i privat og offentlig sektor. Direktoratet har videre fått fastsatt krav til passasjerskip i fart i territorialfarvannet rundt Svalbard og særlige miljøkrav for operasjon i verdensarvområdene i Vestnorsk fjordlandskap. Direktoratet har også arbeidet med regelverk for åpne treskip og forskrift om drift av fartøy som frakter tolv eller færre passasjerer. Disse sakene har hatt stor oppmerksomhet i media gjennom året, og mye tid har gått med til dette arbeidet. I tillegg har direktoratet hatt en god del arbeid med nytt regelverk for dykkere fra skip, også dette med stor medieoppmerksomhet. Dette arbeidet fortsetter i 2020. Utvikling i næringen har utløst behov for å gå opp grensene mot andre etaters regelverk og ansvarsområder, for eksempel i havbruksnæringen, og direktoratet bruker derfor ressurser på å kartlegge grensesnittet mot andre etater, i samarbeid med de aktuelle etatene. Sjøfartsdirektoratet henter innspill fra næringen i regelverksarbeidet, og fortsetter å følge sin egen veileder for forskriftsutforming for å sikre mest mulig klart og brukervennlig regelverk.



Rådgiver Randi Jøsang  
Foto: Grethe Nygaard

## Hovedmål 3:

En synlig, kompetent og anerkjent administrasjon

# Skipsregistrene – NIS/NOR

## Økt andel av den norskkontrollerte flåten i NIS/NOR

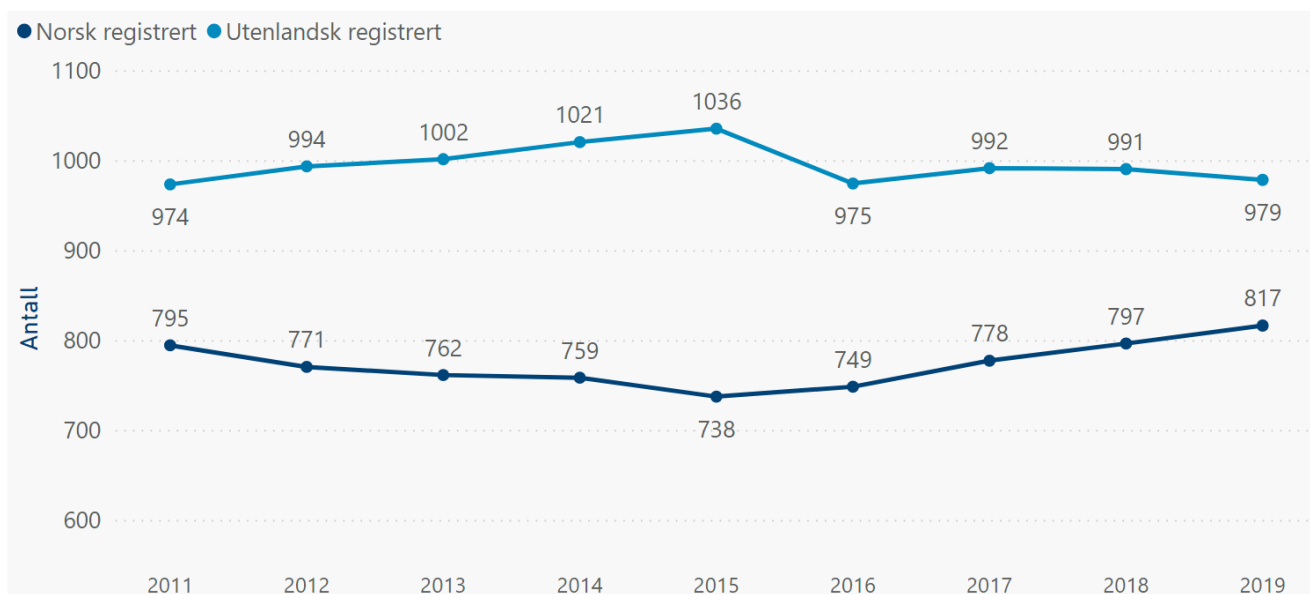
Norske rederier flytter skipene hjem. Både NIS og NOR kan vise til meget god vekst i 2019. Etter mange år med nedgang har de siste fem vært positive. Rederiene er opptatt av stabile rammebetingelser og forutsigbart regelverk. Det legges også stor vekt på service og tilgjengelighet. Veksten viser at rederne igjen har fått troen på flagget og det norske systemet. Tidligere år har veksten stort sett vært basert på enkelt skip som har vært flagget inn. I 2019 ser vi tydelig at flere rederier flagger om hele eller store deler av flåten sin.

For å synliggjøre fordelene ved å velge norsk flagg har direktoratet også i 2019 jobbet videre med å få etablert et profesjonelt og strukturert markedsarbeid. Flere prosjekter er gjennomført for å bidra til synliggjøringen av norsk flagg. Målet med markedsføringsarbeidet er konkret å øke antall skip i NIS og NOR. Et av tiltakene, som allerede er nevnt tidligere i årsrapporten, er etableringen av et markedsteam.

Blant tiltakene som er gjennomført i samarbeid og på tvers i direktoratet, er disse av de som har krevd mest ressurser:

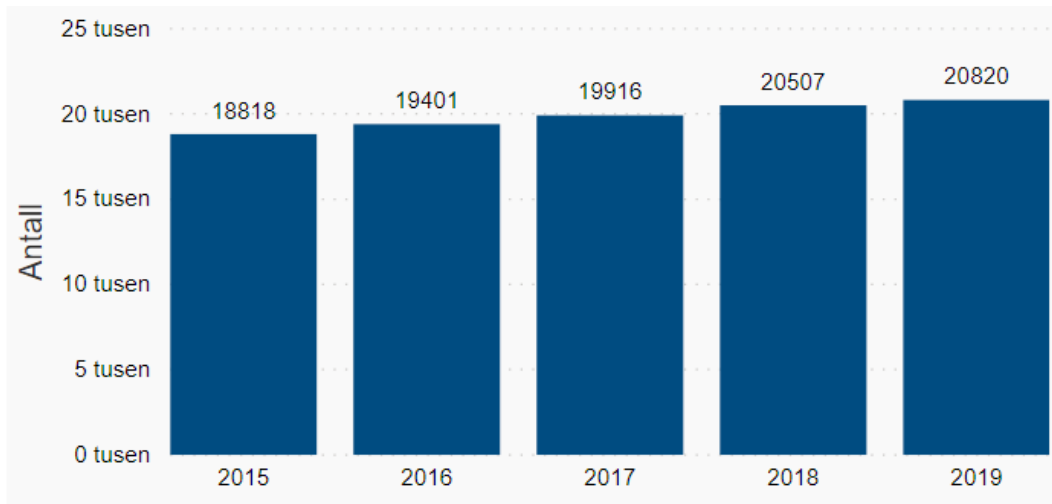
- ✓ utarbeiding og gjennomføring av en markedsplan
- ✓ etablering av markedsteam og eget internt forum for koordinering av arrangementer og kommunikasjons tiltak (KOS-forum)
- ✓ planlegging og gjennomføring av deltakelse på Nor Shipping 2019
- ✓ produksjon og promotering av flere kundereferansefilmer
- ✓ planlegging og gjennomføring av kundebesøk hos utvalgte rederier
- ✓ deltakelse på ulike maritime konferanser med innsalg av foredragsholder (blant annet har sjøfartsdirektøren deltatt som innleder på flere messer og konferanser i inn- og utland)

### Norsk kontrollert utenriksflåte, per 01.10.2019

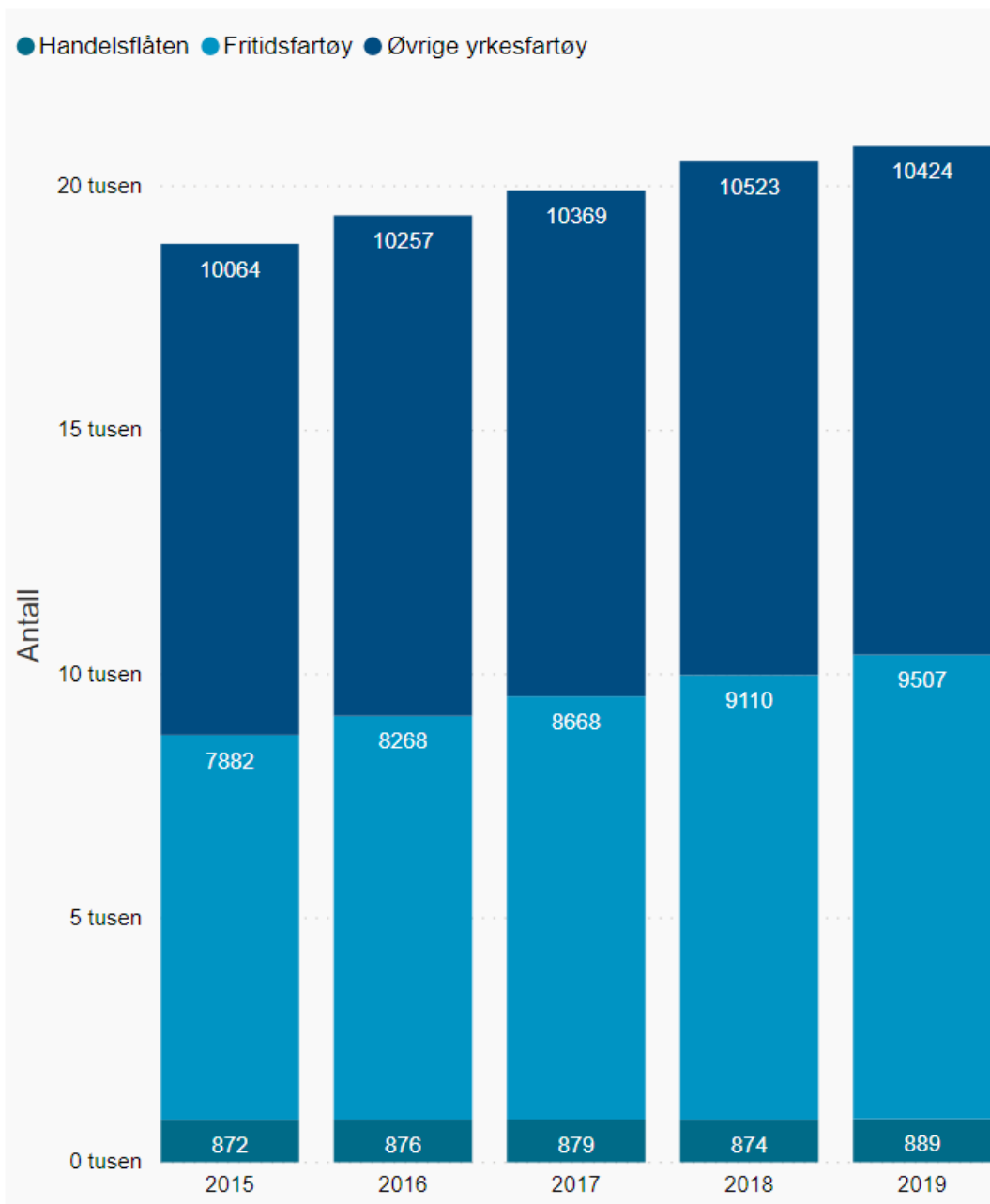


Kilde: Norges rederiforbund

## Utvikling i NOR-flåten, 2015-2019



## Sammensetning NOR-flåten, 2015-2019

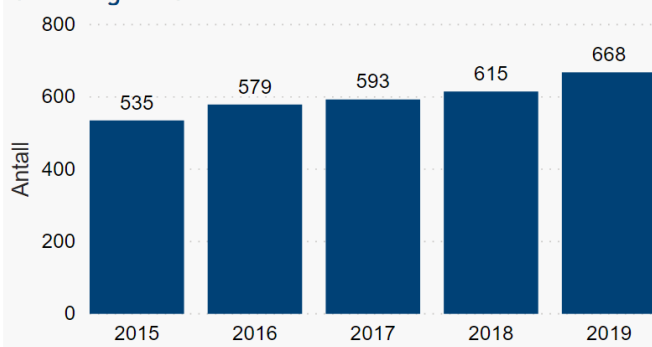


For å sikre god forankring i arbeidet med markedsføring er ledelsen blitt orientert om status og ulike prosjekter på ledelsesmøter gjennom hele året.

Direktoratet har også jobbet med å etablere en tydeligere kanalstrategi. Dette for å sikre at vi når de målgruppene vi ønsker med de riktige budskapene. Direktoratet markerer seg også positivt i sosiale medier, samtidig som vi ser viktigheten av å bruke kanalene på en riktig og hensiktsmessig måte.

Det var et meget godt år for NIS i 2019. Antall fartøy registrert ved utgangen av året endte på 668. Det gir en netto vekst på 53 fartøy i 2019. Vi må helt tilbake til 2004 for å finne et høyere antall registrerte fartøy i NIS. Gledelig er det også at det er stor spredningen på type skip og segment. Deep Sea-flåten bidrar godt til veksten og mye til tonnasjeøkningen. Bruttotonnasje økte med 1 154 704 bruttotonn i 2019 og endte på 16 699 242 bruttotonn. Vi må tilbake til 2003 for å finne en høyere tonnasje i NIS.

#### Utvikling i NIS



#### Bruttotonnasje i NIS



NOR forsetter å øke i rask tempo. Ved utgangen av 2019 var det totalt 20 820 fartøy registrert. Det er en netto økning på 313 fartøy i løpet av året. Fortsatt er det fritids- og mindre yrkesfartøy som

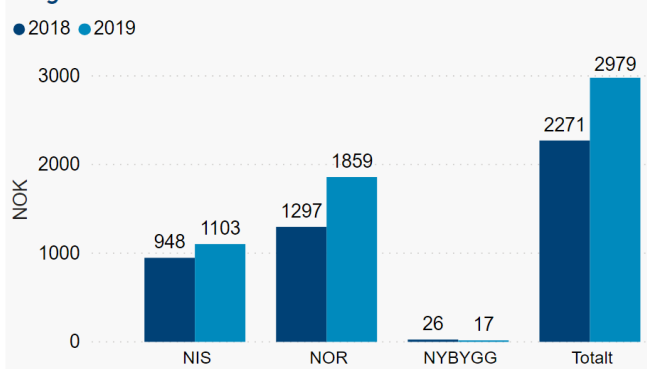
bidrar mest til veksten. Det er også gledelig at vi ser en stor fornying av innenriksflåten som ferger, passasjer- og andre næringsfartøy.

Handelsflåten NOR hadde også en positiv utvikling med en netto vekst på 16 fartøy i 2019. Det er hovedsakelig en del offshore- og lastefartøy som bidrar til veksten. Fartøy som beveger seg mellom registrene NIS og NOR er ganske jevnt fordelt. Tidligere år har bevegelsen vært i favør av NIS.

Skipsbyggingsregisteret hadde i 2019 en liten nedgang i aktiviteten. Det er i løpet av 2019 registrert inn 81 bygg og samtidig slettet 99. Ved utgangen av 2019 var det totalt registrert 123 bygg i registeret. Høy byggeaktivitet påvirker arbeidsmengden for hele Sjøfartsdirektoratet.

Den registrerte panteverdien i registrene økte kraftig i 2019. Alle valutalånene påvirker resultatet når de omgjøres til en svak norsk krone. I NOR har det vært en del store refinansieringer med høye verdier på flåtelån. I NIS påvirker økningen i flåten veksten i panteverdien. Totalt nærmer verdien seg 3 milliarder.

#### Registrerte heftelser i milliarder NOK



#### Anerkjent kompetanse

Den hurtige teknologiske utviklingen stiller høye krav til ansatte i direktoratet når det gjelder faglig kompetanse. 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 nødvendig kompetanse kan Sjøfartsdirektoratet bli en bremsekloss. Nye ansvarsområder som havbruk, havvind, mineralutnyttelse, digitalisering og en teknologisk

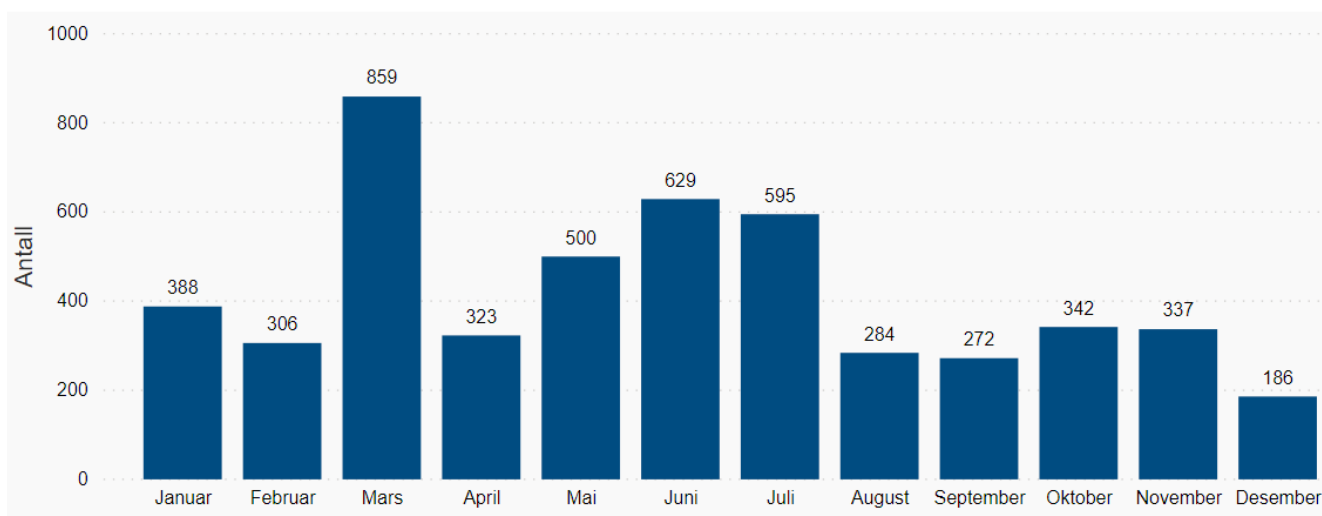


utvikling/revolusjon, kombinert med høyt volum, blir en stor utfordring for direktoratet. Det er etter direktoratets syn særlig behov for ny og oppgradert kompetanse for å kunne håndtere de mange nye innovative og arbeidskrevende sakene fremover.

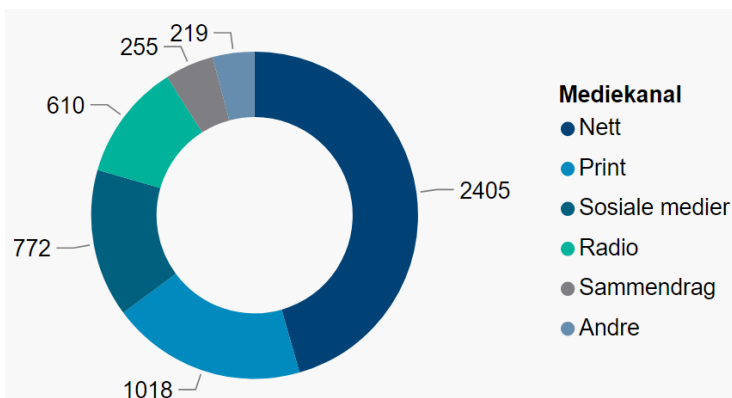
For å møte denne utfordringen har Sjøfartsdirektoratet blant annet etablert egne prosjekter med dedikerte ressurser innen alternative energikilder og autonome skip. Det er også rekruttert inn kompetanse innen automatikk. Videre har det i Strategisk kompetanseplan vært fokus på opplæring, kurs og utdanning innenfor følgende områder:

- ✓ arbeidsprosesser (prosessfokus/kompetanse)
- ✓ prosjektstyring (prosjektveiviseren/ kompetansefora)
- ✓ digitaliseringskompetanse (RPA)
- ✓ skytjenester
- ✓ IT-sikkerhet / cyber security
- ✓ tjenestedesign og endringsledelse
- ✓ klart språk
- ✓ presentasjonsteknikk
- ✓ nye energibærere
- ✓ batteri
- ✓ skrogkurs (Kompositt)
- ✓ bareboat-registrering

### Mediedekning pr måned, 2019



### Mediedekning pr mediekanal, 2019



### Mediedekning pr kilde (topp 10), 2019

Kilde	Antall
Facebook	581
Instagram	148
Fiskeribladet Fiskaren	111
NRK Radio-P2	106
NRK Radio	99
NRK Radio-P1	89
Bergens Tidende	88
Haugesunds Avis	87
Sunnmørposten	87
TV2-TV-Nyhetskanalen	84

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 å unngå å komme i samme situasjon som i 2008-2012 med svært høy turnover.

Et viktig punkt for å synliggjøre direktoratets kompetanse er tilstedeværelse i media. I 2019 har direktoratet vært godt synlig i media, både gjennom egen initierte saker og saker hvor andre omtaler direktoratet. I vårt verktøy Medieloggen.no er det registrert 178 saker som har kommet inn til direktoratet via kommunikasjonsavdelingen. Flere av sakene har også krevd oppdateringer. Omtale totalt av «Sjøfartsdirektoratet» i media i 2019 er 5024 ganger. En av sakene som medførte stort press fra media var hendelsen med Viking Sky. I den saken har vi også fått positive tilbakemeldinger fra media på oppdateringene som ble sendt ut og tilgjengeligheten for media.

Direktoratet bruker nå også sosiale medier svært aktivt og skaper større og større engasjement både blant ansatte og kunder. Arbeidet med tydelig kanalstrategi er viktig for bedre å utnytte potensiale i hva vi legger ut, samt forutse utfordringer i enkeltsaker. Hovedkilden for medieomtale av direktoratet er nå saker som vi legger ut på vår Facebook-side.

I 2019 ble det også besluttet at vi går bort fra å trykke vårt magasin «Navigare». Utgave 1 i 2020 blir siste utgave av bladet. Etter dette vil all nyhetsformidling fra direktoratets side skje via digitale kanaler - nett, nyhetsbrev og sosiale medier.

## Bidra til å gjøre norsk innovasjon til internasjonal standard

Norsk leverandør- og skipsbyggingsindustri er innovativ og ligger i front når det gjelder nye løsninger. Sjøfartsdirektoratet arbeider for at innovativt utstyr og design som bidrar positivt til bedre sikkerhet og renere skip som aksepteres på fartøy under norsk flagg, også skal sette standarden for internasjonal shipping. Et godt eksempel fra tidligere er LNG som energibærer der store deler av teknisk regelverk og krav til kompetanse er utarbeidet av Norge.

I løpet av 2. tertial i år ble det gjennomført IMO MSC 101. la Norge frem forslag til retningslinjer for test av autonome fartøy basert på erfaringer som er gjort nasjonalt. Videre bidrar Norge aktiv i det pågående kartleggingsarbeidet i IMO for å identifisere hindringer for autonome skip i internasjonale regler. Samtidig følger mye av maritim bransje med på hvordan Norge håndterer automatiseringen og digitalisering i shipping

Et annet prosjekt som er svært relevant å bruke som startpunkt for internasjonale regler er den nye hydrogenfergen som bygges for fergesambandet Hjelmeland-Nesvik-Skipavik i Rogaland. Fartøyet ble påbegynt i 1. tertial 2019 og saksbehandling er nå godt i gang. Foreløpig er fokus i dette prosjektet å sikre at fartøyet bygges til minst samme sikkerhetsnivå som et konvensjonelt fartøy og en følger IGF kodens regler for alternativt design. Men vurderinger og analyser som gjøres vil senere kunne nyttes ved revisjon av IGF-koden for å etablere regler for hydrogen på lik linje med det som alt fins for LNG. Direktoratet brukes også som en sparringpartner av utstyrsleverandører og skipsdesignere i utviklingen av nye løsninger, som bidrar til at disse løsningene får en kortere vei fra tegnebrettet til virkelighet.

Arbeidet med maritime batterier er fortsatt aktuelt, her er direktoratet aktiv og Norge har fortsatt en lederrolle innenfor maritime batterier, og mye av aktiviteten foregår blant norske næringsaktører. Dette gjør at løsningene som blir utviklet i Norge, setter standarden internasjonalt.

Som et ledd i å gjøre norsk innovasjon til internasjonal standard, har direktoratet aktivt presentert norske innovasjoner og løsninger i flere internasjonale fora.

## Internasjonalt arbeid

Norge har vært aktive i mange saker som har vært oppe til diskusjon i 2019. Vi har også tatt ledelsen på flere agendapunkt.

Etter ikrafttredelsen av Polarkoden, tok Norge initiativ til å utarbeide retningslinjer til støtte for en felles internasjonal implementering og gjennomføring av koden. Dette resulterte i utarbeidelse av retningslinjer for redningsutstyr til bruk i polare farvann der Norge ledet både korrespondansegrupper og arbeidsgrupper i IMO. Erfaringene fra Sjøfartsdirektoratets deltagelse i SARex-øvelsene på Svalbard ga oss tyngde og gode innspill til retningslinjene. Retningslinjene ble godkjent i mai 2019.

Det ble også utarbeidet retningslinjer for navigasjons- og kommunikasjonsutstyr til bruk i Polare farvann. Også der var Norge en god bidragsyter og disse retningslinjene ble også godkjent i mai 2019.

I samarbeid med våre fiskeriorganisasjoner og Norge vært aktive bidragsytere i utarbeidelse av retningslinjer for fiskefartøy som opererer i polare farvann. Fiskefartøy omfattes ikke av Polarkoden, og det er ingen internasjonal sikkerhetsstandard for fiskefartøy. Det ble derfor ansett viktig å utarbeide retningslinjer for å bedre sikkerheten for disse. Retningslinjene forventes ferdigstilt og godkjent i 2020.

Selv om det ikke er bindende internasjonale regler for fiskefartøy som har tredd i kraft, har IMO utarbeidet og godkjent regler for fiskefartøy, den såkalte Cape Town-avtalen. Sjøfartsdirektoratet deltok på Ministerkonferansen som ble avholdt i Torremolinos i 2019, der målet var å få flere stater til å tiltre avtalen. Som en av statene som har tiltrådt avtalen, satt Norge v/ Sjøfartsdirektoratet i panelet som diskuterte fordeler og utfordringer med regelverket.

I gjennomgangen av internasjonalt regelverk for

å avdekke eventuelle hindringer for operasjon med såkalte MASS (Marine Autonomous Surface Ships) har Sjøfartsdirektoratet påtatt seg gjennomgangen av SOLAS kapittel IX «Management for the safe operation of ships» inkludert ISM-koden. Arbeidet med å identifisere hindringer skal ferdigstilles i februar 2020.

Sjøfartsdirektoratet har fortsatt å lede arbeidet med utvikling av regler for lasteskip som fører industripersonell på internasjonale reiser. Arbeidet har hatt god progresjon, og det forventes at det blir ferdig i 2021.

Arbeidet med krav til operasjon og utstyr på ankerhåndteringsfartøy ser endelig ut til å kunne bli ferdigstilt. Det har vært et langt lerret å bleke, men Sjøfartsdirektoratet har deltatt aktivt i arbeidet og fått gjennomslag for mange av våre innspill. Dette er en oppfølging etter Bourbon Dolphin-ulykken. Arbeidet med modernisering av GMDSS og endringer i SOLAS kapittel IV for å åpne for flere tilbydere av tjenester i GMDSS har fortsatt også i 2019. Norge har deltatt aktivt i korrespondanse- og arbeidsgrupper, men det har vært til dels vanskelig forhandlinger. Det ser nå ut til at arbeidet kan ferdigstilles i 2020.





## Sjømannsidretten

Sjømannsidretten i Sjøfartsdirektoratet ønsker å bidra for tilrettelegging og motivasjon til fysisk aktivitet. Dette er en prioritering i vår HMS-strategi ut til næringen. Vi tror at fysisk aktivitet, et greit kosthold og god søvn gir mer opplagte og årvåkne skipsarbeidstakere, og på den måten er med og bidrar til sikrere sjøferdsel.

De største arrangementene er Nordsjøcupen i fotball, arrangert i Hirtshals, og «Bergen Cruise Championship», en fotballturnering i Bergen med spillere fra mannskap på cruiseskip fra hele verden som ligger til kai i Bergen. I tillegg administrerer Sjømannsidretten en nettportal for informasjon, kunnskap, motivasjon, kampanjer samt registrering av treningsresultater.



## Sjøtrimkonkurransen

Det er ganske stabile tall fra 2018 til 2019. I Sjøtrimkonkurransen (deltagelsen gjennom hele året) ser vi 832 deltagere i 2019 mot 851 deltagere i 2018. Dette fordeler seg blant 105 kvinner og 727 menn. Portalen har vært i drift i 6 år, og vi er fornøyde med at den fortsatt er aktuell og har mange brukere. I 2019 var det 260 nye personer som fikk seg profil i web-portalen. I 2018 var det 171 personer som fikk profil. Det vil si at vi mister noen brukere av ulike grunner, men klarer å rekruttere omtrent det samme antallet.

I løpet av 2019 ble det registrert 99 142 aktiviteter (treningsøkter) fra brukerne. I 2018 var det 100 651 aktiviteter i løpet av året, og vi ser en stabilitet også her. I 2019 ble det brukt 94 344 timer på aktiviteter, mens det i 2018 ble brukt 104 750 timer. En liten nedgang i antall timer, men det utgjør likevel omtrent 51 årsverk med aktivitet (1850 timer per årsverk).

## Nordsjøcupen

Vi ser at Nordsjøcupen i fotball har en ytterligere oppgang fra 2018 til 2019. De siste årene (2016-2018) hadde vært noe vanskelige år for bransjen, spesielt for offshorenæringen. Det var dermed gledelig å se en kraftig oppgang i antall personer og lag som ønsket å være med på turneringen, fra 240 i 2018 (og enda noen færre i 2016 og 2017), og til 340 i 2019.

## Bergen Cruise Championship

Praktiske utfordringer (det er kun i skolens ferie vi nå får tilgang på fotballbane) gjorde at vi klarte å gjennomføre 23 kamper i 2019 mot 21 kamper i 2018. Interessen fra sjøfolkene tilsier at vi kunne spilt enda flere kamper.

Tilbake i 2017 ble det i Bergen Cruise Championship spilt hele 53 kamper. Det førte til at ekstra mange sjøfolk fikk anledning til å være med, enten som spiller eller supporter dette året.

Mange opplever det positivt, og er svært takknemlige for å få gjøre noe sosialt sammen utenfor skipet. I tillegg til fotballen ble også besøk på sjømanns-senteret en naturlig del av dagen for mannskapet. Dette gjør at vi reelt sett har enda flere gjester og deltagere hos Velferden i Bergen om velferdssenteret inkluderes.

## E-bibliotek for sjøfolk

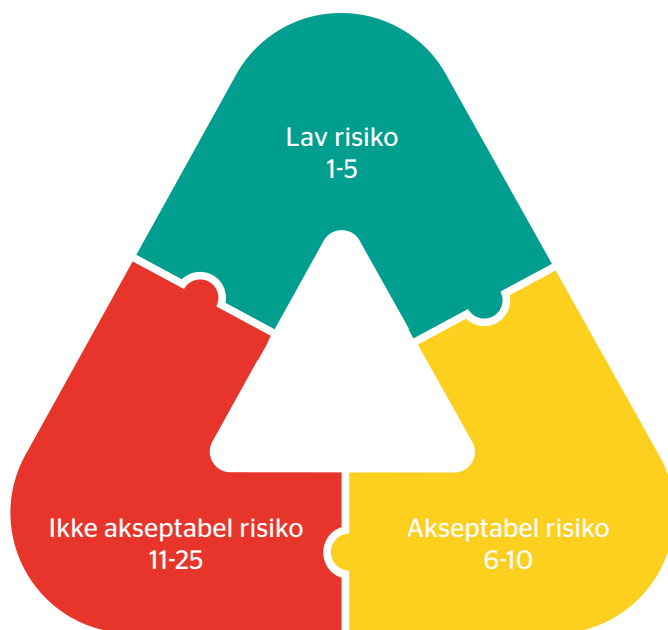
Bibliotek-tjenesten for sjøfolk, som startet med sirkulering av bokkasser allerede i 1910, ble digitalisert i 2015. I 2019 ble en utlånsmodell for lydbøker også realisert. Nå har sjøfolk tilgang til nye e-bøker og lydbøker når som helst og hvor enn de seiler i verden. Etter at de har registrert seg i Sjøfartsdirektoratets lånerbase, kan de laste ned inntil 15 e-bøker/lydbøker når de har nettforbinding. Etter det kan de lese/lytte offline. Utlånet skjer via appen BookBites.

Antall deltagere per hovedaktivitet	2016	2017	2018	2019
Sjøtrimmesterskapet	1 017	1 096	851	832
Fotball "Nordsjøcupen" i Hirtshals	230	220	240	340
Fotball "Bergen Championship"	4 600	4 000	1 000	1 000
Sum	5 847	5 316	2 091	2 172






# Mål, styringsparametere og oppdrag fra departementet

For hvert enkelt hovedmål har direktoratet spesifikke resultatkrav:

For måling av risiko er følgende tre kategorier 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/budsjettrammen vil sprekke
-  Oppgaven er ferdig/avsluttet

# HOVEDMÅL 1:

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

## 1.1 Status for ulykkesbildet i de ulike segmentene



Risiko 4

Helårsstatistikk og statistikk knyttet til risikovurderingen ble utarbeidet i 1. tertial og risikovurdering 2019 er gjennomført.

Ved utgangen av 2019 er det for næringsfartøy en positiv utvikling målt mot tidligere år. Antall forlis og omkomne på næringsfartøy er lavere enn tidligere år. Men vi ser med bekymring på antall omkomne på dødsulykker fritidsfartøy – ved utgangen av året var det 28 omkomne mot 24 foregående år.

## 1.2 Status for havnestatskontroll iht. Paris MoU.



Risiko 6

I 2019 var Norges tildelte måltall for havnestatskontroll 543. Totalt utførte direktoratet 555 havnestatskontroller innen Paris MoU. Det er et krav om at missprosenten på prioritert 1 skip ikke skal overstige 10 %. Missprosenten for Norge var 4,35 %. Av de 555 skipene som ble inspisert, ble 2,5 % (14 skip) tilbakeholdt grunnet alvorlige feil og mangler. Tilbakeholdelsesprosenten har økt sammenlignet med 2018 (1,6 %). Ingen skip ble “banned” i 2019.

Det er en svak økning i antall pålegg per inspeksjon. Resultatet viser også en svak nedgang i funn relatert til ISM. Tilsynene viser en oppgang i funn relatert til MLC 2006. Sistnevnte er en trend i hele Paris MoU-området.

I 2019 gjennomførte Paris MoU en inspeksjonskampanje (CIC) i perioden 1. september til og med 30. november. Temaet var nødsystemer og prosedyrer. Rapporten for kampanjen er ikke ferdigstilt.

## 1.3 Status for US Guard Qualship 21 liste



Risiko 6

Per 1. juli 2019 kom Norge tilbake på Qualship 21-listen. I 2019 ble ett norsk skip tilbakeholdt av USCG. Det betyr at Norge også vil ligge på Qualship 21-listen per 1. juli 2020.

## 1.4 Resultat av ulike tilsyn knyttet til skip



Risiko 4

På grunn av høy nybyggaktivitet og fokus på miljø og verdensarvfjordene har direktoratet måttet prioritere godt i 2019. Vi jobber risikobasert – vi skal bruke tiden på fartøy med høyest risiko. Samtlige planlagte tilsyn ble utført i henhold til tilsynsplan 2019.

I 2019 var fokusområdet miljø. Samtidig har direktoratet rettet et særlig fokus på arbeids- og levevilkår på norske og utenlandske fiskefartøy. Sommeren 2019 ble det gjennomført en kampanje i verdensarvfjordene med fokus på etterlevelse av ny miljøforskrift som trådte i kraft 1. mars.

Direktoratet har sett en uheldig trend på standarden på noen av våre norske fartøy. Dette gjelder hovedsakelig eldre tonnasje. I 2019 igangsatte vi et prosjekt med søkelys på å løfte standarden på disse fartøyene. Det arbeidet fortsetter inn i 2020.

Det er fortsatt en forholdsvis høy tilbakeholdelsesprosent (15,1 %) på uanmeldte tilsyn, men det er allikevel en kraftig reduksjon i antall sammenlignet med 2018. Noe av årsaken til høy tilbakeholdelsesprosent er at uanmeldte tilsyn prioriteres på høyriskoskip og ved mottatte bekymringsmeldinger. Hovedfunnene er relatert til redningsutstyr, skipssertifikater, brann og ISM. Per inspeksjon er det i snitt gitt 3,7 pålegg. Dette er også en økning sammenlignet med 2018. Innenfor sertifikatinspeksjoner ser vi stort sett de samme trendene som ved uanmeldte tilsyn.

Miljøkontrollene viser funn på om lag 5 % av de gjennomførte inspeksjonene. Dette er på lik linje med tidligere år. I 2019 gikk direktoratet til innkjøp av tre sensorer for dronekontroll av svovel. Dette er relatert til samarbeidet med Kystverket, Kystvakten, Statens Strålevern og Sjøfartsdirektoratet. Prosjektet er fortsatt i en testfase, og vi har ikke fullt ut fått nyttet sensorene ved svoveltilsyn i 2019.

Tilsyn av produsenter og importører av fritidsfartøy viser at de fleste fritidsfartøy tilfredsstiller gjeldende krav. Det avdekkes hovedsakelig funn relatert til samsvarserklæring og brukerhåndbok. I november 2019 gjennomførte direktoratet sin første revisjon av en fritidsbåtprodusent. Markedsover-våking av skipsutstyr viser at det er mangler knyttet til dokumentasjon. Informasjon til næringen om gjeldende krav vil fortsatt være viktig.

## 1.5 Resultat av tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår



Risiko 9

Hovedsakelig viser majoriteten av tilsyn at arbeids- og levevilkårene om bord er gode på norske og utenlandske skip. Når det kommer inn bekymringsmeldinger prioriteres tilsyn. Bekymringsmeldingene omhandler som oftest forhold rundt lønn, arbeidsavtaler og hviletid. Det er få tilfeller der det avdekkes alvorlige funn. Trenden viser samtidig en økning i funn relatert til MLC. Denne trenden må direktoratet følge tett i tiden fremover.

Vi har i 2019 etablert et nytt tilsyn rettet mot utenlandske fiskefartøy. Tilsynet har særlig fokus på arbeids- og levevilkår, ref. punkt 5.11.

## 1.6 Resultat av tilsyn med sjømannsleger



Risiko 4

Det er gjennomført fem tilsyn av sjømannsleger i 2019, der tre av tilsynene er gjennomført av sjømannsleger i utlandet. Ytterligere tre planlagte tilsyn måtte avlyses på grunn av at de aktuelle sjømannslegene etter 01.07.2019 ikke lenger oppfylte kravene til godkjenning. Målet om å gjennomføre mellom fem og ti tilsyn av sjømannsleger per år ble likevel oppnådd.

Den gjennomgående erfaringen er at det gjøres gode medisinskfaglige vurderinger, og at sjømannslegene utfører oppgavene sine på en ansvarlig måte med dertil god forståelse av rollen sin. Flest avvik er knyttet til saksbehandling. Disse dreier seg hovedsakelig om mangelfull detaljkunnskap om relevant regelverk. Noen avvik er også knyttet til kvalitetssystem. Tilsyn oppleves som et nyttig virkemiddel for kvalitetsheving av sjømannslegenes arbeid.

## 1.7 Resultat av tilsyn knyttet til classeselskap



Risiko 6

Risikobasert tilnærming for oppfølging av RO og RSO har medført tettere og åpnere dialog. Tilbakemeldingen fra RO-ene er at de merker at direktoratet er mer aktive og følger tettere opp enn tidligere. I all hovedsak benyttes data fra havnestatskontroll og uanmeldte tilsyn på delegerte skip til å monitorere RO-ene sitt arbeid. Resultatet viser at ingen RO-er utpeker seg i negativ retning. Allikevel viser overvåkingen behov for å gå i dialog med forskjellige RO-er med fokus på forbedring.

Følgende er utført i 2019:

- ✓ Gjennomgang av funn etter PSC av norske skip innenfor Paris MoU, Tokyo MoU og USCG. Hver enkelt tilbakeholdelse ble gjennomgått.
- ✓ Det er utført uanmeldte tilsyn på delegerte skip.
- ✓ Gjennom tett dialog med rederi og RO følger vi opp høyrisikoskip og fartøy med mange funn.
- ✓ Det er gjennomført møter med alle RO-er på ledernivå.
- ✓ Det ble utført revisjon av to RSO-er i 2019. Ingen alvorlige funn avdekket.
- ✓ I 2019 gjennomførte ESA en inspeksjon med fokus på Sjøfartsdirektoratet sin RSO-overvåking.

## 1.8 Resultat av tilsyn med godkjente foretak



Risiko 6

Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet nye og strengere krav for å kunne bli godkjent foretak og opprettholde avtalen, dette for å styrke kontrollordningen for fiskefartøy og lasteskip 8-15 meter. De nye kravene er gjort gjeldende fra 1. januar 2020.

Avtaler med godkjente foretak (GF) ble sagt opp i desember 2018, og det ble samtidig lyst ut etter nye samarbeidspartnere med søknadsfrist 31. mars 2019. Det var 32 selskaper som søkte om å bli godkjent foretak. Direktoratet inngikk avtale med 22 av disse selskapene, hvorav ni aktører er nye. Ett eksisterende foretak fikk ikke forlenget avtalen fordi kompetansekravene ikke var oppfylt.

Med flere nye aktører som samlet sett og hver for seg har god kapasitet, vil dekningen langs kysten bli styrket. Det er likevel fremdeles betydelige avstander til nærmeste godkjente foretak i den nordre delen av Troms og Finnmark. Dette har dels blitt løst ved at foretakene reiser dit båtene hører til. Når flere fartøyeiere går sammen, blir reisekostnadene til godkjente foretak fordelt og relativt små. Vi har ikke hatt støv omkring dette det siste året.

Kapasiteten til godkjente foretak var dels utfordrende i begynnelsen av 2019 i forbindelse med sertifisering av fiskefartøy 8-10,67 meter, men det ble løst med økt midlertidig kapasitet, ekstra innsats og bistand foretakene seg imellom. Direktoratet hadde tett oppfølging på dette for å bidra til kortest mulig ventetid for fartøyeierne.

Kapasitetsbehovet vil fremover være avtagende etter at alle lastefartøy 8-15 meter er ferdig sertifisert og størstedelen av fiskeflåten 8-10,67 meter. Behovet for kapasitet vil i det videre først og fremst være knyttet til resertifisering i tillegg til sertifisering av nye fartøy og sertifisering i forbindelse med ombygginger/ endringer av fartøy.

Kapasiteten til å utføre fartøysertifiseringer vurderes med flere nye større aktører og anses å være svært god, noe som vil være positivt for næringen. Foretakene arbeider gjennomgående godt og leverer god kvalitet på arbeidet. Dette bekreftes av resultater fra tidligere tilsyn av foretakene og uanmeldte tilsyn av flåten.

Direktoratet gjennomførte 23. oktober 2019 dialogmøte med godkjente foretak og fikk gode tilbakemeldinger fra foretakene. Søkelys på møtet var bl.a. likebehandling mellom foretakene, habilitet, rollen som godkjent foretak, klage på godkjent foretak, kvalitet i arbeidet, nye kriterier og ulike faglige problemstillinger. Det har ikke blitt gjennomført revisjoner av godkjente foretak i 2019 (siste revisjoner utført ultimo 2018), ettersom alle eksisterende foretak hadde avtaler som utløp 31.12.2019.



### 1.9 Resultat av tilsyn med utdanningsinstitusjoner



Risiko 4

Det er i 2019 gjennomført 16 revisjoner av utdanningsinstitusjoner og kurssetter.

Funnene som er gjort under revisjonene er generelt knyttet til:

Avviksbehandling, etterlevelse/oppdatering av egne prosedyrer, utstedelse av ferdighetsattestater i henhold til godkjent mal, rutiner for innrapportering av utdanning til direktoratet, rutiner for varsling av vesentlige endringer i organisasjonen til direktoratet.

Direktoratet har bidratt med ressurser for å støtte Marina i oppbygging av filippinske utdanningsinstitusjoner sitt kvalitetssystem i henhold til EMSA sine krav.

### 1.10 Resultat av Risikovurdering innenfor tilsyn



Risiko 4

Årlig risikovurdering er utført for fiskefartøy, lasteskip, passasjerskip og fritidsfartøy. Fokusområde for 2020 er besluttet av ledelsen.

Sjekkliste for tilsyn fra 2019 videreføres i utgangspunktet til 2020.

Arbeidsseminar for identifikasjon av tiltak knyttet til fokusområde 2020 (miljø) lot seg ikke gjennomføre etter tidsplan og ble holdt 13.9. I etterkant av arbeidsseminaret ble det besluttet å gå videre med 3 av i alt 9 forslag til tiltak.

### 1.11 Status for materielle verdier (Skipsregistrene)



Risiko 6

Stor vekst i NOR og NIS. Saksmengden øker i takt med økende flåte. Avdelingen har hatt en del restanser på grunn av økt saksmengde, ledige stillinger og sykefravær. Bemanningen er styrket midlertidig til ut 2020.

Den registrerte panteverdien i registrene økte kraftig i 2019 og nærmer seg 3 billioner.

I 2019 har det vært gjennomført et stort og omfattende kvalitetsprosjekt. Det har resultert i sletting av over 400 fartøy. De fleste er ikke pliktige fartøy uten aktivitet de senere år. I tillegg har mange registermessige endringer blitt gjennomført i prosjektet. Datakvaliteten i registrene er bedret betraktelig.

E-tinglysningsprosjektet forventes ferdig levert og klar til bruk i månedsskiftet mai/juni. 2020. Utviklingen ligger litt etter tidsplanen. Det blir krevende for leverandør å holde tidsfristen. Internt blir det ressursmessig utfordrende å ta hånd om et stort etterslep av testing fra tidligere manglende leveranse.

Det arbeides med endringer i regelverket tilknytning til e-tinglysningsprosjektet, Bareboat, Havbruksinstallasjoner og generell modernisering av regelverket.

### 1.12 Status for arbeidet med bedre kunnskapsgrunnlag knyttet til ulykker med fritidsbåter



Risiko 4

Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) avleverte medio april sin granskningsrapport om ulykker. Dette er et verdifullt dokument for direktoratet. SHT har i arbeidet kommet med anbefalinger til direktoratet med tanke på hvordan fakta innhentes. Dette vil vi følge opp videre.

Sjøfartsdirektoratet ferdigstilte og publiserte handlingsplanen mot fritidsbåtulykker i 2. tertial. I planen var et av innsatsområdene å få et bedre kunnskapsgrunnlag om ulykker. Dette behovet ble også påpekt i stortingsmelding nr. 30 (2018-2019) "Samhandling for bedre sjøtryggleik". Sjøfartsdirektoratet har i denne sammenheng iverksatt et forbedringsprosjekt. Prosjektet skal både ta for seg statistikken knyttet til ulykker med omkomne, og arbeidet med å utvide statistikken til også å gjelde fritidsbåtulykker med hardt skadde. Dette vil på sikt gjøre kunnskapsgrunnlaget om fritidsbåtulykker betydelig bedre.

### 1.13 Resultat av forebyggende og holdningsskapende tiltak for nærings- og fritidsflåten



Risiko 4

I januar 2019 gjennomførte vi kampanjen "Sjekk Sjaraken", som var en holdningskampanje rettet mot sjarkflåten. Målet med kampanjen var å jobbe aktivt med veiledning om sikkerhet, bidra til enda bedre holdninger og kunnskap ved å møte sjarkfiskeren på en annen måte uten at det skulle skrives pålegg, samt å få snakket med minst 100 fartøyeiere. Tilbakemeldingene har gjennomgående vært positive, formidlet både fra egne inspektører og direkte fra fiskere. Kampanjen resulterte i 175 fartøy ble sjekket av våre inspektører.

Sjøfartsdirektoratet var representert med egen stand på fiskerimessa Lofotfishing i Kabelvåg siste helga i mars. Inntrykket er at holdningene og kunnskapen om sikkerhet i fiskeflåten blir bedre, og vi blir jevnt over møtt med forståelse for at arbeidet med krav om sertifisering av de minste fiskefartøyene (8-10,67 meter) fremdeles pågår.

Fritidsbåtkonferansen ble gjennomført i samsvar med plan. Programmet hadde spesielt fokus på SHT sin granskningsrapport om fritidsbåtulykker.

Kampanjer og sjøvettarbeid knyttet til sikkerhet ved bruk av fritidsbåter ble gjennomført i samsvar med plan. Sjøfartsdirektoratets har hatt stand på syv fritidsbåtmesser i år og får gode tilbakemeldinger fra kundene på vår tilstedeværelse. Vi erfarer at en stor andel av publikum ikke er godt nok kjent med dagens krav, f.eks. knyttet til bruk av flytevest og båtførerbevis. Publikum har også for lite kjennskap til muligheten for NOR-registrering for båter fra 7 til 15 meter.

Sjøfartsdirektoratet har i samarbeid med Kystverket og Redningsselskapet gjennomført kampanjen "Løft blikket", som setter fokus på viktigheten av oppmerk-



## 1.14 Resultat av utvikling av lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten **Risiko 4**

somhet på sjøen. Sjøfartsdirektoratet har også hatt en stor økning i etterspørsel etter sjøvettbøkene Vannviktig og Sjøvettboka til bruk i skolen. I 2019 ble det sendt ut ca. 29 000 bøker, mot ca. 170 00 i hele 2018.

Direktoratet var til stede med stand under Aquanor-messen. I tillegg ble det arrangert eget seminar for havbruksfartøy og representanter fra direktoratet deltok med innlegg i andre fagseminar. I starten av september hadde direktoratet stand under BlueFish-messen i Ålesund. Messen er ny og ble i år arrangert for andre gang.

Sjøsikkerhetskonferansen ble gjennomført i september. Konferansen satte spesielt fokus på ulykkene med Viking Sky og Northguider i tillegg til faglige innlegg knyttet til tema som miljøkrav, digital risiko og sikkerhetsstyring. Deltakelse på konferansen var på nivå med tidligere år. Evalueringene i etterkant av konferansen var positive.

Vi arbeider tett med næringen for å tilrettelegge for innovative løsninger. Det er for tiden stor interesse hos næringen for lav- og nullutslippsløsninger og tjenestene vi kan tilby med foreløpig godkjenning og generell veiledning.

Det ble under CCC6 i IMO utarbeidet plan for nye drivstoff. Godkjenning av retningslinjer for metanol og etanol skal skje på MSC 102 våren 2020. Planen tilsier også at "Interim Guidelines for Fuel Cells" skal ferdigstilles neste høst og godkjennes av MSC 104 i 2021. Samme tidsløp ligger for Low-flashpoint oil fuels. Videre plan er LPG as Fuel. Planen oppdateres etter hvert som nye dokumenter kommer inn til IMO. Det har nå kommet ytterligere to skip som bruker metanol som drivstoff. Samtidig har vi i 2019 fått inn flere tankskip som benytter avgasser fra lasten til innblanding i drivstoffet, som igjen resulterer i reduserte utslipp totalt sett.

Per i dag er det i stor grad batteriløsninger som er realiserte som bidrag til lav- og nullutslippsløsninger. Per i dag er det 161 skip i operasjon eller i bestilling for operasjon i Norge.



Foto: Berit Bye, Fotokonkurransen for sjøfolk 2019. NS Frayja - Valhall oljefelt.

## HOVEDMÅL 2:

Sjøfartsdirektoratet skal være en kundeorientert og effektiv administrasjon

### 2.1 Status knyttet til digitaliseringsrundskrivet



Risiko 6

#### 1. Hvordan skal virksomheten digitalisere?

- ✓ Vi benytter tjenstedesign som metode i større digitaliseringsprosjekter for å sette brukeren i sentrum.
- ✓ Vi har designet ny overordnet prosess som skal forbedre kundeopplevelser og effektivisere saksbehandlingen.
- ✓ Vi stiller krav om digitalt førstevalg i avtaler med leverandør av utviklingstjenester.
- ✓ Vi er i ferd med å etablere styringssystem for informasjonssikkerhet og har som mål å få bygd inn personvern i våre løsninger.
- ✓ Sjøfartsdirektoratet benytter felleskomponenter og fellesløsninger der det er hensiktsmessig.
- ✓ Vi har tatt i bruk felles digital postkasse til våre brukere.
- ✓ Elektronisk faktura er benyttet for de fleste av våre transaksjoner.
- ✓ Vi har allerede i stor grad tjenesteutsatt IT-drift og programvareutvikling. Det ble gjennomført en driftsanalyse som beslutningsunderlag for sourcingstrategi.
- ✓ Vi har gjennomført en Cloud Readiness Assessment som angir grad av modenhet for våre løsninger ved overgang til skybaserte tjenester.

#### 2. Hvordan skal prosjektene gjennomføres?

- ✓ Vi etterstreber å gjennomføre alle prosjekter i henhold til prosjektveiviseren.
- ✓ Sdir søker bistand til utvikling i stort sett alle digitaliseringsprosjekter. Dette i henhold til rammeavtale med leverandør.
- ✓ Det er ikke identifisert satsinger som kan samordnes med kommunesektoren, men samordning med andre statlige virksomheter er aktuelt.

#### 3. Finansiering

- ✓ Stor andel egenfinansiering over driftsbudsjettet.
- ✓ To pågående prosjekter har fått midler fra medfinansieringsordningen. 15 000 000 kr er tildelt APS-prosjektet og 7 600 000 kr til e-tinglysing.
- ✓ Vi gjør fortløpende vurdering om det er behov for å overskride driftsbevilgningene for innsparing påfølgende budsjettår.

### 2.2 Resultat av interne arbeidsmiljøkartlegginger



Risiko 6

Vi er i dialog med STAMI og DIFI for å ta i bruk nytt, forbedret verktøy for medarbeiderundersøkelser i 2020. Personalavdelingen gjennomførte en forenklet utgave av medarbeiderundersøkelsen i forbindelse med gjennomføring av vernerundene høsten 2019. Resultatene ble presentert for ledelsen, og de enkelte avdelingene fikk i oppgave å følge opp med utarbeidelse og gjennomføring av tiltak.

AMU har godkjent handlingsplan for forebygging av skjelett og muskelplager som en oppfølging av tidligere arbeidsmiljøkartlegginger.

### 2.3 Resultat av serviceprogram og kundereisen



Risiko 6

Forbedringspunktene som ble avdekket i "prosjekt serviceprogram og kundereisen", er i stor grad videreført i linjen og i ulike prosjekter. Kundefokuset er høyt i hele organisasjonen og er en del av organisasjonens innarbeidet kultur.

### 2.4 Resultat av involvering i utviklings- og innovasjonsprosjekter for grønne løsninger.



Risiko 4

Direktoratet har gjennom året fortsatt fulgt opp relevante prosjekter innenfor Grønt Skipsfartsforum og NCE Maritime samt Smart Maritime SFI i regi av Sintef. I de fleste prosjektene har direktoratet en observatørrolle. Tidlig involvering i denne typen prosjekter gir direktoratet verdifull kompetanse, samtidig som vi kan gi veiledning til prosjektene. Det ble i 2019 inngått avtale om design review av 5 prosjekter.

### 2.5 Erfaring fra dialog med næringen, forskningsinstitusjoner og organisasjonene i regelverksutvikling og internasjonalt arbeid



Risiko 4

Direktoratet har tett dialog med næringen og forskningsinstitusjoner vedrørende relevante tema, tema som bidrar til innovasjon med fokus på sikkerhet, teknologi og grønn skipsfart generelt. Direktoratet er representert i forsknings- og utviklingsprosjekter i regi av næringen og forskningsinstitusjoner. For å sikre en bred involvering i regelverksutviklingen har det i tillegg til skriftlig høring vært gjennomført både dialogmøter og arbeidsmøter.

### 2.6 Resultat av kundeundersøkelsen



Risiko 4

Kundeundersøkelsen ble analysert i januar og presentert for ledelsen rett etter dette. Den er også presentert mer spesifikt i enkelte avdelinger samt mer overordnet for alle ansatte under vår Sjøklart-konferanse i mars. Det jobbes med ny undersøkelse i 2020, og her vil en evaluering av gjennomføring av undersøkelsen i 2018 bli brukt for ytterligere forbedring av analysen.



## HOVEDMÅL 3:

Sjøfartsdirektoratet skal være en synlig, kompetent og anerkjent administrasjon

### 3.1 Status for potensialet for innflagging norske rederier/managementsselskaper



Risiko 6

Det er utarbeidet en markedsstrategi for 2019 som følges opp. Denne innebærer ulike punkter som kunde- besøk, deltakelse på messer (stor satsing på Nor-Shipping), utarbeidelse av materiell og onboarding-tiltak, utarbeidelse av markedsmateriell og tilrettelegging for etablering av en kundedatabase (CRM-system). I tillegg har vi fått produsert flere kundereferansefilmer fra ulike rederier (Østensjø, Odfjell, Grieg Star, Klavness, Hoegh). For nettsidene er det utarbeidet en egen interaktiv gebyrkalkulator som skal gjøre det enklere for kundene å finne ut hva det koster å ha et skip i NIS eller NOR. Ved utgangen av august passerte NIS 16 mill. bruttotonn, noe som også er formidlet ut via presseoppslag med næringsministeren. Det jobbes med en plan for besøk til potensielle rederier kommende høst. Økningen så langt i år viser at det fortsatt er potensiale for innflagging fra norskregistrert flåte som ikke har norsk flagg. Økt uro internasjonalt bidrar også til å øke dette potensialet, ettersom flere rederier søker mot norsk flagg når tidene blir mer ustabile. Når vi i 2020 får innført et CRM-system, vil vi kunne få et mer konkret bilde av potensiale for innflagging. Tilbakemelding fra kundemøtene tyder på at det også i 2020 blir økt innflagging til NIS og NOR.

### 3.2 Andel av den norskregistrerte flåten i NIS/NOR



Risiko 4

Den norskregistrerte andelen vokser nå på bekostning av den uteregistrerte. Tidligere år har flyttingen av fartøy stort sett vært basert på enkelt fartøy. I 2019 har flere rederier begynt å flagge hele eller store deler av flåten sin hjem. Rene hjemflagginger gir større utslag i andelsfordelingen. Fortsatt er den norskregistrerte andelen ca. 10 % lavere enn den uteregistrerte andelen, men tallene fra rederiforbundet er fra tredje kvartal 2019, og det har vært mange hjemflagginger etter det.

Det forventes at andelen norskregistrerte fartøy vil øke fremover og dermed ta andeler fra den uteregistrerte flåten. Internasjonal uro og ustabilitet kan skyte fart i hjemflaggingen.

### 3.3 Status NIS/NOR



Risiko 6

NIS fortsatte den sterke veksten i 2019. Resultatet var en netto økning på 53 fartøy og endte på 668 ved årsskifte. Bruttotonnasjen steg til 16 698 855 bruttotonn, noe som tilsvarer en økning på 1 157 317 bruttotonn fra 2018. Det er større bredde på rederier som velger norsk flagg. I 2019 har det vært en markant økning av henvendelse fra rederier som vurderer norske flagget opp mot andre flaggstater.

NOR øker også og var ved årsskiftet oppe i 20 820 fartøy. Det er fritidsfartøy og mindre arbeidsfartøy som også i år bidrar til størstedelen av veksten, men det er svært positivt at NOR-handelsflåten har hatt en fin vekst.

### 3.4 Erfaringer fra kontaktmøter og oppsøkende virksomhet med de mest aktuelle kundene og fagmiljøene



Risiko 6

Det er gjennomført flere kundemøter både i regi av markedssjef og i regi av fagavdelingene. Vi har også gjennomført dialogmøter med enkelte rederier/verft i forbindelse med lansering av "Min side fartøy" for å teste løsningen før lansering. Det gis gode tilbakemeldinger på jobben som gjøres i direktoratet, og eventuelle forbedringspunkter legges inn i QMS eller dedikeres til konkret person for videre oppfølging. Det er etter disse dialogmøtene også etablert en egen gebyrkalkulator på nett etter innspill fra kunder. I forbindelse med Nor Shipping i juni ble det arrangert "Quality Flag Reception" rettet mot våre kunder og samarbeidspartnere i samarbeid med Norges Rederiforbund og Nærings- og fiskeridepartementet. Høsten 2019 er det gjennomført kundemøter i Bergen, Haugesund og Oslo.

### 3.5 Utvikling i antall sjøfolk og rederi/skip i tilskudsordningen til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs



Risiko 3

Rapporter pr. termin er sendt inn. Antall sjøfolk og utbetaling av tilskudd er noe lavere i 2019 enn tidligere år, da det i 2019 bare er utbetalt tilskudd for 5 terminer. Antall fartøy i tilskudsordningen øker noe.

Rapporter per termin er sendt inn. Antall sjøfolk og utbetaling av tilskudd er noe lavere i 2019 enn tidligere år, da det i 2019 bare er utbetalt tilskudd for 5 terminer. Det ble i 2019 utbetalt totalt kr 1 810 937 359 til 13 752 tilskudsberettigede sjømenn fordelt på 615 fartøy. Antall fartøy i tilskudsordningen er på nivå med fjoråret, til tross for at 2019 har en termin mindre enn foregående år. Dersom vi i 2019 også tar hensyn til 5. termin (utbetalt 2020), er antall fartøy i tilskudsordningen 629. Det vil si en liten økning sammenlignet med fjoråret.



### 3.6 Resultat av kontrollvirksomhet i tilskuddsordningen til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs



Risiko 6

Det er sendt ut brev til 100 tilskuddsmottakere totalt for 2016 og 2017 med totalt 35,5 millioner i varslet tilbakebetaling. Etter oppstart av gjennomgang av tilbakemeldinger vil kravet bli redusert, men det er fortsatt usikkerhet knyttet til hvor mye, da vi fortsatt ikke har mottatt dokumentasjon fra Skatteetaten fra varselmottakere og derfor ikke er ferdig med særskilt kontroll for 2016 og 2017. Pr. 2019 har særskilt kontroll medført tilbakebetaling på kr 1 981 591.

### 3.7 Resultat av kontroll med fartsområdebegrensningene for skip i NIS.



Risiko 9

I 2019 ble det avdekket flere mulige brudd på NIS-fartsområdebegrensninger. Flere av disse sakene ble også anmeldt av Sjømannsforbundet, og sakene ligger nå hos Økokrim. Avklaringer og konklusjoner i de pågående sakene vil danne grunnlag for Sjøfartsdirektoratets videre praksis. Det samme gjelder den forestående endringen av NIS-loven, hvor det åpnes opp for å reagere med overtredelsesgebyr.

I 2019 mottok Sjøfartsdirektoratet flere bekymringsmeldinger. Vi har hatt tett dialog med departementet og aktuelle rederier om disse sakene.

Direktoratet har etablert et system for å avdekke mulige brudd på NIS fartsområdebegrensninger.

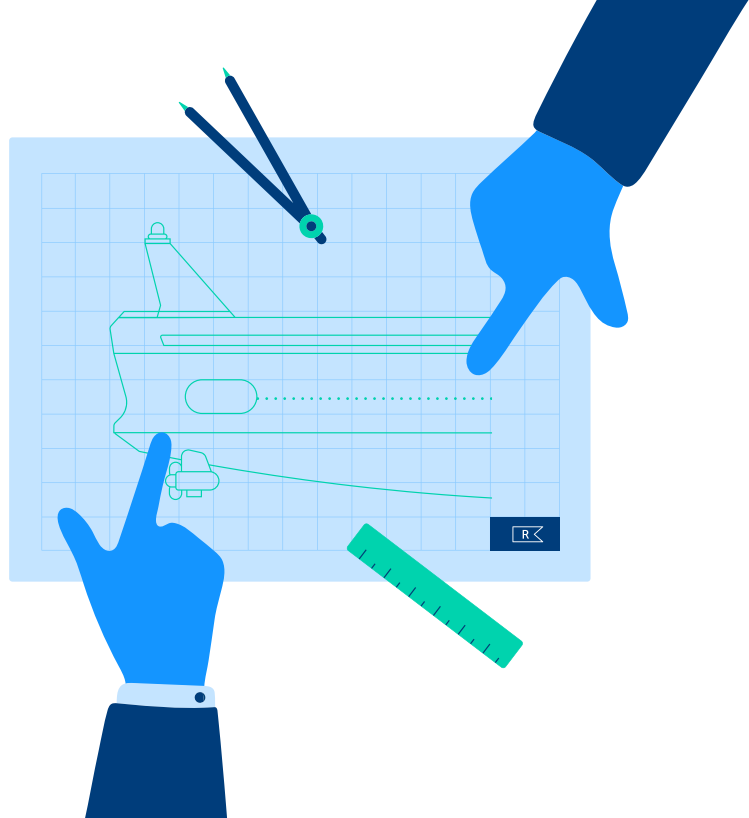
### 3.9 Status for arbeidet med å gjøre norsk innovasjon til internasjonal standard særlig knyttet til IMO



Risiko 8

Vi deltar i EU og IMO sitt arbeid knyttet til miljø og utslipp. Vi har deltatt aktivt innenfor satsing på autonome skip og innsendelse av dokumenter til IMO. Vi har deltatt i arbeidsmøte i MSC vedrørende autonome skip.

Sjøfartsdirektoratet har ansvar for oppfølging av aktivitet rundt autonome skip i IMO og har påtatt seg å levere retningslinjer for testing av autonome skip i internasjonale farvann og utrede hvordan ISM skal løses.



## HOVEDMÅL 4:

### Bestillinger

#### 4.1 Bidra til ferdigstillelse av sjøsikkerhetsmeldingen



Risiko 3

Sjøfartsdirektoratet har sendt NFD innspill til sjøsikkerhetsmeldingen (februar 2018), og dessuten gitt ytterligere merknader til utkast mottatt etter dette. Meldingen er lagt frem for Stortinget.

#### 4.2 Utarbeide en nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker i samarbeid med sakkyndig råd for fritidsfartøyer



Risiko 4

Arbeidet er fullført, og handlingsplan er overlevert.

#### 4.3 Gjennomføre, i samarbeid med Kystverket, en kartlegging av etatenes ansvar og oppgaver knyttet til IKT-sikkerhet, jf. stortingsmelding nr. 38 (2016-2017) om IKT-sikkerhet



Risiko 4

Kartlegging ble gjennomført sammen med Kystverket. Felles brev oversendt NFD og SD 1. mars 2019. Direktoratet foreslo i forbindelse med oversending at det settes i gang et arbeid for å etablere en maritim IKT-sikkerhetsstrategi.

#### 4.4 Vurdere i samarbeid med Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap, overføring av myndighet til Sjøfartsdirektoratet knyttet til el-tilsyn på skip



Risiko 4

Utredning av overføring av myndighet til Sjøfartsdirektoratet knyttet til el-tilsyn på skip ble fullført i 2. tertial og beslutningsunderlag overlevert NFD medio juni. Avventer tilbakemelding før eventuell videre prosess kan påbegynnes.

#### 4.5 Fastsette nye krav for å redusere utslipp fra skip i verdensarvfjordene



Risiko 3

Fastsettelse og ikrafttredelse 1. mars 2019.

#### 4.6 Utrede utvidelse av kravene for å redusere utslipp i verdensarvfjordene til andre norske farvann



Risiko 3

Det er utarbeidet et utkast til en rapport med henblikk på å utrede utvidelse av kravene for å redusere utslipp i verdensarvfjordene til andre norske farvann. Rapporten har blitt gjennomgått, og kommentarer er gitt til DNVGL. Rapporten forventes endelig ferdigstilt

i februar 2020. Det vil i løpet av våren 2020 bli arrangert arbeidsmøter med interessenter for å få innspill. En mindre rapport for å kunne vurdere effektene på cruisetrafikken er under utarbeidelse og vil bli ferdigstilt mars 2020. Arbeidet er forventet videreført i hele 2020, før endelig konklusjon kan foreligge.

#### 4.7 Utrede konsekvensene av å innføre krav om nullutslipp fra turistskip og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026



Risiko 3

Det er gitt et oppdrag til DNVGL iht. rammeavtale med dem om en utredning. Utkast til rapport er mottatt i januar 2020, og det er gitt tilbakemeldinger til DNVGL. Endelig rapport vil foreligge i mars og danne grunnlaget for direktoratets tilbakemelding til departementet. Arbeidet vil bli videreført i 2020.

#### 4.8 Fullføre arbeidet med å utrede endring av kravene for utslipp av kloakk i norske farvann



Risiko 9

Forslag til skjerpede kloakkregler har vært på både ordinær høring og EØS-høring i tre måneder. Høringsfristen gikk ut 22. januar 2020. Vi har fått mange høringsinnspill, og nå gjenstår arbeidet med å vurdere disse. Målsettingen har vært ikrafttredelse 1. mars 2020, men på grunn av mengden høringsinnspill og kompleksiteten i problemstillingene ser vi at vi ikke rekker dette.

#### 4.9 Bidra til Miljødirektoratets sammenstilling av ny kunnskap om plastavfall og mikroplast fra sjøbaserte kilder og oppdatering av tiltaks- og virkemiddelvurderingene på marin forsøpling og spredning av mikroplast



Risiko 3

Sjøfartsdirektoratet sendte innspill til deloppdraget (oppdatert kunnskapsstatus på marin forsøpling og mikroplast fra sjøbaserte kilder) til Miljødirektoratet i september 2019.

Miljødirektoratet ba KLD om utsettelse med ny frist 1. juni 2020. Miljødirektoratet er nå i gang med å planlegge fremdrift i oppdraget.

Hvis fremdriften blir godkjent, skal Miljødirektoratet komme med et utkast til oss i nær fremtid.

#### 4.10 Videre utredning av et eventuelt omsetningskrav for flytende biodrivstoff og biogass til skipsfart i samarbeid med Miljødirektoratet



Risiko 3

I all hovedsak har denne bestillingen falt inn under Miljødirektoratets ansvars- og kompetanseområde. Vi har fulgt arbeidet med månedlige telefonmøter med Miljødirektoratet og har bidratt på forespørsel. Rapport er ferdigstilt.

#### 4.11 Direktoratet skal bidra i arbeidet med å ferdigstille det faglige grunnlaget for revidering/oppdatering av forvaltningsplanene for havområdene



Risiko 2

Sjøfartsdirektoratet følger arbeidet med å revidere/oppdatere forvaltningsplanene for havområdene våre. Direktoratet har deltatt i dette arbeidet siden det startet opp. Vi har derfor faste representanter i planarbeidet det jobbes etter.



## HOVEDMÅL 5

Andre forutsetninger og krav

### 5.2 Sjøfartsdirektoratet skal i 2019 legge vekt på å møte næringens behov som følge av omstillinger i skipsfarten, nye miljøtekniske og autonome løsninger.



Risiko 12

Direktoratet har i første kvartal mottatt byggemelding på hydrogen ferge samt signert "design review"-avtaler på to nye prosjekter. Det ene knyttet til gjenvinning av flyktige organiske forbindelser (VOC) fra tankskip og det andre knyttet til hydrogenmettet olje som energibærer. Øvrige prosjekter følges opp fortløpende.

I løpet av første tertial la direktoratet i samarbeid med andre flaggstater frem forslag/utkast til internasjonale retningslinjer for utprøving av autonome teknologier i internasjonalt farvann for IMOs sjøsikkerhetskomité. Dokumentet ble behandlet i det 101. møtet i sjøsikkerhetskomiteen medio juni 2019, og man fikk ikke gjennomslag. Komiteen samlet seg imidlertid om et annet forslag, og det er nå åpnet for testing av autonome teknologier i internasjonalt farvann.

Det har ikke vært oppstart av nye FoU-samarbeid i andre tertial, men direktoratet har fulgt opp forpliktelser som tidligere er avtalt. Erfaring fra forsknings- og utviklingsprosjekt gir direktoratet verdifull kompetanse om og erfaring med teknologi før denne anvendes kommersielt og bidrar til å styrke vår evne til å utvikle regelverket i takt med endring i næringen.

I tredje tertial var direktoratet involvert i SAFEMASS (Study of the risks and regulatory issues of specific cases of MASS), som var en EU-utredning ledet av DNV GL og risikovurdering av MASS-operasjoner med og uten mennesker. Risikovurderingen ble lagt frem i EU MASS-ekspertmøtet i Lisboa i begynnelsen av desember 2019.

### 5.3 Direktoratet skal arbeide for å videreutvikle den tekniske maritime og juridiske kunnskapen og sikre at direktoratet har tilstrekkelig personell med slik kompetanse.



Risiko 6

Det er gjennomført et arbeid høsten 2019 der ledere, kompetanseansvarlige og tillitsvalgte har deltatt i utarbeidelse av ny strategisk kompetanseplan. Støtteverktøyene er blitt oppdatert slik at de gjenspeiler målene i den nye strategiplanen.

### 5.5 Direktoratet skal utvikle et regelverk knyttet til hydrogenferger og bidra til realisering av bl.a. Yara Birkeland-prosjektet.



Risiko 4

Både hydrogenferge og Yara Birkeland er nå byggemeldt og følges opp i henhold til gjeldende prosedyre. Begge prosjektene håndteres innenfor retningslinjer for alternativ design. Per nå er det tidlig med detaljregler, men basert på erfaringene vi får underveis i prosjekter som pågår, vil vi ta med inn i regelverksarbeidet. Det er videre etablert et samarbeidsprosjekt med næringen for å etablere regelverk. Samtidig jobber vi aktivt i IMO med "Interim Guidelines for Fuel Cells", som etter planen skal ferdigstilles neste høst og godkjennes av MSC 104 i 2021.

Med tanke på Yara Birkeland og andre autonome prosjekter som f.eks. Asko, samarbeider vi aktivt med næringen og veiledere prosjektene for å få gode resultater. I andre tertial ble IMO MSC 101 gjennomført der retningslinjer for testing ble vedtatt. Videre har Norge deltatt i arbeidsgruppemøte for pågående kartleggingsarbeid av hindringer for autonome skip i internasjonalt regelverk.

### 5.6 Direktoratet skal i 2019 særlig se på kommunikasjons-systemene mellom skip og landorganisasjoner, inkludert kontrollsentere for autonome skip.



Risiko 8

Direktoratet har fulgt opp relevante FOU- og byggeprosjekter. Erfaringen så langt er at løsning/teknologivalg avhenger av prosjekt og muligheter. Det er påbegynt arbeid med funksjonskrav (robusthet, oppetid etc.) til landkontrollsentere (SCC). Det er videre etablert strategisk samarbeid med classeselskapet DNV GL og Wilhelmsen, blant annet for å samarbeide om krav til autonome skip og landkontrollsentere.

SCC vil materialisere seg i løpet av 2020, og direktoratet forsetter arbeidet med å etablere akseptkriterier for relevante funksjoner. Parallelt med utviklingen av SCC utvikles det tekniske løsninger om bord som skal ivareta funksjonaliteten til autonome og automatiserte skip. Slik teknologi vil fungere som ekvivalente løsninger som tilsvarer likeverdige sikkerhetsnivå som i dag.



## 5.7 Direktoratet skal ha en sentral rolle i oppfølgingen av regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart, som skal legges frem i 2019.



Risiko 4

Direktoratet skal videreutvikle sin kompetanse på nye teknologiske løsninger for grønn skipsfart og sikre en forutsigbar og effektiv prosess for myndighetsbehandling av skip som bygges med innovativ klima- og miljøvennlig teknologi.

Regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart ble lansert i starten av 2. tertial. Planen peker på flere områder der direktoratet må bidra for å realisere målene i planen.

Ett av områdene planen peker på, er at direktoratets kompetanse må styrkes for å møte teknologiutviklingen. Som en del av direktoratets strategiprosess utarbeides det en strategisk kompetanseplan. Arbeidet med denne ble påbegynt mot slutten av 2. tertial, og føringene fra handlingsplan for grønn skipsfart tas med i dette arbeidet.

Direktoratet jobber aktivt med å tilrettelegge for mer miljøvennlige løsninger og fortsetter å følge opp arenaer som Grønt Skipsfartsprogram og NCE Maritime Cleantech, samt prosjekter med ulike redere.

## 5.8 Inkluderingsdugnad og utvikling av rutiner og arbeidsformer i personalarbeidet med sikte på å nå målene for dugnaden



Risiko 6

Sjøfartsdirektoratet skal i årsrapporten redegjøre for hvordan direktoratets rekrutteringsarbeid har vært innrettet for å nå 5 %-målet og de øvrige målene for inkluderingsdugnaden.

Alle ledere er orientert om målene i inkluderingsdugnaden, og det er fokus på 5 %-målet i rekrutteringsarbeidet. I 2019 hadde vi 35 nytilsetninger, hvorav to personer var i målgruppen, det utgjør 5,71 %. Vi lyste også ut to stillinger gjennom Difi sitt traineeprogram for personer med nedsatt funksjonsevne. Vi valgte ut en del kvalifiserte søkere, men disse fikk andre jobbtilbud før vi kom videre i prosess med dem.



## 5.9 Motvirke arbeidslivskriminalitet Risiko 6

Offentlige oppdragsgivere har som innkjøpere av varer og tjenester et særskilt ansvar for å motvirke arbeidslivskriminalitet. Direktoratet skal i årsrapporten redegjøre for resultater fra oppfølging av inngåtte kontrakter og hvordan virksomhetens anskaffelser er innrettet for å gjennomføre dette hensynet

Det er gjennomført en risikovurdering, der det er besluttet å tilskrive to leverandører for oppfølging av sosial dumping/sosialt ansvar. Dette vil bli gjort via egenrapporterings skjemaer til Difi.

## 5.10 Sikkerhets- og beredskapsområdet Risiko 8



Risiko 8

Arbeidet med sikkerhet og beredskap skal tilpasses virksomhetens samfunnsoppdrag. Sjøfartsdirektoratet skal gjennomføre risikovurderinger for å identifisere sårbarheter og avhengigheter som krever oppfølging. Det skal gjøres rede for direktoratets arbeid med beredskap og informasjonssikkerhet i årsrapporten

Det har vært fokus på å tilfredsstille kravene i ny sikkerhetslov med forskrifter.

Direktoratet har ansatt sikkerhetsansvarlig som tiltrådte sommeren 2019. Vedkommende fungerer som sikkerhetsleder, med beredskapsansvar på det sivile beredskapssystemene (SBS), underliggende planverk, og deltar også som en av to liaisoner i Totalforsvaret.

Det har vært jobbet med roller, ansvar og arbeidsoppgaver i tilknytning til sikkerhetsorganisasjonen.

Sikkerhet og autorisasjonssamtaler for ca. 100 inspektører som utfører tilsyn, pågår kontinuerlig.

Sikkerhetskultur er under innføring herunder reise sikkerhet.

Grunnsikring og objekt planverk av hovedkontoret, alle 17 lokalisasjonene/utestasjonene og Skipsregisteret vil være satsingsområder i 2020.

Rammeverk knyttet til internkontroll informasjonssikkerhet er oppdatert. I sikkerhetsmåneden ble det gjennomført opplæring og bevisstgjøring for alle ansatte med eksterne foredrag. Informasjonssikkerheten knyttes nå fortløpende opp mot alle prosesser i hele direktoratet, og det er utformet en oversikt som viser grunnleggende sikkerhet tilknyttet våre IT-systemer, samt hvilken tilleggssikring som er etablert knyttet til det enkelte system. Generell sikkerhet er utbedret ved innføring av Office365, og direktoratet fortsetter med gjennomgang av tilgangsstyring for å øke sikkerhet knyttet til konfidensielle dokumenter og dokumenter som inneholder sensitive personopplysninger.

Det er utført kartlegging av arbeidsoppgaver internt som omfattes av GDPR. Sjøfartsdirektoratets protokoll over behandlingsaktiviteter oppdateres fortløpende ved endringer i prosesser som behandler personopplysninger. På sikt skal behandlingen knyttes til direktoratets prosessoversikt.

### Beredskap: 2019

Det er blitt utarbeidet en totaloversikt av Sjøfartsdirektoratets sivile beredskapssystem (SBS), og denne er nå oversendt departementet. Det forventes en avklaringer på roller, ansvar og myndighet.

Innføring av nødnett pågår.

Den nasjonale øvelsen Trident Jupiter i Totalforsvaret er utført, og det jobbes med oppfølgingstiltak.

Møter med NSM, PST og E-tjenesten er gjennomført for å få oversikt over risiko- og trusselbildet knyttet til den maritime bransjen.

## Videre i 2020

Innføring av CIM starter første kvartal.

Objektplanverk og risikokartlegging av Sjøfartsdirektoratets hovedkontor.

Oppfølging av autorisasjonssamtaler skal starte for fullt i 2020, og dette året er det svært mange sikkerhetsklareringer som utløper.

Arbeidet med å bygge sikkerhetskultur i hele organisasjonen fortsetter.

Når det gjelder Cyber Security for den maritime verdikjeden, er det foretatt en kartlegging. Arbeidet videreføres i 2020.

Kontinuerlig oppfølging av risiko- og trusselbildet knyttet til samfunnsikkerhet og beredskap.

### 5.11 Tilsyn med arbeids- og levevilkår - spesielt opp mot fiskefartøy



Risiko 12

Direktoratet skal føre tilsyn med og fremme gode arbeids- og levevilkår på norske fartøy og utenlandske fartøy i norsk farvann. Direktoratet skal arbeide for at skip i Norge er trygge, seriøse og forsvarlige arbeidsplasser, og at arbeids- og leveforholdene til sjøfolkene er gode

Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn med arbeids- og levevilkår på norske og utenlandske skip. I 2019 hadde direktoratet et særlig fokus på arbeids- og levevilkår på fiskefartøy. Det ble gjennomført 42 havnestatskontroller på utenlandske fiskefartøy. I tillegg hadde vi et tilsvarende fokus på norske fiskefartøy. Totalt ble det utført 197 uanmeldte tilsyn på norske fiskefartøy.

Direktoratet mener at fokuset på utenlandske fiskefartøy har vært riktig. Samlet sett har det vært gjort en god del funn. En del av dette er sikkerhetsrelatert, men tilsynet har også avdekket alvorlige funn innen arbeids- og levevilkår. Noe som går igjen, er manglende eller mangelfulle arbeidskontrakter og manglende ILO 188-sertifisering/bekreftelse fra flagg på at de tilfredsstillende ILO 188-kravene.

Basert på erfaringene vil det fortsatt være søkelys på utenlandske fiskefartøy i 2020.

Direktoratet har jobbet aktivt for å bli en offisiell deltager i både 11-parts- og akrim-samarbeidet. Sjøfartsdirektoratet har deltatt på akrim-samarbeidsmøter i 2019 og har en avtale om å være fast deltager i dette viktige arbeidet. Direktoratet er nå offisielt medlem av 11-parts-samarbeidet. Begge disse foraene er viktige for arbeidet med å forhindre arbeidslivskriminalitet.

I tillegg har det vært god dialog med Kystvakten, Fiskeridirektoratet, ITF og sjømannsorganisasjonene med søkelys på erfaring og kunnskapsdeling innen arbeids- og levevilkår på fiskefartøy.

### 5.12 Sjøfartsdirektoratet skal i 2019 legge vekt på å møte næringens behov som følge av omstillinger i skipsfarten; havbruksnæringen



Risiko 9

Direktoratet har fulgt opp bestillinger fra departementet knyttet til utredning av og senere utkast til endring av sjølov for å tillate registrering av havbruk-sinnretninger i de norske skipsregistrene.

Arbeidet med nye kvalifikasjonskrav på mindre lastefartøy ble sluttført i november og oversendt NFD for gjennomsyn før høring.

Revisjon av forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip utredes. Antas tidligst klar for høring i løpet av 1. halvår 2020.

### 5.13 Sjøfartsdirektoratet skal i 2019 legge vekt på å møte næringens behov som følge av omstillinger i skipsfarten; dykking fra skip



Risiko 4

Forslag til regelverk sendt på høring 29. april 2019. Høringsinnspillene blir gjennomgått og vurdert, og lov og forskrift blir klargjort for fastsettelse. Det er etablert en arbeidsgruppe internt som utvikler tilsynsprogram og metode. Kompetanse internt i direktoratet er kartlagt.

Departementet (NFD) har i samarbeid med ASD hatt lyttemøte med utvalgte høringsinstanser angående forskrift om dykking fra skip i januar 2020. Arbeid med utgreiing og forslag til hviletidsregler for dykking skal fortsette, og direktoratet skal utføre tilsyn med dykking fra skip som før. Det er en viss motstand mot at Sjøfartsdirektoratet skal ha en rolle i dykking hos interessenter som ikke er vant med sjøfart.

# Bevilgningsoppstilling og ressursbruk



<b>Driftsramme for 2019</b>		<b>Beløp</b>
	Tildelingsbrev - driftsutgifter (kap. 0910, post 01)	420 750 000
-	Tildelingsbrev - diverse inntekter (kap. 3910, post 03)	-412 000
=	<b>Netto driftsutgifter</b>	<b>420 338 000</b>
+	Overført ubrukt fra 2018	12 400 000
+	Kompensasjon lønnsoppgjør	4 800 000
=	<b>Driftsramme</b>	<b>437 538 000</b>

<b>Post 01 og 03</b>	<b>Regnskap 2017</b>	<b>Regnskap 2018</b>	<b>Regnskap 2019</b>	<b>Budsjett 2019</b>	<b>Overført ubrukt til 2020</b>
Netto driftsramme	382 164 344	416 363 773	419 967 620	437 538 000	17 570 380

## Forklaring av mindre forbruk

Direktoratet har fått merinntekter på kr 3 500 000. Dette skyldes hovedsakelig tilskudd til handlingsplan mot fritidsbåtulykker på kr 2 000 000, DIFI kompetansemidler kr 500 000 og tilskudd fra UD ad Manila kr 300 000.

Videre er det et mindre forbruk på lønn på kr 5 900 000. Her har NAV refusjonene vært kr 3 500 000 høyere enn innleide vikarer. I tillegg har det vært vakanser på stillinger. Utvikling og drift av nye IKT systemer viser et mindre forbruk på kr 5 200 000. Dette skyldes hovedsakelig forsinkelser og vi vil få tilsvarende økning i 2020.

## Kap. 1422, post 21 Sjøfartsdirektoratet (Klima- og miljødepartementet)

Regnskap 2017	Regnskap 2018	Regnskap 2019	Budsjett 2019	Mindre forbruk
5 617 000	5 425 018	5 387 777	5 557 000	169 223

Det er gjennomført flere utredningsprosjekter i løpet av året, i tillegg til at det fortsatt er pågående utredninger som vil gå inn i 2020. Dette omfatter utredninger knyttet til reguleringer av utslipp til luft og sjø i norsk farvann samt miljøutredning knyttet til tungoljebruk i arktiske strøk.

Miljøregelverket som ble innført for verdensarvfjordene i 2019, har vakt stor oppmerksomhet internasjonalt. Her har Norge satt en standard som er blitt en vekker spesielt for den internasjonale cruiseindustrien. Særlig gjelder dette forbud mot utslipp av eksosrensevann og krav til reduksjon av NOx-utslipp. I kjølvannet av det nye regelverket har andre land innført samme forbud. Fokus har blitt rettet mot rensevannets innhold av miljøskadelige tungmetaller. At Norge gav regelverket tilbakevirkende kraft, medførte enda større oppmerksomhet

siden det bryter med tradisjonen for ikrafttredelse av internasjonalt regelverk. Dette har medført at cruiseindustrien nå har stort fokus på alternativ teknologi for å redusere utslipp både til luft og vann.

Med utgangspunkt i miljøregelverket for verdensarvfjordene er det startet et arbeid med å vurdere tilsvarende regler for norsk farvann generelt. Dette er et omfattende arbeid som vil ha konsekvenser for store deler av den maritime næringen.

Forslag til nytt regelverk for utslipp av kloakk har vært på høring og vil etter planen bli fastsatt i 2020. Forslaget er i hovedsak tilsvarende det internasjonale regelverket for utslipp av kloakk. Vi kan allikevel allerede nå se at dette vil medføre økonomiske konsekvenser for den maritime næringen i Norge.

## Kap. 1400, post 21 Klima- og miljødepartementet

Regnskap 2017	Regnskap 2018	Regnskap 2019	Budsjett 2019	Mindreforbruk
1 300 000	1 692 000	1 399 623	1 400 000	377

I årene som kommer, vil IMO arbeide med tiltak for å redusere klimagassutslippene fra internasjonal skipsfart. For at Norge aktivt kan bidra til å følge opp IMOs klimagasstrategi, har vi inngått en kontrakt med DNV GL på leveranser av dokumenter til kommende møter i IMOs miljøkomité

(MEPC). Dokumentene vil omhandle bl.a. et implementeringsprogram for alternative drivstoff, livssyklusanalyser av drivstoff og en ny/innovativ mekanisme for å overholde krav. Dokumentene vil bli levert utover i 2020.



## Kap. 0909, post 73 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk

Regnskap 2017	Regnskap 2018	Regnskap 2019	Budsjett 2019	Mindreforbruk
1 857 669 721	1 992 312 957	1 810 937 359	1 821 700 000	10 762 641

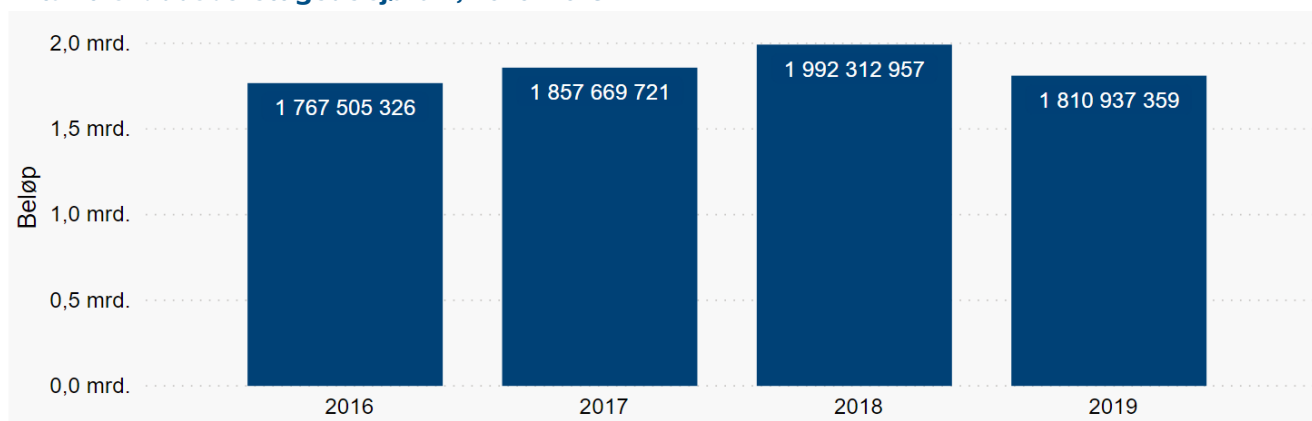
Tilskuddsordningene skal bidra til å sikre kompetanse og arbeidsplasser og bidra til mer konkurransedyktige rammevilkår for norsk skipsfartsnæring.

Gjennom hele 2019 merker man fremdeles at regelverksendringene innført i 2016 og 2017 har bidratt til at de norske skipsregistrene er blitt mer attraktive å seile under for rederinæringen. Det kommer stadig flere søknader inn i tilskuddsordningene, og den trenden ser ut til å holde seg. Det kan virke som at det er en økt aktivitet knyttet til vindkraft. Brønnbåter og servicebåter for oppdrettsnæringen er også godt representert i tilskuddsordningene.

Det har ikke vært innført noen endringer i regelverket i 2019, men i modellene «Tilskudd for petroleumsskip i NOR» og «Tilskudd for NIS konstruksjonskip» ble maksimumstaket per tilskuddsberettiget arbeidstaker til sjøs hevet fra kr 35 333 til kr 36 000 per termin.

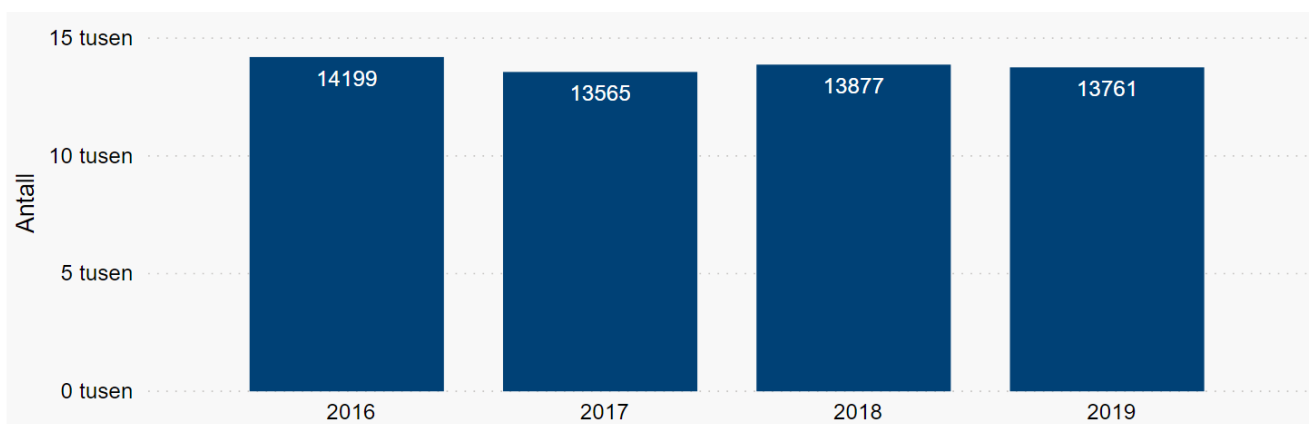
Bevilgningen i 2019 er redusert på grunn av at det kun er 5 utbetalte terminer i 2019 mot 6 terminer i 2018.

### Antall tilskuddsberettigede sjøfolk, 2016–2019



Oversikten viser antall unike sjømenn som har fått utbetalt tilskudd per år. Fra og med 2019 ble det bestemt at både 5. og 6. termin skal utbetales i påfølgende år. 2019 vil dermed kun inneholde 5 terminer. Dette kan være årsaken til at vi ikke ser en økning i 2019.

### Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk, 2016–2019



Grafen viser summen av totalt utbetalt tilskudd per år til sysselsetting av sjømenn basert på våre regnskapsdata. Fra og med 2019 ble det bestemt at både 5. og 6. termin skal utbetales i påfølgende år. 2019 vil dermed kun inneholde 5 terminer og en lavere utbetaling enn årene det sammenlignes med.

I løpet av 2019 er det betalt ut totalt kr 1 810 937 359 i tilskudd. Med tanke på at det kun er utbetalt fem terminer i 2019, har utbetalingene økt sammenlignet med fjoråret. Alle terminer har nå samme saksbehandlingstid, og i 2020 vil det igjen bli utbetalt 6 terminer.

Det er blitt igangsatt en særskilt kontroll av tilskuddsordningene i 2019. Fokus har vært

hvorvidt sjømenn som har mottatt tilskudd har vært tilskuddsberettiget eller ikke. Kontrollen har tatt for seg årene 2016 og 2017. Kontrollen er ennå ikke ferdigstilt, men flere rederier må betale tilbake tilskudd for sjømenn som ikke har hatt rett til sjømannsfradrag.

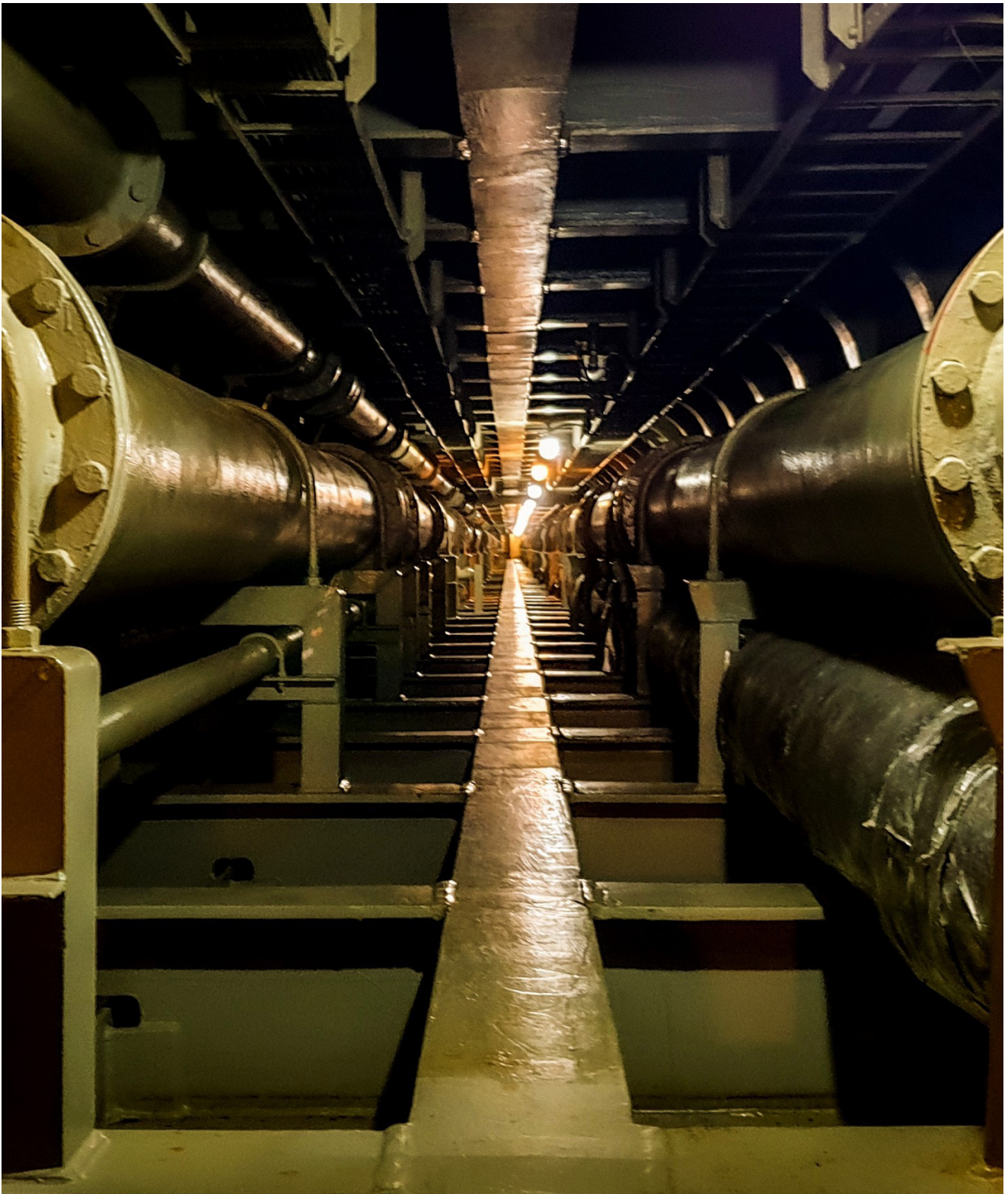


Foto: Al Clim Espina Lamboso  
Fotokonkurransen for sjøfolk 2019.

## 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 2017	Regnskap 2018	Regnskap 2019	Budsjett 2019	Avvik
<b>Post 01 Gebyrer for skip og flyttbare innretninger i NOR</b>					
Førstegangsgebyr	31 297 633	36 790 564	43 989 763	43 130 000	859 763
Årsgebyr	98 763 059	109 510 539	117 650 354	117 000 000	650 354
Flyttbare innretninger NOR	23 380 768	19 288 055	23 562 622	17 000 000	6 562 622
Andre NOR-gebyr	26 408 448	19 231 982	22 243 701	20 960 000	1 283 701
Skipsregistrene	13 535 294	13 612 647	13 719 848	14 000 000	- 280 152
Renter post 01			434 799		434 799
Sum post 01	193 385 202	198 433 787	221 601 087	212 090 000	9 511 087
<b>Post 04 Gebyrer for skip i NIS</b>					
Førstegangsgebyr	3 427 888	4 030 949	5 623 904	4 650 000	973 904
Årsgebyr	43 679 249	45 230 071	48 511 672	47 500 000	1 011 672
Skipsregistrene	785 984	788 597	1 125 688	1 000 000	125 688
Renter post 04			68 461		68 461
Sum post 04	47 893 121	50 049 617	55 329 725	53 150 000	2 179 725
Totalt post 01 og 04	241 278 323	248 483 404	276 930 812	265 240 000	11 690 812

### Post 01 Gebyr for skip og flyttbare innretninger i NOR

Per 31.12. er det for skip og flyttbare innretninger i NOR inntektsført over 221,1 mill. kroner i gebyrer, noe som utgjør ca. 104,3 % av årsbudsjettet på 212,1 mill. kroner. Til sammenligning var det pr. 31.12.18 inntektsført 198,4 mill. kroner som utgjorde 95,5 % av fjorårets budsjett på 207,7 mill. kroner.

#### Førstegangsgebyr

Per 31.12. er det innbetalt nesten 44 mill. kroner. Dette utgjør en merinntekt på ca. 0,9 mill. kroner eller 102 % i forhold til et budsjett på 43,13 mill. kroner. I 2018 ble det innbetalt 36,8 mill. kroner i førstegangsgebyr av budsjettet på 44,25 mill. kroner.

Hvert år oppstår det forsinkelser av forventede ferdigstillelser av nybygg. Førstegangsgebyret for nybygg som har blitt forskjøvet fra 2019 til 2020, utgjør ca. 6,7 mill. kroner, mens det i foregående år utgjorde ca. 6,5 mill. kroner.

#### Årsgebyr

Per 31.12. var det innbetalt 117,65 mill. kroner. Dette

tilsvarende en merinntekt på 0,65 mill. kroner eller 100,6 % av et budsjett på 117 mill. kroner.

Regnskapstallet for 2018 viste 109,5 mill. kroner. Hensyntatt prisstigningen fra 2018 til 2019 på 2,9 % viser det en reell inntektsøkning på ca. 5 mill. kroner (4,4 %). En del 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 (grunnggebyr) fra Sjøfartsdirektoratet. I 2019 ble det utfakturert for ca. 16 mill. kroner totalt i grunnggebyr for fartøy med fartøyinstruks, mot ca. 12,5 mill. kroner i 2018. Det har også vært en liten økning i handelsflåten for NOR-skip fra 2018 til 2019.

#### Flyttbare innretninger

Per 31.12. var det innbetalt i overkant av 23,5 mill. kroner. Dette utgjør ca. 6,6 mill. kroner i merinntekt eller 138,6 % i forhold til årsbudsjettet på 17 mill. kroner. Tilsvarende var det i 2018 innbetalt 19,3 mill. kroner som tilsvarte 95,8 % av årets budsjett. Ved utgangen av fjoråret var det 20 flyttbare innretninger under norsk flagg. Tilsvarende for utgangen av 2019 var det 24. Bortsett fra de to

siste månedene (én i opplag), har det ikke vært noe opplag på flyttbare. I løpet av 2019 har det vært et nybygg (West Bolstad) og et kansellert nybygg (Sleipnir). Det kansellerte nybygget ble fakturert for 90 % av et fullstendig nybygg.

### **Andre NOR-gebyrer**

Per 31.12. var det innbetalt i overkant av 22,2 mill. kroner som tilsvarer 106,12 % av et årsbudsjett på

20,96 mill. kroner. Tilsvarende var det i 2018 innbetalt i overkant av 19,2 mill. kroner, noe som utgjorde 71,6 % av årets budsjett.

### **Skipsregistrene**

Per 31.12. var det innbetalt i overkant av 13,7 mill. kroner som tilsvarer en mindreinntekt på ca. 2 %. Litt færre restruktureringer og refinansieringer blant de store rederiene gir utslag på inntektene.

## **Post 04 Gebyr for skip i NIS**

### **Førstegangsgebyr**

Per 31.12. var det innbetalt i overkant av 5,6 mill. kroner i førstegangsgebyr for NIS. Dette utgjør en merinntekt på 0,97 mill. kroner eller 120,94 % av budsjettet på 4,65 mill. kroner. Sammenlignet med 2018 utgjør dette en økning på 1,6 mill. kroner.

### **Årsgebyr**

Pr. 31.12 var det innbetalt 48,5 mill. kroner. Dette utgjør en merinntekt på 1,0 mill kroner eller 103,22 % av budsjettet på 47,5 mill. kroner. I 2018 ble det innbetalt 45,2 mill. kroner som utgjorde 98,4 % av

budsjettet. I 2019 ble det sendt årsgebyr til 612 NIS registrerte fartøy mot 591 i 2018. Det har vært 24 NIS-skip (oljerelatert) som har vært i opplag i 2019, og det har resultert i ca. 1 mill. kroner i mindre årsgebyr.

### **Skipsregistrene**

Per 31.12. var det innbetalt i overkant 1,12 mill. kroner Dette utgjør en merinntekt på vel 12 %. En sterk vekst i NIS-flåten som bidrar positivt til økte registreringsgebyrer.



## Kap. 3910, post 02 Maritime personellsertifikater

Beskrivelse	Regnskap 2017	Regnskap 2018	Regnskap 2019	Budsjett 2019	Avvik
Maritime personellsertifikater	11 100 000	9 739 848	11 351 671	12 136 000	-784 329
Båtførerbevis	1 266 164	1 740 028	1 515 156	2 169 000	-653 844
<b>Mindreinntekt</b>	<b>12 366 164</b>	<b>11 479 876</b>	<b>12 866 827</b>	<b>14 305 000</b>	<b>-1 438 173</b>

### Maritime personellsertifikater

Sjøfartsdirektoratet har i 2019 mottatt 11 696 søknader om personlige sertifikater og 6240 søknader om påtegning av utenlandske sertifikater. Så lenge all dokumentasjon er til stede på søknadstidspunktet og søknaden blir betalt umiddelbart, har søknadene i 2019 blitt behandlet i løpet av 4 uker.

Gebyrinntektene var noe lavere enn budsjettert, på tross av at den overordnede sertifikatprognosen var lavere enn faktiske sertifikatsøknader. Dette skyldes at sammensetningen av de omsøkte sertifikatene, som representerer ulike gebyrsatser, fordelte seg annerledes enn forventet, særlig i siste halvår.

I 2020 forventes det at direktoratet vil merke ytterligere økning i søknader om fornyelse av sertifikat som følge av 2010 Manila-endringene i STCW78-konvensjonen.

Det er antatt at D6-sertifikatet trer i kraft 1. juli 2020.

Ikrafttreddelsen gir grunn til å forvente en økning av det totale søknadstilfanget, uten at en har tilstrekkelige holdepunkter for å konkretisere økningen tallmessig.

Det er videre et åpent spørsmål om STCW-godkjenningen av Filippinene blir opprettholdt. Dersom godkjenningen blir trukket tilbake, er det forventet at Sjøfartsdirektoratet vil oppleve en vesentlig økning i antall søknader om påtegning av filippinske sertifikat frem til offisiell tilbaketrekingsdato.

### Båtførerbevis/ICC

Antall utstedte båtførerbevis i 2019 er 23 595. Dette er ca. samme antall som i 2018 (23 651). Det var budsjettert med en økning i utstedte båtførerbevis, men det ser ut til at antall utstedelser nå har stabilisert seg. Antall utstedte internasjonalt båtførersertifikater (ICC) i 2019 er 173. Det er fremdeles et lavt tall, men vi ser en økning i antallet fra år til år.

## Kap. 3910, post 86 Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt

Beskrivelse	Regnskap 2017	Regnskap 2018	Regnskap 2019	Budsjett 2019	Avvik
Overtredelsesgebyr	6 892 596	9 937 592	14 486 864	4 800 000	9 686 864
Tvangsmulkt					
<b>Sum</b>	6 892 596	9 937 592	14 486 864	4 800 000	9 686 864

Den store økningen i totalbeløp relaterer seg i all hovedsak til økt antall alvorlige miljøovertredelser, særlig knyttet til ulovlig utslipp av svovel. I tillegg har det vært en del saker i forbindelse med overbunkring. Når det gjelder den øvrige saksmengden,

er den største saksmengden som året før relatert til fartøys sertifikater, hvor vi ser en betydelig økning relatert til fartøyinstruks på mindre fartøy og manglende radiosikkerhets sertifikat.

### Overtredelsesgebyr

Overtredelsesgebyr	2015	2016	2017	2018	2019
Varsel	74	99	116	118	122
Vedtak	60	76	105	111	110
<b>Sum</b>	134	175	221	229	232

Tilfanget av saker til vurdering for overtredelsesgebyr er økende, og gjenspeiler seg også i antall

saker direktoratet har behandlet i 2019.

### Klagesaker

Sjøfartsdirektoratet behandlet 20 klager på vedtak om overtredelsesgebyr i 2019. Av disse ble 6 saker omgjort av direktoratet. 14 klagesaker ble oversendt til klageinstansen, hvorav 6 ble opprettholdt, 2

delvis omgjort (overtredelsesgebyret ble redusert) og 6 saker ved utgangen av 2019 som ikke var ferdig behandlet av klageinstansen.

### Politiuttalelser

Politiuttalelser	2015	2016	2017	2018	2019
Mottatt	11	17	12	16	15
Fullført	17	11	13	14	7
<b>Sum</b>	28	28	25	30	22

Sjøfartsdirektoratet mottok 15 saker til uttalelse fra politiet gjennom 2019, og ved utgangen av året var uttalelse gitt i sju av sakene. Vesentlige overtredelser av skipssikkerhetsloven går i straffesporet,

og derfor prioriterer Sjøfartsdirektoratet disse sakene.

## 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.

Direktoratets strategiplan er sentral i mål- og resultatstyringen. I 2019 ble det gjennomført en større revisjon av direktoratets strategiplan. Visjonen om å være den foretrukne maritime administrasjonen videreføres. Målet med strategiplanen er å sikre samfunnsoppdraget knyttet til sjøsikkerhet/miljø og styrke arbeidet med å være et attraktivt flagg. I den forbindelse startet direktoratet opp et eget organisasjonsutviklingsprosjekt for å sikre at organisasjonen ville være i stand til å gjennomføre den nye strategiplanen. Organisasjonsprosjektet vil ha et særlig fokus på å strømlinjeforme alle prosessene i direktoratet, effektivisering, gevinstrealisering mv. Direktoratet må også løpende vurdere konsekvensene av intensjonene i ABE-reformen, slik at det blir mulig å tilpasse virksomheten til de årlige reduserte driftsrammene. Sentralt i arbeidet vil også være hvilke digitaliseringsprosjekter som skal underbygge prosessene.

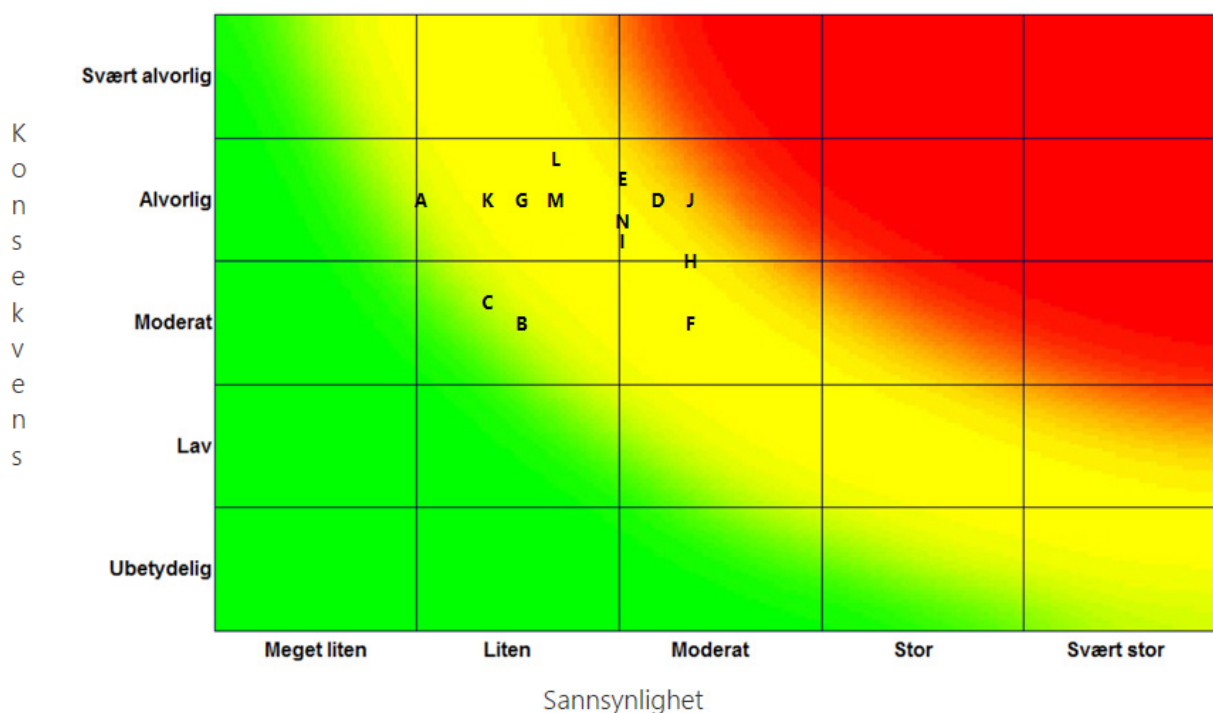
### Overordnet risikovurdering i Sjøfartsdirektoratet høsten 2019

Vårt overordnede mål «Den foretrukne maritime administrasjonen» blir hvert år risikovurdert. Identifisering, vurdering og håndtering av de største risikoene for å nå vårt overordnede mål gir oss økt fokus på det som vil hindre oss i å nå våre mål og få alle risikoene innenfor et akseptert nivå. Ved hjelp av risikostyring får vi identifisert hvor vi skal legge inn ressurser eller tiltak for å hindre at risiko oppstår (redusere risiko), eller eventuelt hvor det er mulighet for å redusere ressurser eller tiltak (øke risiko). Dette er en viktig statusgjennomgang av gjennomføringstidspunktet og et viktig bidrag i den overordnede virksomhetsstyringen, spesielt når det gjelder budsjettinnspill og dialog med NFD, men også for intern fordeling av ressurser/budsjett. Sjøfartsdirektoratet har foretatt overordnede risikovurderinger siden 2006, noe som har bidratt til å forbedre vår kommunikasjon og dokumentere grunnlag for behov overfor NFD, men kanskje mest av alt gitt oss rett fokus internt, slik at vi prioriterer de viktigste oppgavene/tiltakene og hele tiden sikrer at vi gjør det vi kan for å nå våre overordnede mål.

## Identifiserte risikoer i 2019:

Bokstav	Tittel
A	Forsinket utstedelse av fartøysertifikater og krevende innovasjonsfokus
B	Forsinket utstedelse av personellsertifikater
C	Redusert andel av den norskkontrollerte flåten i NOR og NIS
D	Ikke tilstrekkelig, klart og brukervennlig regelverk
E	Mangelfulle tilsyn
F	Manglende risikobasert prioritering av oppgaver
G	Mindre kundeorientert og effektiv administrasjon
H	Ikke ønsket utvikling i sdir 2022
I	Manglende økonomiske ramme for å gjennomføre innovasjon og utviklingsprosjektet
J	Har ikke anerkjent kompetanse
K	Uregelmessigheter/misligheter
L	Mangelfull/forsinket tinglysning av skip og rettigheter i skip
M	Manglende sikring av objekter, personell og informasjon
N	Mangelfullt bidrag til en grønnere skipsfart

Vår totale risikoscore er økt fra 88,34 i 2018 til 120,77 i 2019, altså en total økning på 32,43. 18,26 av denne økningen skyldes de 2 nye risikoene M og N. 4 risikoer har fått redusert risiko, og resterende har økt risiko. På grunn av denne økningen i risikobildet er også antallet risikoreducerende tiltak økt fra 127 til 160, altså totalt 33 tiltak. Risiko M og N har totalt 22 nye tiltak. Hver enkelt risiko blir fulgt opp i virksomhetsplanen for 2020.





Risikooversikt		Risikoscore				Tiltak			
		2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019
A	Forsinket utstedelse av fartøysertifikater og krevende innovasjonsfokus	11,5	10,2	7,2	6,0	11	11	13	13
B	Forsinket utstedelse av personellsertifikater	8,6	6,1	6,6	6,0	6	6	6	5
C	Redusert andel av den norskkontrollerte flåten i NOR og NIS	7,9	6,9	5,3	5,8	8	9	9	10
D	Ikke tilstrekkelig, klart og brukervennlig regelverk	8,5	10,3	9,2	10,7	5	7	9	12
E	Mangelfulle tilsyn	9,4	9,0	9,4	10,4	13	13	12	19
F	Manglende risikobasert prioritering av oppgaver	8,3	7,0	8,8	8,5	6	6	6	7
G	Mindre kundeorientert og effektiv administrasjon	8,9	8,2	5,8	8,0	8	8	8	9
H	Ikke ønsket utvikling i sdir 2022	10,6	11,1	11,6	9,9	15	19	19	17
I	Manglende økonomiske ramme for å gjennomføre innovasjon og utviklingsprosjektet	11,0	10,6	6,1	9,2	10	12	11	14
J	Har ikke anerkjent kompetanse	10,1	8,3	9,7	11,3	11	15	13	14
K	Uregelmessigheter/misligheter	5,3	5,1	3,9	7,3	9	12	10	11
L	Mangelfull/forsinket tinglysning av skip og rettigheter i skip	6,8	7,2	4,7	9,4	5	6	6	7
M	Manglende sikring av objekter, personell og informasjon				8,7				7
N	Mangelfullt bidrag til en grønnere skipsfart				9,6				15
Totalt		106,8	100,0	88,3	120,8	107	124	122	160

## Digitalisering og effektivisering

Det er i 2019 gjennomført flere digitaliseringsprosjekter, og det er videre planlagt utvikling av en rekke nye tjenester for å realisere Sjøfartsdirektoratets mål. Direktoratet prioriterer satsingene etter en porteføljestyrimodell som også er under utvikling. Prosjektveiviseren benyttes til overordnet styring av disse satsingene.

Direktoratet utvikler selv fagsystemer som skal støtte fremtidens forretningsprosesser, og i økende grad gjøres dette med smidig utvikling og DevOps organisering. Målet er å redusere kostnader, levere raskere med enklere forvaltning og drift samt å skape et tettere samarbeid mellom utviklere, fageksperter og driftspersonell. En konsekvens av dette er at Sjøfartsdirektoratet i større grad selv tar ansvar for leveransene og leier inn utviklingsressurser på timebasis i stedet for å inngå målprisavtaler på større prosjektleveranser.

Gjennom prosjektet «operasjonalisering av ny strategiplan» skal Sjøfartsdirektoratet utvikle bedre og mer effektive arbeidsprosesser. Det skal også gjennomføres organisasjonsutvikling for å tilpasse

virksomheten til de endrede arbeidsprosessene og målene i ny strategiplan. Digitaliseringsarbeidet fremover vil i hovedsak samkjøres med dette operasjonaliseringsprosjektet. Sammen med nye smidige utviklingsmetoder har direktoratet et mål om å realisere gevinster raskere enn tidligere.

## Kvalitetssystem, ISO-sertifisering

Etter Sjøfartsdirektoratets resertifisering av ledelsessystemet for kvalitet (ISO 9001:2015) i 2018 prioriteres en systematisk tilnærming for å identifisere direktoratets kunder/interessenter og hvilke krav og forventninger de har, slik at vi kan levere i samsvar med disse.

Det er i 2019 lagt ned et betydelig arbeid i å forstå direktoratets leveranser i et start-til-endeperspektiv, i motsetning til et tradisjonelt linjeorganisert leveranseperspektiv. Dette vil gi forbedret styring og kontroll med leveransene og skape samsvar med kravene som ligger i kvalitetsstandardene.

Prosesorienteringen er et langsiktig arbeid som skal bidra til forbedrede tjenester og leveranser, noe som igjen vil øke direktoratets kunde- og samfunns effekter.

Arbeidet styrkes og videreføres gjennom et intern-drevet operasjonaliseringsprosjekt ut driftsåret 2020.

Med bakgrunn i standardens krav har det i 2019 jevnlig blitt rapportert om status og oppfølging av kvalitetsmeldinger, interne og eksterne revisjoner og oppfølgingspunkter etter ledelsens gjennomgang. Oppfølgingspunktene registreres og følges opp i linjen gjennom direktoratets kvalitetsmeldingssystem og virksomhetsplan.

### Samfunnssikkerhet og beredskap

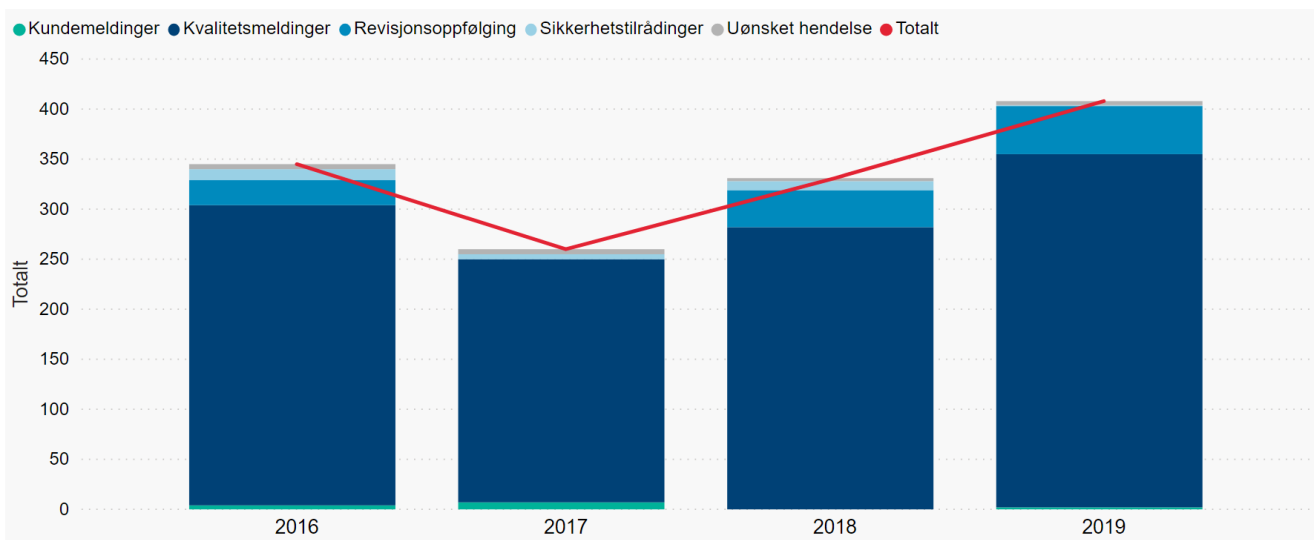
Norge er en maritim stormakt, og Sjøfartsdirektoratet har et stort ansvarsområde med mange økonomiske interesser i en nasjonal og internasjonal næring. Dette i seg selv gjør sjøfartsnæringen attraktiv for andre stater og organisasjoner. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene har i deres offentlige risikovurderinger vurdert at det

er vedvarende høy etterretningsaktivitet rettet mot Norge og forsøk på å innhente informasjon om politiske og militære mål. Industrispionasje er også en utfordring. Sjøfartsdirektoratet har ansvarsområder innenfor det sivile beredskapssystemet og internasjonal maritim handelsnæring. Direktoratet har i samarbeid med andre aktører vurdert det slik at maritim handelsnæring er et terrormål og har blant annet vært tett på situasjonen i Hormuzstredet og satt aktuelt sikringsnivå.

Sjøfartsdirektoratet har også en rolle i Totalforsvaret, og sammen med totalforsvarsaktørene understøtter Sjøfartsdirektoratet samfunnskritiske og grunnleggende nasjonale funksjoner utpekt av andre departement i samordningsforumet.

Med dette som bakteppe, har Sjøfartsdirektoratet som virksomhet et stort ansvar innen den maritime

### Fordeling og antall oppfølginger, 2016–2019



Type	2016	2017	2018	2019	Totalt
Kundemeldinger	4	7	0	2	13
Kvalitetsmeldinger	300	243	282	353	1 178
Revisjonsoppfølging	25	0	37	48	110
Sikkerhetstilrådinger	11	5	9	1	26
Uønsket hendelse	5	5	3	4	17
<b>Totalt</b>	<b>345</b>	<b>260</b>	<b>331</b>	<b>408</b>	<b>1 344</b>

næringen, både nasjonalt og internasjonalt, både når det gjelder funksjon, rådgivning, regelstyring overfor rederiene og oversikt av den maritime sikkerheten og beredskapen. Sjøfartsdirektoratet har en stor verdi i storsamfunnet. Til daglig håndterer skipsregistre panteheftelser til en verdi av om lag 3 000 milliarder kroner. Sjøfartsdirektoratet har flere større digitaliseringsprosjekter som effektiviserer responstiden overfor kundene og de ulike registre. Dette utføres bl.a. for å kunne være en attraktiv flaggstat. Det er viktig i utviklingen av våre systemer å ta hensyn til digitale sårbarheter.

Sjøfartsdirektoratet har på bakgrunn av innspill fra NSM gitt aktuelle rederier råd om å utvise mer årvåkenhet knyttet til cyberangrep. Skip som opererer i MARSEC-områder, nivå 2 eller høyere bør være spesielt på vakt.

For å imøtekomme et stadig mer komplekst trussel- og risikobilde, blant annet knyttet til digitale angrep, er Sjøfartsdirektoratet også opptatt av risikoreduerende tiltak innen grunnsikring, personellsikring, sikkerhetskultur og holdningsendring innen det menneskelige aspektet for ansatte. Det er også gjort organisatoriske endringer, og tekniske barrierer er videreutviklet.

Sjøfartsdirektoratet er opptatt av innføringen av den nye sikkerhetsloven som trådte i kraft i januar 2019, og nye forskrifter for styrking av sikkerhets- og beredskapsfeltet. Dette arbeidet har også blitt forsterket med tilsetting av ny sikkerhetsansvarlig..

Sjøfartsdirektoratet vier mye oppmerksomhet til risikobildet og avdekker stadig nye sårbarheter som krever nye sikkerhetstiltak. Dette følges videre opp med god sikkerhetsstyring, hvor sikkerhetsarbeidet er tatt inn i virksomhetsstyringen. Når det gjelder personellsikkerhetsarbeidet, har Sjøfartsdirektoratet revidert og videreutviklet sikkerhetsklarings- og autorisasjonsprosedyren for de ansatte. Dette for å forebygge arbeidet mot trusselen fra innsidervirksomhet og imøtekomme råd og krav fra Sivil klareringsmyndighet.

Arbeidet med kartlegging av informasjon og informasjonssystemene har pågått de siste årene. Dette for å skape en god oversikt og implementere gode risikoreduerende tiltak og et rammeverk for informasjonssikkerheten i Sjøfartsdirektoratet. Dette arbeidet vil fortsette i 2020.

Sjøfartsdirektoratet har etter anmodning fra Forsvaret styrket liaisonfunksjonen inn i totalforsvaret med en ekstra person. Sjøfartsdirektoratet har i dag to liaisoner i totalforsvaret. Disse deltok sist ved årets nasjonale øvelse Trident Jupiter. Samtidig har Sjøfartsdirektoratet sett behovet for revisjon av sivilt beredskapssystem (SBS) innen skipsberedskap. Dette fordi det globale sikkerhetspolitiske bildet er i stadig endring og berører direkte og indirekte nasjonal og internasjonal maritim beredskap. Sjøfartsdirektoratet er også del av redningsledelsen (Hovedredningsentralen).

Etter anmodning fra Nærings- og fiskeridepartementet har Sjøfartsdirektoratet innført nødnett til krise- og rapporteringsplattform innen krisekommunikasjon. Prosedyren og sambandsreglementet for nødnett er under arbeid og vil bli implementert i første kvartal av 2020.

# Personalmessig forhold

## Sykefravær

Det totale sykefraværet i Sjøfartsdirektoratet har i snitt ligget på 5,14 % de siste fem årene. For 2019 var det totale sykefraværet på 5,8 %. Dette er en økning fra 2018. Vi har gode rutiner for sykefraværsoppfølging, og har som strategi å iverksette tiltak tidlig i sykefraværsperioden. IA-arbeidet er en viktig del av strategien vår for å forebygge sykefravær. AMU har i 2019 utarbeidet nye mål og tiltak for IA-arbeidet i Sjøfartsdirektoratet.

Vi har jobbet mye med seniorpolitikk de siste årene, og vi tilrettelegger for at ansatte skal kunne stå i stillingene sine så lenge som mulig. I 2019 var snittalderen på ansatte som gikk av med pensjon 67,7 år, noe vi er fornøyd med.

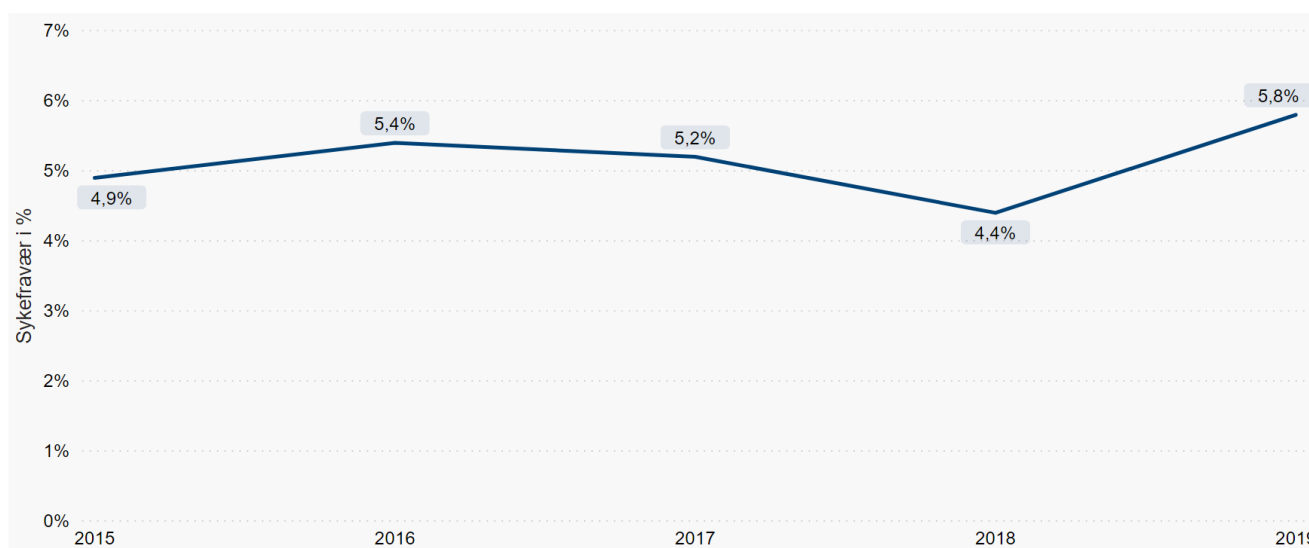
I tillegg har vi egne tiltak rettet mot gravide arbeidstakere. Tiltakene er godt mottatt både av ansatte og ledere. Målet er å unngå sykemeldinger under svangerskap.

## Kapasitet/bemanning

I 2018 hadde direktoratet en økning i arbeidsmengde og fikk utvidet driftsrammen slik at 26 nye saksbehandlere kunne ansettes. Kostnaden ble dekket opp av økte gebyrinntekter. I 2019 har arbeidsmengden holdt seg på et høyt nivå. Vi merker fortsatt en viss etterspørsel etter ingeniører og nautikere, men opplever at direktoratet er en attraktiv arbeidsgiver. Utlysning av ledige stillinger tiltrekker seg jevnt over svært kompetente søkere. Dette gjelder også for jurister, som er den yrkesgruppen som har hatt høyest turnover i 2019.

Ansettelser	2019
Nyansatte totalt	35
Nyansatte i målgruppene	2
Andel nyansatte ned nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en	5,71 %

## Utvikling i sykefravær, 2015-2019





## Lærlinger

Direktoratet hadde i 2019 en lærling på IKT. Vi har besluttet å også ta inn en lærling på kontorlag fra og med 2020.

## Kompetansesituasjon

Ansatte i Sjøfartsdirektoratet har nødvendig realkompetanse og formell kompetanse i henhold til krav for stillingen. Raske endringer i omgivelsene våre, og høyere forventninger fra kundene gjør at vi likevel har et kontinuerlig behov for å videreutvikle kompetanseporteføljen vår. Den hurtige teknologiske utviklingen stiller store krav til de ansatte i direktoratet når det gjelder faglig kompetanse innenfor nye miljøkrav, autonome skip, digitalisering og digital sikkerhet. Vi jobber i tillegg for å ha en mer fleksibel utnyttelse av eksisterende bemanning.

Sjøfartsdirektoratet utarbeidet i 2019 en strategisk kompetanseplan med tilhørende tiltaksplaner. Det ble prioritert økonomiske midler og årsverk for å gjennomføre tiltakene i planen. Direktoratet er i gang med å videreutvikle den strategiske kompetanseplanen.

## HMS og arbeidsmiljø

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte fire møter i Arbeidsmiljøutvalget (AMU) i 2019. AMU utarbeidet en handlingsplan for HMS-arbeidet som er fulgt opp gjennom året. Det har vært særlig fokus på å forebygge muskel- og skjelettplager. Det ble gjennomført vernerunde for alle ansatte i oktober. I forkant ble det gjennomført en full dag med felles opplæring i arbeidsmiljøloven for alle ledere og verneombud. Som en del av vernerunden ble det gjennomført en undersøkelse blant ansatte rundt temaene ledelse og samarbeid.

## Mangfold, likestilling og inkluderingsdugnad

Direktoratet har utarbeidet en handlingsplan for å fremme likestilling og hindre diskriminering. Gjennom 2019 har direktoratet arbeidet for å innfri målet om at minimum fem prosent

av nye ansettelser i staten skal være personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en. Med en andel på 5,71 prosent oppnådde vi målet i 2019. Vi mener at den viktigste årsaken til at vi har nådd målet, er at vi har prioritert inkluderingsperspektivet i rekrutteringsprosessene. I tillegg har vi fokusert på emnet i lederutviklingsarbeidet. Sjøfartsdirektoratet deltok i Difis trainee-program i 2019 og lyste ut to ledige stillinger. Vi mottok totalt 13 søknader til stillingene, men ingen ble ansatt. Kandidatene som hadde riktig kompetanse for stillingene, fikk seg annen jobb før det ble aktuelt med ansettelse hos oss.

Vi opplever at det er utfordrende å måle antallet søkere med hull i CV-en. Vi er i dialog med levedøren av rekrutteringsverktøyet vårt om å få på plass en funksjon som gjør at søkere selv kan krysse av for hull i CV-en, slik søkere med nedsatt funksjonalitet kan. Dette håper vi å ha på plass i løpet av 2020.

## Beredskapsplan for ytre miljø

Sjøfartsdirektoratets hovedkontor i Haugesund er sertifisert som miljøfyrtårn. Dette medfører at vi har stort søkelys på miljøvennlig avfallshåndtering og forbruk av strøm. I tillegg har vi søkelys på miljø i anskaffelser der det er naturlig, for eksempel knyttet til nye leieobjekter, «give-aways», kantine-drift og møbler. I budsjettmøtet før årsskiftet besluttet vi å erstatte 56 dieserbiler med 47 hybridbiler og 9 el-biler. Vi prioriterer også bruk av samhandlingsløsninger som Skype mv. for å redusere møte- og reiseaktiviteten. Sent i 2019 startet vi også opp et prosjektet «Operasjonalisering av strategiplan» hvor vi har et eget team som skal arbeide med å identifisere Sjøfartsdirektoratets bærekraftsmål med tilhørende tiltak.

## DEL V:

# Vurdering av fremtidsutsikter



### Overordnede strategier

Norge er en verdensledende havnasjon. De norske havnæringene med maritim næring, marine næringer og olje- og gassindustrien i spissen bidrar vesentlig til sysselsetting og verdiskaping i norsk økonomi. Maritim kompetanse og teknologi står sentralt i utviklingen av eksisterende og nye havnæringer. Den norske maritime klyngen og havnæringene har utsikter til å styrke sin stilling i viktige markeder internasjonalt dersom styresmakene legger til rette for dette.

### Den foretrukne maritime administrasjonen

Sjøfartsdirektoratet skal være en attraktiv sjøfartsadministrasjon med høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier. Før å nå dette samfunnsoppdraget har direktoratet fornyet sin strategiplan som gjelder for 2020-2023.

For at direktoratet skal få operasjonalisert strategiplanen er det igangsatt et organisasjons- og utviklingsprosjekt for å se på arbeidsprosessene og hvordan direktoratet er organisert. Arbeidet er godt i gang, og målet er at arbeidet skal være ferdigstilt innen 31.12.2020.

Et sentralt fokus i dette arbeidet er hvordan Norge

som sjøfartsadministrasjon fremstår overfor den maritime næringen. I forbindelse med prosjektet «Norge som maritimt vertsland» ble det fokusert på at den norske sjøfartsadministrasjonen fremsto som fragmentert. Dette vil si at mange maritime næringsaktører måtte forholde seg til flere ulike offentlige myndigheter i sitt arbeid for å bli registrert, sertifisert og få godkjent sin daglige drift. For å møte denne utfordringen ble Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene slått sammen til en etat. Fremdeles får direktoratet tilbakemelding fra ulike maritime næringsaktører om at det fortsatt er tiltak som kan iverksettes for å få en enda mer helhetlig sjøfartsadministrasjon i Norge. Eksempler på dette er innen havbruk, el-tilsyn, maritim kommunikasjon, maritim IKT-sikkerhet, e-navigasjon og AIS.

Sjøfartsdirektoratet ser videre et behov for en felles informasjonsportal som inngangsport for ulike maritime tjenester for den maritime næringen. I tillegg bør det etableres en pålitelig og helhetlig database med maritime data som grunnlag til statistikk og analyser, som ulike aktører har behov for.

## Høy sikkerhet, renere miljø

Sjøfartsdirektoratets tilsynsaktivitet er risikobasert. Det risikobaserte arbeidet består blant annet å utarbeide årlige risikovurderinger. Det er et mål at risikorapporten og funnene vi gjør i risikovurderingene skal ha en relevans for våre tilsyn, for næringen og være et verktøy for våre kunder. Det utarbeides egne sjekklister for å sikre at fokusområdet blir prioritert i alle tilsyn. Sjekklister finnes også tilgjengelig for våre kunder.

Årsaken til at direktoratet er åpen om hvilke fokusområder som er aktuelle i tilsynsaktiviteten for kommende år, er rederens eget ansvar jf. Skipssikkerhetsloven.

Fokusområdet både i 2019 og 2020 er miljø. Årsaken til at fokusområdet er videreført i 2020, er basert på funn i 2019. De senere årene har norsk skipsfart gjennomført store teknologiske nyvinninger som vil styrke vår evne og gjennomføringskraft på dette området. Direktoratet skal medvirke til grønn skipsfart og har en ambisjon om å halvere utslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030, herunder å stimulere til lav- og nullutslippsløsninger i alle fartøykategorier.

For at Sjøfartsdirektoratet skal kunne bidra til arbeidet med de ulike utslipp- og bærekraftsmålene, herunder nasjonale mål innen år 2030 og internasjonale mål innen år 2050, må direktoratet i større grad tilegne seg kunnskap om utslipp fra de ulike fartøysegmentene. I dag får cruiseferien som anløper norske havner/fjorder svært høy oppmerksomhet kontra fartøy som driver med passasjerbefordring. Eksempelvis er det dokumentert at passasjerbefordring (ferger og hurtigbåt) står for 90 % større utslipp enn cruiseferiene i Rogaland.

Det har over tid vært stor oppmerksomhet knyttet til søppel i havet, særlig til problemet med plast som har lang nedbrytningstid. For skipsfarten har det i mange år vært forbudt å kaste søppel i havet. De internasjonale reglene om avfallsforurensing er tatt inn i norsk rett og gjelder for norske skip og flyttbare

innretninger samt utenlandske skip og flyttbare innretninger som befinner seg i norske farvann. Reglene angir hvordan skipene skal forholde seg til avfall som oppstår under driften av skipet. Avfallet kan leveres til mottaksanlegg på land, forbrennes om bord eller etter nærmere detaljerte regler slippes ut fra skipet mens det er underveis.

I tillegg stilles det krav om at myndighetene skal håndtere mottak av avfall og inspisere håndteringen om bord i skipene. Mottak av avfall er det havnene som er ansvarlige for. Sjøfartsdirektoratet har tilsyn med at skipene håndterer avfallet om bord i samsvar med kravene, og at avfallsmeldinger blir sendt til havnene.

Direktoratet ser at det er et høyere sikkerhetsnivå nå enn tidligere år, basert på ulykkesstatistikk og alvorsgraden av de enkelte ulykkene. Spesielt er det gledelig at vi i 2019 ikke hadde dødsulykker innen fiskerinæringen. Det er likevel bekymringsfullt at vi ser at denne trenden blant fartøy, grunnet alder og manglende vedlikehold, utgjør en stor risiko. Dette er noe vi vil prioritere høyere i 2020.

Ansvar for maritim sikring er delt mellom Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet. Kystverket har ansvar for havner og havneanlegg, mens Sjøfartsdirektoratet har ansvar for skip og mannskap. Sjøfartsdirektoratet er videre utpekt som «kompetent maritim sikringsmyndighet» etter EØS-avtalen for ISPS, og direktoratet har et overordnet ansvar for å koordinere sikringsarbeidet og sørge for god samhandling mellom involverte aktører i Norge.

Sikkerheten til skipsfarten må til enhver tid sikres mot trusler om forsettlige ulovlige handlinger, hacking mot skipets IKT-system og navigasjonssystem, som terror, piratvirksomhet eller handlinger rettet mot transport av varer som inneholder særlig farlige stoffer, som kjemiske og radioaktive stoffer. Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) vedtok derfor å etablere et internasjonalt regelverk for sikring av





fartøy og havneanlegg (ISPS-regelverket) i 2002. Regelverket gjelder for fartøy som benyttes i internasjonal handel og tilhørende havneanlegg, men det er også gjort gjeldende for innenriksfart gjennom EØS-avtalen med særlig fokus på passasjerfartøy og havner som betjener disse. Sjøfartsdirektoratet har tilsynsansvar for fartøy og personell og vil i samarbeid med andre relevante aktører i 2020 jobbe med å få på plass en cyberstrategi.

### **Internasjonalt arbeid**

Sjøfartsdirektoratet har koordineringsansvaret for internasjonalt regelverksarbeid i IMO, ILO med videre. Direktoratet ser behovet for revidering og utvikling av sentrale konvensjoner og forskrifter for å møte de endringene som har skjedd og som skjer innen ny teknologi og innovasjon. Eksempel på dette er STCW-konvensjonen som ikke ivaretar endringer i kompetansebehov innen ny teknologi og driftsformer. Det er også viktig at regelverket ikke hindrer utviklingen som skjer innen digitalisering.





## Profesjonalitet og kundefokus

Sjøfartsdirektoratet sine tjenester er konkurranseutsatt, da rederiene kan velge bort norsk flagg til fordel for andre flaggstater. Det er derfor svært viktig at Sjøfartsdirektoratet ligger i forkant av andre flaggstater når det gjelder digitale tjenester og service

Der er derfor viktig at direktoratet er profesjonelle, gir raske og gode svar og har dialog med kunden for å finne løsninger. Kvalitet i arbeidet, høy etisk standard og solid faglig kompetanse er en forutsetning.

Velfungerende arbeidsprosesser som ivaretar våre og kundens krav og forventninger er et konkurransefortrinn. I arbeidet med å forbedre prosessene velger direktoratet digitale løsninger dersom det gir bedre kundeopplevelser.

Næringen har etterspurt muligheten for bareboat-registrering. Det er derfor gledelig at vi i samarbeid med NFD har lagt frem et lovforslag som åpner for mulighet for bareboat-registrering. Dette vil etter planen tre i kraft fra 1. juli 2020.

### Digitalisering

Direktoratet samhandler mye ut mot ulike næringsaktører. Det er derfor viktig at direktoratet tilbyr gode og brukervennlige digitale tjenester til våre kunder.

Sjøfartsdirektoratet skal ligge i forkant i bruk av digitale løsninger for å øke tilgjengelighet og servicenivå for våre kunder. Kundene skal i så stor grad som mulig få løst sine oppgaver gjennom digitale løsninger.

Sjøfartsdirektoratet har hatt en strategi på avtaleform hvor eksterne IT-utviklingsressurser er leid inn og har et leveranseansvar for de digitale løsningene. Direktoratet vil fremover endre dette strategiske fokuset og i sterkere grad ta et større ansvar for de ulike utviklingsprosjektene knyttet til digitalisering. En vil da leie inn kompetanse til å drive utviklingsarbeid. For direktoratet vil en da parallelt måtte bygge opp noe mer teknisk kompetanse som jobber sammen med innleid utviklingskompetanse. Dette vil medføre en økning i antall årsverk, men kostnadene vil totalt sett gå ned i forhold til dagens løsning. Bakgrunnen er at vi slipper å betale for administrative kostnader, prosjektledelse og risikopåslag til eksterne leverandører.





## Kompetanse

Direktoratets arbeid forutsetter relevant kompetanse. Eksisterende kompetanse utvikles kontinuerlig for å møte fremtidige behov. Kvalitetsstyring og forbedring av ulike prosesser er avgjørende for å oppnå ønsket utvikling. God prosjektstyring, informasjonsflyt og involvering er en forutsetning for å lykkes. Direktoratet skal være en endringsdyktig organisasjon og har en kultur som bidrar til at en når strategiske mål.

## Kapasitet/bemanning

Direktoratet har de siste årene økt antall årsverk for å kunne håndtere nybyggingsaktivitet knyttet til bl.a. ny teknologi, nye miljøkrav og tjenesteområder som fiskeri/havbruk. Den økte bemanningen er finansiert med gebyrinntekter (økt volum). Direktoratet forventer fortsatt høy aktivitet utover de 4 årene som ble forespeilet i revidert budsjett i 2018.

## Verdensledende og attraktiv samarbeidspartner

Direktoratet skal bidra til å sikre Norges posisjon som en ledende sjøfartsnasjon. Sjøfartsdirektoratet

og det norske flagget er sterke merkevarer med positivt omdømme. Direktoratet skal forsvare og styrke denne posisjonen.

Sjøfartsdirektoratet skal være en viktig og naturlig samarbeidspartner og kilde til ekspertråd og informasjon. Direktoratet skal styrke sin rolle i den norske maritime klyngen og internasjonale fora gjennom aktiv deltakelse og involvering.

I et marked som er preget av økende konkurranse, teknologiske utviklinger og omstillinger, skal det norske flagget være synlig og etterspurt. Kvalitet skal kjennetegne alle våre leveranser, og våre tjenester skal være konkurransedyktige, profesjonelle og anerkjente.

Det er derfor gledelig å se at utviklingen innen både NIS og NOR øker. Ved utgangen av 2019 hadde en i NIS-registeret totalt 668 fartøy, en økning på 8,62 % fra 2018, og NOR-registeret hadde 20 821 fartøy, dvs. en økning på 1,53 % fra 2018.

Det er en forholdsvis stor andel av den norskkontrollerte flåten som ikke er registrert i NIS/NOR, ca. 55 %. Direktoratet vil jobbe målrettet for at flere norskeide fartøy velger norsk flagg.

# DEL VI:

## Årsregnskapet



### Ledelseskommmentar årsregnskapet 2019

#### Formål

Sjøfartsdirektoratet ble opprettet i 1903 og er underlagt Nærings- og fiskeridepartementet. Sjøfartsdirektoratet er et ordinært statlig forvaltningsorgan som fører regnskap 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 2019 har Sjøfartsdirektoratet samlet disponerte tildelinger på kap. 0910, post 01 driftsbevilgningen på kr 437 950 000. 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 11 543 750 i merinntekter.

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 miljødepartementet, refusjon fra Petroleumstilsynet, handlingsplan mot fritidsbåtulykker, annonsinntekter Navigare, Difi kompetansemidler, inntekter fra Sjø sikkerhetskonferansen og Fritidsbåtkonferansen og driftstilskudd fra Utenriksdepartementet hvor direktoratet bistår filippinske myndigheter slik at de opprettholder godkjennelsen for utdanning av sjøfolk ved utdanningsinstitusjon i Manila.

Sjøfartsdirektoratet forvalter en tilskuddsordning til sysselsetting av sjøfolk med en bevilgning på 1 821,7 mill. kroner.



Direktoratet har et inntektsbudsjett på kap. 3910, post 01, 02, 04 og 86 på totalt 284,3 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 Innkrevingsentral (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. Vi har derfor laget 2 korreksjonskolonner i oppstillingen for å vise våre totale gebyrinntekter.

På vegne av Klima- og miljødepartementet (KLD) disponerer Sjøfartsdirektoratet en driftsbevilgning på kr 5 557 000 på kap. 1422. En stor andel av bevilgningen går til å dekke miljøressurser på direktoratets driftsbudsjett via merinntektsfullmakten nevnt over. På kapitel 1400 mottok direktoratet i juli 2019 en supplerende bevilgning på 1,4 mill. kroner fra KLD. 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 17 570 380 av tildelte driftsmidler på kap. 0910, post 01 (5-prosenten) til 2019. På kapitel 1422, post 21 søker direktoratet å overføre 169 223 kroner.

### 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 2020. Sjøfartsdirektoratet har frist for å publisere det endelige regnskapet innen 1. mai 2020. Revisjonsberetningen og all underliggende korrespondanse knyttet til den finansielle revisjon er offentlig når revisjonsberetningen er oversendt til direktoratet.

Haugesund, 1. mars 2020,

Lars Alvestad  
Fungerende sjøfartsdirektør



# Prinsippnotat for 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 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen og artskontorrapporteringen 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 artskontorrapportering 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 fremkommer i note B til bevilgningsoppstillingen.

## Artskontorrapporteringen

Oppstillingen av artskontorrapporteringen 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. Artskontorrapporteringen 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 31.12.2019



Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2019	Merutgift (-) og mindreutgift	Postert av SI i samsvar med fullmakter	Korrigert merinntekt (+) mindreinntekt (-)
0909	Tiltak for sysselsetting sjøfolk	73	Tilskudd sysselsetting sjøfolk		1 821 700 000	1 810 937 359	10 762 641		
0910	Sjøfartsdirektoratet	01	Driftsutgifter		437 950 000	431 923 370	6 026 630		
0540	Difi, belastningsfullmakter	25	Medfinansieringsordning IKT-prosjekter			7 700 000	6 026 630		
1400	Sjøfartsdirektoratet	21	Spesielle driftsutgifter		1 400 000	1 399 623	377		
1422	Sjøfartsdirektoratet	21	Driftsutgifter		5 557 000	5 387 777	169 223		
1633	Nettoføring av mva i staten	01				0	21 409 550		
<b>Sum utgiftsført</b>					<b>2 266 607 000</b>	<b>2 278 757 678</b>			

Inntekts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Samlet tildeling*	Regnskap 2019	Merinntekt og mindreinntekt(-)			
3910	Sjøfartsdirektoratet	01	Gebyrer for skip og flyttbare innretninger i NOR	212 090 000	13 595 089	-198 494 911	208 005 998	9 511 087	
3910	Sjøfartsdirektoratet	02	Maritime personellsertifikater	14 305 000	12 866 827	-1 438 173			
3910	Sjøfartsdirektoratet	03	Diverse inntekter	412 000	11 955 750	11 543 750			
3910	Sjøfartsdirektoratet	04	Gebyrer for skip i NIS	53 150 000	1 118 036	-52 031 964	54 211 689	2 179 725	
3910	Sjøfartsdirektoratet	86	Overtredeelsesgebyr og tvangsmulkt	4 800 000	0	-4 800 000	14 486 864	9 686 864	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift	0	36 118 622				
<b>Sum inntektsført</b>					<b>284 757 000</b>	<b>75 654 324</b>			
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>						<b>2 203 103 354</b>			
<b>Kapitalkontoer</b>									
60080901	Norges Bank KK /innbetalinger				50 628 367				
60080902	Norges Bank KK/utbetalinger				-2 253 907 917				
709405	Endring i mellomværende med statskassen				176 196				
<b>Sum rapportert</b>						<b>0</b>			
<b>Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)</b>									
					<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>Endring</b>		
709405	Mellomværende med statskassen				-10 551 863	-10 728 059	176 196		
626009	Sintef Ocean AS				500 000	500 000	0		

## Note A

Kapittel og post	Overført fra 2018	Årets tildelinger	Samlet tildeling
0909, post 73		1 821 700	1 821 700
0910, post 01	12 400 000	425 550 000	437 950 000
1400, post 21		1 400 000	1 400 000
1422, post 21		5 557 000	5 557 000

## 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 belast- nings-full- makter(-)	Merutgift(-)/ mindreutgift etter avgitte belast- nings-full- makter	Merinntekter / mindreinntek- ter(-) iht. merinntekts- fullmakt	Omdisponer- ing fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger(-)	Sum grunnlag for overføring	Maks. overfør- bart beløp *	Mulig overfør- bart beløp beregnet av virksomheten
0910, post 01		6 026 630		6 026 630				6 026 630	21 898 000	6 026 630
3910, post 03	"kan nyttes under post 01"	11 543 750			11 543 750			11 543 750		11 543 750
1422, post 21		169 223		169 223				169 223	277 850	169 223

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

## Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

### Mottatte belastningsfullmakter

I to brev av 21.05.19 fra Direktoratet for forvaltning og ikt har Sjøfartsdirektoratet mottatt belastningsfullmakter på budsjettkapittel 0540, post 25 på tilsammen kr. 7.700 000 til medfinansiering av lønnsomme IKT-prosjekter - NIS/NOR E-tinglysning ved Skipsregisteret og Automatisk utstedelse av personellsertifikat. Av denne belastningsfullmakten er det benyttet kr. 7.700.000.

### 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 miljødepartementet, refusjon fra Petroleumstilsynet, handlingsplan mot fritidsbåtulykker, annonseinntekter Navigare, DIFI kompetansemidler, inntekter fra Sjøsikkerhetskonferansen og Fritidsbåtkonferansen 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 kapittel 0910, post 01 søkes det overført kr. 17.570.380 til 2020.

På kapittel 1422, post 21 søkes det overført kr. 169.223 til 2020.

## Oppstilling av artskontorrapportering 31.12.2019

	Note	2019	2018
<b>Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetalinger fra gebyrer	1	27 579 952	25 769 449
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	1 838 331	783 348
Salgs- og leieinnbetalinger	1	10 117 419	5 904 882
Andre innbetalinger	1	0	0
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>		39 535 702	32 457 679
<b>Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetalinger til lønn	2	306 291 146	287 401 442
Andre utbetalinger til drift	3	139 113 590	143 884 412
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		445 404 735	431 285 854
<i>Netto rapporterte driftsutgifter</i>		405 869 034	398 828 175
<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetaling av finansinntekter	4	0	353
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>		0	353
<i>Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</i>			
<b>Utbetaling til investeringer</b>		0	0
<b>Utbetaling til kjøp av aksjer</b>		0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	-24 559	-16 480
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		-24 559	-16 480
<i>Netto rapporterte investerings- og finansutgifter</i>		-24 559	-16 833
<b>Innkretingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.		0	0
<i>Sum innkretingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>		0	0
<b>Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	7	1 811 967 951	1 992 312 957
<i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</i>		1 811 967 951	1 992 312 957
<b>Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler</b>			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		0	0
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		36 118 622	33 723 043
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		21 409 550	21 444 802
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>		-14 709 072	-12 278 240
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>		2 203 103 354	2 378 846 059
<b>Oversikt over mellomværende med statskassen</b>			
<i>Eiendeler og gjeld</i>		<b>2019</b>	<b>2018</b>
Fordringer		489 625	662 115
Kontanter		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-10 899 580	-11 348 623
Skyldige offentlige avgifter		-94 531	-9 403
Annen gjeld		-47 377	-32 148
<i>Sum mellomværende med statskassen</i>	8	-10 551 863	-10 728 059



## Note 1 Innbetalinger fra drift

	31.12.2019	31.12.2018
<b>Innbetalinger fra gebyrer</b>		
Dekk- og maskinsertifikater	3 916 996	3 002 241
Påt/godkj av utl. Sertifikater	4 475 524	3 546 577
Tankskip/offshresertifikater	149 964	583 806
Kokk/bro/maskinvakt sert.	1 672 377	1 552 019
Duplikater	387 714	283 194
Sertifikater fritidsbåt	749 096	772 011
Båtførerprøven	1 515 156	1 740 028
Gebyrinntekt NOR *	13 035 271	12 905 154
Pantattest NOR *	559 818	595 822
Gebyrinntekt NIS *	1 118 036	788 597
<i>Sum innbetalinger fra gebyrer</i>	<b>27 579 952</b>	<b>25 769 449</b>
<b>Innbetalinger fra tilskudd og overføringer</b>		
Refusjon Petroleumstilsynet	1 031 556	0
Refusjon Kystverkets beredskapsavdeling	806 775	783 348
<i>Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i>	<b>1 838 331</b>	<b>783 348</b>
<b>Salgs- og leieinnbetalinger</b>		
Andre avgiftspliktige inntekter	555 861	307 598
Andre inntekter, utenfor avgiftsområdet	9 561 558	5 597 284
<i>Sum salgs- og leieinnbetalinger</i>	<b>10 117 419</b>	<b>5 904 882</b>
<b>Andre innbetalinger</b>		
<i>Sum andre innbetalinger</i>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Sum innbetalinger fra drift</b>	<b>39 535 702</b>	<b>32 457 679</b>

\* Skipsregistrene

## Note 2 Utbetalinger til lønn

	31.12.2019	31.12.2018
Lønn	245 142 762	229 724 807
Arbeidsgiveravgift	36 118 622	33 723 043
Pensjonsutgifter*	31 231 311	27 901 853
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-9 501 351	-6 737 690
Andre ytelser	3 299 802	2 789 429
<b>Sum utbetalinger til lønn</b>	<b>306 291 146</b>	<b>287 401 442</b>
Antall utførte årsverk:	330,9	321,2

\* Nærmere om pensjonskostnader

Pensjoner kostnadsføres i resultatregnskapet basert på faktisk påløpt premie for regnskapsåret. Premiesats for 2019 er 13,85 prosent. Premiesatsen for 2018 var 13,15 prosent.

### Note 3 Andre utbetalinger til drift\*

	31.12.2019	31.12.2018
Husleie	25 111 971	23 904 074
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	271 650	3 671 327
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	5 396 842	5 194 722
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	19 273	25 378
Mindre utstyrsanskaffelser	4 566 436	8 514 291
Leie av maskiner, inventar og lignende	7 689 740	6 939 955
Kjøp av konsulenttjenester	44 094 281	48 379 143
Kjøp av fremmede tjenester	14 155 582	11 270 365
Reiser og diett	21 299 202	21 677 745
Øvrige driftsutgifter	16 508 612	14 307 412
<b>Sum andre utbetalinger til drift</b>	<b>139 113 590</b>	<b>143 884 412</b>

### Note 4 Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2019	31.12.2018
<b>Innbetaling av finansinntekter</b>		
Renteinntekter	0	0
Valutagevinst	0	353
Annen finansinntekt	0	0
<b>Sum innbetaling av finansinntekter</b>	<b>0</b>	<b>353</b>
<b>Utbetaling av finansutgifter</b>		
Renteutgifter	-24 850	-17 592
Valutatap	291	1 113
Annen finansutgift	0	0
<b>Sum utbetaling av finansutgifter</b>	<b>-24 559</b>	<b>-16 480</b>

### Note 7 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2019	31.12.2018
858.1Tilskudd for skip i NOR	1 810 937 359	1 992 312 957
Tilskudd til ideelle organisasjoner	1 030 592	0
<b>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>	<b>1 811 967 951</b>	<b>1 992 312 957</b>

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

### Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

		31.12.2019	31.12.2019	
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
<b>Finansielle anleggsmidler</b>				
	Investeringer i aksjer og andeler*	500 000	0	500 000
	Obligasjoner	0	0	0
	Sum	500 000	0	500 000
<b>Omløpsmidler</b>				
	Kundefordringer	1 232 691	0	1 232 691
	Andre fordringer	489 625	489 625	0
	Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0
	Sum	1 722 316	489 625	1 232 691
<b>Langsiktig gjeld</b>				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	Sum	0	0	0
<b>Kortsiktig gjeld</b>				
	Leverandørgjeld	-1 536 449	0	-1 536 449
	Skyldig skattetrekk	-10 899 580	-10 899 580	0
	Skyldige offentlige avgifter	-120 271	-94 531	-25 740
	Annen kortsiktig gjeld	1 501 194	-47 377	1 548 571
	Sum	-11 055 105	-11 041 488	-13 618
	Sum	-8 832 790	-10 551 863	1 719 073

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

### Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler

Aksjer	Ervervs-dato	Antall aksjer	Eierandel	Stemme-andel	Årets resultat i selskapet	Balanseført egenkapital i selskapet	Balanseført verdi i regnskap*
Sintef Ocean AS		50	2,70 %		19 000 000 *	404 000 000 *	500 000
Balanseført verdi 31.12.2019							500 000

\* Norsk Marinteknisk Forskningsinstitutt AS (Marintek). Aksjene er ikke ført i vårt regnskap, men i statens kapitalregnskap.

# Registreringsskjema for tilstandsrapportering

– kjønn og mangfold

	Kjønnsbalanse			Månedslønn		
	År	Menn %	Kvinner %	Total (N)	Menn kroner	Kvinner kroner
Totalt i virksomheten - fast ansatte	2019	61	39	350	56 353	49 044
	2018	63	37	341	54 553	47 500
Toppleidelse - direktør og avdelingsdirektør	2019	86	14	7	92 417	Kun en
	2018	87	13	8	87 137	Kun en
Mellomledelse - underdirektør og seksjonssjef	2019	80	20	25	67 551	71 142
	2018	75	25	24	64 270	69 009
Sjefingeniør	2019	90	10	20	60 186	58 017
	2018	95	5	20	58 263	Kun en
Senioringeniør	2019	79	21	140	54 714	53 191
	2018	80	20	132	53 247	51 485
Overingeniør	2019	75	25	16	46 340	46 677
	2018	72	28	18	44 864	46 488
Fagdirektør	2019	50	50	4	76 029	70 708
	2018	60	40	5	68 105	68 416
Seniorrådgiver	2019	43	57	82	54 134	49 221
	2018	48	52	75	52 419	47 591
Rådgiver	2019	29	71	31	42 409	43 299
	2018	21	79	33	42 114	42 045
Seniorkonsulent	2019	14	86	21	41 278	40 259
	2018	24	76	25	39 546	38 626
Førstekonsulent	2019	0	100	3	0	38 925
	2018	0	100	1	0	Kun en

		Antall tilsatte		Deltid		Midlertidig ansettelse		Foreldrepermisjon		Legemeldt sykefravær	
		Total (N)	M%	K%	M%	K%	M%	K%	M%	K%	
Sjøfartsdirektoratet - faste + midlertidig ansatte	2019	369	0,0	1,9	1,9	3,3	0,8	3,3	2,3	2,3	
	2018	357	0,0	4,5	4,0	5,2	0,5	3,9	1,6	2,9	



# Forkortelser

ABE-reformen	Avbyråkratiserings- og effektiviseringsreformen
AIS	Automatic Identification System
APS	Automatisering av personlige sertifikater
ASD	Arbeids- og sosialdepartementet
CIC	PARIS MoU's inspeksjonskampanje
CLB-sertifikat	Bunkerkonvensjons sertifikat
CLC-sertifikat	Oljesølskadesertifikat
DevOps	Development and Operations
Difi	Direktoratet for forvaltning og IKT
EC-direktiv	European Parliament and of the Council
EMSA	European Maritime Safety Agency
ESA	EFTA Surveillance Authority
GDPR	General Data Protection Regulation
GMDSS	Global Maritime and Distress Safety System
IGF-koden	The International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels
ILO	International Labor Organisation
IMO	International Maritime Organisation
ISM	International Safety Management Code
KLD	Klima- og miljødepartementet
LNG	Liquefied Natural Gas
LPG	Liquefied Petroleum Gas
MARSEC	U.S. Coast Guard Maritime Security
MASS	Marine Autonomous Surface Ships
MEPC	Marine Environment Protection Committee
MLC	Maritime Labour Convention
MSC	Maritime Safety Committee (underlagt IMO)
NFD	Nærings- og fiskeridepartementet
NIS	Norsk internasjonalt skipsregister
NOR	Norsk ordinært skipsregister
NSM	Nasjonal sikkerhetsmyndighet
Paris MoU	Paris Memorandum of Understanding
PSC	Port State Control (havnestatskontroll)
PST	Politiets sikkerhetstjeneste
RO	Recognized organization
RSO	Recognized Security Organization
SAFE	Sakkyndig råd for arbeids- og levevilkår for arbeidstakere på skip
SARex Svalbard	"Samarbeidsprosjekt ledet av GMC Maritime, Kystvakten og Universitetet i Stavanger. Formålet er å øke sikkerheten relatert til marin aktivitet og offshoreaktivitet i nordområdene i Arktis"
SHT	Statens havarikommisjon for transport
SCC	Smart Cruise Control
SOLAS	Safety Of Life At Sea
STAMI	Statens arbeidsmiljøinstitutt
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
US Qualship 21	United States Coast Guard efforts to eliminate substandard shipping
USCG	United States Coast Guard
VOC	Volatile Organic Compound

