



Sjøfartsdirektoratet  
Norwegian Maritime Authority

# Årsrapport 2020

2020 ble et spesielt år, også på broa.  
Foto: Thome Group.



*Den foretrukne maritime administrasjonen*

NIS  NOR

## Januar:

### **Presenterte nullutslippsløsning med globalt potensial**

Verdens første utslippsfrie offshoreskip blir norske Viking Energy fra Eidesvik rederi. - Dette er stort for næringa, stort for Norge og stort for verden, sa klima- og miljøminister Ola Elvestuen.

## Februar:

### **Såg inn i skipsframtida saman**

Mange møtte opp då Sjøfartsdirektoratet og Maritimt forum inviterte næringa på Haugalandet til frukostmøte med framtid utvikling som tema. - Potensialet i offshore-vindkraft er formidabelt, sa Kenneth Walland, som presenterte Østensjø Rederi si satsing på skip til havvindindustrien.

## Mars:

### **Frykter ikke for jobben etter helautomatisk fjordkryssing med ferje**

MF Bastø VI gjennomførte nylig sin første helautomatiske reise mellom Horten og Moss med passasjerer om bord. Det nye støttesystemet som Torghatten og Bastø Fosen har installert, sørger for at ferjen har optimalisert drivstofforbruket, redusert klimagassutslippene og oppnådd sikrere og mer regelmessige ankomster og avganger.

### **Iverksetter tiltak knyttet til koronaviruset**

Sjøfartsdirektoratet innfører en rekke tiltak for å sikre at vi kan gjennomføre samfunnsoppdragene våre knyttet til sikkerhet til sjøs. Det er opprettet en egen side for koronarelaterte nyheter og informasjon til våre kunder.

## April:

### **Vær ekstra forsiktig om du drar ut i fritidsbåten i påsken**

For mange er påsken selve starten på båtsesongen. På grunn av koronapandemien blir årets oppstart noe spesiell, og Sjøfartsdirektoratet oppfordrer til å tenke sikkerhet i tiden som kommer.

### **Risikovurdering og beredskap i forbindelse med covid-19-pandemien**

Alle rederier, skip og sjøfolk skal følge de råd og veiledninger som er gitt av helsemyndigheter og Utenriksdepartementet når det gjelder informasjon om smitte, risiko, sykdom, behandling og vurderinger i forbindelse med reiser eller havnearløp. Sjøfartsdirektoratet anbefaler at man som minimum følger disse rutinene også internasjonalt.

## Juni:

### **Sjøfartsdirektoratet tilbyr fjerntilsyn for fartøy med låg risiko**

I kjølvatnet av covid-19-pandemien trappar Sjøfartsdirektoratet no gradvis opp tilsynsaktiviteten. Etter å ha testa ut fjerntilsyn med gode resultat, blir det mellombels opna for at fartøy med låg risiko kan få utført sine tilsyn via nettet.

### **1. juli lanserer Norge bareboatregistrering i Skipsregisteret**

Sjøfartsdirektoratet er fornøyd med at skipsregistrering i Norge nå blir mer fleksibelt og internasjonalt konkurransedyktig. En lovendring gjør at bareboatregistrering inn og ut av det norske internasjonale skipsregisteret (NIS) og det norske ordinære skipsregisteret (NOR) nå blir tillatt.

## Mai:

### **IMO-retningslinjer for mannskapsskifte**

IMO har utarbeidet en veileder med 12 punkt som skal gjøre det mulig for myndigheter og aktørene i næringa å gjennomføre mannskapsskifter på skip. - Mange sjøfolk har måttet være om bord lenger enn vanlig. Vi er svært glade for at IMO nå har tatt initiativ til å etablere rutiner som kan sikre at mannskap reiser til og fra fartøyet som normalt. Det er viktig at alle kyststater gjennomfører disse for å sikre godstransporten, sier fungerende sjøfartsdirektør Lars Alvestad.

## Juli:

### **Sjøfartsdirektoratet foreslår krav til høyhastighetsbevis og bruk av automatisk nødstop**

1. juli overleverte Sjøfartsdirektoratet to utredninger til Nærings- og fiskeridepartementet. Der foreslår direktoratet å innføre høyhastighetsbevis for førere av fritidsbåt og krav til bruk av automatisk nødstopmekanisme i fritidsfartøy når båten navigeres i hastighet over 15 knop.

### **Norge med «pallplassering» på White List**

Paris MoU har rangert verdens flaggstater og Norge klatrer fra fjorårets niendeplass til nest best på årets hviteliste.

## August:

### **Store maritime nasjoner i nytt samarbeid**

Saman med fem andre store maritime nasjoner startar Noreg no eit formelt samarbeidsprosjekt innan forskning og utvikling som skal sjå på autonome maritime operasjonar.

## September:

### **Varslar tilsynskampanje om passasjerteljing**

Sjøfartsdirektoratet varslar at dei denne hausten vil ha auka fokus på kontroll av teljing av passasjerar på ferjer. – Me håpar det er god kontroll på dette viktige temaet når me no vitjar ulike ferjesamband, seier leiar for operativt tilsyn, Alf Tore Sørheim.

## Oktober:

### **Setter konkrete bærekraftsmål**

Sjøfartsdirektoratet tar sin del av bærekraftsdugnaden igangsatt av FN, og definerer nå sine egne mål for å gjøre direktoratet og den maritime næringen grønnere.

### **Går sammen for å nå målene for grønn skipsfart**

Gjennom et nyetablert samarbeidsforum skal offentlige aktører jobbe sammen for å hjelpe den maritime næringen med å nå ambisjonene om halverte klimautslipp. Det er Sjøfartsdirektoratet som har tatt initiativ til samarbeidet, på bakgrunn av regjeringens ambisjon om å halvere innenriks klimagassutslipp fra sjøfart og fiske innen 2030.

## November:

### **Tilsyn avdekket manglende lønnsutbetalinger i seks måneder**

Sjøfartsdirektoratets fokus på arbeids- og levevilkår bidrar til en bedre hverdag for sjøfolk både på norske og utenlandsflaggede skip. Nylig avdekket et slikt tilsyn manglende lønnsutbetalinger i seks måneder på et Panama-registrert skip.

## Desember:

### **Sjøfartsdirektoratet takkar for innsatsen i vanskeleg år**

2020 har vore eit spesielt og krevjande år for oss alle, ikkje minst for sjøfolka som har segla langt og lenge for å halda næringskjeda i gang. Til det er det berre å seie tusen takk!

### **Verdas største el-ferge på veg til Noreg**

Ein krevjande prosess med fjerntilsyn er endeleg i mål. No seglar el-ferga Bastø Electric mot Horten for eigen maskin.

### **Anbefaler nasjonalt responsenter for maritim digital sikkerhet**

Sjøfartsdirektoratet har sammen med Kystverket utarbeidet forslag til maritim strategi for digital sikkerhet. Etatene kommer med flere konkrete anbefalinger, inkludert etablering av nasjonalt responsenter.



Foto: Christian Bråthen,  
fotokonkurransen for sjøfolk.



# Innhold

<b>DEL I</b>	Lederens beretning	6
<b>DEL II</b>	Introduksjon til virksomheten og hovedtall	10
	13 Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet	
<b>DEL III</b>	Årets aktiviteter og resultater	14
	38 Mål, styringsparametere og oppdrag fra departementet	
	59 Bevilgningsoppstilling og ressursbruk	
<b>DEL IV</b>	Styring og kontroll i virksomheten	66
<b>DEL V</b>	Vurdering av framtidsutsikter	74
<b>DEL VI</b>	Årsregnskapet	78
	78 Ledelseskommentar årsregnskapet 2020	
	80 Prinsippnotat årsregnskapet	
	81 Bevilgningsoppstilling	
	Forkortelser	88



# DEL I

## Lederens beretning

### Annerledesåret 2020

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.

Annerledesåret 2020 har satt en hel verden på prøve, også den maritime næringen

Sjøfartsdirektoratet har engasjert seg spesielt for å sikre sjøfolks muligheter til å reise fritt og trygt for å kunne gjennomføre mannskapsskifter i henhold til planen. Det har likevel vært store utfordringer knyttet til mannskapsskifte i de fleste land. Sjøfolk har måttet tåle store avvik fra seilingsperiodene sine og møtt på strenge og vanskelige grensekontroller rundt om i verden.

Sjøfartsdirektoratet har gjennom IMO jobbet for like vilkår og harmoniserte tiltak over hele verden for å avhjelpe situasjonen. Vi har hatt gode samarbeidsfora med andre offentlige etater og arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner for finne gode løsninger.

Året 2020 startet med høy aktivitet, både hos oss og våre kunder. Vi var i starten av en ny strategiplanperiode, med en offensiv strategiplan som legger føringer for hvordan vi skal tilpasse oss og håndtere den teknologiske hverdagen som kundene går i møte. En strategiplan som innebærer betydelig forbedring og effektivisering av arbeidet vårt, slik at vi på en god måte kan møte utfordringene som kommer, både med tanke på ressurser og oppgaver.

### Strategiplanen

Integrering av digital teknologi som legger til rette for prosesstyring og organisasjonsutvikling, er en viktig del av vår strategiplan. Gjennom operasjonaliseringsprosjektet har vi i 2020 spesielt sett på Sjøfartsdirektoratets framtidige arbeidsprosesser og vurdert hvordan vi best kan tilpasse framtidig tilsyn med det mål å kunne sette inn våre ressurser der vi ser de største utfordringene.

Målet med strategiplanen er å sikre samfunnsoppdraget knyttet til sjøsikkerhet/miljø og styrke arbeidet med å være et attraktivt flagg. I den forbindelse gjennomførte direktoratet et eget organisasjonsutviklingsprosjekt for å sikre at organisasjonen ville være i stand til å gjennomføre den nye strategiplanen. Prosjektet har hatt særlig søkelys på å strømlinjeforme alle prosessene i direktoratet, og effektivisering og gevinstrealisering har stått sentralt. Det har også vært viktig å finne digitaliseringsprosjekter som skal underbygge de nye arbeidsprosessene.

Kompetanse og bærekraft, et høyt servicenivå og tilgjengelighet for våre kunder er en viktige elementer i strategiplanen.



Foto: Marit Nilsen.

## Ulykkesutvikling

Antallet skips- og personulykker på næringsfartøy økte i 2020. Flesteparten var heldigvis av mindre alvorlig karakter, men utviklingen innen dødsulykker på næringsfartøy bekymrer Sjøfartsdirektoratet. Åtte sjøfolk mistet livet som følge av ulykker på norske skip. I tillegg omkom fem personer på utenlandske fartøy i norsk farvann, eller i ulykker som involverte norske skip. Dette er en økning på ti dødsfall fra året før.

Antall alvorlig skadde og forliste fartøy har holdt seg stabilt lavt i 2020 sammenlignet med tidligere år. I 2020 registrerte Sjøfartsdirektoratet 64 tilfeller av miljøutslipp. I de aller fleste tilfellene var det snakk om mindre utslipp på under 200 liter. Det største enkeltutslippet var på 50 kubikk urea.

Antall omkomne på fritidsfartøy gikk ned fra 29 i 2019 til 20 i 2020. Fortsatt er antallet omkomne i fritidsbåtsegmentet for høyt. Vi har tro på at målrettet arbeid med tiltak fra handlingsplan for forebygging av ulykker med fritidsfartøy vil gi et løft i det videre arbeidet.

Dette er noe vi tar på største alvor. Alle ulykker som rapporteres direktoratet, vurderes løpende for oppfølging, både gjennom tilsyn og andre tiltak. Ulykker som medfører tap av liv eller andre alvorlige konsekvenser, undersøkes av Statens Havarikommisjon.

I 2020 registrerte Sjøfartsdirektoratet 64 tilfeller av miljøutslipp. I de aller fleste tilfellene var det snakk om mindre utslipp på under 200 liter. Det største enkeltutslippet var på 50 kubikk urea. Øvrige utslipp av større karakter inkluderer et utslipp på 900 liter diesel fra et passasjerskip og 800 liter diesel fra et lasteskip.

## Tilsynsaktiviteten - risikovurdering

Sjøfartsdirektoratet har i 2020 hatt en omfattende tilsynsaktivitet ved etablering av nødvendige tillatelser i forbindelse med nybygg og ombygninger, og har tillegg ført løpende tilsyn på fartøy for å opprettholde gyldigheten av sertifikater. Dette til tross for at vi har måttet ta hensyn til covid-19-situasjonen nasjonalt og internasjonalt.

Innføring av fjerntilsyn var den del av strategi-

planen som gjelder fra 2020. På grunn av covid-19-restriksjoner ble det nødvendig å etablere rutiner for fjerntilsyn allerede tidlig i 2020, slik at vi kunne oppfylle kundenes forventninger og sertifisere fartøy til rett tid. Erfaringene har vært positive, og direktoratet ser at fjerntilsyn vil bli benyttet i større grad framover - også når pandemien ikke lenger krever det.

Det er likevel verdt å merke seg at vi på grunn av covid-19 har hatt færre uanmeldte tilsyn i 2020. Dette har vært viktig å prioritere høyrisiko-fartøyene for å ivareta det totale sikkerhetsnivået i den norske flåten. Pandemien har dessuten ført til at vi har måttet forskyve sertifikatperiodene både for fartøy og personellsertifikater. Dette skyldes problemer med tilgang til verft, smittevern, delvis nedstengninger og kapasitetsutfordringer på kursentre. Det ble likevel utstedt ca. 5000 flere personlige sertifikater i 2020 sammenlignet med året før.

Det har vært utfordrende å opprettholde vår del av tildelte prioriterte tilsyn innenfor havnestatsregimet og havnestatsregimet. Resultatet av dette bekymrer oss, og det gjenstår å se hva dette vil si for den totale sjøsikkerheten og mål innenfor disse regimene.

I 2020 har det vært en stor økning av nybygg og større ombygninger. Dette viser at vi har klart å gjennomføre tilsyn innenfor denne kategorien til tross for hensynet til smittevern og tiltak rundt dette. Videre har vi hatt en økning i antall sjøfolk i tilskuddordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs. Det er spesielt gledelig at antall norske sjøfolk innenfor denne ordningen økte i 2020 sammenlignet med tidligere år.

## Sikkerhetskultur og risikoforståelse som fokusområde

Årsaksanalyser etter ulykker avdekker ofte at risikovurdering av arbeidsoperasjoner om bord mangler, eller at det er utført mangelfulle risikovurderinger. Dette er årsaken til at sikkerhetskultur og risikoforståelse er fokusområder for 2021.

Vi har i 2020 prioritert økt aktivitet innenfor ISM-revisjoner av skip og rederier for å støtte opp om fokusområdet. Veiledning og forebyggende kampanjer er en viktig del av arbeidet vårt for å bedre sikkerhetskulturen blant kundene våre.



## Digitalisering - digital transformasjon

Vi har i 2020 hatt søkelys på å identifisere hvilke tiltak som er nødvendige for å nå målene i strategiplanen, og å operasjonalisere disse. Vi har vedtatt nye arbeidsprosesser som skal gjennomføres i løpet av 2021, samtidig som vi utvikler nye IT-verktøy for å bygge opp under disse prosessene og tilhørende organisasjonsutvikling.

Dette arbeidet vil fortsette utover i 2021, hvor automatisering av prosessen rundt personlige sertifikater og nytt tilsynssystem med tilhørende automatiserte prosesser, regelverkssimulator og risikoseparator er viktige komponenter som utvikles i dette systemet.

## IKT-sikkerhet og cybertrusler

Sjøfartsdirektoratet utarbeidet i 2020 i samarbeid med Kystverket forslag til maritim strategi for digital sikkerhet. Etatene kommer med flere konkrete anbefalinger, inkludert etablering av et nasjonalt responscenter. Det er svært viktig å etablere et sektorvist responsmiljø (SRM) for maritim sektor for å møte økte digitale trusler.

Etter anbefalinger fra Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) bør responsmiljøet ha en offentlig styring/tilknytning, ha en myndighetsrolle ovenfor aktørene og være tilgjengelig for alle aktører i den maritime sektoren. Sjøfartsdirektoratet er en helt naturlig aktør for dette oppdraget.

Strategien er overlevert NFD og SD som vil komme med en endelig beslutning om strategien og hvordan tiltakene skal gjennomføres.

## Nye trender / ny teknologi

Utviklingen når det gjelder ny teknologi for å redusere utslipp på både NOR- og NIS-flaggede fartøy, er ikke tilstrekkelig for å kunne nå målene og kravene som er satt nasjonalt og internasjonalt. Vi ser at trenden er noe bedre for NOR enn for NIS, og årsaken til det ligger nok i tilgjengelighet og, ikke minst, operasjonelle rammer og seilingsmønstre. I NOR er det spesielt offshorefartøy og passasjerskip som leder an, men det er likevel ikke mer enn 7,9 % av den kommersielle flåten i NOR som kan regnes som lav- eller nullutslippsfartøy. Tilsvarende andel i NIS er 3,9 %.

Vi ser tegn til omstilling, men det bestilles fortsatt en stor andel av skip med konvensjonell teknologi. Ved utgangen av 2020 er 54 av 149 skip i ordrebøkene utstyrt med lavutslippsteknologi. For at vi skal oppnå en grønn omstilling av den norske flåten, må en betydelig større andel av de nye skipene som bestilles, ha lavutslippsteknologi om bord.

Vi opplever stor aktivitet i løsninger for smarte og grønne fartøy både nasjonalt og internasjonalt. Videre er det høy aktivitet innen forskning på og utvikling av nye brennstofftyper for å nå målene og kravene innenfor utslipp. Det er dessuten planlagt og iverksatt gode pilotprosjekter for å teste ut teknologi og fullskalaprosjekter både på smarte og grønne fartøy.

Sjøfartsdirektoratet spiller en viktig rolle i utviklingen innenfor smarte og grønne løsninger og ønsker også å være en god samarbeidspartner for andre.

## Regelverk og internasjonalt arbeid

Sjøfartsdirektoratet har også i 2020 arbeidet med regelverksutvikling og fastsatt helt nye forskrifter og forskriftsendringer. En stor del av regelverket som Sjøfartsdirektoratet forvalter, har sin opprinnelse i internasjonale konvensjoner, som SOLAS, MARPOL, MLC og STCW. Dessuten er flere emner regulert i EØS-avtalen.

Endringer i SOLAS trer i kraft hvert fjerde år. Som en konsekvens av det har ikke direktoratet hatt endringer i SOLAS på høring eller til fastsettelse i forskrifter i denne perioden. Sjøfartsdirektoratet forvalter også regelverk som ikke har sin opprinnelse i internasjonale forpliktelser, og direktoratet har fastsatt både nytt regelverk og endringer i eksisterende forskrifter på dette området i 2020.

I januar fastsatte Sjøfartsdirektoratet ny forskrift om fartøy som fører 12 eller færre passasjerer. Denne forskriften erstattet en tidligere forskrift og gjelder for fartøy som er under 24 meter. Forskrift om dykking fra skip ble fastsatt i april med virkning fra 1. juni. Forskriften sikrer at den som har sitt arbeid om bord i skip og deltar i dykkeoperasjoner, beskyttes av sikkerhetskrav på lik linje med dykkere som er omfattet av arbeidsmiljøloven.



Vi har fastsatt nye krav for førere av lasteskip ned til største lengde 8 meter med virkning fra 1. januar 2024. Videre ble det fastsatt krav om tilleggskrav for skipsførere på lasteskip med lengde (L) under 24 meter som utfører løfteoperasjoner eller sleper.

På oppdrag fra KLD hadde Sjøfartsdirektoratet på høring forslag til endringer i reguleringen av kloak-kutslipp fra skip i norske farvann. I samarbeid med Miljødirektoratet utredet og foreslo Sjøfartsdirektoratet, også dette på oppdrag fra KLD, hvordan skipsavfallsdirektivet (2019/883) kan gjennomføres i norsk rett.

Innenfor IMO-arbeidet er mye satt på vent og utsatt til framtidige møter. Vi er likevel fornøyde med at endringer i eksisterende trafikkseparasjons-systemer langs kysten ble godkjent på MSC i november, og at det ble gjort vedtak på utfallet av arbeidet til de underkomiteene som rakk å møtes før pandemien slo til.

### Utviklingen av flagget - markedsføring

NIS og NOR har i 2020 økt flåten målt i både antall fartøy og tonnasje. Det er spesielt hyggelig at økningen i NIS ikke skyldes omflagging fra NOR. Ren innflagging fra andre flagg til NOR og NIS tar vi som en tillitserklæring til flagget. Det viser at vi med fokus på tilgjengelig, service, innovasjon og god kompetanse klarer å tilfredsstille forventningene til kundene våre. Det er spesielt hyggelig at vi opplever en stor økning i bruttotonasje, noe som gjør at vi får en større påvirkning i ratifiseringsprosessene i forbindelse med bl.a. nye IMO-konvensjoner.

Covid-19-situasjonen satte en effektiv stopper for de markedsplanene som var lagt for 2020, da konferanser og messer ble avlyst både nasjonalt og internasjonalt. Dette gjorde at både kundemøter og markedsføring måtte foregå på digitale plattformer.

### Ressurssituasjonen og budsjetter

Sjøfartsdirektoratet er fornøyd med å ha fått et budsjett for 2020 som tar hensyn til de utfordringene direktoratet har når vi skal hjelpe kundene til å operere på en sikker og effektiv måte. Tilførte midler for å kunne behandle det økte antallet ut-

stedte personlige sertifikater har vært avgjørende for at vi har kunnet holde saksbehandlingen og leveringene på et godt nivå.

Våre budsjetter har også gjort det mulig å oppgradere IT-systemene, slik at vi er blitt bedre rustet til å tilfredsstille kundenes behov døgnet rundt.

### Ansatte og tillitsvalgte

I kundeundersøkelsen som ble gjennomført siste halvdel av 2020, får vi blant annet tilbakemeldinger på at vi har levert over det som var forventet av våre kunder.

Dette viser at våre ansatte gjør en stor innsats hver dag, og at vår kultur er bygget på god serviceinnstilling og kundeforståelse. Hovedårsaken til at vi også i 2020 har klart å leve opp til forventningene og enda litt til, til tross for pandemisituasjonen, er at vi har fantastiske medarbeidere som med høy lojalitet og innsatsvilje har levert på høyt nivå til beste for våre kunder. Vi samarbeider godt med de tillitsvalgte mot felles mål i strategiplanen. Sterkt engasjerte tillitsvalgte er avgjørende for at vi lykkes.

### Beredskap

Året 2020 har vist at Sjøfartsdirektoratet har et viktig sektoransvar. Oppgavene vi har i fredstid, er også viktige når nasjonale og internasjonale kriser inntreffer. Gjennom pandemien som har rammet verden, har direktoratet bidratt til å opprettholde samfunnskritiske funksjoner i den maritime sektoren.

Haugesund, 1. mars 2021

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:

- ✓ høy sikkerhet, renere miljø
- ✓ profesjonalitet og kundefokus
- ✓ verdensledende og attraktiv samarbeidspartner

### 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, utstyrsp produsenter og designere. Videre skal direktoratet legge til rette for et godt treparts-samarbeid med rederiorganisasjonene og arbeidstakerorganisasjonene.

### Andre offentlige etater

Direktoratet samarbeider med, og er rådgiver for Kystverket, og bistår med skipsteknisk kompetanse under oljevernaksjoner. Sjøfartsdirektoratet bistår Petroleumsstilsynet i håndhevingen av petroleumsloven på norsk sokkel, og Statens havarikomisjon for transport i forbindelse med skipsulykker. Direktoratet er medlem av Totalforsvaret og har også etablert et tett samarbeid med NSM, E-tjenesten og PST på grunn av trusselbildet i verden. Direktoratet sitter også i Redningsledelsen.

### 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 holdningsskapende 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.

# Organisering

Sjøfartsdirektoratet er organisert med et hovedkontor i Haugesund, 7 regioner med 16 regions- og tilsynskontoret langs hele kysten og en avdeling for registrering av skip i Bergen. Direktoratet disponerte til sammen 352 årsverk i 2020 fordelt på 225 årsverk ved hovedkontoret i Haugesund, 24 årsverk ved Skipsregistrene i Bergen og 103 årsverk ved regionene.

## 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



**ELISABETH HVAAL  
LINGAAS**  
Avdelingsdirektør /  
Skipsregistrene



**DAG INGE AARHUS**  
Avdelingsdirektør /  
Kommunikasjon og  
samfunnskontakt

## Organisasjonskart:



# Utvalgte hovedtall

## Nøkkeltall fra årsregnskapet

Beskrivelse	2018	2019	2020
Antall ansatte	358	369	364
Antall avtalte årsverk	327	354	352
Antall utførte årsverk	323	333	333
Samlet tildeling post 01-99	429 164 000	437 950 000	458 820 000
Utnyttelsesgrad post 01-29	96,3	97,1	96,6
Driftsutgifter	431 285 854	445 404 735	452 286 211
Lønnsandel av driftsutgifter	65,1 %	66,6 %	69,4 %
Lønnsutgifter pr. årsverk	869 466	892 601	887 490
Konsulentandel av driftsutgifter	13,8 %	13,1 %	18,1 %

## Utvalgte volumtall

Beskrivelse	2018	2019	2020
NIS-flåten, antall fartøy	615	668	695
NOR-antall fartøy totalt	20 507	20 820	21 232
- herav NOR-handelsflåten, antall fartøy	873	889	910
- herav NOR-fiskefartøy	6 051	5 787	5 721
- herav NOR-fritidsfartøy	9 087	9 507	9 913
- herav NOR, andre	4 496	4 637	4 688
Rangering på hvitelisten til Paris MoU	8	9	2
Sertifikatinspeksjoner, antall obligatoriske	2 324	2 750	2 511
Andre inspeksjoner, antall 1	1 258	1 970	1 928
Uanmeldte inspeksjoner, norske kontrollpliktige skip	565	438	160
ISM-revisjoner av skip og rederier	311	458	476
Havnestatskontroller, antall	561	555	356
Personellsertifikater, antall utstedte/gebyrbelagte	15 311	16 752	21 452
Nybygg, antall levert per år (2)	195	236	80
Større ombygninger, antall levert per år (2)			237
Sjøfolk i tilskuddsordningen, antall, årlig gj.sn.	13 877	13 752	14 325
- herav norske	11 904	11 859	12 292
Tilskuddsordningen for Sjøvett, antall innvilgede	68	54	66
Skipsulykker, antall	244	240	279
Arbeids-/personulykker næringsfartøy, antall	198	216	247
Omkomne næringsulykker, antall	10	3	13
Omkomne fritidsfartøy, antall	24	28	20

- 1) Andre tilsyn - noen tilsynstyper blir avsluttet, og nye kommer til. Antall tilsyn må derfor ikke sammenlignes over år.
- 2) Splittet i nybygg og ombygginger fra og med 2020.



# Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet

Innsatsfaktorer		352 Årsverk 467 mill kroner i samlet driftsbevilgning kap. 0910, 1400 og 1422. 2 188 mill kroner i tilskudd til sysselsetting av sjøfolk, kap. 0909.				
	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 sjøvettiltak 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, Sjø sikkerhetskonferansen, Fritidsbåtkonferansen og diverse kampanjer.	- Bidra til utvikling av nye internasjonale konvensjoner eller andre 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 temabaserte 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 synliggjører 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.	- Statistisk, Årlig risikorapport.	- Et oppdatert og lett tilgjengelig regelverk.	- Realregister som tjener som rettsvernregister for registrering av rettigheter i norske skip.	- Kundecontactmøter	- 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 - Deltakelse på events (messer/konferanser)	
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 reglenes hensikt		- Økt kunnskap om direktoratets tjenester og kvalifikasjoner.	
					- Sjøfartsdirektoratets brede kompetanse og kundefokus og 24/7 365 tilgjengelighet vil være viktig for rederiene både i utvikling av ny teknologi, men også som samarbeidspartner.	
Samfunns-effekter	- Redusert antall personulykker og fartøyyulykker i både fritidsflåten og næringsflåten.	- Redusert antall personulykker og fartøyyulykker i både fritidsflåten og næringsflåten.	- Reduserte antall personulykker og fartøyyulykker.	- Bidrar til å sikre rettsvern i Norge.	- Flere skip under norsk flagg vil forsterke de andre samfunnsseffektene.	- 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 skipsfartsnæring.
	- Grønnere skipsfart.		Bidra til utvikling av ny teknologi			

# DEL III

## Årets aktiviteter og resultater





## Samfunnsoppdraget:

*Sjøfartsdirektoratet skal være en attraktiv sjøfartsadministrasjon med høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier.*

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

- ✓ høy sikkerhet, renere miljø
- ✓ profesjonalitet og kundefokus
- ✓ verdensledende og attraktiv samarbeidspartner

## Overordnet mål:

### Den foretrukne maritime administrasjonen

Året 2020 satte oss alle på prøve. I januar og februar hadde vi et rekordhøyt aktivitetsnivå over hele linjen, og vi hadde stor tro på at vi skulle nå målene vi hadde satt oss. Etter at covid-19-tiltakene ble innført 12. mars, måtte fokuset justeres. Vi gikk inn i en epoke der våre eiere og kunder hadde forventninger til at vi leverte godt, innenfor nye og ukjente rammer.

Vi måtte utvikle tiltak og veiledninger som var i tråd med regjeringens innsats for å stoppe smitte, og samtidig sørge for at våre oppgaver og mål ble ivaretatt på best mulig måte. Vi gikk tidlig i dialog med arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene for å finne gode løsninger. Tydelig og tilgjengelig kommunikasjon til kundene var viktig. Det ble etablert en egen landingsside på sdir.no for koronarelaterte saker, og sakene fikk også bred dekning i media.

I denne situasjonen var det viktig å sørge for at forutsetningene lå til rette for at kundene våre kunne operere så normalt som mulig, både nasjonalt og internasjonalt. Spesielt har smittevern om bord og rutiner for mannskapsbytte stått sentralt. Vi måtte legge til rette for opprettholdelse av gyldige sertifikater, både på personell og fartøy, og for at retningslinjene for mannskapsbytter skulle bli internasjonalt anerkjent i det maritime miljøet.

Tilsynsaktiviteten vår måtte reduseres til et minimum, og oppgaver prioriteres. Gjennom godt samarbeid og fleksible løsninger vil vi så langt si at vi, sammen med våre kunder, har klart å holde et forsvarlig sikkerhetsnivå. Spesielt ser vi at fjerntilsyn, som var et mål i strategiplanen, fikk en brå

start, og at vi nå sitter med nyttig kunnskap til å videreutvikle dette konseptet.

I 2020 har vi også fått testet vår nasjonale beredskapsnytte og fått bekreftet hvor viktig det er å kunne utføre oppgavene våre, også i en unntakstilstand.

Gode IT-verktøy og -systemer som allerede var implementert, viste seg å være en grunnleggende faktor, sammen med fleksible arbeidstakere, til at vi fort fikk etablert oppegående og produktive hjemmekontorordninger.

Markedsplanene for 2020 måtte også endres vesentlig når pandemien gjorde det vanskelig å møtes. Selv om gjennomføringen ble annerledes enn det vi hadde planlagt for, ser vi nå at vi også har funnet nye og godt fungerende møtepunkter i dette arbeidet. Blant annet er det gjennomført rekordmange kundemøter, både med fysisk oppmøte og digitale møter.

Operasjonaliseringen av strategiplan som gjelder for 2020 til 2023 som gjelder for , utfordrer Sjøfartsdirektoratet på mange felt. Vi er sikre på at god måloppnåelse her vil resultere i et moderne og digitalisert direktorat som vil møte framtidige utfordringer på en god måte. Dette vil igjen føre til sikrere og miljøvennlig skipsfart.

Det at kvalifiserte og gode sjøfolk oppretter sin rolle innenfor den maritime næringen er viktig, og vi jobber nå i internasjonale fora med å modernisere konvensjoner og krav til den framtidige utdanningen av sjøfolk.

## Hovedmål 1:

# Høy sikkerhet, renere miljø

### 1.1 Vi ivaretar sikkerheten og bidrar til et renere miljø

Sjøfartsdirektoratet hadde ved starten av året planlagt tilsynsaktiviteten gjennom tilsynsplan 2020. Tilsynsplanen inneholdt informasjon om fokusområde, tilsynsprioriteringer og planlagte kampanjer.

Direktoratet kom godt i gang med tilsynene i januar, både på norskflaggede skip og skip med utenlandsk flagg.

Koronapandemien fikk stor påvirkning på tilsynsarbeidet og medførte redusert tilsynsaktivitet fra mars og ut året. Den 12. mars ble alle tilsyn stoppet. Inspektører ble sendt hjem fra utlandet. Alle planlagte aktiviteter stoppet opp.

Hovedprioriteringen den første perioden fra den 12. mars var å sikre at skip kunne fortsette operasjon så langt som mulig. Tre måneders forlengelser på fartøysertifikater og etablering av fjerntilsyn var viktige verktøy for å sørge for nettopp dette. Det ble også gjort grep for å forlenge gyldighet på personlige sertifikat og tillatelser da mannskapsbytte, helsekontroll og gjennomføring av i løpet av kort tid ble betydelig påvirket av reise- og smitterestriksjoner verden over.

Selv med redusert fysisk tilsynsaktivitet har Sjøfartsdirektoratet klart å sørge for sertifiseringer av skip. Direktoratet fant raskt gode metoder for å kunne gjennomføre fjerntilsyn innen de aller fleste tilsynsområder. Dette verktøyet har vist seg å være viktig i den situasjonen vi har stått oppe i. Samtidig ser direktoratet at fjerntilsyn vil være et viktig og effektivt verktøy i framtidig tilsyn.

Selv om koronapandemien har ført til redusert og endret tilsynsaktivitet, er sikkerheten ivare tatt i perioden. Dette gjelder både innen oppfølging av nybygg og for operative fartøy.

Den 24. april gjenopptok direktoratet en god del tilsyn. Før dette ble iverksatt, var det viktig å etablere gode rutiner for å trygge inspektørene våre og sørge for trygghet for alle om bord. Risikovurdering med fokus på smittevern ble utført i forkant av samtlige fysiske tilsyn utført etter 12. mars.

Gjennomføring av påkrevde sertifikatinspeksjoner har hatt høy prioritet gjennom året. Sertifikatene er viktige for at skipene skal kunne operere. Ved utgangen av 2020 var det et etterslep på kun 50 sertifikatforlengelser. Det betyr at de aller fleste sertifikatinspeksjonene er gjennomført, enten ved fjerntilsyn eller ved fysisk besøk om bord. Tallene på gjennomførte sertifikatinspeksjoner avviker ikke stort fra tidligere år. Sjøfartsdirektoratet har bidratt sterkt til at skipene har kunnet operere.

Det var en storbetydelig reduksjon i antall uanmeldte tilsyn og havnestatskontroller i 2020. Uanmeldte tilsyn er hovedsakelig gjennomført ved mottak av bekymringsmeldinger eller på fartøy med særlig høy risiko. Direktoratet mener at selv om mengden uanmeldte tilsyn er redusert, så har vi klart å fokusere på de viktigste rederiene/fartøyene. Funn og tilbakeholdelsestallene viser dette tydelig.

Direktoratet nådde ikke tildelte måltall fra Paris MoU. Under pandemien har vi også overfor utenlandske skip hatt fokus på bekymringsmeldinger, ulykker og prioritet 1 skip. Denne situasjonen er stort sett gjeldende for samtlige land i Paris MoU samarbeidet. Færre inspeksjoner har gitt færre funn og tilbakeholdelser, men prosentvis er tallene sammenlignbare med 2019.

Det norske flagget er høyt rangert på hvitelisten i de fleste havnestatskontrollregimer: Norge er med på USCG sin Qualship 21-liste, er på 2. plass på Paris MoU sin White List og på 8. plass på Tokyo MoU sin White List. Norge er med på USCG sin Qualship 21-liste, er på 2. plass på Paris MoU-listen og på 8. plass på lista. Dette viser klart at det norske flagget er et kvalitetsflagg. Rangeringene er i hovedsak basert på forholdet mellom inspiserte fartøy og tilbakeholdelser.

Totalt ble 13 norskflaggede skip tilbakeholdt i utlandet i 2020. Dette er en reduksjon sammenlignet med 2019 (15), men samtidig er det viktig å påpeke



at det har vært færre inspeksjoner av norskflaggede skip. Ingen norskflaggede skip ble tilbakeholdt i USCG. Dette medfører trolig videreføring på Qualship 21 også i 2021.

Også miljøkontroller har det vært færre av på grunn av koronapandemien. Det er gjennomført om lag 1/3 av det som er normal mengde tilsyn og prøvetakinger. Funnprosenten innen svovlovertredelser er omtrent som tidligere år - 4 % av prøvetakinger avdekker avvik. Det var planlagt en miljøkampanje i verdensarvfjordene i 2020. Denne ble avlyst på grunn av koronapandemien.

I forbindelse med miljøkontroller og miljøfokus har direktoratet jobbet sammen med Miljødirektoratet om regelverk relatert til avfallshåndtering fra skip og samhandling i forbindelse med å oppdage og stoppe ulovlig frakt av EE-avfall fra Norge. Dette arbeidet fører til økt fokus innen begge disse områdene framover.

Nybyggaktiviteten har vært veldig høy både i Norge og utlandet. Mange av direktoratets ressurser benyttes fortsatt til oppfølging av nybygg.

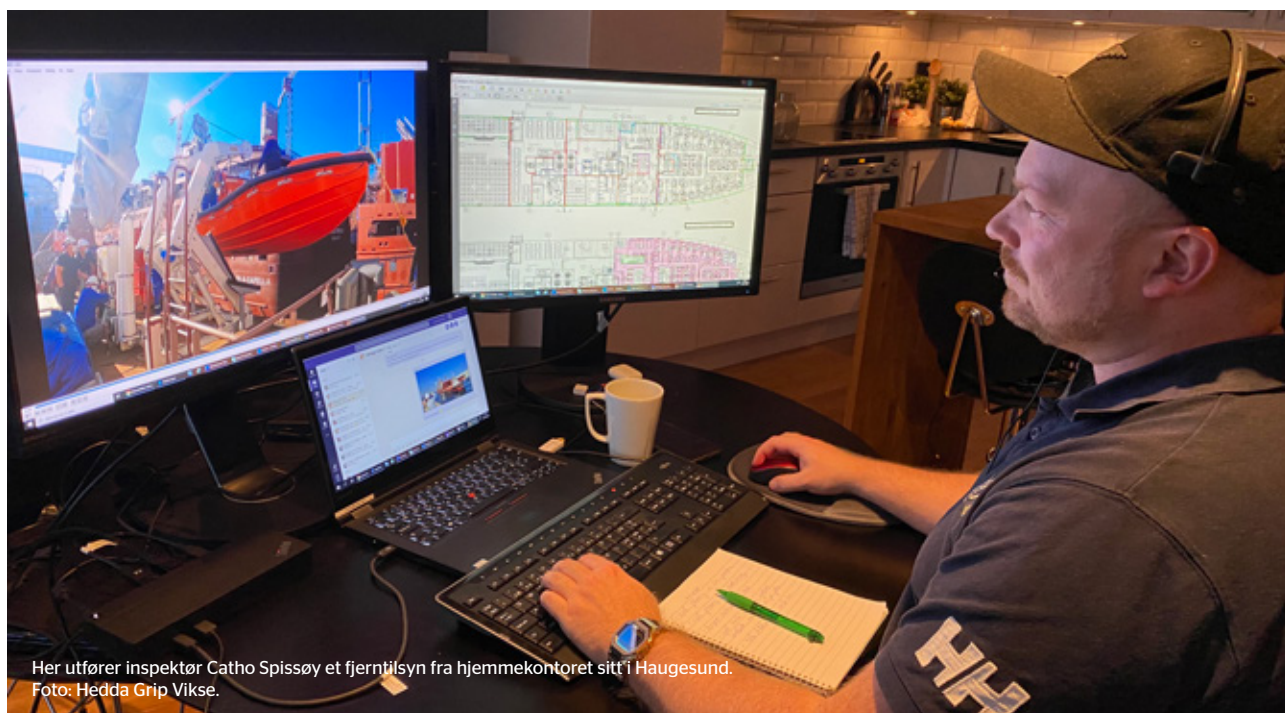
Etter at koronapandemien brøt ut, er nybygg i Norge blitt fulgt opp gjennom en blanding av fjerntilsyn og fysiske besøk om bord. I utlandet er oppfølgingen utelukkende gjennom fjerntilsyn

med teknisk bistand fra lokalt personell. I tillegg er det en økning i Annex V-delegeringer fra klasse. Under pandemien er det utviklet gode systemer for å følge opp nybygg. Tilsyn gjennomført etter ankomst til Norge viser at kvaliteten på nybygg og vår oppfølging er bra.

Direktoratet har gode erfaringer med fjerntilsyn. Dette er en tilsynsform som er kommet for å bli. Det er derfor satt i gang et arbeid for å profesjonalisere dette. I tillegg jobber Sjøfartsdirektoratet med å etablere et fjerntilsynssenter der de tekniske forholdene legges særlig til rette for arbeidet. Senteret vil videre får ansvar for etablering av rutiner og prosesser knyttet til fjerntilsyn. Det ble utført i overkant av 350 fjerntilsyn i 2020.

Oppsummert har direktoratet, til tross for redusert tilsynsaktivitet grunnet pandemien, sørget for at sikre skip har seilt, samt sørget for å fokusere tilsynene på høyrisikoskipene.

Med dette konkluderer vi at tilsynsaktiviteten har vært fulgt opp på en tilfredsstillende måte under særdeles vanskelige forhold. Hovedbekymringen ved utgangen av 2020 er hvilke konsekvenser den store reduksjonen av havnestatskontroller kan få, vurdert opp imot Paris MoU sitt mål om å eliminere driften av såkalte substandard-skip.



Her utfører inspektør Catho Spissøy et fjerntilsyn fra hjemmekontoret sitt i Haugesund.  
Foto: Hedda Grip Vikse.

## Omfang av skip med lav- eller nullutslippsteknologi

Ved inngangen til desember 2020 var 7,2 % av flåten i NIS/NOR utrustet med en form for lavutslippsteknologi. Teknologiene som blir benyttet, er i stor grad batteri og/eller LNG. Samtidig har en stor andel av skipene i verden som benytter metanol som drivstoff, norsk flagg.

Ser vi kun på den NOR-flaggede flåten, er det en noe høyere andel av lav- eller nullutslippsskip (8,6 %) Det er offshorefartøy og passasjerfartøy som har høyest andel innenfor de ulike fartøygruppene, men vi ser at det kommer flere og flere slike løsninger på lasteskip og fiskefartøy.

Fordeling av lavutslippsteknologi på Norsk flåte, 2020

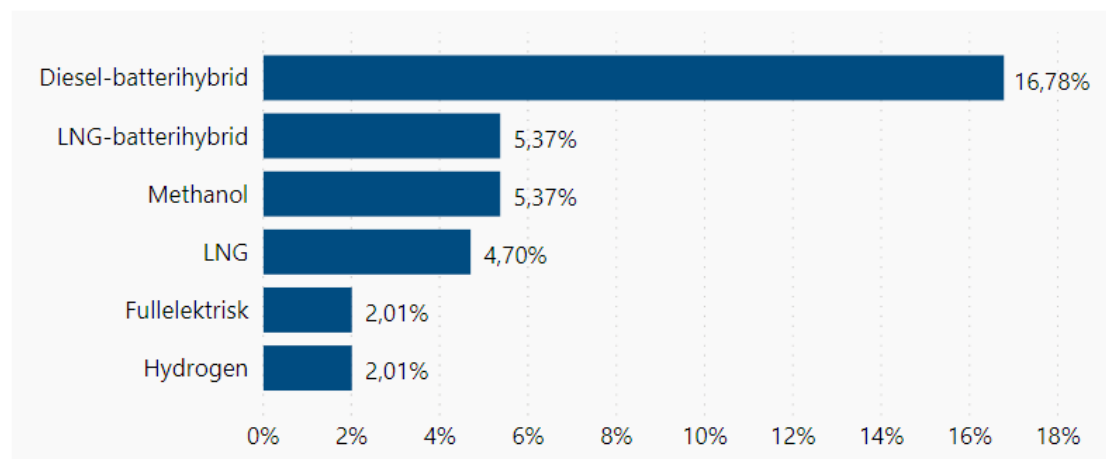
Teknologi	Andel totalt	Andel av NOR	Andel av NIS
Metanol	0,26 %	0,00 %	0,88 %
Fullelektrisk	0,40 %	0,58 %	0,00 %
Diesel-batterihibrid	3,62 %	4,39 %	1,90 %
LNG-batterihibrid	1,07 %	1,29 %	0,58 %
LNG	1,83 %	2,33 %	0,73 %

Dersom vi ser utelukkende på statusen for den NIS-flaggede flåten, er det det en betydelig lavere andel skip som har lav- eller nullutslippsteknologi (3,5 %). Dette kan skyldes mange forhold. Disse skipene opererer i stor grad utenfor norsk farvann, slik at de blant annet ikke kan benytte seg av NOx-fondets ordninger. En del av lavutslippsteknologiene gir ikke tilfredsstillende økonomisk gevinst eller reduksjon av utslipp på grunn av operasjonsmønstre. Dessuten kan det være andre kontraktsforhold mellom reder og vareeier enn for skip som seiler under NOR-flagg.

Vi ser likevel at det tas i bruk nye teknologier for disse skipene, både mer batteri og LNG. Flere kjemikalieskip tar i bruk metanol som drivstoff. De første kom inn i NIS i 2016, og ved utgangen av 2020 har vi seks skip i operasjon og åtte under bygging til NIS.

Det er tegn til omstilling, men ordrebøkene for skip til NIS/NOR viser at det fortsatt bestilles en stor andel av skip med konvensjonell teknologi. Ved utgangen av 2020 er 54 av 149 skip i ordrebøkene utstyrt med lavutslippsteknologi. For at vi skal oppnå en grønn omstilling av den norske flåten, må en betydelig større andel av nye skipene som bestilles, være utrustet med lavutslippsteknologi.

Teknologifordeling ordrebok NIS/NOR, 2020

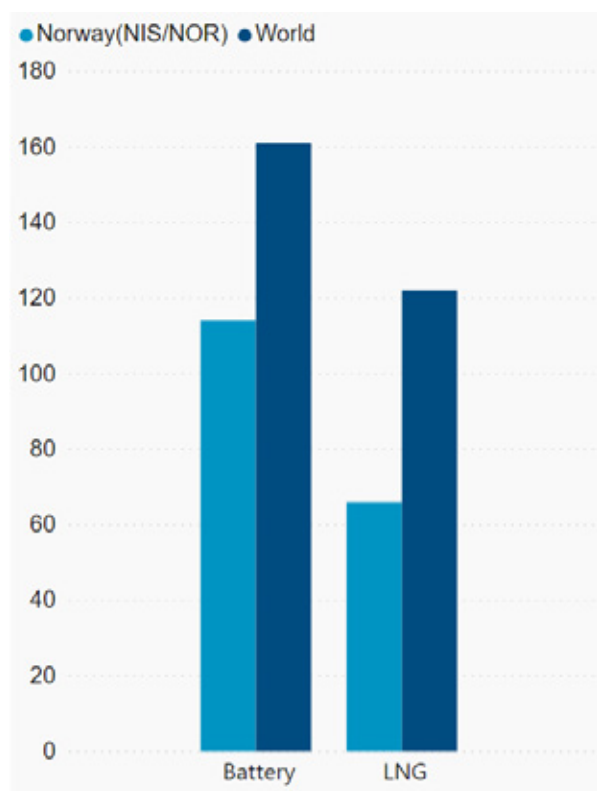


## Norge sammenlignet med verden

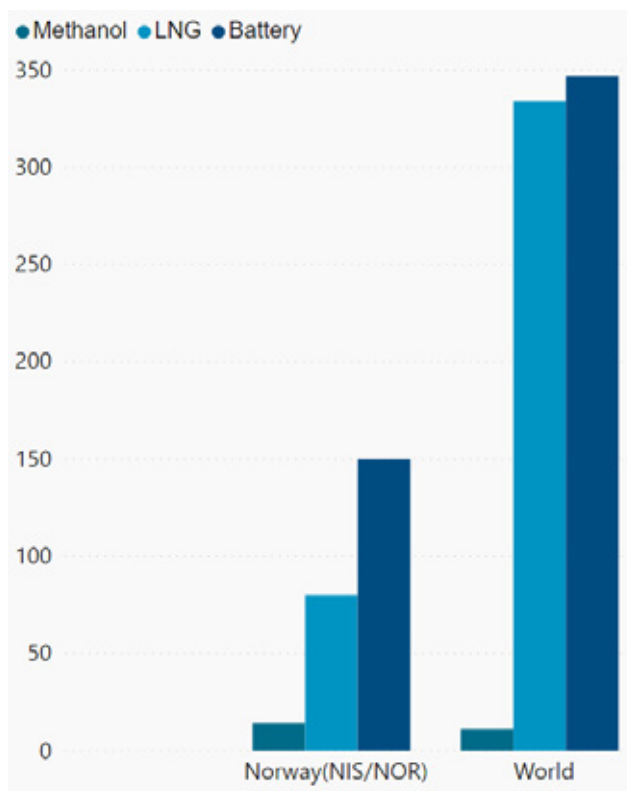
Norsk skipsfart har i mange år vært med å stake ut kursen for implementeringen av nye, miljøvennlige løsninger. Dette vises igjen dersom vi sammenligner andel av norske skip (NIS/NOR) med totalt antall skip i verden som har lav- eller nullutslippsteknologi om bord. Norsk flåte utgjør 19 % av den totale flåten med lavutslippsteknologi. Se fordelingen på de ulike teknologiene i diagrammet under.

Dette viser at arbeidet som er lagt ned i den norske maritime klyngen med utvikling av design og gjennom tilrettelegging, regelverksutvikling og incentiver fra myndighetene, har gitt resultater. Men det er fortsatt langt igjen før vi er der vi må være med tanke på målene som er satt for 2030 og 2050.

Antall skip i operasjon med lavutslippsteknologi, 2020



Antall skip i bestilling og operasjon med lavutslippsteknologi, 2020



## 1.2 Vi ser til at aktørene tar sitt ansvar gjennom risikobasert tilsyn

Sjøfartsdirektoratet har en risikobasert tilnærming, både innen tilsyn på norske skip og under havnestatskontroller. Dette fokuset har vi hatt noen år, og erfaringene viser at vi i større grad fører tilsyn med skip med såkalt høy risiko. Dette medfører videre at vi har en økning i antall funn og en økning i antall tilbakeholdelser, noe som igjen viser at vi i enda større grad bruker ressursene våre rett. Målet er å se en reduksjon i antall tilbakeholdelser når risikobasert tilsyn har vært benyttet over noe mer tid.

### Uanmeldte tilsyn fordelt på risikokategori, 2020

Risikokategori	Antall tilsyn	Antall pålegg	Pålegg/tilsyn
Høy	27	353	13,1
Medium	14	73	5,2
Lav	39	79	2,0
Blank	69	241	3,5

Gjennom strategiplanen skal vi profesjonalisere det risikobaserte arbeidet ytterligere. Operasjonaliseringsprosjektet har et klart mandat om å lage en plan som skal sørge for at innholdet i strategiplanen settes ut i live. Det innebærer blant annet at vi i enda større grad vil konkretisere rederiets ansvar og spisse det risikobaserte tilsynet mot sikkerhetskritiske forhold, og at vi skal jobbe for at omfanget av obligatoriske tilsyn og obligatoriske sertifikater blir redusert. Vi skal være på rett sted med rett fokus.

Tabellene er relatert til uanmeldte tilsyn. Funn-trenden per tilsyn er høyest på lasteskip. Direktoratet har i perioden hatt et særlig fokus på eldre lasteskip. Dette fokuset har sørget for økt antall

funn og tilbakeholdelser. Dette fokuset vil over tid gir en generell forbedring i flåten.

### Uanmeldte tilsyn fordelt på fartøytype, 2020

Fartøygruppe	Antall tilsyn	Antall fartøy	Antall pålegg	Pålegg/tilsyn
Fiskefartøy	30	30	96	3,2
Lasteskip	69	68	485	7,0
Passasjerskip	31	31	119	3,8
Ukjent	19	15	46	2,4

Tabellene viser også at antall funn per tilsyn er høyest på høyrisikoskipene. Dette viser i stor grad at fartøysrangeringene er gode indikatorer på hvor vi skal sette inn ressursene.

Topp 5-lista over påleggskategorier er som tidligere år. Se tabell.

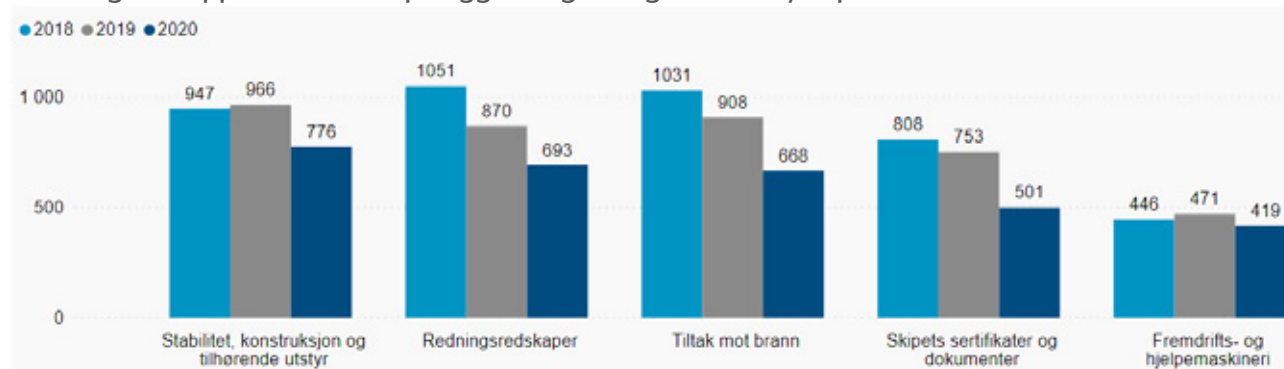
I 2020 var miljø fokusområde. Fokuset ble ivare tatt gjennom sertifikatsinspeksjoner og uanmeldte tilsyn, men på grunn av koronapandemien og et sterkt redusert antall tilsyn fikk ikke direktoratet gjort like mye på miljøsidan som planlagt.

### Antall kontrollpliktige skip med gyldig hovedsertifikat per 31.12.20

Kontrollpliktige skip	2016	2017	2018	2019	2020
Fiskefartøy	1 610	1 916	2 197	3 230	3 089
Flyttbare innretninger	22	23	24	25	17
Lasteskip	1 537	1 965	2 177	2 157	2 383
Passasjerskip	674	683	674	680	651
Totalt	3 843	4 587	5 072	6 092	6 140

Tabellen viser skip med gyldig hovedsertifikat pr. 31.12. Grunnlaget i tilsynssystemet kan være mangelfullt når det gjelder registrering av fartøyinstruks pga. manglende innrapportering fra godkjente foretak.

### Utviklingen i topp 5-listen over påleggskategorier gitt ved tilsyn i perioden 2018-2020





# Ulykkesbildet 2020: Næringsfartøy

*Sjøfartsdirektoratet registrerer ulykker på norske skip og på utenlandske skip i norsk farvann. I tillegg registreres ulykker som involverer både norske og utenlandske skip, eksempelvis ved kollisjon. Sjøfartsdirektoratet registrerte 524 ulykker på næringsfartøy i 2020, i tillegg til 253 nestenulykker. Dette er en økning på 63 ulykker og én nestenulykke sammenlignet med 2019.*

Av de i alt 524 ulykkene var det 245 personulykker og 279 skipsulykker. Dette er over gjennomsnittet de siste fem årene, både for personulykker (214) og skipsulykker (246).

## Omkomne

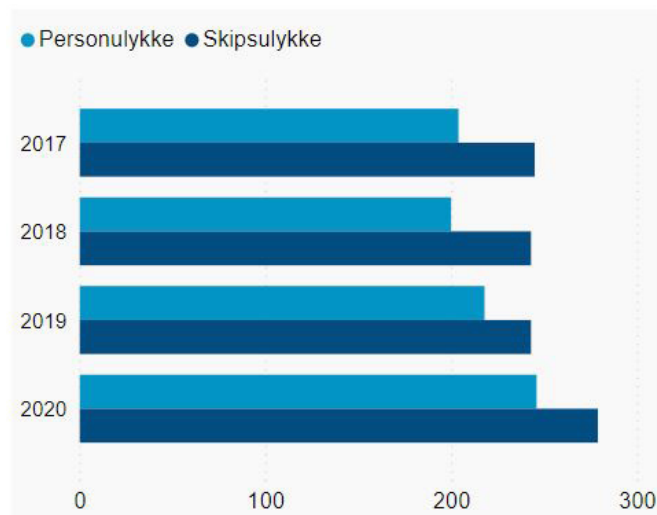
Om lag 5 % av personskadene i 2020 var så alvorlige at de medførte dødsfall. I 2020 tilsvarte dette 13 omkomne, fordelt på elleve ulykker. Fall til sjø dominerer dødsulykkestatistikken, med seks omkomne. Tre av disse skjedde i forbindelse med en kollisjon mellom fartøy, to av tilfellene var fall over bord, og ett tilfelle hadde ukjent årsak.

De resterende sju hendelsene skyldtes støt-/klem-skade (3), brann (1), fall om bord (1), forgiftning (1), og en person som forsvant fra fartøyet.

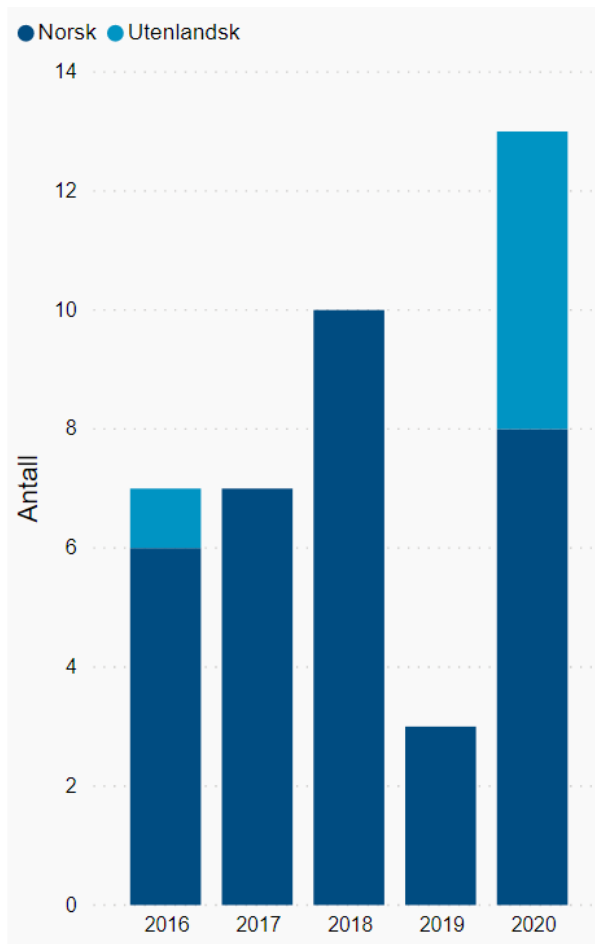
Det ble registrert åtte omkomne på fiskefartøy og fem omkomne på lasteskip. Det er ikke registrert noen omkomne på passasjerskip i 2020.

Åtte av de omkomne ble registrert på norske fartøy, mens fem omkomne ble registrert på et utenlandsk fartøy. Den største enkelthendelsen skjedde ved en kollisjon i utenlandsk farvann mellom et NIS-lasteskip og et amerikansk fiskefartøy i Mexicogulven, hvor tre amerikanske fiskere omkom.

Antall ulykker, 2016-2020



Omkomne etter fartøynasjonalitet, 2016-2020



## Personulykker, personskader

Sjøfartsdirektoratet registrerte i alt 265 personskader i 2020. Av disse var 247 personulykker mens de resterende 18 var skipsulykker.

Til tross for at vi har hatt en økning i personulykker i 2020, har antallet personskader faktisk gått ned, fra 268 i 2019 til 265 i 2020. Dette forklares med Viking Sky-hendelsen i 2019, som medførte svært mange personskader.

I motsetning til skipsulykker er en stor andel av personulykkene knyttet til fiskefartøy, som står for om lag 43 % av skadene. Disse er etterfulgt av lasteskip med 42 % og passasjerskip med 14 % av de skadene. Som tidligere er den store majoriteten av skader (94 %) registrert på norske skip i 2020. Slik har det også vært tidligere år.

Den store majoriteten av skadene skyldes enten støt-/klemskader (46 %) eller fall om bord (28 %). Støt-/klemskader er også den enkeltgruppen som har hatt størst økning sammenlignet med 2019 (+19 hendelser). Dette må sees i sammenheng med en stor reduksjon i «ukjent/annen»-kategorien (-19 hendelser). Vi har sett en økning i antall fall til sjøs (+7 hendelser) og en nedgang i antall brannskader (-5 hendelser).

## Miljøskader

Det ble registrert 64 tilfeller av miljøutslipp i 2020, hvor 59 var relatert til utslipp, mens fem var knyttet til andre ulykkeshendelser. De fleste hendelsene var knyttet til smøreolje (33 %), diesel (22 %), eller annen bunkersolje (13 %), mens de resterende hendelsene hadde sammenheng med ulike andre stoffer og kjemikalier. I de aller fleste tilfellene var det snakk om utslipp under 200 liter. Det største

enkeltutslippet var på 50 kubikk UREA (40 % konsentrasjon %). Øvrige utslipp av større karakter inkluderer et utslipp på 900 liter diesel fra et passasjerskip og 800 liter diesel fra et lasteskip.

## Skipsulykker og fartøyskader

Av de i alt 279 skipsulykkene som ble registrert i 2020, ble det registrert 285 fartøyskader. Dette skyldes at enkelte hendelser, som for eksempel kollisjoner, kan forårsake skader på flere fartøy.

Majoriteten av disse skadene var knyttet til grunnstøting (90), kontaktskader (61), miljøutslipp (47) og brannhendelser (28). Sammenlignet med fjoråret har den absolutte økningen vært størst blant antall miljøutslipp, grunnstøtinger, hardværskader og kontaktskader. Antallet «andre ulykker» har gått kraftig tilbake, noe som tyder på bedre rapporterings- og registreringsrutiner.

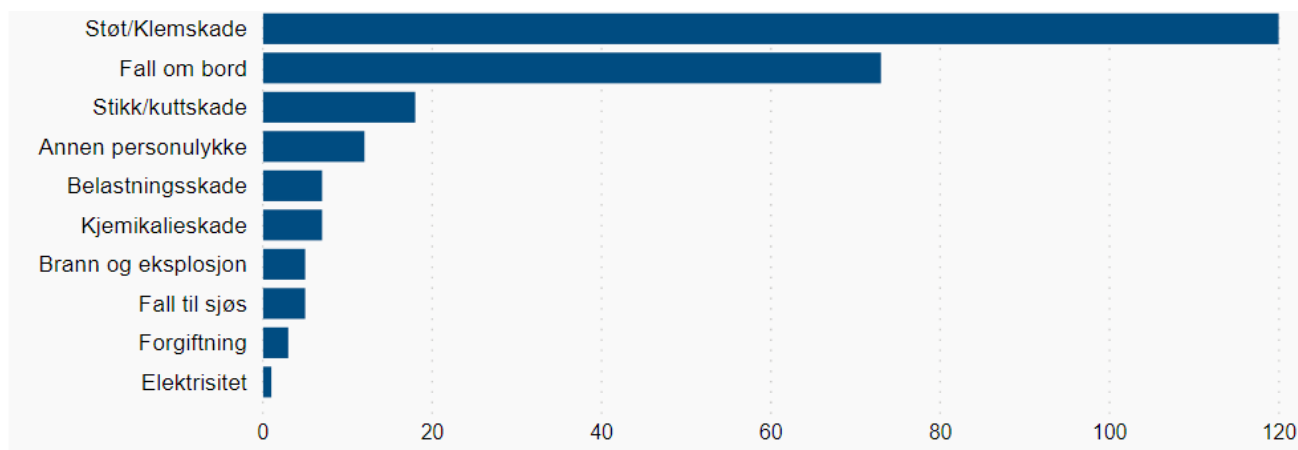
Om lag 46 % av alle fartøyskadene er knyttet til lasteskip, mens passasjerskip og fiskefartøy står for henholdsvis 28 % og 24 % av alle hendelsene. De resterende hendelsene er fordelt på andre skip og flyttbare innretninger.

Antallet ulykker på lasteskip har holdt seg relativt stabilt sammenlignet med 2019, mens det er en økning på 12 hendelser på passasjerskip og 24 hendelser på fiskefartøy.

Om lag 90 % av de registrerte fartøyskadene skjedde på norske skip. Dette er omtrent likt som tidligere år.

I 2020 Sjøfartsdirektoratet registrerte 63 fartøyskader per 1000 passasjerskip, mens det var

Antall personskader etter ulykketype, 2020



22 skader per 1000 fartøy på lasteskip og 10 skader per 1000 fartøy på fiskefartøy. Forskjellen mellom fartøygrupper må sees i lys av en viss grad av underreportering blant fiskefartøy og mindre lasteskip.

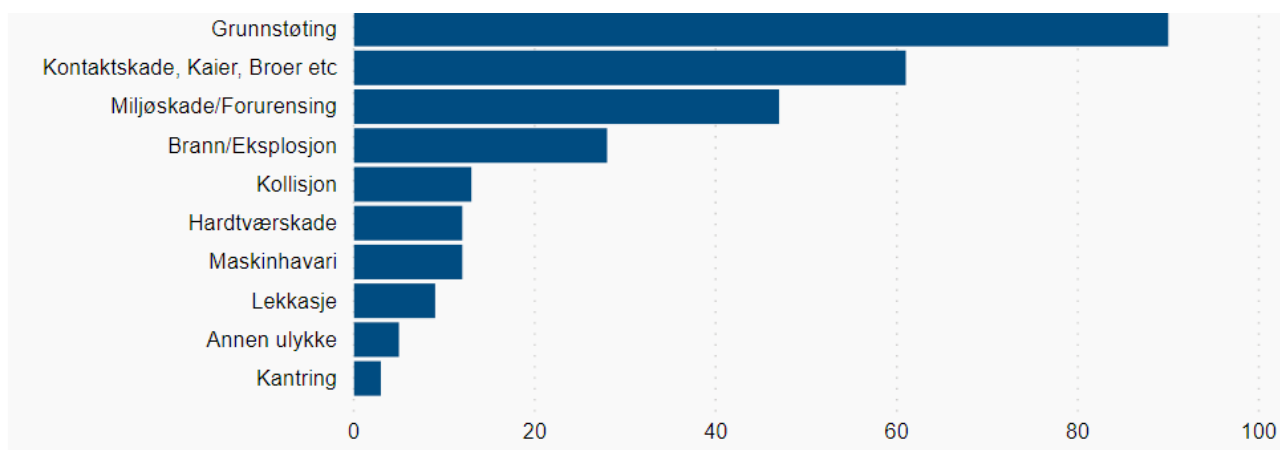
Antallet alvorlig skadede og forliste fartøy har holdt seg stabilt lavt i 2020 sammenlignet med tidligere år. Mens man i den siste femårsperioden i gjennomsnitt har registrert 22 alvorlige fartøyskader og 18 forlis, ble det i 2020 registrert 16 alvorlige fartøyskader og 13 forlis.

Den store økningen i antall fartøyulykker skyldes nesten utelukkende en økning i fartøy med liten eller ukjent skade. Dette kan vitne om en styrket rapporteringskultur, heller enn en reell økning i risiko.

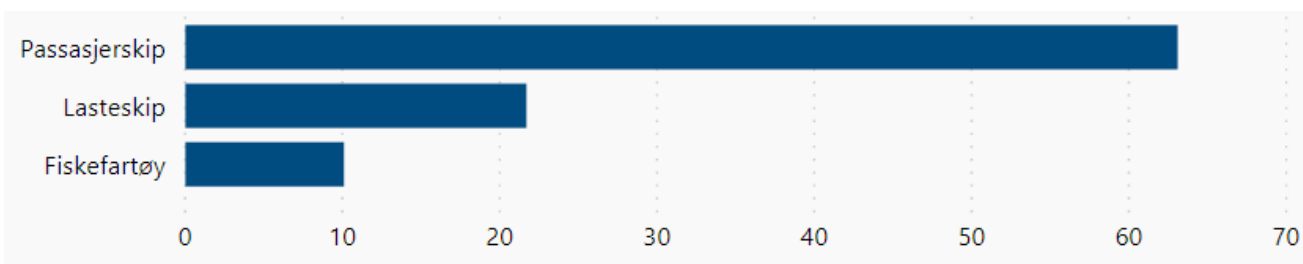
Økningen i registrerte hendelser er relatert til norske fiskefartøy og passasjerskip, hvor vi i den førstnevnte gruppen har hatt ekstra fokus på rapportering av hendelser.

Forholdet mellom fartøygruppene etter antall skader per 1000 fartøy endrer seg dersom en avgrensner til hendelser som medfører forlis og alvorlig skade. I denne statistikken er det fiskefartøy som har høyest frekvens. Dette er trolig indikasjon på underreportering av mindre alvorlige hendelser på fiskefartøy.

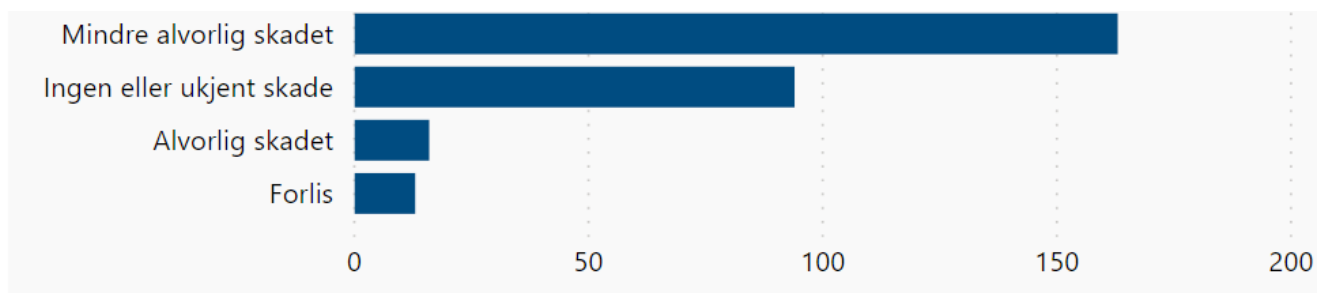
#### Antall skipsulykker, 2020



#### Antall fartøyskader per 1000 aktive norske fartøy, 2020



#### Antall fartøyskader etter skadeomfang, 2020

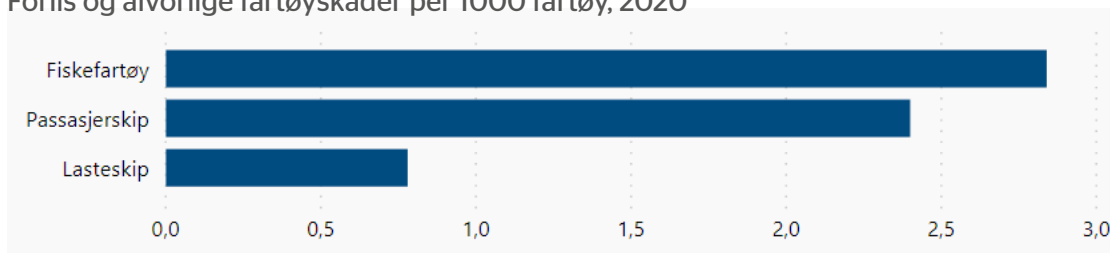


## Forlis

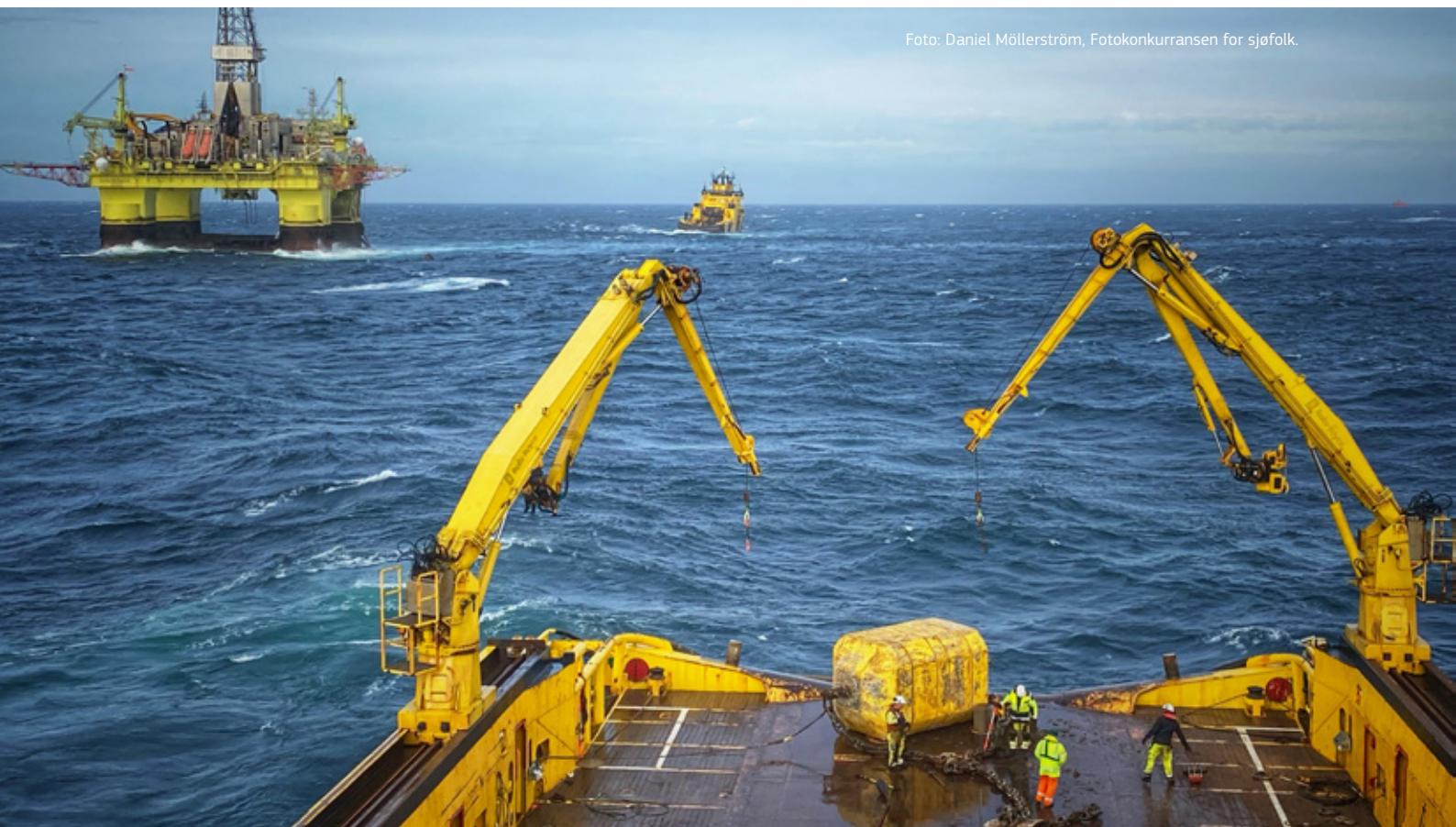
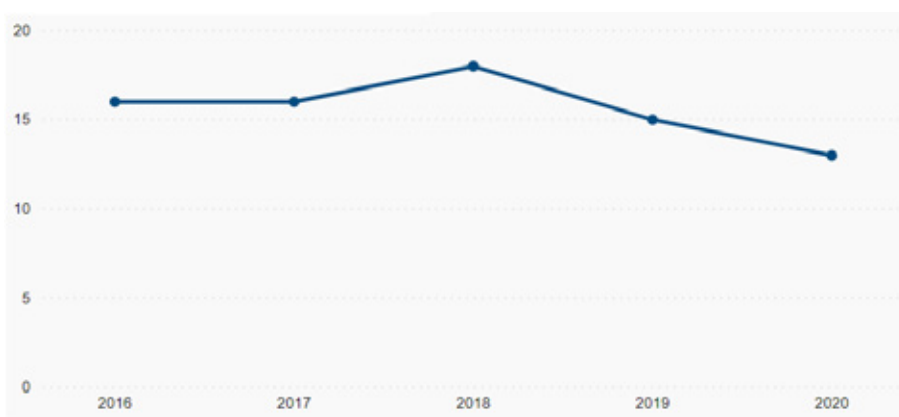
De mest alvorlige skipshendelsene medfører ofte forlis av fartøy. I 2020 registrerte vi 13 forlis, hvor 12 skjedde på fiskefartøy, mens et skjedde på et mindre passasjerskip. Blant fartøyene var 12 norske og ett utenlandsk. Det var først og fremst mindre fartøy: åtte var under 15 meter, tre var mellom 15 og 24 meter, mens de to siste var over 24 meter.

Den hyppigste årsaken til forlis i 2020 var brann (fem hendelser), kantring (to hendelser) og lekkasjer (to hendelser). De resterende hendelsene var spredt jevnt på grunnstøting, kollisjon, ukjent og kontaktskade.

Forlis og alvorlige fartøyskader per 1000 fartøy, 2020



Utvikling i antall forlis, 2016-2020







## Ulykkesbildet 2020: **Fritidsfartøy**

*I 2020 omkom 20 personer i forbindelse med bruk av fritidsfartøy. Dette er under gjennomsnittlig antall omkomne de siste fem år (26 omkomne per år).*

### Hvem omkommer?

I likhet med tidligere år er majoriteten av de omkomne nordmenn. I løpet av de tre siste årene ser vi en nedgang i antall omkomne av utenlandsk opprinnelse. I 2020 var én av de omkomne utenlandsk.

### Hvor og hvordan skjer ulykkene

Tolv personer omkom som følge av rene personulykker der fartøyet ikke var skadet eller kantret. Fire personer omkom i ulykker hvor båten hadde kantret, enten før eller etter at personen havnet i

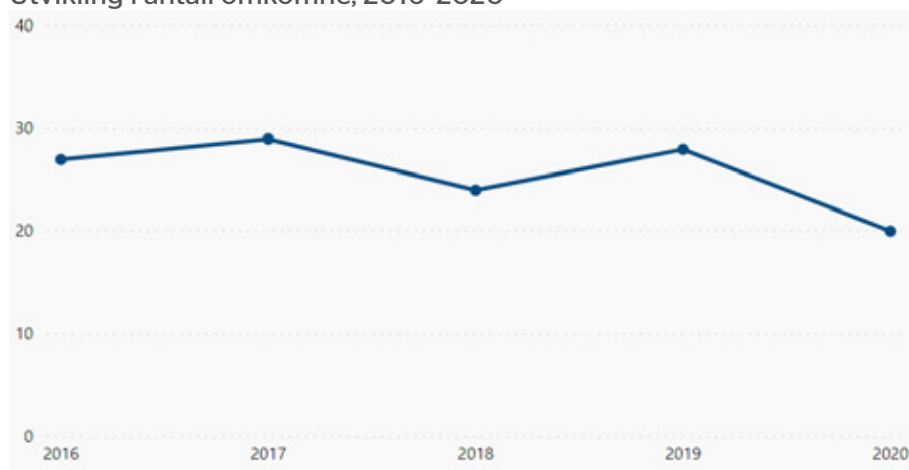
vannet. Fire omkom som følge av grunnstøting.

Av kantringsulykkene skjedde to med vannscooter, én med kajakk og én med åpen motorbåt. Omkomne i kategorien personulykke og kantring omkom som følge av drukning etter fall til sjø.

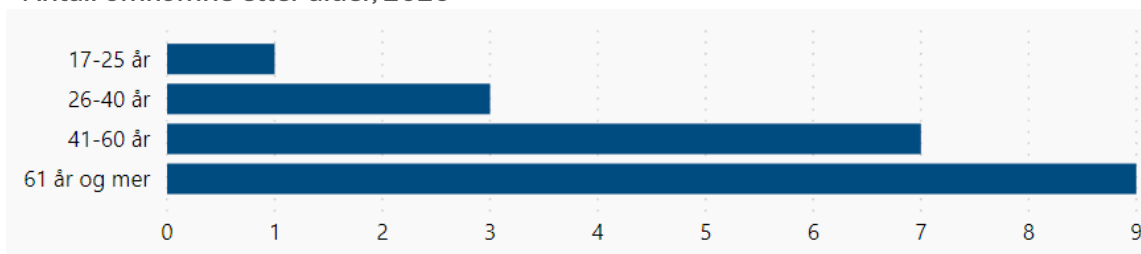
Når det gjelder grunnstøtinger, skjedde tre av ulykkene med åpen motorbåt og én med elvebåt, der to omkom som følge av støtskade og to ved drukning etter fall til sjø.

Fem personer omkom da de gikk til/fra båt eller kai.

### Utvikling i antall omkomne, 2016-2020



### Antall omkomne etter alder, 2020



### Antall omkomne etter nasjonalitet, 2016-2020

Nasjonalitet	2016	2017	2018	2019	2020	Totalt
Norsk	22	22	15	24	19	102
Utenlandsk	5	7	9	4	1	26

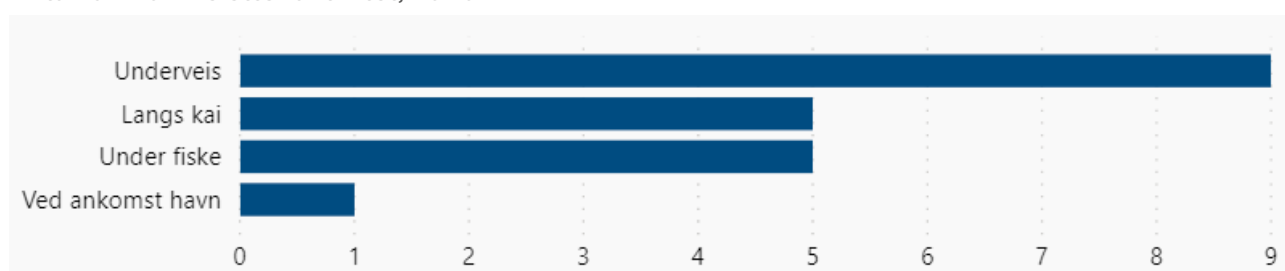
De siste fem årene har totalt 128 personer mistet livet i fritidsbåtulykker. En gjentakende trend viser at det oftest er menn som omkommer. I en femårsperiode var 8 % av de omkomne kvinner, mens 92 % var menn. I 2020 var det ingen kvinner som mistet livet i fritidsbåtulykker.

### Antall omkomne etter kjønn, 2016-2020

Kjønn	2016	2017	2018	2019	2020	Totalt
Kvinne	1	4	4	1	0	10
Mann	26	25	20	27	20	118

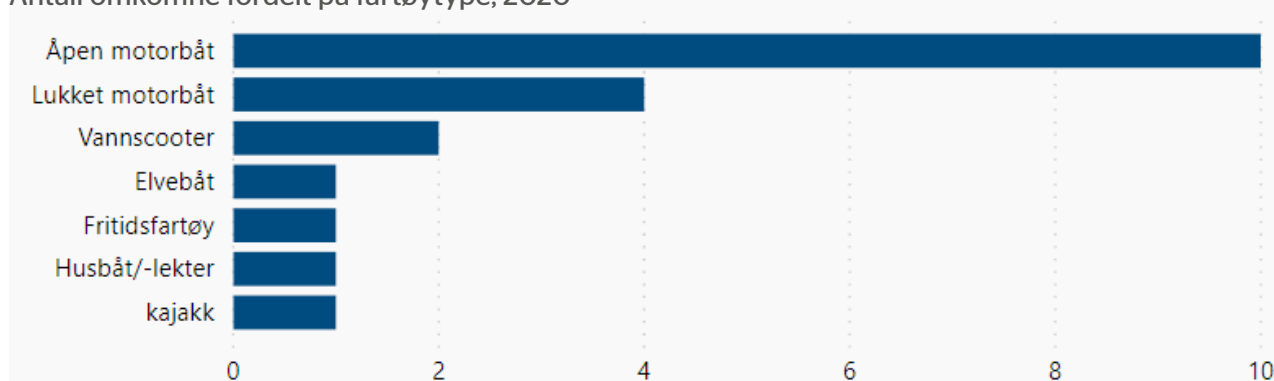
I 2020 var gjennomsnittsalderen på de omkomne 59 år. Den eldste som omkom, var 90 år, mens den yngste var 24 år. 80 % av de omkomne var 40 år eller eldre.

### Antall omkomne etter aktivitet, 2020

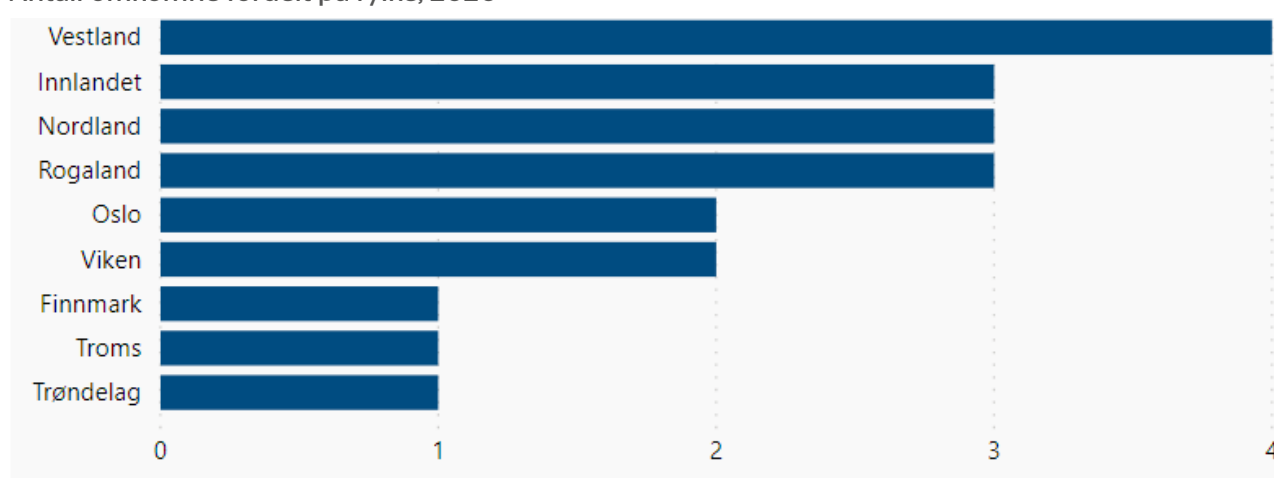


Halvparten av ulykkene (ti ulykker) skjedde på åpne motorbåter. To personer omkom ved bruk av vannscooter. Totalt 5 personer har omkommet ved bruk av vannscooter de siste ti årene: én i 2014, to i 2018 og to i 2020.

Antall omkomne fordelt på fartøytype, 2020



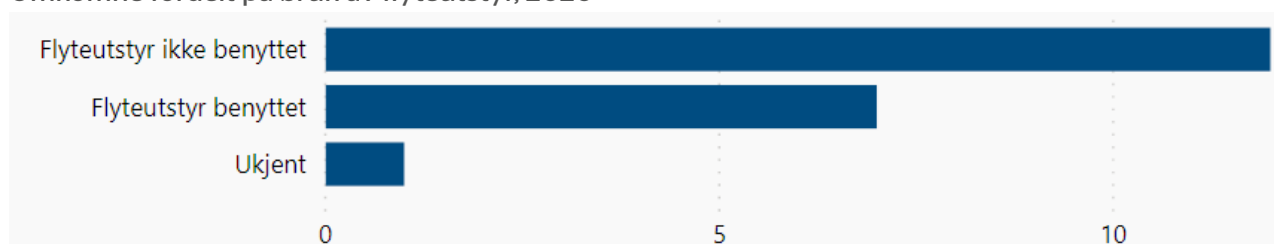
Antall omkomne fordelt på fylke, 2020



## Flyteutstyr

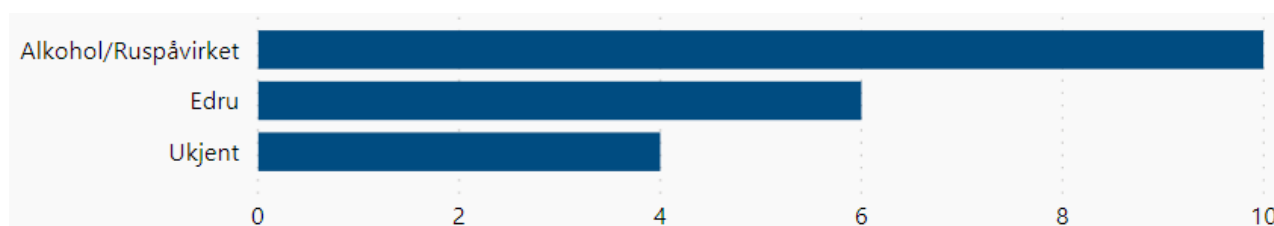
Tolv av de omkomne brukte ikke flyteutstyr, sju brukte flyteutstyr, mens det er ukjent om den siste omkomne brukte slikt utstyr.

Omkomne fordelt på bruk av flyteutstyr, 2020



## Rus-/alkoholpåvirkning

I 2020 var 50 % (ti personer) av de omkomne rus-/alkoholpåvirket da de omkom. Seks personer var edru, mens fire er har ukjent status på rus/alkohol fordi det ikke er utført obduksjon, eller fordi obduksjonsrapport ikke er klar.



Ni av disse ti var påvirket av alkohol. Samtlige hadde promille over 0,8. Seks av de ti omkomne med rus-/alkoholpåvirkning benyttet ikke flyteutstyr.

## 1.3 Vi er en synlig og tydelig pådriver i internasjonalt miljø- og sikkerhetsarbeid

### Regelverksarbeid

Sjøfartsdirektoratet har også i 2020 arbeidet med regelverksutvikling, og fastsatt helt nye forskrifter og forskriftsendringer. En stor del av regelverket som Sjøfartsdirektoratet forvalter har sin opprinnelse i internasjonale konvensjoner som SOLAS, MARPOL og STCW, og dessuten reguleres flere områder også i EØS-avtalen. Endringer i SOLAS trer som hovedregel i kraft hvert fjerde år. Sjøfartsdirektoratet forvalter også regelverk som ikke har sin opprinnelse i internasjonale forpliktelser, og direktoratet har fastsatt både nytt regelverk og endringer i eksisterende forskrifter på dette området i 2020.

I januar fastsatte Sjøfartsdirektoratet ny forskrift om fartøy som fører 12 eller færre passasjerer. Denne forskriften erstattet en tidligere forskrift, og gjelder for fartøy som er under 24 meter. Det nye regelverket åpner for at fartøy konstruert etter fritidsbåtstandard kan tas i bruk til transport av inntil 12 passasjerer. Sjøfartsdirektoratet fastsatte også forskrift om åpne treskip som fører flere enn 12 passasjerer etter oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet. Fartøyene som omfattes av denne forskriften drives ofte av organisasjoner eller sammenslutninger som har kulturformidling som formål, der skipets rolle som historisk kulturbærer er viktig. Kravene er tilpasset den enkle skipstypen, seilas i begrenset operasjonsområde, og begrenset til sommerperioden.

Forskrift om dykking fra skip ble fastsatt i april med virkning fra 1. juni. Forskriften sikrer at den som har sitt arbeid om bord i skip og deltar i dykkeoperasjoner beskyttes av sikkerhetskrav på lik linje med dykkere som er omfattet av arbeidsmiljøloven.

Krav om sertifikat for fører av lasteskip ned til største lengde 8 meter ble fastsatt i juni med virkning fra 1. januar 2024 for de fleste lasteskip. Videre ble det fastsatt krav om tilleggskrav for skipsfører på lasteskip med lengde (L) under 24 meter som utfører løfteoperasjoner eller sleper. Disse endringene følger av forskriften om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk. Kravene er et resultat av flere høringer og konsultasjoner med ulike deler av næringen som skal etterleve kravene. Forskriften er et viktig bidrag til å øke sikkerheten i en fartøygruppe der vi har sett betydelig vekst de siste årene, spesielt i tilknytning til havbruksnæringen.

IMOs regelverk om frakt av skadelig og farlig last i bulk på offshorefartøy (OSV-koden) ble gjennomført i norsk rett i desember, og skal tre i kraft 1. januar 2021. Regelverket er tatt inn i forskriften om miljømessig sikkerhet og forskriften om farlig last. I tillegg ble endringer i MARPOL om flytende forurensende skadelige stoffer som kan bli faste i kontakt med vann gjennomført samtidig. Disse reglene gjelder for kjemikalietankskip.

Etter oppdrag fra Klima- og miljødepartementet (KLD) hadde Sjøfartsdirektoratet på høring forslag til endringer i reguleringen av kloakkutslipp fra skip i norske farvann. På oppdrag fra KLD utredet og foreslo Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Miljødirektoratet hvordan skipsavfallsdirektivet (2019/883) kan gjennomføres i norsk rett.

I tillegg til dette, har direktoratet hatt flere forslag til endringer i regelverket på høring, blant annet knyttet til skipsutstyr, flyttbare innretninger, fiskefartøy og arbeidsavtaler. Sjøfartsdirektoratet har også gjort tilpasninger i regelverket som følge av covid-19-pandemien, blant annet ved å forenkle reglene om overlevering av transportdokumenter for farlig last for å redusere faren for smitte.

### Internasjonalt arbeid

Arbeidet i den internasjonale maritime organisasjonen IMO er, som alt annet i år, blitt påvirket av den pågående pandemien. Det siste fysiske møtet som ble avholdt i London var den syvende sesjonen til underkomiteen «Ship Systems and Equipment», 2.-6. mars.

Før det hadde syvende sesjon av underkomiteene «Navigation Communication and Search and Rescue» og «Ship Design and Construction» blitt gjennomført. I sistnevnte møte ble en av Sjøfartsdirektoratets medarbeidere valgt til formann for 2021.

Alle øvrige komite- og underkomitemøter ble utsatt på ubestemt tid, og IMOs sekretariat konsentrerte seg om arbeidet med å utarbeide internasjonale retningslinjer for skipsfarten i samarbeid med medlemslandene og andre internasjonale organisasjoner. Medlemslandene ble oppfordret til å orientere om tiltak i de ulike landene for å sikre at skipsfarten ikke stoppet opp. Disse ble igjen formidlet som sirkulærer fra IMO og publisert på IMOs hjemmesider.



Norge sendte inn informasjon om sine tiltak, blant annet om forlengelse av gyldighet av skipssertifikater og personlige sertifikater. Det ble også informert om og gitt lenker til generell informasjon om Norges tiltak. Også de som ikke var direkte rettet mot skipsfarten, men som har konsekvenser for innreise, og derved mannskapsskifte.

I april ble det besluttet å avholde et ekstraordinært møte i IMO Council. Dette var en såkalt «remote session» som foregikk delvis ved uformelle virtuelle møter og delvis ved formell korrespondanse. Møtet ble åpnet 4. mai og formelt avsluttet 3. august. Det var ikke spesielt effektivt, men IMO fikk testet ut ulike plattformer og det ble gjennomført et par møter med full tolking. Det ble også utarbeidet retningslinjer for gjennomføring av fjernmøter under pandemien. Disse retningslinjene ble evaluert, justert og godkjent av alle komiteene under et felles virtuelt møte.

Med dette på plass ble det gjennomført ett møte i hver av komiteene slik IMO-konvensjonen krever. Det ble også besluttet at korrespondansegruppene nedsatt av de ulike underkomiteene kunne fortsette å arbeide utover tidligere satte frister.

De avholdte komitemøtene har foregått på plattformen Kodu, og har hatt tolking til alle IMOs offisielle språk, men har hatt en begrensning på tre timer per dag, så en beinhard prioritering av agendaene har vært nødvendig. En rekke agendapunkter er utsatt til framtidige møter, herunder arbeidet med autonome skip (MASS). Dette arbeidet vil bli gjenopptatt på MSC 103 i 2021.

Vi er likevel fornøyde med at endringer i eksisterende trafikkseparasjonssystemer langs kysten ble godkjent på MSC i november, og at det ble gjort vedtak på utfallet av arbeidet til de underkomiteene som rakk å møtes for pandemien slo til.

Norge har deltatt aktivt i alle korrespondansegruppene som er nedsatt i komiteer og underkomiteer. Norge leder arbeidet med utviklingen av bindende sikkerhetsbestemmelser for lasteskip som fører industripersonell (IP-koden) og arbeidet med revisjon av SOLAS kapittel II-2 med tilhørende koder og retningslinjer for å bedre brann sikkerheten på RO-RO skip.

Norge har også sikret at utviklingen av endringer i

SOLAS som forbyr bruk av perfluoroktan-sulfonat (PFOS) om bord på skip er satt på agendaen på første mulige møte.

Arbeidet med ferdigstilling av IP-koden og forbud mot PFOS, og ikrafttredelsesdato, vil bli noe forsinket på grunn av utsatte møter, men vi har fått gjennomslag for at disse endringene ikke vil måtte følge den normale fireårs syklusen for endringer i SOLAS.

Det siste fysiske møtet under MEPC var PPR 7, fra 17. til 21. februar 2020.

Det temaet som har hatt størst fokus i IMO på miljø-siden, har vært oppfølgingen av de kortsiktige målene i *Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships*. Arbeidet har formelt blitt fulgt opp gjennom møtene ISWG-GHG 7 (19. til 23. oktober) og MEPC 75 (16. til 20. november) og Informal GHG discussion session (6. til 10. juli og 5. til 6. oktober). Under MEPC 75 ble det enighet om endringer i regelverk for utslipp til luft, og det ble opprettet en korrespondansegruppe for å utvikle retningslinjer for de tiltakene det ble enighet om på MEPC 75.

Norge har vært svært aktive i alle faser av dette arbeidet og er fornøyd med at det er oppnådd enighet om tiltak slik at arbeidet med å redusere utslipp av klimagasser (GHG) går framover. Norge har videre vært pådriver for arbeidet med revidering av IMO sitt regelverk for kloakk, og har hatt lederrollen i koordineringen av IMO sin korrespondansegruppe.

Norge har vært aktive i andre deler av IMO sitt arbeid for å begrense utslipp av plast til sjø, innføring av forbud mot bruk av tungolje i Arktis, revidering av IMO sine retningslinjer for å forhindre begroing på skipsskrog, ballastvann og IMO sitt arbeid for å redusere undervannsstøy fra skip. Norge har blant annet sendt inn norske dokumenter, utarbeidet innspill til korrespondansegrupper og deltatt på formelle og uformelle møter.

Norge har deltatt aktivt i PAME- og EU-møter.

I PAME har utslipp av svart karbon, tungoljeforbud, alternative drivstoff, undervannsstøy og plastforurensing vært sentrale temaer. Norge har vært deltager i European Sustainable Shipping Forum (ESSF) innen «Ship Energy Efficiency» og «Sustainable Alternative Power for Shipping».

## Hovedmål 2:

# Profesjonalitet og kundefokus

### 2.1 Vi har effektive tjenester

I den nye strategiplanen er det høyt fokus på at direktoratet skal levere effektive og moderne tjenester til våre kunder.

Sjøfartsdirektoratet sine tjenester er konkurranseutsatte, siden rederiene kan velge bort norsk flagg til fordel for andre flaggstater. Det er derfor viktig at vi er profesjonelle, gir raske og gode svar og har dialog med kundene 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 i Sjøfartsdirektoratet, velger vi digitale løsninger dersom det gir bedre kundeopplevelser. Det er derfor svært viktig at Sjøfartsdirektoratet ligger i forkant av andre flaggstater når det gjelder digitale tjenester og service.

I 2020 fikk Sjøfartsdirektoratet de første elektroniske fartøysertifikatene (CLC og CLB). Tilbakemeldingen fra næringen er utelukkende positiv, og det jobbes videre med digitalisering av resterende fartøysertifikater.

1. juli 2020 ble bareboat-registrering lansert for NIS og NOR. Næringen har etterspurt dette i lang tid, og det er derfor gledelig at dette nå er en registreringsmulighet direktoratet kan tilby. Det er primært et alternativ til permanent utflagging av NIS/NOR dersom det er nødvendig ved et eventuelt bareboat-certeparti. Bareboat registrering innebærer at flaggstatsjurisdiksjonen overføres til bareboat-staten, mens eierskap og rettsstiftelser forblir registrert i primærstaten i hele perioden skipet er bareboat-registrert. Åpningen av bareboat-registrering har fått bred eksponering nasjonalt og internasjonalt, og direktoratet har fått gode tilbakemeldinger på lanseringen.

Direktoratet samhandler mye med ulike næringsaktører. Det er derfor viktig at vi tilbyr gode og brukervennlige digitale tjenester til våre kunder. Sjøfartsdirektoratet skal ligge i forkant i bruk av digitale løsninger for å øke tilgjengeligheten og servicenivået. Kundene skal i så stor grad som mulig få løst sine oppgaver gjennom digitale løsninger.

Sjøfartsdirektoratet har hatt en strategi der ek-

sterne IT-utviklingsressurser er leid inn og har ansvar for å levere de digitale løsningene. I 2020 har vi endret dette strategiske fokuset og i større grad tatt ansvar for de ulike digitaliseringsprosjektene. Vi leier nå kompetanse til å drive utviklingsarbeid. Dette gjør at vi må bygge opp teknisk kompetanse som jobber sammen med innleid utviklingskompetanse. Det vil føre til en økning i antall årsverk, men de totale kostnadene vil gå ned sammenlignet med dagens løsning. Grunnen til dette er at vi slipper å betale for administrasjon, prosjektleidelse og risikopåslag til eksterne leverandører.

Direktoratet har i 2020 hatt følgende store digitaliseringsprosjekter under utvikling:

- ✓ E-tinglysning - tas i bruk første kvartal 2021
- ✓ Ny betalingsløsning - tas i bruk første kvartal 2021
- ✓ Automatiske personlige sertifikater (APS) - ferdig fjerde kvartal 2021
- ✓ Erstatt tilsynssystemet (ET) - lengre tidsløp

Direktoratet har også i 2020 videreutviklet sin IT-driftsløsning hvor flere av tjenestene lagres i skyen. En av de nye løsningene som ble tatt i bruk i 2020 var Microsoft Teams. Dette var avgjørende for at direktoratet klarte å levere sine tjenester da covid-19 gjorde at alle ansatte måtte jobbe fra hjemmekontor fra midten av mars 2020.

### Klagesaker

I løpet av 2020 har Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) avgjort 30 klagesaker oversendt fra direktoratet, mens 7 saker er avgjort av Klima- og miljødepartementet (KLD).

Departementene opprettholdt vårt vedtak i 32 av disse sakene, mens 5 saker ble omgjort eller delvis omgjort. Det ligger fortsatt 15 saker til behandling i departementene (13 hos NFD og 2 hos KLD), mens det er 43 ubesvarte klagesaker (ikke påbegynt eller fortsatt under behandling i direktoratet).

Det sendes mange foreløpige svar, og gjennomsnittlig saksbehandlingstid i direktoratet for de sakene som er avgjort er omtrent 3 måneder.

## 2.2 Vi har framtidsrettet kompetanse

Sjøfartsdirektoratet er opptatt av å ha relevant kompetanse som dekker organisasjonens og kundenes behov. Eksisterende kompetanse utvikles kontinuerlig for å møte framtidige behov. Vi jobber etter en strategisk kompetanseplan som blir videreutviklet hvert år. Noen opplæringstiltak i 2020 har måttet utgå på grunn av covid-19-utbruddet.

Tiltak for å bygge kompetanse på omstilling og prosess ivaretas gjennom operasjonaliseringsprosjektet. Vi har tatt i bruk jobbanalyse i rekrutteringsverktøyet vårt. En god analyse før rekruttering sikrer at vi henter inn riktig kompetanse. Direktoratet får stort sett gode søkere til ledige stillinger. Det er likevel en utfordring å beholde og rekruttere spisskompetanse. Dette gjelder spesielt innen ny maritim teknologi og kompetanse knyttet til digitalisering.

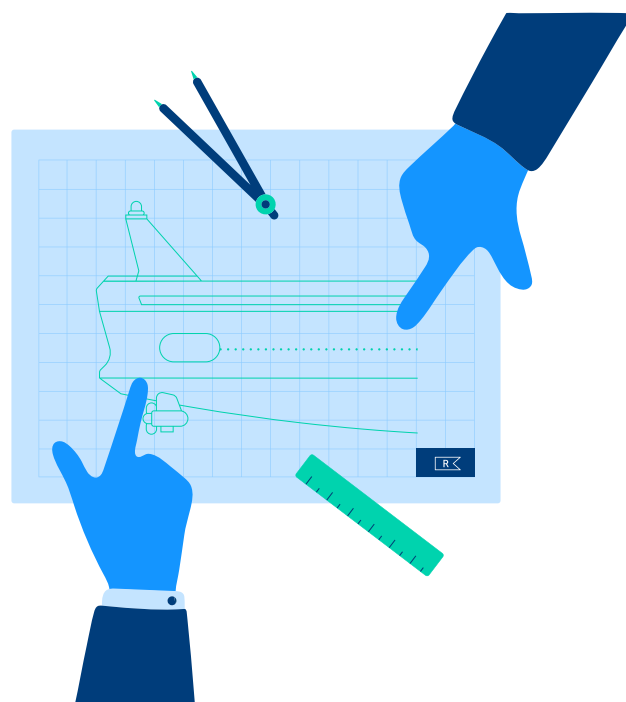
Direktoratet har de siste årene økt antall årsverk for å kunne håndtere nybyggingsaktivitet knyttet til blant annet ny teknologi, nye miljøkrav og tjenestoområder som fiskeri/havbruk. Den økte bemanningen er finansiert med økte gebyrinntekter. Direktoratet forventer fortsatt høy aktivitet, men det er usikkert hvordan covid-19 påvirker det maritime markedet i årene som kommer.

Direktoratet har økt bemanningen på grunn av flere søknader om personlige sertifikater som følge av endringer i STCW. Dette er gjort mulig gjennom ekstra bevilgning i revidert budsjett våren 2020, og det er finansiert med økte gebyrinntekter.

## 2.3 Kulturen vår påvirker kundeopplevelsen positivt

Direktoratet skal være en endringsdyktig organisasjon og har en kultur som bidrar til at vi når strategiske mål. I operasjonaliseringsprosjektet knyttet til ny strategiplan ble det nedsatt et eget prosjekt som skulle kartlegge dagens kultur, lage handlingsplan for å utarbeide nye verdier for direktoratet for strategiperioden, og beskrive aktiviteter som skal gjennomføres for å sikre implementering av ønsket kultur i organisasjonen.

Kundeundersøkelsen, som gjennomføres annethvert år, ble sendt ut i november. Det blir analyse og gjennomgang første kvartal i 2021. Nå jobber vi med å finne målinger som kan gjøres kontinuerlig for å sikre enda bedre oppfølging og forbedring.



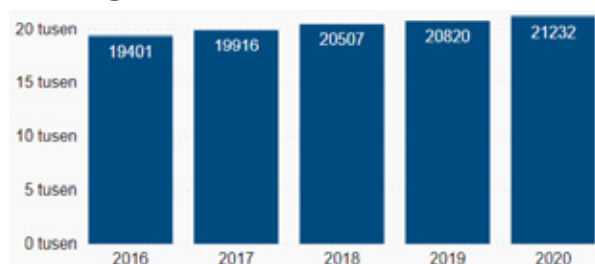
## Hovedmål 3:

# Verdensledende og attraktiv samarbeidspartner

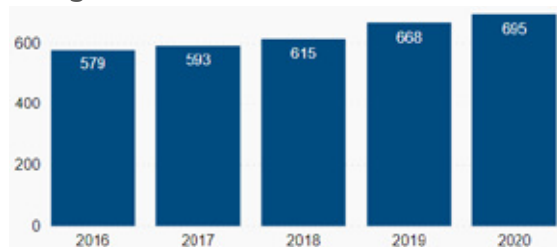
### 3.1 Vi har økt flåten i NIS/NOR

NIS og NOR har økt flåten i 2020, både i antall fartøy og tonnasje. Utfordringene stod i kø for rederiene hele året, og de fleste segmentene har merket en markant nedgang i både etterspørsel og rater. For noen, for eksempel cruise og offshore, ble det nesten fullt stopp. Andre har slitt med havneanløp og mannskapskifter. Det har vært stor usikkerhet rundt hvordan dette ville slå ut for antall registrerte fartøy i NIS og NOR. For direktoratet er det derfor veldig gledelig at NIS har hatt en netto vekst på 27 fartøy, og at bruttotonnasjen har økt med vel 1 million bruttotonn. Av de 77 fartøyene som ble innført i NIS, var 46 rene omflagginger fra utenlandske flaggstater, 19 var nybygg, mens de resterende 12 ble overført fra NOR.

Utvikling i NOR-flåten, 2016-2020



Utvikling i NIS, 2016-2020



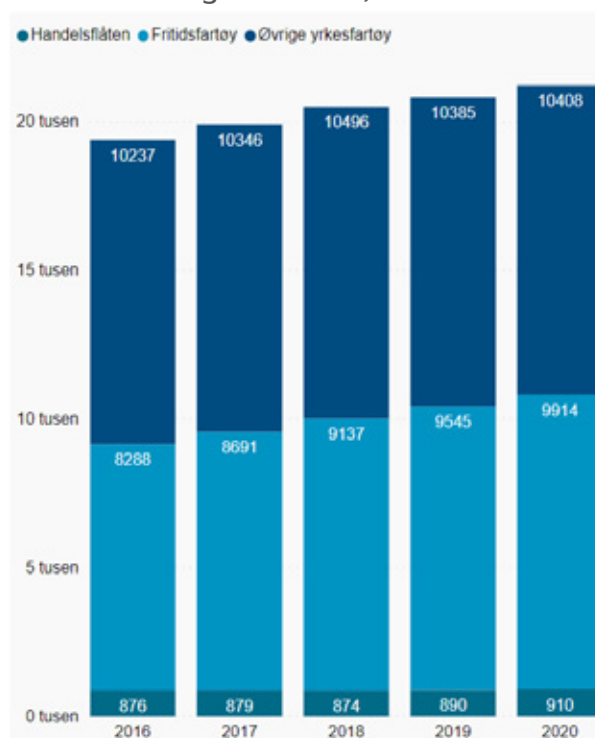
Bruttotonnasje i NIS, 2016-2020



Flere rederier med fartøy i NOR har hatt lignende problemer som i NIS, men jevnt over har de vært mindre. Handelsflåten i NOR har hatt en fin vekst i 2020, og i løpet av året ble flere fartøy overført fra NIS til NOR enn motsatt. For fritidsbåtsegmentet har hjemmesommer førte til stor etterspørsel etter nye og brukte fartøy. Saksmengden knyttet til fritidsbåter økte kraftig i månedene mai til juli. Størst var økningen i antall registrerte eierskifter i NOR sommeren 2020, en av de travleste somrene for registrene noensinne. Verftene i Europa stengte ned, forhandlerne fikk ikke ut nye båter, og omsetningen på bruktmarkedet økte derfor betydelig.

Den registrerte panteverdien i NIS og NOR steg markant i 2020 og var ved utgangen av året på vel 4.700 milliarder kroner. Dette skyldes først og fremst noen omstruktureringer og refinansieringer av større flåter hvor det nyttes flåtepant.

Sammensetning NOR-flåten, 2016-2020





Registrerte heftelser i milliarder NOK, totalverdi

	2019	2020
NIS	1 103	2 317
NOR	1 859	2 443
NYBYGG	17	15
Totalt	2 979	4 775

Fire fartøy har brukt den nye muligheten til bareboat-registrering ut og inn av NIS og NOR.

Det etablerte markedsteamet har måtte snu om på en del planer og markedsaktiviteter for 2020 grunnet koronasituasjonen. Flere planlagte aktiviteter har måttet avlyses, men vi har også sett potensialet i nye digitale løsninger. Siden flere arrangementer, som Posidonia og ONS er blitt avlyst, har vi økt innsatsen ved å legge til rette for kundemøter.

Før Norge stengte ned, ble første flaggfrokost gjennomført i Haugesund med flere rederier til stede. Dette var den første av flere flaggfrokoster som skulle arrangeres i flere byer. De øvrige ble avlyst på grunn av korona. Totalt er det gjennomført 21 kundemøter (14 digitalt og 7 fysisk). Noen av kundemøtene har allerede resultert i signaler om mulige innflagginger, noe som viser viktigheten av å bruke tid på både rederier med norsk flagg og de som ikke har skip med norsk flagg enda. Før jul ble det også kjørt en kampanje kalt «We are here for you», med en hyllest til sjøfolk og den maritime næringens viktige bidrag under pandemien. Kampanjen ble kjørt både i trykte medier, sosiale medier og ved fysisk utsendelse av hilsener. Det er i løpet av 2020 også kjørt en tilsvarende kampanje rettet mer mot sjøfolkene og korona: «Salute seafarers». Denne har også gått bra i sosiale medier. Den hadde blant annet egen ramme som folk kunne bruke på profilbildet sitt på Facebook.

### 3.2 Vi sikrer norsk maritim kompetanse

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. Dette gjelder antall fartøy under norsk flagg, og at vi sikrer flere norske arbeidstakere til sjøs.

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

Et viktig virkemiddel for å sikre norsk maritim kompetanse er tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs. Det er i 2020 gjort en del tilpasninger for å dekke næringens behov på grunn av covid-19.

Sjøfartsdirektoratet samarbeider aktivt med maritime utdanningsmiljøer for å videreutvikle krav til fartøy. Innføring av ny teknologi og nye driftskonsepter medfører endrede behov for kompetanse om bord. Gjennom prosjektet MARKOM2020 er det gjort et betydelig løft av næringstilpasset maritim profesjonsutdanning fra fagskole via bachelor- og masterutdanninger til felles doktorgradsprogram. Direktoratet har bidratt underveis i arbeidet.

Direktoratet har videre arbeidet med kompetansekrav til operatører av autonome skip, samt behov for kompetanseheving blant personell som arbeider på fartøy med større batteriinstallasjoner.

Direktoratet bidrar også i en betydelig mengde forsknings- og utdanningsprosjekter knyttet til ny teknologi på skip. Dette har nytteverdi både ved å tilføre næringen kompetanse knyttet til det maritime reguleringsregimet, og det gir direktoratet verdifull kompetanse knyttet til nye teknologier og driftskonsepter.

### 3.3 Vi er hovedkilden til informasjon innenfor norsk sjøfart

Direktoratet ser det som svært viktig at vi har god kvalitet på de dataene som vi har ansvar for. Dette gjelder fartøysdata, ulykkesdata, data knyttet til sjøfolk, realregisteret knyttet til blant annet eierforhold og verdier/panteheftelser. For å sikre dette, ble det i forbindelse med operasjonaliseringsprosjektet knyttet til ny strategiplan etablert et team som nylig har lagt fram flere tiltak for å sikre riktig og god datakvalitet.

Sjøfartsdirektoratets nettløsning deler blant annet fartøyinformasjon og eierrettigheter/panterettsforhold som en servicefunksjon. Flere store nasjonale og internasjonale aktører som direktoratet har avtale med bruker denne tjenesten.

Vi har fortsatt positiv utvikling i antall henvendelser fra media. Totalt viser medieovervåkingen at direktoratet er omtalt i 5310 saker i 2020. Av enkeltsaker stod «Boreal-saken» i desember for rundt 700 av disse omtalene. Vi ser at flere medier ser på direktoratet som en viktig kilde når det utarbeides saker om maritim næring. Dette medfører en del arbeid som det er vanskelig å planlegge, men som er strategisk viktig. Direktoratet har også høsten 2020 deltatt i Aalund sitt PR-barometer. Resultatene kommer tidlig i 2021 og vi har som mål å beholde, og helst forbedre, de gode resultatene fra 2018/2019.

Sosiale medier er en stadig viktigere del av kommunikasjonsarbeidet. Vi når stadig lengre via disse kanalene. Satsingen på Instagram, med mål om å synliggjøre direktoratets ansatte og oppgaver, har fått god respons. I desember hadde vi blant annet en konkurranse på Instagram som fikk god respons. Det var mange deltakere, og vi fikk flere følgere. Også LinkedIn har gått fra å være en mindre satsing til å bli en viktig kilde til å nå ut til både jobbsøkere og andre viktige aktører.

Høsten 2020 ble nettsiden sdir.no oppgradert. Denne erstattet blant annet magasinet «Navigare» som ble trykket for siste gang våren 2020. Endringen på nettsidene innebærer en mer moderne og innbydende nyhetsside samt et forbedret nyhetsbrev. Mange av sakene som publiseres fanges opp av media og fører til gode oppslag.

I 2020 er det gjennomført flere webinarer og podkaster som en del av den digitale reisen mange har vært gjennom som følge av pandemien. Sjø-sikkerhetskonferansen ble også gjennomført som digital konferanse. Dette har resultert i mye læring og erfaring som vi tar med videre i planleggingen av kommunikasjonstiltak for kommende år.

En viktig del av kommunikasjonsarbeidet er også god dialog med kommunikasjons-avdelingene i NFD og KLD. Vi opplever dette som positivt og godt fungerende.

Det har vært flere krevende mediasaker også dette året, men den som har preget oss mest er selvsagt koronasituasjonen. Her fikk vi både en del medie henvendelser de første ukene, samtidig som det var et stort behov for informasjon ut til næringen. Det ble derfor opprettet en egen kanal for koronarelatert informasjon på direktoratets nettside, og det ble etablert et eget kommunikasjonssteam som satt tett på kriseledelsen i starten. Utenom dette, var det sakene knyttet til Hurtigruten (fartsområde og hotellskip), samt Boreal-saken i desember som var av de mest krevende.

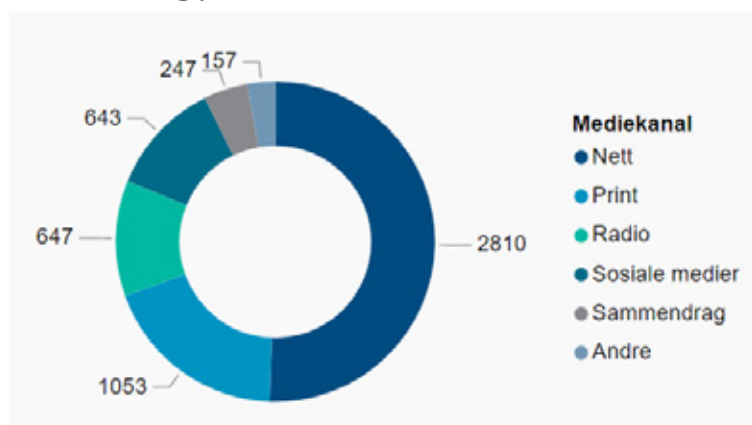
#### Mediedekning per måned, 2020

De digitale tjenestene, som bidrar til at kundene kan bruke direktoratet hele døgnet, er også i 2020 under utvikling. Min side fartøy har blitt utvidet med de første digitale sertifikatene (CLC/CLB) og det jobbes kontinuerlig med forbedring av tjenestene. I kundeundersøkelsen er også de digitale løsningene, samt våre kommunikasjonskanaler, en del av det som blir evaluert.

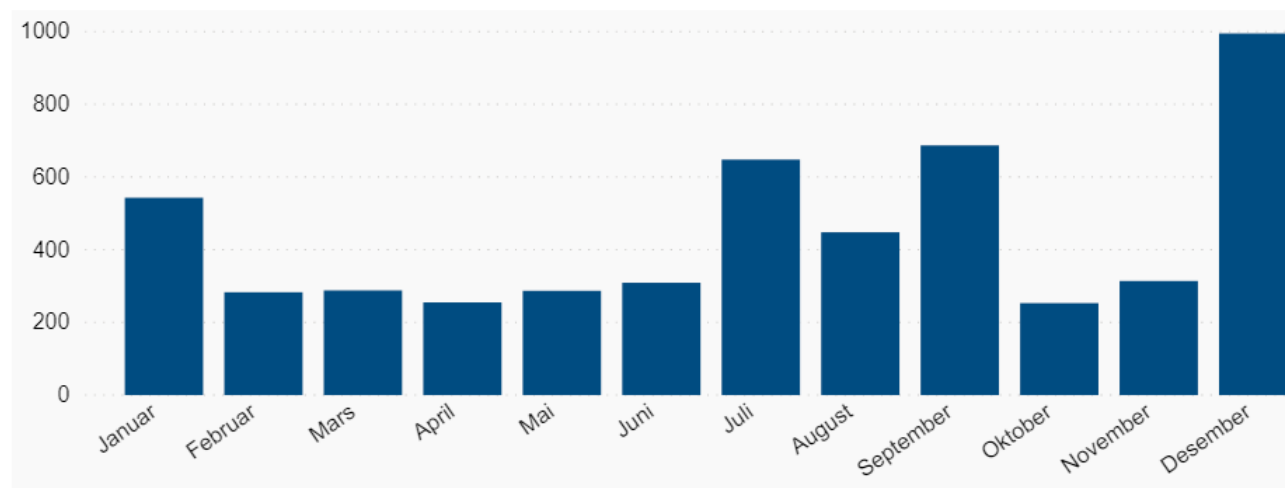
## Mediedekning med flest omtaler, 2020

Kildenavn	Antall
Facebook	452
NRK Radio	145
Sunnmørsposten	120
Haugesunds Avis	102
Bergens Tidende	91
Fiskeribladet Fiskaren	83
Romsdals Budstikke	83
NRK Radio - P1 Møre og Romsdal	81
NRK Radio - P2	76
Aftenposten	73
Stavanger Aftenblad	73

## Mediedekning per kanal, 2020



## Mediedekning per måned, 2020



## Sjømannsidretten

Sjømannsidretten i Sjøfartsdirektoratet ønsker å bidra til tilrettelegging og motivasjon for fysisk aktivitet. Dette er en prioritering i vår HMS-strategi ut til næringen. Fysisk aktivitet, godt kosthold og god søvn gir mer opplagte og årvåkne skipsarbeidstakere, noe som bidrar til sikrere sjøferdsel.

De største arrangementene er vanligvis 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. Ingen av disse arrangementene ble gjennomført i 2020 grunnet covid-19.

I tillegg administrerer Sjømannsidretten en nettportal for informasjon, kunnskap, motivasjon, kampanjer samt registrering av treningsresultater. Basert på denne, organiserer vi en årlig aktivitetskampanje som heter Sjøtrimkonkurransen.

### Sjøtrimkonkurransen

I 2020 var det 698 personer som registrerte aktivitet i treningsportalen til Sjømannsidretten. Det er en liten nedgang fra 2018 og 2019 med henholdsvis 832 deltagere i 2019 og 851 deltagere i 2018. Kjønnfordelingen er 90 kvinner og 608 menn.

Portalen har vært i drift i 7 år, og vi er fornøyd med at den fortsatt er aktuell og har mange brukere. I 2020 var det 142 nye personer som registrerte seg med profil i web-portalen. I 2019 var tallet 260, noe som viser et fortsatt tilslag med nye brukere årlig.

I løpet av 2020 ble det registrert 90 119 aktiviteter (treningsøkter), mot 99 142 aktiviteter fra brukerne i 2019. Det gir et økt gjennomsnitt av økter per person på 129 aktiviteter i 2020, mot 119 aktiviteter per person i 2019.

Det er brukt til sammen 95 774 timer på disse aktivitetene, mot 94 344 i 2019. Det gir altså i gjennomsnitt økt lengde på hver aktivitet. Det vi si at de som har profil i Sjømannsidretten sin treningsportal har registrert aktivitet tilsvarende nesten 52 årsverk.

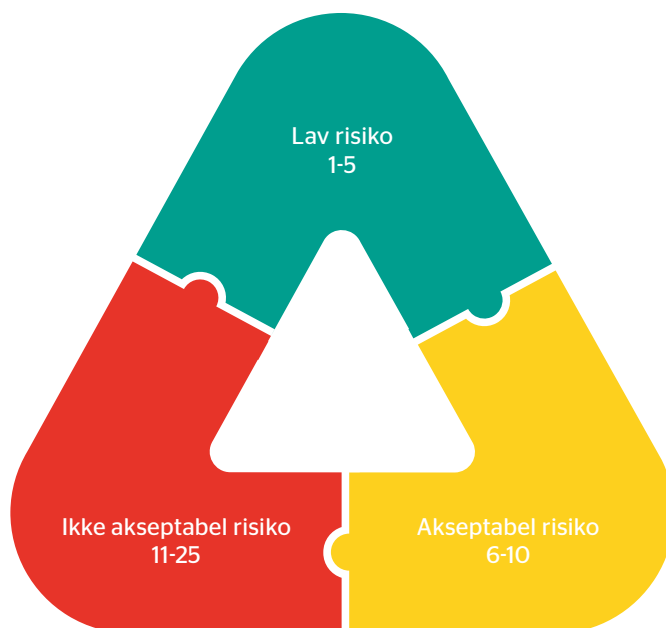









# Mål, styringsparametere og oppdrag fra departementet

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:

# Høy sikkerhet, renere miljø

## Delmål 1.0 Innledning

### 1.0.1 **Direktoratet skal støtte opp under regjeringens satsing på grønn skipsfart nasjonalt og internasjonalt.**

Direktoratet skal i dette arbeidet legge vekt på å møte næringens behov som følge av den grønne omstillingen i den maritime næringen, og videreutvikle den tekniske, maritime og juridiske kunnskapen knyttet til klima- og miljøvennlige løsninger.

#### Risiko 4



Det er ingen forsinkelser i våre planer eller arbeidsprosesser så langt. På grunn av koronasituasjonen er det enkeltområder som stopper opp i utviklingen og gjennomføringen, men hovedsakelig følger arbeidet de planer som er lagt. Enkelte møter blir utsatt, men for det meste skjer samhandlingen nå på digitale flater.

Sjøfartsdirektoratet har vedtatt bærekraftsmål og identifisert tiltak som sikrer at vi følger de vedtatte målene. Dette skal gjøre direktoratet bedre rustet til å støtte regjeringens satsing på grønn skipsfart.

### 1.0.2 **Flerårige faglige føringer fremgår av hovedinstruks fastsatt 22. desember 2017.**

Utover disse skal Sjøfartsdirektoratet i 2020 følge opp tiltak i Meld. St. 30 (2018-2019) Samhandling for bedre sjøtryggleik på sitt område og bidra i oppfølgingen av relevante tiltak i regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart.

#### Risiko 4



Sjøfartsdirektoratet leverte i andre tertial deler av oppdrag knyttet til fritidsbåt i Meld. St. 30 (2018-2019) Samhandling for bedre sjøtryggleik. Etter avtale med departementet arbeides det videre med krav til utleiery av fritidsfartøy. Mot slutten av året ble det igangsatt regelverksarbeid knyttet til innføring av krav om høyhastighetskompetanse på fritidsfartøy.

Videre har direktoratet fulgt opp flere oppdrag og bestillinger knyttet til regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart.

I andre tertial ble det overfor andre relevante offentlige myndigheter tatt initiativ til å etablere et forum for offentlige aktører innen grønn skipsfart. Direktoratet har mottatt positiv tilbakemelding fra alle, og vil følge opp dette videre.

## Delmål 1.1 Vi ivaretar sikkerheten og bidrar til et renere miljø

### 1.1.0.01 **Sjøfartsdirektoratet forvalter det sentrale regelverket på sjøsikkerhets- og miljøområdet.** Dette målet betyr at direktoratet skal bidra til høy sikkerhet og renere miljø gjennom regelverksutvikling, tilsyn og forebyggende arbeid.

#### Risiko 4



Arbeidet følger planen og vi ser at vi på tross av situasjonen rundt koronautbruddet og de begrensningene som følger av dette klarer å gjennomføre det som er forventet av oss. Det er større utfordringer rundt samhandling internasjonalt, både når det gjelder tilsyn og regelverksarbeidet, men foreløpig har vi møtt kundenes behov og internasjonale organisasjoners frister i beslutningsprosesser innen rimelig tid.

### 1.1.0.1

#### Risiko 8



### Resultat av ulike tilsyn knyttet til skip og sjøfolks arbeids- og levevilkår.

Sjøfartsdirektoratet hadde god framdrift på samtlige tilsynsområder fram til og med 12. mars 2020.

12. mars ble alle fysiske tilsyn stoppet på grunn av koronapandemien. Tre-måneders sertifikatforlengelser ble gitt for å sørge for at sikre skip skulle seile. Havnestatskontroller og miljøkontroller ble heller ikke utført fra samme dato. Rutiner for fjerntilsyn ble etablert for å kunne følge opp nødvendige tilsyn.

27. april gjenopptok direktoratet noe fysisk tilsynsaktivitet. Dette gjaldt sertifikatspeksjoner på høyriskoskip, uanmeldte tilsyn på høyriskoskip og havnestatskontroller med såkalt "overriding factor". Risikovurdering ble etablert for å ivareta sikkerheten til inspektører og mannskap.

15. juni ble det ytterligere opptrapping av fysiske tilsyn. Det ble åpnet for utførelse av sertifikatspeksjoner. I tillegg ble det oppstart av havnestatskontroller på prioritet 1-skip.

1. september ble det åpnet opp for å gjennomføre samtlige tilsynsoppgaver direktoratet er satt til å gjøre. Likevel har fjerntilsyn hatt prioritet der dette var hensiktsmessig.

Drift av skip og sikkerhet er ivaretatt i perioden, men det er helt klart at den store reduksjonen av tilsyn vil kunne ha en negativ påvirkning på sikkerheten. Fokus har vært å få gjennomført sertifikatspeksjoner. Per 31. desember 2020 var det kun 51 aktive sertifikatforlengelser. Dette viser at de aller fleste sertifikattilsynene er gjennomført, enten som fjerntilsyn eller fysisk.

Direktoratet hadde i 2020 tre prosent flere ISM-revisjoner enn i 2019. Hovedfunn er skipets operasjoner, ressurser og personell, vedlikehold, dokumentasjon og verifisering i selskapet. Trendene er de samme som i 2019. To DOC-sertifikater ble trukket i 2020.

MLC inspeksjoner sørger for gode arbeids- og levevilkår om bord. Det kommer inn en del bekymringsmeldinger som går på forhold som manglende lønn, arbeidskontrakter og lignende. Disse prioriteres høyt i tilsynsarbeidet.

På grunn av koronasituasjonen er det en reduksjon i antall, utførte uanmeldte tilsyn. Direktoratet har hatt flere tilsyn med høyriskoskip enn vanlig. Det har blant annet ført til en økning av tilbakehold på lasteskip større enn 15 meter.

På grunn av korona nådde direktoratet ikke "fair share" i Paris MoU. Det var 356 av 543 skip som ble kontrollert. Prioriteten har vært P1-skip, men smittevern hensyn har gjort at vi også har hatt en god del "miss" på disse. En konsekvens av færre inspiserte skip er færre tilbakeholdelser og pålegg. Antall inspiserte skip med pålegg er prosentvis det samme som i 2019. Seks utenlandske skip ble tilbakeholdt i Norge.

Miljøkontrollene er også redusert. Det ble tatt 50 svovelprøver. To viste over tillatt verdi. Det gir en funnprosent på 4, noe som er omtrent tilsvarende tidligere år.

Kontroller med fritidsfartøy ble også redusert i 2020. Av de kontrollene som ble gjennomført ble det avdekket en del formelle mangler, slik som manglende samsvarserklæring, mangler i innhold i samsvarserklæring og feil språk i samsvarserklæring og brukerhåndbok.

Markedskontroller med skipsutstyr ble også gjennomført. Også her var det en reduksjon i forhold til tilsynsplanen. Mangler ved samsvarserklæring er et tilbakevendende funn, samt innhold i samsvarserklæringen i den grad den finnes (mangler henvisning til regelverk, ikke samsvar mellom merking på utstyr og dokumentasjon, feil opplysninger om produksjonstidspunkt, mangler informasjon om sertifisering osv.). Det forekommer også at ikke-rattmerket utstyr er tatt om bord.



## 1.1.O.2

### Risiko 8



## Resultat av tilsyn med klasseselskap, godkjente foretak og utdanningsinstitusjoner. RO/RSO

Det gjennomføres jevnlig kontroller/datainnhenting for å kunne sørge for en god overvåkning av RO/RSO-ene sitt arbeid. Det store bildet i overvåkingen viser at RO/RSO gjør en god jobb på vegne av flaggstaten. Det avdekkes enkelttilfeller der det har blitt stilt spørsmål ved standarden på utført arbeid. I slike tilfeller tar direktoratet direkte kontakt med den aktuelle RO/RSO for nødvendig oppfølging. Hensikten er kontinuerlig forbedring av arbeidet som gjennomføres. Uanmeldte tilsyn på delegerte skip og data fra havnestatskontroller er viktige momenter for en godovervåkning overvåkning.

I likhet med de fleste tilsynsaktiviteter ble ikke RO-overvåkingen som planlagt i 2020 på grunn av koronapandemien. Fysiske besøk og tilsyn hos RO har vært vanskelig på grunn av restriksjoner. Det har vært en betydelig nedgang i havnestatsinspeksjoner og uanmeldte tilsyn på delegerte skip, og dermed mindre grunnlag for å vurdere funn og inspeksjonsresultater. PSC-gruppen har imidlertid hatt regelmessige Teams-møter, og har ikke funnet noen negativ utvikling basert på informasjonen vi har mottatt. I stikkprøvekontroll av tilsynsrapporter og sertifikater er det heller ikke avdekket noe negativt.

Det er iverksatt en ny RO-overvåkningsmetode som i utgangspunktet kan gjøres som fjerntilsyn: dokumentgjennomgang av «plan approval» for delegerte nybygg. Foreløpig er ett nybygg valgt ut, og dokumentasjonen er til gjennomgang hos lasteskipsavdelingen for sjekk av om regelverk og våre instruksjoner er ivaretatt. Eventuell videre oppfølging avhenger av resultatet av gjennomgangen.

Koronapandemien har gjort at utviklingen og omfanget av fjerntilsyn økt veldig hos RO-ene. Vi forventer at denne utviklingen fortsetter også etter at koronapandemien er tilbakelagt og det er behov for å overvåke utviklingen og påvirkningen den har på RO sin utførelse av tilsyn på våre vegne. At stadig flere tilsyn gjøres som fjerntilsyn gir oss muligheter til å overvåke, via digitale løsninger, flere av RO sine tilsyn på en effektiv måte. Dette er noe som må jobbes med framover.

### Godkjente foretak

Sjøfartsdirektoratet har fra 1. januar 2020 avtale med 22 godkjente foretak. Sju av disse er helt nye aktører uten tidligere erfaring som godkjent foretak. Ytterligere to selskap er nye, men kjent fra før, ved at det ene foretaket har hatt avtale med oss tidligere og det andre er en utspringer fra et selskap som vi har hatt avtale med tidligere. Flertallet av godkjente foretak har erfaring som godkjent foretak fra før.

Det var i 2020 planlagt å utføre tilsyn med alle godkjente foretak som vi hadde avtale med før 1. januar 2020 da nye avtaler trådte i kraft. Disse foretakene har ikke vært revidert siden 2017 og 2018.

For nye godkjente foretak har planen vært å gjennomføre revisjon så snart de har gjennomført minimum fem fartøysertifiseringer.

Tre revisjoner ble gjennomført i 2020 før koronapandemien inntraff, den siste den 3. mars 2020. I perioden fra 3. mars til 3. september 2020 har seks avtalte revisjoner blitt kansellert, fem av dem på vårparten. Det er laget nytt revisjonsprogram, og planen er å gjennomføre ti revisjoner fra 3. september og ut 2020.

Selv om en del av de nye foretakene ikke er kommet i gang med sertifisering av fartøy slik vi hadde håpet og forventet, er det vår vurdering at godkjente foretak sin kapasitet til å følge opp flåten er tilfredsstillende og konkurransemessig sunn blant annet fordi alle lasteskip og meste-parten av fiskeflåten i fartøystørrelsen 8-10,67 meter som skal førstegangssertifiseres har fått sin

godkjenning på plass, samt fordi det er erfarne aktører vi har videreført avtalene med. Vi forventer derfor ikke kapasitetsproblemer med sertifisering av flåtegruppen 8-15 meter framover.

I all hovedsak får vi gode tilbakemeldinger på jobben godkjente foretak gjør.

Et økende antall bekymringsmeldinger går på faglig kompetanse knyttet til forståelse og fortolkning av regelverk og verifikasjon av dokumentasjon er imidlertid et signal om behov for tett oppfølging av foretakene. Dette understøttes også av tilbakemeldinger fra flere av foretakene som gir uttrykk for behov for veiledning for å sikre trygghet, god faglig kompetanse og enhetlig sertifisering av flåten. Etter ønsker fra godkjente foretak har det blitt gjennomført dialogmøter som en separat del i etterkant av revisjonene. Dette har blitt svært positivt mottatt.

### Utdanningsinstitusjoner

Det ble i 2020 på grunn av koronapandemien kun gjennomført 7 av 14 planlagte revisjoner på maritime utdannings- og opplæringsinstitusjoner.

Det ble gjennomført 2 fysiske og 5 fjernrevisjoner. Erfaringene med fjernrevisjoner er gode.

Sju av revisjonene som ble planlagt i 2020 ble derfor overført til våren 2021.

Vi har hatt god dialog med de maritime utdannings- og opplæringsinstitusjonene. Vi har vært fleksible med gjennomføringen av revisjonene. Tidsvinduet har gitt oss mulighet til det, da noen institusjoner ikke har hatt noen aktive kurs har de derfor blitt utsatt til våren 2021.

### 1.1.0.3 Resultat av forebyggende arbeid knyttet til antall ulykker og uønskede hendelser for nærings- og fritidsfartøy.

#### Risiko 9



Planer for tilstedeværelse på messer, konferanser og lignende i næringen ble direkte påvirket av smittevernrestriksjoner. Arrangement som «Sjøen for alle», Nor-Fishing og Havexpo ble avlyst. Vi har derfor gjennom året vært nødt til å vri fokus mot formidling av budskap gjennom digitale flater.

Det ble i løpet av året publisert sju sikkerhetsmeldinger. Videre publiserte direktoratet jevnlig "læring av hendelser" for å bidra til å opprettholde fokus på sikkerhet i næringen.

Som oppfølging av brann/eksplosjon på batterifergen Ytterøyningen ble det gjennomført et internt utredningsarbeid knyttet til sikkerhet ved større batteri-installasjoner. Rapporten ga anbefaling om flere konkrete tiltak som det jobbes videre med, blant annet knyttet til sjøfolks kompetanse.

Sjøfartsdirektoratet har i samarbeid med sakkyndig råd for fritidsfartøy fulgt opp handlingsplan mot fritidsbåtulykker. Første planperiode løper fram til og med 2023. Hensikten med planen er å redusere antallet fritidsbåtulykker, og målet for planperioden er en halvering av antall omkomne. I tillegg til å overvåke ulykkestallene, vil det også være mulig å overvåke holdningsendring på enkelte områder gjennom Båtlivsundersøkelsen (som gjennomføres ca. hvert 5. år).

Sommeren 2020 ble det gjennomført en stor kampanje på fritidsfartøysikkerhet. Det var ventet en stor økning i antall båtbrukere som følge av korona. Vi gjennomførte derfor oppsøkende virksomhet i småbåthavner, og det ble sendt ut viktig sikkerhetsinformasjon til rundt 600.000 husstander langs kysten. I tillegg ble "løft blikket" -kampanjen, som er en samarbeidskampanje mellom Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, og RS gjennomført. Antall omkomne i fritidsbåt viser en nedgang målt mot foregående år.

Resultatet av arbeidet kan til en viss grad måles i ulykkesstatistikk, men slik statistikk vil aldri gi et helt sannferdig bilde av tilstanden i flåten. Vi har sett en bedring i rapporteringen etter at alle fartøystørrelser ble omfattet av kravet til sikkerhetsstyringssystem.

#### 1.1.0.4 Høy rangering på Paris MoU, Tokyo MoU og Qualship 21.

Risiko 6



Norge er rangert som nummer 2 i Paris MoU sin hviteliste. Norge er med i Qualship 21-programmet til USCG, og Norge er rangert som nummer 8 på Tokyo MoU sin hviteliste. Plasseringene var gjeldende fra 1. juli 2020 og er gyldige i ett år. Dette viser at det norske flagget er et kvalitetsflagg i de største havnestatskontroll-regimene.

#### 1.1.2.1 Et dynamisk regelverk som åpner for anvendelse av ny sikkerhets- og miljøteknologi og innovative løsninger.

Risiko 4



Arbeidet med å finne fram til hvilke kriterier som skal legges til grunn for å konstatere at en ny teknologi er slutført i operasjonaliseringsprosjektet som ble overlevert til styringsgruppen i desember 2020. Gjeldende regelverk åpner allerede for å ta i bruk ny teknologi og miljøvennlige løsninger som anses tilstrekkelig sikre etter en risikovurderingsprosess. Å finne skjæringspunktet for når en teknologi skal gå over fra sak til sak-vurdering til at vi skal lage eget regelverk på den aktuelle teknologien, må gjøres før vi kan konstatere at det er behov for nytt regelverk. Arbeidet med å vurdere om ny teknologi er etablert, er en løpende oppgave. Om den aktuelle teknologien er såpass moden at det er hensiktsmessig å lage et eget regelverk for den inngår i vurderingen. Fram til tidspunktet det er anses mer hensiktsmessig å lage eget regelverk for en bestemt ny teknologi anvender Sjøfartsdirektoratet dispensasjonsmulighetene som følger av det gjeldende regelverket sammen med prosedyren for å risikovurdere den nye teknologien, og det gjøres en vurdering i den enkelte sak. Prosedyren følger retningslinjer vedtatt av IMO.

#### 1.1.2.2 Vurdere utforming av et fordelsprogram for null- og lavutslippsskip i NIS og NOR. Nærmere føringer gis innen utgangen av januar 2020.

Risiko 6



Føringer ble oversendt direktoratet noe senere enn først indikert, noe avvik på framdrift på grunn av dette. Føringerne er nå mottatt og prosjektleder er utnevnt. Vi har begynt samtaler med aktuelle samarbeidsaktører som kan bidra med innspill til utredningen. Det er et utkast under utarbeiding. Arbeidet rundt definisjoner er omfattende. Oppdraget er videreført til første halvår 2021.

#### 1.1.2.3 Videreføre arbeidet med å følge opp Stortingets vedtak om nullutslipp fra turistskip og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart og senest innen 2026. Andre halvår 2020.

Risiko 3



Etter dialog med Klima- og miljødepartementet har det blitt utarbeidet tilleggsinformasjon som kunne utfylle anbefaling og rapport fra DNVGL om innføring av nullutslipp i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart og senest innen 2026. Tilleggsinformasjon ble oversendt i form av et notat den 10.11.2020.

#### 1.1.2.4 Videreføre arbeidet med å utrede utvidelse av kravene for å redusere utslipp i verdensarvfjordene til andre norske farvann. Andre halvår 2020.

Risiko 6



DNVGL gjennomførte en vurdering i begynnelsen av året. Dette ble fulgt opp med digitale møter med industrien, både internasjonal cruiseindustri og norske rederier som opererer store passasjerskip. I tillegg ble det gjennomført møter med sentrale cruisehavner i Norge.

Den endelige rapporten med anbefalinger blir oversendt KLD i begynnelsen av 2021.

### 1.1.2.5 På bakgrunn av gjennomført utredningsarbeid foreslå nye krav til utslipp av kloakk fra skip i norske farvann. Første halvår 2020.

#### Risiko 3



Forslaget til regler om kloakkutslipp fra skip langs norskekysten var på høring i perioden desember 2019 til februar 2020. Etter høringsrunden fikk Miljødirektoratet i oppdrag å belyse mottaksfasilitetene og kapasitet for kloakk fra skip langs kysten. Rapporten fra Miljødirektoratet ble levert til Sjøfartsdirektoratet i oktober 2020. Fastsettelse og ikraftsettelse av nye regler ble midlertidig satt i bero i påvente av denne utredningen. Sjøfartsdirektoratet vurderer rapporten fra Miljødirektoratet og vil oversende anbefaling om forslaget til Klima- og miljødepartementet tidlig i første kvartal 2021.

### 1.1.2.6 Vurdere behov for og konsekvenser av å innføre "Special Area"-krav for utslipp av kloakk i Skagerrak. Andre halvår 2020.

#### Risiko 3



Miljødirektoratet har utarbeidet et dokument om mottaksanlegg i Norge, men dette gav ikke nok informasjon om mottaksanlegg og deres kapasitet til å utarbeide en anbefaling. Arbeidet med å innhente spesifikke data for mottaksanlegg, mengder kloakk produsert og kapasitet til mottaksanleggsanlegg langs Skagerakkysten vil bli iverksatt i begynnelsen av 2021.

### 1.1.2.7 Bidra i oppfølgingen av relevante tiltak i Klimakur 2030. Avklares i dialog med KLD.

#### Risiko 3



Som en mer overordnet tilnærming av bidrag til relevante tiltak i Klimakur 2030 så utreder Sjøfartsdirektoratet mulighetene for innføring av nytt regelverk som skal redusere utslipp til luft og sjø.

I 2020 har Sjøfartsdirektoratet vært aktive i IMO sitt arbeid for å redusere utslipp av klimagasser. Videre har sjøfartsdirektoratet hatt møter med andre direktorater for å samordne og informere om oppgaver og tiltak.

### 1.1.2.8 Bidra til Miljødirektoratets sammenstilling av ny kunnskap om plastavfall og mikroplast fra sjøbaserte kilder. 1. juni 2020.

#### Risiko 3



Direktoratet har bidratt med forslag og innspill til Miljødirektoratets arbeid. Miljødirektoratet har levert rapport til KLD. Selv om rapporten er levert, har Sjøfartsdirektoratet jevnlig dialog med Miljødirektoratet arbeidet videre og fokus på problematikken rundt plastavfall.

Direktoratet har i perioden vedtatt bærekraftsmål. I det arbeidet er det besluttet at ett av innsatsområdene vil være "liv under vann". Det betyr at direktoratet også i sitt interne arbeid vil sette mer søkelys på disse problemstillingene framover.

Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet har i perioden kommet med en felles anbefaling om en rekke endringer i forurensningsforskriftens kapittel 20 om levering og mottak av avfall og rester fra skip. Endringene er en gjennomføring av EUs nye skipsavfallsdirektiv.



### 1.1.2.9 Bidra til Miljødirektoratets oppdatering av tiltaks- og virkemiddelvurdering på marin forsøpling og spredning av mikroplast.

#### Risiko 2



Direktoratet har bidratt med forslag og innspill til Miljødirektoratet. Miljødirektoratet har levert rapport til KLD. Selv om rapporten er levert, har Sjøfartsdirektoratet jevnlig dialog med Miljødirektoratet for det videre arbeidet.

Direktoratet har i perioden vedtatt våre nye bærekraftsmål. I det arbeidet er det besluttet at et av innsatsområdene vil være "liv under vann". Det betyr at direktoratet også i sitt interne arbeid sette mer søkelys på disse problemstillingene.

Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet har kommet med en felles anbefaling om en rekke endringer i forurensningsforskriftens kapittel 20 om levering og mottak av avfall og lasterester fra skip. Endringene er en gjennomføring av EUs nye skipsavfallsdirektiv.

### 1.1.4.1 Bidra i arbeidet med en revisjon av fritids- og småbåtloven. Frist og nærmere føringer avklares i dialog med NFD.

#### Risiko 4



Nærings- og fiskeridepartementet startet 1. tertial arbeidet med en lovrevisjon og har avholdt møte med Sjøfartsdirektoratet om saken. Videre arbeid med revisjon av loven ble utsatt og oppgaven videreføres i 2021. Sjøfartsdirektoratet bidrar løpende i revisjonsarbeidet etter nærmere avtale med departementet.

### 1.1.5.1 Lede arbeidet med å utarbeide en overordnet strategi for maritim digital sikkerhet.

Arbeidet skal skje i samarbeid med Kystverket. Det vises i denne sammenheng også til Nasjonal strategi for digital sikkerhet. Et utkast til strategi skal oversendes NFD og SD innen 31. desember 2020.

#### Risiko 6



Rapport med utkast til Strategi for maritim digital sikkerhet ble oversendt departement (NFD i tillegg til SD) 22. desember 2020. Rapporten inneholdt oppsummering av arbeidet, utkast til strategi, tilhørende risikobilde og tiltaksplan, i tillegg til rapporter fra SINTEF og DNV GL. Strategiutkastet peker på 5 hovedmål innen områdene digitalisering og automatisering, digital infrastruktur, samarbeid, egenbeskyttelse og kompetanse. For hvert hovedmål foreligger delmål. Tiltaksplan inneholder 16 tiltak for å kunne oppnå målene i strategien.

Prosjektgruppen bestod av medlemmer fra Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Nasjonal kommunikasjonsmyndighet (NKOM) og Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM). Gruppen har benyttet seg av innspill fra næringen gjennom referansegruppe med deltakere fra et vidt spekter av aktører i næringen, møter med enkeltaktører, foreninger og utdanningsinstitusjoner i tillegg til innspill gjennom to analyser fra SINTEF (Læring av tidligere hendelser) og DNV GL (Tilstand og sårbarheter i næringen på digital sikkerhet). Styringsgruppe for leveransen bestod av personer i ledelsen i Sjøfartsdirektoratet og Kystverket.

### 1.1.5.2 **Utarbeidelse av underliggende planverk jf. brev av 18.12.2019.**

#### Risiko 6



Sjøfartsdirektoratet viser til tidligere dialog og brev av 18.12.2019 fra Nærings- og fiskeridepartementet. Sjøfartsdirektoratet redegjorde for underliggende beredskapsplanverk etter tiltak i SBS, og svarte opp bestillingen innen 1. mars 2020.

### 1.1.5.3 **Sjøfartsdirektoratet skal ha god styring og kontroll med informasjonssikkerheten.**

Sikkerhet skal ivaretas og dokumenteres i samsvar med nasjonal strategi for digital sikkerhet og tilhørende tiltaksplan. Arbeidet med digital sikkerhet skal forebygge IKT-sikkerhetshendelser som kan forårsake alvorlig skade i egen virksomhet eller hos andre. Direktoratet har ansvar for å håndtere digitale angrep i egen virksomhet, og for å dele informasjon om digitale angrep med departementet og relevante samarbeidspartnere.

#### Risiko 6



Styringsdokumenter knyttet til informasjonssikkerhet og personvern er etablert, og videre risikostyring av informasjonssikkerhetsområde er en integrert del av ledelsessystem for kvalitet. Det er søkelys på at nye løsninger skal ivareta krav om innebygd personvern og sikkerhet ved at personvernombud og fagansvarlig for informasjonssikkerhet deltar i DevOps-prosjektene. Ansvarlig for internkontroll informasjonssikkerhet har deltatt i Team datakvalitet (operasjonaliseringsprosjektet) for å sikre fokus på informasjonssikkerhet i framtidige prosesser, samt for å definere ansvarsområder og grensesnitt mellom informasjonssikkerhet og framtidig dataforvaltningsorganisasjon.

I oktober ble det gjennomført flere tiltak for å få en sterkere sikkerhetskultur. Brudd på datalinjer i starten av året førte til revisjon av driftsleverandør for sikre fortsatt stabil leveranse i framtiden. Det ble ikke konkludert med avvik, men gjort funn som kan øke leveranse kvaliteten.

Det er opprettet tiltak for å sikre at tilgangskontroll til nye og eksisterende systemer er basert på prinsipp om tjenstlig behov. Nye sikringstiltak (organisatoriske og tekniske) er opprettet, deriblant flere av NSM sine grunnprinsipper for IKT-sikkerhet.

Personvernombud deltar i personvernnettverk (JUC) for å drøfte ulike problemstillinger og for å opprettholde kompetansen.

### 1.1.5.4 **Det forventes at Sjøfartsdirektoratets sikkerhets- og beredskapsarbeid er risikobasert, og at virksomheten regelmessig gjennomfører og tar lærdom av øvelser.**

Styringsdokumenter og planverk skal oppdateres med utgangspunkt i evaluering av hendelser og øvelser.

#### Risiko 9



Sikkerhets- og beredskapsarbeidet har hatt et høyt fokus det siste året på grunn av et stadig mer alvorlig risikobilde, og på grunn av den pågående koronapandemien.

Sjøfartsdirektoratet jobber mye med sikker IKT – drift av interne systemer, kontroll av sensorer og verdikjeder. Dette er et fokusområde som har fått særlig oppmerksomhet i den pågående koronasituasjonen siden de fleste ansatte har hatt hjemmekontor i tråd med nasjonale retningslinjer og smitteutvikling. Når det gjelder en forhøyet risiko for lavterskelangrep mot virksomhetens IT systemer, medfører dette en særlig bevisstgjøring av alle ansatte innen samfunnskritisk sektor.

Sjøfartsdirektoratet har i løpet av 2020 etablert et tettere samarbeid med Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) for å videreutvikle sikkerhetsarbeidet og redusere sårbarheter innen en stadig mer utbredt digitalisering.

Fokuset på det menneskelige sikkerhetsaspektet når det gjelder ansatte og ledere etter sikkerhetsloven og virksomhetsforskriftens krav, har vært særlig retningsgivende i 2020. Dette er på grunn av risikobildet som har vært preget av en skiftende stabilitet og usikkerhet. God risikostyring for sikkerhetsarbeidet har vært vesentlig.

Det er utarbeidet en ny maritim digital strategi. Responssenter for maritim sektor er under etablering i Sjøfartsdirektoratet. Dette senteret er svært sentral når det gjelder risikobildet, utvikling og i forbindelse med framtidige autonome skip.

Øvelser: Intern beredskap og sikkerhetsøvelser med samarbeidspartnere har vært holdt noe tilbake på grunn av trykket fra den pågående koronapandemien. Det har likevel vært en del erfaringslæring å hente igjennom kontinuerlig stabsarbeid og utarbeidelse og vedlikehold av kontinuitetsplanlegging. Erfaringer fra pandemien har blitt en del av enkelte styringsdokumenter. Det er formidlet informasjon om beredskap, og vi har hatt en øvelse i bruk av nødnett sammen med departementet og underliggende etater. I tillegg har vi gjennomgått ulike scenarier fra pandemien med hovedspørsmål: hva hvis? Dette har vi gjort for å kunne håndtere denne saktegående krisen i maritim sektor på en proaktiv måte dersom den skulle ta en ny retning.

### 1.1.5.5

#### Risiko 9



#### Direktoratet skal redegjøre for arbeidet med sikkerhet og beredskap i årsrapporten.

Sjøfartsdirektoratet har jobber mye med samfunnssikkerhet og beredskap. Vi har hatt flere prosjekter innen sikkerhet og beredskap, også innen digital sikkerhet. I 2020 har mye av ressursene til sikkerhets- og beredskapsarbeidet gått til å håndtere koronasituasjonen. Innen samfunnssikkerhetsarbeidet har det vært nødvendig å holde en totaloversikt over samfunnets risikobilde. Sjøfartdirektoratets ledelse trenger dette for å få et godt bilde av risikoen basert på faktisk kunnskap og oppdatert informasjon siden det er mye usikkerhet og samfunnet er i stadig endring

Nasjonale smitteverntiltak har påvirket driften i Sjøfartsdirektoratet både når det gjelder møter med kunder, samarbeidspartnere, og internt i kontinuitetsplanleggingen.

Det å kunne opprette stab og ta løpende beslutninger mens smitten har vært stigende i regioner, og det har vært skiftende smitteverntiltak, har vært utfordrende for direktoratet. Samtidig har det gitt flere erfaringer i risikostyring og kontinuitetsplanleggingen av virksomheten.

Sjøfartsdirektoratet har fulgt sikkerhet og beredskapsplanverket, samt opprettholdt en levende kontinuitetsplanlegging i tråd med regjeringens tiltak.

#### Status:

- ✓ Samfunnssikkerhets- og beredskapsorganisasjon i Sjøfartsdirektoratet har høyt arbeidstrykk. Det er ansatt en ekstra seniorrådgiver for å styrke arbeidet med sikkerhetsoppgaver, deriblant sikkerhetsklarering og autorisasjonssamtaler. Det er fortsatt behov for fokus på samfunnssikkerhets- og beredskapsorganiseringen i Sjøfartsdirektoratet. Dette har blitt særlig synliggjort i koronapandemien, og med et stadig mer alvorlig og endret nasjonalt trusselbilde.
- ✓ Gode digitale løsninger har vært avgjørende for å kunne opprettholde normal drift med svært mange ansatte på hjemmekontor.
- ✓ Beredskapsverktøyet CIM har blitt innført og videreutvikles som et styringssystem for sikkerhet og beredskap. CIM vil bli ytterligere tatt i bruk i hele organisasjonen (også ved regionskontorene).
- ✓ Vi jobber med å bygge en bedre sikkerhetskultur i organisasjonen. Framover vil dette være tema i møte med alle ansatte i direktoratet.
- ✓ Direktoratet har samfunnskritiske oppgaver innen maritim sektor for opprettholdelse av forsyningsstjenesten. Sjøfartsdirektoratet ble i løpet av 2020 definert som en samfunnskritisk organisasjon.
- ✓ Sjøfartsdirektoratet har det siste året hatt et økende behov for innhenting av et oppdatert risikobilde i samfunnet for å kunne tilrettelegge for å ta gode proaktive beslutninger for den nasjonale og internasjonale maritime bransjen.
- ✓ Vi har fått nye samarbeidspartnere i næringen under pandemien etter at behovet for ulike aktører innen sikkerhet og beredskap i og utenfor totalforsvaret ble klart.
- ✓ Operativ og strategisk krisekommunikasjon har vist et stadig økende behov for å kunne kommunisere på graderte kommunikasjonsplattformer (H-VTC). Her drøftes avgjørende informasjon og krisehåndteringen, og gode beslutninger blir tatt basert på den informasjonen som er tilgjengelig innenfor tidsvinduet.
- ✓ Siden det har vært reiserestriksjoner for flere ansatte i nøkkelstillinger for beredskap og sikkerhet, har behovet for mobile graderte systemer inntil nivå begrenset vist seg i 2020.
- ✓ Nødnett er tatt i bruk i direktoratet. Vi jobber med å få én enhet til.
- ✓ ROS og prosedyrer er kontinuerlig under etablering og evaluering. Men høy arbeidsmengde og andre prioriterte oppgaver gjør at det går sakte framover.
- ✓ Det vil komme en evaluering av koronapandemien når den er offisielt over.



### 1.1.5.6 **Utarbeide et bedre fakta- og statistikkgrunnlag for fritidsbåtområdet.**

#### Risiko 6



Ansettelsesprosessen til prosjekt gjorde at oppstart på arbeidet ble forsinket. Det ble ansatt en prosjektleder i juni 2020 for en periode på ett år, fram til mai 2021.

Utredningen er gjennomført, behandlet av ledelsen og oversendt NFD for vurdering. Parallelt har vi også tatt initiativ til et forskningsprosjekt for felles rapporteringsløsning, som har fått tilslutning fra ledelsen. Prosjektet fikk tildelt støtte fra forskningsrådet og har oppstart i mars i 2021.

Mot slutten av året gikk direktoratet i dialog med eksterne aktører for automatisert dataimport. Dette arbeidet videreføres i 2021 sammen med øvrige tiltak som anbefalt i teknisk utredning.

### 1.1.11 **Vurdere og anbefale hvordan et generelt tungoljeforbud kan fastsettes for hele Svalbards territorialfarvann. Gjennomføre vurderinger og gi anbefalinger i rapport til KLD.**

#### Risiko 3



Endelig rapport fra DNVGL om hvordan et generelt tungoljeforbud kan fastsettes for hele Svalbards territorialfarvann, ble levert 10. september. Rapporten dannet grunnlag for Sjøfartsdirektoratet vurderinger. Rapporten, vurderinger og anbefaling ble oversendt 2. oktober 2020. I etterkant av oversendelsen har det blitt gitt støtte i utvikling av regelverket.

### 1.1.12 **Vurdere evt. størrelsesbegrensninger for skip inn i Svalbards verneområder og levere rapport til KLD.**

#### Risiko 6



Vurderinger og eventuelle anbefalinger om bruk av reguleringer ut fra miljøhensyn som innebærer enten størrelsesbegrensninger på skip og antall personer skipet er sertifisert for, eller kun størrelsesbegrensninger på skip. En rapport fra DNV GL ble mottatt i oktober og dannet grunnlag for direktoratets vurderinger og anbefalinger. Anbefalinger er oversendt KLD.

## Delmål 1.2

Vi ser til at aktørene tar sitt ansvar gjennom risikobasert tilsyn

### 1.2 **Direktoratet skal fortsette med risikobasert prioritering av oppgaver og tilsyn for å redusere ulykker til sjøs både for nærings- og fritidsfartøy.**

**Risiko 6** Prosjektet operasjonalisering av strategiplanen er igangsatt. Videreutvikling og implementering av risikobaserte metoder i direktoratets prosesser er en viktig del av prosjektet.



Forslag til fokusområde 2021 er utarbeidet basert på risikoanalyse 2019 og klart for behandling i ledelsen.

Vi har innhentet bistand for å styrke metoden for risikovurdering av ikke-ulykkes risiko.

Forslag til fokusområde ble vedtatt av ledelsen i begynnelsen av juni. Prosjektleder og prosjektgruppe for videre oppfølging er oppnevnt.

Prosjektgruppen for fokusområde sikkerhetskultur og risikoforståelse har laget en plan for gjennomføring av tiltak

#### 1.2.2.1 **Departementets mål innen næringsberedskap er å bidra til at næringslivet gjøres i stand til å levere de varer og tjenester samfunnet etterspør også i kriser.**

Sjøfartsdirektoratet skal innenfor sitt samfunnsoppdrag understøtte denne målsettingen, og arbeide systematisk med å forebygge uønskede hendelser som kan hindre måloppnåelse.

**Risiko 6**



Sjøfartsdirektoratet er definert som en samfunnskritisk enhet. Det medfører forventninger og krav i forhold til et godt samvirke, og hvordan direktoratet skal bidra inn på sitt sektornivå nasjonalt. Gjennom året 2020 har direktoratet levert godt når det gjelder å opprettholde god kontinuitet i den globale forsyningstjenesten, om av- og påmønstring for mannskap, forsyningsberedskap, dispensasjoner og (krise-) kommunikasjon i denne "saktegående krisen".

Ledelsen har vært i stand til å fatte gode beslutninger både om det interne arbeidet, og i samhandling med kunder, øvrige samarbeidsdirektorat og inn mot totalforsvarets aktører m.fl.

Samtidig vil en evaluering trolig vise at Sjøfartsdirektoratet har forbedringspotensial, og at vi erkjenner at de framtidige krisene vi kan stå ovenfor ikke vil være like den vi har i dag. Dette gjør at direktoratet har et høyt fokus på det videre sikkerhets- og beredskapsarbeidet både internt og eksternt etter beredskapsprinsippene.

Det stadig mer alvorlige risikobildet innen digitale trusler og digital utvikling viser at Sjøfartsdirektoratet har behov for et responscenter som kan ivareta sikkerheten for maritime trusler for både skip, mannskap og farled i samarbeid med andre maritime ressurser. Vaktloggen fungerer som drift/loggføring for vaktledere. Det pågår et arbeid med å bygge opp ISPS-rapportering og digital sikkerhet for rapportering i CIM. Medieloggen skal overføres for bruk i CIM. Stabsloggen i CIM skal også tas i bruk. Her kreves noe opplæring og planverk før bruk. CIM knytter ulike beredskapsressurser sammen internt i direktoratet og opp mot eksterne samarbeidspartnere.

## Delmål 1.3

Vi er synlige pådrivere i internasjonalt miljø- og sikkerhetsarbeid

### 1.3.1.1 Omfang av lav- og nullutslippsløsninger på norske skip.

#### Risiko 4



- ✓ Styrke eget datagrunnlag og gjennomføre jevnlig analyse for å vurdere måloppnåelse/utvikling.
- ✓ Utviklet statistikk/status for teknologistatus utgang 2020 for NIS/NOR flåte, samt ordrebok. Denne vil vedlikeholdes og følge utviklingen på omfanget av lav- og nullutslippsløsninger på norske skip
- ✓ Etablere samarbeid med relevante etater for å vurdere utvikling
- ✓ Etablert samarbeidsforum mellom offentlige etater innenfor grønn skipsfart.
- ✓ I tillegg har en jevnlig dialog med samarbeidende etater, f.eks. Kystverket og Miljødirektoratet.

### 1.3.1.2 Direktoratet skal styrke arbeidet mot marin forsøpling og mikroplast fra skip både nasjonalt og internasjonalt, og bidra aktivt til gjennomføring av handlingsplanen mot marin plastforsøpling og mikroplast under IMO's miljøkomite, samt i arbeidet med en ny nasjonal plaststrategi.

#### Risiko 4



Sjøfartsdirektoratet har bidratt i utarbeidelse av kunnskapsammenstilling om marin plastforsøpling og arbeidet i korrespondanse gruppe har pågått også i 2020. Sjøfartsdirektoratet har vært en aktiv pådriver i arbeidet og deltatt i ny korrespondansegruppe som ble opprettet og hatt ansvaret for å koordinere norske innspill. Det har i arbeidet med innspill til korrespondansegruppe vært et samarbeid med Fiskeridirektoratet og Miljødirektoratet, spesielt med hensyn på rapportering av tapt fiskeutstyr.



Kundemøte med Seatrans ble gjennomført med minst 1 meters avstand mellom deltakerne.  
Foto: Marit Nilsen.

## Hovedmål 2:

# Profesjonalitet og kundefokus

## Delmål 2.1 Vi har effektive tjenester

### 2.1.0.1 **Direktoratet lytter til innspill fra den maritime næringen og andre samarbeidspartnere for å gjøre sine tjenester så gode og hensiktsmessige som mulig.**

#### Risiko 6



Deltatt på Erfaringskonferansen til Norwegian Maritime Exporters samt Haugesundkonferansen. Gjennomført en flaggfrokost i Haugesund før korona stoppet flere arrangementer som var planlagt utover vår og sommer. Situasjonen med korona har medført at vi nå reviderer hele markedsplanen med tanke på planlagte aktiviteter og fokus inn mot mer digitale møteplasser (digital kundekontakt og digitale møter). Det er gjennomført 23 kundemøter høsten 2020. Arbeidet med CRM-system pågår, men har vist seg mer omfattende enn først antatt og dette vil videreføres i 2021. Det er knyttet tettere kontakt med Innovasjon Norge og Green shipping program. Flere digitale løsninger slippes fra direktoratet dette året og det er i den forbindelse viktig med brukerinvolvering. Det er gjennomført to digitale kampanjer tilknyttet koronasituasjonen, en med hyllest til sjøfolk og en bredere på vår kundeoppfølging (We are here for you). Begge kampanjene har truffet godt og fått god spredning.

### 2.1.0.2 **Resultat fra målinger av kundeopplevelse målt mot basisår 2019.**

#### Risiko 4



Undersøkelsen ble godkjent og gjennomført i 2020, mens analyse og gjennomgang blir gjort i 2021. Det kom inn i overkant av 1200 svar, noe som gir et godt grunnlag for analyse.

### 2.1.0.3 **Status knyttet til digitaliseringsrundskrivet.**

#### Risiko 6



#### **1. Hvordan skal virksomheten digitalisere?**

##### **1.1 Sett brukeren i sentrum for tjenesteutviklingen**

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

##### **1.2 Tilrettelegg for gjenbruk og viderebruk av informasjon**

Vi stiller krav om digitalt førstevalg i avtaler med leverandør av utviklingstjenester

##### **1.3 Følg opp informasjonssikkerheten**

Vi er i ferd med å etablere styringssystem for informasjonssikkerhet

##### **1.4 Bygg inn personvern**

Vi har som mål å få bygd inn personvern i våre løsninger

##### **1.5 Bruk nasjonale felleskomponenter og fellesløsninger**

Sjøfartsdirektoratet benytter felleskomponenter og fellesløsninger der det er hensiktsmessig

##### **1.6 Bruk digital postkasse til innbyggere**

Vi har tatt i bruk felles digital postkasse til våre brukere

##### **1.7 Følg krav om arkitektur og standarder**

Direktoratet er i ferd med å gjennomføre en større overgang fra dagens totalarkitektur til ny sky-basert plattform. Nye retningslinjer for arkitektur er etablert for den nye Azure plattformen

##### **1.8 Grenseoverskridende tjenester**

##### **1.9 Ta i bruk digital anskaffelsesprosess**

Elektronisk faktura er benyttet for de fleste av våre transaksjoner

##### **1.10 Lag sourcingstrategi**

Vi har allerede i stor grad tjenesteutsatt IT-drift og programvareutvikling. Det ble gjennomført en driftsanalyse som beslutningsunderlag for sourcingstrategi



### 1.11 Bruk skytjenester

Vi har gjennomført en Cloud readiness assessment som angir grad av modenhet for våre løsninger ved overgang til sky baserte tjenester.

De fleste kontorstøttesystemer er allerede i skyen (Office365 inkl. Exchange samt SharePoint Online og Teams)

Ny skybasert plattform (Sdir2022) for fagsystemer er under etablering

## 2. Hvordan skal prosjektene gjennomføres?

### 2.1 Planlegging, styring og gjennomføring av digitaliseringstiltak

Vi etterstreber å gjennomføre alle prosjekter i henhold til prosjektveiviseren. Sjøfartsdirektoratet er i ferd med å etablere et eget kompetansefora for prosjektstyring. Sdir får bistand til utvikling i stort sett alle digitaliseringsprosjekter. Dette i henhold til rammeavtale med leverandør.

### 2.2 Samordning med kommunesektoren

Det er ikke identifisert satsinger som kan samordnes med kommunesektoren, men samordning med andre statlige virksomheter er aktuelt.

## 3. Finansiering

### 3.1 KMD's vurdering av IT-relaterte satsningsforslag

Stor andel egenfinansiering over driftsbudsjettet

### 3.2 Medfinansieringsordning for samfunnsøkonomisk lønnsomme digitaliseringsprosjekter

To pågående prosjekter har fått midler fra medfinansieringsordningen. 15 000 000 kr tildelt APS prosjektet og 7 600 000 kr til eTinglysing.

### 3.3 Adgang til å overskride driftsbevilgningene til investeringsformål mot tilsvarende innsparing på driftsbudsjettet følgende budsjettår.

Vi gjør fortløpende vurdering om det er behov for å overskride driftsbevilgningene for innsparing påfølgende budsjettår.

### 2.1.1 Bidra i arbeidsgruppe for å utrede forslag til ny forvaltningsmodell på elsikkerhetsområdet.

#### Risiko 9



Arbeidsgruppen ble ikke oppnevnt som antatt i tildelingsbrev.

Direktoratet avventer nærmere føringer.

### 2.1.4.1 Redusert arbeid med distribusjon og oppbevaring av sertifikat.

#### Risiko 6



CLC/CLB-sertifikater ble utstedt digitalt i perioden. Økt grad av digitale sertifikater er en viktig del av direktoratets satsing. I desember 2020 satte direktoratet i gang arbeidet med å digitalisere framtidige fartøysertifikater. Målet er å ha dette i produksjon i løpet av 2021.

### 2.1.6.1 **Moderne og automatiserte løsninger som forenkler og effektiviserer saksbehandlingen.**

#### Risiko 6



Sjøfartsdirektoratet har startet et eget prosjekt for operasjonalisering av strategiplanen. Her blir direktoratets kjerneprosesser gjennomgått og optimalisert, blant annet for en mer automatisert hverdag. Den nye skybaserte plattformen Sdir2022 er under utvikling og skal støtte opp om framtidige arbeidsprosesser. Prosjekt ET (erstatt TS) og APS-prosjektet utvikler de første komponentene på Sdir2022-plattformen som skal støtte den nye overordnede prosessen for sertifikatutstedelser (etablere, opprettholde og avslutte).

APS-prosjektet skal levere en fullautomatisert løsning for utstedelse av personellsertifikater som inkluderer:

- ✓ Automatisk mottak av fartstid, bestått utdanning og kurs, samt andre nødvendige kvalifikasjoner.
- ✓ Et nytt saksbehandlingssystem for behandling av søknader som krever manuell vurdering.
- ✓ Utvidelse av «Min side sjøfolk» og «Min side fartøy» for bedre søknadsprosess på personlige sertifikat, påtegninger og dispensasjoner.
- ✓ Utvikle en ny «Min side kvalifikasjoner» for eksterne som rapporterer inn til Sjøfartsdirektoratet.

Begge prosjektene følger oppsatt plan. APS-prosjektet ble igangsatt 1.kv. 2020 og ET- prosjektet fase 1 ble igangsatt 2.kv. 2020. Ny modell for gjennomføring av utviklingsprosjekter er under etablering, og følger DevOps-prinsippene. Sjøfartsdirektoratet har leid egne prosjektlokaler som er spesielt tilpasset den nye samarbeidsformen mellom fagekspertter fra Sjøfartsdirektoratet og konsulenter fra leverandørene.

### 2.1.6.2 **Automatiserte prosesser som forbedrer og effektiviserer kundens opplevelse.**

#### Risiko 6



Sjøfartsdirektoratet har startet et eget prosjekt for operasjonalisering av strategiplanen. Her blir direktoratets kjerneprosesser gjennomgått og optimalisert, blant annet for en mer automatisert hverdag. Den nye skybaserte plattformen Sdir2022 er under utvikling og skal støtte opp om framtidige arbeidsprosesser. Prosjekt ET (erstatt TS) og APS-prosjektet utvikler de første komponentene på Sdir2022-plattformen som skal støtte den nye overordnede prosessen for sertifikatutstedelser (etablere, opprettholde og avslutte).

APS-prosjektet skal levere en fullautomatisert løsning for utstedelse av personellsertifikater som inkluderer:

- ✓ Automatisk mottak av fartstid, bestått utdanning og kurs, samt andre nødvendige kvalifikasjoner.
- ✓ Et nytt saksbehandlingssystem for behandling av søknader som krever manuell vurdering.
- ✓ Utvidelse av «Min side sjøfolk» og «Min side fartøy» for bedre søknadsprosess på personlige sertifikat, påtegninger og dispensasjoner.
- ✓ Utvikle en ny «Min side kvalifikasjoner» for eksterne som rapporterer inn til Sjøfartsdirektoratet.

Begge prosjektene følger oppsatt plan. APS-prosjektet ble igangsatt 1.kv. 2020 og ET- prosjektet fase 1 ble igangsatt 2.kv. 2020. Ny modell for gjennomføring av utviklingsprosjekter er under etablering, og følger DevOps-prinsippene. Sjøfartsdirektoratet har leid egne prosjektlokaler som er spesielt tilpasset den nye samarbeidsformen mellom fagekspertter fra Sjøfartsdirektoratet og konsulenter fra leverandørene.

## Delmål 2.2 Vi har fremtidsrettet kompetanse

### 2.2.1 Sjøfartsdirektoratet skal være en endringsdyktig organisasjon, som skal bidra til den grønne omstillingen i den maritime næringen.

For å nå målet, må direktoratet besitte kompetanse for å møte næringens fremtidige behov knyttet til grønn omstilling, digitalisering og automatisering.

#### Risiko 6



Strategisk kompetanseplan for 2020 er utarbeidet og vedtatt. Flere av tiltakene i planen er gjennomført. Tiltak for å bygge kompetanse på omstilling og prosess ivaretas gjennom operasjonaliseringsprosjektet.

Vi har tatt i bruk jobbanalyse i rekrutteringsverktøyet vårt. En god analyse før rekruttering sikrer at vi henter inn riktig kompetanse. Strategisk kompetanseplan for 2021 ble vedtatt i budsjettbehandling i desember 2020.

### 2.2.2 Kommunikasjonsarbeidet skal være basert på statlig kommunikasjonspolitikk.

Sjøfartsdirektoratet skal bidra til en aktiv profilering i media. Direktoratet skal bruke et enkelt språk. Det skal være løpende kontakt mellom kommunikasjonsseksjonen i Sjøfartsdirektoratet og departementet. Departementet skal varsles tidlig om saker som kan få stor oppmerksomhet i media. Departementet skal få mulighet til å profilere Sjøfartsdirektoratets gode resultater og saker.

#### Risiko 8



Det har blitt etablert et internt kommunikasjonsforum (se eget rapporteringspunkt om KOS-forum), og vi har arrangert nynorsk-kurs for ansatte, med gode tilbakemeldinger. Vi har god dialog med KOM i departementene og får gode tilbakemeldinger på dette. Godt gjennomslag i media generelt, også med tanke på arbeidet som er gjort i forbindelse med covid-19. Fra 15. september var vi i gang med nye nyhetssider på sdir.no, som en erstatning for magasinet Navigare. Sjøsikkerhetskonferansen ble gjennomført digitalt, og vi kjørte et samarbeid med TV-aksjonen med felles webinar om plast i havet. Kommunikasjonsavdelingen har bidratt til flere kampanjer i sosiale medier, i samarbeid med markedsteamet. Av større mediasaker har 2020 vært preget av covid-19-pandemien, Hurtigruten (sak om fartsområde + hotellskip) og Boreal-saken. Ut over dette har det vært normal pågang fra media og vi har fått godt gjennomslag for saker vi har sendt ut som pressemeldinger.

### 2.2.3.1 Oppgaver knyttet til eksternt og intern kommunikasjon i og for Sjøfartsdirektoratet skal som hovedregel utføres av virksomheten selv.

Unntak fra dette er oppgaver knyttet til design av kommunikasjonsmaterieell, f.eks. rapporter. Departementet legger et følg-eller-forklar-prinsipp til grunn for dette, som innebærer at dersom Sjøfartsdirektoratet ser behov for å anskaffe kommunikasjonstjenester fra andre aktører, skal dette redegjøres for overfor departementet i styringsdialogen.

#### Risiko 6



Vi har etablert et forum for samordning av kommunikasjonstiltak. I tillegg har den tidligere redaksjonskomiteen for magasinet Navigare blitt gjort om til en mer generell redaksjonskomité. Det er inngått ny avtale om bistand til messer (design og prosjektledelse). Vi har gjennomført kurs/evaluering bruk av sosiale medier, og har også knyttet kontakt med kommunikasjonsavdeling i Helse Fonna for å dra nytte av hverandre. Koronapandemien har bidratt til at vi har måtte spisse kompetansen inn mot digitale løsninger, hvor vi har bidratt til gjennomføring av både digitale konferanser og faste interne allmøter.

### 2.2.3.2 **Alle statlige virksomheter skal knytte til seg minst én lærling.**

Sjøfartsdirektoratet skal hvert år vurdere om de kan øke antallet lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag og skal knytte seg til et opplæringskontor.

#### Risiko 4



Det ble ansatt en IKT-lærling sommeren 2019 og en kontorlærling sommeren 2020. Begge følger to-årige opplæringsplaner.

### 2.2.3.3 **Sjøfartsdirektoratet skal arbeide for å utvikle rutiner og arbeidsformer for å nå målene for regjeringens inkluderingsdugnad.**

Direktoratet skal i årsrapporten redegjøre for hvordan rekrutteringsarbeidet har vært innrettet for å nå målet om 5 pst, vurdere eget arbeid opp mot målene og omtale utfordringer og vellykkede tiltak. Har Sjøfartsdirektoratet hatt nytilsetninger i faste eller midlertidige stillinger i 2020, skal direktoratet melde i årsrapporten antall på de med nedsett funksjonsevne eller hull i CV-en, sammen med nytilsetninger i faste og midlertidige stillinger totalt. Sjøfartsdirektoratet skal rapportere i tråd med veiledningen som blir publisert høsten 2019.

#### Risiko 6



Det ble gjennomført ledersamling i mars med introduksjon til ny IA-avtale og viktigheten av inkluderingsdugnaden.

Sykefraværsoppfølging var tema på ledersamling i august. Inkluderingsmålet er del av alle rekrutteringsprosesser.

Vi registrerer antall søkere og ansatte som faller innenfor målgruppene for inkluderingsdugnaden fortløpende.

I 2020 har vi gjennomført 30 rekrutteringer. Det var to søkere som oppgav å ha nedsatt funksjonsevne, disse ble tatt inn til intervju. Vi har ansatt én søker med hull i CV.



Foto: Håvard Melvær, Fotokonkurransen for sjøfolk.



## Hovedmål 3:

# Verdensledende og attraktiv samarbeidspartner

### Delmål 3.1 Vi har økt flåten i NIS/NOR

**3.1.0.01 Sjøfartsdirektoratet skal bidra til å sikre Norges posisjon som en ledende sjøfartsnasjon.** Det norske flagget skal være en sterk merkevare med positivt omdømme. Direktoratet skal være en naturlig samarbeidspartner for den maritime næringen.

#### Risiko 4



Markedsarbeidet følger de tre målene som er satt for arbeidet, og som er vedtatt av ledelsen: 1) beholde og pleie eksisterende kunder, 2) forbedre prosesser ved innsalg og oppfølging av nye kunder, 3) merkevarebygging. Det er etablert tiltak for alle punktene. I år er markedsplanen under ekstraordinær revidering grunnet covid-19-pandemien. Kundene blir gitt veiledning og oppfølging, og vi setter i verk nødvendige tiltak for å øke mulighetene for at våre kunder kan operere. Dette gjør vi i godt samarbeid med de forskjellige kundene. Operasjonaliseringen av ny strategi-plan vil på sikt gi resultater på dette også.

**3.1.0.1 Økt antall fartøy i norske registre.**

#### Risiko 6



NIS har hatt en fin utvikling i 2020 med økning i flåte og tonnasje. Næringen har blitt hardt rammet som følge av covid-19-pandemien. Mange flaggskifter, eierendringer og andre transaksjoner er blitt utsatt eller kansellert. Fra midten av mars til midten av mai var aktiviteten i NIS-registeret på et lavt nivå. Etter dette har det vært en gradvis økning. Noen segmenter merker fortsatt nedgang og det varsles fra næringen at ytterligere flere skip vil bli lagt i opplag.

Handelsflåten i NOR har hatt en positiv utvikling i 2020. Aktiviteten knyttet til fritidsfartøy skjøt i været fra 2. tertial og registeret har hatt rekordhøyt nivå på eierskifter, pant- og nyregistreringer.

**3.1.1 Det norske flagget har en ledende markedsposisjon spesielt innenfor bærekraft og ny teknologi**

#### Risiko 6



Planlagt markedsføring og tilstedeværelse i næringen har vært sterkt påvirket av koronasituasjonen siste halvdel av 1. tertial. Videre fysisk tilstedeværelse er utfordrende av samme årsak. Vi bruker, og planlegger å bruke, digitale flater for kundekontakt og markedsføring. Arbeid med prosesskartlegging og etablering av bærekraftsmål er godt i gang gjennom prosjekt «operasjonalisering av strategiplanen».

Vi arbeider ellers strategisk for å være synlige med tanke på bærekraft og ny teknologi.

Det er utarbeidet statistikk over norsk andel av skip med lavutslippsteknologi sammenlignet med "verden".

**3.1.1.2 Resultat av spørreundersøkelser og tilbakemeldinger fra kundene**

#### Risiko 6



Det ble gjennomført en kundeundersøkelse etter Fritidsbåtkonferansen. Det er også gjennomført undersøkelse etter den digitale sjøsikkerhetskonferansen. Questback brukes også kontinuerlig til evaluering av ulike tjenester og prosjekter. Arbeidet med CRM utsettes til 2021. Flere meldinger fra kunder er nå lagt inn i QMS for videre oppfølging. Gode tilbakemeldinger i kundemøtene, men vi ser behov for å evaluere hvordan innspill fra kunder følges opp når en skal planlegge nye møter for 2021.

### 3.1.1.3 Bidra i arbeidet med ny maritim melding

Risiko 9



Sjøfartsdirektoratet har løpende svart opp bestillinger som har kommet fra Nærings- og fiskeridepartementet og Stortingsmelding 10 (20/21) Grønnere og smartere - morgendagens maritime næring ble framlagt desember 2020.

### 3.1.2.1 Resultat av kontroll med fartsområdebegrensningene for skip i NIS

Risiko 9



Sjøfartsdirektoratet har mottatt flere bekymringsmeldinger relatert til fartsområdebegrensningene i perioden. Bekymringsmeldingene er tatt på alvor og noen av disse sakene er fortsatt under behandling i direktoratet.

I perioden har direktoratet jobbet med ytterligere utvikling av tilsynsmetodikken og automatiske varsel ved mulige brudd. I tillegg er det i perioden etablert tydeligere prosedyrer for oppfølging av overtredelsesgebyr som var gjeldende fra 1 juli 2020.

Direktoratet bruker AIS for å avdekke mulige brudd/motta automatiske varsel. Det er etablert en gruppe som følger sakene tett. 2 varslede saker er under arbeid ved utgangen av året. Det er ikke gitt overtredelsesgebyr i perioden.

Tilsynet er til tider utfordrende da det krever mye ressurser for å avdekke eventuelle brudd. Det brukes mye tid på å vurdere den enkelte sak.

### 3.1.2.2 Igangsettenødvendigendringeri forskriftersom leggetilrettefor bareboatregistrering

Risiko 2



Bareboat registrering ut og inn av NIS/NOR ble innført med virkning fra 1. juli 2020. Muligheten er blitt positivt mottatt av næringen. Så langt er ett skip på Bareboat ut, men flere er i prosess.

### 3.1.2.3 Igangsette nødvendige forskriftsendringer ifm. innføring av overtredelsesgebyr etter NIS-loven.

Risiko 6



Ny forskrift om overtredelsesgebyr etter skipssikkerhetsloven, skipsarbeidsloven og NIS-loven ble fastsatt 27. juli 2020 og satt i kraft 1. august 2020.

## Delmål 3.2 Vi sikrer norsk maritim konkurranse

### 3.2.1.1 Resultat av kontrollvirksomhet i tilskuddsordningen til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs.

Risiko 4



I 2018 besluttet Sjøfartsdirektoratet å gjennomføre en særskilt kontroll av tilskuddsmottakerne som har mottatt tilskudd i 2016 og 2017. Den særskilte kontrollen ble rettet mot kontroll av kravet om rett til sjømannsfradrag etter skatteloven § 6-61 på ligning for 2016 og 2017. Kontrollen har vært et tidkrevende arbeid med veiledning og hjelp til å få dokumentasjon fra både rederi og Skatteetaten. I tillegg ble det i forbindelse med covid-19 besluttet å utsette utsending av tilbakebetalingsvedtak. Særskilt kontroll for 2016 og 2017 er nå ferdigstilt hvor totalt 10,7 millioner kroner ble tilbakebetalt fra tilskuddsmottakerne. Sjøfartsdirektoratet varslet krav om tilbakebetaling på totalt 35 millioner kroner. Årsaken til varselet krav er mye høyere enn det som er tilbakebetalt, skyldes at rederi/sjøfolk likevel har hatt rett til sjømannsfradrag, og nå er korrekt innrapportert til Skatteetaten. Sjøfartsdirektoratet vil i 2021 gjennomføre tilsvarende kontroll av tilskuddsmottakerne som har mottatt tilskudd i 2018 og 2019.

## Bevilgningsoppstilling og ressursbruk

Driftsramme for 2020		Beløp
	Tildelingsbrev - Driftsutgifter, (Kap 0910, post 01)	428 350 000
-	Tildelingsbrev - Diverse inntekter, (kap 3910, post 03)	-425 000
=	Netto driftsramme	<b>427 925 000</b>
+	Overført ubrukt fra 2019, (Kap 0910, post 01)	17 570 000
+	Kompensasjon lønnsoppgjør, (Kap 0910, post 01)	1 200 000
+	Tillegg til tildelingsbrev, (Kap 0910, post 01)	11 700 000
-	Tillegg til tildelingsbrev, (kap 3910, post 03)	-7 000 000
=	<b>Driftsramme</b>	<b>451 395 000</b>

Post 01 og 03	Regnskap 2018	Regnskap 2019	Regnskap 2020	Budsjett 2020	Overført ubrukt til 2021
Netto driftsramme	416 363 773	419 967 620	430 550 213	451 395 000	20 844 787

*Året 2020 har vært et utfordrende år. Koronapandemien har gjort at frister for fornyelse av sertifikatkrav for fartøy og sjøfolk måtte utvides. Dette vil naturligvis medføre en forskyvning av kostnader, og vi må ta igjen etterslep knyttet til tilsynsaktiviteten i 2021. Vi har hatt et mindreforbruk på 14,8 millioner fra opprinnelig budsjett på postene reise innland og utland, og kurs og kompetanse. Noe av dette er omdisponert gjennom året, blant annet til koronatiltak, og utvikling og kjøp av digitale løsninger.*

I revidert budsjett for 2020 fikk vi 4,7 millioner til å håndtere den økte belastningen for utstedelse av personlige sertifikater. På grunn av utsettelse knyttet til koronapandemien, har vi ikke hatt behov for flere personer i 2020, men vi ser at vi må håndtere dette etterslepet i 2021.

Vi har i 2020 et positivt avvik på lønn på 9 millioner. Dette skyldes i hovedsak vakanser på 4,9 millioner inklusiv sosiale kostnader, mindre forbruk av reisetid på 1,7 millioner og merinntekter NAV på 2,4 millioner. I tillegg til reduserte reise- og kurskostnader medfører dette at vi i 2020 har et overskudd på kr. 20.8 millioner. Det er viktig for den maritime næringen at Sjøfartsdirektoratet har nødvendige ressurser til å håndtere etterslep denne vanskelige situasjonen har medført.

## Kap 1422 Post 21 Sjøfartsdirektoratet (Klima- og miljødepartementet)

Regnskap 2018	Regnskap 2019	Regnskap 2020	Budsjett 2020	Avvik
5 425 018	5 387 777	7 532 613	7 877 000	344 387

Med bakgrunn i oppgaver i tildelingsbrev fra KLD har direktoratet gjennomført flere utredninger med anbefalinger. Som underlagsmateriale for disse utredningene, har vi blant annet benyttet DNVGL til å utarbeide rapporter og analyser. Dette inkluderer følgende rapporter:

- ✓ Nullutslipp i 2026 for skip i verdensarvfjordene; Rapportnr.: 2019-1250
- ✓ Vurderinger knyttet til krav om lav- og nullutslippsløsninger for driftsfartøy i forbindelse med petroleumsproduksjon
- ✓ Innspill til endring av miljøregelverk på Svalbard - Fase 1; Rapportnr.: 2020-0916
- ✓ Vurdering av mulige reguleringer for å redusere belastning fra skip på miljø i verneområder, Fase 2; Rapportnr.: 2020-0918
- ✓ Vurdering av potensial for turistskip som kan benytte nullutslippsløsninger i verdensarvfjordene i 2026-2028; Memo Nr.: 11IEXOQH-1-Rev.1/ KMAR

Et mindreforbruk skyldes i hovedsak at mange oppdrag knyttet til miljø kommer først i løpet av året. Budsjetteringen blir derfor knyttet til antatte oppdrag samt ad hoc-oppdrag.

## Kap 1400 Post 21 Klima- og miljødepartementet

Regnskap 2018	Regnskap 2019	Regnskap 2020	Budsjett 2020	Avvik
1 692 000	1 399 623	0	700 000	700 000

Det ble i 2020 et mindreforbruk, som hovedsakelig skyldes at eksterne møter som medfører reisevirksomhet ble avlyst. I tillegg ble faglige samlinger, deltagelse på eksterne seminarer og konferanser kansellert eller gjennomført digitalt.

## Kap 3909 Post 01 Tiltak for sysselsetting av sjøfolk

Regnskap 2018	Regnskap 2019	Regnskap 2020	Budsjett 2020	Avvik
0	0	8 727 595	8 300 000	427 595

Særskilt kontroll av tilskuddsordningen for årene 2016 og 2017 er ferdigstilt. Totalt har dette medført krav om tilbakebetalinger på kr. 8.727.595 i 2020.

## Kap 0909 Post 73 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk

Regnskap 2018	Regnskap 2019	Regnskap 2020	Budsjett 2020	Avvik
1 992 312 957	1 810 937 359	2 267 242 698	2 188 000 000	-79 242 698

Tilskuddsordningene skal bidra til å sikre kompetanse og arbeidsplasser, og bidra til mer konkurransedyktige rammevilkår for norsk skipsfartsnæring. I 2020 har tallet på søknader og sjøfolk i de forskjellige modellene vært stabilt, til tross for covid-19.

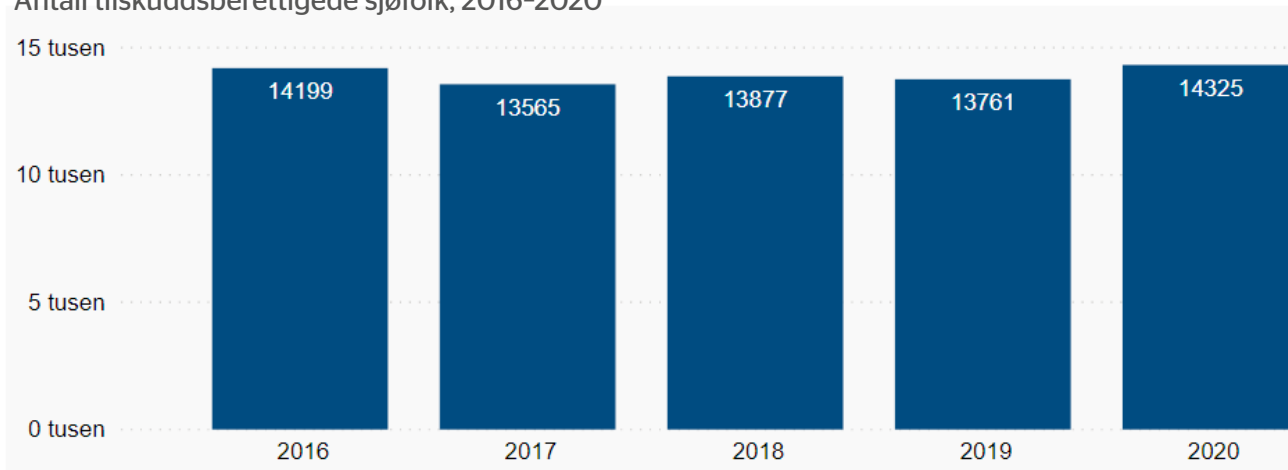
Da koronapandemien kom i mars ble det usikkerhet om hvordan pandemien og følgene av den ville slå ut for tilskuddsordningene. Regjeringen satte i gang en rekke tiltak for næringslivet generelt, som også omfattet næringene tilsluttet tilskuddsordningene. I 2. termin ble fristen for innbetaling av arbeidsgiveravgift utsatt til 17. august 2020. I 3. termin fikk rederiene redusert arbeidsgiveravgiften med fire prosentpoeng fra ordinær sats. I tillegg ble fristen for innbetaling av arbeidsgiveravgift utsatt til 15. oktober.

I revidert statsbudsjett 2020 ble det besluttet å bevilge kr. 89 700 000 ekstra til oppheving av taket i 4. termin 2020. Taket på kr. 36 000 i modellene Tilskudd for petroleumsskip i NOR og Tilskudd for NIS konstruksjons-

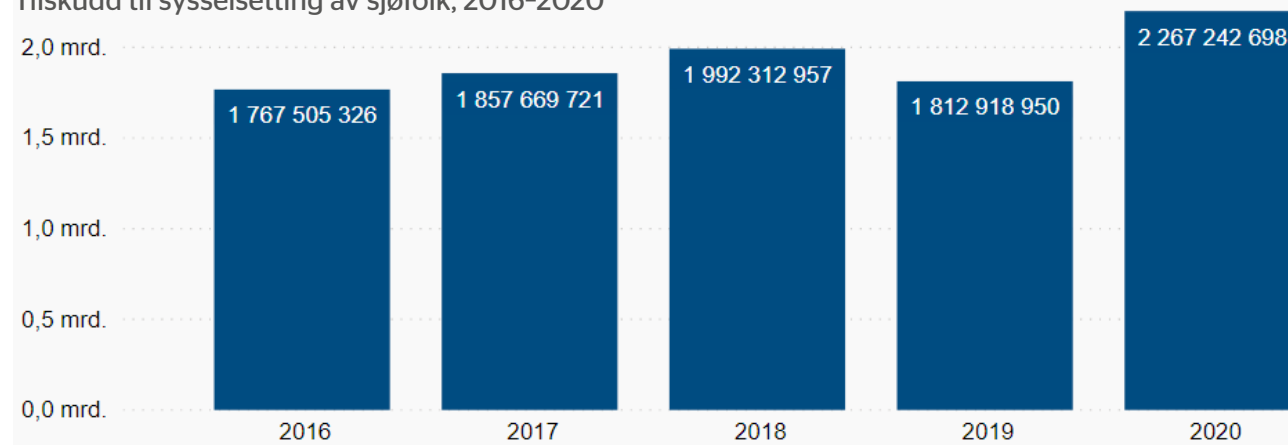
skip ble opphevet. Det samme ble tatt på 26 prosent i modellen Tilskudd for skip i NIS. I 4. termin ble altså all skatt og arbeidsgiveravgift utbetalt i alle modeller.

Den 20. november, i Stortingets proposisjon 45 S 2020, ble det vedtatt å redusere årsbudsjettet i tilskuddsordningene for 2020 med kr 75 000 000. Samlet bevilgning for 2020 var kr. 2 188 000 000. I løpet av 2020 er det utbetalt totalt kr 2 267 242 698 i tilskudd. Det gir et merforbruk på kr. 79 242 698.

Antall tilskudsberettigede sjøfolk, 2016–2020



Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk, 2016–2020



Oversikten over 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.



## 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 2018	Regnskap 2019	Regnskap 2020	Budsjett 2020	Avvik
<b>Post 01 Gebyrer for skip og flyttbare innretninger i NOR</b>					
Førstegangsgesbyr	36 790 564	43 989 763	36 199 830	37 000 000	-800 170
Årsgebyr	109 510 539	117 650 354	122 187 266	121 000 000	1 187 266
Flyttbare innretninger NOR	19 288 055	23 562 622	19 432 837	21 440 000	-2 007 163
Andre NOR-gebyr	19 231 982	22 243 701	25 321 067	22 360 000	2 961 067
Skipsregistre	13 612 647	13 719 848	14 891 318	14 000 000	891 318
Renter post 01		434 799			0
Sum post 01	198 433 787	221 601 087	218 032 318	215 800 000	2 232 318
<b>Post 04 Gebyrer for skip i NIS</b>					
Førstegangsgesbyr	4 030 949	5 623 904	6 231 933	5 000 000	1 231 933
Årsgebyr	45 230 071	48 511 672	53 681 916	53 300 000	381 916
Skipsregistre	788 597	1 125 688	1 186 897	1 000 000	186 897
Renter post 04		68 461			0
Sum post 04	50 049 617	55 329 725	61 100 746	59 300 000	1 800 746
Totalt post 01 og 04	248 483 404	276 930 812	279 133 064	275 100 000	4 033 064

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

Per 31.12. er det for skip og flyttbare innretninger i NOR inntektsført litt over 218 millioner kroner i gebyrer, noe som utgjør ca. 101 % av justert årsbudsjett på 215,8 millioner kroner. Til sammenligning var det pr. 31.12.19 inntektsført 221,1 millioner kroner som utgjorde 104,3 % av fjorårets budsjett på 212,1 millioner kroner

#### Førstegangsgesbyr

Per 31.12. er det innbetalt 36,2 millioner kroner. Dette utgjør en mindreinntekt på ca. 0,8 millioner kroner eller 97,8 % i forhold til budsjettet på 37 millioner kroner. I 2019 ble det innbetalt 44 millioner kroner i førstegangsgesbyr av budsjettet på 43,13 millioner kroner.

Hovedårsaken til mindreinntekten kan relateres til koronapandemien. Noen nybygg har blitt forsinket og flere har også blitt kansellert. Hvert år oppstår det forsinkelser av forventede ferdigstillelser av nybygg. Førstegangsgesbyret for de nybygg som har blitt forskjøvet fra 2020 til 2021 utgjør ca. 6,0 millioner kroner, mens det i foregående år utgjorde ca. 6,7 millioner kroner.

#### Årsgebyr

Per 31.12. var det innbetalt 122,2 millioner kroner. Dette tilsvarer en merinntekt på 1,2 millioner kroner, eller 101 % av budsjettet på 121 millioner kroner.

Regnskapstallet for 2019 viste 117,65 millioner kroner. Hensyntatt prisstigningen fra 2019 til 2020 på 3,2 %, viser det en reell inntektsøkning på ca. 0,8 millioner kroner (0,64 %). 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 (grunngesbyr) fra Sjøfartsdirektoratet. I 2020 ble det utfakturert for ca. 19,3 millioner kroner totalt i grunngesbyr for fartøy med fartøyinstruks, mot ca. 16 millioner kroner i 2019. Det har blitt gitt fritak for litt over 2 millioner kr. (46 stk.) for båter i opplag pga. koronapandemien.

## Flyttbare innretninger

Per 31.12. var det innbetalt i overkant av 19,4 millioner kroner. Dette utgjør ca. 2 millioner kroner i mindreinntekt eller 90,6 % i forhold til årsbudsjettet på 21,4 millioner kroner. Tilsvarende var det i 2019 innbetalt 23,5 millioner kroner som tilsvarte 138,6 % av budsjettet. Ved utgangen av fjoråret var det 19 flyttbare innretninger under norsk flagg. Tilsvarende for utgangen av 2019 var 20. Det var én flyttbar innretning i opplag hele året. I løpet av 2020 har det vært én innflagging (Akofs Seafearer), mens Njord Bravo har blitt utsatt til 2021. Det har også vært kansellering av ett nybygg.

## Andre NOR gebyrer

Per 31.12. var det innbetalt i overkant av 25,3 millioner kroner som tilsvarende 113,2 % av årsbudsjettet på kr 22,4 millioner kroner. Tilsvarende var det i 2019 innbetalt i overkant av 22,2 millioner kroner, noe som utgjorde 106,1 % av budsjettet.

## Skipsregistrene

Per 31.12. var det innbetalt 14,9 millioner kroner som tilsvarende 106,4 % av årsbudsjettet på kr. 14,0 millioner kroner. Etter en kraftig reduksjon i antall registreringer i månedene mars og april tok det seg kraftig opp i påfølgende måneder. Det er spesielt fritidsbåtsegmentet som fører til en merinntekt i 2020.

## Post 04      Gebyr for skip i NIS

### Førstegangsgebyr

Per 31.12. var det innbetalt i overkant av 6,2 millioner kroner i førstegangsgebyr for NIS. Dette utgjør en merinntekt på 1,23 millioner kroner eller 124,6 % av budsjettet på 5 millioner kroner. I forhold til 2019 utgjorde dette en økning på 0,6 millioner kroner

### Årsgebyr

Per 31.12. var det innbetalt 53,7 millioner kroner. Dette utgjør en merinntekt på 0,4 millioner kroner eller 100,7 % av budsjettet på 53,3 millioner kroner. I 2019 ble det innbetalt 48,5 millioner kroner som utgjorde 103,32 % av budsjettet. I 2020 ble det sendt årsgebyr til 656 NIS registrerte fartøy mot 612 i 2019. Det har vært 14 NIS skip (oljerelatert) som har vært i opplag i 2020, og det har resultert i ca. 0,63 millioner kroner i lavere årsgebyr.

### Skipsregistrene

Per 31.12. var det innbetalt nesten 1,2 millioner kroner. Dette utgjør en merinntekt på nesten 0,2 millioner kroner eller 118,7 % av budsjettet. NIS har også i 2020 hatt fin vekst. I tillegg har det vært noen store restruktureringer hos rederiene.

## Kap 3910, post 02 Maritime personellsertifikater

Beskrivelse	Regnskap 2018	Regnskap 2019	Regnskap 2020	Budsjett 2020	Avvik
Maritime personellsertifikater	9 739 848	11 351 671	14 539 614	14 970 000	-430 386
Båtførerbevis	1 740 028	1 515 156	1 992 226	1 730 000	262 226
Mindreinntekt	11 479 876	12 866 827	16 531 840	16 700 000	-168 160

### Maritime personellsertifikater

Sjøfartsdirektoratet har i 2020 mottatt 14 544 søknader om personlige sertifikater og 6 908 søknader om påtegning av utenlandske sertifikater. Så lenge all dokumentasjon er til stede på søknadstidspunktet, og søknaden blir betalt umiddelbart, har søknadene i 2020 blitt behandlet i løpet av 4 uker.

Gebyrinntektene har vært svakt mindre enn budsjettet, nærmere bestemt 97,1 prosent. Dette må tilskrives den vedvarende pandemien og nødvendige utsettelse av utløpsdato på eksisterende sertifikat. Det har likevel vært en vesentlig økning i tallet på søknader om personlige sertifikat. I 2019 var antall søknader på personlige sertifikat og påtegninger henholdsvis 11 696 og 6 240.

I 2020 ble det også introdusert et nytt, nasjonalt sertifikat, D6, og det var ved årsskiftet behandlet 165 søknader om slikt sertifikat.

I 2021 forventes det at direktoratet ytterligere vil få økning i søknader om fornyelse av sertifikat, som følge av 2010 Manila-endringene i STCW78-konvensjonen.

### Båtførerbevis /ICC

Antall utstedte båtførerbevis i 2020 er 27.737. Dette er en betydelig økning sammenlignet med 2019 da tallet var 23 595. Økningen skyldes sannsynligvis at flere hadde ferie hjemme grunnet situasjonen med covid-19. For å øke tilgjengeligheten også i perioder/områder med strenge smittevernstiltak, ble det i 2020 åpnet for at Norsk Test kunne tilby videoovervåket eksamen. Antall utstedte internasjonalt båtførersertifikater (ICC) i 2020 er 159. Dette er en liten nedgang fra 2019 da tallet var 173.

## Kap 3910, post 86 Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt

Beskrivelse	Regnskap 2018	Regnskap 2019	Regnskap 2020	Budsjett 2020	Avvik
Overtredelsesgebyr	9 937 592	14 486 864	8 809 664	9 000 000	-190 336
Tvangsmulkt					
Sum	9 937 592	14 486 864	8 809 664	9 000 000	-190 336

### Overtredelsesgebyr

Da koronakrisen inntraff i mars ble det besluttet å sette utsendelse av varsler og vedtak på pause. Dette varte i fire ukers tid. Flere rederier viste til forverret økonomi som følge av koronasituasjonen og ba om at varslede og ilagte overtredelsesgebyrer ble redusert eller frafalt helt. Overtredelsesgebyrer har som følge av dette i en rekke tilfeller blitt satt lavere enn de ville blitt gjort uten koronakrisen. I 2020 er det fattet 57 vedtak og 112 varsler om overtredelsesgebyr. Disse sakene var i hovedsak innrapportert i slutten av 2019 og begynnelsen av 2020. Det har vært færre saker til vurdering etter mars sammenlignet med tidligere år som ser ut til å ha sammenheng med lavere aktivitet som følge av koronakrisen. De fleste sakene om overtredelsesgebyr i 2020 gjaldt brudd på sertifikatbestemmelsene i skipssikkerhetsloven, og den nest største kategorien gjaldt utslippsovertredelser.

Beskrivelse	2016	2017	2018	2019	2020
Varsel	99	116	118	122	112
Vedtak	76	105	111	110	57
Sum	175	221	229	232	169

### Klagesaker

Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet har i 2020 avgjort 15 klager på overtredelsesgebyr ilagt av Sjøfartsdirektoratet. Vedtaket ble opprettholdt i 10 av sakene. I de fem sakene som ble delvis omgjort gjaldt dette i all hovedsak at ilagt gebyr ble satt lavere, for eksempel som følge av rederiets økonomiske stilling. Gjennomsnittlig saksbehandlingstid i direktoratet for klager på overtredelsesgebyr er to måneder.

### Politiuttalelser

Vesentlige overtredelser av skipssikkerhetsloven er straffebelagt, mens andre overtredelser vurderes for overtredelsesgebyr. Direktoratet har brukt langt mer ressurser på politiuttalelser i 2020 sammenlignet med tidligere år. Sjøfartsdirektoratet fikk 31 saker til uttalelse fra politiet i 2020, mot 15 i 2019. Direktoratet oversendte uttalelser i 29 saker i 2020, noen av disse var mottatt i 2019. Politiuttalelsene er gjennomgående mer ressurskrevende enn saker som vurderes for overtredelsesgebyr. Brorparten av sakene som direktoratet fikk oversendt fra politiet i 2020 gjaldt arbeidsulykker eller personskade, og den nest største kategorien knyttet seg til navigasjon og den tredje største kategorien gjaldt utslipp.

Beskrivelse	2016	2017	2018	2019	2020
Mottatt	17	12	16	15	31
Fullført	11	13	14	7	29
Sum	28	25	30	22	60



## DEL IV

# Styring og kontroll i virksomheten

### Innledning

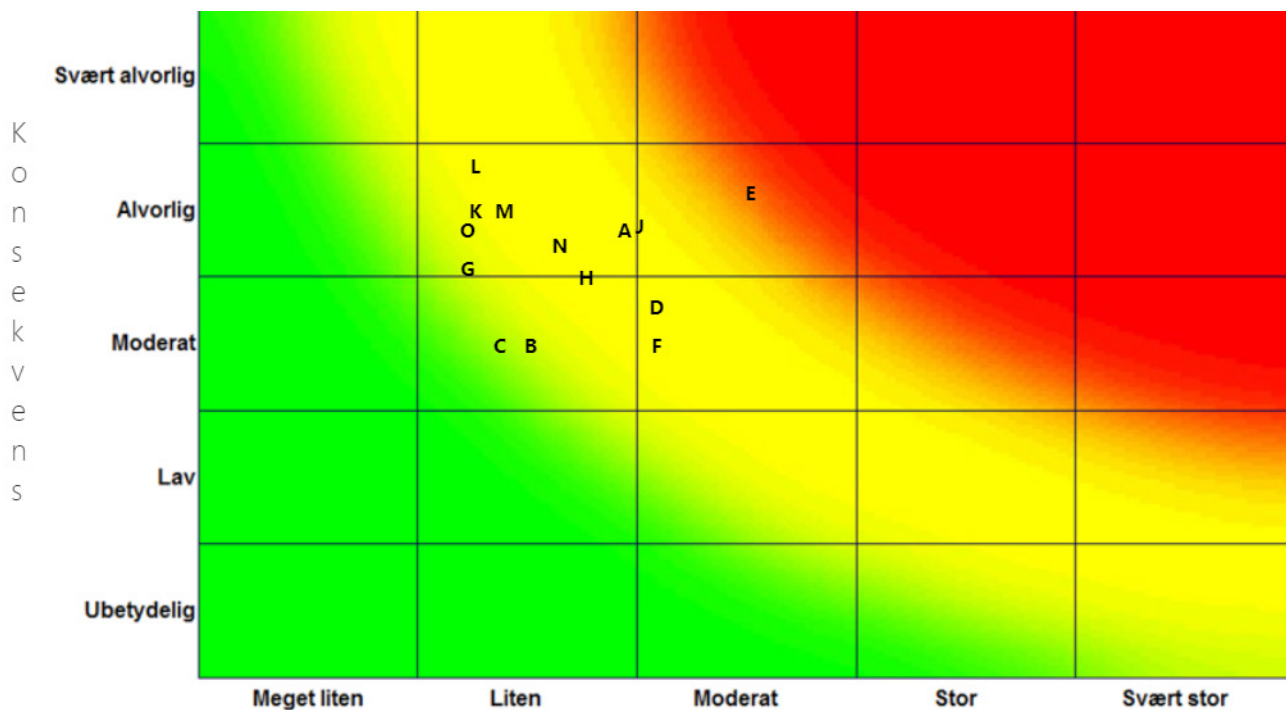
Sjøfartsdirektoratet benytter mål- og resultatstyring som sitt grunnleggende styringsprinsipp. Direktoratet viser til at samlet måloppnåelse er god - se del III - Årets aktiviteter og resultater.

Direktoratets strategiplan er sentral i mål- og resultatstyringen. I 2020 ble den nye strategiplanen tatt i bruk. Visjonen om å være den foretrukne maritime administrasjonen videreføres. Målet med den nye strategiplanen er å sikre samfunnsoppdraget knyttet til sjøsikkerhet/miljø og styrke arbeidet med å være et attraktivt flagg. I denne

forbindelse startet direktoratet opp et eget organisasjonsutviklings-prosjekt for å sikre at organisasjonen ville være i stand til å gjennomføre den nye strategiplanen.

Organisasjonsprosjektet har 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 direktoratet er i stand til å tilpasse virksomheten til de årlige reduserte driftsrammene. Sentralt i dette arbeidet er hvordan digitaliseringsprosjektene underbygger prosessene.





Sannsynlighet

## Overordnet risikovurdering i Sjøfartsdirektoratet høsten 2020

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 vårt mål og få alle risikoene innenfor et akseptert nivå. Ved hjelp av risikostyring får vi identifisert hvor vi skal sette inn tiltak for å hindre at risiko oppstår (reducere risiko), og hvor det er mulighet for å redusere tiltak (øke risiko). Dette er en viktig statusgjennomgang på gjennomføringstidspunkt og et viktig bidrag i den overordnede virksomhetsstyringen spesielt i forhold til budsjett innspill/dialog med NFD, men også intern fordeling av ressurser/budsjett. Sjøfartsdirektoratet har foretatt overordnet risikovurdering siden 2006, og den har bidratt til å forbedre vår kommunikasjon og dokumentere grunnlag for behov ovenfor NFD, men kanskje mest av alt gitt oss rett fokus internt som gjør at vi prioriterer de viktigste oppgavene/tiltakene slik at vi hele tiden sikrer at vi gjør det vi kan for å nå vårt overordnede mål. Vår totale risikoscore er redusert fra 120 i 2019 til 110 i 2020, altså en total reduksjon på 10. Risiko O er ny av året og er sammen med risiko A, B og E de som har fått økt risiko i 2020. Resterende risikoer har redusert risiko. På grunn av nedgangen i risiko totalt er antall risikoreducerende tiltak redusert fra 160 til 144 altså totalt 16 tiltak. Hver enkelt risiko blir fulgt opp i virksomhetsplan for 2021.

## Risikoer:

- A: Forsinket utstedelse/fornyelse av fartøysertifikater
- B: Forsinket utstedelse/fornyelse av personell-sertifikater
- C: Redusert andel av den norsk-kontrollerte flåten i NOR og NIS
- D: Ikke tilstrekkelig, klart og brukervennlig regelverk
- E: Mangelfulle revisjoner og inspeksjoner
- F: Manglende risikobasert prioritering av oppgaver
- G: Redusert kundeorientert og effektiv adm.
- H: Ikke gode nok digitale løsninger
- J: Har ikke anerkjent kompetanse
- K: Uregelmessigheter/ misligheter
- L: Mangelfull / forsinket tinglysning av skip og rettigheter i skip
- O: Mangelfull håndtering av Covid-19

## Digitalisering og effektivisering

Direktoratet har i 2020 gjennomført et stort antall digitaliseringsprosjekter for å realisere Sjøfartsdirektoratets strategiske mål. Prosjektveiviseren benyttes til overordnet styring av disse satsingene.

Sjøfartsdirektoratet har valgt å ta i bruk DevOps som metode for utvikling av digitale løsninger. Målet er å øke smidighet, redusere kostnader, raske leveranser og 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.

Gjennom prosjektet «operasjonalisering av ny strategiplan» har Sjøfartsdirektoratet som mål å gjennomføre et organisasjonsutviklingsprosjekt for å tilpasse virksomheten til de endrede arbeidsprosessene og målene i ny strategiplan. Digitaliseringsarbeidet framover vil i hovedsak samkjøres med dette operasjonaliseringsprosjektet. Sammen med nye smidige utviklingsmetoder har direktoratet et mål om å realisere gevinster raske enn tidligere. Direktoratet har søkt og fått midler fra Digidir sin medfinanseringsordning, både i forhold til E-tinglysning og ny digital løsning for automatisert saksbehandling av personellsertifikater (APS). Dette har vært en nyttig medfinanseringskilde for å kunne klare å utvikle nye digitale løsninger.

Direktoratet har også videreutviklet sin IT-driftsløsning hvor flere av tjenestene nå lagres i skyen. En av de nye løsningene som ble tatt i bruk tidlig i 2020 var Microsoft Teams. Dette var avgjørende for at direktoratet klarte å levere sine tjenester når covid-19 gjorde at alle ansatte måtte jobbe fra hjemmekontor fra medio mars 2020.

## Kvalitetssystem, ISO-sertifisering

I juni 2020 gjennomførte Sjøfartsdirektoratet årsrevisjon etter kravene i ISO 9001. Det ble gitt 2 merknader og foreslått 5 forbedringsforslag. Alle er fulgt opp og lukket.

Prosesorientering står som et tydelig krav i standarden, og har gitt føringer for videreutvikling av direktoratets arbeid med prosessstyring og pro-

sesskartlegging. Det har i 2020 blitt nedlagt betydelige ressurser relatert til prosesser og prosesskompetanse.

Sjøfartsdirektoratet har nedfelt i gjeldende strategiplan å arbeide med å styre sine leveranser mer mot ett start til ende perspektiv enn gjennom et tradisjonelt linjeorganisert leveranseperspektiv. Dette vil gi en bedret styring og kontroll med leveransene og skape økt samsvar med kravene som ligger i kvalitetsstandarden. Denne prosessorienteringen inngikk i 2020 som en del av et dedikert prosjekt for operasjonalisering av direktoratets strategiplan. Prosjektet har i 2020, på dette området, levert metode for prosessetablering og forslag for videre arbeid og implementering av dette.

Prosesorientering er et langsiktig arbeid som skal bidra til forbedrede tjenester og leveranser - som igjen vil øke direktoratets kunde- og samfunnseffekter. Med bakgrunn i standarden har det i 2020 blitt jevnlig rapportert på 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

Året 2020 vil for Sjøfartsdirektoratet gå inn i historien som *annerledes året, der det unormale tenderte til å bli det normale*. Samtidig sitter direktoratet igjen med flere erfaringspunkter innen krisehåndtering og kontinuitetsplanlegging etter en fortsatt pågående Koronapandemi som kan beskrives som en saktegående krise. Januar 2020 startet som et ordinært år der planer lå klare for virksomhetsstyring for samfunnssikkerhetsarbeidet innen sikkerhet og beredskap på lik linje som tidligere år. Sjøfartsdirektoratet posisjonerte seg i mars 2020 nasjonalt og internasjonalt sentralt på sektornivå innen sikkerhets- og beredskapsarbeidet som en samfunnskritisk organisasjon, og tok en vesentlig plass som en aktør for Norges beredskap i forhold til å tilrettelegge og opprettholde nasjonens forsyningstjeneste til landet. Dette innebar koordinering, risikostyring, beredskapsråd, regelverksutvikling og utarbeidelse av nødvendige dispensasjoner for

oprettholdelse av maritim kontinuitetsplanlegging og drift av maritim sektor.

Det å drifte Sjøfartsdirektoratet i et uavklart nasjonalt og internasjonalt sikkerhetsbilde med håndtering av delvis stengte landegrensener og utfordringer knyttet til maritime samfunnsøkonomiske interesser krevde en løsningsorientert organisasjon. I tillegg til inngripende smittevernstiltak som til stadighet var i bevegelse og som berørte store maritime verdier, ressurser og ulike rederi. Dette var utfordrende ovenfor sikkerheten både for skip og mannskap. Det krevde et kontinuerlig bilde over trussel- og risikobilde for hva den maritime sektoren kunne stå ovenfor i forhold til å kunne opprettholde samfunnets krav og forventninger.

Samtidig har den maritime sektoren en høy grad av utenlandsk arbeidskraft. Dette igjen krevde en god forståelse av regelverket, i tillegg til god tilretteleggelse og et utstrakt samarbeid utover den ordinære arbeidshverdagen i et tett samarbeid med nasjonens beredskapsaktører på sektornivå.

Krisehåndteringen ansvarligjorde direktoratets rolle. Det igjen satt søkelyset på en meget god intern situasjonsforståelse i pandemien mellom de ulike avdelingene internt i direktoratet. Kunnskap og kompetansen ble utnyttet der behovet oppstod.

Direktoratet satt tidlig stab for kriseledelse i det pandemien var et faktum. Staben ble opprettholdt i flere måneder og direktoratet ble driftet etter stabens anbefalinger, men ble i tråd med situasjonsbildet trappet ned til en forsterket linjeledelse som per i dag opprettholdes.

Et vedvarende høyt risikobilde de siste årene i forhold til beredskap, maritim utvikling innen autonome skip, digitalisering og håndtering av økonomiske nasjonale- og internasjonale interesseområder innen den maritime sektor har gjort det nødvendig at sikkerhet og beredskap har en sentralplass i beredskapsarbeidet i Sjøfartsdirektoratet.

Sikkerhetsmyndighetene har de siste årene utpekt Sjøfartsnæringen som attraktiv for andre stater og myndigheter. Dette innebærer en høy grad av sikkerhetsledelse hvor risikostyring og ri-

sikoforståelse er implementert inn i virksomhetsstyring for håndtering av nasjonens maritime verdikjede.

En uavklart koronapandemi i stadig skifte som påvirker det nasjonale digitale domenet har satt et ekstra trykk på etablerte sikkerhets- og beredskapskanaler med sikkerhetsmyndighetene og totalforsvaret, hovedredningsentralen og etablerte liaison funksjoner m fl. Her var informasjonsflyten viktig også for ledelsen i direktoratet. Det skapte trygghet da kritiske beslutninger skulle fattes basert på korte tidsfrister og varierende grad av tilgjengelig informasjon. Gode tekniske IT-løsninger var til god hjelp når hjemmekontor ble etablert for de fleste av medarbeidere i direktoratet. I tillegg ble det etablert et eget kommunikasjonssteam for å sikre kommunikasjon både internt og ut mot kunder.

Sjøfartsdirektoratet har i løpet av 2020 opplevd flere lavterskelangrep rettet mot e-post brukere. Sikkerhetsledelsen ble intensivert i forhold til det organisatoriske og menneskelige aspektet. Fokuset var å bygge risikoreduserende tiltak en barriere innen grunnsikring, personell, sikkerhetskultur og forståelse av verdikjeden i den maritime næring. I tillegg ønsket vi å drille de ansatte i håndtering av IT-trusler og angrep ved bruk av hjemmekontor. Et ettertrykkelig område her er det menneskelige aspektet ved håndtering av IT-system, graderte og fortrolig informasjon. Dette var med å øke den individuell robusthet.

Fokus på informasjonssikkerhet med utarbeidelsen og implementering av risikoreduserende tiltak pågår og det arbeides kontinuerlig med ulike retningslinjer og rammeverk.

Sjøfartsdirektoratet håndterer via skipsregistrene ved utgangen av året panteheftelser til en verdi av om lag 4.775 milliarder kroner. Sjøfartsdirektoratet har flere større digitaliseringsprosjekter som effektiviserer responstiden overfor kundene og de ulike registrene. Det er en viktig i utviklingen av våre systemer å ta hensyn til digitale sårbarheter. En økt maritim digitalisering i tråd med et økende digitalisert trusselbilde har ført til at Sjøfartsdirektoratet oppretter et responscenter for maritim digital sikkerhet. Dette understøttes av NIS-direktivet. Det var også et av funnene da Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med kystverket utarbeidet over-



Foto: Håvard Melvær, Fotokonkurransen for sjøfolk.

ordnet strategi for maritim digitalsikkerhet. Det er også et behov for å ivareta det statlige ansvarsområdet for direktoratet, samt å kunne fortsette å være en attraktiv flaggstat.

Sjøfartsdirektoratet samarbeider tett med Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM). Samfunnssikkerhetsarbeidet har de siste årene pekt på et økende behov for kommunikasjonskanaler for dele graderte opplysninger, og etter hvert på mobilenheter for lavgradert informasjon på nivå-begrenset. Dette fordi det globale sikkerhetspolitiske bildet er i stadig endring og berører direkte og indirekte nasjonal og internasjonal maritim beredskap.

En av suksess kriteriene for at Sjøfartsdirektoratet som samfunnskritisk organisasjon har klart å opprettholde høy framdrift samt levere for nasjonen i en krise der pandemien har vært, og er fortsatt gjeldende både nasjonalt og internasjonalt. Det har vært en kontinuerlig satsing på Samfunnssikkerhetsarbeidet i Sjøfartsdirektoratet der et av målene har vært å inneha et høyt fokus på videreutvikling innen sikkerhet og beredskapsfeltet. Koronapandemien har også pekt på viktigheten av at dette opprettholdes for å kunne levere og opprettholde nasjonenes krav og forsyninger til landet i fred, ekstraordinære hendelser, krise og krig.



# Personalmessig forhold

Bemanning i sjøfartsdirektoratet (faste og midlertidig ansatte), 2019-2020

År	Antall ansatte		Deltid		Midlertidig ansatte		Foreldre-permisjon		Legemeldt sykefravær	
	Totalt	M %	K %	M %	K %	M %	K %	M %	K %	
2019	363	0,0	1,4	2,2	3,3	1,7	4,1	3,0	4,3	
2020	369	0,0	1,9	1,9	3,3	0,8	3,3	3,8	6,1	

## Sykefravær

Det totale sykefraværet i Sjøfartsdirektoratet har i snitt ligget på 5 % de siste fire årene. For 2020 var det totale sykefraværet på 4,2 %. Dette er en nedgang fra 2019. Vi reviderte prosessen for sykefraværsoppfølging i 2020, og har innført tiltak for tettere oppfølging av ansatte med sykefravær, og økt veiledning for ledere med personalansvar. Vi har som strategi å iverksette tiltak tidlig i sykefraværsperioden. IA-arbeidet er en viktig del av strategien vår for å forebygge sykefravær.

I 2019 utarbeidet AMU har nye mål og tiltak for IA-arbeidet i Sjøfartsdirektoratet. I 2020 har vi videreført arbeidet med disse arbeidene, og hatt IA-arbeid som tema i lederopplæringen.

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 2020 var snittalderen på ansatte som gikk av med pensjon 66,3 år, noe vi er fornøyd med.

## Kapasitet/bemanning

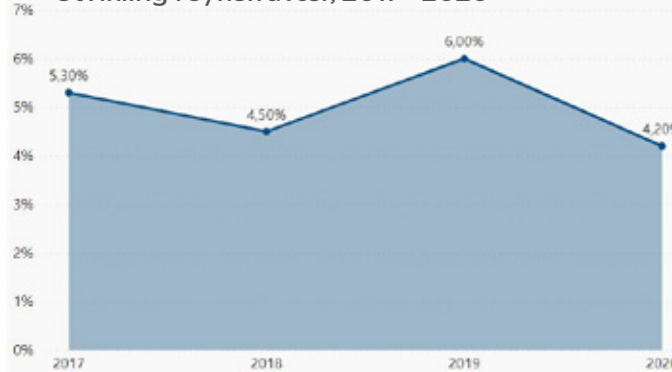
I 2018 hadde direktoratet en økning i arbeidsmengde og fikk utvidet driftsrammen slik at 26

nye saksbehandlere kunne ansettes. Kostnaden ble dekket opp av økte gebyrinntekter. I 2020 har arbeidsmengden holdt seg på et høyt nivå. Vi merker fortsatt en viss etterspørsel etter ingeniører, men opplever at direktoratet er en attraktiv arbeidsgiver. Utlysning av ledige stillinger tiltrekker seg jevnt over svært kompetente søkere. I forbindelse med innføring av prosessbasert arbeidsmetodikk og digitalisering av arbeidsprosessene forventer vi et behov for omstilling og endringer i kompetansebehov.

## Kompetansesituasjon

Innføring av prosessbasert arbeidsmetoder, digitalisering og nye arbeidsoppgaver stiller krav til ny kompetanse. Det er et strategisk mål for Sjøfartsdirektoratet

Utvikling i sykefravær, 2017 - 2020



å bygge relevant kompetanse internt, slik at vi blir mindre avhengig av å rekruttere inn oppdatert kompetanse.

Sjøfartsdirektoratet rullet i 2020 ut nye opplæringsplaner for alle ansatte med fokus på endringsevne og prosesskompetanse. Kompetanseplanene er forankret i strategiplanen til direktoratet, og opplæringsaktivitetene har som hensikt å bidra til å nå målene som er satt for strategiperioden. I tillegg har det blitt gjennomført en rekke opplæringsaktiviteter i de ulike fagavdelingene med forankring i strategisk kompetanseplan. Denne revideres hvert år.

## HMS/arbeidsmiljø

Arbeidsmiljøutvalget har gjennomført fire møter i 2020. AMU har utarbeidet årlig handlingsplan for HMS arbeidet og en treårs plan for arbeidet med IA. Det ble gjennomført vernerunde for alle ansatte i oktober og november. Vernerundene ble gjennomført digitalt de fleste stedene, på grunn av koronasituasjonen. Det ble ikke gjennomført arbeidsmiljøundersøkelse i 2020. I stedet for kjørte arbeidsgiver en kartlegging av hvordan de ansatte opplevde det å arbeide på hjemmekontor. Denne kartleggingen ble brukt til å utarbeide nytt regelverk for bruk av hjemmekontor. Det ble også gjennomført tiltak basert på svarene i undersøkelsen, for å forbedre arbeidsmiljøet på hjemmekontor.



# Tilstandsrapport – kjønn og mangfold

## Mangfold og likestilling

Direktoratet har utarbeidet en handlingsplan for å fremme likestilling og hindre diskriminering.

	Kjønnsbalanse				Månedslønn	
	År	Menn %	Kvinner %	Total (N)	Menn kroner	Kvinner kroner
Totalt i virksomheten - fast ansatte	2020	62	38	343	56 416	48 376
	2019	61	39	350	56 353	49 044
Toppleidelse Direktør og avdelingsdirektør	2020	86	14	7	92 736	Kun en
	2019	86	14	7	92 417	Kun en
Mellomledelse Underdirektør og seksjonssjef	2020	85	15	26	67 767	68 694
	2019	80	20	25	67 551	71 142
Sjefingeniør	2020	94	6	18	59 817	Kun en
	2019	90	10	20	60 186	58 017
Senioringeniør	2020	79	21	137	54 891	53 611
	2019	79	21	140	54 714	53 191
Overingeniør	2020	67	33	27	46 097	44 682
	2019	75	25	16	46 340	46 677
Fagdirektør	2020	50	50	4	76 367	71 046
	2019	50	50	4	76 029	70 708
Seniorrådgiver	2020	43	57	74	53 721	49 447
	2019	43	57	82	54 134	49 221
Rådgiver	2020	29	71	41	42 838	44 179
	2019	29	71	31	42 409	43 299
Seniorkonsulent	2020	17	83	18	41 497	40 560
	2019	14	86	21	41 278	40 259
Førstekonsulent	2020	0	100	7	0	38 504
	2019	0	100	3	0	38 925
Lærling	2020	100	0	2	11 350	0
	2019	100	0	1	Kun en	0



Gjennom 2020 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.

Antall nyansettelser: **30**

Antall med hull i CV eller nedsatt funksjonsevne: **1**

I 2020 var vår andel nye ansatte med hull i CV eller nedsatt funksjonsevne 3,33 %. En søker med nedsatt funksjonsevne ble innstilt på førsteplass, men takket nei.

Vi har prioritert inkluderingsperspektivet i rekrutteringsprosessene. I tillegg har vi satt søkelys på emnet i lederutviklingsarbeidet. Vi har forbedret teksten i stillingsannonsene for å øke andelen søkere med hull i CV og nedsatt funksjonsevne.

Vi fikk i 2020 på plass funksjon i rekrutteringsverktøyet vårt som gir søkere mulighet til selv å markere at de har hull i CV, tilsvarende som søkere med

nedsatt funksjon. Vår erfaring er at dette fungerer greit, selv om vi opplever at mange kandidater krysser av for hull i CV uten å oppfylle definisjonskravet som er satt fra sentralt hold.

### Beredskapsplan ytre miljø

I operasjonaliseringsprosjektet jobbet et eget bærekraftsteam fram tiltak for hvordan Sjøfartsdirektoratet skal følge opp FN sine bærekraftsmål. Arbeidet med bærekraftsmålene vil få stort fokus i resten av strategiperioden.

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», kantinedrift og møbler.



## DEL V

# Vurdering av framtidsutsikter

### Overordnede strategier

Norge er en verdensledende havnasjon. De norske havnæringene med maritim næring, marine næringer og olje og gassindustrien i spissen bidrar vesentlig til sysselsetning og verdiskapning i norsk økonomi. Maritim kompetanse og teknologi er sentrale i utviklingen av eksisterende og nye havnæringene. Den norske maritime klyngen og havnæringene har utsikter til å styrke sin stilling i viktige markeder både nasjonalt og internasjonalt. Sjøfartsdirektoratet vil bidra aktivt i dette arbeidet.

Sjøfartsdirektoratet skal fortsette arbeidet med å konkretisere sitt bidrag innenfor ansvarsområder knyttet til FNs bærekrafts mål. Direktoratet skal videre støtte opp under regjeringens satsing på grønn skipsfart nasjonalt og internasjonalt.

### Den foretrukne maritime administrasjonen

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

For å få operasjonalisert den nye strategiplanen ble det i 2020 etablert et organisasjons- og utviklingsprosjekt. Prosjektet la fram sluttrapport med forslag til en rekke tiltak desember 2020. Det ble foreslått en rekke tiltak innen arbeidsprosessene: Tilsyn, bærekraft, datakvalitet, måling/KPI, regelverk, organisasjon og kultur. I 2021 vil direktoratet ha fokus på å gjennomføre de foreslåtte tiltakene.

Sjøfartsdirektoratet skal bidra til å sikre Norges posisjon som en ledende sjøfartsnasjon. Det norske flagget skal være en sterk merkevare med positivt omdømme. Direktoratet skal være en naturlig samarbeidspartner for den maritime næringen. Direktoratet vil fortsette sitt viktige arbeid for å øke antall fartøy registrert i NIS/NOR.

Økt bruk av digitale systemer og oppkobling for skip og rederi, gir økt sårbarhet for digitale hendelser. Sjøfartsdirektoratet vil ha økt fokus på digital sikkerhet framover. Et sektorvist responsmiljø

(SRM) for maritim sektor er svært viktig å få etablert for å møte økte digitale trusler. Sjøfartsdirektoratet er en helt naturlig aktør for å ta dette oppdraget.

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

### 1) 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. Sjekklisene er også tilgjengelig for våre kunder.

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

Sjøfartsdirektoratet sitt fokusområde for 2021 er sikkerhetskultur og risikoforståelse. I årsaksanalyser etter ulykker ser vi ofte at ulik forståelse eller oppfatning av risiko er viktige bakenforliggende faktorer. Det vil bli et særlig fokus på vedlikehold av kritiske systemer. Vi ser ofte at det enten mangler risikovurdering av arbeidsoperasjoner om bord, eller at risikovurderingene som er utført er mangelfulle. Risikovurderingene skal være styringsverktøy i sikkerhetsarbeidet om bord, og skal avdekke farer og beskrive forebyggende tiltak.

De senere årene har norsk skipsfart gjennomført store teknologiske nyvinninger som vil styrke vår evne og gjennomføringskraft på dette området. Direktoratet skal medvirke for grønn skipsfart med 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 ar-

beidet med de ulike utslipps- og bærekrafts målene, nasjonale innen år 2030 og de internasjonale innen år 2050, må direktoratet i større grad skaffe oss 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 om søppel i havet, særlig om 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 inklusiv 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. Sjøfartsdirektoratet vil i årene framover ha økt fokus på kontroll av avfallshåndtering fra skip.

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 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.

ISM-koden stiller fra 1. januar 2021 krav til at det utarbeides planer for håndtering av digital sikkerhetsrisiko, for skip og rederier.

Utkastet til strategi for maritim digital sikkerhet ble oversendt de aktuelle departement like før jul. Det inneholder 16 ulike konkrete tiltak som spenner fra modernisering av maritime kommunikasjons-systemer, autonomi, digital sikkerhetskompetanse, sårbarhetsanalyse m.m. Det mest omfattende tiltaket prosjektgruppen foreslår er å opprette et responsmiljø for maritim sektor.

Det er behov for et mottak for rapportering av digitale hendelser. I den sammenheng blir opprettelse av et maritimt responscenter svært viktig,

### Internasjonalt arbeid

Sjøfartsdirektoratet har koordineringsansvaret for internasjonalt regelverksarbeid inn mot 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 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.

### 2) 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.

Fra 1. juli 2020 ble gitt muligheter for bareboat-registrering. Vi har forventninger til at dette økte attraktiviteten til NIS/NOR-registeret..

## 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. E-tinglysning vil være en ny tjeneste som tilbys næringen fra 1. kvartal 2021. I løpet 2021 vil også direktoratet tilby en ny løsning for automatisert saksbehandling av personellsertifikater.

Direktoratet har også startet opp et utviklingsprosjekt for å få på plass et nytt tilsynssystem. Prosjektet «Erstatt TS» skal lage en ny fagapplikasjon som er dynamisk, tilpasningsdyktig og brukervennlig for direktoratet. Løsningen skal brukes av ansatte i tilsynsarbeidet. Systemet skal i tillegg skape bedre samhandling mellom Sjøfartsdirektoratet og eksterne samarbeidspartnere, som for eksempel reder, verft og konsulenter.

Sjøfartsdirektoratet hadde fram til 2020 en strategi på avtaleform hvor en leier inn eksterne IT-utviklingsressurser som har et leveranseansvar for de digitale løsningene. Direktoratet endret det strategiske fokuset hvor vi nå i sterkere grad tar et større ansvar for de ulike utviklingsprosjektene knyttet til digitalisering. Vi vil 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 framtidige 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/bemannning

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 en høy aktivitet framover grunnet nye tekniske og miljømessige løsninger.

## 3) 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 klynge 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.

Vi ser at økningen innenfor det norske flagget fortsatte i 2020 og basert på tilbakemeldinger fra våre kunder inkludert rederiorganisasjonene vil veksten fortsette i årene som kommer. Hendelser internasjonalt og ikke minst covid-19-pandemien har vist at det å ha en helhetlig flaggadministrasjon, både gir trygghet og styrke. Vi ser og at våre kunder ser nytten i en sterk flaggadministrasjon når det gjelder internasjonale forhandlinger i IMO og andre internasjonale fora.

Muligheten for å bidra til gode løsninger og reguleringer er noe som våre kunder ser nytten av. Vi står ovenfor en stor teknologisk utvikling som gjør at vi som flaggmyndighet må kunne bidra for at våre kunder skal lykkes og få til et grønt og smart skifte. Dette har vi vist at vi kan og den tilliten vil bidra til en økning i flagget framover.





Denne gjengen jobber med IT-utvikling i Sjøfartsdirektoratet. Foto: Marit Nilsen.



# DEL VI

## Årsregnskapet

### Ledelseskommentar årsregnskapet 2020

#### Formål

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

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

#### Bekreftelse

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

#### Vurderinger av vesentlige forhold

I 2020 har Sjøfartsdirektoratet samlet disponerte tildelinger på kap 0910, post 01 driftsbevilgningen på kr. 458 820 000. 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 hatt inntekter på kr. 7.837.781 som gir kr. 412.781 i merinntekter. Inntektene kommer fra Kystverkets beredskapsavdeling,

driftstilskudd fra Klima- og miljødepartementet, refusjon fra Petroleumstilsynet, annonseinntekter Navigare, DIFI kompetansemidler, Fritidsbåtkonferansen og driftstilskudd fra Utenriksdepartementet hvor direktoratet bistår filippinske myndigheter slik at de opprettholder godkjenningen for utdanning av sjøfolk ved utdanningsinstitusjon i Manila.

Sjøfartsdirektoratet forvalter en tilskuddsordning til sysselsetting av sjøfolk med en samlet bevilgning på 2 188 mill kroner. I 2020 hadde vi et merforbruk på kr. 79 mill. NFD valgte å redusere bevilgningen for 2020 på bakgrunn av forventet nedgang i antall sjøfolk i tilskuddsmodellene for «Tilskudd for passasjerskip i utenriksfart i NOR» og «Tilskudd for skip i NOR som betjener strekningen Bergen–Kirkenes» samt redusert arbeidsgiveravgift i 3. termin. Det viser seg imidlertid at dette ikke medførte til redusert tilskudd som forutsatt av NFD.

Direktoratet har et inntektsbudsjett på kap 3910, post 01, 02, 03, 04 og 86 på totalt 308,2 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.

I forhold til Klima- og miljødepartementet (KLD) disponerer Sjøfartsdirektoratet en driftsbevilgning på kr. 7 877 000 på kap 1422. En stor andel av



bevilgningen går til å dekke miljøressurser på direktoratets driftsbudsjett via merinntektsfullmakten nevnt over. På kapitel 1.400 mottok direktoratet i bevilgning på 0,7 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. 20 844 787 av tildelte driftsmidler på kap. 0910, post 01 (5-prosenten) til 2021. På kapitel 1.422, post 21 søker direktoratet å overføre kr. 344.387.

### 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 2021. Revisjonsberetningen vil bli publisert på direktoratets nettsider sammen med årsrapporten.

Haugesund, 1. mars 2021,

Lars Alvestad  
Fungerende sjøfartsdirektør

# Prinsippnotat årsregnskapet

Årsregnskap for Sjøfartsdirektoratet er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten ("bestemmelsene"). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 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. 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.

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 om-

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

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

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

## 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 31.12.2020



Utgifts- kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2020	Merutgift (-) og mindreutgift	Postert av SI i samsvar med fullmakter	Korrigert merinntekt (+) mindreinntekt (-)
0909	Tiltak for sysselsetting av sjøfolk	73	Tilskudd sysselsetting av sjøfolk	A	2 188 000 000	2 267 242 698	-79 242 698		
0910	Sjøfartsdirektoratet	01	Driftsutgifter	A, B	458 820 000	438 387 994	20 432 006		
0540	Difi, belastningsfullmakter	25	Medfinansieringsordning IKT-prosjekter	B	7 400 000	7 400 000	0		
1400	Sjøfartsdirektoratet	21	Spesielle driftsutgifter	A, B	700 000	0	0		
1422	Sjøfartsdirektoratet	21	Driftsutgifter	A, B	7 877 000	7 532 613	344 387		
1633	Nettoføring av mva i staten	01	Nettoføring		0	26 375 013			
Sum utgiftsført					2 662 797 000	2 746 938 317			

Inntekts- kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling*	Regnskap 2020	Merinntekt og mindreinntekt(-)		
3909	Tiltak for sysselsetting av Sjøfolk	01	Tilbakeføring av tilskudd		8 300 000	8 727 595	427 595		
3910	Sjøfartsdirektoratet	01	Gebyrer for skip og flyttbare innretninger i NOR		215 800 000	14 680 958	-201 119 042	203 351 360	2 232 318
3910	Sjøfartsdirektoratet	02	Maritime personellsertifikater	1	16 700 000	16 531 840	-168 160		
3910	Sjøfartsdirektoratet	03	Diverse inntekter	B	7 425 000	7 837 781	412 781		
3910	Sjøfartsdirektoratet	04	Gebyrer for skip i NIS		59 300 000	1 180 811	-58 119 189	59 919 935	1 800 746
3910	Sjøfartsdirektoratet	86	Overtreddelsesgebyr og tvangsmulkt		9 000 000	0	-9 000 000	8 809 664	-190 336
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift		0	35 596 703			
Sum inntektsført					316 525 000	84 555 687			
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						2 662 382 630			
<b>Kapitalkontoer</b>									
60080901 Norges Bank KK /innbetalinger						59 831 613			
60080902 Norges Bank KK/utbetalinger						-2 722 701 676			
709405 Endring i mellomværende med statskassen						487 434			
Sum rapportert						0			
<b>Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)</b>									
709405 Mellomværende med statskassen						-10 064 429	-10 551 863	487 434	
626009 Sintef Ocean AS						500 000	500 000	0	



## Note A

Kapittel og post	Overført fra 2019	Årets tildelinger	Samlet tildeling
0909, post 73		2 188 000 000	2 188 000 000
0910, post 01	17 570 000	441 250 000	458 820 000
1400, post 21		700 000	700 000
1422, post 21	171 000	7 706 000	7 877 000

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

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift(-) / mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-)	Merutgift(-) / mindre utgift etter avgitte belastningsfullmakter	Ondisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Merinntekter / mindreinntekter(-) iht. merinntektsfullmakt	Innsparinger(-)	Fullmakt til å overskride bevilgning med overtid, reisetid og timelønn for november 2020*	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp**	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
0910, post 01		20 432 006		20 432 006				295 145	20 727 151	22 062 500	20 727 151
3910, post 03	"kan nyttes under post 01"	412 781		412 781					412 781		412 781
1422, post 21		344 387		344 387					344 387	385 300	344 387
0909, post 73	"overslagsbevilgning"	-79 242 698	0	-79 242 698							

\*Denne kolonnen er kun aktuell for virksomheter som er lønnskunde av DFØ og som er berørt av omleggingen av utbetalingsløsningen i DFØ. DFØ har i 2020 endret utbetalingsløsningen for overtid, reisetid og timelønn. Dette medfører at virksomheter som er lønnskunder av DFØ for regnskapsåret 2020 vil utbetale overtid for 13 måneder (november og desember 2019 og januar til november 2020). Berørte virksomheter har fått fullmakt til å overskride bevilgning i 2020 tilsvarende engangseffekten knyttet til omlegging av utbetalingsløsningen i DFØ.

\*\*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.

## Opplysninger om avgitte belastningsfullmakter på inntektskapitler

Kapittel og post	Merinntekt og mindreinntekt (-)	Inntektsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter (+)	Merinntekt og mindreinntekt (-) etter avgitte belastningsfullmakter
3910, post 01	-201 119 042	203 351 360	2 232 318
3910, post 04	-58 119 189	59 919 935	1 800 746
3910, post 86	-9 000 000	8 809 664	-190 336

## Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

### ***Mottatte belastningsfullmakter***

I brev fra Direktoratet for forvaltning og ikt har Sjøfartsdirektoratet mottatt belastningsfullmakter på budsjettkapittel 0540, post 25 på tilsammen kr. 7.400 000 til medfinansiering av lønnsomme IKT-prosjekter - NIS/NOR E-tinglysning ved Skipsregisteret og Automatisk utstedelse av personell-sertifikat. Av denne belastningsfullmakten er det benyttet kr. 7.400.000.

### ***Stikkordet «kan overføres»***

Ikke aktuelt

### ***Stikkordet «kan benyttes under»***

Ikke aktuelt

### ***Stikkordet «overslagsbevilgning»***

Direktoratet har en samlet bevilgning på kap. 0909, post 73 Tiltak for sysselsetting av sjøfolk på 2.188.000.000.

### ***Avgitte belastningsfullmakter (utgiftsført/ inntektsført av andre)***

Statens Innkrevningssentral krever inn gebyrer på Sjøfartsdirektoratets vegne og har derfor en belastningsfullmakt på å regnskapsføre på kap. 3910, postene 01, 04 og 86 jf. ekstra kolonner under bevilgningsoppstillingen.

### ***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 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.

### ***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

### ***Innsparinger i regnskapåret som følge av bruk av fullmakt til å overskride driftsbevilgninger til investeringsformål mot tilsvarende innsparing i de tre påfølgende budsjettår***

Ikke aktuelt

### ***Romertallsvedtak***

Ikke aktuelt

### ***Mulig overførbart beløp***

Kapitel 0910, post 01 kr. 20.727.151.

Kapitel 3910, post 03 kr. 412.781.

Kapitel 1422, post 21 kr. 344.387.

## Oppstilling av artskontorrapportering 31.12.2020

<b>Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>	<b>Note</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Innbetalinger fra gebyrer	1	32 393 609	27 579 952
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	1 422 153	1 838 331
Salgs- og leieinnbetalinger	1	6 415 629	10 117 419
Andre innbetalinger	1	0	0
Sum innbetalinger fra drift		40 231 390	39 535 702
<b>Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetalinger til lønn	2	304 471 757	306 291 146
Andre utbetalinger til drift	3	147 814 454	139 113 590
Sum utbetalinger til drift		452 286 211	445 404 735
<b>Netto rapporterte driftsutgifter</b>		412 054 821	405 869 034
<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetaling av finansinntekter	4	131	0
Sum investerings- og finansinntekter		131	0
<b>Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetaling til investeringer		0	0
Utbetaling til kjøp av aksjer	8B	0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	-22 190	-24 559
Sum investerings- og finansutgifter		-22 190	-24 559
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		-22 321	-24 559
<b>Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	0	0
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		0	0
<b>Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	7	2 259 571 819	1 811 967 951
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		2 259 571 819	1 811 967 951
<b>Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler</b>			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		0	0
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		35 596 703	36 118 622
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		26 375 013	21 409 550
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-9 221 690	-14 709 072
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		2 662 382 630	2 203 103 354
<b>Oversikt over mellomværende med statskassen</b>			
Eiendeler og gjeld		2020	2019
Fordringer		566 326	489 625
Kontanter		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-10 617 061	-10 899 580
Skyldige offentlige avgifter		-28 663	-94 531
Annen gjeld		14 969	-47 377
Sum mellomværende med statskassen	8	-10 064 429	-10 551 863

<b>Note 1</b>		
<b>Innbetalinger fra drift</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>
<b>Innbetalinger fra gebyrer</b>		
Dekk- og maskinsertifikater	5 728 869	3 916 996
Påt/godkj av utl. Sertifikater	5 321 184	4 475 524
Tankskip/offshresertifikater	288 160	149 964
Kokk/bro/maskinvakt sert.	1 788 457	1 672 377
Duplikater	516 857	387 714
Sertifikater fritidsbåt	896 087	749 096
Båtførerprøven	1 992 226	1 515 156
Gebyrinntekt NOR *	14 104 310	13 035 271
Pantattest NOR *	576 648	559 818
Gebyrinntekt NIS *	1 180 811	1 118 036
Sum innbetalinger fra gebyrer	32 393 609	27 579 952
<b>Innbetalinger fra tilskudd og overføringer</b>		
Refusjon Petroleumstilsynet	608 057	1 031 556
Refusjon Kystverkets beredskapsavdeling	814 096	806 775
Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1 422 153	1 838 331
<b>Salgs- og leieinnbetalinger</b>		
Andre avgiftspliktige inntekter	204 779	555 861
Andre inntekter utenfor avgiftsområdet	6 210 850	9 561 558
Sum salgs- og leieinnbetalinger	6 415 629	10 117 419
<b>Andre innbetalinger</b>		
Sum andre innbetalinger	0	0
Sum innbetalinger fra drift	40 231 390	39 535 702

\*Skipsregistrene

<b>Note 2</b>		
<b>Utbetalinger til lønn</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>
Lønn	246 353 786	245 142 762
Arbeidsgiveravgift	35 596 703	36 118 622
Pensjonsutgifter*	29 124 409	31 231 311
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-9 470 211	-9 501 351
Andre ytelser	2 867 071	3 299 802
Sum utbetalinger til lønn	304 471 757	306 291 146
Antall utførte årsverk:	333	333

\* **Nærmere om pensjonskostnader:** Pensjoner kostnadsføres i resultatregnskapet basert på faktisk påløpt premie for regnskapsåret. Premiesats for 2020 er 12,7 prosent. Premiesatsen for 2019 var 13,85 prosent.

<b>Note 3</b>			
<b>Andre utbetalinger til drift</b>		<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>
Husleie		25 520 947	25 111 971
Vedlikehold egne bygg og anlegg		0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler		232 291	271 650
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler		5 818 546	5 396 842
Reparasjon og vedlikehold av maskiner utstyr mv.		72 461	19 273
Mindre utstysanskaffelser		5 643 350	4 566 436
Leie av maskiner inventar og lignende		9 267 642	7 689 740
Kjøp av konsulenttjenester		62 758 169	44 094 281
Kjøp av andre fremmede tjenester		19 267 663	14 155 582
Reiser og diett		7 391 481	21 299 202
Øvrige driftsutgifter		11 841 904	16 508 612
Sum andre utbetalinger til drift		147 814 454	139 113 590

<b>Note 4</b>			
<b>Finansinntekter og finansutgifter</b>		<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>
Innbetaling av finansinntekter			
Renteinntekter		0	0
Valutagevinst		131	0
Annen finansinntekt		0	0
Sum innbetaling av finansinntekter		131	0
		<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>
Utbetaling av finansutgifter			
Renteutgifter		-22 190	-24 850
Valutatap		0	291
Annen finansutgift		0	0
Sum utbetaling av finansutgifter		-22 190	-24 559

<b>Note 7</b>			
<b>Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>		<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>
858.1 Tilskudd for skip i NOR		2 258 515 103	1 810 937 359
Tilskudd til ideelle organisasjoner		913 616	1 030 592
Tilskudd til statsforvaltningen		143 100	0
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		2 259 571 819	1 811 967 951



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

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

	31.12.2020	31.12.2020	
	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	1 443 373	0	1 443 373
Andre fordringer	566 326	566 326	0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0
Sum	2 009 699	566 326	1 443 373
<b>Langsiktig gjeld</b>			
Annen langsiktig gjeld	0	0	0
Sum	0	0	0
<b>Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld	-6 930 595	0	-6 930 595
Skyldig skattetrekk	-10 617 061	-10 617 061	0
Skyldige offentlige avgifter	-42 728	-28 663	-14 065
Annen kortsiktig gjeld	6 506 632	14 969	6 491 663
Sum	-11 083 752	-10 630 755	-452 996
<b>Sum</b>	<b>-8 574 052</b>	<b>-10 064 429</b>	<b>1 490 377</b>

\* 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	Ervervsdato	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel	Årets resultat i selskapet *	Balanseført egenkapital i selskapet *	Balanseført verdi i regnskap**
Sintef Ocean AS		50	2,70 %	2,70 %	33 952 000	438 200 000	500 000
Orgnr. 937 357 370							
Balanseført verdi 31.12.2020							500 000

\* Gjelder Sintef Ocean pr. 31.12.19

\*\*Balanseført verdi i kapitalregnskapet og virksomhetsregnskapet er kr. 500.000

## Forkortelser

ABE-reformen	Avbyråkratiserings- og effektiviseringsreformen	NSM	Nasjonal sikkerhetsmyndighet
AIS	Automatic Identification System	Paris MoU	Paris Memorandum of Understanding
APS	Automatisering av personlige sertifikater	PSC	Port State Control (havnestatskontroll)
ASD	Arbeids- og sosialdepartementet	PST	Politiets sikkerhetstjeneste
CIC	PARIS MoU's inspeksjonskampanje	RO	Recognized organization
CLB-sertifikat	Bunkerkonvensjonssertifikat	RSO	Recognized Security Organization
CLC-sertifikat	Oljesølskadesertifikat	SAFE	Sakkyndig råd for arbeids- og levevilkår for arbeidstakere på skip
DevOps	Development and Operations	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
Difi	Direktoratet for forvaltning og IKT	SHT	Statens havarikommisjon for transport
EC-direktiv	European Parliament and of the Council	SCC	Smart Cruise Control
EMSA	European Maritime Safety Agency	SOLAS	Safety Of Life At Sea
ESA	EFTA Surveillance Authority	STAMI	Statens arbeidsmiljøinstitutt
GDPR	General Data Protection Regulation	STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
GMDSS	Global Maritime and Distress Safety System	US Qualship 21	United States Coast Guard efforts to eliminate substandard shipping
IGF-koden	The International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels	USCG	United States Coast Guard
ILO	International Labor Organisation	VOC	Volatile Organic Compound
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		