



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Årsrapport 2021



Foto: Norled

Hydra, som er en hydrogen-elektrisk ferje som går i rute på Hjelmelandssambandet er kåret til Årets skip av Skipsrevyen

Hydra, som er en hydrogen-elektrisk ferje som går i rute på Hjelmelandssambandet er kåret til årets skip av Skipsrevyen.

NIS  NOR

Januar:



07.01.21

Anbefaler nasjonalt responsenter for maritim digital sikkerhet.



28.01.21

Dobler antall læreplasser.

Februar:



23.02.21

Etablerer fjerntilsynsenter



26.02.2021

Unntaksordning på plass etter 10 dager

Mars:



10.03.21

Norge er verdens fjerde største skipsfartsnasjon



12.03.21

Over 1 million kroner til sjøvettarbeid i 2021

April:



09.04.21

Tettere samarbeid om havbruksnæringen



28.04.21

Sikkerhetsråd for skip i opplag

Mai:



11.05.21

Kraftig vekst i NIS - passerer 700 skip

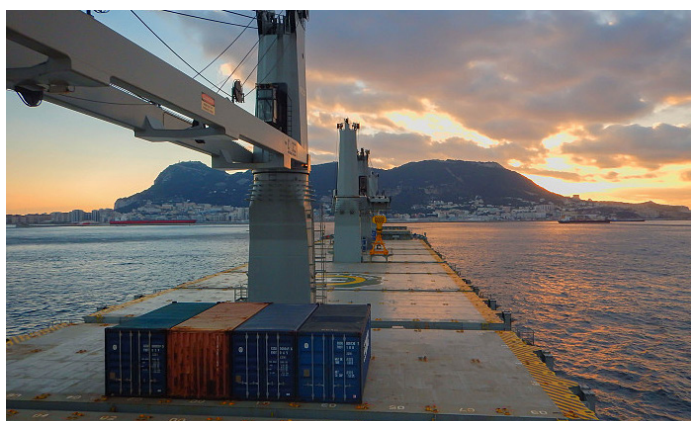
Bergensrederiet Wilson ASA har flagget hjem hele 18 skip på under to år.



26.05.21

Sluttar som sjøfartsdirektør

Juni:



21.06.21

Norge beholder sin sterke andreplass på White List



22.06.21

Nå kan fartstid og kurs rapporteres automatisk

Juli:



02.07.21

Fra 1. juli fjernes 10-knops grensen for båtførere under 16 år



05.07.21

Batterihybrid blir verdens første hydrogenferje

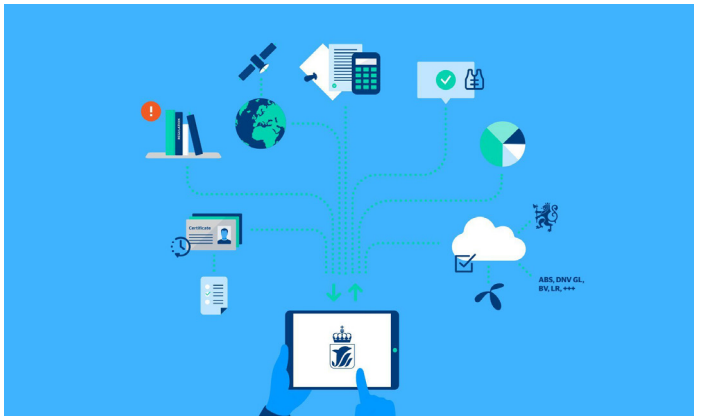
August:



10.08.21

Åpent unikt testområde for autonome fartøy.

Partnerskapet som skal samarbeide om området representerer hele verdikjeden som trengs for å teste ut fjernstyring og autonome teknologier på en sikker måte til sjøs.



17.08.21

Tilbyr stadig flere tjenester digitalt

September:



08.09.21

Innfører krav om høyhastighetsbevis



22.09.21

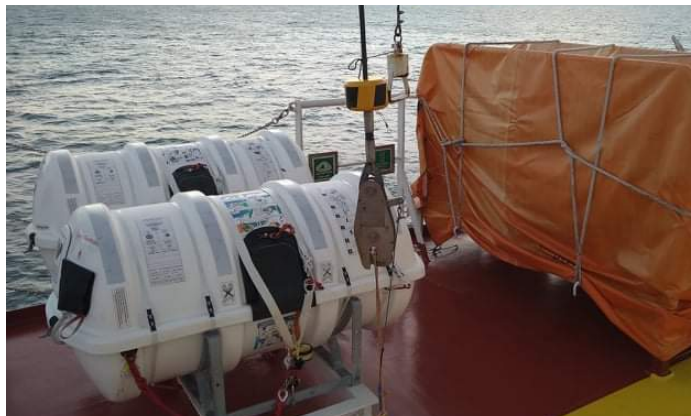
Viderefører sikkerhetskultur og risikofortåelse som fokusområde

Oktober:



26.10.21

Bred gjennomgang av elsikkerhetsområdet



27.10.21

Hydrostatutløsar

November



12.11.21

Knut Aril Hareide blir ny sjøfartsdirektør



22.11.21

Forsker på følgene av automatisering

Desember:



13.12.21

Effektiverer registreringen i skipsregistrene NIS og NOR



DEL I	Lederens beretning	7
DEL II	Introduksjon til virksomheten og hovedtall	10
DEL III	Årets aktiviteter og resultater	15
DEL IV	Styring og kontroll i virksomheten	64
DEL V	Vurdering av framtidsutsikter	70
DEL VI	Årsregnskap 2021	75



DEL I:

Lederens beretning

Året 2021 ble dessverre preget av koronapandemien, og vi har måttet innrette oss etter tiltak i takt med smittetall og utvikling både nasjonalt og internasjonalt. Det har vist seg at vi klarer å tilpasse oss situasjonen, og vi har levert på målsettingen i vår egen strategiplan.

Vi opplevde stor vekst i den maritime næringen, og sammen med kundene våre har vi funnet gode løsninger for å unngå forsinkelser i arbeidet. De største utfordringene har vært knyttet til tilsynsarbeidet. Men selv om koronapandemien har ført til redusert tilsynsaktivitet, har sikkerheten blitt ivaretatt, både innenfor oppfølging av nybygg og operative fartøy. På nybyggsiden har den største utfordringen vært oppfølging i utlandet. Det er fortsatt veldig høy aktivitet innen nybygg og ombygginger i utlandet. Revisjon og inspeksjon

gjennomført som fjerntilsyn samt bruk av lokale konsulenter i Tyrkia styrt av fjerntilsynssenteret, er blant virkemidlene som er benyttet for å håndtere en krevende situasjon. Direktoratets inspektører har i tillegg vært på enkelte tilsyn i utlandet, men i svært begrenset omfang.

Direktoratet har funnet gode metoder for å gjennomføre fjerntilsyn på flere tilsynsområder. Dette har vært et viktig verktøy i situasjonen vi har vært i. Direktoratet har i 2021 etablert et fjerntilsynssenter

og jobber aktivt med å videreutvikle dette konseptet. Fjerntilsynssenteret skal utføre fjerntilsyn. I tillegg har senteret ansvar for å etablere gode tilsyn gjennom prosedyrer, opplæring og relevant informasjon til rederiene.

I 2021 er det registrert i alt 966 hendelser på næringsfartøy, om lag 24 % flere hendelser enn i 2020. 37 % av disse er nestenulykker, og 63 % er ulykker. Både antall ulykker og nestenulykker øker. Sammenlignet med 2020 er det i 2021 registrert 96 flere nestenulykker og 85 flere ulykker. Dette er en utvikling som bekymrer oss, og vi vil i enda større grad jobbe målrettet med å redusere ulykkestallene. I dette arbeidet vil vi benytte fokusområder, kampanjer og risikobasert oppfølging basert på risikoanalyser og fakta fra databasene våre.

Sjøfartsdirektoratet har registrert 651 omkomne ved bruk av fritidsfartøy siden vi startet registreringen av ulykker med omkomne for 20 år siden. I gjennomsnitt har 31 personer omkommet hvert år siden 2001.

I 2021 ble det registrert 26 omkomne i fritidsbåtulykker. Dette er seks flere enn i 2020.

Sjøfartsdirektoratet leder de norske delegasjonene til Maritime Safety Committee (MSC) med underkomiteer og Marine Environment Protection Committee (MEPC) med underkomité som forhandler i spørsmål som angår henholdsvis skipssikkerhet og klima og miljø. Normalt foregår forhandlingene i IMOs lokaler i London. Pandemien har påvirket de internasjonale forhandlingene, og komitémøtene har blitt avholdt digitalt og skriftlig fra pandemien brøt ut i Europa i 2020, og fram til nå. Sjøfartsdirektoratet er fornøyd med at aktivitetsnivået i IMO er opprettholdt på en slik måte at vi får beslutninger som er av stor betydning for det internasjonale regelverksarbeidet. Spesielt viktig for oss er det at behov omsettes til regelverk på en god og effektiv måte.

Klima er det temaet som har hatt klart størst fokus i MEPC det siste året. Hovedmålet har vært å etablere

et regelverk som gjør at skipsfarten klarer å redusere utslippene sine i tråd med ambisjonsnivået for 2030 som er gitt i IMOs drivhusgass-strategi. I den forbindelse vedtok MEPC nye energieffektivitetskrav som vil omfatte både nye og eksisterende skip, og som trer i kraft 1. november 2022. Det er også blitt enighet om at IMOs drivhusgass-strategi skal revideres i 2023, og MEPC har anerkjent nødvendigheten av å styrke ambisjonsnivået i den reviderte strategien. Det betyr strengere mål for reduksjon av klimagasser fra skipsfarten.

Norge har vært aktiv i arbeidet med å få på plass nye krav til energieffektivitet og i arbeidet med å redusere utslipp av sotpartikler fra skip i Arktis.

Sjøfartsdirektoratet har gjennomført digitaliseringsprosjekter som har vist at vi må se på helheten i driften på en ny måte. Vi må også sørge for at vi har arbeidsverktøy som er tilpasset arbeidsprosessene våre. Med utgangspunkt i ny strategiplan og nødvendigheten av å operasjonalisere denne for å sikre at vi når våre mål i perioden, ble det i 2020 identifisert åtte kjerneprosesser i tillegg til støtte- og styringsprosesser.

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 i 2020 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 kundene våre er viktige elementer i strategiplanen.

Gjennom hele 2021 har vi jobbet med å gjennomføre prosessene og fordele roller og styring av disse samt utvikle IT-verktøy tilpasset prosessene.

Prosessarbeidet skal bidra til økt forståelse for hvordan ansatte på tvers av enheter jobber sammen med en sak fra den oppstår, til den er ferdig og overlevert til kunden. På den måten blir det synliggjort hvilke ressurser som benyttes, og hvilke regler som regulerer behandlingen. Denne samlede forståelsen er avgjørende for kontinuerlig forbedring.

Med innføring av prosessledelse får vi bedre styring og kontroll på prosessene våre. Samtidig ser vi hvordan prosessene henger sammen med de digitale verktøy.

Vi vil dessuten få et bedre faktagrunnlag for å ta riktige avgjørelser og følge opp hvilken effekt beslutningene våre har på prosessene. Et viktig grunnlag for digitaliseringsarbeidet vårt er økt kundetilfredshet med tjenestene våre, likebehandling av kundene våre når risikoforholdene er de samme, og standardisering og forbedring som gir smartere og mer effektive måter å jobbe på. Vi vil også oppnå bedre samarbeid på tvers av avdelingene i Sjøfartsdirektoratet.

På bakgrunn av vårt vellykkede digitaliseringsarbeid og framoverlente og kundevennlige fokus ble vi bedt om å ta ansvar for å utvikle og utføre unntaksordningen for innreise i 2021. Denne ordningen med digitale verktøy og søknadsprosesser ble utviklet i rekordfart og høstet stor annerkjennelse i regjeringen og næringen.

Direktoratet har utarbeidet en strategisk kompetanseplan. Vi jobber systematisk med å identifisere kompetansegap og kritisk kompetanse for å kunne iverksette riktige tiltak. Gjennom tiltak som kurs, stipend, utarbeidelse av strategisk kompetanseplan og samarbeid på tvers i organisasjonen klarer vi å bygge riktig kompetanse til medarbeiderne.

Direktoratet merker at vi nærmer oss slutten på koronatiltakene, og at vi går mot en konjunkturoppgang.

Vi opplever at det er flere som skifter jobb, og at det er vanskeligere å få rekruttert ansatte til enkelte stillingskategorier. Direktoratet følger situasjonen tett og må om nødvendig gjøre tilpasninger for å beholde ansatte og tenke nytt når det gjelder nyrekruttering og bygging av kompetanse for å løse de oppgavene som forventes av oss.

Direktoratet er en endringsdyktig organisasjon og har en kultur som bidrar til at vi når strategiske mål. Det har vært et eget prosjekt som har kartlagt dagens kultur, laget forslag til handlingsplan og utarbeidet nye verdier for direktoratet for strategiperioden. Arbeidet er videreført i 2021, og vi jobber nå med konkrete aktiviteter for å sikre implementering av ønsket kultur i organisasjonen.

Sjøfartsdirektoratet ble gjennom hele 2021 godt ledet av fungerende sjøfartsdirektør Lars Alvestad. Tidligere sjøfartsdirektør Olav Akselsen sluttet i sin stilling i mai 2021, og gikk dessverre bort i august 2021 etter langvarig sykdom. Arven etter Olav Akselsen er at Sjøfartsdirektoratet nå framstår som en moderne og framoverlent organisasjon som spiller en helt avgjørende rolle i utviklingen av den maritime næringen, både nasjonalt og internasjonalt.

Det er for meg som leder av Sjøfartsdirektoratet en glede å kunne konstatere at ledere og medarbeidere i direktoratet på en god måte har bidratt til tilfredsstillende resultater i 2021.

Haugesund, 1. mars 2022



Knut Arild Hareide

DEL II:

Introduksjon til virksomheten og hovedtall



Presentasjon av virksomheten og samfunnsoppdraget

Innledning

Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet. Hovedkontoret er 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. Visjonen til Sjøfartsdirektoratet er å være «den foretrukne maritime administrasjonen». Det betyr at direktoratet skal tilby konkurransedyktige tjenester slik at næringen velger norsk flagg.

Vi har tre hovedmål for nå visjonen:

- ✓ 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 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, utstyrspordusenter og designere. Videre skal direktoratet legge til rette for et godt trepartssamarbeid med rederiorganisasjonene og arbeidstakerorganisasjonene.

Direktoratet samarbeider med og er rådgiver for Kystverket og bistår med skipsteknisk kompetanse under oljevernaksjoner. Sjøfartsdirektoratet bistår Petroleumstilsynet med håndheving av petroleumsloven på norsk sokkel og Statens havarikommisjon for transport i forbindelse med skipsulykker. Direktoratet er medlem av totalforsvaret og har etablert et tett samarbeid med NSM, E-tjenesten og PST på grunn av trusselbildet i verden. Direktoratet har representant i Nortraship-ledelsen og sitter også i redningsledelsen. Direktoratet har i tillegg rollen som «competent authority» innen maritim sikring.

Direktoratets hovedoppgaver er å:

- ✓ forvalte og utvikle norsk og internasjonalt regelverk på skipsfartsområdet
- ✓ registrere fartøy og rettigheter i fartøy
- ✓ markedsføre Norge som flaggstat
- ✓ føre tilsyn med bygging og drift av norskregistrerte fartøy og deres rederier og utstedte sertifikater til fartøy
- ✓ føre tilsyn med arbeids- og levevilkår på fartøy, utstedte sertifikater for sjøfolk og føre tilsyn med norske maritime utdanningsinstitusjoner
- ✓ føre tilsyn med utenlandske fartøy i norske havner
- ✓ forvalte tilskuddsordninger på skipsfartsområdet
- ✓ 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, avdeling Skipsregistrene i Bergen samt sju regioner med 16 regions- og tilsynskontorer langs hele kysten. Direktoratet disponerte til sammen 349 årsverk i 2021 fordelt på 227 årsverk ved hovedkontoret i Haugesund, 22 årsverk ved Skipsregistrene i Bergen og 100 årsverk i regionene.

Ledelsen har i 2021 bestått av:

- ✓ fungerende sjøfartsdirektør: Lars Alvestad
- ✓ fungerende avdelingsdirektør for fartøy og sjøfolk: Håvard Gåseidnes
- ✓ avdelingsdirektør for operativt tilsyn: Alf Tore Sørheim
- ✓ avdelingsdirektør for administrasjonsavdelingen: John Malvin Økland
- ✓ fungerende avdelingsdirektør for regelverk og internasjonalt arbeid: Linda Bruås
- ✓ avdelingsdirektør for skipsregistrene: Elisabeth Hvaal Lingaas
- ✓ avdelingsdirektør for kommunikasjon og samfunnskontakt: Dag Inge Aarhus

Ledelsen:



Lars Alvestad
Fungerende sjøfartsdirektør



Håvard Gåseidnes
Fungerende avdelingsdirektør
Fartøy og sjøfolk



Alf Tore Sørheim
Avdelingsdirektør
Operativt tilsyn



John Malvin Økland
Avdelingsdirektør
Administrasjonsavdelingen



Linda Bruås
Fungerende avdelingsdirektør
Regelverk og
internasjonalt arbeid



Dag Inge Aarhus
Avdelingsdirektør
Kommunikasjon og
samfunnskontakt



Elisabeth Hvaal Lingaas
Avdelingsdirektør
Skipsregistrene



Nøkkeltall fra årsregnskapet

Beskrivelse	2019	2020	2021
Antall ansatte	369	364	363
Antall avtalte årsverk	354	352	349
Antall utførte årsverk	333	333	344
Samlet tildeling post 01-99	437 950 000	458 820 000	478 269 000
Utnyttelsesgrad post 01-29	97,1	96,6	98,1
Driftsutgifter	445 404 735	452 286 211	484 566 209
Lønnsandel av driftsutgifter	66,6 %	69,4 %	64,9 %
Lønnsutgifter per årsverk	892 601	887 490	864 760
Konsulentandel av driftsutgifter	13,1 %	18,1 %	23,4 %

Utvalgte volumtall

Beskrivelse	2019	2020	2021
NIS-flåten, bruttotonnasje	16 698 855	17 722 748	17 600 322
NIS-flåten, antall fartøy	668	695	724
NOR-antall fartøy totalt	20 820	21 232	20 518
- herav NOR-handelsflåten, antall fartøy	889	910	921
- herav NOR-fiskefartøy	5 787	5 721	5 032
- herav NOR-fritidsfartøy	9 507	9 913	10 056
- herav NOR-andre	4 637	4 688	4 502
Rangering på White List - Paris MoU	9	2	2
Sertifikatinspeksjoner, antall obligatoriske	2 750	2 511	2 743
Andre inspeksjoner, antall 1)	1 970	1 928	2 040
Uanmeldte inspeksjoner, norske kontrollpliktige skip	438	160	150
ISM-revisjoner av skip og rederier	458	476	452
Havnestatskontroller, antall	555	356	416
Personellsertifikater, antall utstedte/gebyrbelagte	16 752	21 452	29 806
Nybygg, antall levert per år 2)	236	80	71
Større ombygninger, antall levert per år 2)		237	259
Sjøfolk i tilskuddsordningen, antall, årlig gj.sn.	13 761	14 329	14 423
- herav norske	11 859	12 292	12 393
Tilskuddsordningen for Sjøvett, antall innvilgede	54	66	58
Skipsulykker, antall	243	280	336
Arbeids-/personulykker næringsfartøy, antall	218	247	276
Omkomne næringsulykker, antall	3	13	6
Omkomne fritidsfartøy, antall	28	20	26

1) Andre tilsyn – noen tilsynstyper blir avsluttet, og nye kommer til. Andre tilsyn må derfor ikke sammenlignes over år.

2) Splittet i nybygg og ombygginger fra og med 2020.

Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet

Innsatsfaktorer

349 Årsverk

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

2386 mill. kroner i bevilgning til nettolønnsordning, kap. 0909 (tildelingsbrev).

Aktiviteter	Tilsyn	Forebyggende arbeid	Regelverksutvikling	Registrering av skip og rettigheter (NIS/NOR/BYGG)	Markedsføring av Norge som flaggstat	Tilskuddsforvaltning
	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).	Utarbeide en årlig markedsføringsplan som skal bidra til økning av NIS/NOR flåten og sikre Norges posisjon som en ledende sjøfartsnasjon. Forankres i ledelsen.	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 sjørett-tiltak og tildele midler, samt gjennomgang av rapporter for tildelte midler fra året før.
	Faglig oppfølging av aktører med delegert myndighet.	Arbeid for å bedre sikkerheten i fritidsbåtflåten, blant annet gjennom, Sjøsikkerhetskonferansen, Fritidsbåtkonferansen og diverse kampanjer.	Bidra til utvikling av nye internasjonale konvensjoner eller endre eksisterende int. regelverk og implementere dette i norsk rett.	Overføre kilde-data 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 synliggjør attraktiviteten og konkurransedyktighet av det norske flagget og profilere Norge som en ledende sjøfartsnasjon, spesielt innenfor bærekraft og ny teknologi.	
	Bistand til andre etater.	Faste samarbeidsforum med næringen, herunder HMS i fiskeflåten, Sakkyndig råd for fritidsfartøy, SAFE, ISWAN.	Aktiv formidling av regelverk.			
	Deltagelse i relevante FOU-prosjekter for å gi faglig bistand og avklare behov for regelverkstilpasninger.	Ad-hoc-samarbeid med næringen.	Tett dialog med næring i utvikling av regelverk			
	Godkjenninger og revisjoner (Klasseselskaper, maritime utdanningsinstitusjoner, sjømannsleger etc.)					
	Uanmeldte tilsyn/inspeksjoner (norske fartøy, utenlandske skip i norske havner, havarier, produsenter av fritidsbåter, miljøkontroller etc.).					

Produkter/ tjenester	Fartøysertifikater.	Statistikker, Årlig risikorapport.	Et oppdatert og lett tilgjengelig regelverk.	Realregister som tjener som rettsvernregister for registrering av rettigheter i norske skip.	Kundekontaktmøter	Gi tilskudd for en prosentandel av rederiets lønnsutgifter og/eller rederiets innbetaling av norsk skatt og arbeidsgiveravgift.
	Personlige sertifikater.	Læring av hendelser, sikkerhetsmeldinger.	Veilede næringen i regelverksforståelse.	Registrering av juridiske rettigheter, rettighetshavere og rettighetshavers prioritet i forhold til pantekrav.	"Egne kundearrangementer	
	Stand på messer og konferanser"		Økt forståelse for regelverket og reglens hensikt		Økt kunnskap om direktoratets tjenester og kvalifikasjoner.	
	Godkjenninger.	Veiledningsmateriell.	Utvikle klart regelverksspråk.		Produksjon av markedsmateriell	

Brukereffekter	Sikrere og miljøvennlige skip.	Større mulighet til å vurdere og håndtere risiko.	Bidra 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.	Bidra 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 reglens hensikt		Økt kunnskap om direktoratets tjenester og kvalifikasjoner.	
					Sjøfartsdirektoratets brede kompetanse og kundefokus og 24/7 365 tilgjengelighet vil være viktig for rederiene både ift utvikling av ny teknologi, men også som samarbeidspartner.	

Samfunns-effekter	Redusert antall personulykker og fartøyulykker i både fritidsflåten og næringsflåten.	Redusert antall personulykker og fartøyulykker i både fritidsflåten og næringsflåten.	Reduserte antall personulykker og fartøyulykker.	Bidra til å sikre rettsvern i Norge.	Flere skip under norsk flagg vil forsterke de andre samfunns-effektene.	Sikre norsk maritim kompetanse.
	Omdømmebyggende for direktoratet i form av at de som er brukere av maritim transport (passasjerer) ser at sikkerhet følges opp.	Grønnere skipsfart.	Bidra 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

Sjøfartsdirektoratet har gjennomført en revisjon av strategiplanen. I forbindelse med revisjonen ble planperioden utvidet til og med 2024. Revisjonen medførte ingen endringer i visjon, overordnede mål, hovedmål eller delmål. Endringene er knyttet til mål i strategiperioden på grunn av ny teknologi, bærekraft, prosess og nøkkelindikatorer (KPI).

Sjøfartsdirektoratet har følgende visjon:

«Den foretrukne maritime administrasjonen».

Samfunnsoppdraget:

Sjøfartsdirektoratet skal være en attraktiv sjøfartsadministrasjon med høye krav til sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier

Vi har tre hovedmål for å nå visjonen:

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

Hovedmål 1:

Høy sikkerhet, renere miljø

1.1 Vi ivaretar sikkerheten og bidrar til et renere miljø

Sjøfartsdirektoratet utarbeider hvert år en tilsynsplan. Tilsynsplanen beskriver fokusområde, prioriteringer og kampanjer for inneværende år. Tilsynsplanen tar hensyn til at vi fortsatt er i en pandemi. Det betyr i all hovedsak redusert mengde tilsyn sammenlignet med et normalår. Sertifikatinspeksjoner har hatt høyeste prioritet. Hovedfokuset gjennom året har vært at sikre skip skal seile.

Direktoratet hadde sikkerhetskultur og risikoforståelse som fokusområde i 2021. Årsaksanalyser etter ulykker avdekker ofte at det enten mangler risikovurdering av arbeidsoperasjoner om bord, eller at det er utført mangelfulle risikovurderinger. Sikkerhetskulturen er selve fundamentet i sikkerhetsarbeidet. Det er sentralt at de som skal

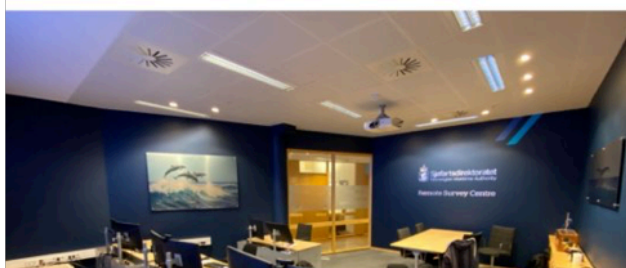
utføre jobben og betjene utstyret, har en omforent forståelse av faremomentene jobben medfører, og at de er enige om hvilke forholdsregler som skal tas. Dette krever involvering og ansvarliggjøring og ikke minst god sikkerhetskultur.

Koronapandemien har påvirket tilsynsarbeidet i stor grad. Selv med færre fysiske tilsyn har Sjøfartsdirektoratet gjennom perioden klart å sørge for at skip er blitt sertifisert, og at sikre skip har kunnet seile. Ingen skip har ligget i ro på grunn av manglende oppfølging fra Sjøfartsdirektoratet.

Selv om koronapandemien har sørget for redusert tilsynsaktivitet, er sikkerheten ivaretatt i perioden. Dette gjelder både for oppfølging av nybygg og for

operative fartøy. De største utfordringene på nybygg har vært oppfølging i utlandet. Det er fortsatt veldig høy aktivitet på nybygg og ombygginger i utlandet. Fjerntilsyn, økt bruk av Annex V-delegeringer til klasse og bruk av lokale konsulenter (i Tyrkia) er noen av virkemidlene som er benyttet for å håndtere en krevende situasjon. Direktoratets inspektører har i tillegg vært på enkelte tilsyn, men i svært begrenset omfang.

Direktoratet har funnet gode metoder til å gjennomføre fjerntilsyn på flere tilsynsområder. Dette har vært et viktig verktøy i situasjonen vi har vært i. Direktoratet har i 2021 etablert et fjerntilsynssenter og jobber aktivt med å videreutvikle dette konseptet. Fjerntilsynssenteret skal utføre fjerntilsyn. I tillegg har senteret ansvar for å etablere gode tilsyn gjennom prosedyrer, opplæring og ikke minst relevant informasjon til rederiene.



Sjøfartsdirektoratet jobber med operasjonalisering av innværende strategiplan. I dette arbeidet jobbes det med framtidens tilsynsprosesser. Arbeidet er godt i gang og følger oppsatt plan. Formålet med arbeidet er å operasjonalisere målene i 1.1 «Vi ivaretar sikkerheten og bidrar til et renere miljø». I desember 2021 satte direktoratet i gang en pilot som skal teste ut de nye prosesskonseptene, samtidig som nytt

digitalt tilsynsverktøy skal prøves ut. Piloten vil gå inn i 2022.

Elektroniske fartøysertifikat er også en viktig del av det som nå skal tilbys kundene våre. Direktoratet har i 2021 utstedt elektroniske sertifikat på noen utvalgte sertifikattyper. Planen er at alle fartøysertifikater skal være elektronisk tilgjengelige i løpet av 2022.

Sjøfartsdirektoratet har i 2021 sertifisert fartøy og rederi, utført tilsyn relatert til nybygg og ombygginger, gjennomført uanmeldte tilsyn, havnestatskontroller og ulykkestilsyn, fulgt opp bekymringsmeldinger, utført markedsovervåking av fritidsbåter og skipsutstyr, gjennomført miljøkontroller og etablert gode rutiner for tilsyn av fartsområdebegrensningene i NIS. I tillegg har direktoratet innført kontroll av sikkerhetssystemer med tanke på cyberisiko. Dette har medført at direktoratet har måttet bygge kompetanse også innen cyberområdet.

Direktoratet har også gjennom 2021 hatt en døgkontinuerlig vaktordning. Ordningen er viktig for å kunne utføre oppgavene våre i forbindelse med ulykker, men den benyttes også av kundene våre dersom det skulle være behov for assistanse utenom ordinær arbeidstid.

Gode prioriteringer, risikobasert tilsyn og ikke minst dyktige inspektører og saksbehandlere sørger for at tilsynsarbeidet har stor effekt på sikkerhet, miljø og gode arbeids- og levevilkår på norske fartøy og utenlandske fartøy som anløper norske havner.

Det er viktig å påpeke at i tillegg til tilsyn som Sjøfartsdirektoratet utfører, kommer tilsyn utført av de anerkjente klasseselskapene og godkjente foretak.

Detaljer om resultatet av de ulike tilsynene finnes i virksomhetsrapporteringen.

Kontrollpliktige skip	2017	2018	2019	2020	2021
Fiskefartøy	1916	2197	3230	3089	3359
Flyttbare innretninger	23	24	25	17	19
Lasteskip	1965	2177	2157	2383	2523
Passasjerskip	683	674	680	651	639
Totalt	4587	5072	6092	6140	6540

Antall kontrollpliktige skip med gyldig hovedsertifikat per 31.12.2021

Omfang av skip med lav- eller nullutslippsteknologi

Et skip med lav- eller nullutslippsteknologi defineres som et skip der man benytter seg av teknologi som har til hensikt å fjerne eller redusere fartøys klimaavtrykk.

Sjøfartsdirektoratet har en strategi om å være en pådriver for det grønne skiftet med fokus på høy sikkerhet og renere miljø. Sentralt i dette er den grønne omstillingen med alternative drivstoff og digitalisering i maritim næring.

Lav- og nullutslippsteknologi kan deles inn i grønn skipsfart og digital skipsfart. Sentralt for grønn skipsfart er alternative drivstoff som hydrogen, ammoniakk og LNG, bruken av batterier og nye energilagringssystemer samt tiltak for å bedre energieffektiviseringen.

Digital skipsfart handler om teknologi som optimaliserer, effektiviserer eller gir økt sikkerhet for skip, mannskap eller miljø ved hjelp av digitale løsninger/utstyr, verktøy eller systemer. Eksempler på dette er e-navigasjon, smarte løsninger, Augmented Reality, digitale tvillinger, automatiserte systemer og fjernstyrte fartøy.

Statistikken for skip med lav- og nullutslippsteknologi inkluderer dermed skip med teknologier som har til hensikt å fjerne eller redusere fartøys klimaavtrykk direkte tilknyttet til teknologi som innebærer driftsoptimalisering, eller alternative drivstoff som beskrevet over. Denne rapporten viser først og fremst statistikk innen grønn skipsfart med alternativ drivstoff og nye energilagringssystemer.

Teknologi	Andel NIS	Andel NOR	Andel totalt
Metanol	0,8 %	0,00 %	0,05 %
Batterihybrid	1,8 %	0,39 %	0,48 %
LNG	0,7 %	0,34 %	0,36 %
LNG -batterihybrid	0,6 %	0,19 %	0,21 %
Fullelektrisk	0,0 %	0,43 %	0,40 %

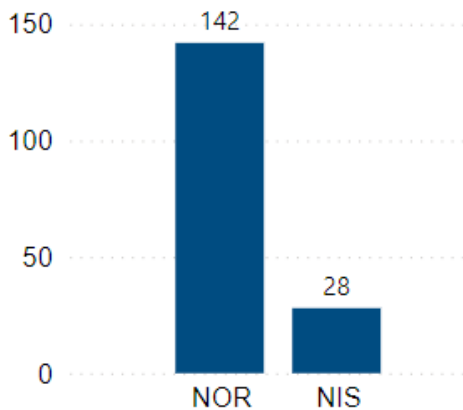
Andel av NOR-/NIS-flåten som har type null- eller lavutslippsteknologi



Fotokonkurransen for sjøfolk 2021
Foto: Daniel Möllerström,
2021 03 Njord Viking

Antall fartøy med null- eller lavutslippsteknologi er 28 fartøy i NIS og 142 fartøy i NOR. Om lag 56 % av

fartøyene i NOR er passasjerskip, ca. 41 % er lasteskip og i underkant av 3 % er fiskefartøy.



Totalt antall fartøy med null- eller lavutslippsteknologi i NOR/NIS i 2021

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

Sjøfartsdirektoratet har en risikobasert tilnærming til både tilsyn på norske skip og havnestatskontroller. Dette fokuset har vi nå hatt over flere år. Dette medfører at vi over tid har hatt en økning i antall funn og antall tilbakeholdelser, noe som igjen viser at vi i enda større grad bruker ressursene riktig og styrker sikkerheten på sjøen.

Den risikobaserte tilnærmingen sørger for at vi i større grad er om bord i skip med såkalt høy risiko. Fokusområdet, sikkerhetskultur og risikoforståelse tas med i de ulike tilsynene. Dette har medført en økning i funn relatert til sikkerhetsstyring/ISM. Erfaringene viser at særlig fokus medfører flere funn. Samtidig mener direktoratet at fokuset bidrar sterkt til å styrke sikkerheten på sjøen og til å redusere antall ulykker.

Gjennom arbeidet med å implementere strategiplanen skal vi videreutvikle det risikobaserte tilsynet.

Sjøfartsdirektoratet jobber med mer prosessrettet tilsyn og utvikling av mer avanserte risikomodeller enn den vi har i dag. Det innebærer blant annet at vi i enda større grad vil konkretisere rederiets ansvar og ytterligere spisse det risikobaserte tilsynet mot sikkerhetskritiske forhold. Vi vil også jobbe for at omfanget av obligatoriske tilsyn og obligatoriske sertifikater blir redusert. Piloten som nå kjøres, tester også ut det nye risikobaserte tilsynskonseptet.

Fjerntilsyn har blitt en del av våre tilsynsmetoder. Dette verktøyet er også et viktig bidrag til å styrke det risikobaserte tilsynet. Gjennomføring av fjerntilsyn der det er hensiktsmessig, frigir tid som kan brukes om bord i såkalte høyriskoskip. Erfaringene med fjerntilsyn er så langt gode. Det er enkelte tilsynsområder hvor denne metoden ikke er hensiktsmessig, men direktoratet jobber med å videreutvikle den slik at det bidrar til gode og effektive tilsyn.

Tabellene nedenfor viser tilsynsdata fra utførte uanmeldte tilsyn i 2021. Direktoratet avdekker flest funn på lasteskip og fiskefartøy. I 2021 er det gjennomført færre uanmeldte tilsyn enn i et normalår. Utvelgelsen har imidlertid vært særlig

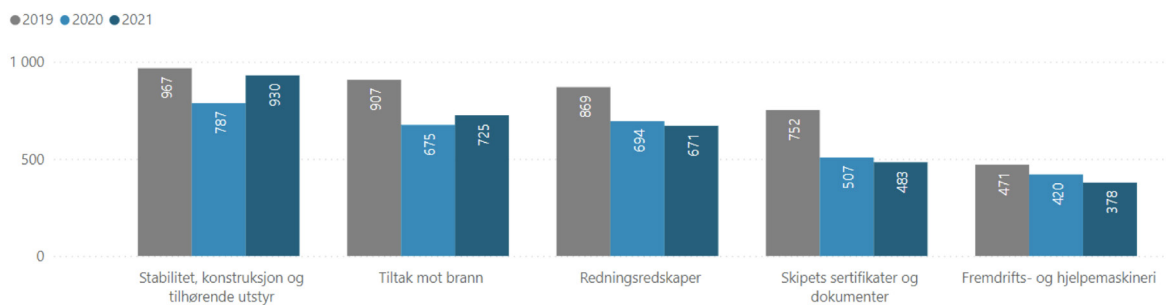
rettet mot høyrisikoskip. Dette viser effekt i økt mengde pålegg og økt tilbakeholdelsesprosent. Tabellene viser at påleggsmengden på høyrisikoskip er høyere enn på medium- og lavrisikoskip. Dette er en god indikasjon på at de enkelte fartøyene er plassert i korrekt risikokategori.

Fartøygruppe	Antall tilsyn	Antall fartøy	Antall pålegg	Pålegg/tilsyn
Fiskefartøy	35	35	139	4,0
Fiskefartøy/lasteskip	1	1	2	2,0
Fritidsfartøy	3	3	2	0,7
Lasteskip	67	62	368	5,5
Passasjerskip	35	33	97	2,8
Ukjent	9	8	23	2,6

Uanmeldte tilsyn fordelt på fartøytype, 2021

Risikokategori	Antall tilsyn	Antall pålegg	Pålegg/tilsyn
Høy	27	198	7,3
Medium	15	73	4,9
Lav	39	75	1,9
Blank	69	285	4,1

Uanmeldte tilsyn fordelt på risikokategori, 2021



Utvikling i de fem mest brukte formene for pålegg gitt ved tilsyn i perioden 2019-2021

De fem mest brukte formene for pålegg innen uanmeldte tilsyn er omtrent de samme som tidligere år. Trenden er også forholdsvis lik når det gjelder funn i Paris MoU-samarbeidet.

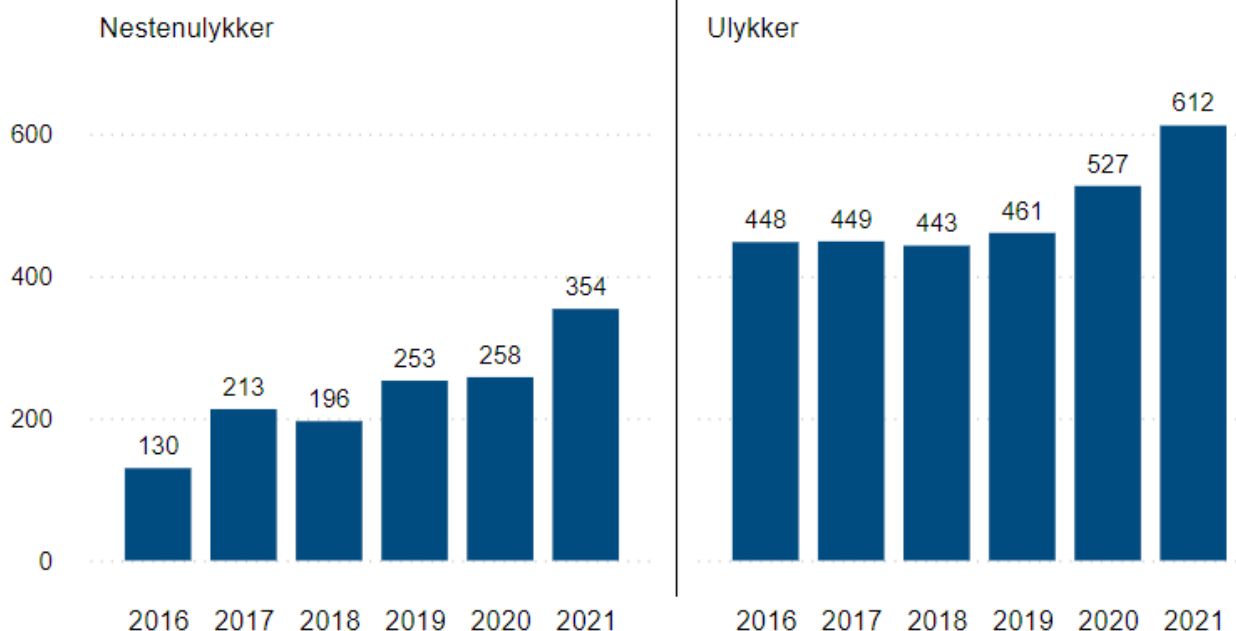
Sjøfartsdirektoratets erfaring er at de aller fleste fartøy har fokus på sikkerhet, miljø og gode

arbeids- og levevilkår. Dette gjelder den norske flåten, men også hovedtyngden av utenlandske fartøy som anløper norske havner. Allikevel er det dessverre altfor mange tilfeller der både norske og utenlandske skip holdes tilbake på grunn av mangler på alle disse områdene. Med risikobasert fokus vil disse fanges opp i større grad.

Utvikling i antall ulykker og nestenulykker, 2016-2021

Det er registrert i alt 966 hendelser på næringsfartøy i 2021, hvorav 37 % er nestenulykker og 63 % er ulykker. Dette er en økning på om lag 24 % hendelser sammenlignet med 2020. Både antall

ulykker og nestenulykker øker. Sammenlignet med 2020 er det i 2021 registrert 96 flere nestenulykker og 85 flere ulykker. Dette bildet er oppsummert i figuren under, hvor vi også ser en tydelig økende trend på ulykker de siste årene.



Utvikling i antall ulykker og nestenulykker på næringsfartøy 2016 - 2021

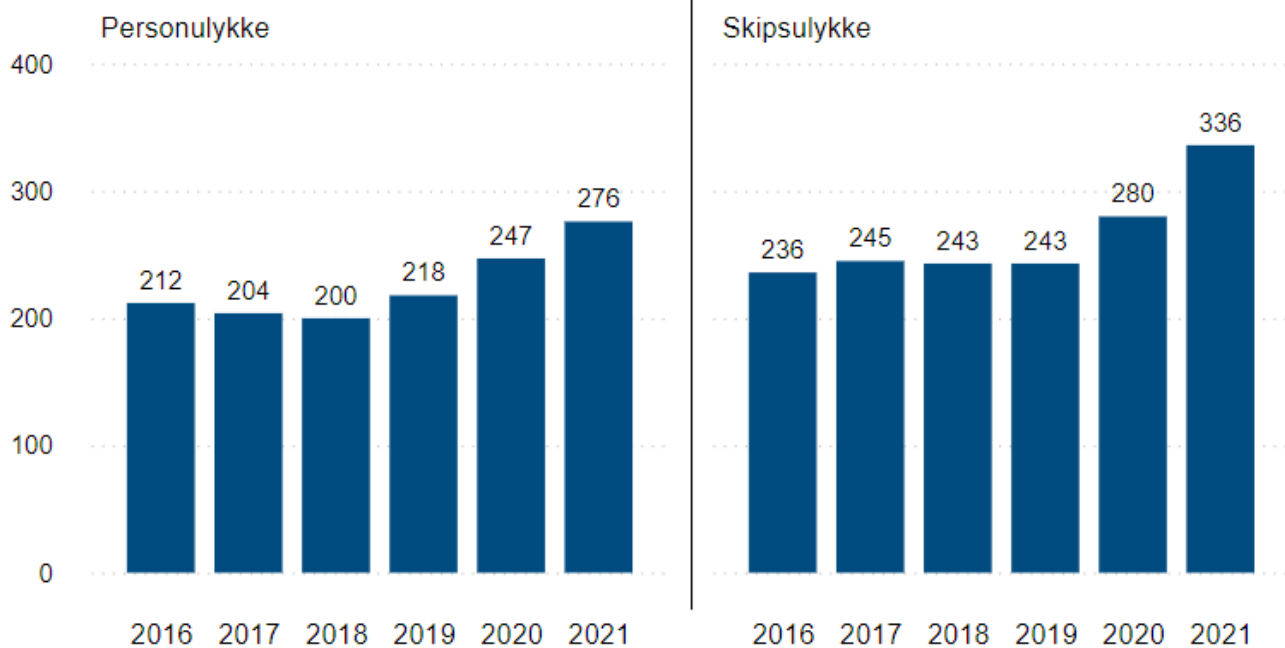
Sjøfartsdirektoratets erfaring er at de aller fleste fartøy har fokus på sikkerhet, miljø og gode arbeids- og levevilkår. Dette gjelder den norske flåten, men også hovedtyngden av utenlandske fartøy som anløper norske havner. Allikevel er det dessverre altfor mange tilfeller der både norske og utenlandske skip holdes tilbake på grunn av mangler på alle disse områdene. Med risikobasert fokus vil disse fanges opp i større grad.

Utvikling i antall personulykker og skipsulykker, 2016-2021

Av de i alt 612 ulykkene i 2021 var 336 skipsulykker, mens 276 var personulykker. Både antall skipsulykker og personulykker økte. Sammenlignet med 2020 har veksten i antall hendelser vært størst blant skipsulykkene, som har økt med 56 hendelser, mens personulykkene har økt med 29 hendelser.



«Sjekk sjarken» er en kampanje som retter fokuset mot den minste fiskeflåten. Sjøfartsdirektoratets inspektører møter sjarkeiere langs hele norskekysten, og påleggsblokkene, den pakkes bort.



Utvikling i person- og skipsulykker på næringsfartøy, 2016-2021

Skipsulykker og fartøyskader, 2016-2021

Hver skipsulykke kan medføre én eller flere fartøyskader. I 2021 registrerte vi i alt 348 skader med eller på fartøy. Av disse var 112 relatert til grunnstøting, mens 71 var knyttet til miljøskade eller utslipp. Det er også registrert 56 kontaktskader og 33 branner.

Antall lekkasjer har økt fra ni i 2020 til 20 i 2021. Vi har også sett en stor økning i antall miljøutslipp, fra 48 til 71 hendelser i det samme tidsrommet. Det er denne typen skipsulykker som har hatt den største økningen i absolutte tall.

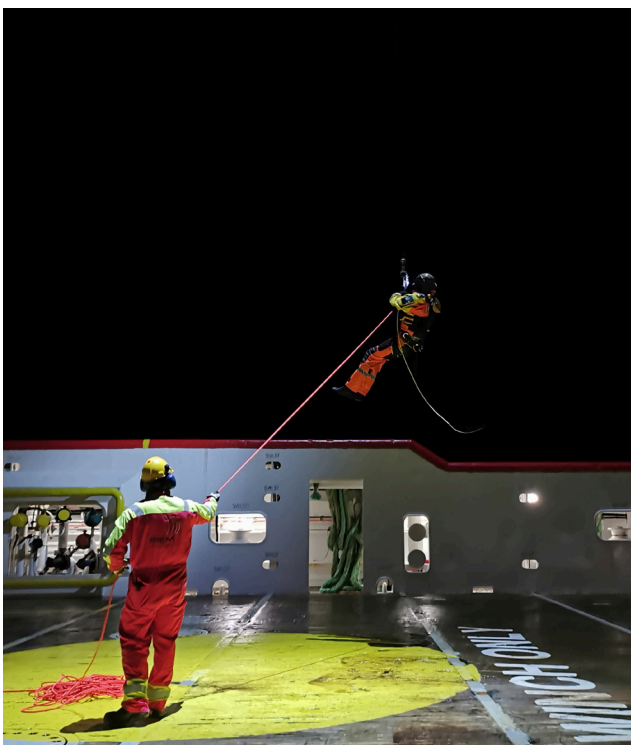
Ulykkestype	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Sum
Annen ulykke	12	14	11	16	5	12	70
Brann/eksplosjon	25	15	29	25	28	33	155
Fartøyet er savnet, forsvunnet			2	3			5
Grunnstøting	98	103	96	79	90	112	578
Hardtværskade	1	4	4	2	11	6	28
Kantring	5	5	3	2	3	7	25
Kollisjon	32	15	21	16	19	18	121
Kontaktskade, kaier, broer osv.	37	48	36	50	62	56	289
Lekkasje	11	10	15	14	9	20	79
Maskinhavari	7	9	10	13	11	11	61
Miljøskade/forurensning	21	30	27	32	48	71	229
Stabilitetssvikt uten kantring		2		1		2	5
Sum	249	255	254	253	286	348	1645

Utvikling i fartøyskader, 2016-2021

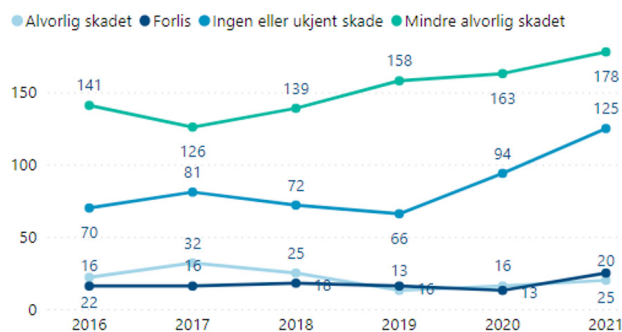
Utvikling i antall fartøyskader på næringsfartøy, 2016-2021

De mest alvorlige hendelsene er ofte de som medfører tap av fartøy. Tradisjonelt representerer disse hendelsene store økonomiske tap, samtidig som det oppstår en akutt fare for tap av liv, personskade og miljøskadelig utslipp til luft eller vann.

Figuren til høyre viser utvikling i antall fartøyskader fra 2016 til 2021. Fra figuren ser vi at det har vært en jevn økning i antall ulykker med ingen, ukjent eller mindre alvorlig skade. Særlig de siste to årene har antall hendelser økt, og i kategorien «ingen eller ukjent fartøyskade» har det vært 88 % økning de to siste årene. Denne økningen skyldes i all hovedsak en moderat økning i antall mindre alvorlige grunnstøtinger og en stor vekst i antall mindre alvorlige miljøutslipp. Dette kan tyde på at mindre alvorlige hendelser er blitt mer framtrædende, eller at hendelser som tidligere ikke ble rapportert, nå blir det. Sistnevnte ser vi også igjen i datagrunnlaget fra en spørreundersøkelse om maritim sikkerhet, hvor andelen av personer som har svart bekreftende på at «mine kolleger rapporterer alle uønskede hendelser eller nestenulykker», har økt betydelig fra 2019 til 2021.



Til tross for at mye av utviklingen er knyttet til mindre alvorlige fartøysulykker, ser vi også en uheldig utvikling i antall forlis. Her har vi gått fra totalt 13 hendelser i 2020 til 25 hendelser i 2021. Tallene for 2021 ligger også langt over gjennomsnittet for de fem foregående årene (16). Vi må faktisk tilbake til 2002 for å finne et år med flere forlis enn 2021.



Utvikling i antall fartøyskader, 2016-2017



Utvikling i antall forlis, 2016-2021

Forlis inntreffer i all hovedsak på mindre fartøy. Av de i alt 25 hendelsene i 2021 var 22 på fartøy under 15 meter. Blant de resterende tre hendelsene skjedde to på fartøy under 24 meter og ett på fartøy over 24 meter.

18 av hendelsene var tilknyttet fiskefartøy, mens det var seks lasteskip som forliste. Det siste forliset skjedde på et mindre passasjerskip som sank ved kai. Det var ingen passasjerer om bord på fartøyet under hendelsen.

Fotokonkurransen for sjøfolk 2021
Foto: Even Nilsen
2021 01 Siem Pride

Om lag en tredjedel av alle forlisene i 2021 skjedde som følge av lekkasje, hvor vann har trengt inn i fartøyet. Flere av disse hendelsene skjedde ved kai, med is som medvirkende faktor, og foregikk relativt udramatisk. Det finnes også flere eksempler på at fartøy har gått ned under overfart, og at mannskapet har måttet evakuere i annen båt, flåte eller med helikopter.

Fem av forlisene i 2021 skjedde i forbindelse med brann. To av disse brannene oppstod mens fartøyet var i havneområder eller ved kai, mens de resterende tre hendelsene skjedde under overfart. Brannhendelser kan utvikle seg svært fort,

spesielt på mindre fartøy. Det kan ofte gå kort tid fra brannen oppdages, til fartøyet må evakueres.

Kantring medførte fem forlis i 2021, mens grunnstøting medførte fire. Blant kantringsulykkene er det registrert to lasteskip og tre fiskefartøy, mens grunnstøtingene utelukkende involverte fiskefartøy. I likhet med brann- og lekkasjehendelsene involverte ikke noen av disse hendelsene personskader.

De resterende to forlisene skyldes henholdsvis en kontaktskade og en kollisjon. Kontaktskaden skjedde ved kai, da fartøyet ble klemt under kai og fylt med vann under flo. Kollisjonen skjedde mellom et norsk NIS-fartøy og en vietnamesisk tråler og førte til et dødsfall om bord på den vietnamesiske tråleren.

Personskader og omkomne

Sjøfartsdirektoratet har registrert 296 rapporteringspliktige personskader i 2021, hvorav 281 stammer fra arbeids- og personulykker, mens de resterende 15 skyldes skipsulykker.

Figur til høyre viser utviklingen i personskader fra 2016 til 2021, der vi ser en moderat økning i antall hendelser den senere tiden. For perioden som helhet har antallet registreringspliktige hendelser økt fra 233 i 2016 til 296 i 2021.

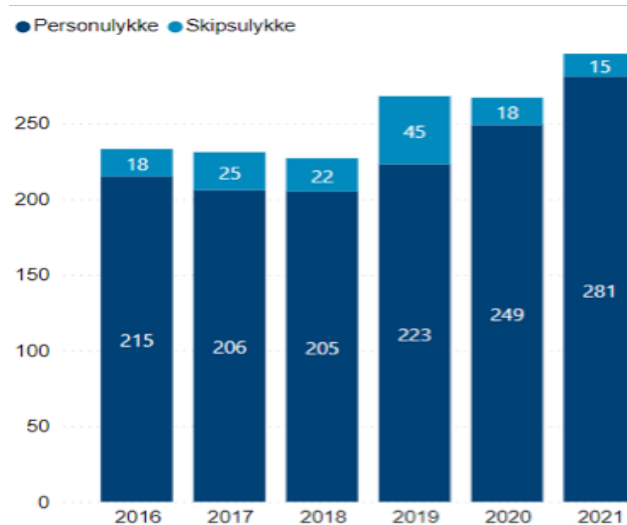
Norske fartøy utgjør 94 % av utvalget i personskadegrundet i 2021. Når det gjelder nasjonalitet på den skadde, utgjør nordmenn 77 %. Den nest største nasjonalitetsgruppen er filippinere med 4 % av datagrundet og russere med 2 % av grundet. De øvrige skadde er spredt over en lang rekke ulike nasjonaliteter.

De aller fleste skadene skjer blant besetningsmedlemmer (93 %) mens de er i arbeid (91 %). Det er relativt få passasjerer om bord på norske næringsfartøy som blir skadet.

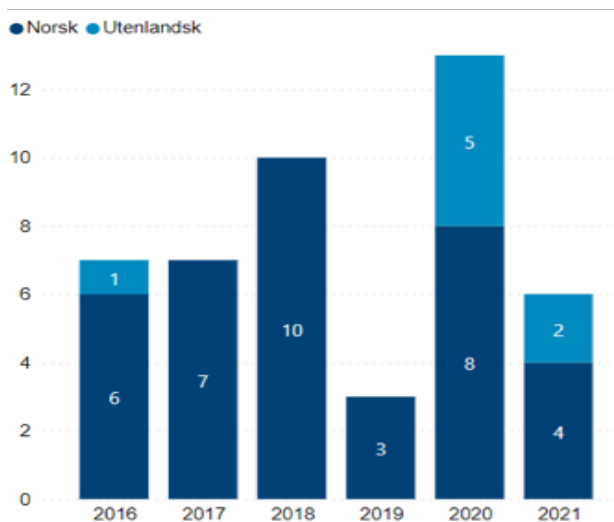
Det er registrert seks omkomne på næringsfartøy i 2021 mot 13 året før. Gjennomsnittlig antall omkomne for de fem foregående årene er åtte.

Blant de omkomne i 2021 var fire tilknyttet norske skip, mens de to øvrige var tilknyttet utenlandske skip. Denne fordelingen framkommer i figur nederst.

Fem av seks omkom i forbindelse med arbeidsulykker, mens den siste hendelsen var knyttet til en kollisjon. Fire hendelser skjedde på fiskefartøy, mens de to resterende involverte lasteskip. Vi har ikke registrert omkomne på passasjerskip siden 2017.



Utvikling i personskader, 2016-2021



Omkomne fordelt på fartøynasjonalitet 2016-2021

Miljøskader

De fleste miljøulykkene som ble innrapportert i 2021, er innmeldt på selvstendig grunnlag. Det vil si at miljøskade er hovedhendelsen som er rapportert. 78 % av miljøutslippene er rapportert inn som egne ulykker, mens de resterende 22 % fordeler seg på andre ulykkestyper, hvorav kantring og lekkasje er de som har høyest utslipp. Det slippes gjennomsnittlig ut 386 liter per registrerte hendelse, mens medianutslippet er 25 liter. I 80 % av tilfellene slippes det ut 100 liter eller mindre.

Vi mottar flest ulykker med miljøskade/forurensning hvor produktet er oppgitt å være smøreolje (24 hendelser) og diesel (24 hendelser). I alt er det innrapportert om 26 314 liter diesel og 1267 liter smøreolje som er sluppet til havs fra norske skip i 2021. Det må presiseres at dette er anslag, da det kan være vanskelig for innmelderen å vite nøyaktig mengde. Det største enkeltstående utslippet registrert i ulykkedatabasen i 2021, var på 18 m³ diesel. Dette utgjør en betydelig andel av de totale utslippene for dette produktet. Den høyeste forekomsten av miljøulykker finner vi blant lasteskip (38 hendelser), etterfulgt av passasjerskip (27 hendelser). Fiskefartøy har kun meldt fra om miljøulykker seks ganger i 2021. Disse seks hendelsene gir ikke et godt grunnlag for analyse, men det er grunn til å tro at det er en betydelig underrapportering av miljøhendelser for denne gruppa gitt antallet fartøy.

Ulykkesbildet 2021 - fritidsfartøy

Sjøfartsdirektoratet har registrert 651 omkomne i forbindelse med fritidsfartøy siden Sjøfartsdirektoratet startet å registrere ulykker med omkomne for 20 år siden. I gjennomsnitt har 31 personer omkommet hvert år siden 2001.

I 2021 var det 26 personer som omkom mens de var ute med fritidsbåten for å fiske, padle, leke, dra på tur, eller da de skulle til/fra fartøyet som lå fortøyd. Til sammenligning omkom 20 personer i 2020.

Antall omkomne på fritidsfartøy, 2017-2021

Tolv personer omkom i personulykker. Med personulykke mener vi at noe har skjedd med personen uten at det har skjedd noe med fartøyet. Fire av personene drev med fiske da de falt over bord, fem personer omkom mens båten lå fortøyd ved kai, én person omkom under lek på vannscooter, én person var passasjer og omkom etter fall over bord på vei hjem fra festlig lag på nattetid, og én person omkom etter fall over bord på vei til jobb en tidlig morgen.

Ni personer omkom som følge av kantring. Tre personer skulle krysse ei elv, to personer kantret med kano som var på vei ned et fossestryk, og én person omkom da han skulle teste båten etter at han hadde reparert motoren. Én person omkom da han kantret under en padletur på et vann sammen med kjæresten sin, og to personer er fremdeles savnet



Fotokonkurransen for sjøfolk 2021
Foto: Stig Fredrik Olaisen 2021
05 Bastø V

I kategorien «fartøy savnet» var det tre omkomne. To omkom da dro ut for å trekke garn, og én omkom da han skulle frakte båten sin hjem etter langtur. Én person omkom som følge av lekkasje. Han gikk ned i motorrommet etter at motoren stanset, fulgte med båten ned og druknet. Mannen skulle fiske med teiner da ulykken inntraff.

Én person omkom etter at båten fikk stabilitetssvikt uten kantring. Vedkommende deltok i et båtrace.

Antall omkomne etter kjønn, alder, og nasjonalitet 2017-2021

Mellom 2017 og 2021 har 127 mennesker mistet livet i fritidsfartøyulykker. Det er i hovedsak menn som omkommer: ca. 92 % var menn, og 8 % var kvinner. I 2021 var det én kvinne som omkom ved bruk av fritidsbåt.

Gjennomsnittsalderen på de som omkom i løpet av de siste fem årene, er om lag 55 år. I 2021 var gjennomsnittsalderen 59 år. Den eldste omkomne var 79 år, mens den yngste var 17 år. Av de i alt 26 som omkom, var 92 % 40 år eller eldre.

I likhet med 2020 var det ingen turister som omkom i forbindelse med leie av fritidsbåt i 2021. Dette skyldes nok koronapandemien, som har medført færre utenlandske fisketurister i Norge de to siste årene.

Antall omkomne som var rus- eller alkoholpåvirket, 2017-2021

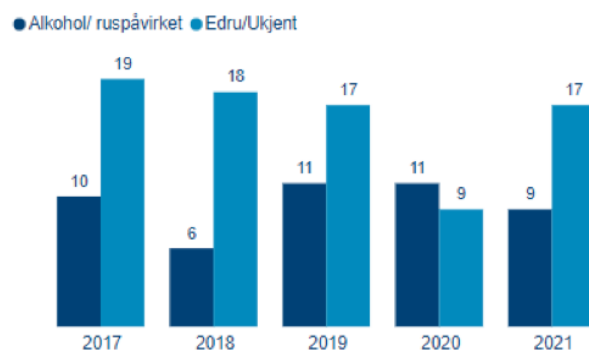
I 2021 var ni av 26 personer som omkom i forbindelse med ulykker med fritidsfartøy, rus- eller alkoholpåvirket. I to av tilfellene er det fremdeles ukjent om personene var ruspåvirket eller ikke. I det ene tilfellet har ikke politiet fått svar på obduksjonsrapporten,

og i det andre ble ikke den omkomne obdusert. I to av tilfellene var fartøyet fortøyd til kai.

Fire av de omkomne som var rus- eller alkoholpåvirket, var alene i fartøyet. To av disse omkom på vei til eller fra båt eller brygge. Fem av de rus- eller alkoholpåvirkede personene var ikke alene på tur. To av dem var passasjerer og tre førere på ulykkestidspunktet.

Promillenivået til disse omkomne var ifølge politiet høyere enn 0,8.

Status på rus- eller alkoholpåvirkning er knyttet til den avdøde, og det er ikke avgjørende om den omkomne var fører av fartøyet. Flere avklaringer rundt alkohol og rus vil komme når vi får tilbakemelding fra politiet og obduksjonsrapporter er klare. I tilfeller der de omkomne ikke blir obdusert, vil alkohol- og ruspåvirkning forbli ukjent. Etterregistreringer og endringer kan forekomme i tråd med at Sjøfartsdirektoratet mottar informasjon fra politiet og andre kilder. Dette gjelder spesielt informasjon knyttet til flytevest og alkohol.



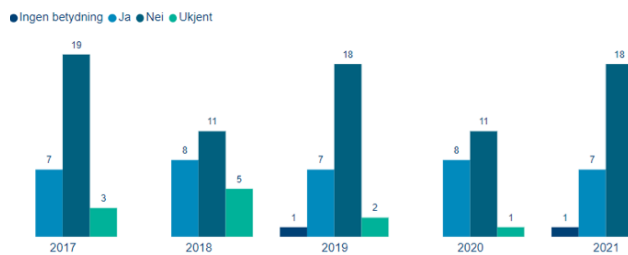
Antall omkomne fordelt etter rus- eller alkoholpåvirkning, 2017-2021

Kjønn	2017	2018	2019	2020	2021	Totalt
Kvinne	4	4	1	0	1	10
Menn	25	20	27	20	25	117

Antall omkomne etter kjønn, 2017-2021

Omkomne fordelt på bruk av flyteutstyr, 2017-2021

Sjøfartsdirektoratet har registrert 19 omkomne der det ikke er benyttet flyteplagg. Sju personer omkom til tross for at de benyttet flyteplagg, men i minst ett av tilfellene var ikke flytevesten festet.



Antall omkomne fordelt etter bruk av flyteutstyr, 2017-2021

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

Sjøfartsdirektoratet leder de norske delegasjonene til Maritime Safety Committee (MSC) med underkomiteer og Marine Environment Protection Committee (MEPC) med underkomité som forhandler i spørsmål som angår henholdsvis skipssikkerhet og klima og miljø. Normalt foregår forhandlingene i IMOs lokaler i London. Pandemien har påvirket de internasjonale forhandlingene, og komitémøtene har blitt avholdt digitalt og skriftlig fra pandemien brøt ut i Europa i 2020, og fram til nå.

Sjøfartsdirektoratet deltok også i 2021 aktivt i alle relevante komiteer og underkomiteer samt i alle relevante mellomliggende møter og korrespondansegrupper, som det har vært mer av enn vanlig på grunn av pandemien. Det ble gjennomført to elektroniske møter både i MSC og MEPC, og også elektroniske møter i flere underkomiteer. Enkelte underkomiteer rakk å møtes før IMO stengte i 2020, og gjennomførte derfor ikke møter i 2021. Utvikling av bindende sikkerhetsbestemmelser for lasteskip som fører industripersonell (IP-koden), var den saken som hastet mest av de som skulle behandles på møtene som ikke ble gjennomført. Saken skulle vært ferdigstilt på SDC. Det ble vedtatt å gjennomføre et mellomliggende elektronisk møte ledet av Norge. Arbeidet der kom så langt at det forventes ferdigstilt på neste møte.

Klima er det temaet som har hatt klart størst fokus i MEPC det siste året, og hovedmålet har vært å etablere et regelverk som gjør at skipsfarten klarer å redusere utslippene i tråd med ambisjonsnivået for 2030 som er gitt i IMOs drivhusgass-strategi. I den forbindelse vedtok MEPC nye energieffektivitetskrav som vil omfatte både nye og eksisterende skip, og som trer i kraft 1. november 2022. Man er blitt enige om at IMOs drivhusgass-strategi skal revideres i 2023, og MEPC anerkjente også nødvendigheten av å styrke ambisjonsnivået i den reviderte strategien.

Det betyr altså at reduksjonsmålene for klimagasser fra skipsfarten vil styrkes.

Norge har vært aktiv i arbeidet med å få på plass nye energieffektivitetskrav. Vi har også bidratt i arbeidet med å redusere utslipp av sotpartikler fra skip i Arktis, hvor vi fikk støtte for en resolusjon som oppfordrer til bruk av renere drivstoff i Arktis. I arbeidet med å begrense utslipp av plast fra skip har Norge brukt egen erfaring fra opprydding av forurensning med plast pellets til å utarbeide forslag om nye retningslinjer for oppryddingsarbeid ved slike nye typer utslipp. Vi har i tillegg foreslått å omklassifisere av plast pellets som miljøskadelig stoff, som dermed får strengere føringsbetingelser. Norge har også tatt en aktiv rolle i IMOs arbeid med å revidere retningslinjene for å forhindre begroing på skipsskrog og i implementeringen av ballastvannskonvensjonen.

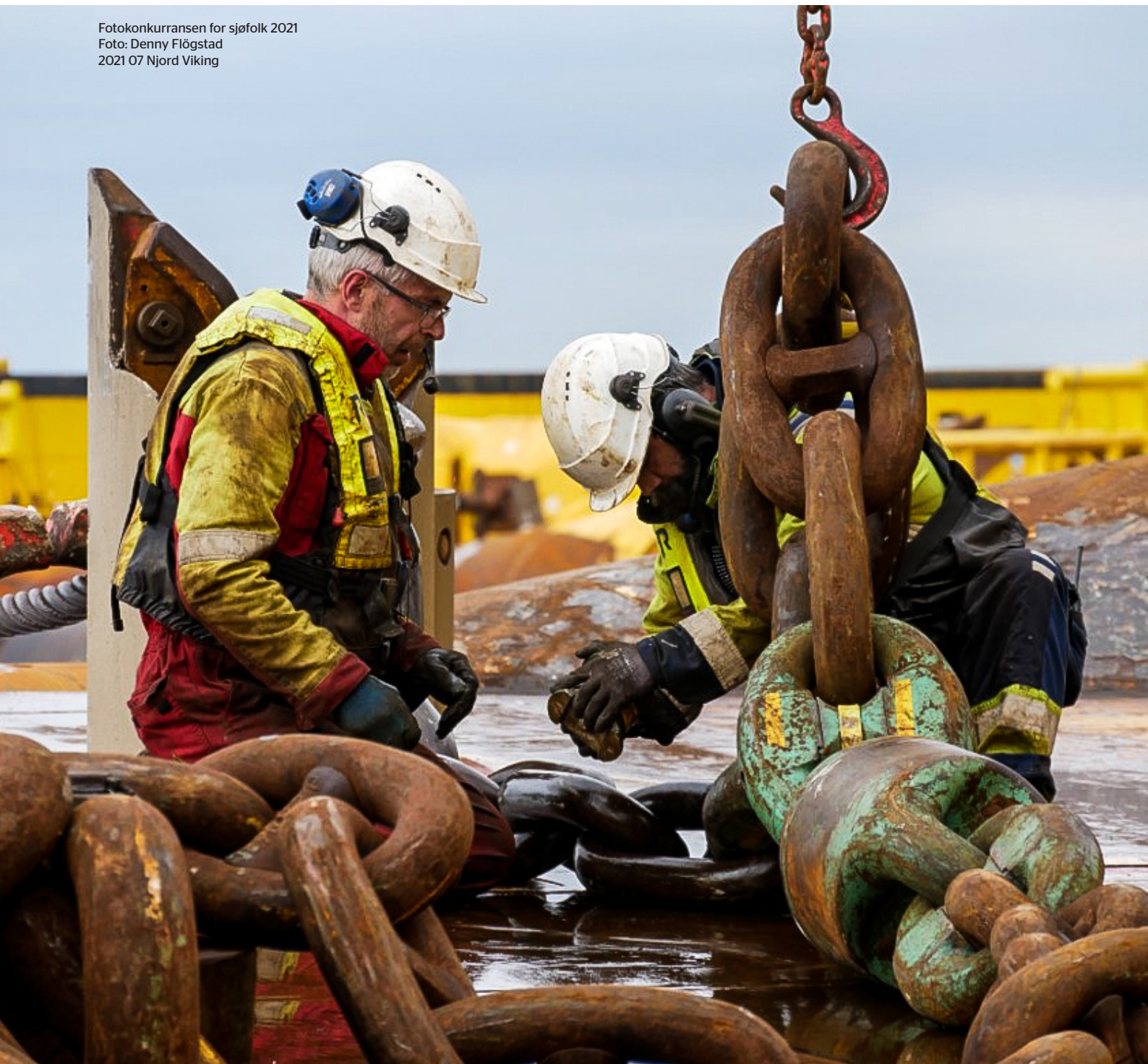
Vi har dessuten aktivt bidratt til innføring av forbud mot bruk av tungolje i Arktis. Norge har blant annet sendt inn dokumenter, utarbeidet innspill til aktuelle korrespondansegrupper og deltatt på formelle og uformelle møter.

Sjøfartsdirektoratet har også deltatt aktivt i arbeidsgruppen for beskyttelse av det marine miljøet (PAME), som ligger under Arktisk råd. I PAME har lavsvoveldrivstoff i Arktis, implementering av Polarkoden og plastforurensning vært sentrale temaer. Sjøfartsdirektoratet har også deltatt i

EU-kommisjonens arbeidsgruppe «European Sustainable Shipping Forum» (ESSF), som arbeider med aktuelle problemstillinger knyttet til miljøvennlig skipsfart.

Sjøfartsdirektoratet har i perioden deltatt aktivt i Paris MoU sitt komitémøte (PSCC), Technical Evaluation Group (TEG) og MoU Advisory Board (MAB). Møtene har som formål å styrke havnestatskontrollfelleskapets arbeid med sikkerhet, miljø og arbeids- og levevilkår. Møtene har blitt gjennomført digitalt.

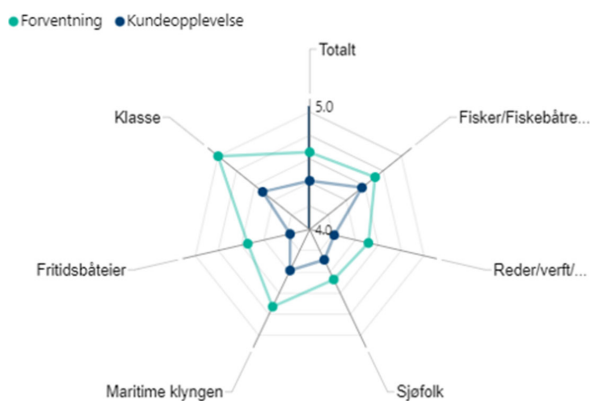
Fotokonkurransen for sjøfolk 2021
Foto: Denny Flögstad
2021 07 Njord Viking



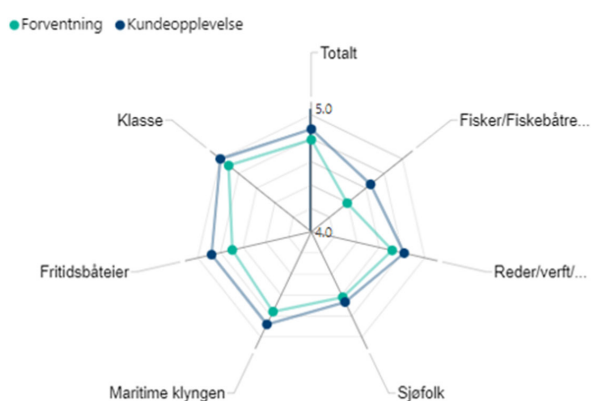
Hovedmål 2: Profesjonalitet og kundefokus

Kundeundersøkelsen gjennomføres annethvert år, og den siste ble sendt ut i november 2020. Det er gjennomført analyse og gjennomgang første kvartal i 2021. Det positive i undersøkelsen er at kundene

vurderer denne til 4,6. Resultatet er over måltallet til direktoratet, som er 4,5. Det jobbes med målinger som kan gjøres kontinuerlig for å sikre enda bedre oppfølging og forbedring.



Kundeopplevelse vs. forventninger 2018

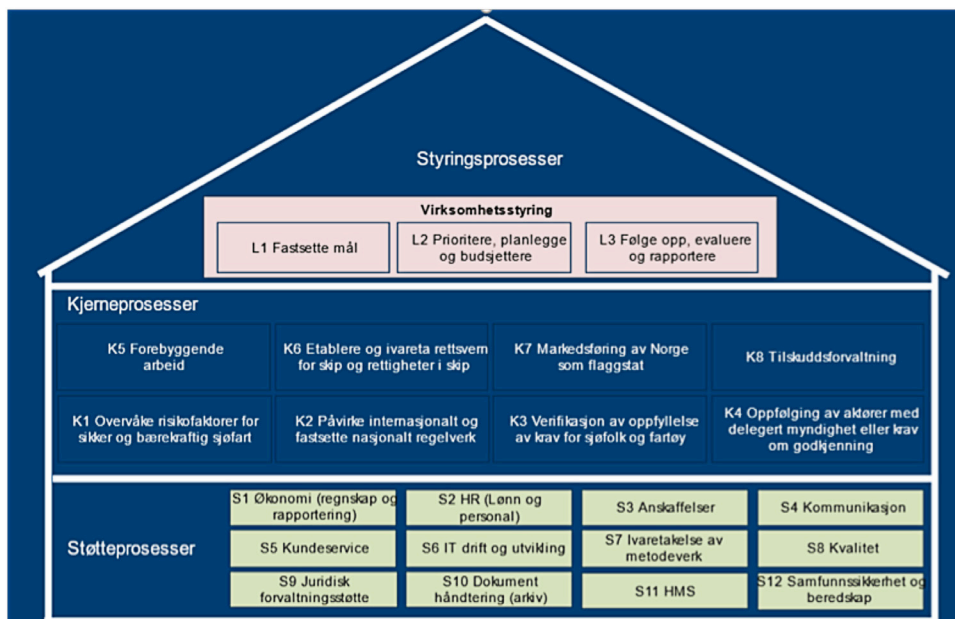


Kundeopplevelse vs. forventninger 2020

2.1 Vi har effektive tjenester

Direktoratet har i 2021 jobbet videre med operasjonalisering av strategiplanen og overgang til en mer prosessbasert organisasjon. Målet med prosessarbeidet er å sikre kontinuerlig forbedring,

likebehandling, økt kundetilfredshet og effektiv bruk av ressurser. Det er valgt ut åtte kjerneprosesser samt styrings- og støtteprosesser.



Prosesskart per 31.12.2021

Ved å innføre prosessledelse ønsker direktoratet å

- ✓ få bedre styring og kontroll på prosessene våre og hvordan de henger sammen med våre digitale verktøy i et livsfaseløp og ende-til-ende perspektiv
- ✓ fokusere på kontinuerlig forbedring
- ✓ skape et bedre faktagrunnlag for å ta riktige avgjørelser og følge opp hvilken effekt beslutningene har på prosessene våre
- ✓ sikre et viktig grunnlag for digitaliseringsarbeidet vårt
- ✓ øke våre kunders tilfredshet
- ✓ sikre likebehandling av kunder når forutsetningene er de samme (rettferdig)
- ✓ bli mer effektive og jobbe smartere gjennom å standardisere vårt arbeid
- ✓ jobbe bedre sammen på tvers av avdelinger (mindre silo)
- ✓ være i samsvar med lover og krav
- ✓ bedre opplæring av nyansatte

Sjøfartsdirektoratet har videreutviklet egne IT-løsninger, der flere av tjenestene nå lagres i skyen. Vi har aktivt tatt i bruk Microsoft Teams, noe som har vært avgjørende for at direktoratet har klart å levere sine tjenester fra hjemmekontor under koronapandemien.

Sjøfartsdirektoratet har også hatt fokus på å sikre god og stabil drift av Sjøfartsdirektoratets fagsystemer og digitale kundeløsninger som er i produksjon. I tillegg har teamet levert en ny søknadsordning for innreise under koronapandemien, automatisert og digitalisert utstedelsen av enda flere sertifikattyper og tatt i bruk en ny løsning for elektronisk tinglysning (e-tinglysning) når fartøy får ny eier. Direktoratet har nå effektivisert tinglysningsprosessen ved å utvikle og tilby nye tjenester relatert til digitale innsendinger av skjøter og heftelser ved e-tinglysning, bruk av elektroniske signaturer og betalingsløsning på nett.

Ved å velge betalingsløsning på nett framfor ordinær fakturabehandling kan manuell fakturabehandling reduseres. Dette betyr enklere og raskere betaling og verifisering av innbetaling og en mer effektiv løsning for kundene våre.

Arbeidet med å automatisere prosessen rundt personlige sertifikater pågår for fullt. I juni ble første leveranse som omfatter mulighet for maskin-til-maskin-rapportering (M2M) av sjøfolks utdanning, kurs og fartstid, gjort tilgjengelig for næringen (utdanningsinstitusjoner, skoler, rederier m.m.).

Arbeidet fortsetter nå med å automatisere sjøfolks søknadsprosess med mål om at elektroniske sertifikater i tilfeller der alle krav er oppfylt, skal utstedes umiddelbart når søknaden leveres. Komplette løsninger forventes klar i løpet av første halvdel 2022.

Nytt tilsynssystem (Erstatt TS) har hatt god framdrift etter oppstart. Den nye fagapplikasjonen som utvikles, skal i første omgang støtte opp under kjerneprosess K.3.1 «Fartøy og rederi med krav om tillatelse». Applikasjonen består av flere digitale 'medarbeidere', som regelverkssimulator, risikoseparator og indikator. Dette konseptet kjøres nå i en pilot med noen av kundene våre.

I slutten av 2021 startet direktoratet også opp med planleggingsfasen knyttet til nytt system for tilskuddsforvaltning. Dette underbygger kjerneprosess 8 «Tilskuddsforvaltning». Teamet startet med å utføre innsiktsarbeid med intervjuer og arbeidsmøter med interne saksbehandlere og eksterne kunder som benytter seg av dagens løsning for tilskuddsordningen. Dette har gitt et godt grunnlag for å utarbeide prototype for den nye løsningen.

I slutten av august ble det lansert nytt intranett for ansatte i direktoratet. Løsningen innebærer at ansatte nå har tilgang på intranettet via mobil. Det arbeides også med en oppdatering av risikoverktøyet som kundene våre kan benytte gratis. Dette

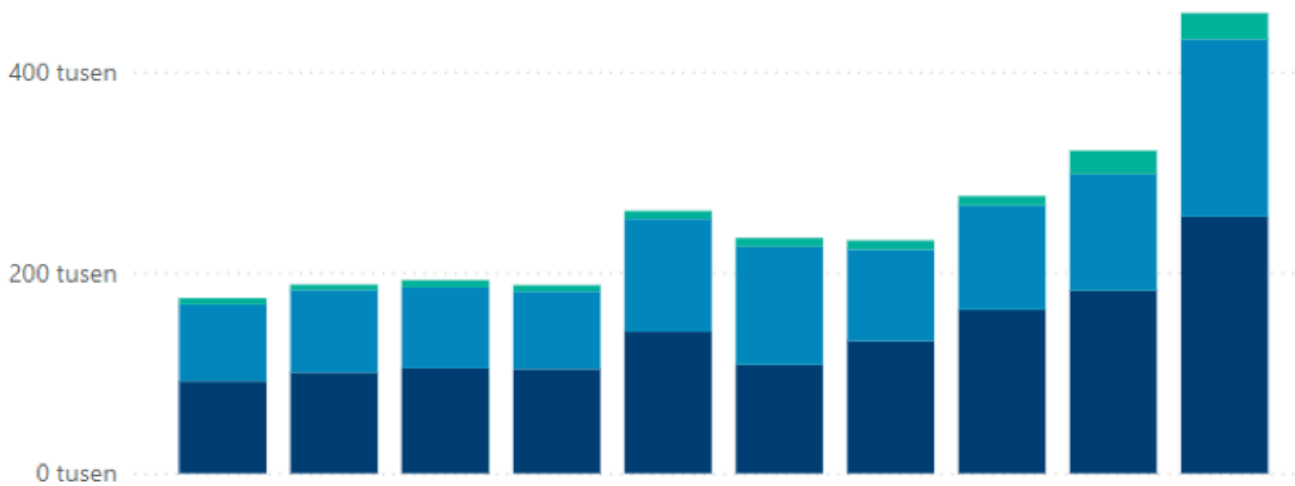
skal, foruten å komme over på ny digital plattform, få bedre funksjonalitet etter innspill fra kundene.

Antall journalførte dokumenter

Direktoratet har hatt et generelt høyt aktivitets-

nivå også i 2021. Dette skyldes mange nybygg, ombygginger, nyregistreringer, innreiseprosjektet og en topp knyttet til søknad om personlige sertifikater og avklaringer/dispensjoner relatert til covid-19.

● Dok. inn ● Dok. ut ● Internt notat



Type	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Internt notat	6 439	5 206	6 961	6 315	8 106	8 081	8 985	9 025	22 964	25 901
Dok. ut	76 278	82 652	80 874	77 461	112 267	117 869	91 528	104 190	116 050	176 433
Dok. inn	91 662	100 294	104 589	103 836	141 195	108 315	131 548	162 710	182 343	255 914
Totalt	174 379	188 152	192 424	187 612	261 568	234 265	232 061	275 925	321 357	458 248

Journalførte dokumenter i perioden 2012-2021

Klagebehandling

Direktoratet har i 2021 behandlet 199 klager. Dette tallet er lavt i forhold til antall saker som er behandlet. De aller fleste klagene er kommet inn i 2021, men 47 av sakene er med oss fra tidligere år, hvorav 41 er fra 2020. Av klagene som ble behandlet i 2021, førte 66 saker til omgjøring av Sdir og ble derfor ikke oversendt departementet. 21 klager ble trukket, og fire ble avvist på grunn av oversittet klagefrist. 78 saker er oversendt departementene

for endelig avgjørelse, og av disse ligger 21 fortsatt til behandling. I direktoratet ligger fortsatt 24 saker til behandling ved utgangen av 2021.

Saksbehandlingstid er i gjennomsnitt på litt over 2 måneder, men det er store forskjeller fra sak til sak. Alle saker er ulike, og noen er vesentlig mer krevende enn andre å forberede. Dette gjenspeiles i hvor lang tid det tar fra en klage blir mottatt, til den oversendes til departementet.

Klageinstans	Avvist	Delvis omgjort	Ikke ferdig-behandlet hos departementet	Ikke ferdig-behandlet hos SDIR	Klage	Omgjort	Omgjort av SDIR	Opprett-holdt	SUM
KLD				1			1	4	6
NFD	4	7	21	23	21	6	63	39	184
SDIR							2	7	9
SUM	4	7	21	24	21	6	66	50	199

Fordeling av klagebehandling, 2021



Innreiseordningen:

På ti dager laget Sjøfartsdirektoratet et system for mottak av søknader, saksbehandling og veiledning for bedrifter i alle sektorer og i hele Norge. F.v: Birthe Noss Bjørnevåg (nyansatt saksbehandler), John Malvin Økland (avdelingsdirektør), Linda K. Larsen (seksjonssjef for servicekontoret), Sverre Johannes Tveit Øveraas (nyansatt saksbehandler) og John-Kristian Vatnem (seniorrådgiver). Foto: Marit Nilsen/Sjøfartsdirektoratet

Innreiseprosjektet

Etter forespørsel fra departementet tok Sjøfartsdirektoratet ansvar for å etablere en søknadbaseret ordning for å gi adgang til innreise for utlendinger som utfører arbeid som er strengt nødvendig for å opprettholde aktiviteten i norske virksomheter.

Ordningen ble etablert fra 20. februar og opphørte 23. november.

Direktoratet har løst oppdraget på en bra måte med gode digitale løsninger, effektiv veiledning og saksbehandling. Om lag 40 000 søknader er blitt behandlet i denne perioden.

2.2 Vi har framtidrettet kompetanse

Direktoratet har utarbeidet en strategisk kompetanseplan. Vi jobber systematisk for å identifisere kompetansegap og kritisk kompetanse for å kunne iverksette riktige tiltak. Gjennom ulike tiltaksom kurs, stipend, utarbeidelse av strategisk kompetanseplan og samarbeid på tvers i organisasjonen klarer vi å bygge riktig kompetanse til medarbeiderne.

Direktoratet merker at vi nærmer oss slutten på

koronatiltakene, og at vi går mot en konjunkturoppgang. Vi opplever at det er flere som skifter jobb, og at det er vanskeligere å få rekruttert ansatte til enkelte stillingskategorier. Direktoratet følger situasjonen tett og må om nødvendig gjøre nødvendige tilpasninger for å beholde ansatte og tenke nytt når det gjelder nyrekruttering og bygging av kompetanse for å løse de oppgavene som forventes av direktoratet.

2.3 Kulturen vår påvirker kundeopplevelsen positivt

Direktoratet skal være en endringsdyktig organisasjon og ha en kultur som bidrar til at vi når strategiske mål. Det har vært et eget prosjekt som har kartlagt dagens kultur, laget forslag til handlingsplan og utarbeidet nye verdier for direktoratet for strategiperioden. Arbeidet er videreført i 2021, og det jobbes nå med konkrete aktiviteter for å sikre implementering av ønsket kultur i organisasjonen.

Kundeundersøkelsen, som gjennomføres annet hvert år, ble sendt ut i november i 2020. I første kvartal 2021 ble det gjennomført analyser. Analysene viser at de fleste kundesegmenter har hatt en positiv utvikling fra 2018 til 2020. I grafen under kan man se tydelig at de fleste kundesegmenter har en klar forbedring i kundeopplevelse fra 2018 til 2020, selv om tallene i 2018 heller ikke var direkte dårlige. Kundegruppen fisker/fiskebåtreder har hatt minst økning, men var samtidig den gruppen som scoret høyest i 2018. Ledelsen har satt opp som tiltak i sin risikovurdering at det må jobbes mer systematisk med oppfølging av funn i kundeundersøkelsen, selv om en også i denne undersøkelsen har en positiv utvikling. Det planlegges ny kundeundersøkelse i 2022.

Hovedfunn fra kundeundersøkelsen identifiserte fire forbedringsområder:

- ✓ øke kjennskap til strategiske mål / rollene til direktoratet
- ✓ øke kunders tilfredshet med kvalitetsaspekter i flere tjenesteområder, spesielt på nøkkelområdene: kunnskap, brukervennlighet og rask behandling
- ✓ øke kjennskap til og bruk av digitale tjenester
- ✓ forbedre/videreutvikle kunderelasjoner

Som en del av internkommunikasjon og kulturbygging er det også i 2021 blitt gjennomført månedlige digitale allmøter. Dette er noe ansatte setter pris på, og opp mot 300 ansatte følger sendingen direkte. Det er også mulig å se opptak av sendingen etterpå.

På grunn av pandemisituasjonen måtte den interne Sjøklart-konferansen flyttes fra mars til desember. Konferansen hadde sterkt fokus på kultur- og prosessarbeidet. Tilbakemeldingene etter konferansen har vært svært positive og viser nytten en slik samling har.

Hovedmål 3:

Verdensledende og attraktiv samarbeidspartner

3.1 Vi har økt flåten i NIS/NOR

NIS- og NOR-handelsflåten har hatt en positiv vekst i 2021. Rederiene fortsetter å flagge hjem skip til tross for svakt marked for mange segmenter som offshore, tank og cruise. Sjøfartsdirektoratet har som mål at norske rederier skal bruke norsk flagg.

I 2021 ble en viktig milepæl nådd. Den norskregistrerte utenriksflåten består nå av flere norskregistrerte enn uteregistrerte skip. Vi må langt tilbake

i tid for å finne tilsvarende fordeling. NIS har hatt en nettovækst på 29 fartøy. Totalt er 114 nye fartøy registrert og 85 slettet. Antallet innregistreringer er det høyeste siden 2010.

Rene innflagginger av lasteskip og kjemikalietanker utgjør størstedelen av tilkomsten. Andelen fartøy som beveger seg mellom NOR og NIS, er stabil. Av de 85 fartøyene som er slettet, er det forholdsvis

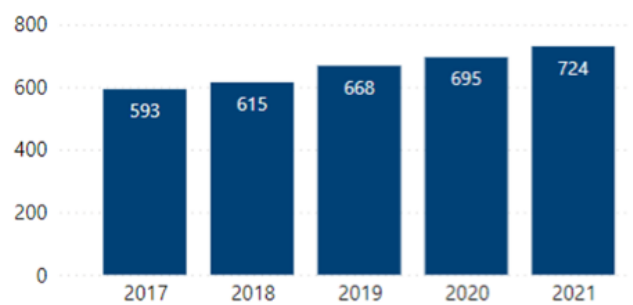
mange tankskip med stor tonnasje, noe som har ført til at bruttotonnasjen har gått litt ned. Det er knyttet stor spenning til om NIS-flåten vil fortsette veksten i 2022, eller om de svake markedene i enkelte segmenter vil påvirke i negativ retning.

Antall registrerte fartøy i NOR ved årsskiftet var 20 518, en nedgang på 3,4 % fra 2020. Nedgangen er først og fremst knyttet til innføring av årsgebyr for fritidsfartøy og mindre næringsfartøy. En rekke fartøy er blitt slettet fra registeret som en konsekvens av innføringen. For de litt større NOR-fartøyene har det vært en positiv utvikling. NOR-handelsflåten hadde en nettoøkning på ti fartøy til 921. Her har det vært vekst tre åre på rad. Aktiviteten generelt har vært rekordhøy med mange eierskifter, driftsavtaler, nye sertifikater og pantendringer.

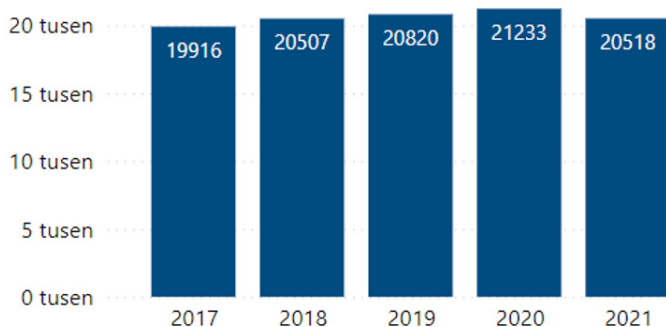
Både i NIS og NOR ser vi en økning i antall utenlandske aktører både som pantehaver, eier og ISM-ansvarlig. Dokumentasjon og saksgang blir mer kompleks når utenlandske aktører er involvert. Økende flåte i NIS og NOR fører til høyere grad av belåning, noe som i 2021 førte til at den registrerte panteverdien målt i norske kroner endte på sitt høyeste nivå gjennom tidene: NOK 4872 milliarder.

Bareboatregistrering er blitt et viktig alternativ for kundene. Stadig flere tar i bruk denne løsningen for registrering. Ved årsskiftet var sju fartøy bareboatregistrert ut og 13 bareboatregistrert inn. Når tallene for den norskregistrerte flåten beregnes, teller vi med fartøy som er bareboatregistrert inn, men ikke fartøy som er bareboatregistrert ut.

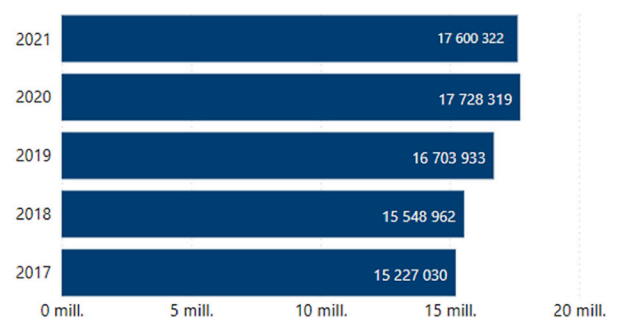
Kundene har fått flere og bedre tekniske løsninger i forbindelse med registrering av fartøy og rettigheter i fartøy i 2021. Nye elektroniske skjema ble innført første tertial, og ny portal for elektronisk tinglysning med betalingsmulighet på nett ble tatt i bruk 3. tertial. Løsningene gir kundene en raskere tinglysning og flere muligheter for samhandling. Systemene vil bli videreutviklet i årene som kommer.



Antall fartøy i NIS, 2017-2021

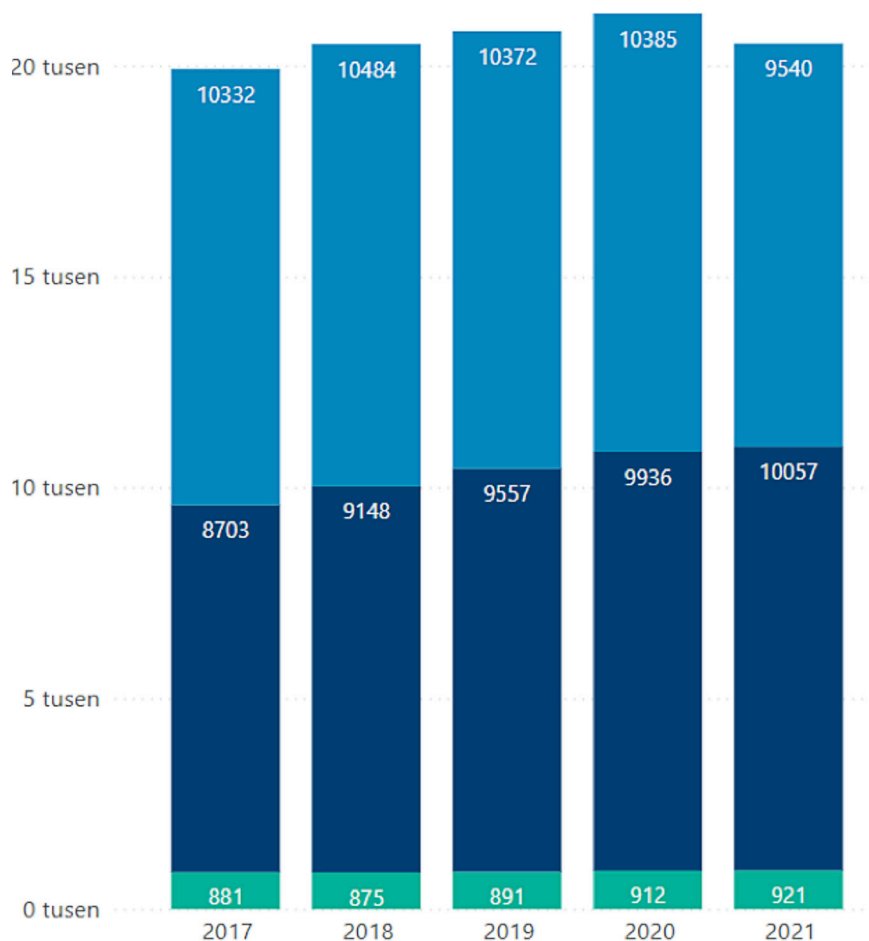


Antall fartøy i NOR, 2017-2021

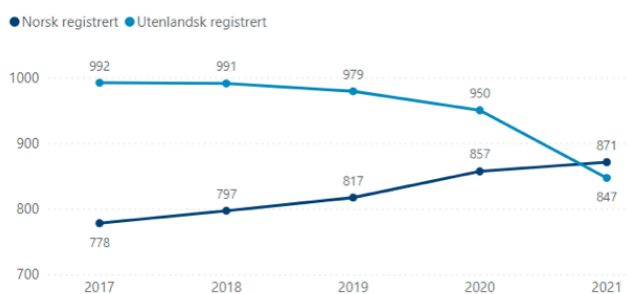


Bruttotonnasje NIS-fartøy, 2017-2021

● Handelsflåten ● Fritidsfartøy ● Øvrige yrkesfartøy



Fordelingen av registrerte fartøy i NOR, 2017-2021



Norsk utenriksflåte, 2017-2021
(kilde: Norsk Rederiforbund)

	2019	2020	2021
NIS	1103	2317	2340
NOR	1859	2443	2525
BYGGEREG.	17	15	7
Totalt	2979	4775	4872

Registrerte heftelser i milliarder NOK, 2019-2021

Markedsføringsbildet

Også i 2021 har markedsarbeidet vært preget av pandemisituasjonen. Ett av de viktigste arrangementene, som vi hadde jobbet mye opp mot, var NorShipping 2021. Dette ble dessverre flyttet som følge av utviklingen i pandemien og skal gjennomføres i 2022. Videreutvikling av kvalitetsflaggkonseptet har vært sentralt i satsingen på NorShipping. Kvalitetsflaggkonseptet er en plattform som samler partnere for å feire prestasjoner, synliggjøre utfordringer, utveksle ideer og innsikt og sikre fokus på fortsatt positiv utvikling av det norske flagget og den norske maritime klyngen. Til NorShipping 2022 har vi signert seks avtaler med betalende støttespillere. «Quality Flag»-avtalen inneholder seks klare fellesmål, inkludert markedsføring. Norges posisjon som en verdensledende sjøfartsnasjon, merkevarebygging av det norske flagget samt oppmuntring og styrking av nasjonalt og internasjonalt samarbeid, spesielt med tanke på å nå FNs bærekraftsmål. Kvalitetsflaggkonseptet skal sørge for en faglig og sosial møteplass av høy kvalitet for norsk maritim industri og det bredere internasjonale samfunnet.

I løpet av året har markedsplanen blitt revidert flere ganger på grunn av usikkerhet i samfunnet. Flere

kundemøter er gjennomført, noen fysisk og andre digitalt. Kundemøtene har god effekt og har gitt resultater i form av innflagginger. Møtene gir også viktig innblikk i hvordan kundene opplever direktoratet, og kundemeldinger fra møtene tas inn til direktoratet for videre oppfølging.

Det er i tillegg gjennomført tre markedsføringskampanjer i 2021: «700 skip i NIS» (mai), «Bareboat 1 år» (sommer) og «Maritime Future» (høst). «Maritime Future», gjennomført i nært samarbeid med næringspartnere, skal være en pådriver for ny teknologi, legger til rette for framgang og sørger for å opprettholde Norges posisjon som en verdensledende skipsfartsnasjon. Flere av kampanjene har også internt markedsføringsfokus, ettersom det er viktig å bygge kompetanse og tilhørighet til dette temaet innad i direktoratet.

Kundefokus og utvikling er kjernen i markedsføringsarbeidet. I 2021 har direktoratet kommet langt i arbeidet med et kundeføringssystem (CRM). Dette vil bli det viktigste verktøyet i markedsføringsarbeidet framover. Her vil direktoratet sikre tilgang til relevant kundeinformasjon og dermed lettere og mer effektiv samhandling med kundene. Systemet vil være operativt i 2022.

3.2 Vi sikrer norsk maritim kompetanse

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 sysselsetning av arbeidstakere til sjøs.

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 ved å gi direktoratet verdifull kompetanse knyttet til nye teknologier og driftskonsepter.

Videre er det etablert et fjerntilsynssenter. Etableringen ble forsert i forbindelse med covid-19 for å dekke behovet for tilsyn når fysisk oppmøte ikke var mulig på grunn av pandemien.

Utviklingen innenfor grønne og smarte skip samt vår offensive satsing på å bidra til det grønne skiftet i maritim næring gjorde det nødvendig å

styrke arbeidet innenfor ny teknologi. Derfor har vi etablert et senter for ny maritim teknologi i Sjøfartsdirektoratet. Dette skal sørge for at vi holder oss oppdatert på ny teknologi, og bidra til at kundene våre får den utviklingen de trenger. Samtidig skal senteret sørge for at kunnskap om nye teknologier blir formidlet internt i direktoratet.

Maritim IKT-sikkerhet (cybersikkerhet) blir mer og mer aktuelt. Meldingsforskriften og ISM-regelverket krever at dette blir håndtert både av kundene våre og Sjøfartsdirektoratet. Derfor har direktoratet avsatt dedikert personell og opprettet en egen seksjon for å håndtere dette.

3.3 Vi er hovedkilden til informasjon innenfor norsk sjøfart

Direktoratet har satt økt fokus på datakvalitet. En egen prosjektgruppe har jobbet fram en rekke forslag til tiltak for å bedre datakvaliteten. Det er ansatt en egen strategisk dataeier, og denne vil få en sentral rolle i direktoratet. Det skal videre oppnevnes dataeiere for utvalgte domener, og strategisk dataeier vil jobbe sammen med dem i et eget fagfellesskap. Vi har som mål å ha god datakvalitet, slik at vi blir hovedkilde til statistikk som naturlig hører til under vår virksomhet.

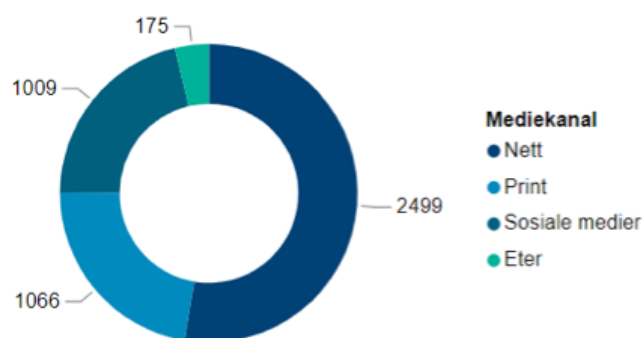
Direktoratet bruker sosiale medier og våre ordinære nettkanaler på en aktiv måte. Dette bidrar til å synliggjøre vårt samfunnsoppdrag og kundefokus. Det er ikke alltid vi når gjennom i de store mediene, men vi kan likevel nå ut med budskap som vi mener er viktig, gjennom egne kanaler. Ofte viser det seg også at saker fanges opp av media gjennom vår tilstedeværelse på sosiale medier. Her ligger det også noen utfordringer, blant annet når Datatilsynet sensommeren 2021 gikk ut og sa at de ikke ville bruke Facebook. Direktoratet har nedsatt en liten gruppe som ser på sårbarhet/personvern for vår tilstedeværelse på bl.a. Facebook. En konklusjon/

anbefaling legges fram for ledelsen tidlig i 2022. Antall mediehenvelser holder seg stabilt. Det er stor bevissthet i media rundt rollen Sjøfartsdirektoratet har, noe som gjør at det i perioder er mange saker som krever oppfølging og svar. Mediehenvelser loggføres nå i verktøyet CIM, slik at dette også lett kan kobles på andre interne prosesser ved eksempelvis krisesituasjoner. PR-barometeret til Aalund viser at media er relativt fornøyde med den jobben direktoratet gjør, og med synligheten vår. Vi har noe lavere score enn i forrige undersøkelse når det gjelder å komme med konkrete case når vi går ut med pressemeldinger. På forbedringssiden mener media fortsatt at vi bruker noe vanskelig språk, og at vi i for liten grad våger å kritisere rederier som har en sak/hendelse. Direktoratet scorer til gjengjeld høyt på forståelse for medias rolle og på rask og god oppfølging. Samlet tilfredshet med generell pressekontakt har styrket seg siden 2016.

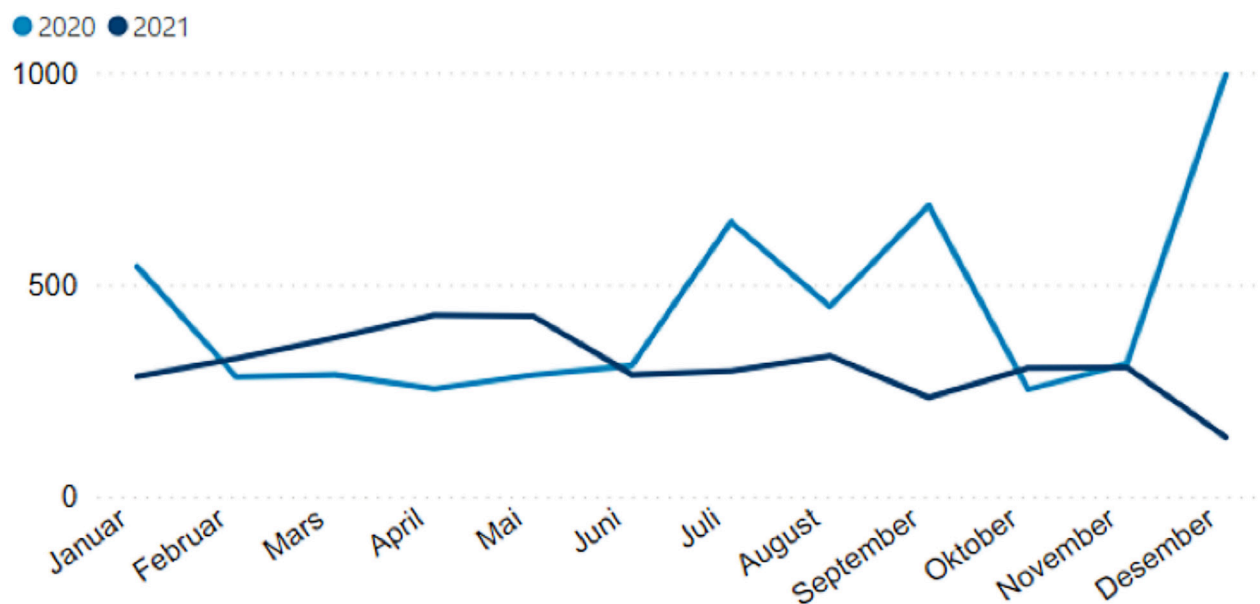
Kommunikasjonsavdelingen har jevnlig dialog med kommunikasjonsavdelingen i Nærings- og fiskeridepartementet.

Kildenavn	Antall
Facebook	540
Twitter	287
Instagram	219
NRK - eter	138
NRK.no	107
Sunnmørsposten	66
Haugesunds Avis - papirutgave	57
Teknisk Ukeblad	53
Bergens Tidende	51
Fiskeribladet	50

Mediedekning - kildenavn med flest omtaler i 2021



Mediedekning per kanal, 2021



Mediedekning per måned, 2020-2021

Det høye antallet saker i 2020 skyldes tilbakeholdelsen av Boreas fartøy etter ISM-revisjon desember 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, sunt kosthold og god søvn gir mer opplagte og årvåkne skipsarbeidstakere, noe som bidrar til sikrere skipsfart.

De største arrangementene er vanligvis Nordsjøcupen i fotball, som arrangeres 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. Som i 2020 fikk vi heller ikke i 2021 gjennomført noen av disse arrangementene på grunn av covid-19.

Videre administrerer Sjømannsidretten en nettportal med treningsdagbok, informasjon, kunnskap, motivasjon og kampanjer. Basert på denne organiserer vi en årlig aktivitetskampanje som heter Sjøtrimkonkurransen.

I 2021 var det 797 personer som registrerte aktivitet i treningsportalen til Sjømannsidretten, en liten økning fra 2020 med 698 personer. I 2019 var det 832 deltakere, og tallet har dermed vært ganske stabilt. Portalen har vært i drift i 8 år, og vi er fornøyde med at den fortsatt er aktuell og har mange brukere.

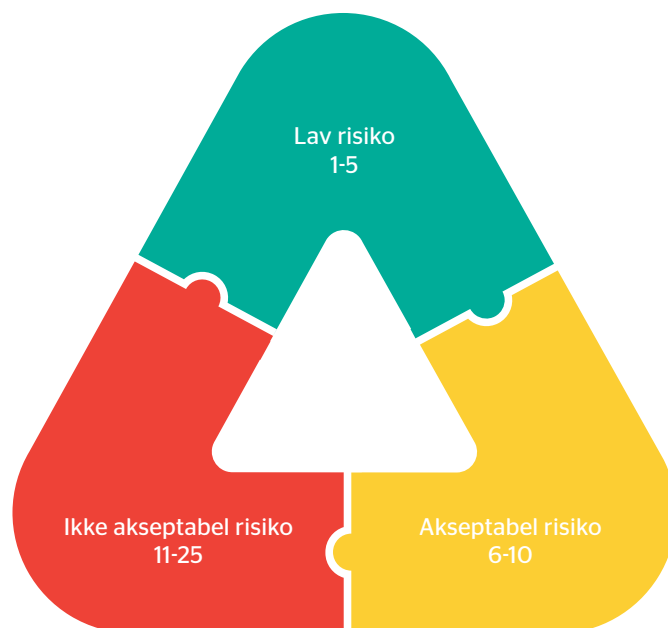
I 2021 var det 366 nye personer som registrerte seg med profil i webportalen. I løpet av 2021 ble det registrert 92 641 aktiviteter (treningsøkter), mot 90 119 aktiviteter fra brukerne i 2020. Det er brukt til sammen 90 534 timer på disse aktivitetene, mot 95 774 i 2019. Det gir altså i gjennomsnitt noe redusert lengde på hver aktivitet. Det vil samtidig si at de som har registrert aktivitet i Sjømannsidretten sin treningsportal, har registrert aktivitet som tilsvarer nesten 50 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

1.10 **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.**



Risiko8

Vi har etablert et nasjonalsamarbeidsforum med statlige etater og aktører for å samkjøre og dele informasjon.

Vi har tilrettelagt for klare sektoransvarslinjer.

Vi har bidratt til økt samarbeid og datadeling på tvers av sektorer og dermed tydeliggjort sektoransvaret.

Sammen med fire klasseselskaper og to andre flaggstater har vi etablert Maritim Technology Forum (MTF).

Et teknologisenter er etablert i Sjøfartsdirektoratet for intern og utadrettet kunnskaps- og kompetansedeling, dialog og veiledning.

Vi har bidratt med personell i regjeringens arbeid med Maritim 21.

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

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



Risiko 4

Vi har stort fokus på ulykker med ny teknologi involvert. Vi har arbeidsmøter med næringen og informerer om dette på diverse konferanser.

Ukentlige møter med fokus på ulykker gjennomføres. Vi har arrangert inspektørenes fagtime om oppfølging av ulykker. Tiltak i forbindelse med fokusområde 2021 følges opp iht. plan. Det ble gjennomført møter i sakkyndig råd for arbeids- og levevilkår i løpet av 2. tertial.

Nytt informasjonsmateriell samt flere fagartikler knyttet til fokusområdet 2021 er utarbeidet og publisert. Nettsider for fiskefartøy er gjennomgått og oppdatert.

Sjøfartsdirektoratet følger opp tiltak i handlingsplan mot fritidsbåtulykker i samarbeid med sakkyndig råd for fritidsfartøy. Det ble avholdt møte i Sakkyndig råd for fritidsfartøy i 1. og 3. tertial.

I det holdningskapende arbeidet har det vært fokus på flyteutstyr, dødmannsknapp, varsling, alkohol, hastighet og ombordstigningsmuligheter ved fall til sjø. Det er også utarbeidet materiell med sikkerhetstips til kajakkpadlere og vannscooterførere. Materiell om sikkerhet ved utleie av båt er revidert og oversatt til flere språk.

Sjøfartsdirektoratet deltok på den digitale båtmessen «båtmessen.no», som erstattet den årlige messen «Sjøen for alle». For å rette søkelyset mot promille på sjøen deltar Sjøfartsdirektoratet også i år i «Klar for sjøen»-kampanjen. Det er tildelt ca. 1 million kroner til organisasjoner som skal gjennomføre sjøvettaktiviteter. Videre har direktoratet i samarbeid med næringen utarbeidet en veiledning for sikker bruk av lithiumbatterier i fritidsbåt.

1.1.02 **Sjøfartsdirektoratet skal fortsette arbeidet med å konkretisere sitt bidrag innenfor ansvarsområder knyttet til FNs bærekraftsmål.**



Risiko 4

Det er utnevnt en bærekraftskordinator i Sjøfarts

direktoratet som skal koordinere interne og kunderettede bærekraftsmål vedtatt av Sjøfartsdirektoratet. Bærekraftsmålene er basert på FNs bærekraftsmål 3, 4, 8, 12, 13, 14, 16 og 17. Direktoratet har bærekraftsmål 12, 13 og 14 som spesielle satsingsområder.

Vi bruker handlingsrommet i nasjonalt og internasjonalt regelverk for likeverdige og like sikre løsninger og har utarbeidet et dokument for akseptkriterier som skal sikre god verifikasjon av nye teknologiske løsninger basert på alternative og likeverdige løsninger.

Vi jobber med regelverkskrav for å redusere utslipp nasjonalt og internasjonalt.

Vi samarbeider med andre myndigheter og samarbeidspartnere om utviklingen av regelverksveiledninger og krav.

1.1.04 **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

Vi har etablert et prosess-senter for å støtte ledelsen og prosesseierne med beslutningsgrunnlag og etablering.

Vi har stort fokus på prosessetablering og tilpasning av støtteverktøy.

Et fjerntilsynssenter er etablert for å videreutvikle tilsynsmetodikk og omfang.

Det er etablert en seksjon for cybersikkerhet.

Vi har økt kompetansen og har aktivt brukt risikovurderte tilsyn.

Vi har planlagt og gjennomført gode og målrettede kampanjer.





Risiko 8

Tilsynsplan for 2021 har vært førende for prioriteringen gjennom året. Denne påvirkes fortsatt av koronapandemien, noe som betyr at det er strenge tilsynsprioriteringer og redusert mengde tilsyn sammenlignet med et normalår. Fjerntilsyn har vært en del av direktoratets framtidige strategi, men pandemien har framskyndet denne tilsynsmetoden. Et fjerntilsynssenter ble etablert i 2021. Senteret skal jobbe med videreutvikling av fjerntilsyn som metode. Erfaringene med fjerntilsyn er gode innenfor enkelte tilsynsområder.

Vi har gjennom hele 2021 hatt en ordning med utsettelse av sertifikatfornyelse dersom tilsyn ikke kan gjennomføres på grunn av korona. På grunn av høy gjennomføringsgrad på tilsyn er ordningen strammet noe inn ved at rederier må søke om utsettelse. De aller fleste tilsyn er gjennomført innen ordinær tidsfrist.

Drift av skip og sikkerhet er ivaretatt i perioden, men det er klart at den store reduksjonen av tilsyn over tid vil kunne virke negativt inn på sikkerheten. Hovedfokus har vært å få gjennomført sertifikatinspeksjoner.

MLC-inspeksjoner sørger for gode arbeids- og levevilkår om bord. Tilsyn med fokus på arbeids- og levevilkår har høy prioritet både på norske og utenlandske skip. Det kommer inn noen bekymringsmeldinger som går på forhold som manglende lønn, arbeidskontrakter mv. Disse prioriteres høyt i tilsynsarbeidet. I perioden har det vært flere krevende saker som blant annet går på manglende lønnsutbetalinger.

ISM-revisjoner gjennomføres enten som om-bord-revisjon eller som fjernrevisjon. Antall funn og type er forholdsvis stabilt. Det gis flest avvik på «utarbeidelse av planer for operasjon om bord», «ressurser og personell» samt «vedlikehold av skip og utstyr».

Det er på grunn av koronasituasjonen gjennomført færre uanmeldte tilsyn enn tidligere år. Direktoratet har i enda større grad fokusert på høyrisikoskip og bekymringsmeldinger / alvorlige hendelser. Dette fokuset har blant annet ført til en økning i antall pålegg og tilbakeholdte skip. Påleggstrenden viser en økning knyttet til ISM-relaterte funn. Denne trenden overvåkes nøye. Fokusområdet for 2021, sikkerhetskultur og risikoforståelse er et viktig moment sett opp mot denne økningen.

Direktoratet oppnådde ikke «fair share» i Paris MoU-regimet i 2021. Dette skyldes pandemisituasjonen og perioder med begrenset tilsynsaktivitet. Kontroll av P1-skip har vært prioritert, men av smittevern hensyn har vi også hatt en god del «miss» på disse. Den store reduksjonen i antall havnestatskontroller i Paris MoU kan over tid få negative sikkerhetsmessige konsekvenser. Det har blitt utført færre tilsyn i hele Paris MoU-samarbeidet.

Det blir gitt pålegg ved flere inspeksjoner enn i et normalår. Mens vi normalt gir pålegg ved ca. 50 % av inspeksjonene, er det gitt ved 67 % i 2021. Trenden er den samme i PMoU.

Antall tilbakeholdelser har økt. I 2019 var tilbakeholdelsesraten i Paris MoU 2,91 %, mens den i 2021 ligger på 3,32 %. Dette kan tyde på at kvaliteten på skip i operasjon har sunket under koronapandemien, men også at andre fartøy opererer i området på grunn av redusert tilsynsaktivitet.

Også antall miljøkontroller er redusert i 2021. Funnprosenten er lavere enn tidligere år. Funnprosenten på for høyt svovelinnhold har gått fra 4 % til 0,5 %. Dette er positivt, og vi regner med at direktoratets høye fokus på denne type kontroller gjennom flere år er en sterk bidragsyter til reduksjonen.

Dronene om bord i Kystvaktens fartøy er satt i drift, og disse gjennomfører svovelkontroller for Sjøfartsdirektoratet.

CE/fritidsbåt

CE-kontroll av fritidsfartøy omfatter inspeksjon av båter hos forhandler, dokumentkontroll av båter som settes på markedet (ved import), og revisjon av produsenter av fritidsbåter. Selv om det på grunn av den pågående pandemien ble utført langt færre kontroller av båter hos forhandler enn planlagt, er totalt antall kontrollerte båter høyere enn planlagt, noe som hovedsakelig skyldes et stort antall henvendelser fra tolletaten. Det er avdekket en del formelle mangler knyttet til svarsvarerklæring, brukerhåndbok (typisk innhold og språk) og teknisk dokumentasjon. Eksempelvis framgår at en del produsenter nytter utdaterte versjoner av harmoniserte (ISO-) standarder, som i sin tur kan føre til at nyetablerte tekniske krav ikke tas inn i design og produksjon. Ingen avdekkede mangler har vært av en slik karakter at publisering på farligeprodukter.no har vært nødvendig. 14 saker er meldt i ICSMS for informasjon til øvrige EU-/EØS-tilsynsmyndigheter.

Rattmerke/skipsutstyr

Det er utført vesentlig færre spesifikke rattmerkekontroller om bord på fartøy enn planlagt - hovedsakelig på grunn av den pågående pandemien. En enklere kontroll av rattmerking ligger for øvrig også inne som del av andre kontroller (ifb. nybygg, ombygging osv.). Det er utført dokumentkontroller etter stikkprøver basert på informasjon fra tolletaten ved innførsel. Både for utstyr som allerede er plassert om bord, og for utstyr som er undersøkt ved grensekontroll, avdekkes en del formelle mangler i dokumentasjon. Disse er ofte knyttet til sporing av prosessen med svarsvarvurdering (herunder sertifisering) av produktets design og produksjon. Ingen nye produkter er publisert på farligeprodukter.no dette året. Ett produkt er meldt i ICSMS for informasjon til øvrige EU-/EØS-tilsynsmyndigheter.

1.1.06 Resultat av tilsyn med klaseselskap, godkjente foretak og utdanningsinstitusjoner.



Risiko 6

RO/RSO

I 2021 har følgende aktiviteter blitt utført i

forbindelse med RO-/RSO-oppfølging: Det er gjennomført en systemrevisjon av RINA for RO-/RSO-delegerte oppgaver. Revisjonen ble gjennomført fysisk ved RINAs kontor i Sandefjord og inkluderte fjernintervju med personell ansvarlig for Nord-Europa. Revisjonen resulterte i tre avvik og tre observasjoner som i hovedsak omhandlet mangler og feil knyttet til dokumentasjon, registrering og rapportering. Ingen alvorlige avvik ble avdekket, og revisjonen etterlot inntrykk at Rina har kompetent personell og gode systemer.

PSC-gruppen har hatt regelmessige møter hvor PSC-, UAT- og ISPS-funn for delegerte skip har blitt gjennomgått og vurdert opp mot RO-/RSO-arbeid. Det er ikke funnet noen negativ utvikling basert på den informasjonen som er vurdert. I stikkprøvekontroll av tilsynsrapporter og sertifikater er det heller ikke avdekket noe negativt.

Det er utført dokumentgjennomgang av «plan approval» for et delegert nybygg hvor BV har hatt ansvar for førstegangsgodkjenning. Gjennomgangen resulterte i flere funn, som nå er lukket. En ny gjennomgang av dokumenter for et delegert nybygg med DNV som RO er igangsatt og pågår fortsatt.

Godkjente foretak

Sjøfartsdirektoratet har i 2021 gjennomført én revisjon av et godkjent foretak som ble utsatt fra desember 2020 pga. covid-19 hos personell i det aktuelle foretaket. Det har ikke blitt gjennomført flere revisjoner fordi godkjente foretak har hatt avtaler som utløp 31.12.2021.

Det har ellers blitt utført dialogmøter med fire godkjente foretak for å veilede om krav knyttet til den nye avtalen, og for å drøfte faglige problemstillinger som foretakene har tatt opp og bedt om å få avklart.

Etter gjennomført anbudskonkurranse i 1. tertial i 2021, hvor det ble lyst ut 15 kontrakter om tjenestekonsesjon til private aktører for sertifisering av fiskefartøy og lasteskip med største lengde mellom 8 og 15 meter, inngikk Sjøfartsdirektoratet avtale med 13 foretak. I ettertid har direktoratet inngått avtale med ett foretak til for å styrke kapasiteten og deknningen i den nordligste delen av landet. Avtalene med de godkjente foretakene gjelder i tre år fra 1.1.2022 med opsjon på ytterligere to år.

Sertifiseringen av fiskefartøy med lengde mellom 8 og 10,67 meter ble ferdigstilt ved utgangen av 2020 etter en innfasingsperiode på 5 år for denne flåtegruppen. Undersøkelser direktoratet har gjort, bl.a. ved å innhente informasjon fra Fiskeridirektoratet om hvilke fartøy som har levert fangst, har vist at det er en betydelig andel fartøy (identifisert 190 av ca. 2200 fartøy i denne flåtegruppen) som opererer ulovlig uten gyldig sertifikat på fartøyet (fartøyinstruks). Vi følger dette grundig opp med mål om at alle fiskefartøy med lengde mellom 8 og 10,67 meter som er underlagt krav om sertifisering, blir kontrollert og sertifisert. Vi har sendt ut brev til aktuelle fartøyeiere om at de må få kontrollert fartøyene sine, og informert om konsekvensene av videre drift uten gyldig fartøyinstruks. Fortsatt er det 132 fartøy som ikke er sertifisert. Basert på oppdatert informasjon om bruken av fartøyene ser vi at det er få av disse fartøyene som er i drift. Formell melding om tilbakehold av disse 132 fartøyene vil bli sendt ut med det aller første.

Sjøfartsdirektoratet har i høst hatt møte med Fiskeridirektoratet hvor bl.a. oppfølgingen av fiskefartøy som opererer ulovlig uten gyldig fartøyinstruks, var tema. Etatene vil fortsette å samarbeide tett for å ivareta sikkerheten for fartøy og mannskap og hindre at fartøy opererer ulovlig uten gyldig sertifikat.

Sertifiseringen av flåtegruppen mellom 8 og 15 meter forløper ellers normalt uten at det har vært spesielle utfordringer i det siste. Sjøfartsdirektoratet har lagt til rette for at fjerntilsyn ved behov kan gjennomføres, og fartøykontroller har stort sett blitt gjennomført uten betydelige forsinkelser.

Utdanningsinstitusjoner

Det er gjennomført 16 revisjoner av maritime utdannings- og opplæringsinstitusjoner. På grunn av koronapandemien og restriksjoner er tre gjennomført på stedet, mens 13 er utført som fjernrevisjon.

Erfaringene med fjernrevisjon er gode, og denne formen for revisjon er spesielt fordelaktig for kursentre med flere lokasjoner.

Det var opprinnelig satt opp 27 revisjoner i 2021, men på grunn av koronapandemien har noen blitt utsatt. Enkelte kursentre som var satt opp på revisjonsplanen for 2021, har ikke hatt aktive kurs. Revisjonen er derfor blitt utsatt inntil de starter opp igjen.

Når det gjelder videregående skoler og sikkerhetssentre som er samlokalisert, er disse blitt revurdert samtidig. De har da hatt samme ledelse og samme kvalitetsstyringsystem.

Revisjonsledere har videre vært om bord på skoleskipet «Sørlandet» og veiledet i forbindelse med oppstart av skoleskipet. Dette var samordnet med tilsynskontoret i Kristiansand, og alle parter hadde godt utbytte av dette besøket.

1.1.07 Høy rangering på Paris MoU, Tokyo MoU og Qualship 21.



Risiko 4

Status på listene ble oppdatert 1. juli 2021. Norge er rangert som nummer 2 på Paris MoU sin hviteliste. Norge er med i Qualship 21-programmet til USCG og rangert som nummer 12 på Tokyo MoU sin hviteliste. Plasseringene har gyldighet til 1. juli 2022. Dette viser at det norske flagget er et kvalitetsflagg i de største havnestatskontrollregimene.

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



Risiko 6

Sjøfartsdirektoratet har lang praksis med et regelverk som åpner for å godkjenne ny sikkerhets- og miljøteknologi og innovative løsninger. Typisk vil ny teknologi som effektiviserer og bidrar til å forbedre sjøsikkerheten, bli akseptert ved å bruke IMOs retningslinjer for alternativ teknologi. Dette fordrer også et tett samarbeid med næringen, classeselskap og andre offentlig organer. Sjøfartsdirektoratet utarbeider status for tilgjengelig ny teknologi ved teknologisenteret, og denne statusen brukes i vurderingen av om det er sikkert og hensiktsmessig å lage regelverk for den aktuelle teknologien, eller om vi fortsatt skal benytte alternativt godkjenningssløp.

1.1.09 Bidra i arbeidet med en revisjon av lov om fritids- og småbåter, herunder vurdere nødvendige endringer i bl.a. skipssikkerhetsloven og sjøloven. Videre prosess avklares med NFD.



Risiko 3

Avventer nærmere oppdrag/føringer fra NFD.

1.1.10 Vurdere utforming av et fordelsprogram for null- og lavutslippsskip i NIS og NOR. Første halvdel av 2021.



Risiko 6

Utredning overlevert NFD juni 2021. Denne peker på flere alternative løsninger. Avventer videre føringer.

1.1.11 Gjennomføre høring av innføring av krav til høyhastighetsbevis og automatisk nødstop. Høringsinnspill oversendes NFD medio mai 2021.



Risiko 3

Utkast til nytt regelverk ble sendt på høring i henhold til plan, og regelverksforslag etter høring er til behandling hos NFD.

1.1.12 Følge opp tiltak knyttet til overordnet strategi for maritim digital sikkerhet, jf. oppdrag gitt i tildelingsbrev 2020. Videre prosess avklares med NFD.



Risiko 6

Tilleggsoppdrag til strategi mottatt fra NFD knyttet til videre utredning av sektor responsmiljø ble utført i samarbeid med Kystverket og overlevert NFD 7. juni.

Det er i perioden tilrettelagt for rapportering av digitale hendelser til direktoratet gjennom CIM-skjema på våre nettsider. Det forberedende arbeidet med å oppdatere rapporteringsforskriften til blant annet eksplisitt å inneholde digitale hendelser, er påbegynt.

Generell oppbygging av seksjon for maritim digital sikkerhet er i gang.

1.1.13 **Utrede og foreslå mulig innretning på norsk implementering av IMO's retningslinjer for begroing av skrog med sikte på et bindende regelverk. I løpet av 2021**



Risiko 9

Norge deltar aktivt i IMO's arbeid med å revidere retningslinjene for å redusere begroing på skips-skrog (biofouling). Det er videre utarbeidet en rapport med kunnskapsgrunnlaget for hvordan en implementering av IMO's retningslinjer i norsk regelverk kan gjennomføres, som er levert til KLD. Sjøfartsdirektoratet arbeider videre med forslag til gjennomføring av krav.

1.1.14 **Utforme forslag til konkret kravstilling om lav- og nullutslippsløsninger for offshorefartøy og utrede utestående spørsmål. Første halvdel av 2021.**



Risiko 1

Sjøfartsdirektoratet overleverte sin rapport til KLD 1. juni 2021, som ble satt som ny frist som følge av koronautbruddet på Haugalandet i mars (opprinnelig frist var 14. mai). Underveis i arbeidet med rapporten ble det avholdt to statusmøter med departementene om saken. Rapporten ble presentert for KLD og OED i teamsmøte 23. juni 2021

1.1.15 **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. Avklares i dialog med KLD, avventer bestilling.**



Risiko 9

Sjøfartsdirektoratet holder seg oppdatert på utviklingen av løsninger og utbygging av infrastruktur som vil være aktuell ved innføring av et nullutslippskrav i verdensarvfjordene. Direktoratet har vært i dialog med KLD om stortingsvedtaket. Vi avventer nærmere oppdrag.

1.1.16 **Videreføre arbeidet med å utrede utvidelse av kravene for å redusere utslipp i verdensarvfjordene til andre norske farvann. Avklares i dialog med KLD.**



Risiko 6

Vi har vært i dialog med departementet og avventer nærmere avklaring og oppdrag.

1.1.17 **Videre arbeid med skjerpede utslippskrav av kloakk langs norskekysten. Avklares i dialog med KLD.**



Risiko 4

Forslaget om nye (og strengere) regler om kloakkutslipp fra skip langs norskekysten var på høring mellom desember 2019 og 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. Sjøfartsdirektoratet har vurdert rapporten fra Miljødirektoratet og har vurdert også høringsinnspillene i lys av rapporten, vurdering og forslag til regler for fastsettelse ble oversendt KLD i juli 2021. Direktoratet avventer tilbakemelding før en eventuell fastsettelse av endringsforskriften.

1.1.18 **Bistå med faglige innspill i oppfølgingen av nye virkemidler for utslippsreduksjoner i skipsfarten som følger av Klimaplan 2030, i samarbeid med Miljødirektoratet. Avklares i dialog med KLD.**



Risiko 9

Regelmessige møter med Miljødirektoratet er blitt avholdt. I disse møtene er det gitt innspill og oppdateringer på konkrete saker. Vi har jevnlig møter med KLD på ulike nivåer.

1.1.19 **Bistå Miljødirektoratet ved behov i oppdrag som er relevante for teknisk regulering av skipsfarten. Avklares i dialog med KLD.**



Risiko 9

Vi avventer Miljødirektoratets planlegging av oppdragene som har behov for innspill fra Sjøfartsdirektoratet.

1.1.20 **Videre oppfølging av implementering av avfallsdirektivet, gjøres i samarbeid med Miljødirektoratet. Avklares etter nærmere avtale med KLD.**



Risiko 9

Forslag til forskriftsendringer for å gjennomføre direktivet med tilhørende høringsnotat er utarbeidet i samarbeid med Miljødirektoratet. Siste versjon av manus og høringsnotat er til vurdering i KLD, og videre arbeid avventes.

1.1.21 **Videre arbeid med en mulig søknad av ECA-krav nord for 62 breddegrad. Avklares i dialog med KLD.**



Risiko 6

Det er i 2021 ferdigstilt et vurderingsgrunnlag gjennom en rapport fra DNV. Det er videre utarbeidet vurderinger og anbefalinger til videre arbeid som vil bli oversendt departementet i januar 2022.

Delmål: 1.0 Innledning

1.1.22 **Sjøfartsdirektoratet skal i 2021 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

Innen fritidsbåtområdet ble utredning knyttet til utleiefartøy levert 1. tertial. Regelverksarbeid om høyhastighet ble levert 2. tertial. Sjøfartsdirektoratet mottok 3. tertial et oppdrag om å innføre krav til høyhastighetsbevis på fritidsfartøy som har fartspotensiale over 50 knop. Dette arbeidet ble umiddelbart iverksatt, og det tas sikte på at regelverket fastsettes 1. tertial 2022, og at kravet om å ha høyhastighetsbevis er gjeldende fra 1. juni 2023. Det arbeides kontinuerlig med å forbedre statistikkgrunnlaget for ulykker med fritidsfartøy. Det er også iverksatt et større samarbeidsprosjekt (fritidsbåtplattformen) for å få på plass en felles database hvor alle involverte aktører kan registrere informasjon om ulykker.

Levering på oppdrag knyttet til grønn skipsfart prioriteres høyt og følger plan.

Senter for ny maritim teknologi er etablert og bemannet med grunnressurser. Øvrige ressurser tas i fortsettelsen på prosjektbasis.

1.1.23 På klimaområdet vil regjeringens melding om klimaplan for 2021–2030 bli viktig å følge opp i 2021. Sjøfartsdirektoratet har, i samarbeid med Miljødirektoratet, et særlig ansvar for å følge opp planen på skipsfartsområdet.



Risiko 9

Sjøfartsdirektoratet leder Norges delegasjon til MEPC og PPR i IMO og deltar aktivt i formelle og uformelle møter. Det har i tillegg til ordinære MEPC-/PPR-møter vært gjennomført flere mellom-møter for å utforme nytt regelverk for å redusere utslipp av drivhusgasser fra skip (ISWG-GHG). Norge har deltatt aktivt i dette arbeidet og sendt inn dokumenter for å bidra til at IMOs strategi og tidsplan på området skal bli fulgt. Møter og forhandlinger har skjedd virtuelt og skriftlig. Møter i EU og ESSF har også foregått virtuelt i 2021. Sjøfartsdirektoratet deltar aktivt i korrespondanse-grupper som er opprettet under MEPC. Sjøfartsdirektoratet leder én av korrespondansegruppene og er norsk koordinator for flere andre grupper.

1.1.24 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 8

Det pågår fortsatt arbeid for å kartlegge og få total oversikt over sikkerhetsarbeid i Sjøfartsdirektoratet.

Med bakgrunn i evaluering av nasjonale øvelse er det behov for økt kompetanse på verdivurdering og håndtering av fortrolig og gradert informasjon etter sikkerhetsloven, jf. beskyttelsesinstruksen. Det er også økt behov for system og infrastruktur som er tilrettelagt for håndtering av gradert informasjon.

Også i denne sammenhengen vil det være behov å se på sikkerhetsorganiseringen.

1.1.25 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 6

Det pågår fortsatt evaluering av Sjøfartsdirektoratets stabsøvelse tilknyttet totalforsvarets nasjonale øvelse i samvirke med alle de nasjonale aktørene.

Stabens medlemmer har behov for økt kompetanse på flere områder innen roller, ansvar og funksjon. Innen håndtering av fortrolig og gradert informasjon er det behov for økt kompetanse. Dette for å imøtekomme nasjonale samvirkeaktørers behov for informasjon. Leveringsansvaret innen krisehåndtering for direktoratet pågår. En revisjon i SBS er i gang.

Arbeid for å ivareta fysisk tilretteleggelse for fortrolig og gradert krisehåndtering i direktoratet pågår. Ulike prosedyrer er under revidering.

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



Risiko 6

Det har gjennom året vært økt fokus på samfunnssikkerhet, herunder sikkerhet og beredskap. Arbeidet pågår.

1.1.27 **Bærekraftsmålene gjelder alle land og alle deler av samfunnet. Departementene følger opp bærekraftsmålene som ledd i sin løpende virksomhet. For å lykkes med å nå målene er det viktig at også underliggende virksomheter utnytter sitt handlingsrom til å nå bærekraftsmålene på best mulig måte.**



Risiko 6

Bærekraftsmål er flersektorielle, og det kan derfor være nødvendig å samarbeide med andre virksomheter for å lykkes mest mulig. I årsrapporten for 2021 ber vi Sjøfartsdirektoratet redegjøre for hvordan aktivitetene i virksomheten, herunder det som inngår i å følge opp årets mål og oppdrag, også har bidratt til at Norge skal nå bærekraftsmålene.

Sjøfartsdirektoratet skal i årsrapporten for 2021 rapportere om hvordan direktoratet sin innsats i løpet av 2021 har bidratt til bærekraftsmål 12, 13 og 14, og eventuelle utfordringer som direktoratet har i det videre arbeidet med bærekraftsmålene.

Det er utnevnt en bærekraftskordinator i Sjøfartsdirektoratet som skal koordinere interne og kunderettede bærekraftsmål vedtatt av Sjøfartsdirektoratet. Bærekraftsmålene er basert på FNs bærekraftsmål 3, 4, 8, 12, 13, 14, 16 og 17. Direktoratet har bærekraftsmål 12, 13 og 14 som spesielle satsingsområder.

Vi bruker handlingsrommet i nasjonalt og internasjonalt regelverk for likeverdige og like sikre løsninger og har utarbeidet et dokument for akseptkriterier som skal sikre god verifikasjon av nye teknologiske løsninger basert på alternative og likeverdige løsninger.

Vi samarbeider med andre myndigheter og samarbeidspartnere om utviklingen av regelverksveiledninger og krav.

1.1.34 **Forslag til kriterier om lav- og nullutslippsløsninger for ferjer og hurtiggående passasjerfartøy.**



Risiko 3

Sjøfartsdirektoratet leverte rapport med anbefaling om innretning til fristene, hhv. 1. oktober (ferjer) og 31. desember (hurtiggående passasjerfartøy).

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

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



Risiko 9

Risikovurdering 2021 er gjennomført. Fokusområde 2022 vedtatt av ledelsen (sikkerhetskultur og risikoforståelse, som i 2021). Prosjektet risikovurdering 2022 lanseres i ledelsen 1. februar.

Implementering av nye risikomodeller er startet i forbindelse med pilotfase ET, og er klar til å testes.

Vi jobber i tillegg med å implementere en nybyggsmodell og vil holde kurs i utvikling av nye risikomodeller i løpet av våren 2022.

1.2.02 Resultat av tverrfaglig samarbeid knyttet til arbeidslivskriminalitet.



Risiko 6

Gjennom tilsyn har direktoratet fokus på arbeidslivskriminalitet (a-krim). Økt forståelse for andre etaters rolle innenfor arbeidslivskriminalitet styrker dette fokuset under våre tilsyn og styrker a-krimssamarbeidet som helhet. I perioden har direktoratet hatt samarbeidsmøte med Arbeidstilsynet. Gjennom en samarbeidsavtale ønsker vi å styrke a-krimssamarbeidet. Direktoratet har i perioden hatt møter med sjømannsorganisasjonene om konkrete bekymringer rundt a-krim. Denne typen saker prioriteres høyt og har blant annet ført til tilbakeholdelser av fartøy med påfølgende pålegg for utbedring. I disse sakene har direktoratet hatt tett samarbeid med blant annet ITF.

Ingen møter er avholdt i a-krimssamarbeidet eller 12-partssamarbeidet. Dette skyldes pandemien. Sjøfartsdirektoratet deltok i 2021 i et tverretatlig samarbeid med sjømatsektoren. Hensikten i dette samarbeidet er å styrke innsatsen rettet mot sjømatnæringen.

1.2.03 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 9

Vi samarbeider med NFD om å få revidert Sivilt beredskapssystem (SBS).

Det pågår også et arbeid for å tilrettelegge for at Sjøfartsdirektoratet skal være i stand til å understøtte departementet i alle typer kriser innen maritim sektor.

Delmål: 2.1 Vi har effektive tjenester

2.1.01 Moderne og automatiserte løsninger som forenkler og effektiviserer saksbehandlingen.



Risiko 4

Sjøfartsdirektoratets forvaltningsteam (AM) har hatt fokus på å sikre god og stabil drift av Sjøfartsdirektoratets fagsystemer og digitale kundeløsninger som er i produksjon. I tillegg har teamet levert en ny søknadsordning for innreise under koronapandemien, automatisert og digitalisert utstedelsen av enda flere sertifikattyper og tatt i bruk en ny løsning for elektronisk tinglysning (e-tinglysning) når fartøy får ny eier.

Arbeidet med å automatisere prosessen rundt personlige sertifikater pågår for fullt. I juni ble første leveranse som omfatter mulighet for maskin-til-maskin-rapportering (M2M) av utdanning, kurs og fartstid knyttet til sjøfolkene gjort tilgjengelig for næringen (utdanningsinstitusjoner, skoler, rederier m.m.). Arbeidet fortsetter nå med å automatisere også søknadsprosessen for sjøfolkene med mål om at elektroniske sertifikater, i tilfeller der alle krav er oppfylt, skal utstedes umiddelbart når søknaden leveres. En komplett løsning forventes klar i løpet av første halvdel av 2022.

Fase 1 i «Erstatt TS»-prosjektet har hatt god framdrift etter oppstart. Den nye fagapplikasjonen som utvikles, skal støtte opp under kjerneprosess K3.1 og består av flere digitale «medarbeidere», som simulator, risikoseparator og indikator.

Ved utgangen av 2021 er tilstrekkelig funksjonalitet blitt ferdigstilt til å kunne bruke ny fagapplikasjon i en forenklet versjon for fartøygruppen «hurtiggående fartøy over 24 meter». Denne funksjonaliteten blir i Q1 2022 testet gjennom en pilot der et utvalg av kunder deltar. Samtidig arbeides det med å ferdigstille resterende funksjonalitet. Prosjektets sluttdato har blitt flyttet til utgangen av 2023.

Planleggingsfasen for kjerneprosess 8 - tilskuddsforvaltning startet i slutten av oktober 2021. Teamet startet med å utføre innsiktsarbeid med intervjuer og arbeidsmøter med interne saksbehandlere og eksterne kunder som benytter seg av dagens løsning for tilskuddsordningen. Dette har gitt et godt grunnlag for å utarbeide en prototype for den nye løsningen. Teamet arbeider nå med versjon 2.0 av prototypen, med fokus på hele den overordnede flyten. Videre har infrastrukturen for den nye løsningen blitt modellert med hensyn til gjenbruk av eksisterende komponenter på Sdir 2022-plattformen. I tillegg har eksterne leverandører av grunnlagsdata blitt kontaktet for samarbeid om automatisk overføring. Planen videre er å ferdigstille prototypen og sette opp infrastruktur før utvikling av løsningen starter medio mars 2022.

Vi skal utvikle nye digitale tjenester basert på en skybasert plattform, containere og mikrotjenester. Dette vil gjøre oss i stand til å støtte de nye arbeidsprosessene fra operasjonalisering av ny strategiplan.

Vi skal utvikle tjenester for å støtte en mer smidig prosess for tilsynsarbeidet og sikre økt åpenhet med våre kunder og samarbeidspartnere. Vi har mål om store tidsbesparelser i tillegg til økt sikkerhet, bl.a. som følge av enklere forståelse av gjeldende krav og regelverk. Dette kan også bidra til færre person- og fartøysulykker.

En av tjenestene er en simulator som lar oss knytte sammen forskriftskrav på tvers av alle forskrifter ved bruk av teknologier som maskinell språkprosessering og semantiske kunnskapsgrafer. Dette gjør at sluttbrukeren kan stille konkrete spørsmål, for eksempel: «Jeg har en fiskebåt på 8 meter, hvilke krav gjelder for meg?».

Vi planlegger å benytte risikovurderinger i kombinasjon med simulatoren slik at vi i mye større grad kan bruke direktoratets ressurser effektivt. Risikomodeller vil benytte alle tilgjengelige datakilder og gi overordnet vurdering eller konkrete vurderinger for spesifikke områder. **ET-prosjektet skal levere**

- regelverkssimulator inkl. kunnskapsdatabase og teksttjeneste
- brukergrensesnitt for ansatte (ny internportal)
- brukergrensesnitt for kunder (MinSide fartøy - tilpasset)
- risikoseparator
- risikomodeller m.m.
- prosjektstyringsverktøy
- ressursplanlegger
- funksjonalitet nødvendig for inspeksjon, revisjon m.m.

Sjøfartsdirektoratet er også i ferd med å etablere en ny heldigital tjeneste hvor rederier, skoler og kurssteder kan rapportere automatisk til direktoratet. I teorien vil en skipsarbeidstaker få svar nesten umiddelbart når han eller hun søker om et personlig sertifikat. Løsningen vil gjøre det enklere ved søknad om personlige sertifikat for sjøfolk, men forenkler også selve innrapporteringen.

APS-prosjektet skal levere

en fullautomatisert løsning for utstedelse av personellsertifikater

automatisk mottak av fartstid, bestått utdanning og kurs samt andre nødvendige kvalifikasjoner

et nytt saksbehandlingssystem for behandling av søknader som krever manuell vurdering

en utvidelse av Min side sjøfolk og Min side fartøy for bedre søknadsprosess på personlige sertifikat, påtegninger og dispensasjoner

en ny Min side kvalifikasjoner for eksterne som rapporterer inn til Sjøfartsdirektoratet

2.1.02 Status knyttet til digitaliseringsrundskrivet.



Risiko 4

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 videre bruk 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 skal etableres 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 skybaserte tjenester.

Flere kontorstøttesystemer er allerede i skyen, og Exchange, Sharepoint Online og Teams er under etablering.

Ny skybasert plattform for fagsystemer er under etablering.

2. Hvordan skal prosjektene gjennomføres?

2.1 Planlegging, styring og gjennomføring av digitaliseringstiltak. Vi etterstreber å gjennomføre alle prosjekter iht. prosjektveiviseren.

Sjøfartsdirektoratet er i ferd med å etablere et eget kompetanseforum for prosjektstyring.

Sjøfartsdirektoratet får bistand til utvikling i stort sett alle digitaliseringsprosjekter. Dette skjer 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 KMDs vurdering av IT-relaterte satsningsforslag

Det er stor grad av egenfinansiering via driftsbudsjettet.

3.2 Med finansieringsordning forsamfunnsøkonomisk lønnsomme digitaliseringsprosjekter

To pågående prosjekter har fått midler fra medfinansieringsordningen. 15 000 000 kr er tildelt APS-prosjektet, mens e-tinglysingsprosjektet har fått 7 600 000 kr.

3.3 Adgangen 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.

2.1.03 Automatiserte prosesser som forbedrer og effektiviserer kundens opplevelse.



Risiko 4

Sjøfartsdirektoratets forvaltningsteam (AM) har hatt fokus på å sikre god og stabil drift av Sjøfartsdirektoratets fagsystemer og digitale kundeløsninger som er i produksjon. I tillegg har teamet levert en ny søknadsordning for innreise under koronapandemien, automatisert og digitalisert utstedelsen av enda flere sertifikattyper og tatt i bruk en ny løsning for elektronisk tinglysing (e-tinglysing) når fartøy får ny eier.

Fase 1 i «Erstatt TS»-prosjektet 1 har hatt god framdrift etter oppstart. Den nye fagapplikasjonen som utvikles, skal støtte opp under kjerneprosess K3.1 og består av flere digitale «medarbeidere», som simulator, risikoseparator og indikator.

Ved utgangen av 2021 har nok funksjonalitet blitt ferdigstilt til å kunne bruke ny fagapplikasjon i en forenklet versjon for fartøygruppen 'hurtiggående fartøy over 24 meter'. Denne funksjonaliteten blir i Q1 2022 testet gjennom en pilot der et utvalg av kunder deltar, mens utviklingen fortsetter til å ferdigstille resterende funksjonalitet. Prosjektets sluttdato har blitt flyttet til utgangen av 2023.

Planleggingsfasen for kjerneprosess 8 - tilskuddsforvaltning startet i slutten av oktober 2021. Teamet startet med å utføre innsiktsarbeid med intervjuer og arbeidsmøter med interne saksbehandlere og eksterne kunder som benytter seg av dagens løsning for tilskuddsordningen. Dette har gitt et godt grunnlag for å utarbeide prototype for den nye løsningen. Teamet arbeider nå med versjon 2.0 av prototypen, med fokus på hele den overordnede flyten. Videre har infrastrukturen for den nye løsningen blitt modellert med hensyn til gjenbruk av eksisterende komponenter på Sdir 2022 plattformen, samt har eksterne leverandører av grunnlagsdata blitt kontaktet for samarbeid om automatisk overføring. Planen videre er å ferdigstille prototype, samt sette opp infrastruktur før utvikling av løsningen starter medio mars 2022.

Vi skal utvikle nye digitale tjenester basert på skybasert plattform, kontainere og mikrotjenester. Dette vil gjøre oss i stand til å støtte de nye arbeidsprosessene fra operasjonalisering av ny strategiplan.

Vi skal utvikle tjenester for å støtte en mer smidig prosess for tilsynsarbeidet og sikre økt åpenhet med våre kunder og samarbeidspartnere. Vi har mål om store tidsbesparelser i tillegg til økt sikkerhet, bl.a. som følge av enklere forståelse av gjeldende krav og regelverk. Noe som også kan redusere person- og fartøysulykker.

En av tjenestene er en simulator, der vi knytter sammen forskriftskrav på tvers av alle forskrifter, ved bruk av teknologier som maskinell språkprosessering og semantiske kunnskapsgrafer. Dette gjør at sluttbrukeren kan stille konkrete spørsmål, for eksempel: «Jeg har en fiskebåt på 8 meter, hvilke krav gjelder for meg?».

Vi planlegger å anvende risikovurderinger i kombinasjon med simulator for i mye større grad for å kunne anvende direktoratets ressurser på mest effektiv måte. Risikomodeller vil benytte alle tilgjengelige datakilder og gi overordnet vurdering eller konkrete vurderinger for spesifikke områder

ET prosjektet skal levere

- Regelverkssimulator inkl. kunnskapsdatabase og teksttjeneste
- Brukergrensesnitt for ansatte (ny internportal)
- Brukergrensesnitt for kunder (MinSide fartøy - tilpasset)
- Risikoseparator
- Risikomodeller mm
- Prosjektstyringsverktøy
- Ressursplanlegger
- Funksjonalitet nødvendig for inspeksjon, revisjon, mm

Sjøfartsdirektoratet er også i ferd med å etablere en ny heldigital tjeneste hvor rederier, skoler og kurssteder kan rapportere automatisk til direktoratet. I teorien vil da en skipsarbeidstaker få svar nesten umiddelbart når han eller hun søker om et personlig sertifikat. Løsningen vil gjøre det enklere ved søknad om personlige sertifikat for sjøfolk, men forenkler også selve innrapporteringen.

APS-prosjektet skal levere

En fullautomatisert løsning for utstedelse av personellsertifikater. Automatisk mottak av fartstid, bestått utdanning og kurs samt andre nødvendige kvalifikasjoner. Et nytt saksbehandlingsystem 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.

2.1.04 Redusert arbeid med distribusjon og oppbevaring av sertifikat.



Risiko 6

CLC-/CLB-sertifikater er utstedt elektronisk i 2021. Dette er en start for å redusere arbeid med distribusjon og oppbevaring av sertifikat. I tillegg ble PLR-sertifikat en del av de digitale sertifikatene på slutten av året. Operasjonaliseringsprosjektet jobber med helheten rundt implementering av elektroniske sertifikat i Sjøfartsdirektoratet. I 2021 har direktoratet jobbet for å få på plass et system for håndtering av elektroniske sertifikater. Planen er at samtlige sertifikater digitaliseres i løpet av 2022.

2.1.05 Vi venter på invitasjon fra DSB om at arbeidet igangsettes. Delta i arbeidsgruppe ledet av Justis- og beredskapsdepartementet for utredning av ny forvaltningsmodell på elsikkerhetsområdet. Oppstart 2021.



Risiko 4

Prosjektet hadde oppstart 13. oktober, og etter at Justisdepartementet utløste opsjon på seks uker, skal utredningen leveres 10. februar 2022.

Det har vært arbeidsgruppemøter og møter med referansegruppen hver 14. dag, og i tillegg bilaterale samtaler med de andre sektorene som er representert i arbeidsgruppen.

2.1.06 Det vises til R-112/2015 «Bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering» kapittel 3.1.2 «Administrasjon av gebyr- og sektoravgiftsordninger» punkt 4: «Virksomheten skal løpende holde oversikt over og synliggjøre beregningene som ligger til grunn for gebyrsatsene. Det bør framgå hvilke kostnader som ligger til grunn for fastsetting av satsene, herunder bør det også angis hvilke kostnader som er holdt utenfor. Kundene som betaler gebyr bør ha løpende og enkel tilgang til informasjonen, for eksempel ved at denne informasjonen er lett tilgjengelig på virksomhetens hjemmeside».



Risiko 4

Vi registrerer timer på fagområde eller tilsyn på alle variable gebyrlagte tjenester. I tillegg har vi noe tidsregistrering på fagområde eller tilsyn på tjenester som inngår i årsgebyr og førstegangsgebyr. Årsgebyret er delt inn i grunngebyr og tilsynsgebyr. Grunngebyr betales for fartøy hvor tilsyn blir gjennomført av anerkjente classeselskap eller godkjente foretak, og tilsynsgebyr betales i tillegg for fartøy som har tilsyn fra Sjøfartsdirektoratet. Til tross for ovenstående er det en andel krysssubsidiering (de store subsidierer de små) i våre gebyrer som er vanskelig å forklare utover fordelingspolitikk. Det har vært lite vilje til å gjennomføre en gebyrendring som endrer dette. Et slikt arbeid har vært i gang tidligere, og vi må avklare med NFD før vi kan starte et nytt slikt arbeid.

Videre registrerer vi tid i DFØ selvbetjening, men dette er i hovedsak knyttet til tilstedeværelse, og ikke hva vi faktisk gjør av arbeid. I forbindelse med pilot K3 «Verifikasjon av oppfyllelse av krav for fartøy og sjøfolk» vil timeregistrering og gebyrprosess også bli gjennomgått. Timeregistrering vil bygge videre på arbeidet som ble gjort i teammåling. Nivå 2 for prosessene timeregistrering og gebyr er beskrevet, og vi skal i gang med ytterligere detaljering på nyåret.

Vi mener etter gjennomgang at vi har en god nok forklaring på hva som er innholdet i våre gebyrer i gebyrforskrift, gebyrtariff, NOR-forskrift, NIS-forskrift, gebyrkalkulator og annen informasjon på våre nettsider.

2.1.07 **Sjøfartsdirektoratet skal ikke ha en vekst i antall ansatte, utenom særskilt begrunnede økninger, f.eks. i forbindelse med covid-19, og at eventuelle økninger som hovedregel ikke skal være varige. Dersom direktoratet har en økning i antall ansatte, må dette begrunnes i årsrapporten.**



Risiko 6

Ved inngangen av 2021 hadde vi 333 årsverk. Ved utgangen av året var det 344 årsverk i direktoratet. Økningen skyldes i all hovedsak at vi har opprettet midlertidige stillinger tilknyttet innreiseprojektet i forbindelse med covid-19. Disse stillingene varte ut desember 2021.

2.1.12 **Sjøfartsdirektoratet skal følge opp Riksrevisjonens revisjonsrapport for 2019 om forvaltningen av tilskudd til sysselsetting av sjøfolk.**



Risiko 3

Oppfølging av rapport fra Riksrevisjonen startet allerede før vi mottok endelig rapport. Bedre kommentarer av saksbehandlere blir nå dokumentert i saksbehandlingssystem i TS. Vi har laget standardrapporter på hvem som godkjenner, har bedre tilgangsoversikt og har utarbeidet logg på hvem som gjør hva når, så langt dette er mulig i dagens saksbehandlingssystem. Vi ser for oss at et nytt saksbehandlingssystem skal gi bedre kontroll og dokumentasjon. Vi har startet planlegging av dette i 2021 og vil starte utviklingen i 2022. I den forbindelse vil vi gjennomføre en prosessgjennomgang hvor vi starter med å beskrive «as is» og deretter en «to be»-prosess. I tillegg til det har vi levert en utredning for å se på mulighet for å få info direkte fra a-melding/Skatteetaten. Dette er noe vi tar med oss i utviklingen av et nytt system, slik at vi så langt det er mulig får data fra kilden strukturert, noe som muliggjør automatiske kontroller framfor manuelle kontroller av ustrukturert dokumentasjon.

Delmål: 2.2 Vi har fremtidsrettet kompetanse

2.2.01 **Sjøfartsdirektoratet skal være en endringsdyktig organisasjon som skal bidra til den grønne omstillingen i den maritime næringen. For å nå målet må direktoratet ha kompetanse for å møte næringens framtidige behov knyttet til grønn omstilling, digitalisering og automatisering.**



Risiko 6

Vi jobber systematisk for å identifisere kompetansegap og kritisk kompetanse for å kunne iverksette riktige tiltak. Gjennom ulike tiltak som kurs, stipend, utarbeidelse av strategisk kompetanseplan og samarbeid på tvers i organisasjonen klarer vi å bygge viktig kompetanse til medarbeiderne. Det er et strategisk mål å bygge kompetanse internt blant eksisterende ansatte istedenfor å rekruttere nytt eller leie inn nødvendig kompetanse.

2.2.02 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 nyttilsetninger 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 nyttilsetninger i faste og midlertidige stillinger totalt. Sjøfartsdirektoratet skal rapportere i tråd med veiledningen som blir publisert høsten 2019.



Risiko 6

Personalavdelingen utarbeider styringsdata for inkluderingsarbeidet. I 2022 hadde vi til sammen 57 nyansettelser. 10,5 % av disse oppfylte inkluderingsdugnadens kriterier, noe som er godt over måltallet på 5 %.

Hovedmål 2:

Profesjonalitet og kundefokus

Delmål: 3.1 Vi har økt flåten i NIS/NOR

3.1.01 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

Vi har utviklet e-tinglysning, noe som på sikt vil øke effektiviteten i saksbehandlingen for registrering av skip.

Vi har hatt fokus på kompetanseutvikling blant våre ansatte og etablert kultur for service og kundefokus.

Vi har vært gode støttespillere for kundene våre under pandemisituasjonen, noe som har synliggjort apparatet bak det norske flagget i kritiske situasjoner.

Vi tilbyr god service og beredskapsfunksjon 24/7.

Vi er en fleksibel organisasjon og har identifisert gode handlingsrom.

Vi har støttet og ledet godkjenningsprosesser for nye teknologier og likeverdige løsninger.

Flere kundemøter er gjennomført, også hos kunder med potensiale for innflagging. Noen møter har konkret ført til oppfølgingsmøter med innflagging som resultat.

Vi har opplevd en stor økning i antall registrerte skip i NIS og NOR. Registrene har hatt en realvekst korrigert for sletting på grunn av avviking og opprensning ved innføring av årsgebyr på de minste fartøyene.

3.1.02 Økt antall fartøy i norske registre.



Risiko 6

NIS oppnådde et stabilt tall over 700 skip i 2. kvartal 2021. En omfattende intern og ekstern markering ble lansert i mai som følge av denne milepælen.

Vi opplever en jevn økning i både NOR og NIS, med særlig stor saksmengde vedrørende registrering av eierskifter og panteheftelse ved NOR, men NIS har også utmerket seg. Høy aktivitet innenfor begge registrene.

Det har vært aktivitet på bareboatregistrering inn og ut, både i NOR og NIS, og trenden er positiv. Dette oppleves i næringen som et supplement til ordinær registrering i NIS/NOR.

Særsilt markedsføringskampanje for fritidsfartøy og mindre næringsfartøy i NOR i hele 2021. Vi har opprettet kjerneprosess 7 «Markedsføre Norge som flaggstat», som vil øke den strategiske markedsføringen av skipsregistrene og sjøfartsadministrasjonen. Denne kjerneprosessen blir iverksatt og utviklet for fullt i 2022. Opprettelsen av et kundeinformasjonssystem, CRM, er et sentralt og viktig verktøy i dette arbeidet.

3.1.03 Det norske flagget har en ledende markedsposisjon spesielt innenfor bærekraft og ny teknologi.



Risiko 9

Senter for ny maritim teknologi er opprettet og bemannet med kjerneressurser. Planlagt markedsføringsarbeid for året er sterkt påvirket av koronasituasjonen.

3.1.04 Resultat av spørreundersøkelser og tilbakemeldinger fra kundene.



Risiko 6

Kundeundersøkelsen er analysert og presentert for ledelsen og alle ansatte. De fleste avdelingene har også fått mer spesifikke gjennomganger av kundeundersøkelsen med fokus på ulike segmenter og utfordringer.

CRM er blitt beskrevet av studenter som jobbet opp mot Sjøfartsdirektoratet i sommer. Vi befinner oss nå i etableringsfasen av CRM. Dette er også linket opp mot etablering av hovedprosess K7.

3.1.05 Resultat av kontroll med fartsområdebegrensningene for skip i NIS.



Risiko 6

Sjøfartsdirektoratet har i 2021 økt tilsynsfokus relatert til fartsområdebegrensningene. I tillegg er det etablert tydeligere prosedyrer for oppfølging av overtredelsesgebyr som var gjeldende fra 1. juli 2020.

Direktoratet bruker AIS for å avdekke mulige brudd eller motta automatiske varsler. Det er etablert en arbeidsgruppe som følger sakene tett med jevnlig statusmøter. To vedtak om overtredelsesgebyr er sendt ut i perioden (kr 100 000 og 120 000). Det jobbes videre med flere saker.

Direktoratet mottar en del bekymringsmeldinger knyttet til mulig brudd på fartsområdebegrensningene i NIS. Disse tas på alvor og følges opp.

Delmål: 3.2 Vi sikrer norsk maritim konkurranse

3.2.01 Resultat av kontrollvirksomhet i tilskuddsordningen til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs. Arbeidet med særskilt kontroll er i slutfasen.



Risiko 6

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte i 2021 en særskilt kontroll av tilskuddsmottakere i tilskuddsordningen sysselsetting av arbeidstakere til sjøs. Den særskilte kontrollen ble rettet mot kontroll av kravet om rett til sjømannsfradrag etter skatteloven § 6-61 på ligning for 2018 og 2019.

Totalt varslet den særskilte kontrollen kr 10 379 731 for årene 2018 og 2019. Regnskap per 31.12. viser at den særskilte kontrollen har fått tilbakebetaling på 4 688 134. Sjøfartsdirektoratet arbeider fortsatt med innkreving på totalt kr 551 683 for 2018 og 2019. Dette beløpet er per 31.12. kr 560 751 inkl. forsinkelsesrenter. Beløpene kan derfor bli justert når endelig innkreving er avsluttet.

Det er 524 645 kroner vi ikke har klarte å kreve inn på grunn av konkurs og sletting av rederi.

Kontrollen har medført at sjøfolkene har fått omgjort sin skatt med totalt kr 4 615 269.

Fotokonkurransen for sjøfolk 2021
Daniel Möllerström 2021
06 Njord Viking



Bevilgningsoppstilling og ressursbruk



Driftsramme for 2021		Beløp
+	Tildelingsbrev - Driftsutgifter (kap. 0910, post 01)	441 316 000
-	Tildelingsbrev - Diverse inntekter (kap. 3910, post 03)	-450 000
=	Netto driftsramme	440 866 000
+	Overført ubrukt fra 2019 (kap. 0910, post 01)	21 140 000
+	Kompensasjon lønnsoppgjør (kap. 0910, post 01)	6 450 000
+	Tillegg til tildelingsbrev, (kap. 0910, post 01)	9 363 000
-	Tillegg til tildelingsbrev, (kap. 3910, post 03)	-3 550 000
=	Driftsramme	474 269 000

Post 01 og 03	Regnskap 2019	Regnskap 2020	Regnskap 2021	Budsjett 2021	Overført ubrukt til 2022
Netto driftsramme	419 967 620	430 550 213	451 503 845	474 269 000	22 765 155

2021 har i likhet med 2020 vært et utfordrende år på grunn av koronapandemien. Derfor har vi også i år måttet utvide frister for fornyelse av sertifikatkrav både for fartøy og sjøfolk. Dette vil medføre en forskyvning i kostnader, da vi må ta igjen etterslep av tilsynsaktiviteten i 2022. Vi har hatt et forbruk på innenlands- og utenlandsreiser, kurs og kompetanseheving som var rundt 15 mill. lavere enn i et normalår. Vi har gjennom året omdisponert midler til blant annet digitaliseringsprosjekter og dekning av deler av kostnader knyttet til innreiseprosjektet og bygging av gradert rom.

Digitaliseringsprosjektene er imidlertid forsinket pga. mangel på IT-kompetanse og ikke minst prioritering av

kompetanse som følge av at vi måtte gjøre endringer i innreiseprosjektet, samt at samhandlingen i større grad enn planlagt har vært digital. Dette medfører en forskyvning og et etterslep som vil påløpe kostnader i 2022. I tillegg til ovenstående har vi et positivt avvik på lønn på totalt 8 mill. inklusiv sosiale kostnader som skyldes vakanser gjennom året, og lavere forbruk på reisetid og merinntekter fra NAV. Vi forventet at vi skulle håndtere etterslepet i 2020 i 2021, men på grunn av koronapandemiens utvikling i 2021 vil dette først kunne skje i 2022. Det er derfor viktig for den maritime næringen at Sjøfartsdirektoratet har nødvendige ressurser til å håndtere etterslepet som denne vanskelige situasjonen har medført.

Kap. 1422, post 21 Miljøvennlig skipsfart

Regnskap 2019	Regnskap 2020	Regnskap 2021	Budsjett 2021	Avvik
5 387 777	7 532 613	8 047 322	8 248 000	200 678

Det ble i 2021 et mindre forbruk, som hovedsakelig skyldes at eksterne møter som normalt medfører reisevirksomhet ble avholdt digitalt. Det samme ble faglige samlinger og seminarer. Det er gjennomført en rekke utredninger etter oppdrag fra Klima og miljødepartementet, bl.a. et forslag til konkret kravstilling om lav- og nullutslippsløsninger for offshorefartøy, en mulig innføring av NOx og Sox ECA nord for 62 breddegrad, samt en vurdering om

det bør innføres et spesialområde i Skagerrak for kloakk utslipp fra skip.

Sjøfartsdirektoratet var også sentral i utformingen av det utvidede tungoljeforbudet på Svalbard som ble innført 1. januar 2022 og har også påbegynt et arbeid knyttet til en mulig norsk implementering av IMO's retningslinjer for begroing av skrog med sikte på et bindende regelverk.

Kap. 3909, post 01 Tiltak for sysselsetting av sjøfolk

Regnskap 2019	Regnskap 2020	Regnskap 2021	Budsjett 2021	Avvik
0	8 727 595	5 248 885	5 150 000	98 885

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte i 2021 særskilt kontroll av tilskuddsmottakere i tilskuddsordningen sysselsetting av arbeidstakere til sjøs. Den særskilte kontrollen ble rettet mot kontroll av kravet om rett til sjømannsfradrag etter skatteloven § 6-61 på ligning for 2018 og 2019.

Totalt varslet den særskilte kontrollen kr. 10 379 731

for årene 2018 og 2019, men etter korrigeringer av skatt til sjøfolkene, konkurs og sletting av rederier er totalt beløp kr. 5.248.885. Av dette beløpet er kr. 560.751 fortsatt under innkreving, og inklusiv i dette beløpet er kr. 9068 i forsinkelsesrenter. I henhold til kontantregnskapet er derfor korrekt beløp kr. 4 688 134 per 31.12. Virksomhetsregnskapet viser korrekte tall i forhold til dette.

Kap 0909, post 73 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk

Regnskap 2019	Regnskap 2020	Regnskap 2021	Budsjett 2021	Avvik
1 810 937 359	2 267 242 698	2 602 966 682	2 610 000 000	7 033 318

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

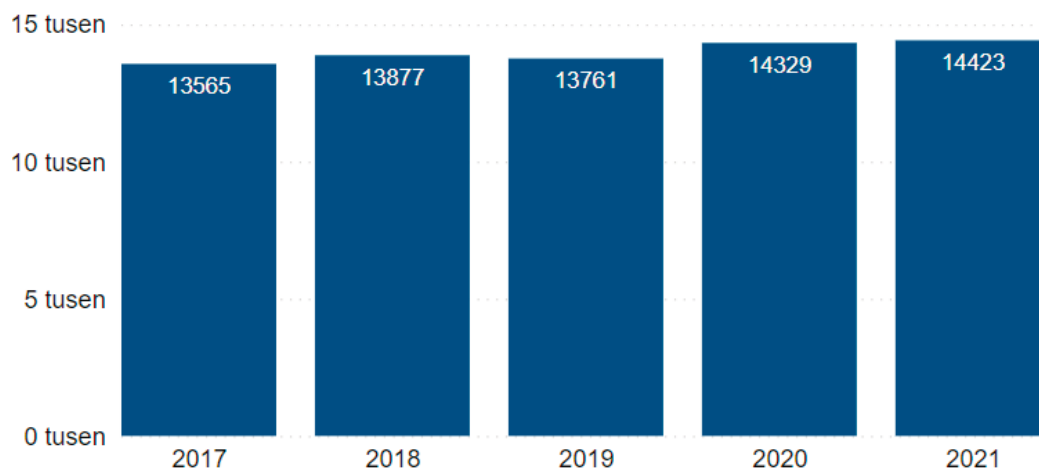
I 2021 har tallet på søknader og sjøfolk i de forskjellige modellene vært økende, og det ser ut som aktiviteten i næringen holder seg på et høyt nivå til tross for covid-19.

Som et covid-19 tiltak vedtok Stortinget for 2021 å øke maksimalt tilskudd i fra 1. termin tom 4. termin 2021 fra 36.000 per termin i modellene «Tilskudd for petroleumsskip i NOR» og «Tilskudd for NIS konstruksjonsskip» til lik innbetalt norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift per tilskuddsberettiget sysselsatt. I modellen «Tilskudd for skip i NIS» øker tilskuddet fra 1. termin tom 4. termin 2021 fra 26% til lik innbetalt norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift per tilskuddsberettiget sysselsatt.

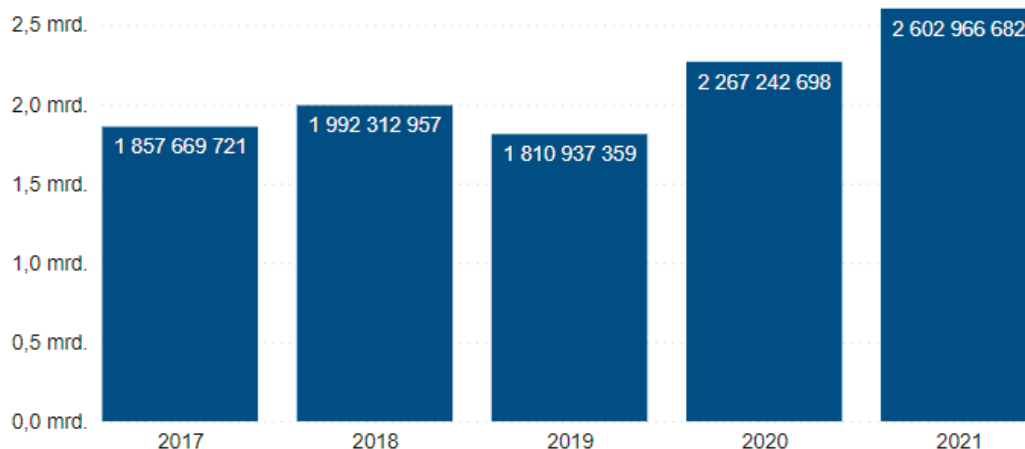
I tildelingsbrevet for 2021 ble det opprinnelig innvilget kr. 2 386 000 000,- til tilskuddsordningene. I stortingsproposisjonene P195/20-21 og 1600/20 av 11/6-21 ble det ytterligere innvilget henholdsvis kr. 190 000 000,- og kr. 90 000 000,- til budsjettet. Til sammen kr. 2 666 000 000,-. Fra 4. termin 2021 ble budsjettet redusert med kr. 56 000 000,- til kr. 2 610 000 000,- samtidig som det var fra myndighetenes side en forventning om økt aktivitet i næringen.

I løpet av 2021 er det utbetalt totalt kr 2 602 405 931,- i tilskudd. Det gir et mindreforbruk på kr. 7 594 069,-.

Vi gjør oppmerksom på at kontantregnskapet i tabellen over viser kr. 560.751 for lite. Årsaken til dette skyldes en ompostering i kontantregnskapet mellom dette kapittelet og kap. 3909, post 01. Dette beløpet er fortsatt under innkrevning.



Antall tilskuddsberettigede sjøfolk, 2017-2021. Oversikten viser antall unike sjømenn som har fått utbetalt tilskudd per år. Fra og med 2019 ble det bestemt at både 5. og 6. termin skal utbetales i påfølgende år. 2019 vil dermed kun inneholde fem terminer. Dette kan være årsaken til at vi ikke ser en økning i 2019.



Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk, 2017-2021

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 2019	Regnskap 2020	Regnskap 2021	Budsjett 2021	Avvik
Førstegangsgesbyr	43 989 763	36 199 830	32 434 891	32 700 000	-265 109
Årsgebyr	117 650 354	122 187 266	127 251 372	125 782 000	1 469 372
Flyttbare innretninger NOR	23 562 622	19 432 837	19 274 135	20 000 000	-725 865
Andre NOR-gebyr	22 243 701	25 321 067	25 902 984	26 650 000	-747 016
Skipsregistrene	13 719 848	14 891 318	16 699 369	15 000 000	1 699 369
Renter post 01	434 799				0
Sum post 01	221 601 087	218 032 318	221 562 751	220 132 000	1 430 751
Post 04 Gebyrer for skip i NIS					
Førstegangsgesbyr	5 623 904	6 231 933	6 220 515	5 000 000	1 220 515
Årsgebyr	48 511 672	53 681 916	58 129 429	57 545 000	584 429
Skipsregistrene	1 125 688	1 186 897	1 221 730	1 100 000	121 730
Renter post 04	68 461				0
Sum post 04	55 329 725	61 100 746	65 571 674	63 645 000	1 926 674
Totalt post 01 og 04	276 930 812	279 133 064	287 134 425	283 777 000	3 357 425

Post 01 Gebyr for skip og flyttbare innretninger i NOR

Per 31.12.21 er det for skip og flyttbare innretninger i NOR inntektsført 221,6 millioner kroner i gebyrer, noe som utgjør ca. 100,7 % av revidert årsbudsjettet på 220,1 millioner kroner. Til sammenligning var det per 31.12.20 inntektsført 218 millioner kroner som utgjorde 100,1 % av fjorårets budsjett på 217,8 millioner kroner.

Førstegangsgesbyr

Per 31.12. er det innbetalt 32,4 millioner kroner. Dette utgjør en mindreinntekt på ca. 0,27 millioner kroner eller 99,2 % i forhold til revidert budsjett. I 2020 ble det innbetalt 36,2 millioner kroner i førstegangsgesbyr av et budsjett på 37 millioner kroner. Mindreinntekten skyldes i hovedsak er

koronapandemien. Den har gjort at noen nybygg har blitt forsinket, og flere har blitt kansellert. Hvert år skjer det ting som gjør at nybygg blir forsinket. Førstegangsgesbyret for nybygg som har blitt forskjøvet fra 2021 til 2022, utgjør ca. 12,4 millioner kroner. Året før utgjorde det ca. 6 millioner kroner.

Årsgebyr

Per 31.12. var det innbetalt 127,3 millioner kroner. Dette tilsvarer en merinntekt på 1,5 millioner kroner eller 101,2 % av budsjettet på 125,8 millioner kroner.

Regnskapstallet for 2020 viste 122,2 millioner kroner. Hvis vi tar med prisstigningen fra 2020 til 2021 på 3,2 %, viser det en reell inntektsøkning på ca. 1,2 millioner kroner (0,92 %). Hovedårsaken til økningen er at det i 2021 for første gang ble fakturert årsgebyr (200 kroner) for usertifiserte næringsfartøy for

å være registrert i NOR. Per 31.12.21 har det blitt innbetalt kr. 858 600 fra 4293 registrerte båter i NOR. I utgangspunktet ble det utstedt 5852 krav på til sammen kr. 1 170 400. Det har midlertid vist seg at svært mange av disse ikke har vært reelle. Mange av båtene er konstatert kondemnerte eller har skiftet eier for mange år siden og videre eksistens er derfor ukjent.

Det er også fortsatt en økning i nye fiske- og lastefartøy under 10,67 meter. Disse har fått fartøyinstruks fra godkjent foretak og årsgebyr (grunngebyr) fra Sjøfartsdirektoratet. I 2021 ble det utfakturert for ca. 20,1 mill. kroner totalt i grunngebyr for fartøy med fartøyinstruks, mot ca. 19,3 millioner kroner i 2020. Ellers har det vært litt nedgang i øvrige årsgebyr i NOR.

Det har blitt gitt fritak for 1,9 mill. kroner (26 stk.) for båter i opplag på grunn av korona i 2021. Flere av disse båtene kom i drift i løpet av året, og fikk da til sammen 0,9 millioner kroner i nytt korrigerert årsgebyr. Nettoavskrevet for båter i opplag på grunn av korona ble dermed 1 million kroner.

Det har blitt gitt fritak for drøyt 0,4 millioner kroner til båter (12 stk.) i opplag som er oljerelatert.

Flyttbare innretninger

Per 31.12. var det innbetalt i underkant av 19,3 millioner kroner. Dette utgjør 0,7 millioner kroner i mindreinntekt eller 96,4 % i forhold til årsbudsjettet på 20 millioner kroner. Tilsvarende var det i 2020 innbetalt 19,4 millioner kroner som tilsvarte 90,6 % av det som var budsjettet. Ved utgangen av fjoråret var det 20 flyttbare innretninger under norsk flagg. Det var én flyttbar innretning i opplag hele året. I løpet av 2021 har det vært ferdigstilt et nybygg (Njord Bravo).

Andre NOR-gebyrer

Per 31.12. var det innbetalt 25,9 millioner kroner som tilsvarer 97,2 % av årsbudsjettet på 26,6 millioner kroner. Tilsvarende var det i 2020 innbetalt i overkant av 25,3 millioner kroner, noe som utgjorde 114 % av budsjettet.

Skipsregistrene

Per 31.12. var det innbetalt 16,7 millioner kroner som tilsvarer 111,3 % av årsbudsjettet på 15 millioner kroner. Nytt årsgebyr for fritidsfartøy bidro til størstedelen av merinntekten på 1,7 millioner kroner. I tillegg har det vært høy aktivitet i NOR gjennom hele året.

Post O4 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 1,22 millioner kroner eller 124,4 % av budsjettet på 5 millioner kroner, noe som er nesten identisk med 2020.

Årsgebyr

Per 31.12. var det innbetalt 58,1 millioner kroner. Dette utgjør en merinntekt på 0,6 millioner kroner eller 101,02 % av et revidert budsjett på 57,5 millioner kroner. I 2020 ble det innbetalt 53,7 millioner kroner, noe som utgjorde 100,7 % av budsjettet. I 2021 ble det sendt årsgebyr til 681 NIS-registrerte fartøy mot 656 i 2019. Det har vært 24 NIS-skip (oljerelatert) som har vært i opplag i 2021, og det har resultert i ca. 0,9 millioner kroner i mindre årsgebyr.

Skipsregistrene

Per 31.12. var det innbetalt vel 1,2 millioner kroner. Dette utgjør en merinntekt på vel 0,1 millioner kroner eller 111 % av budsjettet. NIS har også i 2021 hatt fin vekst med mange nye fartøy inn i registeret.

Kap. 3910, post 02 Maritime personellsertifikater

Beskrivelse	Regnskap 2019	Regnskap 2020	Regnskap 2021	Budsjett 2021	Avvik
Maritime personellsertifikater	11 351 671	14 539 614	22 421 066	27 335 000	-4 913 934
Båtførerbevis	1 515 1256	1 992 226	1 736 390	1 750 000	-13 610
Mindreinntekt	12 866 827	16 531 840	24 157 456	29 085 000	-4 927 544

Maritime personellsertifikater

Sjøfartsdirektoratet har i 2021 mottatt 20 608 søknader om personlige sertifikater, og 9198 søknader om påtegning av utenlandske sertifikater. Så lenge all dokumentasjon er til stede på søknadstidspunktet, og søknaden blir betalt umiddelbart, har søknadene i 2021 blitt behandlet i løpet av fire uker.

Gebyrinntektene har vært mindre enn budsjettet. For personalsertifikater totalt er inntektene 82 prosent av budsjett, der særlig påtegninger utgjør største del av avviket med 67 prosent av budsjett. Dette skyldes pandemien. Nasjonale og internasjonale utsettelse av utløpsdato på eksisterende sertifikat har forsinket det forventede søknadstidspunktet, og det antas at forsinkelsen vil tas igjen i løpet av 2022.

Båtførerbevis/ICC

Antall utstedte båtførerbevis i 2021 er 23 070. Dette er en nedgang sammenlignet med 2020, da tallet var meget høyt med 27 737 utstedte bevis. Det høye tallet i 2020 hadde sannsynligvis sammenheng med at mange ferierte hjemme på grunn av pandemien. I 2019 var antallet utstedte bevis omtrent på samme nivå som i 2021. For å øke tilgjengeligheten i perioder og områder med strenge smittevernstiltak, var det også i 2021 åpning for at Norsk Test kunne tilby videoovervåket eksamen.

Antall utstedte internasjonale båtførersertifikater (ICC) i 2021 er 183. Dette er en liten oppgang fra 2020 da tallet var 159.

Kap. 3910, post 86 Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt

Beskrivelse	Regnskap 2019	Regnskap 2020	Regnskap 2021	Budsjett 2021	Avvik
Overtredelsesgebyr	14 486 864	8 809 664	6 131 736	11 000 000	-4 868 264
Tvangsmulkt					
Sum	14 486 864	8 809 664	6 131 736	11 000 000	-4 868 264

Overtredelsesgebyr

Antall vedtak om overtredelsesgebyr har økt i 2021, sammenlignet med 2020. Det er imidlertid fortsatt en nedgang i antall overtredelsesgebyr i 2021 sammenlignet med årene før covid-19. Hovedårsaken er at antall overtredelsesgebyr som gjelder

fristoversittelse for fornyelse og periodiske tilsyn av sertifikater er betydelig redusert sammenlignet med situasjonen før pandemien. Hovedårsaken er den generelle forlengelsen på tre måneder for samtlige fartøy- og rederisertifikater samt fartøyinstrukser i 2021 på grunn av covid-19.

I 2021 endret vi prosessen for behandling og siling av mulige OG-saker meldt inn av Sjøfartsdirektoratets inspektører. Silingen blir nå gjort av jurister i underavdelingen for regelverk og avtaler. Endringene har hatt en positiv effekt slik at antallet ubehandlede saker har blitt redusert. Videre har den totale saksbehandlingstiden av mulige rettsbrudd også blitt redusert.

Som følge av Høyesteretts avgjørelse HR 2021-797-A og Lovavdelingens vurdering av denne avgjørelsen, måtte en rekke tidligere utsendte varsler endres, for så bli sendt ut på ny. Endringene bestod av en vurdering av subjektiv skyld i tillegg til en vurdering av om den objektive gjerningsbeskrivelsen var overtrådt.

Beskrivelse	2017	2018	2019	2020	2021
Varsel	116	118	122	112	88
Vedtak	105	111	110	57	71
Sum	221	229	232	169	156

Klagesaker

Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet har i 2021 avgjort 14 klager på overtredelsesgebyr ilagt av Sjøfartsdirektoratet. Vedtaket ble opprettholdt i elleve av sakene. I én sak ble klagen tatt til følge og overtredelsesgebyret frafalt. I to andre saker ble ilagt gebyr satt lavere, for eksempel som følge av rederiets økonomiske stilling. Gjennomsnittlig saksbehandlingstid i direktoratet for klager på overtredelsesgebyr er 31 dager.

Politiuttalelser

I 2021 har Sjøfartsdirektoratet avgitt 29 politiuttalelser. Som i 2020 er trenden med saker hvor

politiet ber om uttalelser, generelt økende. Den generelle økningen av uttalelser til politiet og kompleksiteten av disse er krevende, både med hensyn til tid og ressurser som brukes. I noen saker anbefaler Sjøfartsdirektoratet videre etterforskning. Disse politisakene vil da kreve ressurser også i 2022. En del av sakene anbefales henlagt som straffesak og overført til Sjøfartsdirektoratet for vurdering av overtredelsesgebyr. Regelverk og avtaler har via Økokrim sendt ut felles informasjon til alle landets politidistrikt for å utveksle erfaringsgrunnlag om hvilke saker som kvalifiserer til hhv. straff eller overtredelsesgebyr.

Beskrivelse	2017	2018	2019	2020*	2021*
Mottatt	12	16	15	31	29
Fullført	13	14	7		
Sum	25	30	22	31	29

*Fra 2020 viser statistikken antallet politiuttalelser som er produsert i løpet av året.



DEL IV:

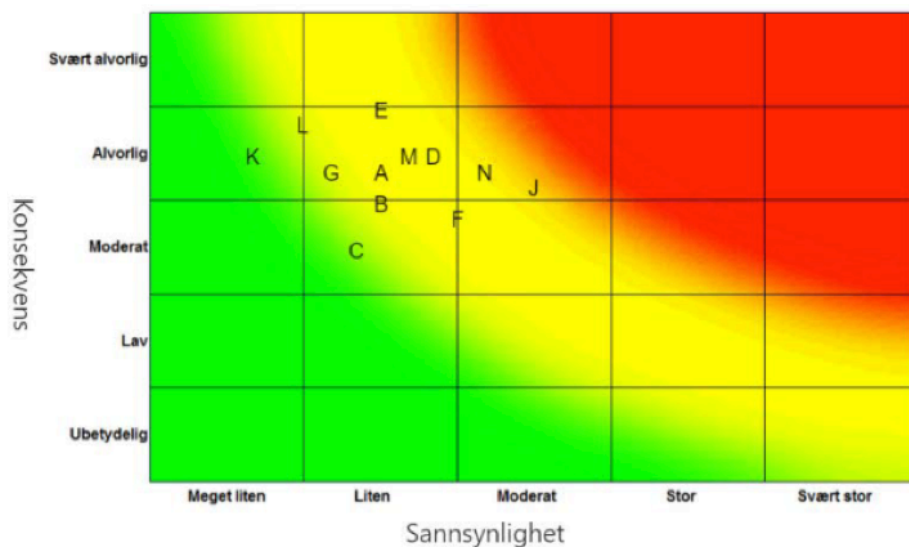
Styring og kontroll i virksomheten

Innledning

Sjøfartsdirektoratet benytter mål- og resultatstyring som sitt grunnleggende styringsprinsipp. Direktoratet viser til at den samlede måloppnåelsen er god, se del III «Årets aktiviteter og resultater». Direktoratets strategiplan er sentral i mål- og resultatstyringen. Den nye strategiplanen ble tatt i bruk i 2020 og korrigert og revidert i 2021. 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.

Overordnet risikovurdering i Sjøfartsdirektoratet høsten 2021

Vår visjon om å være den foretrukne maritime administrasjonen blir hvert år risikovurdert. Ved å identifisere, vurdere og håndtere de største risikoene, kan vi ha økt fokus på det som vil hindre oss i å nå målet vårt og å få alle risikoene innenfor et akseptabelt nivå. Ved hjelp av risikostyring får vi identifisert hvor vi skal legge inn ressurser eller tiltak for å hindre at risiko oppstår (reduere risiko), eller hvor det er mulighet for å redusere ressurser eller tiltak (øke risiko). Dette er en viktig gjennomgang av status på gjennomføringstidspunktet og et viktig bidrag i den overordnede virksomhetsstyringen, spesielt når det gjelder budsjettinnspill og dialog med NFD, men også intern fordeling av ressurser/budsjett. Sjøfartsdirektoratet har gjennomført overordnet risikovurdering siden 2006. Denne risikovurderingen har gjort oss bedre rustet til å kommunisere og dokumentere behovsgrunnlag overfor NFD. Men mest av alt har den bidratt til riktig fokus internt, slik at vi prioriterer de viktigste oppgavene og tiltakene for å nå vårt overordnede mål.



Bokstav	Tittel
A	FORSINKET UTSTEDELSE AV FARTØYSERTIFIKATER OG KREVENDE INNOVASJONSFOKUS
B	FORSINKET UTSTEDELSE AV PERSONELL-SERTIFIKATER
C	MANGLENDE ØKNING I NOR OG NIS
D	IKKE TILSTREKkelig, KLART OG BRUKERVENNLIG REGELVERK
E	MANGELFULLE TILSYN
F	:MANGLENDE RISIKOBASERT PRIORITERING AV OPPGAVER
G	MINDRE KUNDEORIENTERT OG EFFEKTIV ADMINISTRASJON
H	HAR IKKE ANERKJENT KOMPETANSE
I	UREGELMESSIGHETER/MISLIGHETER
J	MANGELFULL / FORSINKET TINGLYSNING AV SKIP OG RETTIGHETER I SKIP
K	MANGLENDE SIKRING AV OBJEKTER, PERSONELL OG INFORMASJON
L	MANGELFULLT BIDRAG TIL EN GRØNNERE SKIPSFART
M	Manglende sikring av objekter, personell og informasjon
N	Mangelfullt bidrag til en grønnere skipsfart

Overordnet risikovurdering for 2021 har ikke identifisert noen nye risikoer. Risiko H (ikke ønsket utvikling av et moderne Sdir) og risiko O (mangelfull håndtering av covid-19) er tatt ut av risikovurderingen. Det er fordi disse risikoene ikke er aktuelle i 2021, da de i liten grad påvirker målet om å være den foretrukne maritime administrasjonen i negativ retning. Vår totale risikoscore er redusert fra 110 i 2020 til 92 i 2021, altså

en total reduksjon på 18. Hovedårsaken til dette er at vi i 2021 har sett bort fra risiko H og O. Risiko D, F, G, J, M og N har fått økt risiko i 2021. De resterende risikoer er redusert. På grunn av nedgangen i total risiko er antall risikoreducerende tiltak redusert fra 144 til 131, altså med 13 tiltak. Hver enkelt risiko blir fulgt opp i virksomhetsplanen for 2022.

Kvalitetssystem, ISO-sertifisering

Sjøfartsdirektoratet ble mai 2021 re-sertifisert i henhold til kravene i ISO 9001:2015, en standard som beskriver kravene til et ledelsessystem for styring av kvalitet. Det ble under sertifiseringen ikke avdekket avvik. Det ble foreslått ni forbedringer, og alle er fulgt opp og ferdigbehandlet i organisasjonen.

Ett av kravene i standarden er å arbeide prosessorientert, noe som kort betyr å identifisere sine leveranseaktiviteter og forstå sammenhengen og de gjensidige avhengighetene mellom dem. Dette er grunnlaget for å kunne arbeide systematisk med kontinuerlig forbedring og effektivisering av leveransene mot brukere og kunder. Det har i 2021 blitt nedlagt betydelige tidsressurser relatert til å etablere prosesskompetanse og foreta prosesskartlegging av direktoratets prosesser.

Med krav i standarden har det i 2021 jevnlig blitt rapportert på status og oppfølging av kvalitetsmeldinger, interne og eksterne revisjoner og oppfølgingspunkter etter ledelsens gjennomgang.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Sjøfartsdirektoratet har et samfunnsansvar for den norske befolkningen og næringen nasjonalt og internasjonalt. Det geopolitiske sikkerhetsbildet er i stadig endring, og direktoratet skal understøtte Nærings- og fiskeridepartementet i enhver krisehåndtering med hovedfokus på forsyningstjenesten. Vi må derfor ha god oversikt over samfunnets

risikobilde innenfor sektoren.

For å være verdensledende og en attraktiv samarbeidspartner må Sjøfartsdirektoratet være framoverlent og ha fokus på sikkerhetsloven i alle ledd, slik at vi kan oppfylle samfunnsansvaret.

De siste årene har levende kontinuitetsplanlegging internt for virksomheten og for sektoren vært avgjørende for å kunne tilrettelegge og opprettholde forsyningstjenesten til landet, ivareta kunder og samarbeidspartnere.

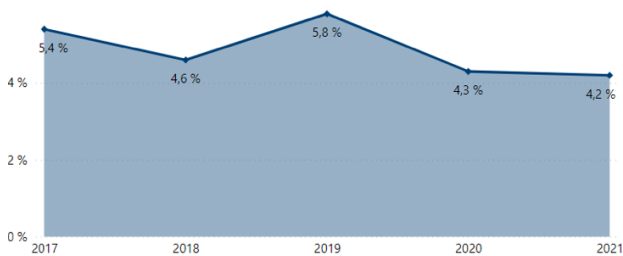
Sikkerhetsstyringen og beredskapsarbeidet inngår som en del av det nasjonale beredskapsarbeidet for støtte og samarbeid mellom nasjonens samvirkeaktører. Det skal dessuten dekke avhengighetsberedskapen mellom samvirkeaktørene innen utenriks og innenriks skipsberedskap.

Personalmessige forhold

Sykefravær

Det totale sykefraværet for 2021 var 4,26%, og målsettingen var 4,4%. Vi har revidert prosessen for sykefraværsoppfølging, har innført tiltak for tettere oppfølging av ansatte med sykefravær og økt veiledning for ledere med personalansvar. Strategien vår er å iverksette tiltak tidlig i sykefraværsperioden. Gjennom aktivt HMS-arbeid prøver vi også å forebygge sykefravær før det oppstår. Vår erfaring er at større muligheter for bruk av fleksibelt arbeidssted reduserer omfanget av egenmeldinger og kortere

År	Antall ansatte	Deltid		Midlertidig ansatte		Foreldrepermisjon		Legemeldt sykefravær	
		M%	K%	M%	K%	M%	K%	M%	K%
2021	363	0,8	1,1	1,4	4,7	1,1	2,8	3,4	3,6
2020	364	0	1,9	1,9	3,3	0,8	3,3	3,8	6,1



Utvikling i sykefravær, 2017-2021

Kapasitet/bemanning

I 2021 har arbeidsmengden holdt seg på et høyt nivå, og vi merker at arbeidsmarkedet blir mer krevende. Vi er en attraktiv arbeidsgiver i regionen, men det blir stadig mer krevende å sikre nok kvalifiserte søkere til enkelte stillingstyper. Turnover for 2021 er på 5,2 %, mens målet var å være under 5 % de siste 12 månedene. Gjennomsnittlig pensjonsalder i 2021 var 66,1 år.

Kompetansesituasjon

Innføring av prosessbaserte arbeidsmetoder, digitalisering og nye arbeidsoppgaver stiller krav til ny kompetanse. Det er et strategisk mål for Sjøfartsdirektoratet å bygge relevant kompetanse internt, slik at vi blir mindre avhengige av å rekruttere eller leie inn oppdatert kompetanse. Sjøfartsdirektoratet har tildelt alle ansatte planer for

kompetanseutviklingstiltak med fokus på endrings- evne og prosessforståelse. Kompetanseplanene er forankret i strategiplanen til direktoratet, og opplæringsaktivitetene bidrar til å nå målene som er satt for strategiperioden. De ulike fagavdelingene gjennomfører også spissede opplæringsaktiviteter med forankring i strategisk kompetanseplan. Denne revideres hvert år.

HMS/arbeidsmiljø

Det ble gjennomført fire AMU-møter og fire AKAN-møter i 2021. Det er utarbeidet en årlig handlings- og oppfølgingsplan for AMU og en treårig plan for IA-arbeidet.

I 2021 ble det blant annet gjennomført tiltak for å forebygge isolasjon og ensomhet på hjemmekontor, tiltak for å trygge inspektører i rutiner for ombordstigning, vi har tatt i bruk HMS-håndboken på Navinett (intranettet) og vi har gjennomført en medarbeiderundersøkelse. Medarbeiderundersøkelsen hadde en deltakelse på 91 %, og det ble satt søkelys på temaer innen jobbtillfredshet, helse, arbeidsmiljø og ledelse. Undersøkelsen blir fulgt opp i alle avdelinger.

Det er ingen ansatte som har hatt AKAN-avtale i 2021, og AKAN har ikke mottatt noen bekymringsmeldinger.



Det var rekordpåmelding til Sjøfartskonferansen i september. Norge var åpnet, men noen restriksjoner var fortsatt gjeldende som en-metersregelen.

Mangfold og likestilling

	År	Kjønnsbalanse			Månedslønn	
		Menn %	Kvinner %	Total (N)	Menn kroner	Kvinner kroner
Totalt i virksomheten - fast ansatte	2021	60	40	338	59 119	51 626
	2020	62	38	343	56 416	48 376
Toppleidelse - direktør og avdelingsdirektør	2021	71	29	7	92 165	84 042
	2020	86	14	7	92 736	Kun én
Mellomledelse - underdirektør og seksjonssjef	2021	88	12	25	69 900	72 519
	2020	85	15	26	67 767	68 694
Sjefingeniør	2021	91	9	22	62 301	60 879
	2020	94	6	18	59 817	Kun én
Senioringeniør	2021	77	23	139	56 506	55 212
	2020	79	21	137	54 891	53 611
Overingeniør	2021	33	67	6	48 042	45 979
	2020	67	33	27	46 097	44 682
Fagdirektør	2021	60	40	5	74 533	73 096
	2020	50	50	4	76 367	71 046
Prosjektleder	2021	60	40	5	61 239	59 296
	2020	-	-	-	-	-
Seniorrådgiver	2021	36	64	87	56 385	51 463
	2020	43	57	74	53 721	49 447
Rådgiver	2021	29	71	35	44 567	44 527
	2020	29	71	41	42 838	44 179
Seniorkonsulent	2021	12	88	17	43 504	41 731
	2020	17	83	18	41 497	40 560
Førstekonsulent	2021	17	83	12	38 442	38 602
	2020	-	100	7	-	38 504
Lærling	2021	67	33	3	11 637	Kun én
	2020	100	-	2	11 350	-

Vi har totalt sett en forholdsvis god balanse mellom kjønnene. Men det er stor forskjell innenfor de ulike stillingskategoriene. Det er betydelig lavere andel kvinner i lederstillinger enn i andre stillingstyper.

Gjennom 2021 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. Av 57 nyansettelser hadde 10,5 % hull i CV-en eller nedsatt funksjonsevne.

Vi har prioritert inkluderingsperspektivet i rekrutteringsprosessene. Vi har forbedret teksten i stillingsannonsene for å øke andelen søkere med hull i CV-en og nedsatt funksjonsevne. Vi har en funksjon i rekrutteringsverktøyet vårt som gir søkere mulighet til selv å markere at de har hull i CV-en, på samme måte som søkere med nedsatt funksjonsevne.

Vår erfaring er at dette fungerer greit, selv om vi opplever at mange kandidater krysser av for hull i CV-en 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 FNs bærekraftsmål. Arbeidet med bærekraftsmålene vil få stort fokus i resten av strategiperioden. Sjøfartsdirektoratets hovedkontor i Haugesund er i dag sertifisert som miljøfyrtårn, og de største lokasjonene langs kysten vil bli prioritert framover. Dette gjør at vi har søkelys på miljøvennlig avfallshåndtering og forbruk av strøm. I tillegg vektlegger vi miljø i anskaffelser der det er naturlig, for eksempel knyttet til nye leieobjekter, «give-aways», kantinedrift og møbler. Videre har vi satt som mål at vi skal redusere reiseaktiviteten med 30 %.



DEL V:

Vurdering av fremtidsutsikter



Visjonen

Den foretrukne maritime administrasjonen Sjøfartsdirektoratet skal være en attraktiv sjøfartsadministrasjon med høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier. Sjøfartsdirektoratet skal

også være en viktig og sentral aktør for å bidra til å utvikle maritim virksomhet i Norge. For å oppfylle dette samfunnsoppdraget og visjonen har direktoratet nylig revidert strategiplanen som gjelder for 2020-2024.

HOVEDMÅL 1. Høy sikkerhet, renere miljø

Ulykkesutvikling - nullversjon

Til tross for at antall skipsulykker, arbeidsulykker og forlis økte i 2021, var antall omkomne relativt lavt. Seks personer mistet livet, et tall som siden 2008 kun har vært lavere i 2019. Seks omkomne på næringsfartøy er likevel seks for mange. Det gjøres et godt stykke arbeid ute i næringen og i direktoratet for å få tallene ned. Selv om antall omkomne er på et lavt nivå statistisk sett, har som nevnt antall skipsulykker og personulykker økt, og det er bekymringsfullt. For direktoratet blir det nå viktig å få bedre innsikt i hvorfor vi ser en så kraftig økning. Selv om noe kan forklares med økt aktivitet og krevende tider gjennom pandemien, blir vi nødt til å undersøke dette nærmere. Fram mot sommeren vil vi utrede grunnlaget for en nullvisjon for dødsulykker innenfor den maritime næringen. En slik visjon vil også motvirke alvorlige skader, fartøyulykker og andre personulykker.

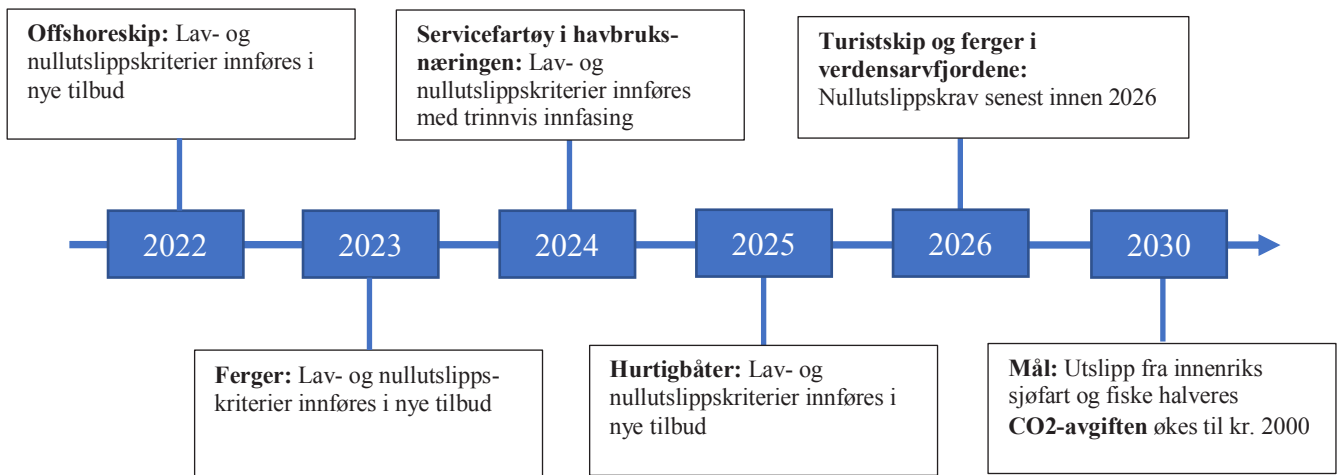
Framtidens skipsfart

Framtidens skipsfart vil bli betydelig påvirket av strengere miljøkrav. Vi forventer økt aktivitet innenfor nybygg og ombygging for å nå utslippsmålene som er fastsatt for 2030 i Norge og 2050 globalt gjennom IMOs klimamål. Vi opplever at den maritime næringen er mer ambisiøs enn myndighetenes krav, men det er likevel grunn til å være bekymret for framdriften. Sjøfartsdirektoratet vil se på hvordan vi kan få til handling gjennom dialog og krav for å kunne nå de målene som er satt. Vi ser at det vil være enklere å nå målene på enkelte fartøysegment enn andre og er avhengige av å kunne bidra der det trengs mest. Framtiden vil kreve mer samarbeid etter den norske modellen, både når det gjelder forholdet mellom myndighet og krav, myndighet og virkemiddelapparatet og den maritime næringen. Nødvendigheten av hurtig utvikling på teknologi og drivstoffløsninger vil kreve mye av oss som

myndighet for å sikre framdrift i arbeidet. Sentralt i dette står forskning, utvikling og innovasjon. Sjøfartsdirektoratet vil derfor være en aktiv samarbeidspartner for å sikre framdrift på gode og sikre løsninger. Med omstillinger følger også store næringsøkonomiske muligheter for land og aktører

som evner å gripe sjansen.

Det er definert klimatiltak innenfor maritim næring fram mot 2030, og Sjøfartsdirektoratet vil jobbe målrettet mot delmålene som ligger i etablerte strategier og meldinger.



Klimatiltakene innenfor maritim næring. Kilde: Meld. St. 10, (2020–2021) Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring, Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030. Menon Economics

Vi skal i samarbeid med andre aktører arbeide for mer transport til sjøs som et sikkert og grønnere alternativ. Digitale teknologier vil sammen med nye miljøvennlige løsninger og drivstoff spille en sentral rolle og være avgjørende for å lykkes med det grønne skiftet både nasjonalt og internasjonalt. For maritim næring vil det omfatte økt bruk av digitale teknologier og hybride energiløsninger. En digital transformasjon i næringen vil kreve økt kunnskap og tverrfaglig kompetanse i utvikling og anvendelse av teknologier. Vi vil se et enormt behov for kompetanse innenfor digitale og miljøvennlige løsninger, både i næringen og hos oss som myndighetsorgan og som den foretrukne samarbeidspartneren vi ønsker å være. Vi vil allerede nå planlegge og legge til rette for å kunne dekke kompetansebehovet framover. De neste årene vil det settes i gang flere prosjekter som utfordrer etablert regelverk og barrierer for å hindre ulykker. Sjøfartsdirektoratet ligger derfor i tet for å utvikle løsninger og regelverk som godkjenner og verifiserer ny teknologi med likeverdige og bedre

sikkerhetsbarrierer enn det vi har i dag. Digitalisering betyr ikke nødvendigvis redusert bemanning om bord i fartøy, men vil kunne bidra til mer effektiv drift og økt verdiskapning.

Tilsynsaktiviten - risikobasert fjerntilsyn

Vi har over flere år utviklet metoder og prosesser for risikobasert tilsyn. Stadig flere informasjonskilder gir oss informasjon om fartøy og drift. Gjennom et godt samarbeid på tvers av sektorer vil vi kunne innhente data som kan gi oss et godt helhetsbilde over sårbarhet og risiko på enkeltfartøy, i grupper og rederi. Satt i system og bearbeidet i prosesser vil dette kunne spisse våre tilsyn og aktiviteter på en helt annen måte enn det vi har klart tidligere, og det vil føre til at vi setter inn innsatsen der risikoen er størst. Vi vil også kunne drive våre tilsyn mer effektivt gjennom å videreutvikle fjerntilsyn. Dette blir spesielt viktig i verifisering etter pålegg og oppståtte utfordringer som krever vår samhandling når fartøyene er i drift. Dette blir et mer bærekraftig

og effektivt tilsyn både for oss og kundene våre. Vi ser til at aktørene tar ansvar gjennom risikobasert tilsyn.

Cybersenteret

Maritim næring har i senere år tatt i bruk stadig flere digitale verktøy. Digitaliseringen gjør næringen mer effektiv og bidrar til sikrere navigering, enklere rapportering og god kommunikasjon. Men økt bruk av digitale hjelpemidler gjør også brukerne sårbare. Sjøfartsdirektoratet og Kystverket har nå utarbeidet forslag til en maritim strategi for digital sikkerhet. Utkastet som nå legges fram, kommer med flere konkrete anbefalinger som inkluderer etablering av et nasjonalt responscenter.

Nasjonalt strategi for digital sikkerhet og offentlige og private virksomheter har ulik kapasitet, kunnskap og kompetanse som kan utfylle hverandre. Myndighetene har en viktig rolle som lovgiver, tilrettelegger og tilsynsmyndighet og kan etterforske og påtale data- og IKT-relatert kriminalitet. Det er også myndighetenes rolle å samle innen- og utenlandsk etterretningsinformasjon, samarbeide med internasjonale og nasjonale organer og dele informasjon om mulige trusler. Det etableres stadig flere næringsdrevne etterretnings- og støttesentre for egne medlemmer innenfor digital sikkerhet. Disse blir viktige samarbeidspartnere for myndighetene med sektoransvar for den maritime næringen. Ved flere hendelser som setter viktige systemer ut av drift, har vi sett at det er behov for at myndighetene settes i stand til å utøve den nødvendige rollen som trengs. Vi ser at veiledning, direkte myndighetsavgjørelser og oppfølging er nødvendig for å unngå at skadeomfang og rekkefølgehendelser blir for

store. Det er viktig at sektoransvaret i den maritime næringen tar dette ansvaret og samarbeider både med nasjonal sikkerhetsmyndighet og næringen gjennom ordningen med responscenter for slike trusler.

Maritim21

Maritim21 peker på viktige områder og framtidsaktiviteter som vil kreve mye av oss som myndighet, men også for kundene våre. Det forplikter oss til å være i forkant med arbeidet som skal gjøres, og ikke minst målene som skal nås. Vi kan ikke tillate oss å komme på etterskudd og vil derfor følge opp Maritim21 og sørge for at vårt arbeid og myndighet gjør gjennomføringen mulig. Det er spesielt viktig at vi er åpne for løsninger, og at både Sjøfartsdirektoratet og den maritime næringen sammen bidrar til å nå målene og kravene som settes.

Internasjonalt arbeid - regelverk - ny teknologi
Sjøfartsdirektoratet har ansvar for koordinering av internasjonalt regelverksarbeid opp mot blant annet IMO og ILO. Direktoratet ser behovet for revidering og utvikling av sentrale konvensjoner og forskrifter for å møte de endringene som har funnet sted og finner sted innen ny teknologi og innovasjon. Et eksempel på dette er STCW-konvensjonen, som ikke ivaretar endringer i kompetansebehov innen ny teknologi og driftsformer. Det er også viktig at regelverket ikke er til hinder for utviklingen som skjer innen digitalisering.

Sjøfartsdirektoratet sine tjenester er konkurranseutsatt, da rederiene kan velge bort norsk flagg til fordel for utenlandsk flagg. Synliggjøring av Sjøfartsdirektoratets konkurransefordeler

HOVEDMÅL 2. Profesjonalitet og kundefokus

kombinert med et forankret kundefokus er derfor bærebjelken i markedsføringsarbeidet.

Det er svært viktig at Sjøfartsdirektoratet ligger i forkant av andre flaggstater når det gjelder digitale løsninger og tjenester, slik at vi kan tilby best mulig tilgjengelighet og servicenivå for kundene våre. Kundene skal i så stor grad som mulig få løst oppgavene sine gjennom digitale løsninger. Direktoratet jobber for å digitalisere sertifikater og tillatelser. Utvikling av regelverket skal legge til rette for digitalisering.

Direktoratets ansatte skal være profesjonelle, gi raske og gode svar og ha dialog med kunden for å finne gode 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. Kvalitetsstyring og forbedring av prosessene våre er avgjørende for å oppnå ønsket utvikling. God styring, informasjonsflyt og involvering er en forutsetning for å lykkes.

Arbeidet vårt krever relevant kompetanse, noe som kan være en utfordring i et krevende arbeidsmarked. Direktoratet må sikre seg kompetanse til å møte framtidige behov, spesielt innen miljø, ny teknologi og digitalisering. Vi er nå på vei inn i en høykonjunktur etter covid-19, og vi ser økt etterspørsel etter denne kompetansen. Direktoratet må derfor jobbe målrettet for å beholde og rekruttere ansatte.

Direktoratet skal jobbe systematisk med kompetanseutvikling, og vi sikrer framtidsrettet

faglig kompetanse gjennom utvikling av ansatte og rekruttering. Direktoratet skal også jobbe for å bli en endringsdyktig organisasjon med en kultur som bidrar til å nå strategiske mål. Skal vi lykkes med det, må organisasjonen ha økt fokus på å ta ut gevinster knyttet til bl.a. nye digitale konsepter.

Vi skal bidra til å sikre Norges posisjon som en ledende sjøfartsnasjon. Sjøfartsdirektoratet og det norske flagget er sterke merkevarer med positivt omdømme. Vi skal forsvare og styrke denne posisjonen.

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



Våre saksbehandlere er profesjonelle, gir raske og gode svar og har dialog med kunden for å finne løsninger.

HOVEDMÅL 3. Verdensledende og attraktiv samarbeidspartner

teknologiske utviklinger og omstillinger, skal det norske flagget være synlig og etterspurt. Kvalitet skal kjennetegne alle våre leveranser, og tjenestene våre skal være konkurransedyktige, profesjonelle og anerkjente.

Direktoratet har som mål at veksten i antall fartøy i NIS og NOR fortsetter i årene framover. Hendelser internasjonalt, og ikke minst koronapandemien, har vist at det gir trygghet og styrke å ha en helhetlig flaggadministrasjon. Dessuten ser kundene at det å være en sterk flaggadministrasjon er positivt i forhandlinger i IMO og andre internasjonale fora. Muligheten for å bidra til gode løsninger og reguleringer er også noe kundene ser fordelene av. Vi står overfor en sterk teknologisk utvikling der vi som

flaggmyndighet må kunne bidra for at kundene våre skal lykkes med til et grønt og smart skifte. Dette har vi vist at vi kan, og den tilliten vil bidra til en økning i flagget framover.

Direktoratet skal jobbe for å ha god datakvalitet og være hovedkilde til statistikk som naturlig hører inn under direktoratets virksomhet. Det er også et mål å få etablert måleparametere for grønne fartøy.

Direktoratet skal være en anerkjent pådriver for framtidsrettet maritim kompetanse. Forvaltning av tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs skal være effektiv og sterkt medvirkende til at flere fartøy registreres i NIS/NOR, og at de ansetter norske sjøfolk.



Fotokonkurransen for sjøfolk 2021
Foto: Bengt Ronny Landøy-Midtbøen

DEL VI:

Årsregnskapet



Ledelseskommmentar årsregnskapet 2021

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 2021 har Sjøfartsdirektoratet samlet disponerte tildelinger på kap 0910, post 01 driftsbevilgningen på kr. 478 269 000. 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. 11.529.623 som gir kr. 7.529.623 i merinntekter. Inntektene kommer fra Kystverkets beredskapsavdeling, driftstilskudd fra Klima- og miljødepartementet, refusjon fra Petroleumstilsynet, Fritidsbåtplattformen, DIFI kompetansemidler, inntekter fra Sjøsikkerhetskonferansen og driftstilskudd fra Norad 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 2 610 mill kroner. I 2021 hadde vi et mindreforbruk på kr. 7 mill. NFD valgte å øke bevilgningen med 280 mill kroner for 2021 på bakgrunn av at antall tilskuddsberettigede sjøfolk i ordningen er noe høyere i 2021. Bevilgningen ble så redusert noe på slutten av året.

Direktoratet har et inntektsbudsjett på kap 3910, post 01, 02, 04 og 86 på totalt 323,9 mill kroner som gjelder henholdsvis, gebyrer for skip i NOR, gebyrer for maritime personellsertifikater, gebyrer for skip i NIS og gebyrer for overtredelse og tvangs- mulkt. Statens Innkrevingsentral (SI) krever inn og regnskapsfører store deler av gebyrinntektene for Sjøfartsdirektoratet på direktoratets kapitel 3910 og de fremkommer på S-rapporten.

I forhold til Klima- og miljødepartementet (KLD) disponerer Sjøfartsdirektoratet en driftsbevilgning på kr. 8 248 000 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 0,55 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. 22 765 155 av tildelte driftsmidler på kap. 0910, post 01 (5-prosenten) til 2022. På kapitel 1.422, post 21 søker direktoratet å overføre kr. 200.678.

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 2022. Revisjonsberetningen vil bli publisert på direktoratets nettsider sammen med årsrapporten.

Haugesund, 1. mars 2022,



Knut Arild Hareide
Sjøfartsdirektør



Prinsippnotat for årsregnskapet



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 arts-kontorrapporteringen 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 arts-kontorrapportering 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 bevilgnings-

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

Mottatte fullmakter til å belaste en annen virksomhets kapittel/post (belastningsfullmakter) vises ikke i kolonnen for samlet tildeling, men er omtalt i note B til

bevilgningsoppstillingen. Utgiftene knyttet til mottatte belastningsfullmakter er bokført og rapportert til statsregnskapet, og vises i kolonnen for regnskap.

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

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.



Åpent unikt testområde for autonome fartøy. Partnerskapet som skal samarbeide om området representerer hele verdikjeden som trengs for å teste ut fjernstyring og autonome teknologier på en sikker måte til sjøs.

Bevilgningsoppstilling

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2021



Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2021	Merutgift (-) og mindreutgift	Postert av SI i samsvar med fullmakter	Korrigert merinntekt (+) mindreinntekt (-)
0909	Tiltak for sysselsetting sjøfolk	73	Tilskudd sysselsetting sjøfolk	A	2 610 000 000	2 602 966 6829	7 033 318		
0910	Sjøfartsdirektoratet	01	Driftsutgifter	A,B	478 269 000	463 033 468	15 235 532		
0540	Difi, belastningsfullmakter	25	Medfinansieringsordning IKT-prosjekter	B	13 900 000	13 900 000	0		
1400	Sjøfartsdirektoratet	21	Spesielle driftsutgifter	A,B	550 000	550 000	0		
1422	Sjøfartsdirektoratet	21	Driftsutgifter	A,B	8 248 000	8 047 322	200 678		
1633	Nettoføring av mva i staten	01				0	30 965 797		
Sum utgiftsført					3 110 967 000	3 119 463 269			

Inntekts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Samlet tildeling*	Regnskap 2021	Merinntekt og mindreinntekt(-)			
3909	Tiltak for sysselsetting av Sjøfolk	01	Tilbakeføring av tilskudd	5 150 000	5 248 885	98 885			
3910	Sjøfartsdirektoratet	01	Gebyrer for skip og flyttbare innretninger i NOR	220 132 000	16 606 271	-203 525 729	204 956 480	1 430 751	
3910	Sjøfartsdirektoratet	02	Maritime personellsertifikater	1	29 085 000	24 157 456			
3910	Sjøfartsdirektoratet	03	Diverse inntekter	B	4 000 000	11 529 623	64 349 944	1 926 674	
3910	Sjøfartsdirektoratet	04	Gebyrer for skip i NIS	63 645 000	1 221 730	-62 423 270	6 131 7364	-4 868 2644	
3910	Sjøfartsdirektoratet	86	Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt	11 000 000		-11 000 000			
5700		72	Arbeidsgiveravgift - inntekt	0	35 589 141				
Sum inntektsført					333 012 000	94 353 106			
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet					3 025 110 163				
Kapitalkontoer								333 012 000	94 353 106
60080901	Norges Bank KK /innbetalinger				67 217 519				
60080902	Norges Bank KK/utbetalinger								
709405	Endring i mellomværende med statskassen				-1 260 847				
Sum rapportert					0				
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)									
				31.12.2021	31.12.2021	Endring			
626009	Sintef Ocean AS			500 000	500 000	0			
709405	Mellomværende med statskassen			-11 325 276	-10 064 429	-1 260 847			

* Samlet tildeling skal ikke reduseres med eventuelle avgitte belastningsfullmakter (gjelder både for utgiftskapitler og inntektskapitler). Se note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år for nærmere forklaring.

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra 2020	Årets tildelinger	Samlet tildeling
0909, post 73		2 610 000 000	2 610 000 000
0910, post 01	21 140 000	457 129 000	478 269 000
1400, post 21		550 000	550 000
1422, post 21	344 000	7 904 000	8 248 000

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

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift(-)/ mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter (-)	Merutgift(-)/ mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter / mindreinntekter (-) iht. merinntektsfullmakt	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger (-)	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
0910 post 01/3910 post 03		15 235 532		15 235 532	7 529 623			22 765 155	22 856 450	22 765 155
1422, post 21		200 678		200 678				200 678	395 200	200 678
0909, post 73	"overslagsbevilgning"	7 033 318	0	7 033 318						

*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	-203 525 729	204 956 480	1 430 751
3910, post 04	-62 423 270	64 349 944	1 926 674
3910, post 86	-11 000 000	6 131 736	-4 868 264

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Mottatte belastningsfullmakter

I brev fra Digitaliseringsdirektoratet har Sjøfartsdirektoratet mottatt belastningsfullmakter på budsjettkapittel 0540, post 25 på tilsammen kr. 13.900 000 til medfinansiering av lønnsomme IKT-prosjekter - Erstatt TS fase 1 og Automatisk utstedelse av personellsertifikater. Disse belastningsfullmakten er benyttet fullt ut.

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 2.610.000.000.

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 kolonnner 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. Mer-

inntektene i år er fra Kystverkets beredskapsavdeling, driftstilskudd fra Klima- og miljødepartementet, refusjon fra Petroleumstilsynet, Fritidsbåtplattformen, DIFI kompetansemidler, inntekter fra Sjøsikkerhetskonferansen og driftstilskudd fra Norad hvor direktoratet bistår filippinske myndigheter slik at de opprettholder godkjenningen 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 01/3910, post 03 kr. 22.765.155
Kapitel 1422, post 21 kr. 200.678



Oppstilling av artskontorrapportering 31.12.2021

Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet	Note	2021	2020
Innbetalinger fra gebyrer	1	41 985 457	32 393 609
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	1 707 574	1 422 153
Salgs- og leieinnbetalinger	1	9 822 050	6 415 629
Andre innbetalinger	1	0	0
Sum innbetalinger fra drift		53 515 080	40 231 390
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	306 049 733	304 471 757
Andre utbetalinger til drift	3	178 516 477	147 814 454
Sum utbetalinger til drift		484 566 209	452 286 211
Netto rapporterte driftsutgifter		431 051 129	412 054 821
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	1 604	131
Sum investerings- og finansinntekter		1 604	131
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	0	0
Utbetaling til kjøp av aksjer	5,8B	0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	-14 525	-22 190
Sum investerings- og finansutgifter		-14 525	-22 190
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		-16 129	-22 321
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	0	0
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		0	0
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	7	2 598 698 506	2 259 571 819
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		2 598 698 506	2 259 571 819
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		0	0
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		35 589 141	35 596 703
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		30 965 797	26 375 013
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-4 623 343	-9 221 690
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		3 025 110 163	2 662 382 630
Oversikt over mellomværende med statskassen			
Fordringer på ansatte		492 766	566 326
Kontanter		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-11 717 795	-10 617 061
Skyldige offentlige avgifter		-62 700	-28 663
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse		0	0
Mottatte forskuddsbetalinger		0	0
Lønn (negativ netto, for mye utbetalt lønn m.m)		13 374	30 278
Differanser på bank og uidentifiserte innbetalinger		-50 921	-15 309
Sum mellomværende med statskassen	8	-11 325 276	-10 064 429

Note 1. Innbetalinger fra drift	31.12.2021	31.12.2020
Innbetalinger fra gebyrer		
Dekk- og maskinsertifikater	9 519 270	5 728 869
Påt/godkj av utl. Sertefikater	7 370 067	5 321 184
Tankskip/offshresertifikater	316 799	288 160
Kokk/bro/maskinvakt sert.	3 483 898	1 788 457
Duplikater	659 766	516 857
Sertifikater fritidsbåt	1 071 266	896 087
Båtførerprøven	1 736 390	1 992 226
Gebyrinntekt NOR *	16 143 549	14 104 310
Pantattest NOR *	462 722	576 648
Gebyrinntekt NIS *	1 221 730	1 180 811
Sum innbetalinger fra gebyrer	41 985 457	32 393 609
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer		
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer		
Refusjon Petroleumstilsynet	866 390	608 057
Refusjon Kystverkets beredskapsavdeling	841 184	814 096
Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1 707 574	1 422 153
Salgs- og leieinnbetalinger		
Andre avgiftspliktige inntekter	3 630	204 779
Andre inntekter utenfor avgiftsområdet	9 818 420	6 210 850
Sum salgs- og leieinnbetalinger	9 822 050	6 415 629
Andre innbetalinger		
Sum andre innbetalinger	0	0
Sum innbetalinger fra drift	53 515 080	40 231 390

*Skipsregistrene

Note 2. Utbetalinger til lønn	31.12.2021	31.12.2020
Lønn	258 248 365	246 353 786
Arbeidsgiveravgift	35 589 141	35 596 703
Pensjonsutgifter*	17 207 744	29 124 409
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-8 572 236	-9 470 211
Andre ytelser	3 576 719	2 867 071
Sum utbetalinger til lønn	306 049 733	304 471 757
Antall utførte årsverk:	344	333

* Nærmere om pensjonskostnader:

Pensjoner kostnadsføres i resultatregnskapet basert på faktisk påløpt premie for regnskapsåret

Premiesats for 2021 er 12 prosent. Premiesatsen for 2020 var 12,7 prosent.

Note 3. Andre utbetalinger til drift	31.12.2021	31.12.2020
Husleie	25 871 941	25 520 947
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	220 221	232 291
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	6 363 309	5 818 546
Reparasjon og vedlikehold av maskiner utstyr mv.	20 011	72 461
Mindre utstyrsanskaffelser	4 054 057	5 643 350
Leie av maskiner inventar og lignende	10 346 567	9 267 642
Kjøp av konsulenttenester	83 810 209	62 758 169
Kjøp av andre fremmede tenester	29 547 565	19 267 663
Reiser og diett	4 940 496	7 391 481
Øvrige driftsutgifter	13 342 101	11 841 904
Sum andre utbetalinger til drift	178 516 477	147 814 454

Note 4. Finansinntekter og finansutgifter	31.12.2021	31.12.2020
Innbetaling av finansinntekter		
Renteinntekter	0	0
Valutagevinst	1 604	131
Annen finansinntekt	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	1 604	131
	31.12.2021	31.12.2020
Utbetaling av finansutgifter	31.12.2021	31.12.2020
Renteutgifter		-22 190
Valutatap	-14 525	
Annen finansutgift	0	0
Sum utbetaling av finansutgifter	-14 525	-22 190

Note 7. Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	31.12.2021	31.12.2020
858.1Tilskudd for skip i NOR	2 597 717 797	2 258 515 103
Tilskudd til ideelle organisasjoner	884 319	913 616
Tilskudd til statsforvaltningen	96 390	143 100
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	2 598 698 506	2 259 571 819

Note 8 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen.			
	31.12.2021	31.12.2020	
	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler*	500 000	0	500 000
Obligasjoner	0	0	0
Sum	500 000	0	500 000
Omløpsmidler			
Kundefordringer	1 241 749	0	1 241 749
Andre fordringer	492 766	492 766	0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0
Sum	1 734 515	492 766	1 241 749
Langsiktig gjeld			
Annen langsiktig gjeld	0	0	0
Sum	0	0	0
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-940 227	0	-940 227
Skyldig skattetrekk	-11 717 795	-11 717 795	0
Skyldige offentlige avgifter	-62 700	-62 700	0
Annen kortsiktig gjeld	529 639	-37 547	567 186
Sum	-12 191 083	-11 818 042	-373 041
Sum	-9 956 568	-11 325 276	1 368 708

* 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 %	28 565 000	466 766 000	500 000
Balanseført verdi 31.12.2021							500 000

* Gjelder Sintef Ocean pr. 31.12.20

Orgnr. 937 357 370

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

Forkortelser

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