



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Årsrapport 2022



Fotokonkurransen for sjøfolk 2022
Star Lygra
Foto: Reanmer Jean B. Baldoza

NIS  NOR

Januar:



03.01.22

Første dag som ny sjøfartsdirektør



11.01.22

Ny, framtidretta forskrift om tryggleik på passasjerskip

Februar:



11.02.22

Må ha høyhastighetsbevis fra juni 2023



24.02.22

Øker sikringsnivået i Svartehavet og Azovhavet

Mars:



11.03.22

Gjekk til topps med malerisk foto frå dekk



23.03.22

Det norske flagget i krise og krig

April:



07.04.22

Vellykket fritidsbåtkonferanse



29.04.22

Nullutslipp i verdensarvfjordene fra 2026

Mai:



12.05.22

Erfaringer med ny teknologi på norske skip



27.05.22

Maritimt toppmøte under Risør Trebåtfestival

Juni:



15.06.22

Mulig å lykkes med en nullvisjon for alle som ferdes til havs



01.07.22

Noreg i topp 3 på kvalitetsliste

Juli:



04.07.22

Nye tjenestenektangrep – også mot maritim næring



01.07.22

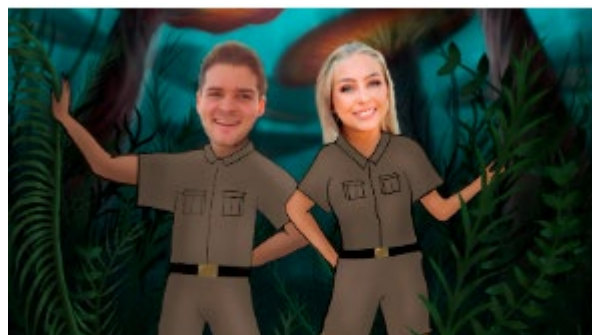
Viktige læringspunkter etter alvorlige hendelser i havbruk

August:



26.08.22

Med hockeysveis og krepp i jakten på IT-utvikler



01.08.22

Podkast-suksess for Sjøfartsdirektoratets sommervikarer

September:



26.09.22

Økt sikkerhet med god seilasplanlegging



30.09.22

Før alt annet – tenk sikkerhet under årets hummerfiske

Oktober:



06.10.22

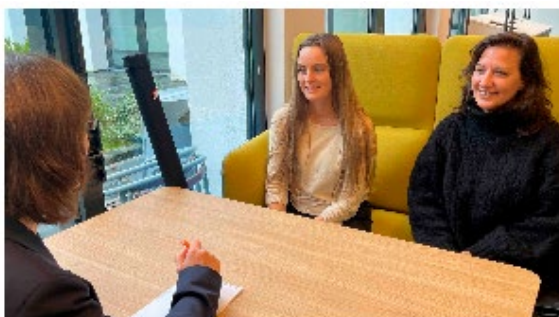
Alvorlige forhold avslørt under inspeksjon



24.10.22

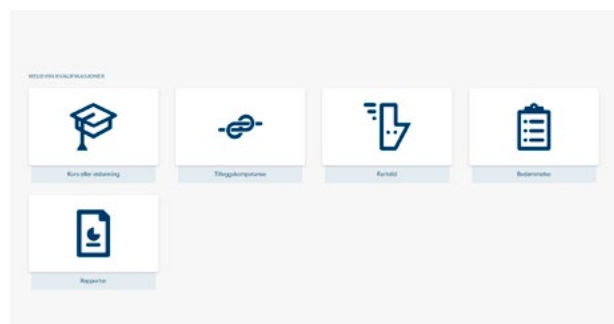
Nå kan lag og foreninger søke om sjøvettmidler til 2023

November:



15.11.22

Studiemodell med integrert praksis for nautikkstudenter inngår i tilskuddsordningen



17.11.22

Ny løsning for rapportering av fartstid og kompetanse

Desember:



14.12.22

Urovekkende mange grunnstøttinger med mindre arbeidsbåter



22.12.22

Sjøfartsdirektoratet venter med å fjerne "High risk area" i de vestlige delene av det indiske hav

Fotokonkurransen for sjøfolk 2022 - hederlig omtale.
Stril Mermaid
Foto: Fredrik Almenningen Rosså





Innhold

DEL I	Lederens beretning	8
DEL II	Introduksjon til virksomheten og hovedtall	10
	Utvalgte hovedtall	12
	Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet	13
DEL III	Årets aktiviteter og resultater	15
	Sjømannsidretten	33
	Mål, styringsparametere og oppdrag fra departementet	34
	Bevilgningsoppstilling og ressursbruk	53
DEL IV:	Styring og kontroll i virksomheten	60
DEL V	Vurdering av fremtidsutsikter	67
DEL VI	Årsregnskapet	69
	Prinsippnotat årsregnskapet	71
	Bevilgningsoppstilling	72
	Forkortelser	79

DEL I

Lederens beretning



Russlands krig i Ukraina har naturlig nok preget 2022. På grunn av den alvorlige situasjonen besluttet Sjøfartsdirektoratet å heve sikringsnivået i den nordlige delen av Svartehavet og Azovhavet. Etter at vårt naboland Russland gikk til krig, har det vært økt spenning i den maritime sektoren i hele Europa. Dette medfører dessverre økt risiko for sammensatte digitale hendelser og behov for økt årvåkenhet.

Krigen og den sikkerhetspolitiske situasjonen har ført til at direktoratet har konsentrert seg om å sikre at norskflaggede skip skal seile. Direktoratet har ellers vært særlig opptatt av å følge denne situasjonen nøye og har gjennom perioden måttet håndtere ulike henvendelser som omhandler både fartøy og mannskapsutfordringer.

Den maritime næringen står overfor store endringer fremover, både når det gjelder digitalisering og dekarborisering. Klimatrusselen gjør at vi må øke tempoet i utviklingen av ny maritim teknologi. Sjøfartsdirektoratet er en pådriver i utviklingen og ønsker å tilrettelegge for og sertifisere nye løsninger. I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett våren 2022 fikk Sjøfartsdirektoratet tildelt en ekstrabevilling for å håndtere økt arbeidsmengde som følge av ny maritim teknologi. Det er opprettet en egen seksjon for ny maritim teknologi.

Sjøfartsdirektoratet har i 2022 kommet nærmere en normalsituasjon og har gjenopptatt normal aktivitet etter pandemien. Den maritime næringen har vokst, og Sjøfartsdirektoratet har levert i tråd med målsettingen i vår egen strategiplan. Mengden uanmeldte tilsyn har økt sammenlignet med de to foregående årene, og antall havnestatskontroller gjennom Paris MoU-samarbeidet er tilbake på normalt nivå.

Det er svært høy aktivitet innen nybygg og

ombygging i utlandet. Revisjon og inspeksjon er i større grad blitt gjennomført som fysiske tilsyn. Direktoratet har i 2022 jobbet med videreutvikling av fjerntilsyn og funnet gode metoder for å kunne gjennomføre slike tilsyn innenfor ulike områder. Totalt sett kan vi konkludere med at tilsynsplanen i all hovedsak er fulgt opp, og at vi gjennom tilsynsarbeidet i 2022 har jobbet aktivt for å trygge mannskap, miljø og materielle verdier.

Det er registrert i alt 1007 hendelser på næringsfartøy i 2022, hvorav 40 % er nestenulykker og 60 % er ulykker. Samlet utgjør dette en økning på om lag 3 % sammenlignet med 2021. Det er registrert 49 flere nestenulykker enn i 2021, mens det er registrert 17 færre ulykker i 2022 enn i 2021. Sju mennesker har mistet livet i forbindelse med næringsaktivitet på sjøen i 2022. Dette er omtrent på gjennomsnittet for de seneste årene. Økningen i antall ulykker er en utvikling som bekymrer oss, og vi vil i enda større grad jobbe målrettet med å redusere ulykkestallene i tråd med nullvisjonen som er vedtatt på Stortinget og av regjeringen.

I 2022 ble det registrert hele 34 omkomne i fritidsbåtulykker. Det er åtte flere enn i 2021 og 14 flere enn i 2020. Tallet på omkomne er urovekkende høyt.

Direktoratet bruker betydelige ressurser for å følge opp det internasjonale arbeidet. Pandemien har medført at det ikke har vært like rask



progresjon i internasjonale forhandlinger som ønsket. Fra høsten 2022 har IMO igjen åpnet for fysiske møter, og vi venter dermed normalisering av arbeidet og bedre progresjon framover.

En av direktoratets erfarne delegasjonsledere ble i februar 2022 valgt til leder av IMOs underkomité HTW (Human Element, Training and Watchkeeping). Sjøfartsdirektoratet leder også flere korrespondansegrupper i IMO som utvikler bindende regelverk.

Sjøfartsdirektoratet jobber kontinuerlig med effektivisering. Vi jobber med å bli enda mer prosessorienterte, og løpende forbedrings- og effektiviseringsarbeid er en del av denne prosessen. Når vi innfører nye digitale tjenester, forventes det at vi skal se på effektiviseringstiltak.

Direktoratet er i slutfasen av arbeidet med å utvikle en ny løsning for automatisert saksbehandling av personellsertifikater, og løsningen vil bli lansert i første kvartal av 2023. En større satsing for å erstatte vårt tilsynssystem med en helt ny skybasert løsning pågår for fullt. I tillegg er et nytt system for tilskuddsordningen under utvikling. I 2022 har vi også videreutviklet den nye portalen for elektronisk tinglysning som benyttes i Skipsregistrene.

Flåten i NIS har i 2022 økt til 735 fartøy ved utgangen av desember. Det utgjør en nettovekst på 11 fartøy i 2022. Fram til andre tertial var det en sterk

vekst i bruttotonnasjen, men i siste tertial forsvant hele veksten, og året som helhet endte med en liten nedgang.

Aktiviteten i NOR har vært stabil i 2022. Antall fartøy som inngår i handelsflåten NOR, har falt med netto 22 fartøy og teller nå 899 ved årsskiftet.

Direktoratet er en endringsdyktig organisasjon og har en kultur som bidrar til at vi når strategiske mål. Vi har hatt et eget prosjekt for å kartlegge dagens kultur, lage forslag til handlingsplan og utarbeide nye verdier for direktoratet for strategiperioden. Arbeidet er videreført i 2022, og vi jobber nå med konkrete aktiviteter for å sikre implementering av ønsket kultur i organisasjonen.

Det er en glede for meg å kunne konstatere at ledere og medarbeidere i direktoratet på en svært god måte har bidratt til tilfredsstillende resultater i 2022.

Haugesund, 1. mars 2023

Knut Arild Hareide
Sjøfartsdirektør

Introduksjon til virksomheten og hovedtall



Presentasjon av virksomheten og samfunnsoppdraget

Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet som har hovedkontor i Haugesund. Direktoratet er forvaltnings- og tilsynsmyndighet for arbeidet med sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier på fartøy med norsk flagg og utenlandske fartøy i norske farvann.

Direktoratet har også ansvar for å sikre rettsvern for norskregistrerte skip og rettigheter i disse. Aktivitetene blir bestemt av nasjonalt og internasjonalt regelverk, avtaler og politiske beslutninger. Sjøfartsdirektoratet har som overordnet mål å være "den foretrukne maritime administrasjonen". Det betyr at direktoratet skal tilby konkurransedyktige tjenester, slik at næringen velger norsk flagg.

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

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

Kompetanse og samarbeid

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

Sjøfartsdirektoratet bistår Petroleumstilsynet i håndhevingen av petroleumsloven på norsk sokkel og Statens havarikommisjon for sjøfart i forbindelse med skipsulykker. Direktoratet er medlem

av Totalforsvaret og har dessuten etablert tett samarbeid med NSM, E-tjenesten og PST på grunn av trusselbildet i verden. Direktoratet sitter også i Redningsledelsen og deltar i Nortraship-ledelsen.

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 utstede sertifikater til fartøy
- ✓ føre tilsyn med arbeids- og levevilkår på fartøy, utstede sertifikater for sjøfolk og føre tilsyn med norske maritime utdanningsinstitusjoner
- ✓ føre tilsyn med utenlandske fartøy i norske havner
- ✓ forvalte tilskuddsordninger på 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 blant annet skipssikkerhetsloven, sjøloven, skipsarbeidsloven, petroleumsloven og NIS-loven. Sjøfartsdirektoratet koordinerer Norges arbeid i internasjonale maritime organisasjoner som IMO, ILO, EU/EØS, EMSA og Paris MoU.

Organisering

Sjøfartsdirektoratet er organisert med et hovedkontor i Haugesund, sju regioner med 16 regions- og tilsynskontorer langs hele kysten og avdeling for skipsregistrene i Bergen. Direktoratet hadde i 2022 til sammen 349 årsverk med følgende fordeling: 227 årsverk ved hovedkontoret i Haugesund, 22 årsverk ved Skipsregistrene i Bergen og 100 årsverk ved regionskontorene.

Ledelsen har i 2022 bestått av



Knut Arild Hareide
Sjøfartsdirektør



Håvard Gåseidnes
Avdelingsdirektør /
Fartøy og sjøfolk



Alf Tore Sørheim
Avdelingsdirektør /
Operativt tilsyn



John Malvin Økland
Avdelingsdirektør /
Administrasjonsavdelingen



Linda Bruås
Avdelingsdirektør /
Regelverk og
internasjonalt arbeid

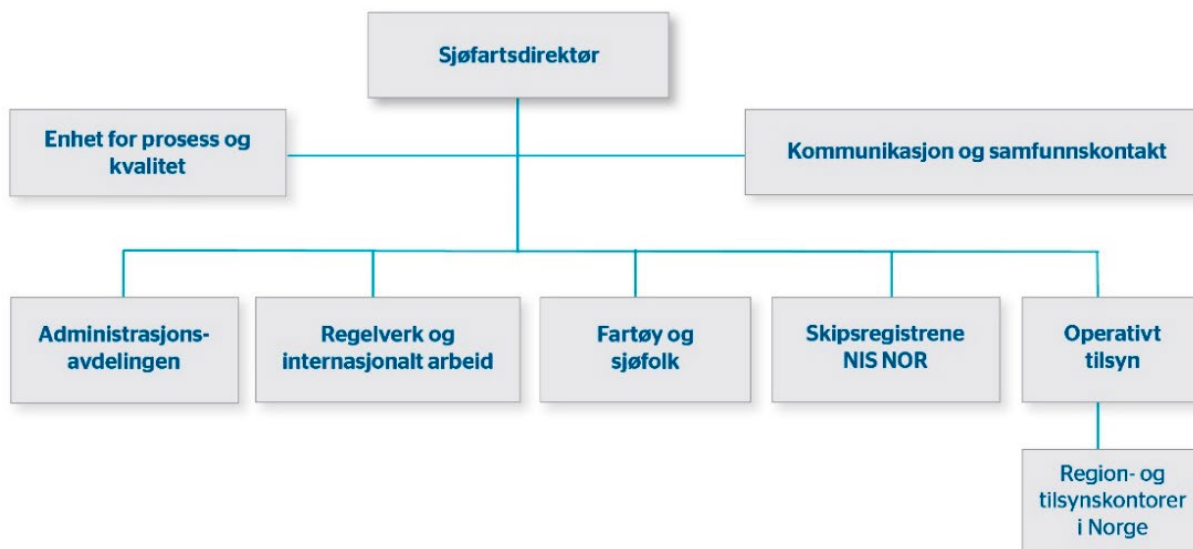


Elisabeth Hvaal Lingaas
Avdelingsdirektør /
Skipsregistrene



Dag Inge Aarhus
Avdelingsdirektør /
Kommunikasjon og
samfunnskontakt

Organisasjonskart:



Utvalgte hovedtall

Nøkkeltall fra årsregnskapet

Beskrivelse	2020	2021	2022
Antall ansatte	364	363	357
Antall avtalte årsverk	352	349	349
Antall utførte årsverk	333	344	319
Samlet tildeling post 01-99	458 820 000	478 269 000	482 906 000
Utnyttelsesgrad post 01-29	96,6	98,1	96,5
Driftsutgifter	452 286 211	484 566 209	482 833 005
Lønnsandel av driftsutgifter	69,4 %	64,90%	65,5 %
Lønnsutgifter per årsverk	887 490	864 760	991 131
Konsulentandel av driftsutgifter	18,1 %	23,4 %	20,3 %

Utvalgte volumtall

Beskrivelse	2020	2021	2022
NIS-flåten, bruttotonnasje	17 722 748	17 600 322	17 594 035
NIS-flåten, antall fartøy	695	724	735
NOR-antall fartøy totalt	21 232	20 518	20 361
- herav NOR-handelsflåten, antall fartøy	910	921	899
- herav NOR-fiskefartøy	5721	5032	4847
- herav NOR-fritidsfartøy	9913	10 056	10 166
- herav andre NOR-fartøy	88	4502	4449
Rangering på White List - Paris MoU	2	2	3
Sertifikatinspeksjoner, antall obligatoriske	2511	2743	2412
Andre inspeksjoner, antall 1)	1928	2040	2599
Uanmeldte inspeksjoner, norske kontrollpliktige skip	160	150	259
ISM revisjoner av skip og rederier	476	452	612
Havnestatskontroller, antall	356	416	588
Personellsertifikater, antall utstedte/gebyrbelagte	21 452	29 806	20 514
Nybygg, antall levert per år	80	71	50
Større ombygninger, antall levert per år	237	259	268
Sjøfolk i tilskuddsordningen, antall, årlig gj.sn.	14 329	14 423	15 175
- herav norske	12 292	12 393	12 862
Tilskuddsordningen for Sjøvett, antall innvilgede	66	58	70
Skipsulykker, antall	280	337	352
Arbeids-/personulykker næringsfartøy, antall	247	277	259
Omkomne næringsulykker, antall	13	6	7
Omkomne fritidsfartøy, antall	20	26	34

1) Andre tilsyn - noen tilsynstyper blir avsluttet, og nye kommer til. "Andre tilsyn" må derfor ikke sammenlignes over år. Noen tilsynstyper er flyttet fra sertifikatinspeksjoner til andre tilsyn.

Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet

Innsatsfaktorer

349 Årsverk
448 mill kroner i samlet driftsbevilgning kap. 0910 og 1422 (tildelingsbrev).
2205 mill kroner i bevilgning til nettolønnsordning, kap. 0909 (tildelingsbrev).

	Tilsyn	Forebyggende arbeid	Regelverksutvikling	Registrering av skip og rettigheter (NIS/NOR/BYGG)	Markedsføring av Norge som flaggstat	Tilskuddsforvaltning
Aktiviteter	- Dokumentkontroll, inspeksjoner og revisjoner knyttet til nybygg, ombygging, innflagging og drift.	- Overvåke risikobildet gjennom ulykkesrapporter, sikkerhetstilrådinger, analyse, statistikk og risikovurderinger.	- Utvikle norsk og internasjonalt regelverk bl.a. på bakgrunn av funn ved tilsyn, ulykker og utviklingen i samfunnet.		- Utføre en målrettet markedsføringsplan som skal bidra til økning av NIS/NOR flåten og sikre Norges posisjon som en ledende sjøfartsnasjon	- Foreta kontroll og korrekt saksbehandling av søknader og korrekt utbetaling av krav i henhold til regelverk for tilskudd til sysselsetting av sjøfolk.
	- Dokumentkontroll knyttet til søknader om personlige sertifikater.	- Arbeid for å bedre sjøfolks helse og trivsel, blant annet gjennom Ildrettstjenesten.	- Delta aktivt i IMO, ILO og EU.	- 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).	- Markedsaktiviteter og tiltak rettet mot å beholde og pleie eksisterende kunder i NIS/NOR	
	- Faglig oppfølging av aktører med delegert myndighet.	- Arbeid for å bedre sikkerheten i flåten, blant annet gjennom, Sjø sikkerhetskonferansen, Fritidsbåtkonferansen og diverse kampanjer.	- Bidra til utvikling av nye internasjonale konvensjoner eller endre eksisterende internasjonalt regelverk og implementere dette i norsk rett.			
	- 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.		- Utstedelse av sertifikater og attester.	- Markedsaktiviteter og tiltak rettet mot innsalg og oppfølging av nye kunder i NIS/NOR
	- Bistand til andre etater.	- Faste samarbeidsforum med næringen, herunder HMS i fiskeflåten, Sakkyndig råd for fritidsfartøy, Maritimt samarbeidsforum, ISWAN.	- Aktiv formidling av regelverk.	- Overføre kildedata til offentlige og private aktører via web-services løsning.	- Markedsaktiviteter som synliggjør attraktiviteten og konkurransedyktighet av det norske flagget og profilere Norge som en ledende sjøfartsnasjon, spesielt innenfor bærekraft og ny teknologi.	
	- Godkjenninger og revisjoner (Klasseselskaper, maritime utdanningsinstitusjoner, sjømannsleger etc.)	- Ad-hoc-samarbeid med næringen.	- Tett dialog med næring i utvikling av regelverk			
- Uanmeldte tilsyn/inspeksjoner (norske fartøy, utenlandske skip i norske havner, havarier, markedstilsyn etc.).						
Produkter/ tjenester	- Fartøysertifikater.	- Statistikk, Årlig risikoreport.	- Et oppdatert og lett tilgjengelig regelverk.	- Realregister som tjener som rettsvernregister for registrering av rettigheter i norske skip. Sikrer rettslig eierskap i skipet.	- 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.		- Egne kundearrangementer	
	- Godkjenninger.	- Veiledningsmateriell.	- Utvikle klart regelverkspråk.		- Produksjon av markedsmateriell	
	- Tillatelse	- konferanser	- Kontinuerlig fokusere på forenkling og fleksibilitet i regelverksutviklingen uten at det påvirker sikkerheten negativt	- PR/annonsering/profilering		
	- Tilsyn			- Analyse/kundespørreundersøkelser		
				- Registrering av juridiske rettigheter, rettighetshavere og rettighetshavers prioritet i forhold til pantekrav.	- CRM system	
				- Deltakelse på events (messer/konferanser)		
Brukereffekter	- Sikrere og miljøvennlige skip.	- Større mulighet til å vurdere og håndtere risiko.	- Bidrar til å fremme norsk kompetanse og innovasjon.	- Skipsregistrenes hovedoppgave er å fremme omsetning og kreditt for den norske flåten	- Rederiene får sine skip registrert i et anerkjent nasjonalt register.	Flere norske sjøfolk på norske skip.
	- Godt kvalifiserte sjøfolk.	- Bedre sikkerhetskultur.	- Bedre sikkerhet, helse og miljø for sjøfolk og skip.	- Bidrar til rettsvern i forhold til eierforhold og rettigheter i skip, mulighet til å ta opp lån med pant i skip med rett prioritet.	- Synlighet av registrene vil øke oppfattelsen av at dette er kvalitetsregistre.	
	- Gode maritime utdanningsinstitusjoner.	- sikre og miljøvennlige skip	- Økt forståelse for regelverket og reglernes hensikt	- Fartøy får Nasjonalitetsbevis og rettighet til å seile under norsk flagg. Fartøyet er berettiget til å nyte den beskyttelse og de rettigheter samt fordeler som tilkommer norske fartøy	- Økt kunnskap om direktoratets tjenester og kvalifikasjoner.	
	Gode arbeids- og levevilkår			- Står som et oppdatert og korrekt realregister til benyttelse av samfunnsaktører og private som måtte ønske og/eller ha behov for disse dataene.	- 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 fartøyuulykker i både fritidsflåten og næringsflåten.	Redusert antall personulykker og fartøyuulykker i både fritidsflåten og næringsflåten.	- Reduserte antall personulykker og fartøyuulykker.	- Tjene som ledd i den offentlige kontrollen av norske skip.	- Flere skip under norsk flagg vil forsterke de andre samfunns-effektene.	- Sikre norsk maritim kompetanse.
	- Omdømmebyggende for direktoratet i form av at de som er brukere av maritim transport (passasjerer) ser at sikkerhet følges opp.	Grønnere skipsfart.	- Bidrar til å gjøre norsk skipsfartsnæring mer konkurransedyktig	- Realregistrering er en forutsetning for et velfungerende kredittsystem		- Sikre og fremme sysselsetting innenfor norsk maritim klynge.
	- Større bevissthet i næringen rundt viktighet av sikkerhet (forebyggende og holdningsskapene).		- Bedre miljø, lavere forurensning.		- 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.	- Bidra til konkurransedyktige rammevilkår for norsk skipsfartsnæring.
	- Grønnere skipsfart.		Bidra til utvikling av ny teknologi			



Fotokonkurransen for sjøfolk 2022. Vortex. Foto: Ole Petter Dahl

Årets aktiviteter og resultater

Sjøfartsdirektoratets strategiplan 2020-2024

Visjon:

«Den foretrukne maritime administrasjonen».

Samfunnsoppdraget:

Sjøfartsdirektoratet skal være en attraktiv sjøfartsadministrasjon med høy 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

Tilsynsarbeidet i Sjøfartsdirektoratet tar utgangspunkt i vedtatt tilsynsplan. Tilsynsplanen beskriver fokusområde, prioriteringer og kampanjer for inneværende år. Sikkerhetskultur og risikoforståelse var direktoratets fokusområde i 2022. Fokusområdet er innarbeidet i ordinære sertifika-tinspeksjoner, revisjoner og uanmeldte tilsyn.

Direktoratets tilsynsaktivitet var ved utgangen av 2022 tilbake til et normalnivå sammenlignet med 2020 og 2021 (under pandemien). Det var gjennom året noe etterslep av sertifikatinspeksjoner, men ved årsslutt var dette minimalt. I 2022 opplevde vi en stor økning av ISM-revisjoner. Dette skyldes framfor alt fornyelsesrevisjoner i fiskeflåten.

Krigen i Ukraina og den sikkerhetspolitiske situasjonen har medført at direktoratet har konsentrert seg om å sikre at norskflaggede skip skal seile. Ett

av tiltakene som ble videreført, er muligheten for tre måneders sertifikatforlengelser. Dette var for å skape fleksibilitet og forutsigbarhet i en krevende situasjon. Direktoratet har ellers vært opptatt av å følge denne situasjonen nøye og har gjennom perioden måttet håndtere ulike henvendelser om både fartøy og mannskapsutfordringer.

Sjøfartsdirektoratet hevet tidlig i krigen sikringsnivået til 3 i et definert område nord i Svartehavet og Azovhavet.

Direktoratet har i 2022 jobbet med videreutvikling av fjerntilsyn og funnet gode metoder for å kunne gjennomføre fjerntilsyn innen ulike tilsynsområder. Innen revisjon har dette vist seg å være et nyttig verktøy. Videreutvikling av fjerntilsyn fortsetter. Denne måten å jobbe på vil gi mer tid til fysiske tilsyn på høyrisikoskip.

Direktoratet opplevde gjennom hele 2022 fortsatt høy nybyggaktivitet både i Norge og utlandet. I tillegg er det stor aktivitet innen ombygging. Direktoratet var gjennom året involvert i flere varierte og spennende lav- og nullutslippsprosjekter. Slike prosjekter prioriteres høyt, men er ofte avanserte og svært tidkrevende.

Direktoratet har stort sett fått utført de ulike tilsynene, men har ikke fått gjennomført planlagt mengde markedstilsyn, tilsyn på utenlandske fiskefartøy og tilsyn av avfallssystemer om bord i fartøy (PRF-tilsyn).

Mengden uanmeldte tilsyn har økt sammenlignet med de to foregående årene, og antall havnestatskontroller gjennom Paris MoU-samarbeidet er tilbake på normalt nivå.

Sjøfartsdirektoratet konkluderer med at tilsynsplanen i all hovedsak er fulgt opp, og at vi gjennom tilsynsarbeidet i 2022 har jobbet aktivt for å trygge mannskap, miljø og materielle verdier.

Ytterligere detaljer og resultater av tilsynsaktiviteten er tilgjengelig under "Mål, styringsparametere og oppdrag fra departementet".

Ved starten av året fikk direktoratet et tilleggsoppdrag om å foreslå en nullvisjon for sjøfarten. Forslaget ble oversendt departementet ved utgangen av mai. Direktoratets vurdering er at en uttrykt nullvisjon for sjøfarten vil være et viktig rammeverk for fortsatt forbedring av sikkerheten i årene som kommer.

Gjennom året har direktoratet i tillegg jobbet med kontinuerlig forbedring av tilsynsmetodikk. Dette innebærer en overgang til mer prosessbaserte tilsyn, utvikling av digitale systemer som skal forbedre tilsynsarbeidet, og ikke minst styrket opplæring av våre saksbehandlere og inspektører. Dette arbeidet vil fortsette inn i 2023.

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 ambisjon om å være en pådriver for det grønne skiftet med fokus på høy sikkerhet og renere miljø. Alternative drivstoff og digitalisering i maritim næring er en viktig del av denne grønne omstillingen.

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, utvidet virkelighet (AR), 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	0,95%	0,00%	0,06%
Batterihybrid	2,86%	1,38%	1,48%
LNG	0,54%	0,36%	0,37%
LNG-batterihybrid	0,54%	0,25%	0,27%

Tabell 1: Andel av NOR-/NIS-skip som har null- eller lavutslippsteknologi.

236 fartøy i NOR og 36 fartøy i NIS er utstyrt med null- eller lavutslippsteknologi.

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

Sjøfartsdirektoratet har en risikobasert tilnærming både innen tilsyn på norske skip og i havnestatskontroller i Paris MoU-samarbeidet. Dette har vi konsentrert oss om over flere år. Risikovurderingen sørger for at vi i større grad er om bord i skip med såkalt høy risiko. Dette medfører videre at vi over tid har hatt en økning i antall funn og tilbakeholdelser, noe som igjen viser at vi i enda større grad bruker ressursene våre riktig og bidrar til å styrke sikkerheten til sjøs.

I tillegg til risikobasert tilnærming var “sikkerhetskultur og risikoforståelse” definert som fokusområde for 2022. Det er det samme fokusområdet som vi hadde i 2021. Erfaringene med tilsyn på fokusområdet så langt har vist at næringen trenger en fortsatt målrettet innsats over tid for å bli bedre på sikkerhetskultur og risikoforståelse. Vi ønsker at alle rederiene skal lykkes i arbeidet med sikkerhetskultur og vil gi næringen tilstrekkelig tid til å sikre et reelt løft i nivået på risikovurderingene om bord.

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 spisse det risikobaserte tilsynet mot sikkerhetskritiske forhold. I perioden har direktoratet gjennomført et pilotprosjekt med uttesting av den nye risikoseparatoren. Erfaringene så langt er gode.

Fjerntilsyn har blitt en del av våre tilsynsmetoder. Dette verktøyet er også et viktig bidrag til å styrke det risikobaserte tilsynet. Ved å gjennomføre fjerntilsyn der det er hensiktsmessig, får vi mer tid til å utføre fysiske tilsyn i såkalte høyriskoskip.

Tabell 2 viser en fordeling av uanmeldte tilsyn på fartøytyper. Det er i fartøygruppen lasteskip vi finner flest pålegg per tilsyn. Erfaringene viser at vi har en del eldre lasteskip i flåten som vil få et større tilsynsfokus også i 2023.

Tabell 3 viser pålegg per tilsyn fordelt på risikokategorier. Det er klart flere pålegg på fartøy i kategorien høy. Dette viser at den risikobaserte tilnærmingen fungerer.

Fartøygruppe	Antall tilsyn	Antall fartøy	Antall pålegg	Pålegg/tilsyn
Fiskefartøy	97	97	415	4,3
Fritidsfartøy	1	1	5	5,0
Lasteskip	73	69	465	6,4
Passasjerskip	38	33	122	3,2
Ukjent	19	19	101	5,3

Tabell 2: Uanmeldte tilsyn fordelt på fartøytype, 2022

Risikokategori	Antall tilsyn	Antall pålegg	Pålegg/tilsyn
Høy	37	305	8,2
Medium	16	59	3,7
Lav	31	116	3,7
Blank	144	628	4,4

Tabell 3: Uanmeldte tilsyn fordelt på risikokategori, 2022

Figur 2 viser de fem kategoriene av pålegg det gis flest av. Trenden har vært forholdsvis lik de siste årene. Direktoratet vil særlig følge utviklingen av ISM-relaterte funn, da vi har sett en økning i slike funn de siste årene.

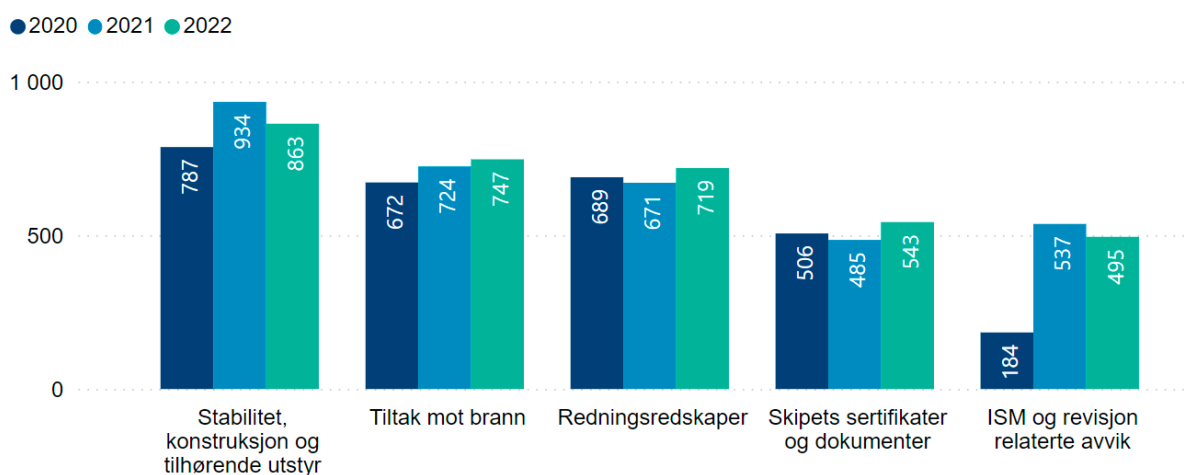
Kontrollpliktige skip er skip med gyldig hovedsertifikat eller fartøyinstruks. Antall kontrollpliktige skip var 5072 per 31. desember 2018. Ved utgangen av 2022 hadde antallet økt til 7194. Dette er en økning på 2122 skip i denne femårsperioden.

Det har vært en økning i antall kontrollpliktige fiskefartøy etter 2018 som en følge av at sertifisering av fiskefartøy med største lengde

8-10,67 meter har pågått over en periode på fem år fra 1. januar 2016 til 1. januar 2021.

31. desember 2018 var det 2197 kontrollpliktige lasteskip. Ved utgangen av 2022 hadde tallet steget til 3020. Dette er en økning på 843. Økningen er en følge av innfasingen av nytt regelverk for bygging av mindre lasteskip med krav om fartøyinstruks. I tillegg har det vært stor byggeaktivitet innenfor segmentet 8-24 meter i havbruksnæringen i perioden 2018-2022.

En annen årsak til økningen i kontrollpliktige skip er at antall NIS-skip har økt med 118, fra 615 ved utgangen av 2018 til 736 per 31. desember 2022.



Figur 1: Utvikling i hvilke fem påleggskategorier det er gitt flest av ved tilsyn i perioden 2020-2022

Kontrollpliktige skip	2018	2019	2020	2021	2022
Fiskefartøy	2 197	3 230	3 089	3 359	3 487
Flyttbare innretninger	24	25	17	19	34
Lasteskip	2 177	2 157	2 383	2 523	3 020
Passasjerskip	674	680	651	639	653
Totalt	5 072	6 092	6 140	6 540	7 194

Tabell 4: Antall kontrollpliktige skip med gyldig hovedsertifikat eller fartøyinstruks per 31.12.2022



Ulykkesbildet 2022 – næringsfartøy

Det er registrert i alt 1007 hendelser på næringsfartøy i 2022, hvorav 40 % er nestenulykker og 60 % er ulykker. Samlet representerer dette en økning på om lag 3 % sammenlignet med 2021. Det er registrert 49 flere nestenulykker enn i 2021, mens det er registrert 17 færre ulykker i 2022 enn i 2021. Dette bildet er oppsummert i figur 1.

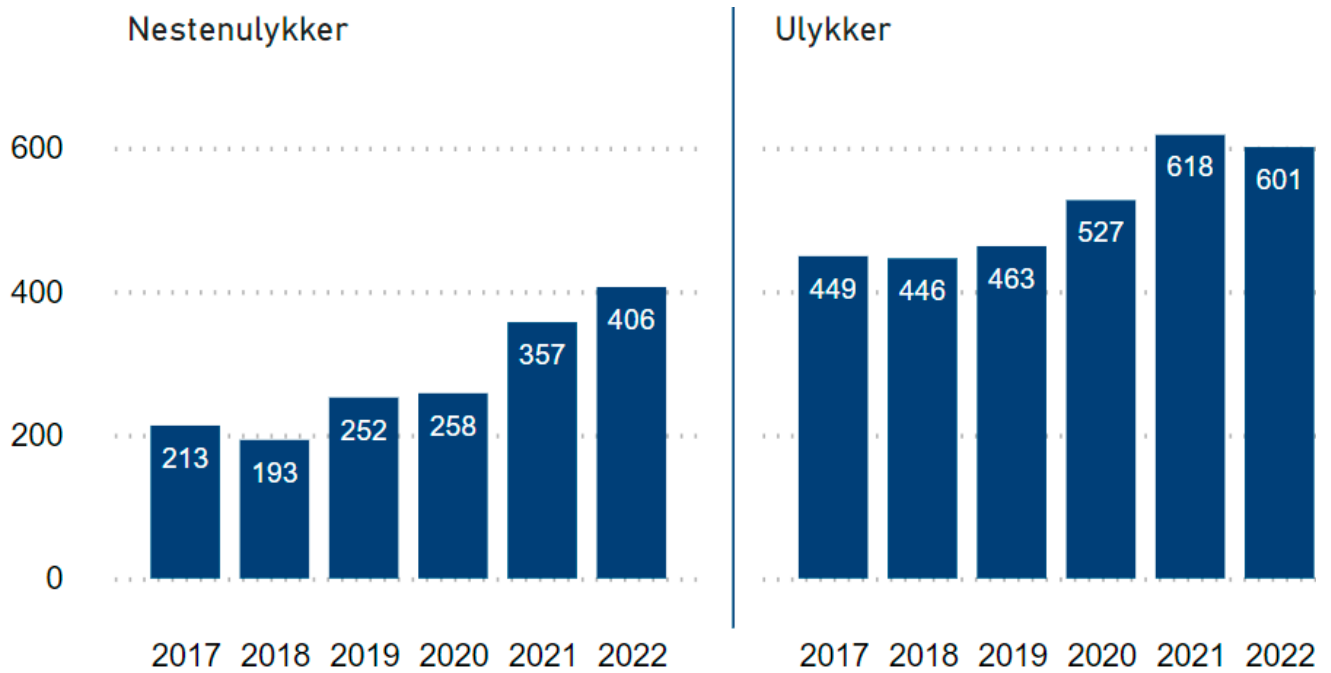
Utvikling i antall personulykker og skipsulykker, 2017-2022

Av de i alt 601 ulykkene i 2022 var 348 skipsulykker, mens 253 var personulykker. Det har vært en økning i antall skipsulykker og en nedgang i personulykker sammenlignet med 2021. Skipsulykker har økt med ni ulykker sammenlignet med 2021, mens det har vært 26 færre personulykker.

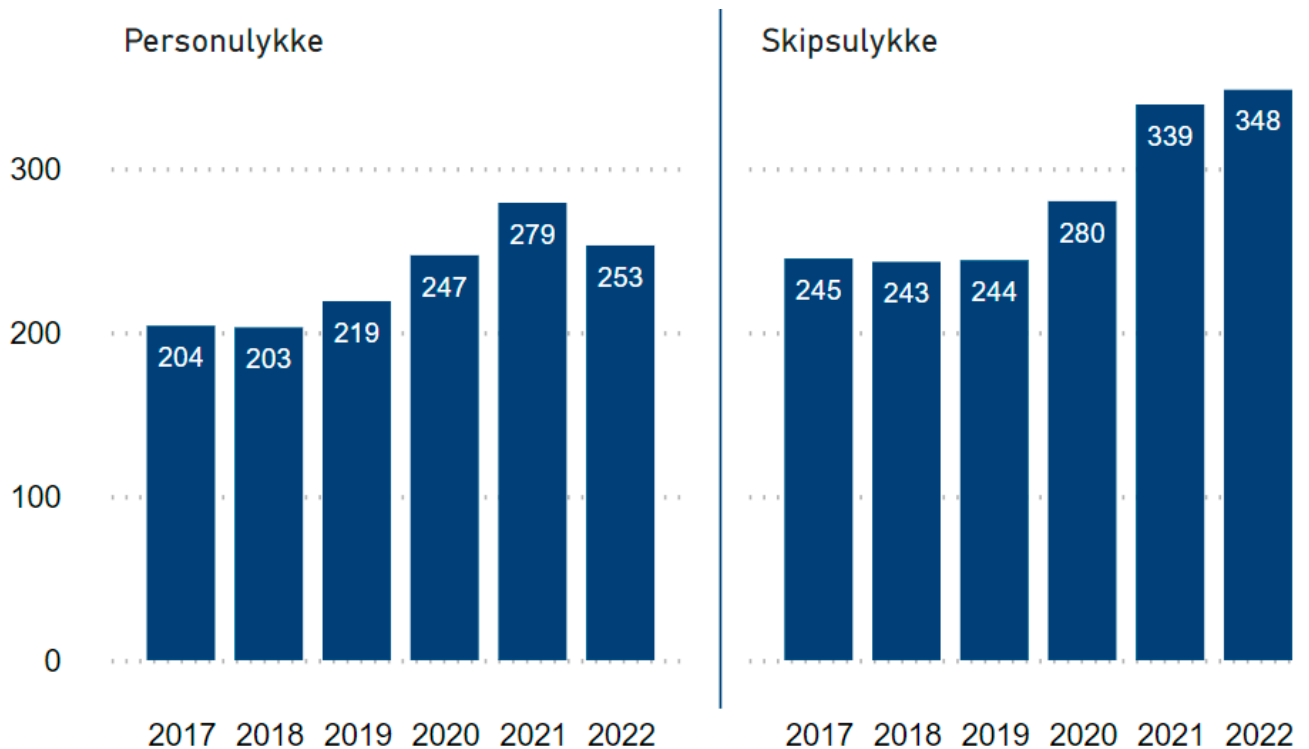
De aller fleste skadene skjer på besetningsmedlemmer (89 %) mens disse er i arbeid (85 %). Det er relativt få passasjerer som skades om bord på norske næringsfartøy. Gjennomsnittlig antall skadde passasjerer per år de fem foregående

årene er 15, men dette tallet trekkes noe opp av Viking Sky-hendelsen. I 2022 har vi registrert 20 passasjerskader på norske næringsfartøy.

Blant personulykkene i 2022 er det flest fall om bord (34 %), etterfulgt av støt/treff (20 %) og støt/klem (15 %). Andelen fallhendelser og ulykker med støt-/klemskader ligger på samme nivå som året før, mens antall støt-/treffulykker er 6 % lavere enn i 2021. Sjøfartsdirektoratet har definert fallulykker som sitt fokusområde i 2022, med den hensikt å forebygge og rette oppmerksomhet mot denne ulykkestypen.



Figur 2: Utvikling i nestenulykker og ulykker på næringsfartøy, 2017-2022



Figur 3: Utvikling i person- og skipsulykker på næringsfartøy, 2017-2022



Fotokonkurransen for sjøfolk 2022, Star Lygra. Foto: Jean B. Baldoza

Skipsulykker og fartøyskader, 2017-2022

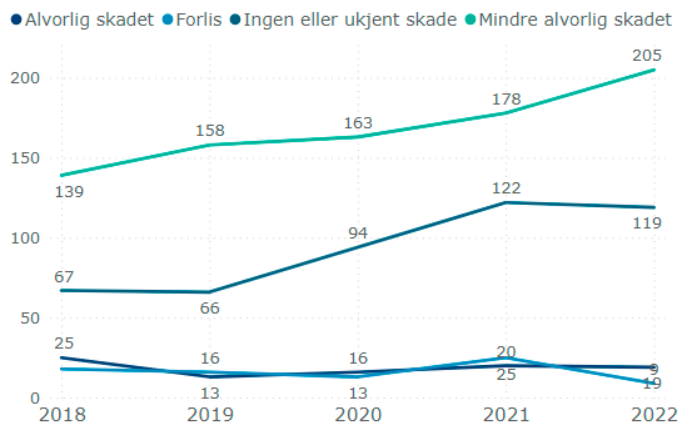
Hver skipsulykke kan medføre én eller flere fartøyskader. De aller fleste ulykker involverer kun ett fartøy, men enkelte hendelser (i all hovedsak kollisjoner) kan involvere flere fartøy. Antallet fartøyskader vil derfor alltid være noe høyere enn antallet skipsulykker.

I 2022 har vi registrert i alt 358 skader med eller på fartøy. 110 av disse skyldtes grunnstøting, mens 58 var knyttet til miljøskade eller utslipp. I tillegg er det registrert 67 kontaktskader og 47 branner.

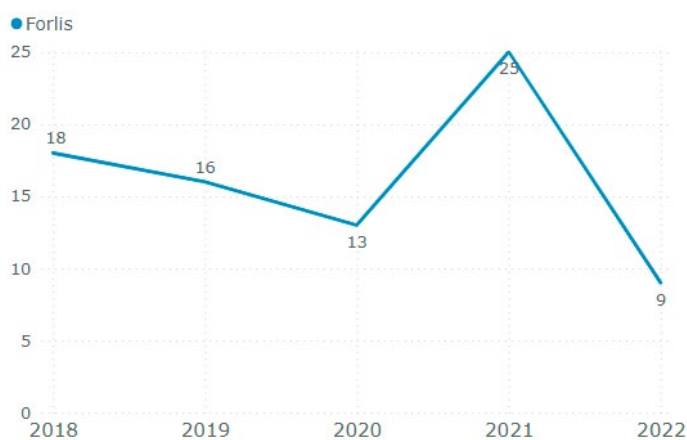
Antallet kontaktskader har økt fra 57 i 2021 til 67 i 2022. Vi har dessuten sett at antall brannhendelser har økt fra 33 til 47 i det samme tidsrommet. Antall innrapporterte miljøskader er redusert sammenlignet med 2021.

Ulykkestype	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Sum
Annen ulykke	14	11	16	5	12	11	69
Brann/eksplosjon	15	29	25	28	33	47	177
Fartøyet er savnet, forsvunnet		2	2				4
Grunnstøting	103	96	79	90	111	110	589
Hardtværskade	4	4	2	11	6	6	33
Kantring	5	3	2	3	7	9	29
Kollisjon	15	21	16	19	18	22	111
Kontaktskade ved kai, bro e.l.	48	36	50	62	57	67	320
Lekkasje	10	15	15	9	20	14	83
Maskinhavari	9	10	13	11	11	13	67
Miljøskade/forurensing	30	27	32	48	71	58	266
Stabilitetssvikt uten kantring	2		1		2	1	6
Sum	255	254	253	286	348	358	1754

Tabell 5: Utvikling i fartøyskader, 2017-2022



Figur 4: Utvikling i antall fartøyskader, 2018–2022



Figur 5: Utvikling i antall forlis, 2018–2022

Utvikling i antall fartøyskader på næringsfartøy, 2017–2022

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 miljøskadelige utslipp til luft eller vann.

Figuren over viser utviklingen i antall fartøyskader fra 2017 til 2022. 92 % av alle fartøyskader i 2022 har ingen, ukjent eller mindre alvorlig skade. Av figuren ser vi at det har vært en jevn økning av innrapporterte ulykker med mindre alvorlig skade. Fra 2017 til 2022 antallet av slike ulykker økt med 64 %. Fram til 2021 var det en økning i antall ulykker med ingen eller ukjent skade. Fra 2021 til 2022 er antallet redusert fra 122 til 119.

Forlis, 2017–2022

I 2022 var det ni fartøy som forliste. Dette er en betydelig reduksjon sammenlignet med 2021, da det var 25 forlis. Antallet forlis i 2022 ligger også godt under gjennomsnittet for de fem foregående årene (19).

Omkomne

Det er registrert sju omkomne på næringsfartøy i 2022, mot seks i 2021 og 13 i 2020. De fem foregående årene var det i gjennomsnitt åtte omkomne.

Alle de omkomne i 2022 var tilknyttet norske skip.

Fem av disse sju omkom i arbeidsulykker, og de to siste i en kantringsulykke. Tre hendelser skjedde på fiskefartøy, to på lasteskip og to på passasjerskip. Hendelsene i 2022 er oppsummert i tabellen under.

Type	Fartøytype	Beskrivelse
Arbeidsulykke, fall	Passasjerskip	Fallhendelsene fra en høyde om bord i fartøyet. En person hadde klatret opp på rekkverk og gikk/balanserte på dette. Ikke en sjøulykke som granskes.
Arbeidsulykke, støt/klem	Passasjerskip	Stor bølge knuste vindu til lugar, og en person omkom som følge av hendelsen. Statens havarikommisjon gransker ulykken.
Arbeidsulykke, fall til sjø	Lasteskip	Fall over bord, på vei fra lasteluke til hoveddekk
Arbeidsulykke, fall til sjø	Lasteskip	Fall over bord, havnet i klem mellom fartøy og merd
Kantring	Fiskefartøy	To personer omkom etter kantring.
Arbeidsulykke, fall til sjø	Fiskefartøy	Fall fra kai

Tabell 6: Omkomne næringsfartøyulykker, 2022

Ulykkesbildet 2022 – fritidsfartøy

Sjøfartsdirektoratet startet å registrere omkomne med bruk av fritidsfartøy i 2001. Det er per 2022 registrert 685 omkomne siden den tid, det vil si gjennomsnittlig 31 personer i året. I 2022 omkom 34 mennesker i fritidsfartøyulykker, åtte flere enn i 2021.



Antall omkomne på fritidsfartøy, 2018-2022

18 personer omkom i personulykke. Med personulykke mener vi at noe har skjedd med personen uten at det har skjedd noe med fartøyet. Ti av disse omkom etter fall til sjø langs kai med fortøyd båt, mens tre personer omkom ved fall til sjø da de var underveis. Tre personer omkom ved fall til sjø under fiske, og to personer omkom ved fall til sjø da de skulle entre en oppankret båt fra en lettboat.

Ni personer omkom som følge av kantring. To personer kantret da de raftet ned en elv. Tre personer kantret ved fiske. Fire personer omkom

etter kantring da de var underveis: ved kjøring i brottsjø (2), høy hastighet (1) og lek i kano (1).

Fem personer omkom etter grunnstøting. Tre omkom etter å ha kjørt i høy hastighet i mørket. To personer omkom under en seiltur fra Sverige til Norge. En person omkom ved kollisjon da han kjørte en vannscooter i høy hastighet inn i en fritidsbåt. En person omkom ved kontaktskade. En ung gutt var uoppmerksom og kjørte i høy hastighet på en stake.

Antall omkomne etter kjønn, alder og nasjonalitet 2018-2022

De siste fem år har 132 mennesker mistet livet i fritidsfartøyulykker. Statistikken viser at det er flest menn blant de omkomne. 94 % av de som omkom, var menn. 6 % var kvinner. I 2022 omkom to kvinner ved bruk av fritidsbåt. Noe av denne overvekten av menn skyldes nok at det er flere menn som benytter fritidsbåt.

Gjennomsnittsalderen på de som omkom i løpet av de siste fem årene, er om lag 54 år. I 2021 var snittalderen 55 år. Den eldste av de omkomne i 2022 var 85 år, mens den yngste var 6 år. Av de i alt 34 omkomne, var 76 % 40 år eller eldre. Til sammenligning var 92 % av de som omkom i 2021, 40 år eller eldre.

Det var mange unge som omkom i 2022. Hele seks personer var 21 år eller yngre. Den yngste omkom etter lek i kano. To omkom da de raftet ned en elv. Tre omkom ved kjøring i høy hastighet:

en ung gutt omkom etter å ha kjørt på en stake, én omkom etter å ha vært passasjer under kjøring i høy hastighet med en speedbåt, og en omkom etter at vannscooteren han satt på kolliderte med et annet fartøy.

I 2022 omkom fire utenlandske turister da de benyttet fritidsbåt på ferie i Norge. En engelsk mann og en mann fra Tsjekkia omkom i forbindelse med elverafting fra egen raftingflåte og -kajak. En tysk fisketurist omkom etter å ha leid båt i Norge. En kvinne omkom etter å ha seilt egen båt fra Sverige til Norge.

	2018	2019	2020	2021	2022
Mann	20	27	20	25	32
Kvinne	4	1	0	1	2
Totalt	24	28	20	26	34

Tabell 7: Antall omkomne etter kjønn, 2018-2022

Omkomne fordelt etter rus- eller alkoholpåvirkning, 2018-2022

I 2022 var 16 rus-/alkoholpåvirket da de omkom i fritidsfartøyulykke, noe som tilsvarer 47 % av de 34 omkomne. Det er viktig å merke seg at dette inkluderer alle ulykker med omkomne som registreres, også ulykker der noen faller i sjøen fra fortøyd båt.

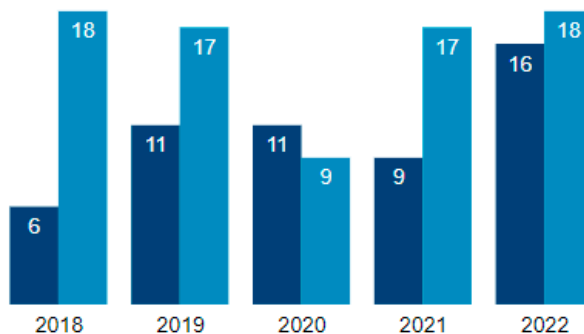
Sju personer omkom da de skulle til/fra fartøyet mens båten lå til kai (6) eller oppankret i havneområdet (1). Fire omkom under kjøring i høy hastighet, og tre av disse kjørte i mørket. Tre personer omkom etter fall over bord under fiske med garn eller stang. Én person omkom etter fall over bord mens han var underveis, og én omkom da båten fikk motorstans i dårlig vær og kantret.

14 av 16 omkom ved drukning, og to omkom som følge av høyintensitetsskader. 14 av 16 personer i denne kategorien benyttet ikke flyteplagg da de omkom, mens to personer brukte flyteplagg.

De som var ruspåvirket da de omkom, hadde mer enn 0,8 i promille med unntak av ett tilfelle, der promillenivået var ca. 0,4.

Ruspåvirkede personer som omkom etter fall til sjø mens båten lå fortøyd eller oppankret, hadde i hovedsak meget høy promille (mellom 1,9 og 3,4). Gjennomsnittlig promille var noe lavere hos

● Alkohol/ ruspåvirket ● Edru/UKjent



Figur 6: Omkomne fordelt etter rus- eller alkoholpåvirkning, 2018-2022

ruspåvirkede personer som omkom i ulykker der båten var underveis, under fiske eller lignende (mellom 1,0 og 2,4). Status på rus- eller alkoholpåvirkning er knyttet til den avdøde, og det er ikke avgjørende om den som omkom, var fører av fartøyet. Flere avklaringer rundt alkohol og rus vil komme når vi får tilbakemelding fra politiet og obduksjonsrapporter er klar. I tilfellene 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 status for bruk av flytevest og alkohol.

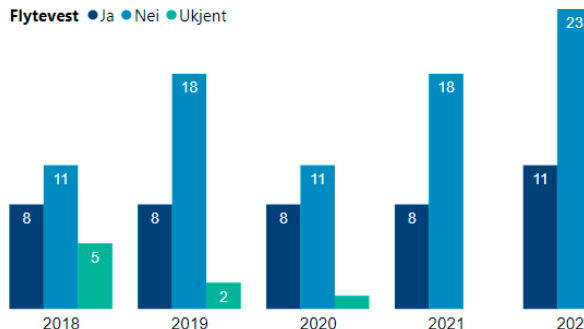
Antall omkomne fordelt etter bruk av flyteutstyr, 2018-2022

Det ble i 2022 registrert 23 omkomne som ikke benyttet flyteplagg. Elleve personer omkom til tross for at de benyttet flyteplagg.

Når vi ser på siste femårsperiode, er det en klar overvekt av omkomne som ikke benytter flyteutstyr. Historisk statistikk viser tydelig at bruk av flyteutstyr er en god forsikring. Det høyeste antallet personer som omkom på tross av at de benyttet flyteutstyr, ser vi i 2022. Slike hendelser er typisk høyhastighetsulykker, kantringsulykker hvor personer "sitter fast" under eller inni båten, eller hvor de forulykkede blir liggende for lenge i sjøen av andre årsaker.

Vi har tidligere år også sett eksempler på at flyteutstyret ikke har blitt benyttet slik det skal, eller at det ikke har fungert som det skal. Spesielt gjelder dette manglende festing av stropper på flyteutstyret og manglende vedlikehold av utstyret.

Flytevest ● Ja ● Nei ● Ukjent



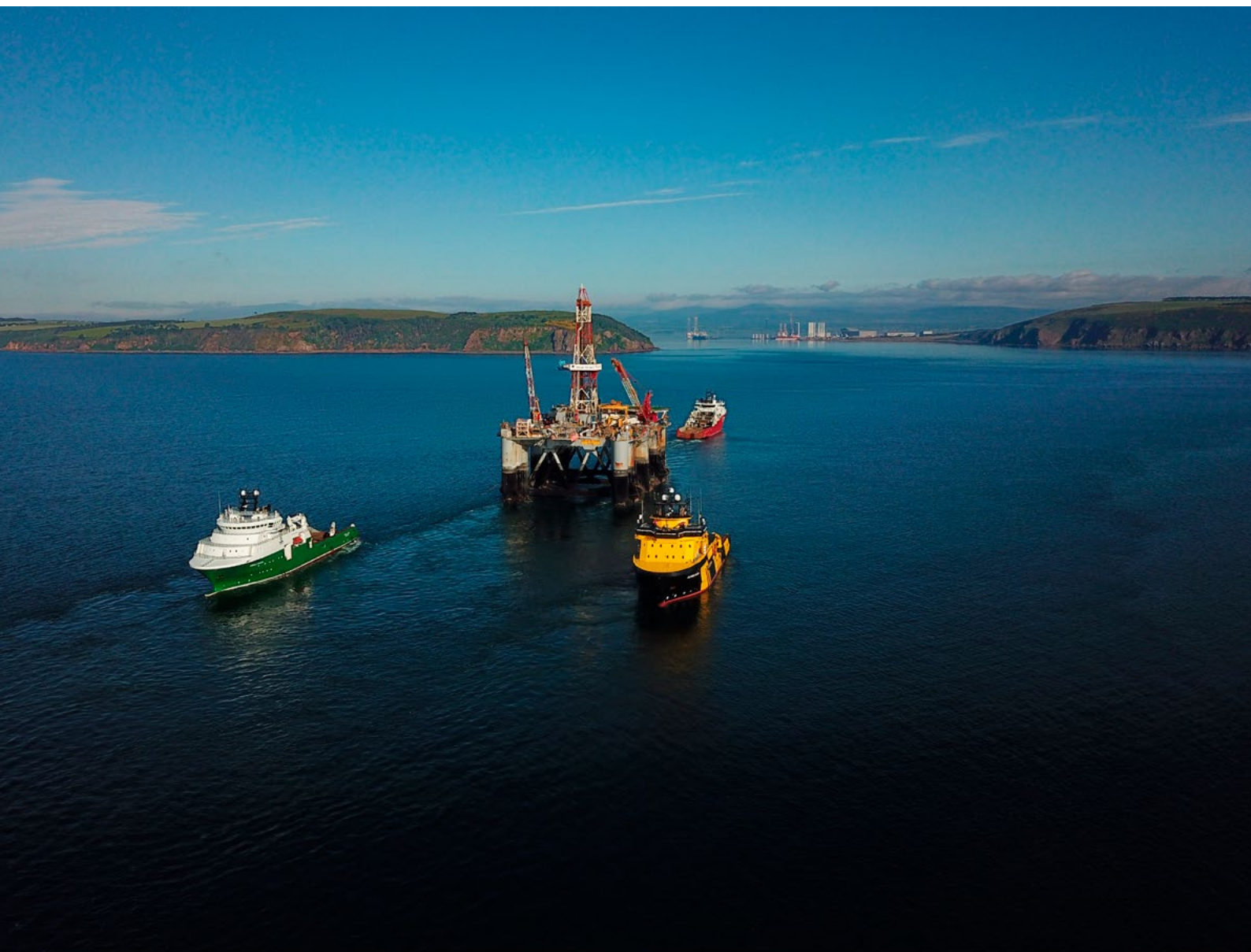
Figur 7: Antall omkomne fordelt etter bruk av flyteutstyr, 2018-2022

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

Direktoratet bruker betydelige ressurser for å følge opp det internasjonale arbeidet. Gjennom pandemien ble møtene gjennomført digitalt, noe som førte til at agendapunkt ble forskjøvet og progresjonen i forhandlingene gikk ned. Høsten 2022 åpnet IMO for fysiske møter, som var vanlig før pandemien. Dette har bidratt til bedre progresjon i forhandlingene igjen.

Én av direktoratets erfarne delegasjonsledere ble i februar 2022 valgt til leder av IMOs underkomité HTW (Human Element, Training and

Watchkeeping). Sjøfartsdirektoratet leder også korrespondansegrupper i IMO som utvikler bindende regler om fiskefartøy, mindre lasteskip og fritidsfartøy i polare farvann, en gruppe som arbeider med å revidere regelverket for utslipp av kloakk, og en gruppe som arbeider med tiltak for å redusere miljørisiko ved transport av plastpellets. Videre leder direktoratet IMOs arbeid med å utvikle sikkerhetskrav for skip som fører industripersonell. I tillegg leder Norge IMOs arbeid med videreutvikling av krav til brannsikkerhet for roro-passasjerfartøy.



Hovedmål 2:

Profesjonalitet og kundefokus

2.1 Vi har effektive tjenester

Sjøfartsdirektoratet jobber kontinuerlig med effektivisering. Vi jobber med å bli enda mer prosessorienterte, og løpende forbedrings- og effektiviseringsarbeid er en del av denne prosessen. Når vi innfører nye digitale tjenester, forventes det at vi skal se på effektiviseringstiltak.

Direktoratet er i slutfasen av arbeidet med å utvikle en ny løsning for automatisert saksbehandling av personellsertifikater, og løsningen vil bli lansert i første kvartal av 2023. En større satsing for å erstatte vårt tilsynssystem med en helt ny skybasert løsning pågår for fullt. I tillegg er et nytt system for tilskuddsordningen under utvikling. I 2022 har vi også videreutviklet den nye portalen for elektronisk tinglysning som benyttes i Skipsregistrene.

Vi har som mål å gjennomføre våre utviklingsprosjekter i henhold til DevOps samarbeidskultur, der vi setter sammen kryssfunksjonelle teams, også sammen med konsulenter. Nye digitale produkter skal etableres på en egen skyplattform, men det vil ta noen år før alle digitale løsninger er over på denne.

Vi har som mål at digitaliseringsalternativene vil gi en rekke gevinster:

- ✓ tidsbesparelser i saksbehandlings- og tilsynsarbeidet
- ✓ økt åpenhet og bedre kommunikasjon med kunder og samarbeidspartnere
- ✓ bedre forståelse av gjeldende krav og regelverk
- ✓ påkrevd informasjonssikkerhet og datakvalitet
- ✓ oppnåelse av målet om risikobasert tilsyn slik at ressurser kan settes inn der det gir størst effekt, for å maksimere sikkerhetsgevinsten av vårt tilsynsarbeid

I 2022 inngikk vi avtale med konsulentselskapet Sopra Steria, som skal bistå i forvaltningen av våre fagsystemer. Det nye teamet inngår i direktoratets konsept for felles forvaltning. Her skal vi gradvis gå over til et felles team for alle digitale satsinger.

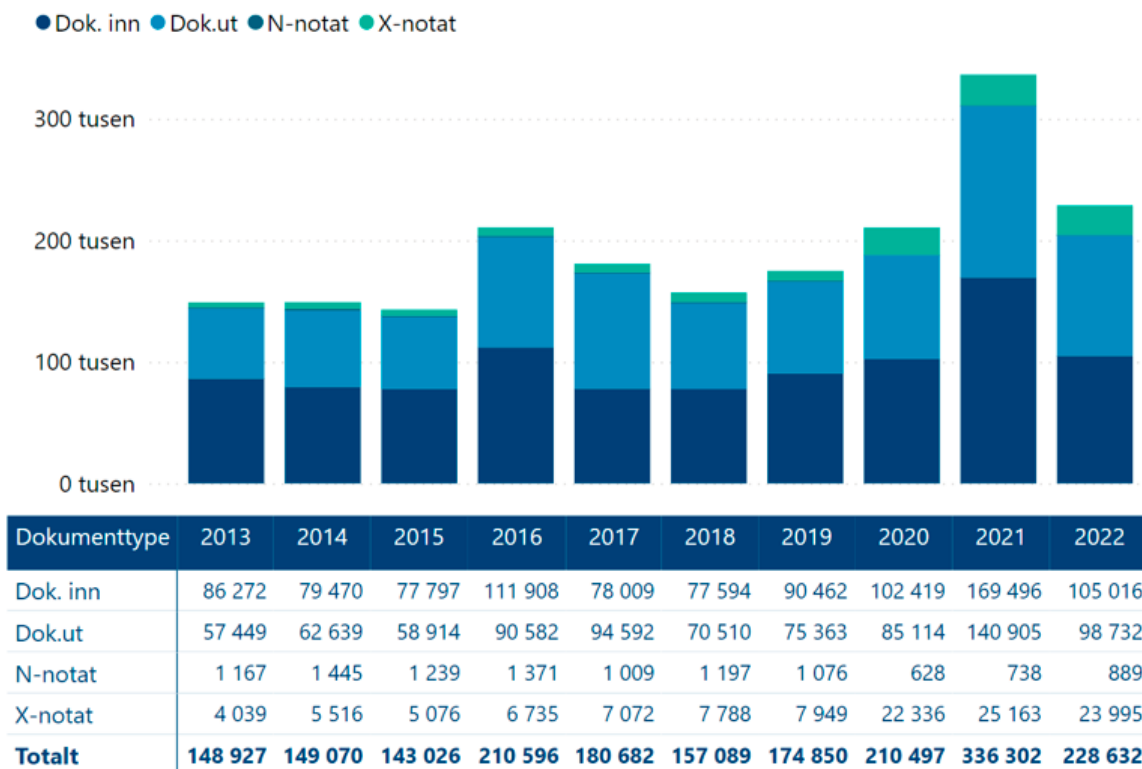
I 2022 fikk direktoratet også på plass en ny telefoniløsning fra Phonero som gir en bedre kundeopplevelse og bedre intern oppfølging.

Våren 2022 startet Sjøfartsdirektoratet opp arbeidet med en gjennomgang av nettsidene våre (sdir.no) for å legge til rette for å bygge nye og bedre nettsider i 2023. Arbeidet var i 2022 konsentrert om en gjennomgang av innhold og arkitektur med mål om å redusere antall sider og dermed gjøre det viktigste innholdet for kundene lettere tilgjengelig. Fase 1 av kartleggingsarbeidet ble avsluttet i august, og fase 2 ble satt i gang for å komme fram til hvordan de nye sidene kan se ut. Målet var å ha et bilde av omfang m.m. til budsjettarbeidet. Fordi direktoratet fikk ny nettedaktør før sommeren 2022, har arbeidet blitt noe forsinket og vil bli slutført i 2023. Etter dette vil det bli tatt en endelig beslutning på siste fase (bygging og implementering).

Klagebehandling

Direktoratet har i 2022 behandlet 176 klager, mot 199 i 2021. Per årsskiftet har NFD avgjort 40 klagesaker oversendt fra direktoratet, mens én sak er avgjort av KLD i løpet av 2022. Departementene opprettholdt vårt vedtak i 36 av disse sakene, mens fem saker ble omgjort eller delvis omgjort. 13 saker ligger fortsatt til behandling i departementene (ti hos NFD og tre hos KLD), mens det er 25 ubesvarte klagesaker (ikke påbegynt eller fortsatt under behandling i direktoratet). Det sendes i stor utstrekning foreløpige svar, og gjennomsnittlig saksbehandlingstid i direktoratet for sakene som er avgjort, er mellom to og tre måneder.

Antall journalførte dokumenter viser et høyt aktivitetsnivå i direktoratet også i 2022. Det høye tallet i 2021 er relatert til innreiseprosjektet som direktoratet fikk ansvar da det var pandemi og innreiserestriksjoner.



Figur 8: Journalførte dokumenter i perioden 2013–2022

2.2 Vi har framtidsrettet kompetanse

I 2022 opplevde vi et svært stramt arbeidsmarked, og Sjøfartsdirektoratet hadde forholdsvis stor gjennomtrekk. I overordnet risikovurdering har risikoen “har ikke anerkjent kompetanse” blitt vurdert som svært høy. Vi har arbeidet aktivt gjennom året med å beholde og rekruttere arbeidskraft. Vi har gjort oss gode erfaringer med bruk av fleksibelt arbeidssted som virkemiddel for å beholde ansatte. I tillegg har arbeidsgiver sammen med arbeidstakerorganisasjonene påbegynt et arbeid med å se på konkrete tiltak for å gjøre det attraktivt å arbeide i Sjøfartsdirektoratet.

Vi startet arbeidet med å dokumentere styrings- og støtteprosesser for kompetanseutvikling i 2022. Vedtatt tiltaksplan for strategisk kompetanseutviklingstiltak følges opp, og alle avdelinger rapporterer om framdrift på gjennomføring av tiltakene. Vi har identifisert følgende fokusområder for 2023:

Ny teknologi

Etter hvert som ny teknologi rulles ut, må vi sikre at våre ansatte har den kompetansen som skal til for å følge opp. Ved utvikling og forvaltning av nytt regelverk vil det være svært viktig å ha spisset juridisk og teknisk kompetanse på området.

Høsten 2022 styrket vi seksjon for ny teknologi med tre nye stillinger for å øke kompetanse på strategisk relevant kompetanse for fremtiden som grønn teknologi og autonomi. I tillegg opprettet vi tre nye inspektørstillinger med krav til ekstra kompetanse på grønn teknologi og autonomi.

Risiko, kvalitet og sikkerhet

Strategien vår bygger på at vi skal arbeide risikobasert. Vi må bygge nok basiskunnskap i hele organisasjonen, slik at vi har en felles forståelse av filosofien bak risikobasert arbeidsmetode, hva det betyr i praksis, og gevinstene vi får ved at alle følger denne arbeidsmetoden.

Maritimt regelverk

Vi har svært god spesialistkompetanse på maritimt regelverk. Dette forretningsmessige fortrinnet skal vi ivareta og videreutvikle.

Prosess

Vi har de to siste årene bygget en felles basiskunnskap om hva det vil si å arbeide prosessbasert. Denne kompetansen må det bygges videre på, spesielt når flere og flere prosesser skal implementeres. Vi skal i 2023 styrke kompetansen på å videreutvikle og kontinuerlig forbedre prosessene våre.

2.3 Kulturen vår påvirker kundeopplevelsen positivt

Våre verdier er tillit, initiativ og lagspill.

Vi har som mål å bygge en organisasjonskultur som kjennetegnes ved at arbeidsprosessene hele tiden optimaliseres på tvers av aktuelle avdelinger. Som en del av lederutviklingsprogrammet har endringsledelse vært et eget tema på vår reise mot en mer prosessorientert organisasjon.

Som en del av arbeidet med evaluering og forbedring av ulike aktiviteter er det også i 2022 gjennomført kundeundersøkelser knyttet til de største arrangementene våre, blant annet Fritidsbåtkonferansen på våren og Sjøsikkerhetskonferansen på høsten.

Internkommunikasjon er en viktig del av kulturbygging i direktoratet. Vi har videreført jevnlig digitale allmøter, som vi startet med under pandemien. Responsen på dette er bra, men vi har gått litt ned på hyppighet. Ansatte bidrar også aktivt med saker på vårt intranett og med bilder og historier som vi har kunnet dele på sosiale medier. Dette har bidratt til at vi kan framstille direktoratet som en positiv arbeidsplass.

HR og kommunikasjon har jobbet aktivt sammen for å profilere ledige stillinger. Her ble det også gjort et stunt med en noe vill video knyttet til rekruttering av IT-utvikler. Vi får si som sjøfartsdirektøren i en framtreddende rolle i videoen: "Nå må du skjerpa deg".

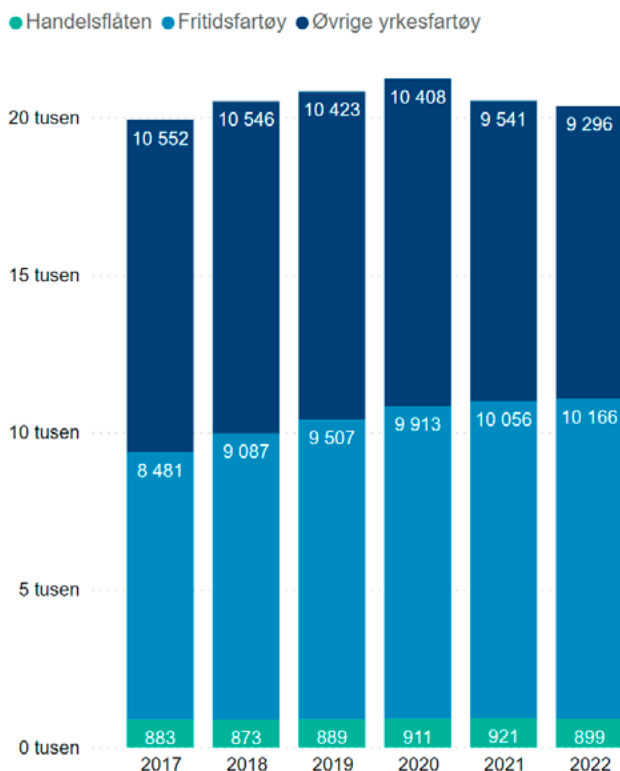
Hilda Knutsen. Foto: Kim-André Kristiansen



Hovedmål 3:

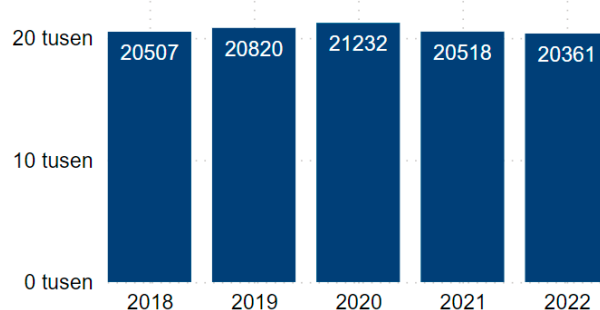
Verdensledende og attraktiv samarbeidspartner

3.1 Vi har økt flåten i NIS/NOR



Figur 9: Fordelingen av registrerte fartøy i NOR, 2017–2022

Aktiviteten i NOR har vært stabil i 2022. Antall fartøy som inngår i handelsflåten NOR, har falt med netto 22 fartøy og teller nå 899 ved årsskiftet. Flere av fartøyene er overført til NIS, og noe eldre tonnasje er faset ut eller solgt ut av landet. Antall registrerte fritidsfartøy har også i 2022 hatt en positiv utvikling og er ved årsskifte oppe i 10 166 fartøy. Det er spesielt gledelig med tanke på at det i dette segmentet var forventet en nedgang etter innføringen av årsavgift i 2021. Et stort antall fritidsfartøy i NOR merkes godt på aktiviteten med hyppige eierskifter og registrering av pant. Totalt har antall fartøy i NOR gått litt ned. Det er først og fremst blant mindre og eldre yrkesfartøy vi ser nedgangen. Ved årsskiftet var totalt 20 361 fartøy registrert i NOR.



Figur 10: Antall fartøy i NOR, 2018–2022

Det har vært en sterk økning i mottatte elektroniske skjemaer. Det er spesielt for de mindre fartøyene at andelen fysiske originaldokumenter er sterkt nedadgående. Etter lansering av elektroniske skjema var det noen systemutfordringer som ble oppdaget og løst etter kort tid. Tjenesten er fortsatt i en forbedringsfase og vil bli videreutviklet i 2023, med nye funksjoner for kundene. Kundene gir nå tilbakemelding om god brukervennlighet.

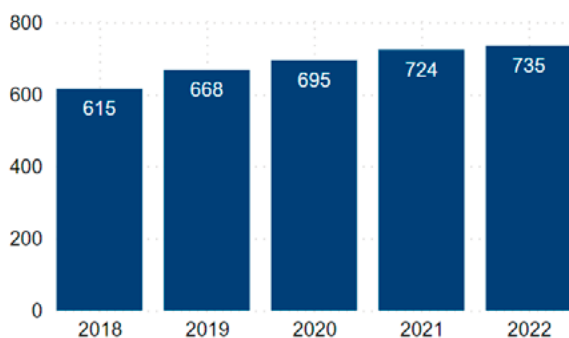
Den totale panteverdien økte kraftig i 2022. Flere store rederier gjennomførte omstruktureringer og refinansieringer. En svak norsk krone bidrar også til økning ved omregning av valutalån.

	2020	2021	2022
NIS	2 317	2 340	2 288
NOR	2 443	2 525	3 692
Byggereg.	15	7	8
Totalt	4 775	4 872	5 988

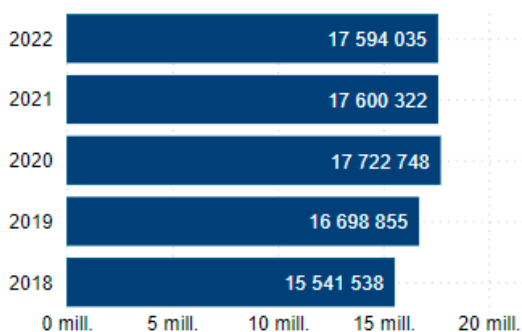
Tabell 8: Registrerte heftelser i milliarder NOK, 2020–2022

NIS-flåten økte for åttende året på rad og endte på 735 fartøy ved årsskifte. Det utgjør en netto vekst på 11 fartøy i 2022. Bruttotonnassen holdt seg stabil gjennom året. Selv med gledelig økning er det litt bekymring i tallene. Netto økning er mindre enn netto overføringer fra NOR til NIS. I tillegg var utviklingen negativ i tredje tertial.

Opphør av sosialavtalen med Polen har ført til flere rederier med polsk mannskap har eller er på vei til å flagge ut fartøy. Den negative trenden fortsetter inn i 2023. Flere av fartøyene som er berørt er store med høy tonnasje. Vi regner derfor med at også tonnassen vil gå kraftig ned i 2023. De globale markedene har i 2022 hatt store svingninger som direkte påvirker rederienes inntjening. For en del segmenter som gass, kjemikalier og produkt har 2022 vært et meget innbringende år. For last og bulk har ratene falt i løpet av året. Valg av flagg påvirkes av mange faktorer. Rederiene framhever konkurransedyktige, stabile og forutsigbare rammevilkår som det viktigste. Markedsføringen av The Quality Flag må intensiveres for å nå målet om 750 skip registrert i NIS innen utgangen av 2024.



Figur 11: Antall fartøy i NIS, 2018-2022



Figur 12: Bruttotonnasje NIS, 2018-2022

Bareboat-registrering har fått et godt fotfeste og glir veldig godt sammen med den tradisjonelle måten å registrere på. Stadig flere rederier tar tilbudet i bruk både i NIS og NOR. Ved utgangen av august var totalt 18 fartøy registrert inn og tolv ut. Det er en dobling siden august 2021. I tillegg har flere avsluttet sin bareboat-registrering i perioden.

Markedsføringsarbeid 2022

Markedsføringsarbeidet bidrar til å forsterke og forankre det norske flagget og Quality Flag-merkevaren. Direktoratet arrangerte og deltok på en rekke arrangementer i 2022. Den største satsingen var Nor-Shipping og forskjellige Quality Flag-arrangementer. Direktoratet deltok med en "Quality Flag Reception" under Posedonia-messen i Hellas på våren. Det har blitt gjennomført flere "flaggfrokoster" i samarbeid med blant annet Maritime Bergen og Maritimt Forum Stavangerregionen. Sistnevnte samarbeid var i forbindelse med ONS i Stavanger. Sjøfartsdirektoratet gjennomfører jevnlig kundemøter og har ulike kampanjer i sosiale medier. Et nytt CRM-system er delvis tatt i bruk og vil effektivisere arbeidet med kundeinformasjon og aktiv kunderelasjon. Når direktoratet skal nå målet om å være den foretrukne maritime administrasjonen, er det viktig å være tett på næringen og drive aktiv kunderelasjonsbygging. Direktoratet ansatte i 2022 ny markedsføringssjef, som startet i jobben 1. januar 2023. I november ble det gjennomført en kundeundersøkelse, som denne gangen var begrenset til å gjelde NIS-kunder. Med bakgrunn i at stillingen som markedsføringssjef har vært ledig fra sommeren og ut året, har den store kundeundersøkelsen blitt utsatt til 2023 (derfor en enklere NIS-undersøkelse i 2022).

3.2 Vi sikrer norsk maritim kompetanse

Tilskuddsordningene for sysselsetning av sjøfolk er en viktig og sentral ordning for å sikre kompetanse og arbeidsplasser og bidra til mer konkurransedyktige rammevilkår for norsk skipsfartsnæring. I 2022 har tallet på søknader og sjøfolk i de forskjellige modellene vært økende, og det ser ut til at aktiviteten i næringen holder seg på et høyt nivå. Sjøfartsdirektoratet har startet arbeidet med å få på plass en ny og forbedret digital løsning for søknader og saksbehandling av tilskuddsordningen for sysselsetning av sjøfolk.

For å bidra til å styrke maritim utdanning er Sjøfartsdirektoratet aktiv i arbeidsgrupper i IMO som arbeider med vedlikehold av IMO-modellkurs, gjennomgang av STCW-F-konvensjonen (for fiskefartøy) og en forestående gjennomgang av STCW-konvensjonen (med planlagt oppstart våren 2023).

På nasjonalt nivå er Sjøfartsdirektoratet representert i MARKOM II, der alle fagskoler og høyskoler/universiteter samarbeider om utvikling av kompetanse for lærere og instruktører og utvikling av læremateriell for maritim utdanning på alle nivåer. Det er videre et tett samarbeid med Maritimt Utdanningsforum (MUF), hvor også alle maritime skoler er representert.

Sjøfartsdirektoratet har også en viktig rolle i å kontrollere at STCW-konvensjonen blir fulgt og

etterlevs gjennom revisjon av alle maritime utdanningsinstitusjoner (skoler, kursentre og sikkerhetssentre). Dette er revisjoner som gjennomføres av Sjøfartsdirektoratet hvert femte år. Her er det stor vekt på å kontrollere at opplæringskrav gitt i STCW-konvensjonen blir etterlevd, og at utdanningsinstitusjonene har kvalitetsstyrings-systemer som ivaretar utdanningen.

I begynnelsen av 2022 etablerte Sjøfartsdirektoratet Maritimt Samarbeidsforum, hvor de maritime arbeidslivspartene deltar sammen med interesseorganisasjoner for skole, utdanning og kurs. Forumet er en videreføring av tidligere sakkyndig råd for maritime sertifikater og bemanning samt arbeids- og levevilkår.

Endrede kompetansebehov som følge av ny teknologi i maritim næring er en stor utfordring. Direktoratet har i løpet av 2022 publisert nye retningslinjer om kompetansekrav knyttet til kjemisk lagret energi (batteri). Framover vil tilsvarende vurdering knyttet til blant annet ammoniakk, hydrogen og autonom skipsfart være viktige problemstillinger. Nytt av 2022 er at direktoratet også deltar i en arbeidsgruppe for kompetansehevede tiltak i utvikling av emneplaner for fagskole og høyskole. Tiltaket er finansiert av midler fra MARKOM II og er i regi av fagskolen i Agder.



3.3 Vi er hovedkilden til informasjon innenfor norsk sjøfart

Direktoratet har et sterkt søkelys på datakvalitet. En egen prosjektgruppe har jobbet fram flere forslag til tiltak for å bedre datakvaliteten. Det er ansatt en egen strategisk dataeier, som vil få en sentral rolle i direktoratet. Det er videre utnevnt dataeiere for utvalgte domener, og strategisk dataeiere vil jobbe sammen med disse i et eget fagfellesskap. Vi ønsker å være hovedkilde til statistikk som hører til under vår virksomhet og har derfor som mål å ha god datakvalitet.

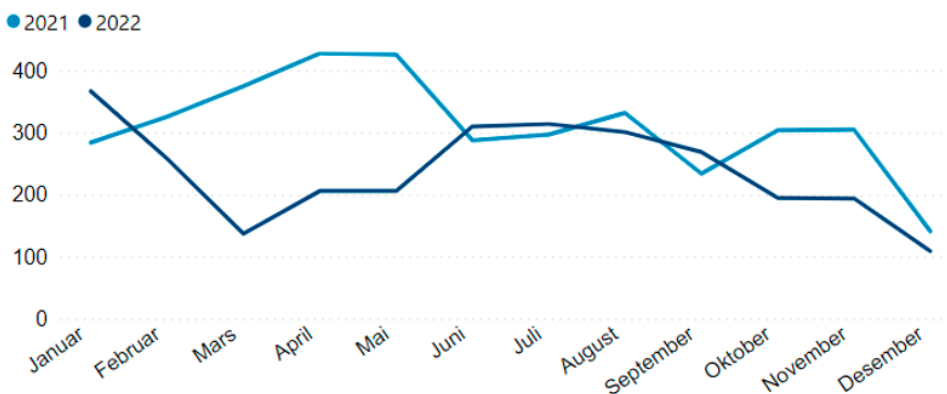
Direktoratet deler sine fartøydata, ulykkesdata mv. med en rekke nasjonale og internasjonale virksomheter, som BarentsWatch, Forsvaret, IHS Markit Maritime & Trade, Skatteetaten og Statens havarikommisjon.

Antall mediehenveler har i 2022 vært stabilt, med en liten nedgang på høsten. Ved utgangen av august hadde vi vel 2000 omtaler, mens de konkrete mediehenvelsene til direktoratet ligger lavere. Det er fortsatt stor pågang av innsynskrav til direktoratet. Dette medfører mye arbeid på

arkiv og juridisk vurdering. Noen innsynssaker fører også til medieoppslag, men de fleste mediehenveler kommer fortsatt som følge av hendelser, oppfølging av hendelser og innføring av ny teknologi/miljø.

Som en del av evalueringen av mediekontakt gjennomfører direktoratet fra 2020 årlige målinger gjennom Aalunds PR-barometer. Resultatene som ble presentert i 2022, er også positive. Vi vil likevel jobbe med forbedring på noen områder. Vi har for eksempel fått tilbakemeldinger om at direktoratet til tider bruker vanskelig språk, og at det vil være lettere å ta imot en sak fra direktoratet dersom en har en mer tydelig case. Her ønsker vi å bli bedre.

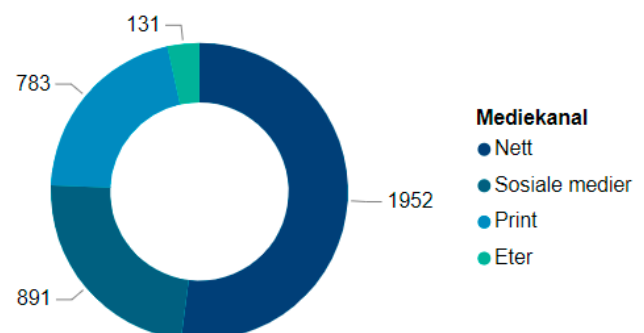
Direktoratet har også gjort et strategisk valg knyttet til produksjon og bruk av video i kommunikasjonsarbeidet. I 2022 ble en prosjektstilling som videoprodusent omgjort til fast full stilling. Dette har vært med å øke synligheten av direktoratet på flere arenaer og er blitt viktig både for intern og ekstern kommunikasjon.



Figur 13: Mediedekning per måned, 2021-2022

Kildenavn	Antall
Facebook	513
Twitter	183
Instagram	167
Sjøfartsdirektoratet	99
Haugesunds Avis	52
Fiskeribladet	51
Teknisk Ukeblad Ekstra	43
Haugesunds Avis Pluss	42
Skipsrevyen	38
Doffin	34
Totalt	1222

Tabell 9: Antall omtaler i 2022 (topp 10)



Figur 14: Mediedekning per kanal, 2022

Sjømannsidretten

Sjømannsidretten i Sjøfartsdirektoratet ønsker å tilrettelegge for og motivere til fysisk aktivitet. Dette er en prioritering i vår HMS-strategi ut til næringen. Fysisk aktivitet, sunt kosthold og god søvn gir mer opplagte og årvåke skipsarbeidstakere, noe som bidrar til sikrere skipsfart.

De største arrangementene har vanligvis vært 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. Fordi det fortsatt har vært en del usikkerhet rundt åpning og normalisering pandemien, kunne vi ikke gjennomføre noen av disse turneringene i 2022, som også var tilfellet i 2020 og 2021.

Videre administrerer Sjømannsidretten en nettportal, idrett.sdir.no, med treningsdagbok, informasjon, motivasjon og kampanjer. Basert på denne organiserer vi en årlig aktivetskampanje som heter Sjøtrimkonkurransen. I 2022 var det

707 personer som registrerte aktivitet i treningsportalen til Sjømannsidretten - en liten nedgang fra 2021, da det var 797 personer som registrerte aktivitet. Tallet er likevel ganske stabilt, da vi i 2020 hadde med 698 personer.

Portalen har vært i drift i ni år, og vi er fornøyde med at den fortsatt er aktuell og har mange brukere. I 2022 var det 222 nye personer som registrerte seg med profil i webportalen. Resten er de som har hatt profil over lengre tid. I 2021 var det 366 nye personer som laget seg en profil. Det vil i praksis si at vi har beholdt en noe større andel av deltakere som har hatt profil over flere år.

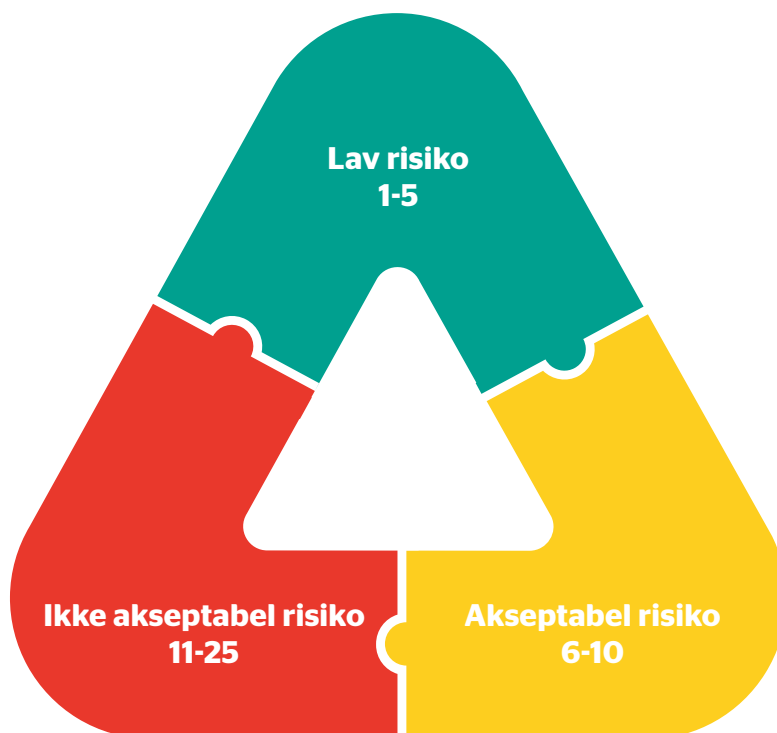
I løpet av 2022 ble det registrert 74 900 aktiviteter (treningsøkter) blant deltakerne. Til sammenligning ble det i 2021 registrert 92 641 aktiviteter. Brukerne har registrert aktivitet i totalt 71 950 timer, mens de i 2021 var aktive i 90 534 timer. I praksis vil den samlede treningen som er registrert blant deltakerne utgjøre nesten 40 årsverk.



Mål, styringsparametere og oppdrag fra departementet

For hvert enkelt hovedmål har direktoratet spesifikke resultatkrav:

For måling av risiko er følgende tre kategorier brukt:





Fotokonkurransen for sjøfolk 2022.
Njord Viking. Foto: Daniel Möllerström

Hovedmål 1: Høy sikkerhet, renere miljø

Delmål: 1.0 Innledning

T 11.0 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Direktoratet er viktig i regjeringens satsing på grønn skipsfart nasjonalt og internasjonalt. Vi skal bidra til at Norge forblir en ledende maritim nasjon, særlig innen grønn omstilling og digitalisering i den maritime næringen. Vi skal i dette arbeidet legge vekt på å møte næringens behov som følge av den grønne omstillingen, videreutvikle den tekniske, maritime og juridiske kunnskapen knyttet til klima- og miljøvennlige løsninger.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/ budsjetttrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	8

Rapportering:

Direktoratet opplever en økende aktivitet knyttet til forskning og utvikling både innen academia og i næringen. Det er stor etterspørsel etter direktoratets tilstedeværelse og rådgiving. Dette gjelder særlig knyttet til lav- og nullutslippsteknologier samt autonomi og systemer for fjernstyring av skip.

Økt turnover og et krevende arbeidsmarked gjør at det er utfordrende å opprettholde og utvikle kapasitet og kompetanse i tråd med behovet. Senter for ny maritim teknologi vil i løpet av høsten bli styrket med flere stillinger. Senteret har en særlig rolle i tidlig rådgiving og vegledning opp mot kunder som ønsker å ta i bruk ny teknologi på sine fartøy.

Det er i løpet av 2. tertial etablert oppdaterte informasjonssider på direktoratets nettsider: "Fremtidens sjøfart".

Sjøfartsdirektør ble i løpet av våren valgt inn i styret til grønt skipsfartsforum. Samarbeid med nasjonale forskningsinitiativ og næringsssamarbeid er videreført.

Arbeidet i Maritime Technologies Forum er videreført. Forumet har ambisiøse mål og er en sammenslutning av flere flaggstater og classeselskap.

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

T 1.1.01 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Resultat av forebyggende arbeid knyttet til antall ulykker og uønskede hendelser for nærings- og fritidsfartøy	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	9

Rapportering:

Vi har gjennomført dialogmøter med næringslivet i alle fartøyssegmenter. Risikovurdering 2022 er ferdigstilt, og valg av fokusområde 2023 (fall) er gjennomført. Det er nedsatt en prosjektgruppe som har startet arbeidet med fokusområdet. Denne jobber blant annet med å produsere sjekklister, filmer og annet forebyggende arbeid. Fokusområdet vil følges opp i direktoratets tilsynsvirksomhet.

Forslag til nullvisjon er levert til departementet, og vi venter på tilbakemelding på definisjon og avgrensning. Vi har knyttet til oss samarbeidspartnere og står klar til å fortsette arbeidet. Vi har fått beskjed om at vi vil motta oppdragsbrev innen kort tid. Det har vært en økning i ulykker med næringsfartøy de siste årene, men antallet ser ut til å ha stabilisert seg. Det har også gått litt ned i 2022. Vi har konkrete data som tyder på deler av denne utviklingen skyldes økt rapporteringsvilighet. Antallet dødsfall og forlis på næringsfartøy er relativt stabilt.

Vi vil forsterke sjøsikkerhetsarbeidet vårt i 2023 og vil kanalisere dette arbeidet gjennom blant annet tilsynsplan, nullvisjonen, risikovurdering og tilhørende handlingsplan for både nærings- og fritidsfartøyulykker.

Tallene for alvorlige ulykker med omkomne har for fritidsfartøy hatt en betydelig økning i 2022. I 2020 omkom 20 personer, i 2021 omkom 26 personer og i 2022 omkom hele 34 personer. Dette er det høyeste tallet siden 2015. En del av økningen skyldes flere ulykker med fall til sjø i havneområder når båt var fortøyd eller oppankret. Her var det en dobling av antall omkomne fra fem i 2021 til ti i 2022. Det var også flere unge som omkom i 2022. Hele seks personer under 21 år. Sjøfartsdirektoratet jobber aktivt med forebyggende arbeid for å få ned ulykkestallene, blant annet gjennom å konsentrere oss om tiltakene i handlingsplanen mot fritidsbåtulykker. Handlingsplanen skal revideres i 2023 eller 2024.

T 1.1.02 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
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.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	5

Rapportering:

Dette arbeidet følges løpende opp av direktoratet på en god måte.

T 1.1.03 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Resultat av ulike tilsyn knyttet til skip og sjøfolks arbeids- og levevilkår på skip.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input checked="" type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	8

Rapportering:

For første gang etter pandemien begynte tilsynsaktiviteten å nærme seg normalaktivitet. Direktoratet opplever fortsatt veldig høy nybygg- og ombyggingsaktivitet i Norge og i utlandet. Til tider er det krevende å følge opp det store omfanget av tilsyn som nå foreligger. Dette gjelder særlig oppfølging relatert til ulik ny teknologi.

Samtlige begjærte sertifikatinspeksjoner ble gjennomført, og etterslepet etter sertifikatforlengelsene under pandemien er minimale ved årets slutt. Det ble i 2022 gjennomført om lag 2500 fartøysertifiseringer. Funntrender er lik tidligere år med brann- og redningsrelaterte funn på topp.

Det ble utført over 30 % flere ISM-revisjoner i 2022 enn 2021. Det ble gjennomført over dobbelt så mange revisjoner som i 2018.

Antall funn og avvikstyper er forholdsvis stabilt sammenlignet med de siste årene. Det gis flest avvik på "utarbeidelse av planer for operasjon om bord", "ressurser og personell" og "vedlikehold av skip og utstyr". Resultatene indikerer en positiv trend, da det blir avdekket færre avvik per tilsyn.

MLC- og WFC-inspeksjoner sørger for gode arbeids- og levevilkår om bord. Tilsyn med særlig vekt på arbeids- og levevilkår har høy prioritet både på norske og utenlandske skip. Det kommer inn en del 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. Riksrevisjonen har gjennom 2022 gjennomført en forvaltningsrevisjon rettet mot direktoratets arbeid relatert til arbeids- og levevilkår.

I første tertial i 2022 ble "Sjekk sjarken"-kampanjen gjennomført. Kampanjen fokuserer særlig på sikkerhetskultur i sjarkflåten. Vi har fått gode tilbakemeldinger på denne kampanjen, både fra fiskere og inspektørene våre.

Direktoratet har i perioden også hatt en tilsynskampanje i Øst-Finnmark. Tilsynene har avdekket en del alvorlige funn, og direktoratet ser behov for økt tilstedeværelse i 2023.

Gjennom sommermånedene har direktoratets inspektører vært fast på Svalbard. Denne tilstedeværelsen er viktig. I denne perioden ble det avdekket en del alvorlige funn på både norske og utenlandske skip. Erfaringene fra 2022 tilsier økt tilstedeværelse i årene framover.

Havnestatskontroller etter Paris MoU er også tilbake på et normalnivå. Det ble i 2022 gjennomført 588 kontroller. Innen "fairshare" har vi nådd måltallet på 562. Miss-prosenten ligger under de tillatte 10 prosentene. De fem hyppigste funnene ligger forholdsvis likt som tidligere år, med brann- og redningsrelaterte funn på topp.

Innen havnestatskontroll ser vi at antall inspeksjoner med pålegg ligger på rundt 70 %, noe som er en økning fra tidligere år. Det har også vært en økning i antall tilbakeholdelser i PMOU. Dette er en generell trend som også gjelder havnestatskontroller utført i Norge. Vi tilbakeholdt 19 skip i 2022. Feilene var til dels meget alvorlige, og flere skip ble tilbakeholdt i lengre perioder. Vi så også tilfeller hvor skip ble frigitt for å gå til opphugging. Økning i tilbakeholdelser blir diskutert internt i PMOU for å se på årsakssammenheng.

Havnestatskontroller på fiskefartøy har direktoratet i 2022 ikke hatt kapasitet til å prioritere i så stor grad som ønskelig.

Uanmeldte tilsyn er i 2022 gjennomført i henhold til plan. Tilbakeholdsprosenten ligger på om lag 13 %, noe som er høyt, men likevel lavere enn i 2021. Den forholdsvis høye tilbakeholdsprosenten kan også være påvirket av at vi i stor grad utfører tilsyn på høyrisikoskip. Vi har gjennom 2022 sett en uheldig utvikling på enkelte fartøystyper og jobber for å spisse tilsynene mot disse i 2023.

Vi har gjennomført miljøkontroller. Vi gjennomførte 243 dokumentkontroller og 159 analyser av svovelinnhold i bunkers. I løpet av de siste årene har vi sett at funnprosenten har gått ned fra rundt 5 % til under 1 %. Direktoratet anser tilsynsvirkomheten som virkningsfull: Rederiene overholder stort sett kravene til svovelutslipp. I løpet av 2022 har to saker gått videre til vurdering av overtredelsesgebyr i forbindelse med brudd på reglene om svovelinnhold i bunkers. En sak medførte gebyr. I tillegg er det gjennomført tilsyn av avfallssystem om bord (PRF). Direktoratet fikk ikke utført det antallet tilsyn som var oppgitt i tilsynsplanen. Vi ser en økende trend i funn. Typiske funn er framfor alt manglende rapportering i SafeSeaNet.

Tilsyn av fritidsfartøy og skipsutstyr (MED-tilsyn) er gjennomført i 2022, men vi har ikke hatt kapasitet til å prioritere i så stor grad som planlagt. Den store mengden av nybygg/ombygginger og sertifikatinspeksjoner/-revisjoner er noe av forklaring. De tilsynene som er gjennomført, viser noenlunde stabile funn. Typisk er det snakk om feil i eller manglende dokumentasjon.

T 11.04 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Resultat av tilsyn med klasseselskap, godkjente foretak og utdanningsinstitusjoner.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input checked="" type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	6

Rapportering:

Anerkjente klasseselskap RO/RSO

I 2022 er det gjennomført systemrevisjon av DNV, Bureau Veritas og Class NK for RO-/RSO- delegerte oppgaver. Revisjonene ble gjennomført fysisk ved deres hovedkontorer i Norge og inkluderte fjernintervjuer med personell med ansvar for norske skip lokalisert andre steder i verden. Revisjonene avdekket noen mindre avvik, som i hovedsak kan knyttes til rapportering og dokumentering. Totalinntrykket er at de reviderte RO-ene har velfungerende systemer. RO-gruppen i direktoratet 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.

Godkjente foretak

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte i 2022 revisjon av ni godkjente foretak. Resultatet fra revisjonene viste gjennomgående at de godkjente foretakene leverer tjenester av høy kvalitet, og at foretakene har god kapasitet til å dekke den flåtegruppen de skal følge opp.

Revisjonene var først og fremst rettet mot å vurdere kontrollarbeidet som foretakene utfører. Det ble i den forbindelse gått gjennom fartøysdokumentasjon for ti fartøy som hvert foretak har sertifisert for å få et godt bilde av jobben foretakene utfører.

Direktoratet gjennomførte et dialogmøte i juni i 2022 med representanter fra samtlige foretak, først og fremst for å gi veiledning for å sikre likebehandling og like konkurransevilkår, men også for å drøfte aktuelle faglige problemstillinger og forbedre kontrollordningen.

Utdanningsinstitusjoner

Det er gjennomført 24 revisjoner av maritime utdannings- og opplæringsinstitusjoner. Dette er stort sett i henhold til oppsatt plan.

Vi har i 2022 revidert to store kursleverandører med flere lokasjoner. Vi valgte å ha revisjon på én lokasjon, mens de andre lokasjonene ble revidert etter avtale mens de var koblet til Teams. De har samme kvalitetssystem på sine lokasjoner og er organisert med samme ledelse. Erfaringene viser at dette er gunstig for både direktoratet og kursleverandørene. Ved fornyet godkjenning utstedes det et godkjenningsbrev og eget vedlegg med de gjeldende utdanningstypene til den enkelte lokasjonen.

Sjøfartsdirektoratet har en plan om å gjennomføre tilsyn med godkjente skoler som skal gi opplæring til høyhastighetsbevis før kravet trer i kraft 1. juli 2023. To skoler ble revidert i 2022.

T 11.05 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Høy rangering på Paris MoU, Tokyo MoU og Qualship 21.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input checked="" type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	3

Rapportering:

Det norske flagget er rangert som nummer tre på Paris MoU sin White List. Det norske flagget er medlem av USCG sin Qualship 21 og høyt rangert på Tokyo MoU sin White List. Dette viser at det norske flagget anses som et kvalitetsflagg i de største havnestatskontrollregimene, og at tilbakeholdelsesprosent er lav. Nye rangeringer ble effektuert 1. juli 2022.

T 11.06 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Resultat av tilsyn med overordnet strategi for maritim digital sikkerhet. Sjøfartsdirektoratet og Kystverket leverte et felles utkast til en overordnet strategi for maritim digital sikkerhet i desember 2020 samt en tilleggsutredning i mars 2021. Departementet vil komme tilbake til videre håndtering av saken i eget brev.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input checked="" type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	9

Rapportering:

Alle oppdrag er fulgt opp. Direktoratet er i dialog med departementet om videre prosess.

T 11.07 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Anbefale innretning på norsk implementering av IMO's retningslinjer for begroing av skrog, med sikte på etablering av et bindende regelverk.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input checked="" type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	3

Rapportering:

Sjøfartsdirektoratet har levert forslag til regelverk som gjør IMO's retningslinjer for å hindre spredning av fremmede organismer gjennom begroing på skip bindende i norsk rett. Utkast til forskrifter og høringsbrev ble oversendt KLD 1. juni 2022.

T 11.08 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Videre arbeid med utvidelse av gjeldende krav i verdensarvfjordene til andre norske farvann, og oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak om nullutslipp for turistskip og ferger i verdensarvfjordene. Avklares i dialog med KLD.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	9

Rapportering:

Sjøfartsdirektoratet har levert forslag til høringsbrev og regeltekst for nullutslipp i verdensarvfjordene for turistskip og ferjer fra 2026. Oppdraget ble levert etter avtale med KLD 2. januar 2023.

Avventer nærmere bestilling fra departementet angående regelverksarbeidet for å innføre verdensarvfjordkravene i resten av norsk territorialfarvann.

T 11.09 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
I samarbeid med Miljødirektoratet, arbeide videre med skjerpede utslippskrav for kloakk for relevante deler av norskekysten, og vurdere forbud mot tømning av septik fra fritidsbåter i hele Oslofjorden, jf. Hurdalsplattformen.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	6

Rapportering:

Sjøfartsdirektoratet og Miljødirektoratet har levert forslag til høringsbrev og regeltekst i oppdraget knyttet til forbud mot tømning av septik fra fritidsbåter i Oslofjorden. Etter avtale med KLD ble oppdraget levert 9. januar 2023. Vi avventer nærmere bestilling fra KLD om oppdraget om skjerpede utslippskrav for kloakk langs norskekysten.

T 11.10 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
I samarbeid med Miljødirektoratet, fullføre gjennomføring av revidert skipsavfallsdirektiv i norsk rett.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input checked="" type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	3

Rapportering:

Direktoratet har i samarbeid med Miljødirektoratet gjennomgått de innkomne høringsinnspillene til forskriftsforslaget om gjennomføring av revidert skipsavfallsdirektiv. Vurderingen og en oppdatert anbefaling om forskriftsendringer ble oversendt KLD i mai 2022. Det er også utarbeidet EØS-notat og forslag til forskriftsendringer for implementering av de fire gjennomføringsforordningene til direktivet.

T 1.1.11 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Forberede mulig søknad til IMO om ECA-krav nord for 62. breddegrad.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	6

Rapportering:

Utredningsarbeidet som danner grunnlaget for søknaden er i gang, og vi tar sikte på å sende inn søknaden til MEPC 80 (juli 2023).

T 1.1.12 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
I oppfølgingen av klimaplan 2030, i samarbeid med andre berørte etater, vurdere og iverksette nye tiltak og virkemidler for utslippsreduksjoner fra skipsfarten, herunder arbeid med krav om null- og lavutslippsløsninger til ulike fartøyskategorier. Avklares i dialog med KLD.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input checked="" type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	9

Rapportering:

Sjøfartsdirektoratet har i samarbeid med andre etater fått i oppdrag å lage forslag til regelverk for å gjøre det obligatorisk å kreve nullutslipp i offentlige anskaffelser av ferjer og hurtiggående passasjerfartøy. Arbeidet ledes av DFØ og bygger videre på to rapporter som Sjøfartsdirektoratet utarbeidet i 2021. Forslag til regelverk ble levert av DFØ til KLD 18. mai 2022. I tillegg ble forslag til forskrift med hjemmel i skipssikkerhetsloven oversendt KLD i september 2022.

T 1.1.13 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
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. Sjøfartsdirektoratet har ansvar for å håndtere digitale angrep i egen virksomhet, og for å dele informasjon om digitale angrep med departementet og relevante samarbeidspartnere.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	8

Rapportering:

Sikkerhetstilstanden samt øvrige tilleggskrav som ble rapportert til Nærings- og fiskeridepartementet og Nasjonal sikkerhetsmyndighet i juni 2022 innenfor sikkerhetsloven, er gradert begrenset, jf. sikkerhetsloven § 5-3 og § 5-4.

Direktoratet har i perioden jobbet aktivt med sikkerhet og har særlig jobbet med å identifisere oppfyllelse av krav i NSM sine grunnprinsipper. Videre har direktoratet jobbet med å øke kompetanse og årvåkenhet innen sikkerhet på generell basis.

T 1.1.14 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
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.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	9

Rapportering:

Sikkerhetstilstanden samt øvrige tilleggskrav som ble rapportert til Nærings- og fiskeridepartementet og Nasjonal sikkerhetsmyndighet i juni 2022 innenfor sikkerhetsloven, er gradert begrenset jf. sikkerhetsloven §5-3 og § 5-4.

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

I 2022 er det ikke gjennomført ytterligere øvelser, men direktoratet har gjennom hele året arbeidet i stab etter at sikkerhetsbildet ble endret som følge av krigen i Ukraina. Gjennom dette har vi fått betydelig erfaring og forbedring.

T 1.1.15 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Direktoratet skal redegjøre for arbeidet med sikkerhet og beredskap i årsrapporten.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	9

Rapportering:

Sikkerhetstilstanden samt øvrige tilleggskrav som ble rapportert til Nærings- og fiskeridepartementet og nasjonal sikkerhetsmyndighet i juni 2022 innenfor sikkerhetsloven, er gradert begrenset, jf. sikkerhetsloven §5-3 og § 5-4.

Det har gjennom året vært mer søkelys på samfunnssikkerhet, herunder sikkerhet og beredskap. Arbeidet pågår med høy intensitet og det jobbes med forbedringer innen flere områder.

Tiltak i perioden:

Revisjon av IKT-sikkerheten, hovedsakelig konsentrert om NSMs grunnprinsipper. Økt gjennomføring av autorisasjonssamtaler. Søkelys på samfunnssikkerhet og beredskap på allmøter. Etablering av forum for samfunnssikkerhet og beredskap (med mål om å styrke det helhetlige arbeidet). Kontinuerlige stabsmøter i forbindelse med krigen i Ukraina. Oppmerksomhet rettet mot intern sikkerhet, samfunnsoppdraget vårt og at sikre skip skal seile. Identifisering av forbedringsområder og etablering av planer for å iverksette i styringssystemet.

T 1.1.19 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Regelverk som åpner for anvendelse av ny sikkerhets- og miljøteknologi og innovative løsninger.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	9

Rapportering:

Det maritime regelverket som Sjøfartsdirektoratet forvalter, åpner for alternativ godkjenning slik at sikker, ny teknologi kan tas i bruk. Dette er i tråd med våre internasjonale forpliktelser. Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet interne kriterier for når det er hensiktsmessig å lage eget regelverk for ny teknologi. Den første rapporten om status for ulike typer ny teknologi ble ferdigstilt i 2022, og ble blant annet benyttet i oppdraget om nullutslipp i verdensfjordområdet. Denne rapporten vil også danne grunnlag for å vurdere om det er hensiktsmessig å lage regeltekster knyttet til enkelte av de nye teknologiene i den nærmeste tiden. Effekten av dette er at regelkrav kan sette fart på omstilling til nullutslippsløsninger.

T 1.1.20 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Bidra i departementets lovarbeid - norske lønns- og arbeidsvilkår på skip, med særlig fokus på Sjøfartsdirektoratets tilsynsvirk-somhet. Videre prosess avklares med NFD.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input checked="" type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	6

Rapportering:

En prosjektgruppe i direktoratet bistod departementet i utredningsarbeid i perioden januar til mars.

Lovutkast til høring mottatt juni. Direktoratets høringsuttalelse ble oversendt NFD ved frist i august etter innspill fra alle avdelinger og behandling i ledelsen.

Parallelt med høringsuttalelse ble det arbeidet med oppdatert kostnadsanslag. Dette ble oversendt NFD ved starten av tredje tertial.

Arbeidet med oppdraget antas å være avsluttet inntil videre.

T 1.1.21 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Følge opp forslag i utredningen om sikkerhet ved utleie av fritidsfartøy i Norge i samarbeid med relevante etater. Videre prosess knyttet til de enkelte forslagene avklares i dialog med NFD.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input checked="" type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	9

Rapportering:

Dette arbeidet har dessverre ikke hatt prioritet i 2022 fordi vi konsentrerte oss om andre oppgaver, som gjennomføring av krav om høyhastighetskompetanse. Sjøfartsdirektoratet vil starte opp arbeidet i 2023.

T 1.1.22 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Havbruk til havs - Bidra i departementets utredningsarbeid om å få på plass et regelverk som regulerer arbeidstakernes helse, miljø og sikkerhet, samt arbeidsrettslige problemstillinger for øvrig. NFD og ASD har etablert en arbeidsgruppe med deltakere fra Arbeidstilsynet, Fiskeridirektoratet, Sjøfartsdirektoratet og Petroleumsstilsynet. Videre prosess avklares med NFD.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	6

Rapportering:

Sjøfartsdirektoratet deltar med to representanter i departementenes arbeidsgrupper som utreder ulike problemstillinger knyttet til havbruk til havs. Arbeidsgruppene leverte sine rapporter i desember 2022.

T 1.1.23 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Nullvisjon - faglig grunnlag.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input checked="" type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	9

Rapportering:

Forslag til nullvisjon oversendt NFD ved utgangen av mai i tråd med oppdrag. Avventer videre oppfølging.

T 1.1.24 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Oppdrag til Sjøfartsdirektoratet om å foreta en faglig vurdering av tiltak for økt likestilling i maritim næring og bistå med tekst til likestillingsstrategien for maritim næring.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input checked="" type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	4

Rapportering:

Sjøfartsdirektoratet ble 14. september i et tilleggsoppdrag til tildelingsbrevet bedt om å gi en faglig vurdering av tiltak for økt likestilling og tekst til likestillingsstrategien for maritim næring. Sjøfartsdirektoratet leverte sitt tekstbidrag 30. september og sin faglige vurdering av de forslåtte tiltakene 14. oktober.

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

T 1.2.01 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Direktoratet skal fortsette med risikobasert prioritering av oppgaver og tilsyn for å redusere antall ulykker til sjøs både for nærings- og fritidsfartøy. Det er et mål at rederiets ansvar i større grad konkretiseres, og at tilsyn rettes mot sikkerhetskritiske forhold.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	9

Rapportering:

Risikovurdering 2022 er gjennomført og fokusområdet for 2023 er bestemt. Det er satt ned en prosjektgruppe som starter dette arbeidet, og dette viser god framgang.

T 1.2.02 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Resultat av tverrfaglig samarbeid knyttet til arbeidslivskriminalitet.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input checked="" type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	6

Rapportering:

Direktoratet har kontinuerlig fokus på å bidra i arbeidet mot arbeidslivskriminalitet. Gjennom de ulike tilsynene som gjennomføres, særlig innen arbeids- og levevilkår, vurderer man funn opp mot mulig arbeidslivskriminalitet (a-krim). Mistanke om a-krim varsles videre til rette instans. Direktoratet har i perioden gjennomført møter med Arbeidstilsynet med søkelys på styrket samarbeid innen a-krim gjennom blant annet felles tilsynskampanjer.

I tillegg har direktoratet rettet oppmerksomhet mot trakassering gjennom tilsyn. Inspektører har fått egen opplæring på feltet, og direktoratet har gått ut med informasjon på nettsidene. Det er ikke vært avholdt møter i a-krim eller tolvparts-samarbeidet i denne perioden.

T 1.2.03 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Departementets mål innen næringsberedskap er å bidra til at næringslivet gjøres i stand til å levere de varer og tjenester samfunnet etter-spør også i kriser. Sjøfartsdirektoratet skal innenfor sitt samfunnsoppdrag støtte denne målsettingen, og arbeide systematisk med å forebygge uønskede hendelser som kan hindre måloppnåelse.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	8

Rapportering:

Mens krigen i Ukraina har pågått, har Sjøfartsdirektoratet løpende levert på samfunnsoppdraget, jf. bestillinger fra NFD.

Vi har vært opptatt av at sikre skip skal seile, og har etablert et eget Ukraina-team som sørger for at de ulike utfordringene som oppstår, går i rett spor, og at nødvendige tiltak innføres.

Delmål: 1.3 Vi er synlige og tydelige pådrivere i internasjonalt miljø- og sikkerhetsarbeid

T 1.3.01 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Omfang av lav- og nullutslippsløsninger på norske skip.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input checked="" type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	9

Rapportering:

Det er utarbeidet en intern statusrapport for grønn skipsfartsteknologi. Rapporten brukes blant annet til å vurdere tiltak knyttet til intern kompetanse og initiativ knyttet til regelverksarbeid.

Videre er det gjort utredningsarbeid knyttet til utslippsstatistikk. Anbefaling fra arbeidet er behandlet i ledelsen, og videre strategi er drøftet med Kystverket i kontaktmøte. Det er satt ned en prosjektgruppe som skal starte implementeringen av utslippsstatistikk, men vi har ikke hatt anledning til å prioritere dette arbeidet på grunn av andre arbeidsoppgaver.

T 1.3.03 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Resultat av deltakelse i internasjonale organisasjoner som IMO, EU/EØS og ILO knyttet til liv, helse, sikkerhet og miljø.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	9

Rapportering:

Sjøfartsdirektoratet deltar i alle komiteer som vi har delegasjonsansvaret for i IMO og ILO. I tillegg deltar vi i andre komiteer som er relevante for direktoratets arbeid. Tilsvarende deltar vi i COSS og relevante EMSA-fora. Både i IMO, ILO og EØS foregikk møtene i 2022 fortsatt i all hovedsak digitalt, men IMO åpnet for fysisk deltakelse i London fra høsten 2022. Det er fortsatt et etterslep av saker som følge av at de digitale møtene under pandemien var kortere enn møtene som ble gjennomført før pandemien.



Fotokonkurransen for sjøfolk 2022. Foto: Harald Matland

Hovedmål 2: Profesjonalitet og kundefokus

Delmål: 2.1 Vi har effektive tjenester

T 2.1.01 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Digitale løsninger som forenkler og effektiviserer saksbehandlingen både internt og eksternt.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input checked="" type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	6

Rapportering:

APS-arbeidet med å automatisere prosessen rundt personlige sertifikater har pågått for fullt, og vi forventer at hovedleveransene blir gjennomført i løpet av 2023. Høyhastighetsbevis skal lanseres 1. februar, norske sertifikater 1. mars og videre påtegningsløsning, dispensasjoner og helseerklæringer i løpet av 2023.

Første leveranse er allerede gjort tilgjengelig for næringen (utdanningsinstitusjoner, skoler, rederier m.m.). Denne omfatter mulighet for maskin-til-maskin (M2M) innrapportering av utdanning, kurs og fartstid knyttet til sjøfolk. Arbeidet fortsetter nå med å automatisere søknadsprosessen for sjøfolk. Målet er å kunne utstede elektroniske sertifikater umiddelbart i de tilfeller der alle krav er oppfylt.

En av de mest sentrale kjerneprosessene i direktoratet er "K.3.1 Fartøy og rederi med krav om tillatelse". Dette er en prosess som ble redesignet i prosjektet "operasjonalisering av strategiplan". Den nye prosessen framstår som vesentlig endret sammenlignet med hvordan vi arbeider på dette området i dag. Prosessen omhandler saksbehandling og tilsyn med fartøy som er under bygging, eller som har operativ seilingstillatelse. Prosessens formål er å avdekke de faktiske forholdene i samsvar med kravene som er gitt. Prosessens sluttprodukter er elektroniske sertifikater med tillatelse til drift.

Sjøfartsdirektoratet har som mål å utvikle digitale assistenter som skal støtte denne prosessen, slik at vi oppnår en mer effektiv prosess for tilsynsarbeidet og sikrer økt åpenhet og bedre kommunikasjon med våre kunder og samarbeidspartnere. Det er mål om store tidsbesparelser i tillegg til økt sikkerhet, blant annet som følge av enklere forståelse av gjeldende krav og regelverk. Det skal finnes data for hele fartøyets livssyklus i de nye løsningene. Alt fra registrering og etablering til nybygg, drift og avslutning av fartøyet skal ligge lett tilgjengelig i systemet, åpent og synlig for eieren av skipet. I bunn ligger lover, regler og alle data om fartøyet, slik at både direktoratet og reder har tilgang til dokumentasjonen som gjelder fartøyet.

Tilskudd

Nytt system for tilskuddsforvaltning er i utviklingsfasen. Teamet startet med å utføre innsiktsarbeid med intervjuer og arbeidsgrupper 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. Infrastrukturen for den nye løsningen er blitt modellert med hensyn til gjenbruk av eksisterende komponenter på den nye skyplattformen. Eksterne leverandører av grunnlagsdata har blitt kontaktet for samarbeid om automatisk overføring. Planen er å ferdigstille løsningen i løpet av 2023.

T 2.1.02 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Status knyttet til digitaliserings-rundskrivet.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	6

Rapportering:

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 en ny overordnet prosess som skal forbedre kundeopplevelser og effektivisere saksbehandlingen.

1.2 Tilrettelegg for gjenbruk og videre bruk av informasjon

Vi har etablert nye roller for dataeierskap og arbeider med våre definisjoner av datasett og følger opp i henhold til «veileder for orden i eget hus». Vi deler data med offentlige samarbeidspartnere, blant annet BarentsWatch. Vi har som mål å publisere til felles datakatalog.

1.3 Bygg inn arkiveringsfunksjoner

Sjøfartsdirektoratet har etter en søknadsrunde blitt valgt ut til å delta i Arkivverket og Digitaliseringsdirektoratet sin regulatoriske sandkasse. Resultatene fra dette innovative prosjektet forventes å legge føringer på hvordan vi gjennomføre etterlever denne føringen.

1.4 Følg opp informasjonssikkerheten

Vi er i ferd med å etablere et styringssystem for informasjonssikkerhet. Dette blir gjort som en del av GAP-analysen som vi gjennomfører for å være i samsvar med prioritet 1-tiltakene for NSM sine grunnprinsipper. I 2022 ble det gjennomført en verdianalyse for kjerneprosessene som en del av dette arbeidet.

1.5 Bygg inn personvern.

Vi er opptatt av å bygge inn personvern i våre løsninger, og gjennomfører workshops sammen med fagansvarlig for informasjonssikkerhet i forkant og underveis i utviklingsprosjekter. Vi følger også opp dette arbeidet gjennom nytt testregime for våre digitale produkter.

1.6. Innfør personvern ved bruk av sosiale medier i kommunikasjon med innbyggerne

Vi har gjennomført en personvern vurdering etter at Datatilsynet gikk ut og anbefalte dette for alle virksomheter (etter at de valgte å ikke være på FB). Rapporten fra dette arbeidet er fremlagt ledelsen i direktoratet og noen konkrete tiltak knyttet til personvern er gjennomført. Konklusjonen var overordnet at direktoratet har et behov for å nå ut til en del grupper som en ellers ikke vil nå og vil derfor fortsatt være på sosiale medier.

1.7 Bruk nasjonale felleskomponenter og fellesløsninger

Sjøfartsdirektoratet benytter felleskomponenter og fellesløsninger der det er hensiktsmessig. Vi er jevnlig i dialog med Digitaliseringsdirektoratet for å få vite mer om nye muligheter.

1.8 Bruk digital postkasse til innbyggere

Vi har tatt i bruk felles digital postkasse til våre brukere.

1.9 Følg krav om arkitektur og standarder

Direktoratet er i ferd med å gjennomføre en større overgang fra dagens arkitektur til ny skybasert plattform. Nye retningslinjer for arkitektur er under etablering for den nye Azure-plattformen.

1.10 Grenseoverskridende tjenester

Vi har ikke aktivt fulgt opp denne i 2022, men har tidligere år vært aktive i TOOP-samarbeidet («kun én gang»-prinsippet).

1.11 Ta i bruk digital anskaffelsesprosess

Vi benytter konkurransegjennomføringsverktøyet Mercell EU-supply. Kunngjøringer og tildelinger gjøres digitalt. Vi følger forskrift om elektronisk faktura og elektronisk faktura er benyttet i de aller fleste av våre transaksjoner.

1.12 Lag sourcingstrategi

Vi har allerede i stor grad tjenesteutsatt IT-drift og programvareutvikling. Vi har gjennomført en driftsanalyse som grunnlag for valg av sourcingstrategi (strategi for kjøp av konsulenttjenester). Direktoratet vurderer også noe innkontraktering (insourcing). For første gang har vi ansatt IT-utviklere (to stillinger).

1.13 Velg skytjenester

Vi har gjennomført en mulighetsanalyse (Cloud Readiness Assessment) som angir grad av modenhet for våre løsninger ved overgang til skybaserte tjenester. Vi har valgt å bygge alle nye digitale løsninger for kjerneprosessene på Microsoft skyplattform (Azure). Flere kontorstøttesystemer er allerede i skyen, blant annet Exchange, Sharepoint Online og Teams. Vi søker å forstå og etterleve anbefalingene etter Schrems II dommen, og har egne policyer på datalagring.

1.14 Sikre digital inkludering

Vi har startet opp arbeidet med et designsystem som består av grafisk profil og komponentbibliotek til bruk i utviklingsoppdragene. Kravene i forskrift om universell utforming er tatt inn her. Tilgjengelighetserklæring er etablert og publisert på Sdir.no. Status etterlevelse av denne er for tiden med varierende grad av samsvar. Vi jobber for å kontinuerlig forbedre oss innen dette området.

2. Samordning med kommunesektoren

Det er ikke identifisert satsinger som kan samordnes med kommunesektoren.

3. Planlegging, styring og gjennomføring av digitaliseringstiltak

Overordnet søker vi å gjennomføre alle prosjekter i henhold til Prosjektveiviseren, og vi er i ferd med å etablere en noe mer formell prosess for porteføljestyring.

Sjøfartsdirektoratet er også i ferd med å innføre en ny støtteprosess for IT-utvikling som baserer seg på smidig metodikk og DevOps-samarbeidskultur. Vi anskaffer konsulentbistand til utvikling i stort sett alle digitaliseringsprosjekter.

4. Finansiering

4.1 Kommunal- og distriktsdepartementets vurdering av IT-relaterte satsingsforslag

Det er en stor andel egenfinansiering over driftsbudsjettet.

4.2 Medfinansieringsordning i digitaliseringsdirektoratet

To pågående prosjekter har fått midler fra medfinansieringsordningen. APS-prosjektet og ET-prosjektet har fått tildelt 15 millioner kroner hver.

4.3 Stimulab

Vi har enda ikke meldt inn prosjekter til denne ordningen.

4.4 Adgang til å overskride driftsbevilgningene til investeringsformål mot tilsvarende innsparing på driftsbudsjettet følgende budsjettår

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

T 2.1.03 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Digitale prosesser som forbedrer og effektiviserer kundens/brukerens opplevelse.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input checked="" type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	6

Rapportering:

Se tekst på punkt 2.1.01

T 2.1.08 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Resultat av gevinstrealisering.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	4

Rapportering:

Vår prosessgjennomgang og IT-utvikling tar utgangspunkt i metode for samfunnsøkonomiske analyser. Alle de store prosjektene har positiv nåverdi, og det er identifisert store gevinster eksternt og mindre gevinster internt. Det er prosess-eier i samarbeid med prosessleder og eventuelt gevinstkoordinator som er ansvarlig for å ta ut gevinstene. Dette blir fulgt gjennom KPI-ene som er satt for prosessen og at vi sammenligner dette med tidligere løsninger for å sørge for at gevinstene blir realisert og at vi fortsetter forbedringsarbeidet. Det er noe forsinkelse i utviklingen blant annet fordi vi tar i bruk ny teknologi som krever tid å utvikle. Vi må derfor forsikre oss om at ny teknologi fungerer før vi kan ta ut gevinster. Dette er en hovedårsak til at gevinstene først nås senere enn planlagt.

Delmål: 2.2 Vi har framtidsrettet kompetanse

T 2.2.01 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Sjøfartsdirektoratet skal være en endringsdyktig organisasjon som skal bidra til det grønne skiftet for maritim næring. For å nå målet, må direktoratet ha kompetanse for å møte næringens framtidige behov knyttet til grønn omstilling, digitalisering og automatisering.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	12

Rapportering:

Det har vært store turnover i 2022, og krevende å holde på og rekruttere ansatte med teknisk kompetanse og kompetanse innen digitalisering. Våre kunder forventer støtte fra direktoratet innen områdene ny teknologi.

Opprettelse av seksjon for ny teknologi vil bidra til at vi både bygger spisskompetanse på områdene, og at vi får hevet grunnkompetansen innen områdene for alle ansatte det er relevant for.

Vi har jobbet systematisk med å rekruttere og beholde ansatte gjennom 2022.

T 2.2.02 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Anerkjent kompetanse.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	12

Rapportering:

Vi har begynt arbeidet med å dokumentere styrings- og støtteprosesser for kompetanseutvikling. Dette arbeidet ferdiggjøres i 2023.

Det er vedtatt strategisk kompetansetiltaksplan for 2023 med 16 spesifikke tiltak innen fokusområdene risikobasert arbeidsmetode, ny teknologi og maritimt regelverk.

Vedtatt tiltaksplan for 2022 ble fulgt opp gjennom året, og alle avdelinger rapporterte om framdrift på gjennomføring av tildelte tiltak.

Seksjon for ny teknologi ble styrket med tre nye stillinger i 2022 og fikk tildelt en egen leder med fag- og personalansvar. I tillegg ble det opprettet tre nye inspektørstillinger med særlig ansvar for ny teknologi.

Er markert som rød risiko på grunn av vansker med å rekruttere teknisk kompetanse og at kundene forventer støtte fra direktoratet innen ny teknologi.

T 2.2.03 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Status knyttet til fagkompetanse innenfor nye typer drivstoff, digitalisering og automatisering.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	9

Rapportering:

Det er vedtatt strategisk kompetansetiltaksplan for 2023 med 16 spesifikke tiltak innen fokusområdene risikobasert arbeidsmetode, ny teknologi og maritimt regelverk.

Vedtatt tiltaksplan for 2022 ble fulgt opp gjennom året, og alle avdelinger rapporterte om framdrift på gjennomføring av tildelte tiltak.

Seksjon for ny teknologi ble styrket med tre nye stillinger i 2022 og fikk tildelt en egen leder med fag og personalansvar. I tillegg ble det opprettet tre nye inspektørstillinger med særlig ansvar for ny teknologi.

Markedssituasjonen i 2022 førte til større turnover på IT-området enn ønsket. Det var krevende å få rekruttert inn riktig kompetanse for å opprettholde framdriften i digitaliseringsarbeidet.

T 2.2.04 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Arbeidet med effektivisering utgjør en integrert del av den ordinære styringsdialogen mellom departement og virksomhet, og følger de allmenne prinsippene for styring i staten. I 2022 skal Sjøfartsdirektoratet arbeide for å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å benytte interne ressurser og kompetanse. Utover informasjons- og holdningskampanjer skal tjenester fra kommunikasjonsbransjen som hovedregel ikke benyttes.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input checked="" type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	6

Rapportering:

Ved anskaffelser vurderer vi løpende om vi skal kjøpe tjenester eksternt eller ansette medarbeidere til å løse oppdraget.

Vi ansatte blant annet to nye IT-utviklere våren 2022.

Vi har også gjort en analyse og vurdert om vi skal ansatte personell til å drifte kantinen kontra kjøpe tjenester. Det samme med renhold.

Direktoratet jobber kontinuerlig med effektivisering. Vi jobber med å bli enda mer prosessorienterte, og løpende forbedrings- og effektiviseringsarbeid er en del av denne prosessen. Når vi innfører nye digitale tjenester, forventes det at vi skal se på effektiviseringstiltak.

T 2.2.05 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Sjøfartsdirektoratet skal rapportere om konsulentbruken i årsrapporten for 2022.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input checked="" type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	4

Rapportering:

Direktoratet har mest behov for konsulentbruk innenfor digitale satsinger - IT-utviklere. Det er ansatt egne arkitekter knyttet til IT-utvikling. Vi gjør nå to nyansettelser innen IT-utvikling. Ellers er det fortsatt behov for å leie inn eksterne konsulenter. Vi går nå over til et nytt anskaffelsesregime, fra rammeavtaler (avtale med ett IT-firma) til dynamisk innkjøpsordning (gjøre avrop på mange IT-firma). Det er et krevende marked med stor etterspørsel etter IT-kompetanse. Utrekningsarbeid knyttet til miljø, samfunnsøkonomiske analyser mv., IT-drift, renhold, kantinedrift er satt ut til eksterne. Dette har vi gjort en analyse på og ønsker å videreføre.

T 2.2.06 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Statlige virksomheter skal ha lærlinger knyttet til seg, og antall lærlinger skal stå i et rimelig forhold til størrelsen på virksomheten. Virksomheter med mer enn 75 ansatte skal til enhver tid ha minst én lærling, og større virksomheter bør ha ambisjon om flere enn én lærling. Sjøfartsdirektoratet skal også hvert år vurdere om det er mulig å tilby opplæring i nye lærefag og om virksomheten kan øke antall lærlinger. Alle statlige virksomheter skal knytte seg til opplæringskontoret OK stat eller et annet opplæringskontor.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	4

Rapportering:

Sjøfartsdirektoratet har etablert samarbeid med lokalt opplæringskontor for lærlinger.

Høsten 2022 hadde vi totalt fire lærlinger.

Det er gjort vurderinger av om det er nye fagområder vi kan ta inn lærlinger på, men kartleggingen ga ikke grunnlag for dette.

T 2.2.07 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
I årsrapporten skal Sjøfartsdirektoratet rapportere antall lærlinger, om det er vurdert å øke antall lærlinger og eventuelt innenfor hvilke fag sammen med hvilket opplæringskontor virksomheten er knyttet til. Virksomheter som ikke har oppfylt kravene, må redegjøre for årsakene til dette og hva de har gjort for å oppfylle kravene.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	4

Rapportering:

Sjøfartsdirektoratet har etablert samarbeid med lokalt opplæringskontor for lærlinger.

Høsten 2022 hadde vi totalt fire lærlinger.

Det er gjort vurderinger av om det er nye fagområder vi kan ta inn lærlinger på. Kartleggingen ga ikke grunnlag for dette.

Hovedmål 3: Verdensledende og attraktiv samarbeidspartner

Delmål: 3.1 Vi har økt flåten i NIS/NOR

T 3.1.01 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
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.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	12

Rapportering:

Flagget står sterkt, men endringer i rammebetingelser kan påvirke vår posisjon det neste året.

T 3.1.02 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Økt antall fartøy i norske registre.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	6

Rapportering:

Vi er opptatt av å ha en tett dialog med næringen, kundene og samarbeidspartnere.

Det er et behov for å gjenoppta fysisk tilstedeværelse i næringen etter over to år med pandemi. Kunderelasjon er viktig for å øke antall fartøy i NOR/NIS.

Vi jobber for å få en større del av kundene til å benytte de elektroniske skjemaene/registreringsmulighetene som nå er mulig ved elektronisk tinglysning (e-tinglysning). Vi markedsfører dette og driver opplæring og oppsøkende virksomhet hos kundene.

Vi merker en liten nedgang i nyregistreringer NIS fra andre tertial 2022 og over i 2023. Dette, i tillegg til noen forventede utflagginger som følge av endrede rammevilkår for noen kunder, gjør at synligheten og markedsføring av The Quality Flag må intensiveres for å nå målet om 750 skip registrert i NIS innen utgangen av 2024.

T 3.1.03 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Bidra til at det norske flagget har en ledende markedsposisjon spesielt innenfor bærekraft, ny teknologi og grønn skipsfart.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input checked="" type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	9

Rapportering:

Alle prosjekt følges opp løpende. Stor aktivitet i næringen, mange samtidige prosjekt og generell personalsituasjon gjør at det er en utfordring å sikre tilstrekkelig ressurser i relevante fag.

T 3.1.04 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Resultat av spørreundersøkelser og tilbakemeldinger fra kundene.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input checked="" type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	4

Rapportering:

Det er gjennomført og evaluert undersøkelser etter Fritidsbåtkonferansen i april og Sjøsikkerhetskonferansen i september. På grunn av bemanningsutfordringer (markedsføringssjef sluttet) ble den store kundeundersøkelsen erstattet med en målrettet undersøkelse mot NIS-kunder. Denne beslutningen handlet både om kapasitet og om at vi samtidig skulle gjennomføre en større undersøkelse rettet mot sikkerhet i forbindelse med arbeidet med nullvisjon. Disse undersøkelsene ville kommet tett på hverandre til de samme kundene. Kundeundersøkelse gjennomføres i 2023.

T 3.1.05 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Resultat av kontroll med fartsområdebegrensningene for skip i NIS.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input checked="" type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	6

Rapportering:

Sjøfartsdirektoratet gjennomfører kontinuerlig tilsyn basert på AIS-data og tips/bekymringsmeldinger som vi mottar. Det ble i august 2022 fattet et vedtak om overtredelsesgebyr på kr 150 000. Saken gjelder et lasteskip.

I tillegg ble det fattet vedtak om overtredelsesgebyr til et passasjerskipsrederi for brudd på krav til anløp av to utenlandske havner. Også her var beløpet kr 150 000.

Delmål: 3.2 Vi sikrer norsk maritim konkurranse

T 3.2.01 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.22	Risiko
Resultat av kontrollvirksomhet i tilskuddsordningen til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs.	<input type="checkbox"/> Oppgaven er ikke påbegynt <input type="checkbox"/> Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes <input checked="" type="checkbox"/> Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat <input type="checkbox"/> Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke <input type="checkbox"/> Oppgaven er ferdig/avsluttet	4

Rapportering:

Den særskilte kontrollen har vist at det er behov for å følge opp kravet om rett til sjømannsfradrag. I 2022 ble det sendt ut 35 krav om tilbakebetaling for 2020.

Av de rederiene som ikke kunne dokumentere rett til sjømannsfradrag, ble det innbetalt 2 582 605 kroner for 2020 per 31. desember 2022.

Totalt har den særskilte kontrollen fått tilbakebetaling på 3 176 468 kroner per 20. januar 2023, mot opprinnelig varslet tilbakebetalingskrav på kr 9 319 393. Sjøfartsdirektoratet arbeider fortsatt med å få innkrevd utestående beløp på kr 102 582. Det utestående kravet kan bli justert når det foreligger endelig vedtak i klagesak som er oversendt Nærings- og fiskeridepartementet.

Kontrollen har medført at sjøfolkene har fått omgjort sin skatt med totalt kr 6 040 343. Sjøfartsdirektoratet har også i 2022 også klart å få innkrevd kr 551 683 som var utestående fra den særskilte kontrollen for tilskuddsårene 2018 og 2019.



Fotokonkurransen for sjøfolk 2022, hederlig omtale
Ro Master. Foto: Ole-Christian Pedersen

Bevilgningsoppstilling og ressursbruk

Driftsramme for 2022		Beløp
+	Tildelingsbrev - driftsutgifter (kap. 0910, post 01)	440 186 000
-	Tildelingsbrev - diverse inntekter (kap. 3910, post 03)	-450 000
=	Driftsramme tildelingsbrev	439 736 000
+	Overført ubrukt fra 2021 (kap. 0910, post 01)	22 765 000
+	Kompensasjon lønnsoppgjør (kap. 0910, post 01)	6 090 000
+	Tillegg til tildelingsbrev (kap. 0910, post 01)	8 365 000
+	Tillegg til tildelingsbrev (kap. 0910, post 01)	5 500 000
-	Tillegg til tildelingsbrev (kap. 3910, post 03)	-5 500 000
=	Driftsramme	476 956 000

Post 01 og 03	Regnskap 2020	Regnskap 2021	Regnskap 2022	Budsjett 2022	Overført ubrukt til 2023
Driftsramme	430 550 213	451 503 845	456 406 610	476 956 000	20 549 390

Sjøfartsdirektoratet har hatt tilnærmet normal drift i 2022.

Vi har i 2022 et positivt avvik på lønn som i hovedsak skyldes at flere har sluttet, og at det tar tid å få rekruttert til stillinger som vi fikk midler til i revidert budsjett. Av det positive avviket på lønn på totalt 12 millioner skyldes 2,6 millioner et positivt avvik på pensjon betalt av virksomhet.

Resterende avvik er på andre driftskostnader og skyldes i hovedsak reduserte konsulentkostnader som er planlagt dels på grunn av krav om redusert konsulentbruk, men også for å forberede oss til bortfall av midler fra Digitaliseringsdirektoratet på 7,5 millioner i 2023. Dette sikrer at vi kan opprettholde vår utvikling av IT-systemer i 2023.

Totalt har vi i 2022 gått med kr 20 549 390 i positivt avvik på post 01 og 03.

Kap. 1422, post 21 Miljøvennlig skipsfart

Regnskap 2020	Regnskap 2021	Regnskap 2022	Budsjett 2022	Avvik
7 532 613	8 047 322	8 094 407	8 468 000	373 593

Sjøfartsdirektoratet har i 2022 utført en rekke oppdrag fra KLD som har utløst behov for kjøp av tjenester. Oppdragene med frist i 2022 er levert til departementet, og direktoratet fortsetter

arbeidet med oppdragene som har frist i 2023. Et par av disse oppdragene som innebærer kjøp av tjenester, medførte at ikke hele beløpet kunne belastes i 2023.

Kap 3909, post 01 Tiltak for sysselsetting av sjøfolk

Regnskap 2020	Regnskap 2021	Regnskap 2022	Budsjett 2022	Avvik
8 727 595	5 248 885	3 143 356	2 000 000	1 143 356

Den særskilte kontrollen har vist at det er behov for å følge opp kravet om rett til sjømannsfradrag. I 2022 ble det sendt ut 35 krav om tilbakebetaling for 2020.

Av de rederiene som ikke kunne dokumentere rett til sjømannsfradrag, ble det innbetalt kr 2 582 605 for 2020 per 31. desember 2022. I tillegg kommer kr 560 751 som gjelder særskilt kontroll fra 2018 og 2019. Totalt beløp er derfor per 31. desember kr 3 143 356.

Kap. 0909, post 73 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk

Regnskap 2020	Regnskap 2021	Regnskap 2022	Budsjett 2022	Avvik
2 267 242 698	2 602 966 682	2 276 632 288	2 293 000 000	16 367 712

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

I 2022 har tallet på søknader og sjøfolk i de forskjellige modellene vært økende, og det ser ut til at aktiviteten i næringen holder seg på et høyt nivå. Vi kan ikke se noen tegn til nedgang i aktiviteten.

Stortinget har fra og med første termin 2022 vedtatt å innføre et tak på maksimalt tilskudd på kr 36 667 av innbetalt norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift per tilskuddsberettiget sysselsatt per termin i modellene "Tilskudd for skip i NOR", "Tilskudd for petroleumsskip i NOR", "Tilskudd for passasjerskip i utenriksfart i NOR", "Tilskudd for skip i NOR som betjener strekningen Bergen-Kirkenes", "Tilskudd for seilskip i NOR", "Tilskudd for NIS lasteskip" og "Tilskudd for NIS konstruksjonsskip". I modellen "Tilskudd for skip i NIS" er taket 26 % av

innbetalt norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift per tilskuddsberettiget sysselsatt.

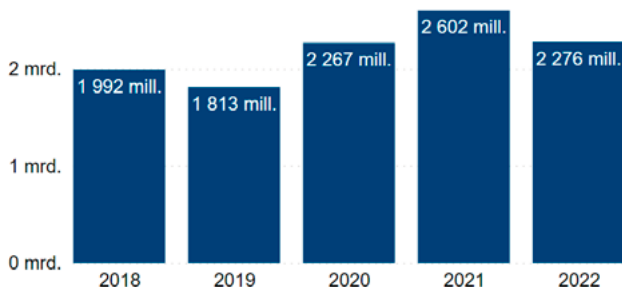
I tildelingsbrevet for 2022 ble det opprinnelig bevilget kr 2 205 000 000 til tilskuddsordningene. I et brev datert 22. desember 2022, et supplement til tildelingsbrevet for 2022, ble budsjettet styrket med kr 88 000 000, slik at totalt bevilget beløp ble kr 2 293 000 000. Myndighetene begrunnet dette med at det er et høyere aktivitetsnivå enn først lagt til grunn, og lønnsøkning blant sjøfolk inkludert i tilskuddsordningene. I 2022 er det utbetalt totalt kr 2 276 632 288 i tilskudd. Dette gir et mindreforbruk på kr 16 367 712.

Det er sendt inn en klagesak til Nærings- og fiskeridepartementet som gjør at et rederi har en ganske stor restanse på søknader liggende i påvente av en avgjørelse i klagesaken. Klagen var ikke avgjort i 2022 og utfallet av klagen kan muligens påvirke budsjettet i 2023.

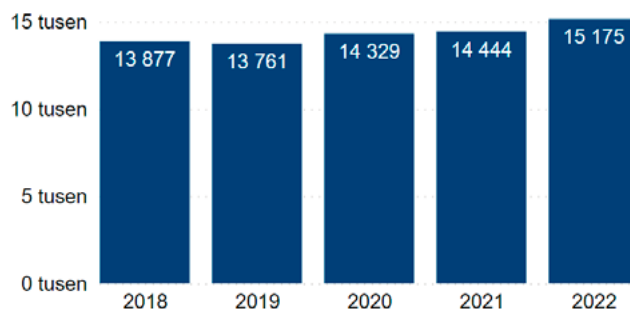
Antall tilskuddsberettigede sjøfolk, 2018-2022

Oversikten viser antall unike sjømenn som har fått utbetalt tilskudd per år. Fra og med 2019 ble det bestemt at både femte og sjetten 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.



Figur 16: Utbetalt tilskudd, 2018-2022



Figur 17: Antall unike tilskuddsberettigede sjøfolk, 2018-2022

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 2020	Regnskap 2021	Regnskap 2022	Budsjett 2022	Avvik
Post 01 Gebyrer for skip og flyttbare innretninger i NOR					
Førstegangsgеbyr	36 199 830	32 434 891	29 515 266	33 000 000	-3 484 734
Årsgebyr	122 187 266	127 251 372	133 333 717	133 000 000	333 717
Flyttbare innretninger NOR	19 432 837	19 274 135	19 515 171	19 500 000	15 171
Andre NOR-gebyr	25 321 067	25 902 984	28 105 482	27 500 000	605 482
Skipsregistrene	14 891 318	16 699 369	16 627 075	17 000 000	-372 925
Renter post 01					0
Sum post 01	218 032 318	221 562 751	227 096 711	230 000 000	-2 903 289
Post 04 Gebyrer for skip i NIS					
Førstegangsgеbyr	6 231 933	6 220 515	7 406 057	6 700 000	706 057
Årsgebyr	53 681 916	58 129 429	60 150 707	60 000 000	150 707
Skipsregistrene	1 186 897	1 221 730	1 417 392	1 300 000	117 392
Renter post 04					0
Sum post 04	61 100 746	65 571 674	68 974 156	68 000 000	974 156
Totalt post 01 og 04	279 133 064	287 134 425	296 070 867	298 000 000	-1 929 133

Post 01 Gebyr for skip og flyttbare innretninger i NOR

Per 31. desember 2022 er det for skip og flyttbare innretninger i NOR (post 01) inntektsført litt under 227,1 millioner kroner i gebyrer, noe som utgjør rundt 98,7 % av revidert årsbudsjett på 230 millioner kroner. Til sammenligning var det per 31. desember 2021 inntektsført 221,6 millioner kroner.

For skip i NIS (post 04) er det inntektsført nesten 69 millioner kroner, noe som utgjør 101,4 % av revidert budsjett på 68 millioner kroner. Til sammenligning var det per 31. desember 2021 innbetalt 65,6 millioner kroner.

Førstegangsgebyr

Per 31. desember er det innbetalt 29,5 millioner kroner. Dette utgjør en mindreinntekt på rundt 3,48 millioner kroner eller 89,4 % i forhold til revidert budsjett på 33 millioner kroner. I 2021 ble det innbetalt 32,4 millioner kroner i førstegangsgebyr av budsjettet på 37 millioner kroner. Førstegangsgebyret er fordelt på fiskefartøy (11,88 %), last (47,87 %) og passasjer (40,31 %).

Det er trolig flere årsaker til mindreinntekten. Det ble først store forsinkelser og en del kanselleringer som følge av koronapandemien. I tillegg har krigen i Ukraina sørget for forsinkelser og mangel på metaller og utstyr til skipsbygging. Dette har igjen ført til høyere byggekostnader og en del kanselleringer.

Hvert år oppstår det forsinkelser av forventede ferdigstillinger av nybygg. Førstegangsgebyret for nybygg som har blitt forskjøvet fra 2022 til 2023, utgjør rundt 8,7 millioner kroner. Året før var det 12,4 millioner kroner. Tidligere år har dette tallet stort vært under 6 millioner kroner. Vi registrerer også at det har vært en nedadgående trend for byggeanmeldelser av nybygg de senere årene.

Årsgebyr

Per 31. desember var det innbetalt 133,3 millioner kroner. Dette tilsvarer en merinntekt på 0,3 millioner kroner eller 100,25 % av revidert budsjett på 133 millioner kroner.

Regnskapstallet for 2021 viste 127,3 millioner kroner. Når vi tar hensyn til prisstigningen fra 2021 til 2022 på 2,6 %, viser dette en reell inntektssøkning på rundt 2,8 millioner kroner (2,12 %).

I 2021 ble det innført årsgebyr for næringsfartøy uten fartssertifikat som var registrert i NOR-registret. I løpet av 2022 har det blitt innbetalt kr 871 540 (4252 båter) i årsgebyr fra disse. Tilsvarende tall fra året før var kr 858 600 (4293).

I utgangspunktet ble det i 2022 utstedt 4971 krav på til sammen kr 1 1019 055. Det har vist seg at mange av disse ikke har vært reelle. Mange av båtene er konstatert kondemnert 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 (grunnggebyr) fra Sjøfartsdirektoratet. I 2022 ble det utfakturert for rundt 21 millioner kroner totalt i grunnggebyr for fartøy med fartøyinstruks, mot rundt 20,1 millioner kroner i 2021. Ellers har det vært litt nedgang i øvrige årsgebyr i NOR.

Det har ikke blitt gitt koronafritak for båter i opplag i 2022, men i 2021 ble det gitt et totalt netto fritak på rundt én million kroner på dette grunnlaget.

Det har blitt gitt fritak for i underkant av 0,3 millioner kroner til båter (8 stk.) i opplag som er oljerelatert.

Flyttbare innretninger

Per 31. desember var det innbetalt i overkant av 19,5 millioner kroner. Dette samsvarer helt med revidert budsjett på 19,5 millioner kroner. Det er fortsatt 20 flyttbare innretninger Sjøfartsdirektoratet har tilsyn med. Ingen av disse var i opplag i løpet av 2022, og det har heller ikke kommet noen nybygg i 2022.

Andre NOR-gebyrer

Per 31. desember var det innbetalt i overkant av 28,1 millioner kroner som tilsvarer 102,2 % av revidert budsjett på 27,5 millioner kroner. Tilsvarende var det i 2021 innbetalt i overkant av 25,9 millioner kroner.

Post 04 Gebyr for skip i NIS

Førstegangsgebyr

Per 31. desember var det innbetalt i overkant av 7,4 millioner kroner i førstegangsgebyr for NIS. Dette utgjør en merinntekt på 0,7 millioner kroner eller 110,5 % av revidert budsjett på 6,7 millioner kroner. Regnskapstallet for 2021 viste en innbetaling på 6,2 millioner kroner.

Årsgebyr

Per 31. desember var det innbetalt 60,15 millioner kroner. Dette utgjør en merinntekt på 0,15 millioner kroner eller 100,25 % av revidert budsjett på 60 millioner kroner. I 2021 ble det innbetalt

Skipsregistrene

Per 31. desember var det innbetalt vel 16,6 millioner kroner. Dette utgjør en mindreinntekt på nesten 0,4 millioner kroner. Aktiviteten blant de mindre fartøyene var litt lavere enn forventet.

58,1 millioner kroner som utgjorde 101,027 % av budsjettet. I 2022 ble det sendt årsgebyr til 709 NIS-registrerte fartøy mot 681 i 2019. Det har vært 12 NIS-skip (oljerelatert) som har vært i opplag i 2022, og det har resultert i rundt 0,6 millioner kroner i mindre årsgebyr.

Skipsregistrene

Per 31. desember var det innbetalt vel 1,4 millioner kroner. Dette utgjør en merinntekt på vel 0,1 millioner kroner. Aktiviteten i NIS har vært jevn gjennom hele året.

Fotokonkurransen for sjøfolk 2022, 3. plass
Star Lygra, Reanmer. Foto: Jean B. Baldoza



Kap 3910, post 02 Maritime personellsertifikater

Beskrivelse	Regnskap 2020	Regnskap 2021	Regnskap 2022	Budsjett 2022	Avvik
Maritime personellsertifikater	14 539 614	22 421 066	15 569 337	18 829 000	-3 259 663
Båtførerbevis	1 992 226	1 736 390	1 454 752	1 750 000	-295 248
Mindreinntekt	16 531 840	24 157 456	17 024 089	20 579 000	-3 554 911

Maritime personellsertifikater

Per 31. desember 2022 var det behandlet og fattet vedtak i totalt:

- ✓ 12 695 søknader om norske personlige sertifikat (kompetanse- og ferdighets sertifikat)
- ✓ 7819 søknader om norsk påtegning/endorsement på utenlandsk sertifikat

Tallene representerer en nedgang fra 2021 på henholdsvis rundt 7000 personlige sertifikat og 1500 påtegninger. Nedgangen skyldes kjente trender i fornyelser av sertifikat etter Manilla-endringene.

I årsperioden var det en restanse på 1501 søknader om norske personlige sertifikat som ikke var behandlet, betalt eller som var under behandling, uten at endelig vedtak var fattet.

Det var også en restanse på 819 søknader om norsk påtegning/endorsement på utenlandsk sertifikat som ikke var behandlet, betalt eller som var under behandling, uten at endelig vedtak var fattet.

Gjennomsnittlig saksbehandlingstid for søknader om norske personlige sertifikat gjennom året var rundt 40 dager, men med noen topper der saksbehandlingstiden var høyere enn 100 dager.

Gjennomsnittlig saksbehandlingstid for søknader om påtegning/endorsement på utenlandsk sertifikat var på rundt 35 dager.

På bakgrunn av historikk, sertifikatsykluser og at 2023 er siste år i overgangsordningen for D6, vil det trolig bli behandlet rundt 12 000 søknader om personlige sertifikat i 2023. I tillegg antar vi å motta rundt 8000 søknader om norsk påtegning/endorsement på utenlandske sertifikat. Anslaget om påtegninger er likevel noe usikkert og avhengig av ytre faktorer som krigen i Ukraina, sanksjoner, sikkerhetspolitikk osv.

Båtførerbevis /ICC

Antall utstedte båtførerbevis i 2022 er 18 814. Dette er en nedgang fra 2021, da det ble utstedt 23 070. Antall utstedte internasjonale båtførersertifikater (ICC) i 2022 er 209. Dette er en liten oppgang fra 2021, da det ble utstedt 183.

Høyhastighetsbevis

Kravet om å ha høyhastighetsbevis på fritidsfartøy som kan oppnå 50 knop eller mer, inntretr 1. juni 2023. Teoretisk og praktisk kursvirksomhet er iverksatt, og Sjøfartsdirektoratet starter med utstedelse av høyhastighetsbevis 1. februar 2023.

Kap. 3910, post 86 Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt

Beskrivelse	Regnskap 2020	Regnskap 2021	Regnskap 2022	Budsjett 2022	Avvik
Overtredelsesgebyr	8 809 664	6 131 736	6 547 414	4 800 000	1 747 414
Tvangsmulkt					
Sum	8 809 664	6 131 736	6 547 414	4 800 000	1 747 414

Overtredelsesgebyr

Beskrivelse	2018	2019	2020	2021	2022
Varsel	118	122	112	88	81
Vedtak	111	110	57	71	65
Sum	229	232	169	159	146

Tall for 2022 knyttet til vedtak om overtredelsesgebyr viser at saksmengden er noe synkende. Samtidig er det nå færre saksbehandlere enn tidligere år som jobber med overtredelsesgebyr. Det betyr at vi har lavere saksbehandlingskapasitet. I det store

bildet er det fristoversittelser for fornyelse og periodiske tilsyn av sertifikater som er grunnlag for overtredelsesgebyr. En annen stor gruppe gjelder brudd på bestemmelser om vakthold og navigering.

Klagesaker

Tall for 2022 knyttet til klager på vedtak om overtredelsesgebyr viser at direktoratet behandlet 17 klagesaker (hvorav seks er fra 2021) gjennom året. Én av disse ble omgjort av Sjøfartsdirektoratet selv, mens ni vedtak ble opprettholdt av klageinstansen,

to omgjort, og fem er i skrivende stund fortsatt til behandling hos klageinstansen. Sjøfartsdirektoratet bruker i snitt en måned på å behandle en klage på vedtak om overtredelsesgebyr.

Politiuttalelser

Beskrivelse	2018	2019	2020	2021	2022
Mottatt	16	15	31	29	12
Fullført	14	7			11
Sum	30	22	31	29	23

I løpet av 2022 har Sjøfartsdirektoratet mottatt tolv saker til uttalelse fra politiet og avgitt elleve uttalelser. For å kunne gi gode og velbegrunnede uttalelser vil Sjøfartsdirektoratet tidvis anbefale videre etterforskning. Uttalelser til politiet og kompleksiteten av disse er krevende både med hensyn til tiden som medgår, og ressurser som brukes i denne sammenhengen.

DEL IV:

Styring og kontroll i virksomheten



Innledning

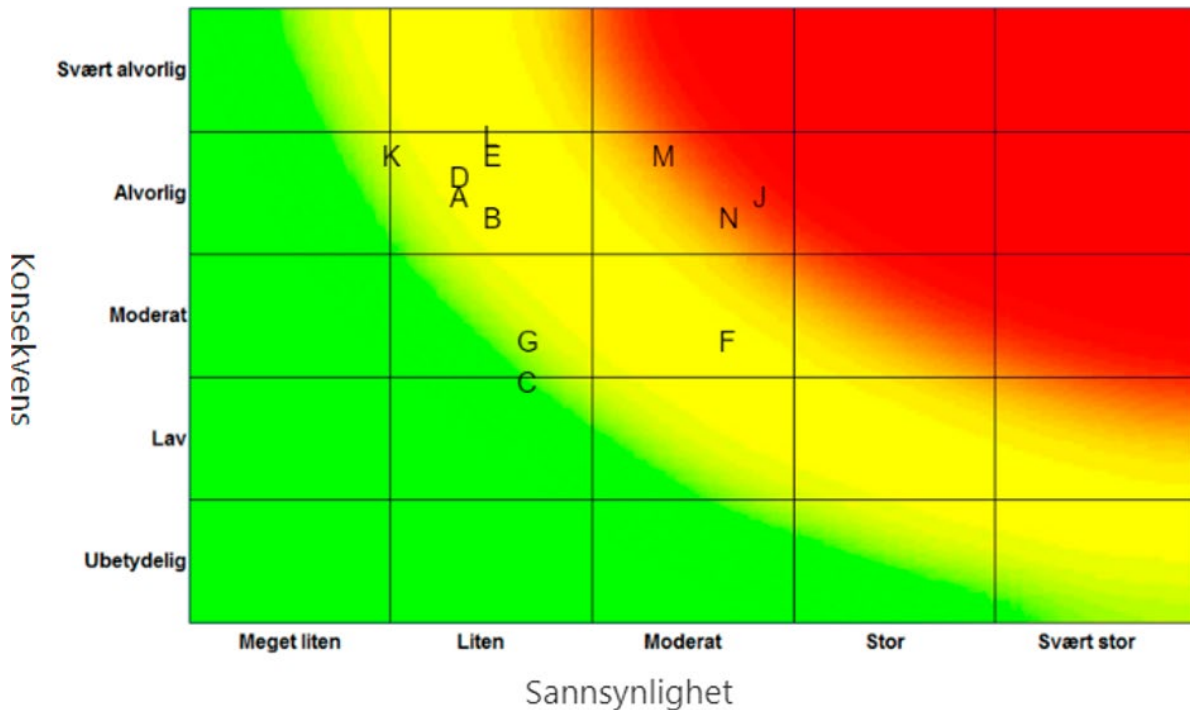
Sjøfartsdirektoratet benytter mål- og resultatstyring som sitt grunnleggende styringsprinsipp. Direktoratet viser til at den samlede måloppnåelsen er god, se del III "Årets aktiviteter og resultater".

Direktoratets strategiplan er sentral i mål- og resultatstyringen. Dagens strategiplan gjelder for perioden 2020 til 2024. Visjonen om å være den foretrukne maritime administrasjonen er godt forankret i organisasjonen. Samfunnsoppdraget om å være en attraktiv sjøfartsadministrasjon med høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier har vært sentral i direktoratets arbeid i 2022. Direktoratet har videre tre hovedmål som støtter visjonen og samfunnsoppdraget. Direktoratet har etablert et godt system for virksomhetsstyring.

Sjøfartsdirektoratet er også ISO-sertifisert i henhold til ISO-9001. Arbeidet med å bli enda mer prosessorientert og konsentrere oss om kontinuerlig forbedring/effektivisering har stått sentralt i kvalitetsarbeidet i 2022. Direktoratet har utpekt sju kjerneprosesser samt styrings- og støtteprosesser med tilhørende prosesseiere.

Overordnet risikovurdering for 2022 har ikke identifisert noen nye risikoer. Risiko A, C, D, E og G har hatt en positiv utvikling siden året før, mens risiko B, F, J, K, L, M og N har hatt en noe negativ utvikling. Det er satt inn tiltak for å redusere disse risikoene. Tiltakene følges opp i virksomhetsplanen.

Overordnet risikovurdering i Sjøfartsdirektoratet høsten 2022



Risikoer:

- A FORSINKEDE FARTØYSERTIFIKATER
- B FORSINKEDE PERSONELLSERTIFIKATER
- 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
- J HAR IKKE ANERKJENT KOMPETANSE
- K UREGELMESSIGHETER/ MISLIGHETER
- L MANGELFULL / FORSINKET TINGLYSNING AV SKIP OG RETTIGHETER I SKIP
- M MANGLENDE SIKRING AV OBJEKTER, PERSONELL OG INFORMASJON
- N MANGELFULLT BIDRAG TIL EN GRØNNERE SKIPSFART

Digitalisering og effektivisering

Direktoratet jobber med å bli enda mer prosessorientert, og kontinuerlig forbedrings- og effektiviseringsarbeid er en del av denne prosessen. Når vi innfører nye digitale tjenester, forventes det at vi skal se på effektiviseringstiltak.

Direktoratet har brukt betydelige midler på digitale satsinger de siste årene. På grunn av gode samfunnsøkonomiske mål har vi fått støtte fra medfinansieringsordningen til Digitaliseringsdirektoratet, men midlene er hovedsakelig finansiert over egen drift.

Ett av kravene i tildelingsbrevet var å jobbe for å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å benytte interne ressurser og kompetanse. Ved anskaffelser vurderer direktoratet løpende om vi skal kjøpe tjenester eksternt eller ansette medarbeidere til å løse oppdraget. I 2022 ble det blant annet ansatt to nye utviklere på IT som erstatning for innleide konsulenter.

Det ble også foretatt en analyse og vurdert om vi skulle ansatte egne medarbeidere til å drifte kantinen i stedet for å kjøpe denne tjenesten. Det samme gjaldt renhold. Beslutningen ble fortsatt tjenestekjøp.

Sjøfartsdirektoratet anskaffet tidligere IT-konsulenter gjennom egen rammeavtale. I 2022 gikk vi over til å benytte dynamisk innkjøpsordning. Her

anskaffer vi konsulenter enkeltvis eller som team. Dette krever mer av direktoratet i form av administrasjon av konsulentene, men vi forventer likevel en gevinst med den nye ordningen.

I forbindelse med koronapandemien fikk direktoratet på plass gode digitale løsninger for samhandling. Dette har effektivisert direktoratet med blant annet bedre intern samhandling, mindre reisevirksomhet og forenklinger knyttet til noe av tilsynsarbeidet ved bruk av fjerntilsyn.

Sjøfartsdirektoratet har satt i gang en stor omlegging av hvordan virksomheten framover skal drive saksbehandling og tilhørende informasjonsforvaltning. Automatisering av saksbehandlingen ved utstedelse av sertifikater skal gi brukerne enklere og mer effektive tjenester. De nye løsningene skal i tillegg stå for datahøsting. Det er viktig at riktig dokumentasjon, både innkommende, utgående, prosess og regler blir sikret på en hensiktsmessig måte.

Sjøfartsdirektoratet deltar i et nytt prosjekt i regi av Arkivverket og Digitaliseringsdirektoratet som kalles en «regulatorisk sandkasse». Prosjektet skal se nærmere på hvordan arkivfaglige hensyn kan ivaretas i en løsning med stor grad av automatisert saksbehandling. Det skal også utforskes hvordan det kan tilrettelegges for at offentligheten kan få innsyn i automatiserte deler av saksbehandlingen.

Kvalitetssystem, ISO-sertifisering

Sjøfartsdirektoratet hadde i mai 2022 årsrevisjon 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. Ti forbedringer ble foreslått, og samtlige er blitt fulgt opp i organisasjonen.

Ett av kravene i standarden er å arbeide prosessorientert, noe som kort forklart er å identifisere sine leveranseaktiviteter og å forstå sammenhenger og gjensidige avhengigheter mellom dem. Dette er grunnlaget for systematisk å arbeide med kontinuerlig forbedring og effektivisering

av leveransene ut mot brukere og kunder. Det har også i 2022 blitt lagt ned betydelige tidsressurser for å etablere og formidle prosesskompetanse og foreta prosesskartlegging av direktoratets prosesser. Det har i 2022 blitt innført et prosessorientert kvalitetsstyringssystem for å tilgjengeliggjøre, vedlikeholde og forbedre direktoratets prosesser.

Med krav i standarden har det i 2022 jevnlig blitt rapportert på status og oppfølging av kvalitetsmeldinger, interne og eksterne revisjoner og oppfølgingspunkter etter ledelsens gjennomgang.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Sjøfartsdirektoratet har gjennom hele 2022 rettet mye oppmerksomhet mot samfunnssikkerhet og beredskap. Hovedmålet i vårt arbeid har vært å bidra til at næringslivet gjøres i stand til å levere de varer og tjenester samfunnet etterspør, også i kriser.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen og et forhøyet risikobilde har medført behov for økt årvåkenhet, både internt i organisasjonen og i den maritime næringen. Direktoratet har fulgt situasjonen tett og iverksatt nødvendige tiltak internt, samtidig som viktig informasjon har gått ut til næringen.

Sjøfartsdirektoratet har myndighet til å fastsette sikringsnivået på norskflaggede skip i internasjonal fart. Vurderingene gjøres i tett samarbeid med beredskapsavdelingen i Rederiforbundet, som dessuten har ansvaret for å bistå rederiene i en eventuell krise.

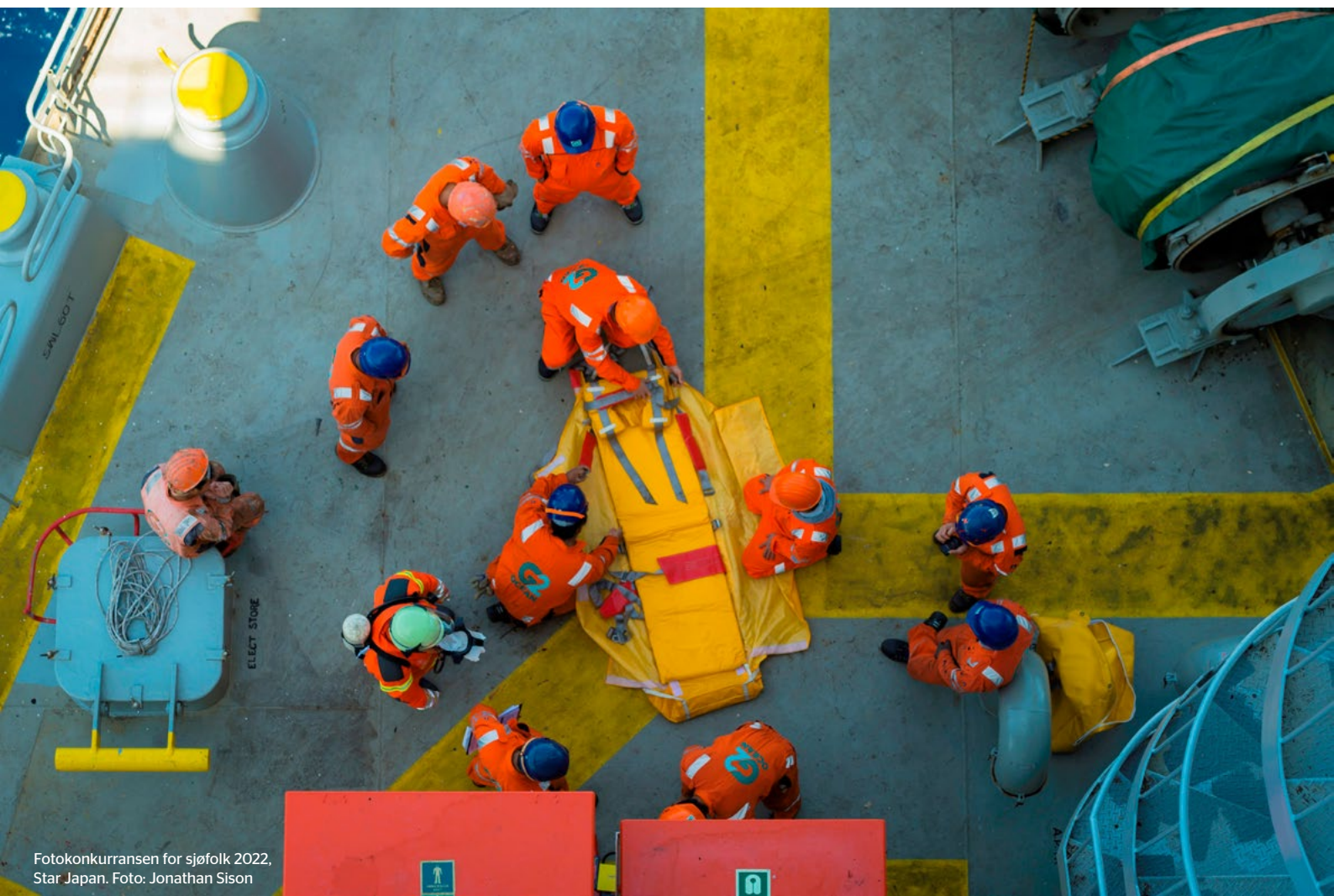
Noen av de definerte høyrisikonivåområdene internasjonalt har hatt forhøyet maritimt

sikringsnivå over lengre tid, men nivå og geografisk utstrekning vurderes periodisk med grunnlag i pålitelige informasjonskilder.

Sjøfartsdirektoratet følger kontinuerlig med på det globale trusselbildet og kan dermed reagere raskt på endringer som krever ny vurdering av sikringsnivåene for norske skip. Informasjon om spesifikke risikoområder publiseres på direktoratets hjemmesider.

Direktoratet satte i februar 2022 opp sikringsnivået i Azovhavet og den nordlige delen av Svartehavet til nivå 3. I tillegg har informasjon om årvåkenhet og IKT-sikkerhet vært typiske informasjonsaker på nettsidene våre.

I 2022 har direktoratet gjennomført en GAP-analyse for etterlevelse av NSM sine grunnprinsipper innen IKT-sikkerhet. Arbeidet fortsetter i 2023 og inkluderer etablering av styringssystem og videre arbeid med verdivurdering av våre IT-systemer.



Personalmessig forhold

År	Antall ansatte	Deltid		Midlertidig ansatte		Foreldrepermisjon		Legemeldt sykefravær	
		M%	K%	M%	K%	M%	K%	M%	K%
2022	357	0,6	0,8	1,4	1,4	1,7	2,8	4,0	6,8
2021	363	0,8	1,1	1,4	4,7	1,1	2,8	3,4	3,6

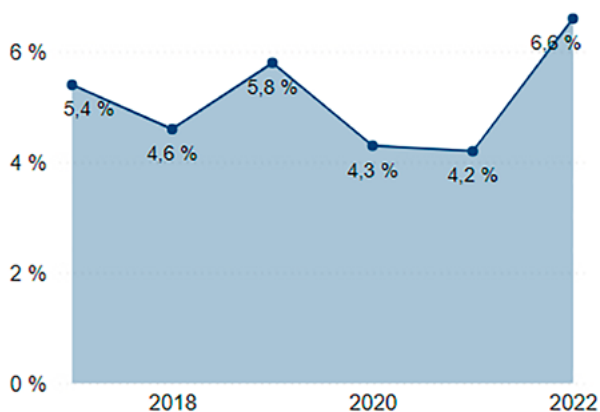
Tabell 10: Oversikt over faste og midlertidig ansatte i Sjøfartsdirektoratet, 2021-2022

Sykefravær

Det totale sykefraværet for 2022 var 6,6 %. Målet var 4,2 %. Dette følger trenden i samfunnet ellers i etterkant av pandemien.

Vi har ukentlige gjennomganger av sykefraværstallene våre. Vi har god dialog med ledere som har utfordringer med sykefravær i sin enhet, og følger tett opp enkelt ansatte som har utfordringer med høyt sykefravær. Vi benytter ulike tilretteleggingstiltak som for eksempel arbeid hjemmefra i perioder for ansatte med helseutfordringer. Vår erfaring er at større mulighet for bruk av fleksibelt arbeidssted reduserer omfanget av egenmeldinger og kortere sykefravær.

Figur 18: Utvikling i sykefravær, 2017-2022



Kapasitet/bemannings

I 2022 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 er mer krevende å sikre et tilstrekkelig antall kvalifiserte søkere til enkelte stillingstyper. Turnover for 2022 er på 6,2 %, mens målet var å være under 5 % de siste tolv månedene. I 2022 var gjennomsnittlig pensjonsalder 65,1 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 vekt på endringsevne 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. Det er også egen satsing på å bygge opp kompetanse innenfor ny teknologi for å være en relevant partner for den maritime næringen.

HMS/arbeidsmiljø

Det ble gjennomført fire AMU-møter og fire AKAN-møter i 2022. Det er utarbeidet en årlig handlings- og oppfølgingsplan for AMU 2022. Verneunde ble gjennomført for alle ansatte og fulgt opp på avdelingsnivå. Det er ingen ansatte som har hatt AKAN-avtale i 2022, og AKAN har ikke mottatt noen bekymringsmeldinger.

Mangfold og likestilling

	Kjønnsbalanse				Månedslønn		
	År	Menn %	Kvinner %	Total (N)	Menn kroner	Kvinner kroner	Differanse (menn i +)
Totalt fast ansatte i virksomheten (inkl. lærling)	2022	62	38	347	60 666	53 843	6 823
	2021	60	40	341	59 119	51 626	7 493
Toppleddelse - direktør og avdelingsdirektør	2022	71	29	7	99 307	88 767	10 540
	2021	71	29	7	92 165	84 042	8 123
Mellomledelse - underdirektør og seksjonssjef	2022	85	15	26	72 146	75 076	-2 930
	2021	88	12	25	69 900	72 519	-2 619
Sjefingeniør	2022	95	5	20	64 075	Kun en	
	2021	91	9	22	62 301	60 879	1 422
Senioringeniør	2022	76	24	139	58 649	57 243	1 406
	2021	77	23	139	56 506	55 212	1 294
Overingeniør	2022	44	56	9	49 525	48 698	827
	2021	33	67	6	48 042	45 979	2 063
Fagdirektør	2022	100	0	3	76 347	-	
	2021	60	40	5	74 533	73 096	1 437
Prosjektleder	2022	60	40	10	62 431	59 788	2 643
	2021	60	40	5	61 239	59 296	1 943
Seniorrådgiver	2022	40	60	86	57 185	53 995	3 190
	2021	36	64	87	56 385	51 463	4 922
Rådgiver	2022	39	61	28	46 139	45 444	695
	2021	29	71	35	44 567	44 527	40
Seniorkonsulent	2022	13	87	15	44 908	43 158	1 750
	2021	12	88	17	43 504	41 731	1 773
Førstekonsulent	2022	-	-	0	-	-	
	2021	17	83	12	38 442	38 602	-160
Lærling	2022	50	50	4	12 917	12 917	0
	2021	67	33	3	11 637	Kun en	

Tabell 11: Mangfold og likestilling, 2021-2022

Vi har totalt sett en forholdsvis god balanse mellom kjønnene. Men det er stor forskjell innenfor de ulike stillingskategoriene.

Gjennom 2022 har direktoratet arbeidet videre med å øke mangfoldet, og vi har ansatt personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV.

Vi har prioritert inkluderingsperspektivet i rekrutteringsprosessene. Vi har forbedret teksten i stillingsannonse 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. Det samme gjelder søkere med nedsatt funksjon. Vår erfaring er at dette fungerer greit, selv om vi opplever at mange kandidater krysser av for hull i CV uten å oppfylle definisjonskravet som er satt fra sentralt hold.

Beredskapsplan ytre miljø

Sjøfartsdirektoratet jobber for å følge opp FNs bærekraftsmål. Sjøfartsdirektoratets hovedkontor i Haugesund og kontorene i Ålesund og Bergen er sertifisert som miljøfyrtårn, og de øvrige større 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, profileringsartikler, kantinedrift og møbler. Videre har vi satt som mål at vi skal redusere reiseaktiviteten med 30 %, blant annet gjennom bedre samhandling via digitale løsninger.

Våre innsatsområder:



Fotokonkurransen for sjøfolk 2022, hederlig omtale. Kronprins Haakon. Foto: Andreas Wolden

DEL V

Vurdering av fremtidsutsikter



Visjon:

«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 en strategiplan som gjelder for 2020-2024.

Hovedmål 1: Høy sikkerhet, renere miljø

Direktoratet har gjennom flere år utviklet metoder og prosesser for risikobasert tilsyn. Stadig flere informasjonskilder gir oss bedre data om fartøy og drift. Gjennom et godt samarbeid på tvers av sektorer vil vi i større grad 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.

Sensortechnologi og flere digitale systemer om bord i fartøy vil også kunne forenkle og forbedre direktoratets tilsyn. Digitale sertifikater er også en viktig del av den framtidige skipsfarten.

Vi vil også kunne gjennomføre tilsyn mer effektivt gjennom fortsatt videreutvikling av fjerntilsyn. Erfaringen så langt er at fjerntilsyn er et godt supplement til fysiske besøk om bord. Dette blir et mer bærekraftig og effektivt tilsyn både for oss og kundene våre.

Videre jobber direktoratet fortsatt med å utvikle et nytt tilsynssystem. Systemet skal bidra til bedre samhandling, god oversikt over gjeldende regelverk og et enda mer spisset risikobasert tilsyn. Hovedmålet med alle disse satsingene er å oppnå høy sikkerhet, renere miljø og gode arbeids- og levevilkår.

Hovedmål 2: Profesjonalitet og kundefokus

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

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 legge vekt på å ta ut gevinster knyttet til blant annet nye digitale konsepter.

Hovedmål 3: Verdensledende og attraktiv samarbeidspartner

Utviklingen i den maritime næringen, særlig knyttet til grønne løsninger og ny teknologi, vil bidra til at behovet for god informasjon utad fortsatt vil være på et høyt nivå. Henvendelser fra media vil trolig i enda større grad være opptatt av ny teknologi og sikkerhet knyttet til dette. Her er det viktig at direktoratet også evner å svare opp og balansere dette mellom det å være en aktiv samarbeidspartner i utvikling av ny teknologi og en aktør som våger å sette på bremsen når sikkerhetsspørsmål tilsier dette. Informasjon i direktoratets kommunikasjonskanaler vil også måtte

bli mer spisset, noe som også er en målsetting i jobben med nye nettsider.

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.

DEL VI

Årsregnskapet



Ledelseskommmentar årsregnskapet 2022

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 2022 har Sjøfartsdirektoratet samlet disponerte tildelinger på kap 0910, post 01 driftsbevilgningen på kr. 482 906 000. Den viktigste budsjettmessige fullmakten er fullmakt til å overskride driftsbevilgningen under kap 0910, post 01 mot tilsvarende merinntekter under kap 3910, post 03. På post 3 har direktoratet regnskapsførte inntekter på kr. 11.904.175 som gir kr. 5.954.175 i merinntekter. Inntektene kommer fra Kystverkets beredskapsavdeling, driftstilskudd fra Klima- og miljødepartementet, refusjon fra Petroleumstilsynet, Fritidsbåtplattformen, inntekter fra Sjø sikkerhetskonferansen 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 2 293 mill kroner. I 2022 hadde vi et mindreforbruk på 16,3 mill kroner. NFD valgte å øke bevilgningen med 88 mill kroner for 2022 på bakgrunn av høyere aktivitet i skipsfartsmarkedene enn det som ble lag til grunn.



Fotokonkurransen for sjøfolk 2022, 4. plass Star Lima. Foto: Jose Carlo Teruel

Direktoratet har et inntektsbudsjett på kap 3910, post 01, 02, 04 og 86 på totalt 323,3 mill kroner som gjelder henholdsvis, gebyrer for skip i NOR, gebyrer for maritime personellsertifikater, gebyrer for skip i NIS og gebyrer for overtredelse og tvangsmulkt. Skatteetaten divisjon innkreving (SI) krever inn og regnskapsfører store deler av gebyrinntektene for Sjøfartsdirektoratet på direktoratets kapitel 3910 og de fremkommer på S-rapporten, foreløpig bevilgningsregnskap fra Finansdepartementet.

I forhold til Klima- og miljødepartementet (KLD) disponerer Sjøfartsdirektoratet en driftsbevilgning på kr. 8 468 000 på kap 1422. En stor andel av bevilgningen går til å dekke miljøressurser på direktoratets driftsbudsjett via merinntektsfullmakten nevnt over. Sjøfartsdirektoratet får felles tildelingsbrev og avlegger felles årsrapport både for NFD og KLD.

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

Som det fremgår av note B søker direktoratet om å overføre kr. 20 549 000 av tildelte driftsmidler på kap. 0910, post 01 (5-prosenten) til 2023. På kapitel 1.422, post 21 søker direktoratet om å få overført kr. 373.000 til 2023.

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 2023. Revisjonsberetningen vil bli publisert på direktoratets nettsider sammen med årsrapporten.

Haugesund, 1. mars 2023,

Knut Arild Hareide
Sjøfartsdirektør

Prinsippnotat årsregnskapet

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

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

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

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men gruppert etter ulike kontoplaner. Prinsippene samsvarer med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Sumlinjen "Netto rapportert til bevilgningsregnskapet" er lik i begge oppstillingene. Gebyrene som er ført av SI fremkommer ikke av bevilgningsoppstillingen fra DFØ. Vi har derfor laget 2 korreksjonskolonner i oppstillingen for å vise våre totale gebyrinntekter.

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

Bevilgningsrapporteringen

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen 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.

Bevilgningsoppstilling

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2022



Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling**	Regnskap 2022	Merutgift (-) og mindreutgift	Postert på avgitte fullmakter	Avvik fra tildeling
0909	Tiltak for sysselsetting sjøfolk	73	Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk	A	2 293 000 000	2 276 632 289	16 367 711		
0910	Sjøfartsdirektoratet	01	Driftsutgifter	A,B	482 906 000	468 310 786	14 595 214		
0540	Digitaliseringsdirektoratet	25	Medfinansieringsordningen for digitaliseringsprosjekter	B		7 500 000			
1422	Miljøvennlig skipsfart	21	Spesielle driftsutgifter	A, B	8 469 000	8 094 407	373 593		
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Driftsutgifter		0	31 289 817			
Sum utgiftsført						2 791 827 298			

Inntekts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling**	Regnskap 2022	Merinntekt og mindreinntekt(-)	Postert på avgitte fullmakter*	Avvik fra tildeling
3909	Tiltak for sysselsetting av sjøfolk	01	Tilbakeføring av tilskudd		2 000 000	3 143 356	1 143 356		
3910	Sjøfartsdirektoratet	01	Gebyrer for skip og flytbare innretninger i NOR		230 000 000	16 510 951	-213 489 049	210 585 760	-2 903 289
3910	Sjøfartsdirektoratet	02	Maritime personellsertifikater		20 579 000	17 024 089	-3 554 911		
3910	Sjøfartsdirektoratet	03	Diverse inntekter		5 950 000	11 904 175	5 954 175		
3910	Sjøfartsdirektoratet	04	Gebyrer for skip i NIS		68 000 000	1 417 392	-66 582 608	67 556 764	974 156
3910	Sjøfartsdirektoratet	86	Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt		4 800 000	0	-4 800 000	6 547 414	1 747 414
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift		0	35 637 325			
Sum inntektsført						85 637 288			

Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		2 706 190 010
Kapitalkontoer		
60080901	Norges Bank KK /innbetalinger	60 691 898
60080902	Norges Bank KK/utbetalinger	-2 765 833 574
709405	Endring i mellomværende med statskassen	-1 048 333
Sum rapportert		0

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)				
Konto	Tekst	2022	2021	Endring
626009	Sintef Ocean AS	500 000	500 000	0
709405	Mellomværende med statskassen	-12 373 610	-11 325 276	-1 048 333

* Dette vedrører avgitte belastningsfullmakter til Skatteetatens divisjon innkreving. Se note B for nærmere forklaring.

** 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 i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
0910, post 01	22 765 000	460 141 000	482 906 000
1422, post 21	201 000	8 268 000	8 469 000
0909, post 73		2 293 000 000	2 293 000 000

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

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift(-) / mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-)	Merutgift(-) / mindre utgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter / mindreinntekter(-) iht. merinntektsfullmakt	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger(-)	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
0910 post 01/ 3910 post 03		14 595 214		14 595 214	5 954 175			20 549 389	23 007 050	20 549 389
1422, post 21		373 593		373 593				373 593	413 400	373 593
0909, post 73	"overslagsbevilgning"	16 367 711		16 367 711						

*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	-213 489 049	210 585 760	-2 903 289
3910, post 04	-66 582 608	67 556 764	974 156
3910, post 86	-4 800 000	6 547 414	1 747 414

* Denne delen skal kun fylles ut og presenteres av virksomheter som har avgitt belastningsfullmakter på inntektskapitler.

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Mottatte belastningsfullmakter

I brev fra Digitaliseringsdirektoratet av 08.04.22 har Sjøfartsdirektoratet mottatt belastningsfullmakt på budsjettkapittel 0540, post 25 på kr. 7.500 000 til medfinansiering av ”Erstatt TS fase 1”. Denne 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 2.293.000.000.

Avgitte belastningsfullmakter (utgiftsført/inntektsført av andre)

Sjøfartsdirektoratet har avgitt belastningsfullmakt til Statens Innkrevningssentral til å inntektsføre på kap. 3910, postene 01, 04 og 86 jf. ekstra kolonner under bevilgningsoppstillingen. Statens innkrevningssentral krever inn gebyrer på Sjøfartsdirektoratets vegne.

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

Disse merinntektene er angitt i egen linje over ”3910, post 03” og utgjør kr. 5.954.175. Direktoratet har en tilsvarende merutgift på kap 0910, post 01 og alle merinntektene på denne posten (post 03) er øremerkede midler til driften. Merinntektene i år er fra Kystverkets beredskapsavdeling, driftstilskudd fra Klima- og miljødepartementet, refusjon fra Petroleumstilsynet, Fritidsbåtplattformen, inntekter fra Sjøsikkerhetskonferansen og driftstilskudd fra Norad hvor direktoratet bistår filippinske myndigheter slik at de opprettholder godkjenningen for utdanning av sjøfolk ved utdanning sinstitusjon 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. 20.549.389

Kapitel 1422, post 21 kr. 373.593

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2022

Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet	Note	2022	2021
Innbetalinger fra gebyrer	1	34 952 432	41 985 457
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	1 329 112	1 707 574
Salgs- og leieinnbetalinger	1	10 575 064	9 822 050
Andre innbetalinger	1	0	0
Sum innbetalinger fra drift		46 856 607	53 515 080
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	304 419 945	306 049 733
Andre utbetalinger til drift	3	178 413 060	178 516 477
Sum utbetalinger til drift		482 833 005	484 566 209
Netto rapporterte driftsutgifter		435 976 397	431 051 129
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	43 015	1 604
Sum investerings- og finansinntekter		43 015	1 604
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer		0	0
Utbetaling til kjøp av aksjer	6	0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	-19 918	-14 525
Sum investerings- og finansutgifter		-19 918	-14 525
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		-62 933	-16 129
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten*			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	5	2 274 624 054	2 598 698 506
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		2 274 624 054	2 598 698 506
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler **			
Grupplivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		0	0
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		35 637 325	35 589 141
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		31 289 817	30 965 797
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-4 347 508	-4 623 343
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		2 706 190 010	3 025 110 163
Oversikt over mellomværende med statskassen ***			
Eiendeler og gjeld		2022	2021
Fordringer på ansatte		400 609	492 766
Konter		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-12 127 186	-11 717 795
Skyldige offentlige avgifter		-64 879	-62 700
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse****		0	0
Mottatte forskuddsbetalinger		0	0
Lønn (negativ netto, for mye utbetalt lønn m.m)		8 872	13 374
Differanser på bank og uidentifiserte innbetalinger		-591 026	-50 921
Sum mellomværende med statskassen	6	-12 373 610	-11 325 276

*Disse overskriftene kan slettes om de ikke er aktuelle.

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

*** Spesifiser og legg til linjer ved behov. Se veiledning over hva som skal inngå som en del av mellomværende med statskassen.

**** I forbindelse med omleggingen av pensjonspremiemodellen til SPK i 2022, ble også faktureringen fra SPK lagt om. I 2021 hadde faktura for pensjonspremier for 6. termin betalingsfrist i desember, mens pensjonspremier for 6. termin i 2022 ble fakturert i desember med betalingsfrist i januar 2023. Pensjonsutgiften etter omleggingen av pensjonspremiemodellen skal fremdeles være lik fakturert pensjonspremie fra SPK. Balansekontanter koblet mot mellomværende med statskassen benyttes for å utgiftsføre terminfaktura for 6. termin 2022 og eventuell tilleggskonto fra SPK, selv om disse ikke er betalt i 2022, jf. henholdsvis rundskriv R-118 Regnskapsføring av pensjonspremie for statlige virksomheter og rundskriv R-8/2022 Regnskapsføring av ikke utbetalte lønnsmidler ifm. lønnsoppjøret 2022 og konsekvenser av manglende rapportering.

Kr. 6.266.563 i skyldig pensjonspremie til SPK 6.termin er ved en inkurie utgiftsført og utbetalt i desember istedenfor å balanseføre slik at gjelden (skyldig pensjonspremie til SPK 6.termin) inngår i mellomværendet med statskassen per 31.12.

Note 1 Innbetalinger fra drift	12/31/2022	31.12.2021
Innbetalinger fra gebyrer		
Dekk- og maskinsertifikater	5 376 826	9 519 270
Påt/godkj av utl. Sertifikater	6 200 300	7 370 067
Tankskip/offshresertifikater	131 217	316 799
Kokk/bro/maskinvakt sert.	2 360 438	3 483 898
Duplikater	581 344	659 766
Sertifikater fritidsbåt	919 213	1 071 266
Båtførerprøven	1 454 752	1 736 390
Gebyrinntekt NOR *	15 932 461	16 143 549
Pantattest NOR *	578 490	462 722
Gebyrinntekt NIS *	1 417 392	1 221 730
Sum innbetalinger fra gebyrer	34 952 432	41 985 457
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer		
Refusjon Petroleumstilsynet	457 180	866 390
Refusjon Kystverkets beredskapsavdeling	871 932	841 184
Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1 329 112	1 707 574
Salgs- og leieinnbetalinger		
Andre avgiftspliktige inntekter	6 534	3 630
Andre inntekter, utenfor avgiftsområdet	10 568 530	9 818 420
Sum salgs- og leieinnbetalinger	10 575 064	9 822 050
Andre innbetalinger		
Sum andre innbetalinger	0	0
Sum innbetalinger fra drift	46 856 607	53 515 080

*Skipsregistrene

Note 2 Utbetalinger til lønn	31.12.2022	31.12.2021
Lønn	259 695 064	258 248 365
Arbeidsgiveravgift	35 637 325	35 589 141
Pensjonsutgifter*	17 440 022	17 207 744
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-11 750 758	-8 572 236
Andre ytelser	3 398 292	3 576 719
Sum utbetalinger til lønn	304 419 945	306 049 733
Antall utførte årsverk:	319	344

*Pensjoner kostnadsføres i resultatregnskapet basert på faktisk påløpt premie for regnskapsåret. Premiesats for 2022 er 8,4 prosent. Premiesatsen for 2021 var 12 prosent.

Forklaring til endringen av arbeidsgiverandel mellom 2021 og 2022

Fra 2022 har SPK lagt om pensjonspremiemodellen for statlige virksomheter. Fra 1. januar 2022 betaler alle statlige virksomheter en virksomhetsspesifikk hendelsesbasert arbeidsgiverandel som del av pensjonspremien. At premien er virksomhetsspesifikk, betyr at den beregnes ut fra den enkelte virksomhets forhold, ikke for grupper av virksomheter samlet. At den er hendelsesbasert, betyr at den tar hensyn til de faktiske hendelser i medlemsbestanden i virksomheten, slik at premiereserven er ajour i forhold til medlemmets opptjening. Medlemsandelen på to prosent av lønnsgrunnlaget er uendret.

Note 3 Andre utbetalinger til drift	31.12.2022	31.12.2021
Husleie	26 830 292	25 871 941
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	3 946	220 221
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	7 520 356	6 363 309
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	99 418	20 011
Mindre utstyrsanskaffelser	7 003 270	4 054 057
Leie av maskiner, inventar og lignende	12 290 389	10 346 567
Kjøp av konsulenttjenester	73 955 650	83 810 209
Kjøp av andre fremmede tjenester	24 121 778	29 547 565
Reiser og diett	11 964 228	4 940 496
Øvrige driftsutgifter	14 623 732	13 342 101
Sum andre utbetalinger til drift	178 413 060	178 516 477

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter		
Innbetaling av finansinntekter	31.12.2022	31.12.2021
Renteinntekter	43 289	0
Valutagevinst	-274	1 604
Annen finansinntekt	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	43 015	1 604
Utbetaling av finansutgifter	27.12.2022	31.12.2021
Renteutgifter	-20 195	-14 525
Valutatap	277	0
Annen finansutgift	0	0
Sum utbetaling av finansutgifter	-19 918	-14 525



Fotokonkurransen for sjøfolk 2022. Kronprins Haakon. Foto: Kay Jørgensen

Note 5 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	12/31/2022	31.12.2021
Tilskudd til sysselsetting av av sjøfolk - ikke finansielt foretak	2 273 488 933	2 597 717 797
Tilskudd til ideelle organisasjoner	1 035 757	884 319
Tilskudd til statsforvaltningen	99 365	96 390
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	2 274 624 054	2 598 698 506

Note 6 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen			
	12/31/2022	12/31/2022	
	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	1 789 840	0	1 789 840
Andre fordringer	400 609	400 609	0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0
Sum	2 190 450	400 609	1 789 840
Langsiktig gjeld			
Annen langsiktig gjeld	0	0	0
Sum	0	0	0
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-2 175 345	0	-2 175 345
Skyldig skattetrekk	-12 127 186	-12 127 186	0
Skyldige offentlige avgifter	-64 879	-64 879	0
Annen kortsiktig gjeld**	1 458 185	-582 154	2 040 339
Sum	-12 909 225	-12 774 219	-135 006
Sum	-10 218 776	-12 373 610	2 154 834

* Virksomheter som eier finansielle anleggsmidler i form av investeringer i aksjer og selskapsandeler fyller også ut note 9 B

** Kr. 6.266.563 i skyldig pensjonspremie til SPK 6.termin er ved en inkurie utgiftsført og utbetalt i desember istedenfor å balanseføre slik at gjelden (skyldig pensjonspremie til SPK 6.termin) inngår i mellomværendet med statskassen per 31.12.

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%	29 864 000	496 630 000	500 000
Balanseført verdi 31.12.2022							
* Gjelder Sintef Ocean pr. 31.12.21. 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	Bunkerkonvensjons sertifikat
CLC-sertifikat	Oljesølskadesertifikat
DevOps	Development and Operations
Difi	Direktoratet for forvaltning og IKT
EC-direktiv	European Parliament and of the Council
EMSA	European Maritime Safety Agency
ESA	EFTA Surveillance Authority
GDPR	General Data Protection Regulation
GMDSS	Global Maritime and Distress Safety System
IGF-koden	The International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels
ILO	International Labor Organisation
IMO	International Maritime Organisation
ISM	International Safety Management Code
KLD	Klima- og miljødepartementet
LNG	Liquefied Natural Gas
LPG	Liquefied Petroleum Gas
MARSEC	U.S. Coast Guard Maritime Security
MASS	Marine Autonomous Surface Ships
MEPC	Marine Environment Protection Committee
MLC	Maritime Labour Convention
MSC	Maritime Safety Committee (underlagt IMO)
NFD	Nærings- og fiskeridepartementet
NIS	Norsk internasjonalt skipsregister
NOR	Norsk ordinært skipsregister
NSM	Nasjonal sikkerhetsmyndighet
Paris MoU	Paris Memorandum of Understanding
PSC	Port State Control (havnestatskontroll)
PST	Politiets sikkerhetstjeneste
RO	Recognized organization
RSO	Recognized Security Organization
SAFE	Sakkyndig råd for arbeids- og levevilkår for arbeidstakere på skip
SARex Svalbard	"Samarbeidsprosjekt ledet av GMC Maritime, Kystvakten og Universitetet i Stavanger. Formålet er å øke sikkerheten relatert til marin aktivitet og offshoreaktivitet i nordområdene i Arktis"
SHT	Statens havarikommisjon for transport
SCC	Smart Cruise Control
SOLAS	Safety Of Life At Sea
STAMI	Statens arbeidsmiljøinstitutt
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
US Qualship 21	United States Coast Guard efforts to eliminate substandard shipping
USCG	United States Coast Guard
VOC	Volatile Organic Compound