



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Årsrapport 2018



Foto: Andreas Wolden. Kronprins Haakon, bidrag til fotokonkurransen for sjøfolk 2018.

Den foretrukne maritime administrasjonen

NIS  NOR

Januar:

Samarbeid om hviletid for fiskere
Sjøfartsdirektoratet og fiskernes organisasjoner fortsetter samarbeidet om hvordan hviletidsbestemmelsene for fiskere skal håndheves og dokumenteres. Grunnen til at vi nå ønsker mer bevissthet rundt reglene, er den nye ILO-konvensjonen som trådte i kraft i november 2017.

April:

Skal fase ut klimagassutslippene fra internasjonal skipsfart

Klimagassutslippene fra skipsfarten skal kuttes drastisk. Det har FN's Sjøfartsorganisasjon (IMO) vedtatt. Totalutslippene skal reduseres med 50 prosent innen 2050 fra nivået i 2008. Samtidig har strategien en visjon om å fase ut klimagassutslipp fra skipsfarten så raskt som mulig i dette århundret.

Juli:

Norge klatrer på kvalitetsliste

Fra 1. juli går Norge opp fra 10. til 6. plass på Paris MoU sin rangering av verdens flaggstater. - Norge har holdt seg på øverste del av lista i mange år. Det stadfester vår posisjon som et kvalitetsregister sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Lovende testmålinger med drone

Droner vil kunne være et nyttig og effektivt hjelpemiddel i kampen mot ulovlig svovelutslipp fra skipsfarten. Det viser testene som så langt er gjennomført i Karmsundet ved Haugesund og senest i innseilingen til Bergen havn i juni.

Februar:

Milepæl og sjefsbytte for Skipsregistrene

Helt på tampen av årets første måned kunne de ansatte ved Skipsregistrene glede seg over å ha passert 600 skip i NIS. Ikke siden 2008 har det vært like mange norskregistrerte skip.

Mai:

Stor interesse for autonomipresentasjon i IMO

Sjøfartsdirektoratet, og den norske delegasjonen i FN sin sjøfartsorganisasjon IMO, presenterte mandag Norges satsing på autonomi, med mål om at dette nå også kommer på agendaen internasjonalt.

August:

Færre tar Båtførerbeviset, men kvinneandelen øker

Tredjeparten av de som tok Båtførerbeviset i 1. halvår 2018 var kvinner. Kvinneandelen har økt betydelig fra året før, men samtidig viser statistikkene at det totalt utstedes færre båtførerbevis enn tidligere år.

Oktober:

Øker svoveltesting med droner

Sommerens svoveltesting med drone var en stor suksess. Nå kjøper Sjøfartsdirektoratet inn tre nye svovelsensorer i samarbeidet med Kystvakten, Kystverket og Statens strålevern.

November:

Flere pålegg etter internasjonal tilsynsaksjon

Under den Interpol-ledede aksjonen «30 days at sea» har inspektører fra Sjøfartsdirektoratet avdekket 23 mulige brudd knyttet til miljø.

Mars:

Digitaliseringsmidler til utvikling av e-tinglysing

Direktoratet for forvaltning og IKT (DIFI) har innvilget 7,1 millioner kroner til Sjøfartsdirektoratets søknad om medfinansiering til utvikling av en e-tinglysløsning for Skipsregistrene.

Juni:

Nytt regelverk for verdensarvfjordene på høring

Et nytt regelverk som skal redusere utslipp og bedre miljøet i Nærøyfjorden, Aurlandsfjorden, Geiranger, Synnulfsvfjorden og Tafjorden på Vestlandet sendes nå ut på høring. Målet er at regelverket trer i kraft innen 1. januar 2019.

September:

Setter miljø på dagsorden

Sjøfartsdirektoratet har valgt miljø som sitt årlige fokusområde for 2019. Det betyr at direktoratets inspektører vil fokusere på miljørelaterte spørsmål når de neste år gjennomfører tilsyn på skip.

Desember:

Riggen West Mira inn i NIS

5. desember kunne Sjøfartsdirektoratet ønske en splitter ny rigg velkommen inn under det norske flagget.

Strengere krav når skip skal hogges opp

Redere som etter nyttår vil skrape gamle skip må forholde seg til et strengere regelverk enn tidligere. Hensikten er å beskytte miljøet mot farlige materialer og stoffer om bord i skipene, men også hensynet til arbeidere som jobber med helsefarlig opphogging.

Innhold

DEL I:	Lederens beretning	4
DEL II:	Introduksjon til virksomheten og hovedtall.....	7
	Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet	10
DEL III:	Årets aktiviteter og resultater	12
DEL IV:	Styring og kontroll i virksomheten	54
DEL V:	Vurdering av framtidsutsikter	60
DEL VI:	Årsregnskapet	
	Ledelseskomentarar årsregnskapet 2018.....	65
	Bevilgningsoppstilling	69
	Registreringsskjema for tilstandsrapportering kjønn	75



DEL I: Lederens beretning

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

På grunn av økt arbeidsmengde, og dermed økte gebyrinntekter, fikk direktoratet styrket driftsrammen i 2018. Dette har gjort direktoratet bedre rustet til å møte våre kunders behov for økt støtte i den teknologiske utviklingen.

Mot slutten av året begynte direktoratet arbeidet med revisjon av strategiplan. Visjonen om å være den foretrukne maritime administrasjonen videreføres, men mål for perioden er oppdatert og revidert etter en bred og god prosess der alle ansatte har fått mulighet til å bidra.

2018 karakteriseres ved en svak nedgang i antallet registrerte ulykker på næringsfartøy sammenlignet med fjoråret. Selv om det har vært en nedgang totalt sett har vi hatt en beklagelig økning i både antall omkomne, og i antall forlis. Ti personer mistet livet på norske næringsfartøy i 2018 og 18 fartøy forliste. Vi ser flest omkomne på mindre fartøy, og dette er en fartøygruppe vi fortsatt vil ha fokus på, både gjennom regulering, tilsyn og forebyggende arbeid.

Antallet omkomne på fritidsfartøy har falt fra 29 i 2017, til 23 i 2018. Til tross for dette er antallet omkomne for høyt. Vi har tro på at det pågående arbeidet med å etablere handlingsplan for forebygging av ulykker med fritidsfartøy vil være et løft i det videre arbeidet.

Norsk maritim næring er i en rivende utvikling, både som følge av internasjonale krav og målsettinger og muligheter som ny teknologi gir for sikrere, renere og mer effektiv drift. Vi i Sjøfartsdirektoratet merker blant annet dette gjennom mange nybygg og store ombygginger på eksisterende fartøy.

Et økt fokus på miljø og utslipp innenfor alle fartøysegmentene gjør at vi nå ser en helt annen teknologisk utvikling enn tidligere. Direktoratet er derfor involvert i flere store prosjekter innenfor batteri, LNG, hydrogen og autonomi. Vi har i løpet av 2018 jobbet med to autonome fartøy som vil være banebrytende for vår regelverksutvikling både nasjonalt og internasjonalt.

Den hurtige teknologiske utviklingen og byggeaktiviteten stiller store krav til den faglige kompetansen i direktoratet. Våre saksbehandlere møter en næring som er verdensledende i bruk av ny maritim teknologi og innovative løsninger. For å møte denne utfordringen har Sjøfartsdirektoratet blant annet etablert egne prosjekter med dedikerte ressurser innen alternative energikilder og autonome skip, samtidig som det satses sterkt på opplæring, kurs, og utdanning innen relevante fagområder.

Sjøfartsdirektoratet har i 2018 arbeidet videre med risikobaserte prioritering av oppgaver og tilsyn. Vi gjennomfører nå årlig en stor risikovurdering der tilgjengelig informasjon analyseres og vurderes. Vurderingen er et viktig beslutningsdokument i direktoratets fastsettelse av fokusområde for påfølgende år samt prioritering av andre tiltak. I 2018 var direktoratets fokusområde sikkerhetsstyringssystem på mindre fartøy. Det ble utarbeidet egne sjekklister i forbindelse med fokusområde. Erfaringen ved utgangen av året er en markant økning i funn knyttet til sikkerhetsstyring, noe som etter vår vurderingen viser at valg av fokusområde har vært riktig. På grunn av relativt nye reguleringer har vårt tilsyn

hatt spesielt fokus på å veilede næringen frem til oppfyllelse av krav. Vi har tro på at innsatsen har bidratt til å løfte fartøygruppens arbeid for å forebygge uønskede hendelser og ulykker.

Vi har dessverre sett en økning i antall tilbakeholdelser av norske skip i utlandet de siste årene. Dette har medført at Norge ikke lenger er på Qualship 21 listen til US CoastGuard. Til tross for dette har Norges plassering på White list bedret seg, fra nr. 10 i 2017, til nr. 6 i 2018. Direktoratet har fokus på å redusere antallet tilbakeholdelser, og innførte i 2018 endringer i prioriteringene for uanmeldt tilsyn. Hensikten med dette er å benytte alle tilgjengelige data i arbeidet med å fange opp høyrisikoskip før de blir tilbakeholdt.

Den gode utviklingen for de norske skipsregistrene NIS og NOR fortsatte i 2018. Begge registrene kan vise til vekst. Antallet skip i NIS registret økte fra 593 i 2017 til 615 i 2018. Dette utgjør en økning på 22 fartøy, og markerer en milepæl med over 600 skip i NIS. Spesielt gledelig er at økningen ikke skjer på bekostning av nedgang i NOR.

Sjøfartsdirektoratet har i 2018 hatt et stort fokus på å videreutvikle oss som den foretrukne maritime administrasjonen. Direktoratet har gjennomført en ny satsing på forbedring av service kalt «Serviceprogrammet», hvor målsetningen har vært å sikre at både nye og eksisterende kunder foretrekker Sjøfartsdirektoratet fremfor andre flaggstater. Direktoratet har samtidig opprettet en klart språkgruppe, for å øke bevisstheten om klart språk blant ansatte.

I dette arbeidet har vi aktivt oppsøkt våre kunder for å kartlegge tilfredshet og forbedre oss. Dette har foregått både gjennom kundeundersøkelser og gjennom kontaktmøter med blant annet redier, organisasjoner og samarbeidende enheter.

I 2018 gjennomførte Sjøfartsdirektoratet flere tiltak i tråd med vår nye markedsføringsplan.



Vi har blant annet utarbeidet nye løsninger for messer, presentasjoner, og markedsføringsmateriell. En av de største enkeltstående i 2018 var deltakelse på olje - og energimessen ONS, hvor vi fikk mange positive tilbakemeldinger. I likhet med tidligere år har vi gjennomført Fritidsbåtkonferansen i april og Sjøsikkerhetskonferansen i september som viktige møtesteder for våre kunder.

Økt tilgjengelig og servicenivå er viktig for våre kunder og gode digitale løsninger er et sentralt virkemiddel i arbeidet med å bli den foretrukne maritime administrasjonen. I løpet av 2018 har vi lagt ned betydelige ressurser for å kartlegge og vurderer nye arbeidsprosesser for å effektivisere og forenkle samhandlingen overfor næringen. Vi har invitert representanter fra næringen inn som test-panel, og sparringspartnere i utvikling av flere av disse verktøyene. I løpet av året har

vi blant annet jobbet med «min side» løsninger for fartøy og sjøfolk, innførelse av elektroniske fartøysertifikat, automatisert saksbehandlingsprosess for personlige maritime sertifikater og startet opp et prosjekt om E-tinglysning.

Dessverre ble det heller ikke i 2018 en avklaring på ordningen med innbetaling til Staten sin pensjonskasse. Dagens ordning medfører stor variasjon i utgifter knyttet til pensjon fra år til år, noe som igjen gjør planlegging og styring av driften vanskelig.

Haugesund, 1. mars 2019

Lars Alvestad
Fungerende sjøfartsdirektør



DEL II: Introduksjon til virksomheten og hovedtall

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

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

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

- ✓ En kundeorientert og effektiv administrasjon
- ✓ En synlig, kompetent og anerkjent administrasjon

Kompetanse og samarbeid

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

Andre offentlige etater

Direktoratet samarbeider med, og er rådgiver for Kystverket, og bistår med skipsteknisk kompetanse under oljevernaksjoner. Sjøfartsdirektoratet bistår Petroleumstilsynet i håndhevingen av petroleumsloven på norsk sokkel, og Statens

havarikommisjon for transport i forbindelse med skipsulykker.

Direktoratets hovedoppgaver er å:

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

Direktoratet bidrar også med et tiltak, støttet av UD, til at filippinske utdanningsinstitusjoner blir godkjent av European Maritime Safety Agency (EMSA). Sjøfartsdirektoratet styres av bl.a. skipsikkerhetsloven, sjøloven, skipsarbeidsloven, petroleumsloven og NIS-loven. Sjøfartsdirektoratet koordinerer Norges arbeid i internasjonale maritime organer som IMO, ILO, EU/EØS, EMSA, Paris MoU m.fl.



Fra venstre: Alf Tore Sørheim, Lars Alvestad, Olav Akselsen, Monika Borge, Bjørn Pedersen, John Malvin Økland og Dag Inge Aarhus.

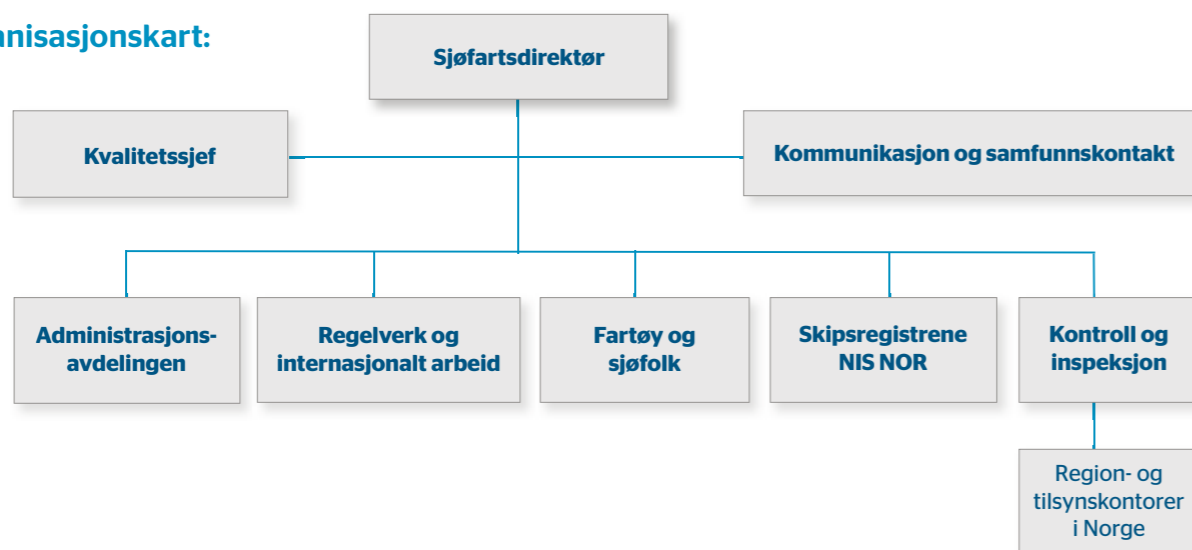
Organisering

Sjøfartsdirektoratet er organisert med et hovedkontor i Haugesund, 7 regioner med 16 regions- og tilsynskontoret langs hele kysten og en avdeling for registrering av skip i Bergen. Direktoratet disponerte til sammen 353 årsverk i 2018 fordelt med 229 årsverk ved hovedkontoret i Haugesund, 22 årsverk ved Skipsregistrene i Bergen og 102 årsverk ved regionene.

Ledelsen består nå av:

- ✓ Sjøfartsdirektør Olav Akselsen
- ✓ Avdelingsdirektør Fartøy og sjøfolk: Lars Alvestad
- ✓ Avdelingsdirektør Kontroll og inspeksjon: Alf Tore Sørheim
- ✓ Avdelingsdirektør Administrasjonsavdelingen: John Malvin Økland
- ✓ Avdelingsdirektør Regelverk og internasjonalt arbeid: Bjørn Pedersen
- ✓ Avdelingsdirektør Skipsregistrene: Monika Borge
- ✓ Avdelingsdirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt: Dag Inge Aarhus

Organisasjonskart:



Nøkkeltall fra årsregnskapet

Beskrivelse	2016	2017	2018
Antall årsverk (forbrukt inkl. overtid)	310,9	308,7	313,5
Samlet tildeling post 01-99	398 561 000	396 218 000	429 164 000
Utnyttelsesgrad post 01-29	95,3	94,5	96,3
Driftsutgifter	394 857 124	391 106 505	424 548 164
Lønnsandel av driftsutgifter	70,3 %	65,5 %	66,1 %
Lønnsutgifter pr. årsverk	893 335	830 018	895 345
Konsulentandel av driftsutgifter	11,1 %	13,7 %	14,1 %

Utvalgte volumtall

Beskrivelse	2016	2017	2018
NIS-flåten, antall fartøy	579	593	615
NOR-antall fartøy totalt	19 401	19 916	20 507
- herav NOR-handelsflåten, antall fartøy	880	883	873
- herav NOR-fiskefartøy	6 099	6 116	6 051
- herav NOR-fritidsfartøy	8 085	8 481	9 087
- herav NOR-andre	4 337	4 436	4 496
Rangering på White List - Paris MoU	5	10	6
Sertifikatinspeksjoner, antall obligatoriske	2 089	2 127	2 324
Andre inspeksjoner, antall	1 569	1 521	1 258
Uanmeldte inspeksjoner, norske kontrollpliktige skip	435	501	565
ISM revisjoner av skip og rederier	582	579	311
Havnestatskontroller, antall	558	551	561
Personellsertifikater, antall utstedte/gebyrbelagte	38 283	17 293	15 677
Fartøysertifikater, antall utstedte	5 382	5 668	5 925
Nybygg/større ombygninger, antall sluttdato	131	228	195
Sjøfolk i nettolønnsordningen, antall, årlig gj.sn.	12 041	12 095	12 111
- herav norske	10 431	10 640	10 694
Tilskuddsordningen for Sjøvett, antall innvilgede	36	52	68
Skipsulykker, antall	235	244	240
Arbeids- /personulykker, antall	211	198	199
Omkomne næringsulykker, antall	7	7	10
Omkomne fritidsfartøy, antall	27	29	23

Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet

353 Årsverk 391 mill kroner i samlet driftsbevilgning kap. 0910 og 1422 (tildelingsbrev). 2030 mill kroner i bevilgning til tilskuddsordningen, kap. 0909 (tildelingsbrev).						
Innsatsfaktorer	Tilsyn	Forebyggende arbeid	Regelverksutvikling	Registrering av skip og rettigheter (NIS/NOR/BYGG)	Markedsføring av Norge som flaggstat	Tilskuddsforvaltning
	<ul style="list-style-type: none"> - Dokumentkontroll, inspeksjoner og revisjoner knyttet til nybygg, ombygging, innflugging og drift. - Dokumentkontroll knyttet til søknader om personlige sertifikater. - Faglig oppfølging av aktører med delegert myndighet. - Teknisk gjennomgang av innovasjoner og løsninger som ikke følger anerkjent norm. - Bistand til andre etater. - Deltagelse i relevante FOU-prosjekter for å gi faglig bistand og avklare behov for regelverkstilpasninger. - Godkjenninger og revisjoner (klasseselskaper, maritime utdanningsinstitusjoner, sjømannsleger etc.) - Uanmeldte tilsyn/inspeksjoner (norske fartøy, utenlandske skip i norske havner, havarier, produsenter av fritidsbåter etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> - Overvåke risikobildet gjennom ulykkesrapporter, sikkerhetslitrådinger, analyse, statistikk. - Arbeid for å bedre sjøfolks helse og trivsel, blant annet gjennom ldrettsstjenesten. - Arbeid for å bedre sikkerheten i fritidsbåtflåten, blant annet gjennom, Sjøsikkerhetskonferansen, Fritidsbåtkonferansen og diverse kampanjer. - Vedlikeholde og drifte temabaserte nettpor tåler og arbeidsverktøy, herunder yrkesfisker.no, fiskrisk.no og lastrisk.no. - Faste samarbeidsforum med næringen, herunder HMS i fiskeflåten, Sakkyndig råd for fritidsfartøy, SAFE, ISWAN. - Ad-hoc-samarbeid med næringen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Utvikle norsk og internasjonalt regelverk bl.a. på bakgrunn av funn ved tilsyn, ulykker og utviklingen i samfunnet. - Internasjonalt arbeid innen miljø- og sikkerhet innenfor int. org. IMO, ILO og EU. - Bidra til utvikling av nye internasjonale konvensjoner eller andre eksisterende int. regelverk og implementere dette i norsk rett. - I størst mulig grad utvikle regelverk i takt med den teknologiske utviklingen. - Aktiv formidling av regelverk. 	<ul style="list-style-type: none"> - Registrering av skip og rettigheter i skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og Norsk Ordinat Skipsregister (NOR) og skip under bygging i Norge i Skipsbyggsregisteret (BYGG). - Utstedelse av sertifikater og attester. - Bidra til utvikling av nye internasjonale konvensjoner eller andre eksisterende int. regelverk og implementere dette i norsk rett. - I størst mulig grad utvikle regelverk i takt med den teknologiske utviklingen. - Aktiv formidling av regelverk. 	<ul style="list-style-type: none"> - Representere Norge i nasjonale og internasjonale maritime fora. - Profilering på shipping-messer, annonsering, publisere artikler og aktiv dialog med brukerne. - Produsere og vedlikeholde markedsføringsmaterieil. Lage annonsepian for annonsering knyttet til markedsføring NIS og NOR. - Profilere direktoratets tekniske kompetanse på nasjonale og internasjonale messer, konferanser og i næringsklynger. - Profilere norsk innovasjon. - Profilere og støtte utvikling av norsk grønn teknologi. 	<ul style="list-style-type: none"> - Foreta kontroll og korrekt utbetaling av krav i henhold til regelverk for tilskudd til sysselsetting av sjøfolk. - Saksbehandle søknader om tilskudd til sjøveit-titak og tildele midler, samt gjennomgang av rapporter for tildelte midler fra året før.
	<h2>Aktiviteter</h2>					

	<ul style="list-style-type: none"> - Sikrere og miljøvennlige skip. - Godt kvalifiserte sjøfolk. - Gode maritime utdanningsinstitusjoner. 	<ul style="list-style-type: none"> - Større mulighet til å vurdere og håndtere risiko. - Bedre sikkerhetskultur. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bidrar til å fremme norsk kompetanse og innovasjon. - Bedre sikkerhet, helse og miljø for sjøfolk og skip. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sikre materielle verdier og dokumentere egne rettigheter. - Bidrar til rettsvern i forhold til eierforhold og rettigheter i skip, mulighet til å ta opp lån med pånt i skip med rett prioritert. 	<ul style="list-style-type: none"> - Rederierne får sine skip registrert i et anerkjent nasjonalt register. - Synlighet av registrene vil øke oppplattelsen av at dette er kvalitetsregistre. - Økt kunnskap om direktoratets tjenester og kvalifikasjoner. - Sjøfartsdirektoratets brede kompetanse og kundefokus og 24/7 365 tilgjengelighet vil være viktig for rederiene både ift utvikling av ny teknologi, men også som samarbeidspartner. 	<ul style="list-style-type: none"> - Flere norsk sjøfolk på norske skip.
	<ul style="list-style-type: none"> - Sikrere og miljøvennlige skip. - Godt kvalifiserte sjøfolk. - Gode maritime utdanningsinstitusjoner. 	<ul style="list-style-type: none"> - Større mulighet til å vurdere og håndtere risiko. - Bedre sikkerhetskultur. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bidrar til å fremme norsk kompetanse og innovasjon. - Bedre sikkerhet, helse og miljø for sjøfolk og skip. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sikre materielle verdier og dokumentere egne rettigheter. - Bidrar til rettsvern i forhold til eierforhold og rettigheter i skip, mulighet til å ta opp lån med pånt i skip med rett prioritert. 	<ul style="list-style-type: none"> - Rederierne får sine skip registrert i et anerkjent nasjonalt register. - Synlighet av registrene vil øke oppplattelsen av at dette er kvalitetsregistre. - Økt kunnskap om direktoratets tjenester og kvalifikasjoner. - Sjøfartsdirektoratets brede kompetanse og kundefokus og 24/7 365 tilgjengelighet vil være viktig for rederiene både ift utvikling av ny teknologi, men også som samarbeidspartner. 	<ul style="list-style-type: none"> - Flere norsk sjøfolk på norske skip.
	<ul style="list-style-type: none"> - Redusert antall personulykker og fartøyulykker i både fritidsflåten og næringsflåten. - Omdømmebyggende for direktoratet i form av at de som er brukere av maritim transport (passasjerer) ser at sikkerhet følges opp. - Større bevissthet i næringen rundt viktighet av sikkerhet (forebyggende og holdningsskapene). - Grønnere skipsfart. 	<ul style="list-style-type: none"> - Redusert antall personulykker og fartøyulykker i både fritidsflåten og næringsflåten. - Grønnere skipsfart. 	<ul style="list-style-type: none"> - Reduserte antall personulykker og fartøyulykker. - Bidrar til å gjøre norsk skipsfartsnæring mer konkurransedyktig - Bedre miljø, lavere foruren-sning. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bidrar til å sikre rettsvern i Norge. - Tjens som ledd i den offentlige kontrollen av norske skip. 	<ul style="list-style-type: none"> - Flere skip under norsk flagg vil forsterke de andre samfunnssefektene. - En stor norsk flåte (NIS/NOR) øker Norges innflytelse i internasjonale fora innenfor sikkerhet, internasjonal regelverk og på framtidige internasjonale miljø- og sikkerhetskrav i skipsfarten. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sikre norsk maritim kompetanse. - Sikre og fremme sysselsetting innenfor norsk maritim klynge. - Bidra til konkurransedyktige rammevilkår for norsk skipsfartsnæring.
	<h2>Samfunns-effekter</h2>					

DEL III: Årets aktiviteter og resultater

Sjøfartsdirektoratet har som overordnet mål å være

«Den foretrukne maritime administrasjonen».

Samfunnsoppdraget:

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

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

- ✓ En kundeorientert og effektiv administrasjon
- ✓ En synlig, kompetent og anerkjent administrasjon

Overordnet mål: Den foretrukne maritime administrasjonen

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

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

Et høyt aktivitetsnivå både når det gjelder innflagging, ombygninger og nybygg har resultert i høyere totale gebyrinntekter. Det var derfor svært gledelig at direktoratet i revidert budsjett

våren 2018 fikk tilført ekstra midler til å møte denne økte arbeidsmengden. Dette gjør det mulig for direktoratet å bygge kompetanse innenfor ny teknologi og nye miljøvennlige drivstoffer og energibærere. Det gjør oss i stand til å kunne være en god samarbeidspartner for våre kunder, som igjen gjør at nye og utfordrende teknologiprojekter realiseres gjennom det norske flagget. Vi har i løpet av 2018 jobbet frem tre foreløpige godkjenninger av hydrogenfartøy i tillegg til arbeidet med autonome fartøy som vil være banebrytende for vår regelverksutvikling både nasjonalt og internasjonalt. Samarbeid med andre etater og de forskjellige næringsinteressene vil være avgjørende for at vi lykkes. Økt fokus på miljø innenfor alle fartøysegmentene gjør at vi ser en helt annen teknologisk utvikling enn tidligere. Direktoratet er derfor involvert i store prosjekter innenfor batteri, LNG, hydrogen og autonomitet. Vi har så langt vært i stand til å håndtere disse utviklingsprosjektene innenfor alternative løsninger samtidig som vi har startet utvikling av regelverk for ny teknologi.

Hovedmål 1: En kundeorientert og effektiv administrasjon

Rask respons og gode svar

Rask respons og gode svar er strategisk viktig for at Sjøfartsdirektoratet skal bli den foretrukne maritime administrasjonen. Direktoratet har valgt å kalle satsningen på forbedring av service for «Serviceprogrammet». Målet med programmet er å sikre at direktoratets service er så god at både nåværende og potensielle kunder foretrekker Sjøfartsdirektoratet. Det er gjort en rekke tiltak som skal bygge opp under dette målet. Tema har vært sentralt i direktoratets lederutviklingsprogram. Service har også vært tema på seminarer og møter for alle ansatte. I utviklingssamtalen har service vært tema, spesielt med fokus på hva den enkeltes bidrag kan være.

Direktoratet har som en del av serviceprogrammet økt fokuset på et klart språk, bl.a. er det etablert en klarspråkgruppe. Målsettingen til klarspråkgruppa er å øke bevisstheten om klart språk hos alle ansatte. De ansatte skal i større grad ha et bevisst forhold til hvem man skriver til og hva budskapet er. På denne måten er målet at våre kunder forstår våre tekster etter første gangs gjennomlesing. Foruten å bidra med språkvurdering knyttet opp mot prosjekter ble det gjennomført en felles språkdag for ansatte.

Også i 2018 er det gjennomført ulike kontaktmøter med større rederier, organisasjoner og samarbeidende etater. I møtene diskuteres aktuelle utfordringer og det er stort rom for å ta opp saker som kundene er opptatt av. I markedsføringen av norsk flagg er det også tatt initiativ med egne kundemøter med rederier som enten har uttrykt interesse for innflagging, eller rederier som har vært ukjent med dette. En har også hatt kundeoppfølging med rederier som allerede har norsk flagg for å få innspill til forbedringer og for andre tilbakemeldinger (både positive og negative).

Arbeidet med markedsføring er nå videreutviklet. I 2018 ble det gjennomført flere tiltak i tråd med vedtatt markedsføringsplan. Det er utarbeidet nye løsninger for messestand, nytt markedsmateriell, nytt malsystem for presentasjoner, kundereferanser (tekst og video) m.m. Blant de større enkeltsatsningene i 2018 var deltakelse på olje- og energimessen ONS i Stavanger. Her fikk vi mange positive tilbakemeldinger, både på deltakelse og for arbeid utført av direktoratet. Under messen fikk vi også mediedekning på innflagging av ny stor oljerigg.

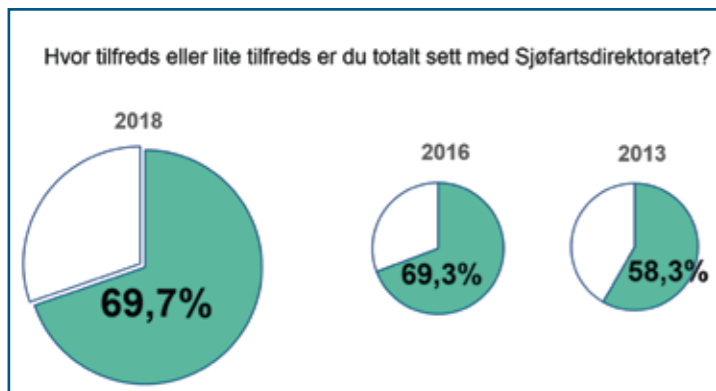
En av de store kundegruppene til direktoratet er sjøfolk som søker om personlige sertifikater. For søknader som betales direkte på nett var saksbehandlingstiden i gjennomsnitt 19 dg i 2018, mens den for søknader som betales med faktura var 38 dager.

Måling av brukereffekter

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

Tilbakemeldingene viser at kundene i snitt er mer fornøyd med våre tjenester og med våre digitale løsninger. Dette punktet gav også høy skår i 2016 men økte ytterligere i 2018. 72,1 % er nå tilfreds med våre digitale løsninger, særlig høyt skårer

løsningen for tilskuddsordningen for sjøfolk. De viktigste kildene til informasjon fra direktoratet rangerer som følger: 1. sdir.no, 2. via kontakt med ansatte og 3. Navigare.



Tilbakemeldingene fra f.eks. arrangementer, konferanser og vernerunder benyttes i våre interne prosesser. Det er også gjennomført spesifikke tilfredshetsmålinger etter Fritidsbåtkonferansen i april og etter Sjøsikkerhetskonferansen i september. Dette er et viktig verktøy for å få envurdering av om vi treffer med disse viktige møtestedene samt få innspill til kommende konferanser. Tilbakemeldingene har vært svært gode, og de viser at Sjøfartsdirektoratet leverer kvalitet når en arrangerer disse fagkonferansene.

Direktoratet har i de siste årene intensivt møter med ulike kunder som rederi, verft, sjøfolk, klasseselskap, sjømannsleger mv. Dette gjøres i forbindelse med kundemøter eller via konferanser og stands. Forbedringstiltak knyttet til kundeforhold meldes inn som egne saker i direktoratets avviks- og forbedringssystem (kvalitetssystemet) for oppfølging.

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

Klagesaker

Departementene avgjorde totalt 39 klagesaker fra Sjøfartsdirektoratet i løpet av 2018. 34 ble avgjort av NFD, 5 ble avgjort av KLD. Departementet opprettholdt vårt vedtak i 31 saker. 3 vedtak ble omgjort og 5 vedtak ble delvis omgjort.

Videre var det per årsskiftet 45 ubesvarte klagesaker. I tillegg lå 11 saker til behandling i departementet på dette tidspunktet. Departementet avgjorde til sammenligning 34 saker i 2017, 50 saker i 2016, 34 klagesaker i 2015 og 79 saker i 2014.

I forhold til antall saker som direktoratet behandler er antall klagesaker svært lavt. Resultatene viser at departementene i all hovedsak er enige i våre avgjørelser. Jevnt over er både kvaliteten på klagesaksbehandlingen og kvaliteten på de vedtakene det klages over bra.

Direktoratet har fokus på saksbehandlingstid på klagesakene, slik at vi skal behandle alle klagesaker innenfor forvaltningsloven.

Gode digitale løsninger

For å bli Den foretrukne maritime administrasjonen er gode digitale løsninger et sentralt virkemiddel. Direktoratet skal ligge i forkant i bruk av digitale løsninger for å øke tilgjengelighet og servicenivået for våre kunder. Kundene skal i så stor grad som mulig få løst sine oppgaver gjennom digitale løsninger. Skriftlig kommunikasjon med Sjøfartsdirektoratet skal primært foregå elektronisk. Direktoratet har fokus på å etterkomme anbefalingene som ligger under «Digitalt førstevalg».

For direktoratet betyr dette følgende:

- ✓ Vi spør deg ikke på nytt om noe vi vet fra før
- ✓ Du trenger ikke søke om noe du har krav på
- ✓ Hvis direktoratet trenger informasjon fra deg skal du kunne gi den digitalt

- ✓ Du får umiddelbart svar hvis det ikke er behov for bruk av skjønn
- ✓ Du kan enkelt få vite hva direktoratet vet om deg og hvem som har sett denne informasjonen

Under arbeid med digitaliseringsprosjekter har direktoratet satt opp føringer og utviklingstrekk som også er forankret i Stortingsmelding 27 «Digital agenda for Norge»:

- ✓ Kunden skal være i sentrum for modernisering og forenkling
- ✓ Styrket digital kompetanse og deltakelse
- ✓ IKT skal være en vesentlig driver for innovasjon og produktivitet
- ✓ Effektiv gjennomføring av prosjekter
- ✓ Bruk av felleskomponenter og samarbeid på tvers av offentlige virksomheter
- ✓ Godt personvern og god informasjonssikkerhet

Direktoratet har som mål å gjennomføre et digitaliseringsprogram frem mot 2022 for å modernisere dagens arbeidsprosesser med tilhørende IT-løsninger. Som en del av dette arbeidet har en i 2018 lagt ned betydelige ressurser for å kartlegge og vurdere nye arbeidsprosesser for å effektivisere og forenkle samhandlingen overfor næringsen. Dette er et program som vil gå over flere år og med flere prosjekter som tar for seg modernisering av fagsystemet som benyttes i forbindelse med tilsynsaktivitetene til direktoratet. Arbeidsprosessene vil bli gjennomgått og forbedret, nye teknologiske muligheter vil bli vurdert og der det er formålstjenlig, tatt i bruk. Nye effektive brukergrensesnitt for saksbehandlerne vil bli utviklet. I tillegg er det identifisert et behov for å øke datakvaliteten gjennom arkitekturforbedringer.

I 2018 har direktoratet jobbet med følgende digitale satsninger:

- ✓ Slutføre NiNoMo-prosjektet, et nytt fagsystem for Skipsregistrene
- ✓ CLB/CLC, en automatisert løsning for

forsikringsdokumenter knyttet til bunkers/oljesølskade

- ✓ Min side for Fartøy, en ny internettjeneste for kundeselvetjening
- ✓ Gradvis innføring av elektroniske fartøysertifikater
- ✓ Oppstart prosjekt E-tinglysning

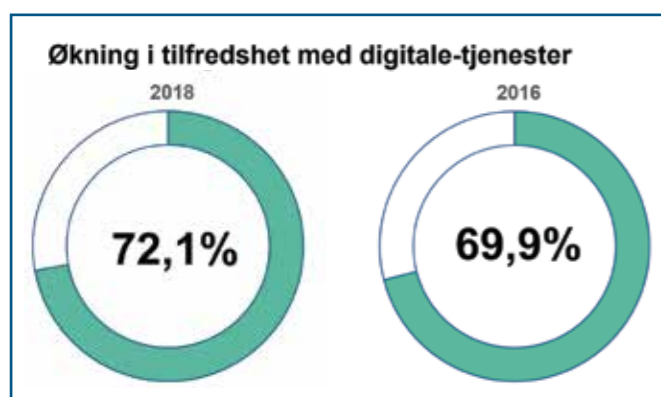
Direktoratet har fått midler fra DIFT's medfinansieringsordning for å kunne gjennomføre prosjekt for E-tinglysning.

Sjøfartsdirektoratets nettside www.sdir.no skal være hovedportal for de digitale løsningene til direktoratet. I 2018 har direktoratet jobbet videre med å utvikle tjenesten «Min side Fartøy». Den nye løsningen vil gi redere og verft en bedre oversikt over den informasjonen som direktoratet har om fartøyene, samt gi de en bedre mulighet til å følge opp når sertifikater går ut på dato. Løsningen vil også gi direkte tilgang til utestående pålegg knyttet til fartøy, med andre ord en 24/7 selvetjeningsløsning. Det vurderes også om denne løsningen skal bli en obligatorisk kanal inn til direktoratet for rederier og verft, noe som vil minke pågangen via papirskjema og mail.

For å sikre god internkommunikasjon og gode arbeidsprosesser i direktoratet ble det høsten 2018 startet opp ett prosjekt for å fornye vårt intranett «Navinett». Med en organisasjon som også har ansatte spredt på mange lokasjoner, er det viktig med god kommunikasjon på tvers av hele organisasjonen. Blant annet er det et savn at intranettet ikke er tilgjengelig på mobilen, særlig nå som mobil også er blitt et viktig arbeidsverktøy etter at vanlig fasttelefon på kontorene er faset ut. Målet er å ferdigstille dette prosjektet i 2019.

De nye digitale tjenestene er også et viktig grep i forhold til det å bli en foretrukken maritim administrasjonen. Så langt vi kjenner til er Sjøfartsdirektoratet nå langt fremme sammenlignet med mange andre flaggstater på det å tilby digitale

selvbetjeningsløsninger. Også på dette området viser kundeundersøkelsen fra desember 2018 at våre kunder opplever tjenestene som gode, selv om det selvsagt fortsatt er rom for forbedring og for nye tjenester.



Tilstrekkelig, klart og brukervennlig regelverk

Sjøfartsdirektoratet forvalter og utvikler norsk og internasjonalt regelverk på skipsfartsområdet.

Vi ser at en stadig økende mengde regelverkssaker har medført en økning i restanser og forsinkelser i ferdigstillelser av regelverk. Det er høy aktivitet på innovasjonssiden og ny teknologi introduserer kompliserte juridiske vurderinger. Regelverket skal dessuten tilpasses alt fra viking-skip til automatiserte fartøy. Næringene utvikler seg slik at forutsetningene som regelverket er laget for endrer seg, og det har skapt behov for å vurdere grenseflatene mot andre myndigheter, eksempelvis innenfor havbruk og dykkeoperasjoner. Dette krever også juridisk vurdering. I tillegg er det som ledd i digitaliseringsarbeidet et mål å få på plass gode verktøy til bruk i regelverksarbeid, både for direktoratet internt og ikke minst for våre kunder. Dette arbeidet krever tett oppfølging hvor juridisk kompetanse er avgjørende. Det er krevende å få utført regelverksarbeidet og samtidig avsatt nok ressurser til det digitale utviklingsarbeidet.

Risikobasert prioritering av oppgaver

Sjøfartsdirektoratet sin tilsynsaktivitet er risikobasert. Det risikobaserte arbeidet består blant annet i å utarbeide årlige risikovurderinger. Hensikten med dette arbeidet har vært todelt. I tillegg til at fokusområdet skal være et viktig redskap for direktoratet i tilsynsprioriteringene. Det er et mål at risikorapporten og funnene vi gjør i risikovurderingene skal ha relevans for næringen og være et verktøy for våre kunder. Det utarbeides egne sjekklister for å sikre at fokusområdet blir prioritert i alle tilsyn. Sjekklister er tilgjengelige for våre kunder på nettsidene og i den årlige risikorapporten.

Basert på overnevnte risikovurdering har Sjøfartsdirektoratet i 2018 hatt ekstra fokus på sikkerhetsstyringsystem, spesielt på mindre fartøy. Sikkerhetsstyring handler om å etablere et system for å oppnå og opprettholde et høyt sikkerhetsnivå. Direktoratet benytter en risikokalkulator i forbindelse med utvelgelse av fartøy for tilsyn. Kalkulatoren gjør oss i stand til å velge ut de fartøyene som utgjør størst risiko basert på informasjon om type fartøy, påleggshistorikk, tidligere tilbakeholdelser, alder og havari/skadehistorikk.

På grunn av begrensinger i tilgjengelige data gir dagens løsning resultat for omtrent 20 % av aktive næringsfartøy. Kalkulatorer deler disse fartøyene inn i høy, medium og lav risiko. Det arbeides med utvikling og implementering av ny modell som vil gi resultat for alle næringsfartøy og som baserer seg på flere datakilder.

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

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

Innenfor havnestatskontroll er det også årlige fokusområder. For 2018 var fokuset «miljøutslipp». Kampanjen var et samarbeid mellom Paris MoU og Tokyo MoU og gikk i perioden fra 1. september til og med 30. november. I denne perioden ble om lag 10 000 skip kontrollert innen de to havnestatskontrollregimene. Havnestatskontroll systemet er også utviklet med tanke på å gjennomføre risikobaserte tilsyn.

Antall tilbakeholdte skip i utlandet har økt de siste årene. Dette har resultert i at Norge er ute av US CoastGuard sin Qualship 21. 1. juli 2018 var Norges plassering nr. 6 på hvitelisten til Paris MoU. Det er en bedring sammenlignet med 2017 (10). Dette skyldes en liten reduksjon i antall tilbakeholdelser av norske skip i dette regimet (innenfor en 3 års periode). Direktoratet har fokus på å redusere antall tilbakeholdelser. I 2018 innførte direktoratet endringer i prioriteringene for uanmeldte tilsyn. Hensikten er å benytte alle tilgjengelige data i arbeidet med å fange opp høyrisikoskip før de blir tilbakeholdt. Målet er å snu tilbakeholdelsestrenden i tett samarbeid med rederiene og de anerkjente klasseselskapene.



Foto: Håvar Melvær
Edda Mistral, bidrag til fotokonkurransen for sjøfolk 2018.

Hovedmål 2: En synlig, kompetent og anerkjent administrasjon

Anerkjent kompetanse

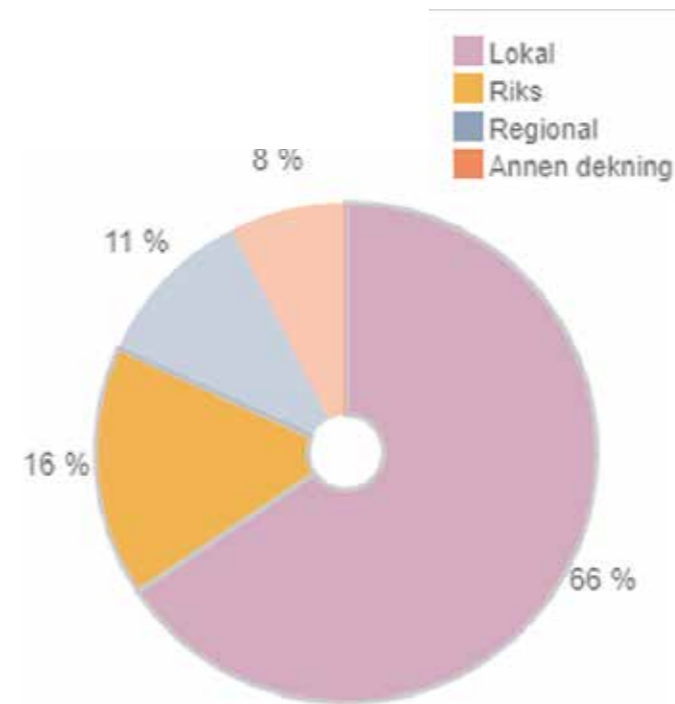
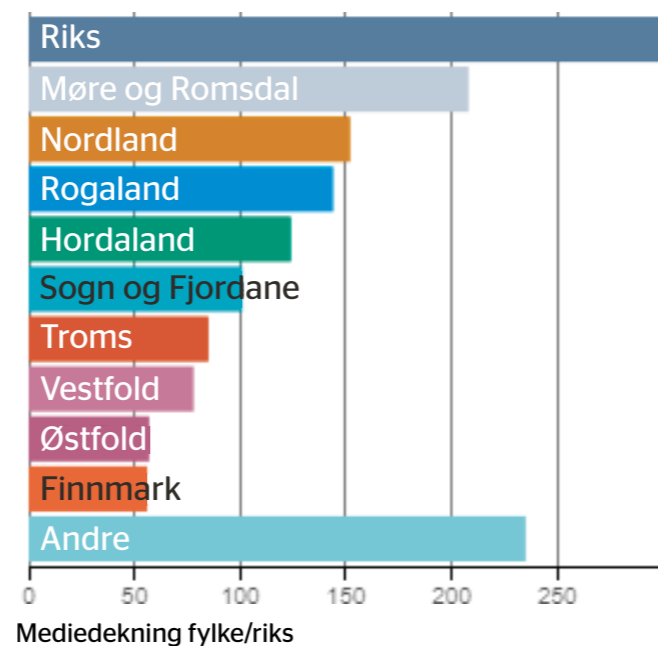
Den hurtige teknologiske utviklingen stiller høye krav til ansatte i direktoratet når det gjelder faglig kompetanse. Det er svært viktig for sjøsikkerheten at Sjøfartsdirektoratet er i stand til å vurdere ny teknologi og innovative løsninger, og direktoratet må derfor øke denne innsatsen. Uten nødvendige ressurser kan Sjøfartsdirektoratet bli en bremsekloss. Nye ansvarsområder som havbruk, havvind, mineralutnyttelse, digitalisering og en teknologisk utvikling/revolusjon, kombinert med høyt volum, blir en stor utfordring for direktoratet. Det er etter direktoratets syn særlig behov for ny/oppgradert kompetanse for å kunne håndtere de mange nye innovative og arbeidskrevende sakene fremover.

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

- ✓ Arbeidsprosesser (Prosessfokus/kompetanse)
- ✓ Prosjektkontor (Etablering av prosjektkontor i Sjøfartsdirektoratet)
- ✓ Digitaliseringskompetanse
- ✓ IKT-sikkerhet (både interne systemer og maritime systemer)
- ✓ Personvernforordning
- ✓ Klart språk
- ✓ Valg og bruk av sosiale medier
- ✓ Presentasjonsteknikk
- ✓ Nye energibærere og alternative drivstoff (Joint Development Project, Hydrogendager, Hydrogen - eksterne kurs)
- ✓ Autonome skip (Eksterne kurs, Interne fagdager, Cyber security)
- ✓ Bareboatregistrering
- ✓ Skrogkurs (Kompositt)

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

Et viktig punkt for å synliggjøre direktoratets kompetanse er tilstedeværelse i media. I 2018 har direktoratet vært godt synlig i media, både gjennom egen initierte saker og saker hvor andre omtaler direktoratet. I vårt verktøy Medieloggen.no er det registrert 180 saker. Omtale totalt av «Sjøfartsdirektoratet» i media i 2018 er 3948 ganger. Direktoratet koordinerte også mediedelen av den internasjonale tilsynsaksjonen «30 days at sea» - en aksjon som ble mye omtalt også i norske medier.



Mediedekning etter lokal/riks/regional/annen

Direktoratet bruker nå også sosiale medier svært aktivt og skaper større og større engasjement både blant ansatte og kunder. Som en del av dette arbeidet har vi nå også etablert oss på Instagram med en mer personlig og sosial stil - som forhåpentligvis treffer den yngre målgruppen bedre. I 2018 har vi også jobbet en del med hva som skal spisses i de ulike kanalene (Facebook, Twitter, Instagram, nettsider, trykksaker).

I 2018 er det også startet en evaluering av vårt fagblad Navigare. Evalueringen henger sammen med en rekke spørsmål knyttet til om magasinet bør digitaliseres. I den forbindelse vil en intern prosjektgruppe samle informasjon slik at en kan komme med en anbefaling våren 2019 til ledelsen.

Bidra til å gjøre norsk innovasjon til internasjonal standard

Sjøfartsdirektoratet er en del av den norske maritime klyngen, og dermed i kontinuerlig kontakt med viktige aktører innenfor maritim innovasjon i Norge. Ambisjonen om å gjøre norsk maritim innovasjon til internasjonal standard er svært godt mottatt i den norske maritime næringsen. Å sette standarden internasjonalt, er blitt et kjennetegn for den norske maritime klyngen.

Økt fokus på bærekraftige løsninger har satt premissene for utviklingen av nye konsepter og løsninger. Sjøfartsdirektoratets fokus på å tilrettelegge for våre kunder er en forutsetning for at de skal lykkes med sin innovasjons- og teknologitvilling. Det gjør at direktoratet er en naturlig samarbeidspartner, som bidrar til å redusere risikoen i utviklingsprosjektene. Dette gjør oss i stand til å utvikle regelverk både nasjonalt og internasjonalt.

Direktoratet deltar aktivt i flere internasjonale fora knyttet til nye teknologier for lav- og nullutslipp, samt autonomiløsninger. Dette bidrar til å markedsføre norske løsninger i et internasjonalt marked. I tillegg bidrar dette til at internasjonale aktører blir påvirket av norsk innovasjon.

Det at den norske maritime klyngen er tidlig ute med ny teknologi, gjør at vi innehar erfaring og kompetanse som gir oss tyngde i regelverksutvikling i IMO. Dette gjør at vi har mulighet til å forme internasjonal standard basert på utvikling som har skjedd i Norge.

Direktoratets målrettede arbeid med ny teknologi har formet internasjonalt regelverk, og ikke minst har dette vært med å påvirke classeselskapenes arbeid med deres regelverk. Eksempelvis har erfaringene fra prosjektene med de første metanoldrevne tankskipene, som er norske, påvirket retningslinjene for bruk av metanol og etanol i IMO. Tilbakemeldingene fra norsk reder var at vår tilstedeværelse var utslagsgivende for det gode resultatet.

Det er videre etablert samarbeidsarenaer for utvikling av autonome skip, både nasjonalt og internasjonalt. Internasjonalt arbeid knyttet til utviklingen av autonome skip er nå på agendaen i IMO, med høy prioritet. På bakgrunn av vårt nasjonale arbeid innenfor maritim autonomi, har vi fått en ledende posisjon innenfor maritime autonomi på den internasjonale arenaen. Dette

bidrar også i det internasjonale arbeidet i IMO og har bidratt til at Norges synspunkter blir hørt.

Tilsyn

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

Alle begjærte sertifikatinspeksjoner og revisjoner ble gjennomført innen tidsfrist.

Sikkerhetsstyring er en viktig mekanisme som har til hensikt å sørge for at driftsansvarlig er bevisst det helhetlige ansvaret og har en god styring på dette. ISM revisjoner er en viktig del av tilsynsvirksomheten vår, men i 2018 var også sikkerhetsstyring på mindre fartøy et fokusområde.

Direktoratet opplever fortsatt stor aktivitet på nybygg, ombygginger og sertifikatbesiktelser.

Nybyggaktiviteten både i inn og utland har vært økende i 2018. Sjøfartsdirektoratet har i all hovedsak gjennomført tilsynene ved bruk av egne ressurser. Det er fortsatt en høy nybyggaktivitet i Tyrkia. I den forbindelse har vi hatt et fast inspektørteam tilstede også i 2018.

Det ble totalt sett gjennomført 543 uanmeldte tilsyn med sikkerhetsstyring som fokusområde. De uanmeldte tilsynene ble fordelt på forskjellige fartøytyper, og det ble gjennomført kampanjer med uanmeldte tilsyn på delegerte skip i utlandet.

Trenden viser en stor økning i tilbakeholdelser for de uanmeldte tilsynene generelt. 111 skip ble tilbakeholdt. Dette gir en tilbakeholdelsesprosent på 20 % av de kontrollerte skipene. Hovedårsaken til den økte tilbakeholdelsesgraden er mindre lasteskip og fiskefartøy (under 15 meter),

som ikke hadde fartøyinstruks på plass innen tidsfristen.

Etter innføringen av risikobasert tilsyn ser direktoratet en generell økning av antall funn. Dette viser at innføringen har en positiv virkning. Direktoratet skal bruke ressursene på de fartøyene som har høyest risiko. Målet er at denne trenden vil snu når dette fokuset har vært gjeldene en periode.

Tabellen nedenfor viser utviklingen i topp 5 påleggskategorier gitt ved tilsyn i perioden 2016 til 2018.

Tabellen viser en generell økning i antall pålegg sammenlignet med tidligere år. Det skyldes en økning i antall sertifikatinspeksjoner og uanmeldte tilsyn. Samtidig har den risikobaserte tilnærmingen medført en økning i antall funn. De områdene som skiller seg særlig ut i forhold til funn er relatert til brann og redningsredskaper. Direktoratet var tilstedeværelse på Svalbard i 12 uker. Under oppholdet gjennomføres sertifikatinspeksjoner, uanmeldte tilsyn, havnestatskontroller og miljøkontroller. Direktoratet mener at

denne tilstedeværelsen er viktig, da det er stor aktivitet med ulike aktører i denne perioden.

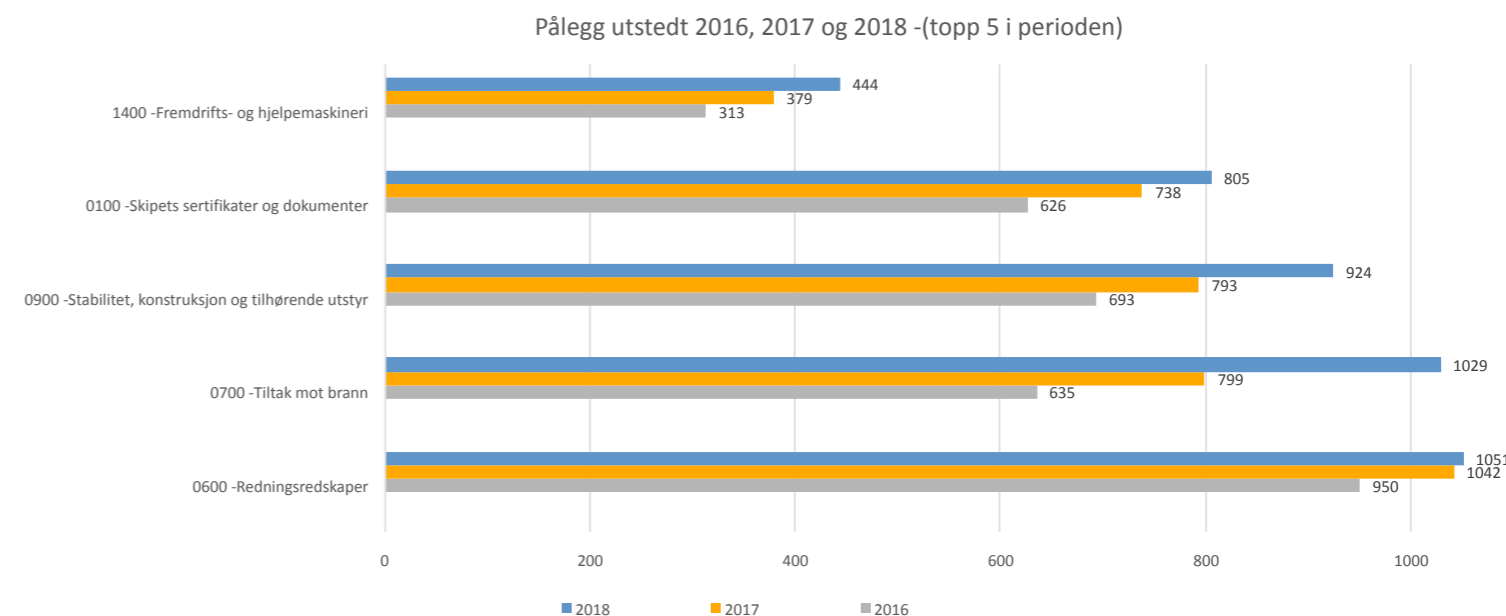
Direktoratet har hatt høyt fokus på miljøkontroller i 2018. Vi har nå totalt 9 håndholdte apparater for svovelanalyse. Utstyret har effektivisert overvåkingen og vi får umiddelbart en indikasjon på om fartøyene overholder kravene eller ikke. Apparatene for svovelanalyse er et viktig verktøy i arbeidet med å jobbe for å minimere utslipp av miljøfarlige stoffer til luft. Omlag 5 % av de kontrollerte fartøyene har brudd på svovelkravene.

I 2018 tok direktoratet i bruk svovelsensor på en drone om bord i Kystvaktfartøyet Tor. Dronen eies av Kystverket. Dette samarbeidet har sørget for at svovelkontrollene i Norge går over i en ny og enda mer effektiv epoke. På slutten av 2018 ble det inngått et stort dronesamarbeid mellom Sjøfartsdirektoratet, Kystvakten, Kystverket og Statens strålevern. Med bakgrunn i dette vil direktoratet totalt ta i bruk 3 sensorer i løpet av 2019.

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



Foto: Steinar Haugberg
Tilsyn ombord på passasjerferje i dokk



tilsynet basert på bekymringsmeldinger. Mangelfull dokumentasjon og tekniske mangler forekommer under tilsynene. Disse sakene følges tett opp fra direktoratet sin side.

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

Direktoratet skal på en god og effektiv måte påse at RO utfører delegerte oppgaver i henhold til gjeldende regelverk og avtale. I 2018 ble metoden for RO overvåking endret. Datainnsamling og analyse har blitt en viktigere del av dette arbeidet. Basert på data identifiseres forhold som i neste omgang utløser en mer spisset RO overvåking. Dette har medført en tettere dialog med RO ene.

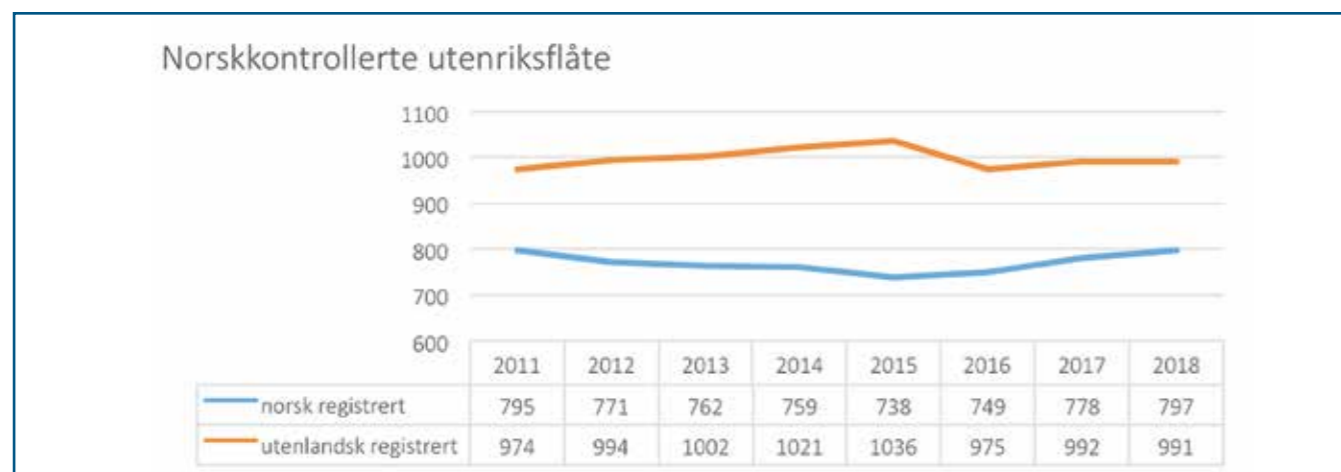
Gjennom uanmeldte tilsyn og som deltager ved revisjoner på delegerte fartøy og rederikontor, kontrolleres det at RO ene er sitt ansvar bevisst som delegert myndighet.

I 2018 satte direktoratet mer fokus på tilsyn relatert til skipsutstyrsdirektivet. Funn er hovedsakelig knyttet til mangelfull dokumentasjon og manglende forståelse av regelverket knyttet til rattmerking. I forhold til sistnevnte ble det gjennomført en informasjonskampanje i første halvdel av 2018.

Skipsregistrene - NIS/NOR Økt andel av den norskregistrerte flåten i NIS/NOR

Denne gode utviklingen for de norske skipsregistrene NIS og NOR fortsatte i 2018. Begge registrene kan vise til en vekst. I brukerundersøkelsen fra 2018 gir næringen tydelig signal på at stabile rammebetingelser og forutsigbart regelverk er de viktigste forutsetningene for å velge norsk flagg. Det er derfor positivt at så mange velger norsk flagg i et sterkt konkurranseutsatt marked. Sjøfartsdirektoratet har et høyt fokus på at NIS og NOR skal være et attraktivt kvalitetsflagg. Tilbakemeldinger fra næringen viser at det settes pris på at direktoratet tar en offensiv og fremover lent rolle.

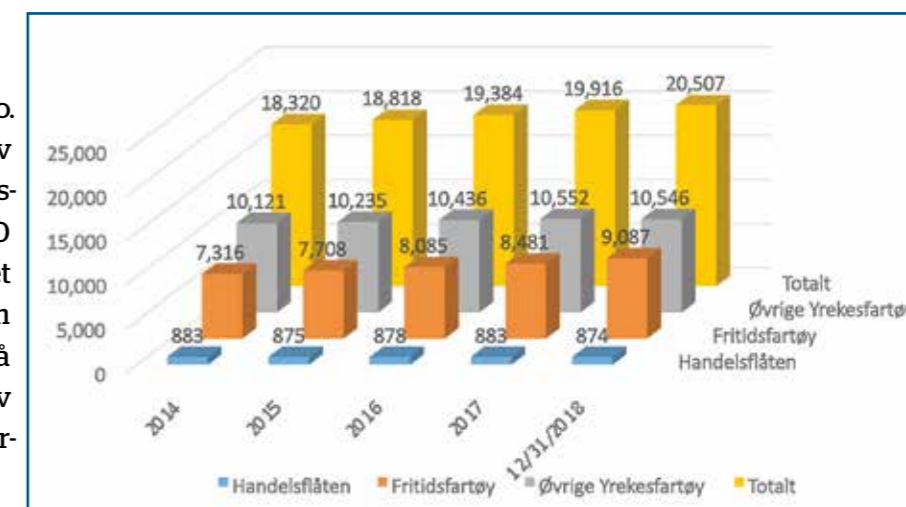
For å synliggjøre fordelene ved å velge norsk flagg har direktoratet også i 2018 jobbet videre med å få etablert et profesjonelt og strukturert markedsarbeid. Flere prosjekter er gjennomført for å bidra til synliggjøringen av norsk flagg. Målet med markedsføringsarbeidet er konkret å øke antall skip i NIS og NOR.



Den norskregistrerte andelen av den norskregistrerte utenlandsflåten kan vise til en jevn vekst fra 2015

Utvikling i NOR

NOR forsetter å øke i raskt tempo. Resultatet ble at ved utgangen av 2018 var det totalt 20 507 fartøy registrert. Det er en netto økning på 590 fartøy i løpet av året. Fortsatt er det fritids- og mindre yrkesfartøy som bidrar mest til veksten. Det er også gledelig at vi ser en stor fornying av innenriksflåten som ferger, passasjer- og andre næringsfartøy.



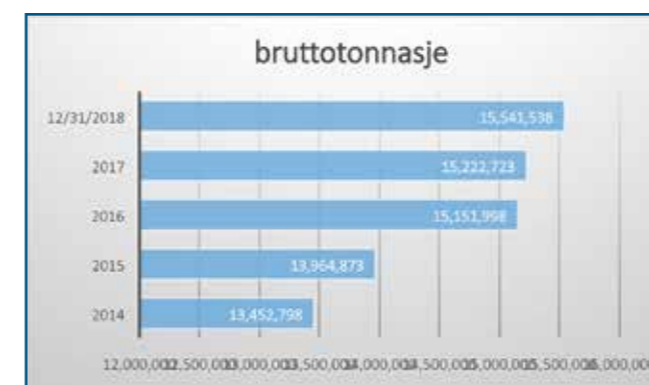
Handelsflåten NOR hadde en liten nedgang på 9 fartøy i 2018. Her er det hovedsakelig en del offshore fartøy som enten selges ut eller hugges. Det har vært en stor lekkasje av fartøy fra NOR til NIS de senere år, men den stoppet nesten helt opp i 2018.

Skipsbyggingsregisteret hadde også en fin utvikling i 2018. Det er i løpet av 2018 registrert inn 110 bygg og samtidig slettet 87. Ved utgangen av 2018 var det totalt registrert 141 bygg i registeret. Høy byggeaktivitet påvirker arbeidsmengden for hele Sjøfartsdirektoratet.

Utvikling i NIS flåten

Det var et godt år for NIS i 2018. Totalt antall registrerte fartøy endte på 615 ved utgangen av året. Det er netto vekst på 22 fartøy i 2018. Flere milepæler ble nådd i løpet av året, som da 600 fartøy i NIS ble passert og at det er 10 år siden antallet har vært så høyt som nå. Gledelig er det også at det er stor spredningen på type skip og segment. Deep Sea flåten bidrar godt til veksten og mye til tonnasjeøkningen. Bruttotonnasje økte med 318 815 i 2018 og endte på 15 541 538 bruttotonn. Vi må tilbake til 2004 for å finne en høyere tonnasje i NIS.

Den registrerte panteverdien i registrene gjorde også et byks i 2018. Økt flåte sammen med at de mange valutalånene ble høyere målt i NOK på grunn av svak norsk krone. Totalt var panteverdien i NOR og NIS på ca. 2 270 milliarder NOK.



Antall kontrollpliktige skip med gyldig hovedsertifikat

Antall kontrollpliktige skip	Skip med gyldig hovedsertifikat pr. 31.12.14	Skip med gyldig hovedsertifikat pr. 31.12.15	Skip med gyldig hovedsertifikat pr. 31.12.16	Skip med gyldig hovedsertifikat pr. 31.12.17	Skip med gyldig hovedsertifikat pr. 31.12.18
Lasteskip	1 280	1301	1537	1965 ¹⁾	2177 ¹⁾
Passasjerskip	686	675	674	683	674
Fiskefartøy	1 127	1185 ¹⁾	1610 ¹⁾	1916 ¹⁾	2197 ¹⁾
Flyttbare innretninger	14	16	22	23	24
Totalt	3 107	3162	3843	4587	5072

1) Grunnlaget i tilsynssystemet kan være mangelfull når det gjelder registrering av fartøysinstruks, pga. manglende innrapportering fra godkjente foretak.
Alle fiskefartøy mellom 8 og 10,67 meter, bygget etter 1. januar 1998 skal ha gyldig fartøysinstruks om bord før 1. januar 2016, dette vil påvirke antall kontrollpliktige fiskefartøy i framtiden. Registreringen av disse startet i 2015.
Lasteskip mellom 8 og 15 meter fikk krav om fartøysinstruks fra 1. januar 2015. For eksisterende gjelder egne overgangsbestemmelser. Alle disse fartøyene skal ha gyldig fartøysinstruks senest innen 1. januar 2018. Registreringen av disse startet i 2015.

Sakkyndig råd for arbeids- og levevilkår

Sakkyndig råd for arbeids- og levevilkår for arbeidstakere på skip (SAFE) er et treparts sammensatt råd som skal behandle generelle spørsmål vedrørende arbeids- og levevilkår for arbeidstakere på skip og fungere som nasjonalt velferdsutvalg etter MLC.

Det ble avholdt to møter i 2018. På agendaen har blant annet følgende saker vært tatt opp:

- ✓ ILO 188C for fiskere
- ✓ Utvikling av maritimt helseregister
- ✓ Forslag til revisjon av regelverket som gjelder mindre lasteskip/arbeidsbåter (etter modell av «sjarkforskriften»)
- ✓ Forslag til revisjon av forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip. Gjennomgang av velferdstjenesten
- ✓ Samarbeid om maritim spørreundersøkelse og risikovurdering

Sjømannsidretten

Antall deltagere pr. hovedaktivitet	2015	2016	2017	2018
Sjøtrimkonkurransen	1 314	1 017	1 096	851
Fotball "Nordsjøcupen" i Hirtshals	300	230	220	240
Fotball "Bergen Cruisechampionship"	7 000	4 600	4 000	1 000
Sum	8 614	5 847	5 316	2 091

Sjømannsidretten i Sjøfartsdirektoratet legger stor vekt på å tilrettelegge og motivere til fysisk aktivitet. Dette er også en prioritering i vår HMS-strategi ut til næringen. De største arrangementene er Nordsjøcupen i fotball, arrangert i Hirtshals, og «Bergen Cruisechampionship», en fotballturnering i Bergen med spillere fra mannskap på cruiseskip fra hele verden som ligger til kai i Bergen. I tillegg administrerer vi en web-portal for informasjon, kunnskap, motivasjon samt registrering av treningsresultater.

Sjøtrimkonkurransen

Det er noen endringer i tallene fra 2017 til 2018. I Sjøtrimkonkurransen (deltagelsen gjennom hele året) ser vi en liten nedgang fra drøyt 1000 deltagere i 2017 til 851 deltagere i 2018. Vi har tidligere antatt at et naturlig antall vil ligge på rundt 1000 deltagere. Portalen har nå vært i drift i 5 år, og vi er fornøyd med at den fortsatt er aktuell og har mange brukere. I 2018 var det 171 nye personer som fikk profil i web-portalen. Det vil samtidig si at vi mistet omtrent 400 brukere i forhold av året før, om en legger til grunn at alle nye profiler også har brukt systemet.

Nordsjøcupen

Vi ser at Nordsjøcupen i fotball har en liten oppgang fra 2017 til 2018. Dette er marginalt og utgjør ikke mer enn omtrent ett lag. De siste årene (2016 - 2018) har generelt vært vanskelige år for bransjen, spesielt for offshorenæringen. Vi fikk tilbakemeldinger fra flere om at de ikke kunne prioritere en slik tur når de på den andre siden sa opp folk. Mange sjøfolk ble permitterte og oppsagte, og når tidligere «primus motorer» forsvinner er det flere lag som forsvinner.

Bergen Cruisechampionship

I Bergen Cruisechampionship ble det spilt 53 kamper i 2017. I tillegg til fotballen ble også besøk på sjømannssenteret en naturlig del av dagen for mannskapet. Dette gjorde totalt til at vi fikk mange deltagere. Praktiske utfordringer gjorde at vi ikke fikk gjennomført mer enn omtrent 21 kamper. Interessen fra sjøfolkene tilsa at en kunne spilt enda flere kamper. I tillegg begrenser banekapasiteten noe om hvor mange kamper en kan spille. Det er kun i skoleferien vi kan leie baner av kommunen.

Andre tall

100 651 aktiviteter ble registrert i webportalen idrett.sdir.no i 2018. Det vil si drøyt 275 aktiviteter pr dag hele året. Det ble registrert 104 750 timer med aktivitet, hvilket tilsvarer omtrent 56,5 årsverk (1850 timer pr årsverk) med trening.

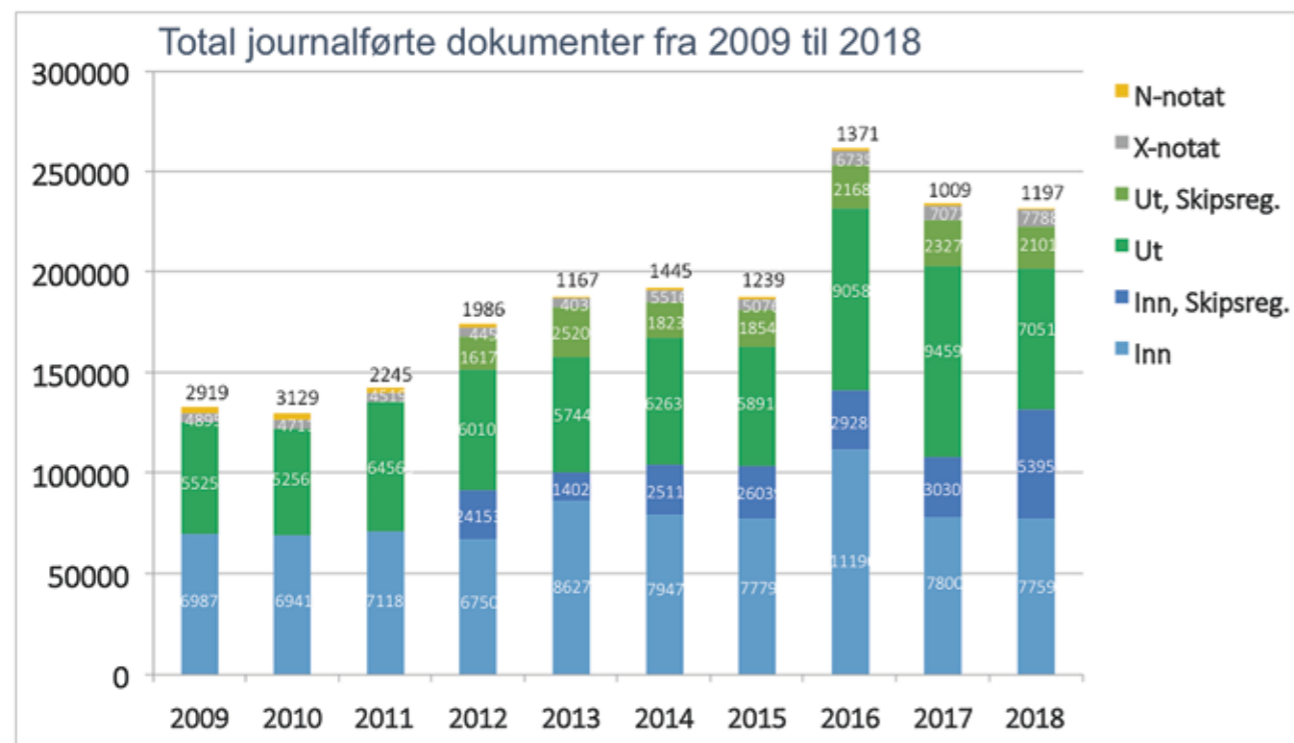


Foto: Haakon Nordvik, fra Skipsregistrene i Bergen

Journalførte dokumenter og restanseutviklingen

Totalt antall journalførte dokumenter er ganske stabilt for 2018 sammenlignet med året før. Vi ser en markant oppgang i antall inngående for Skipsregistrene. Dette skyldes delvis et ryddeprosjekt og delvis endring i rutiner i forbindelse med nytt skipsregistersystem. Tidligere ble e-poster samlet og skannet inn, mens nå blir disse registrert inn fortløpende og genererer derfor flere journalposter.

Den generelle nedgangen i antall utgående henger sammen med at tallet for 2016 og 2017 er unormalt høyt grunnet det enorme volumet av personsertifikater i forbindelse med frist knyttet til ny STCW-konvensjon. Fristen var ved nyttår 2017, men mange av de senest innkomne søknadene ble saksbehandlet i 2017. Konklusjonen er at mengden i realiteten er stabil når man ser bort fra den spesielle situasjonen med personsertifikatene i 2016.



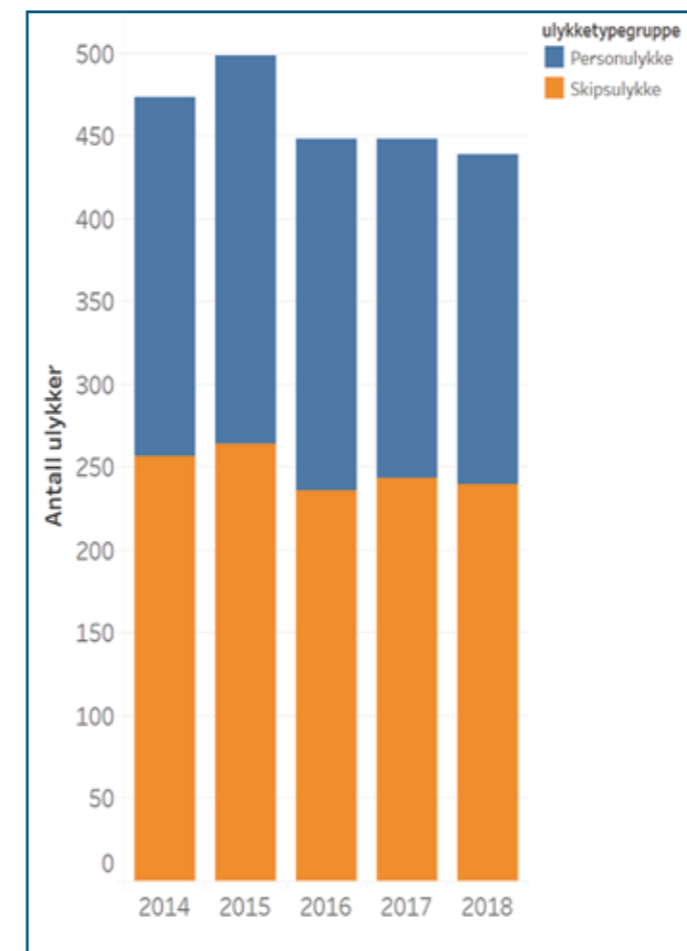
Ulykkesbilde i 2018 - næringsfartøy

2018 karakteriseres ved en svak nedgang i antallet registrerte ulykker sammenlignet med fjoråret. Mens vi i 2017 registrerte 204 personulykker og 244 skipsulykker har dette tallet sunket til henholdsvis 199 personulykker, og 240 skipsulykker i 2018. Totalt har vi registrert 439 ulykker i 2018, mens gjennomsnittet for den siste femårsperioden er 462 ulykker per år. Det bør forøvrig påpekes at noe etterregistreringer kan forekomme i takt med at vi får meldinger inn til sjøfartsdirektoratet.

De 1241 skipsulykkene har medført i alt 1303 fartøyskader de siste fem årene. Grunnen til at antallet fartøyskader er høyere enn antallet ulykker er

fordi noen ulykkestyper (f.eks. kollisjoner) medfører skader på mer enn et fartøy. Fartøyskadene er delt inn i fire hovedgrupper - ingen eller ukjent skade, mindre alvorlig skade, alvorlig skade og forlis. Figur 3 viser denne fordelingen de siste fem årene.

I 2018 registrerte vi fem dødsfall som følge av forliste fartøy - mot 0 i fjor. Disse hendelsene skyldes en sjark som forsvant utenfor Troms, to fiskere som grunnstøtte i Rogaland, en fiskebåt som kantret i Gloppen i Sogn og Fjordane, og en mindre arbeidsbåt som forsvant sør av Fedje i Hordaland.



Figur 1: Antall ulykker, 2014-2018

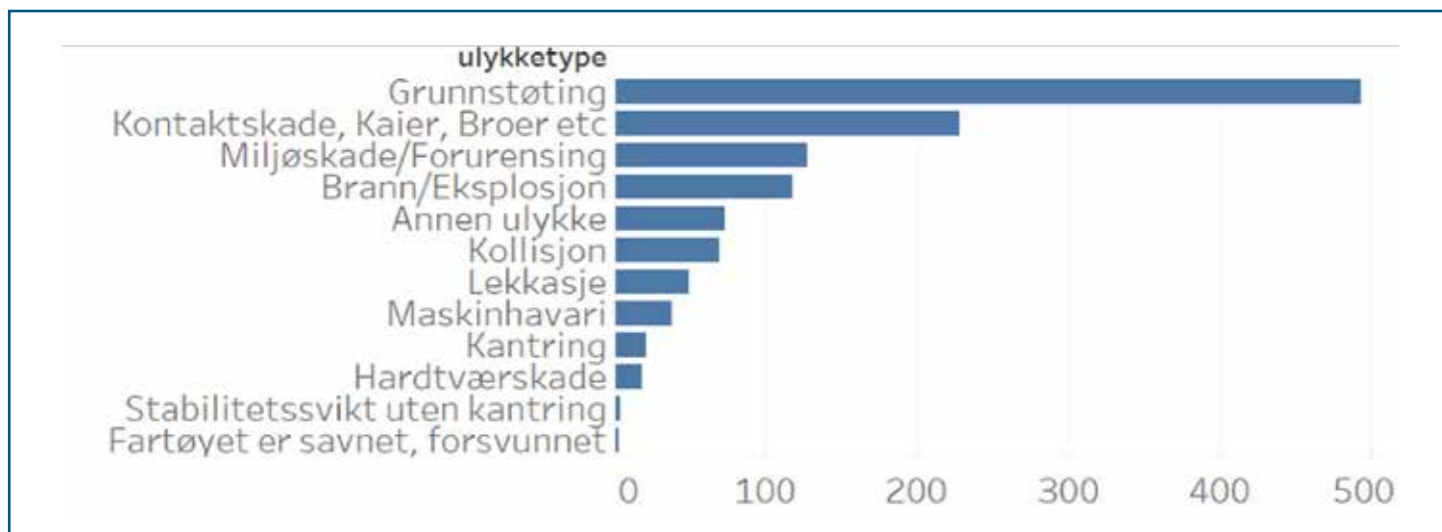
Skipsulykker

Sjøfartsdirektoratet skiller mellom skipsulykker og personulykker. En skipsulykke defineres som en hendelse som involverer selve skipet (f.eks. en grunnstøting, eller kollisjon), mens en personulykke er en hendelse med en eller flere personer, som forekommer uten at dette innebærer en skade på skipet (f.eks. fall eller klemskader). Både skipsulykker og personulykker kan medføre personskader og omkomne.

I de siste fem årene har Sjøfartsdirektoratet registrert 1241 skipsulykker.

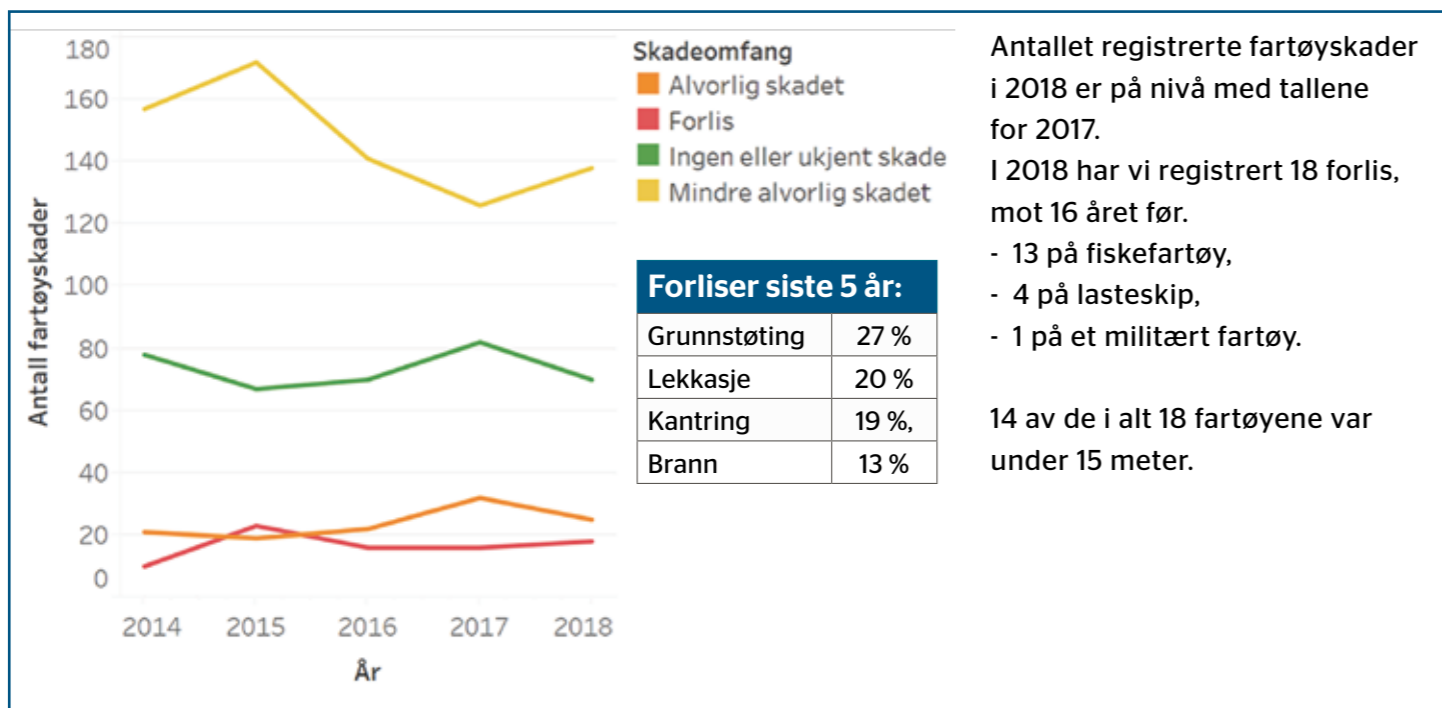
Skipsulykker	2018
Grunnstøtinger	40 %
Kontaktskader	14 %
Brannhendelser	12 %
Miljøskader	11 %
Andre kategorier	23 %

Antall skipsulykker



Figur 2: Antall skipsulykker, 2014-2018

Antall fartøyskader



Figur 3: Antall fartøyskader, 2014-2018

Personskader

I 2018 registrerte direktoratet 226 skader på personer, mot 231 personskader i 2017. Av de 226 personskadene i 2018 skyldes 204 rene personulykker, mens 22 skjedde i forbindelse med skip-sulykker. Gjennomsnittlig antall personskader de siste fem årene er 240.

Den største personulykkegruppen de siste årene er støt/klemskader (458 skader) tett etterfulgt av fall om bord (402 skader).

Den store majoriteten av de skadde er personer som jobber om bord på fartøyet. Denne gruppen utgjør 93 % av skadene. De resterende er hovedsakelig passasjerer, mens noen ytterst få gjelder andre som er ombord på skipet.

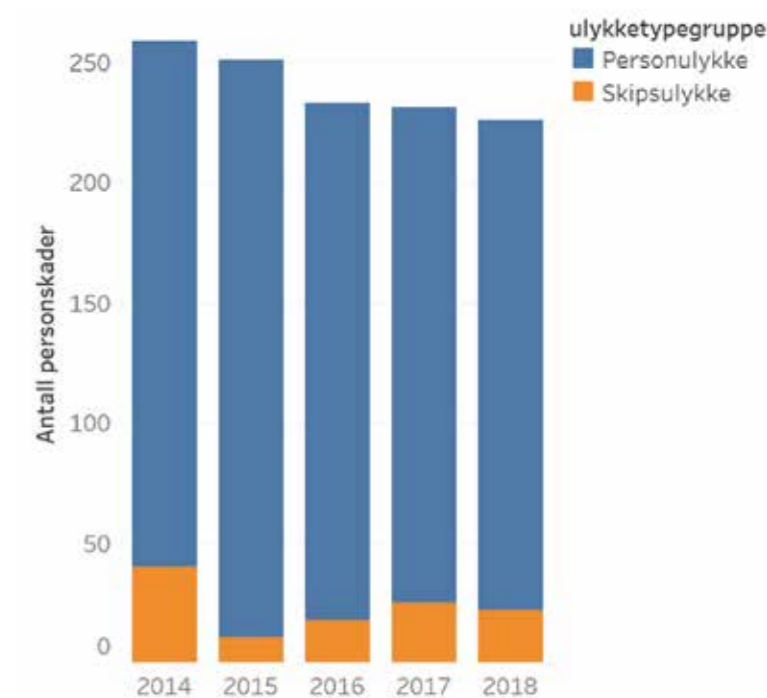
Den siste femårsperioden har Sjøfartsdirektoratet registrert 1200 personskader.

De fleste personskadene stammer fra personulykker (90 %).

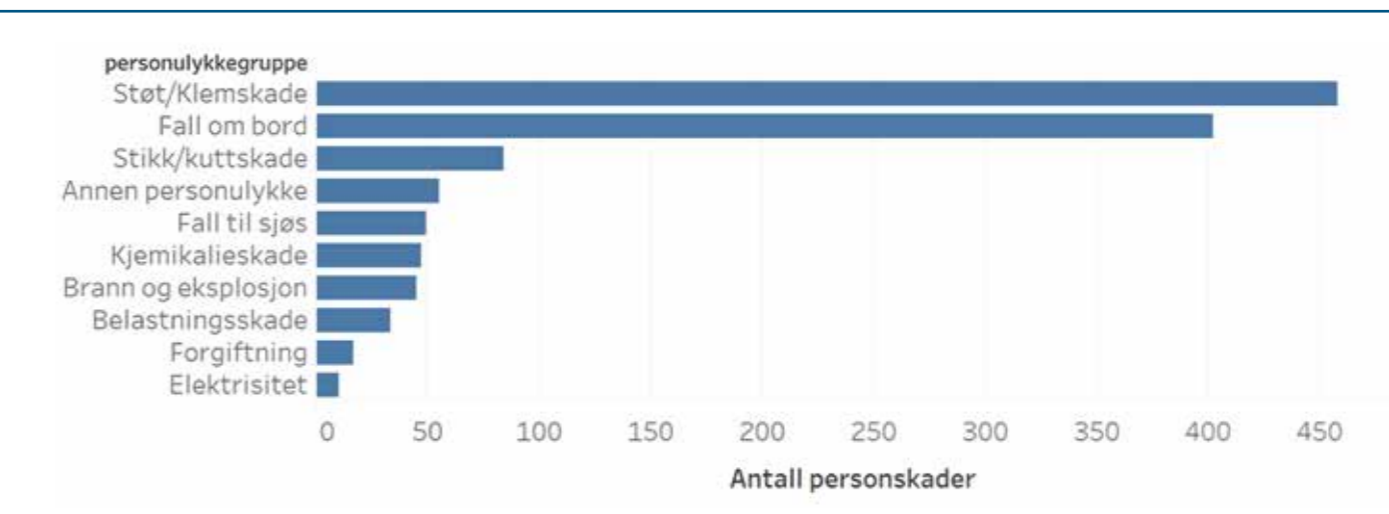
Den store majoriteten av personskadene skjer i norsk farvann (76 %)

Personskader siste fem år etter fartøygruppe

Fiskefartøy	36 %
Lasteskip	35 %
Passasjerskip	27 %
Andre fartøy	2 %



Figur 4: Antall personskader (død, savnet og skadet), 2014-2018



Figur 5: Antall personskader (død, savnet og skadet), etter ulykkestype, 2014-2018

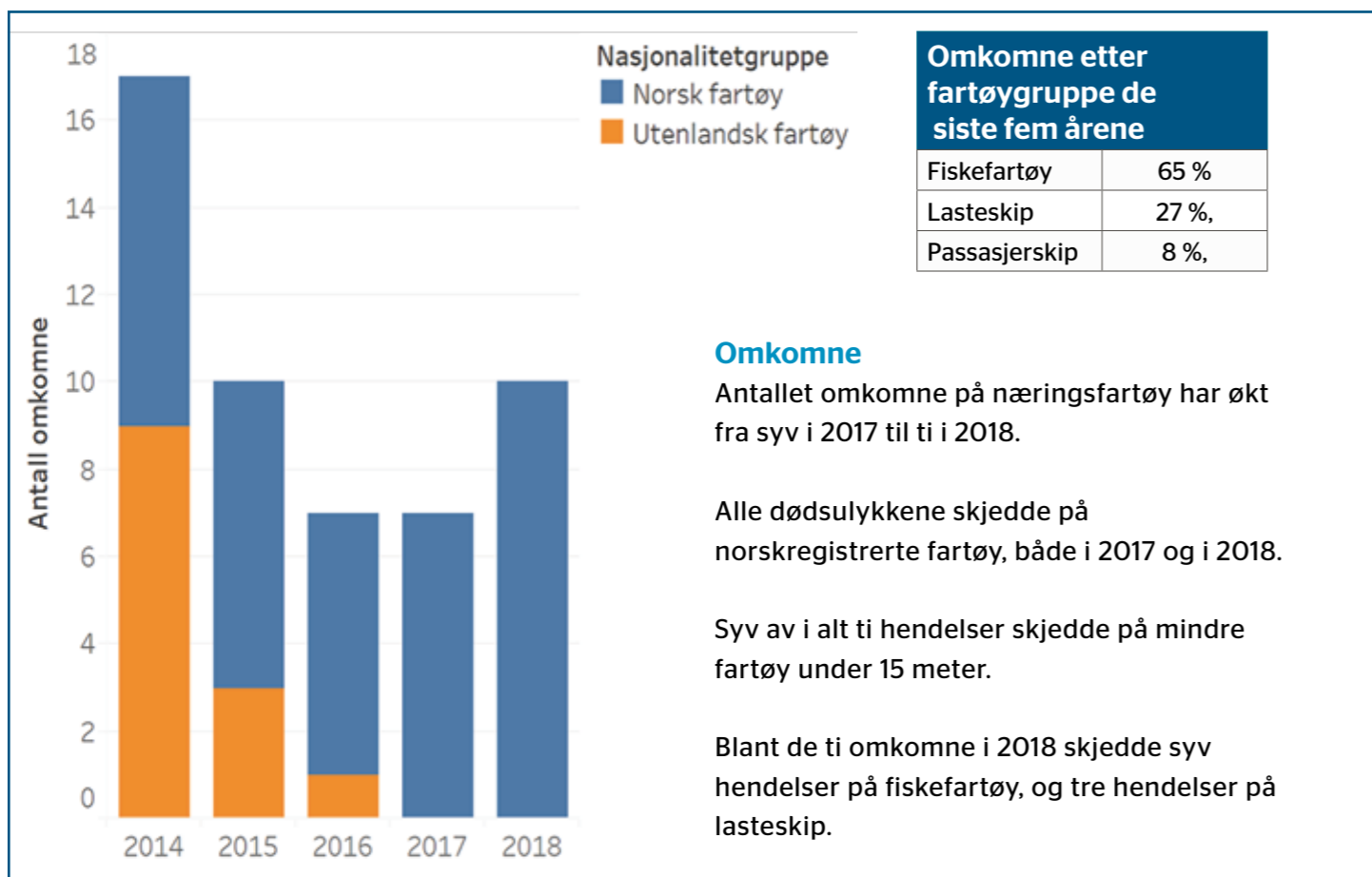
Omkomne

Av de i alt 1200 personskadene de siste fem årene har 51 ført til tap av liv. Figur 6 viser antall omkomne fordelt på år og hvorvidt fartøyet var norsk eller utenlandsk.

Det høye antallet omkomne i 2014 skyldes en kollisjon mellom et kinesisk fiskefartøy og et norsk lasteskip hvor 8 av mannskapet på det kinesiske fartøyet mistet livet. Dette drar også opp antall omkomne på fiskefartøy relativt til lasteskip.

Omlag 53 % av dødsulykkene de siste fem årene skyldes personulykker, mens de resterende skyldes skipsulykker. Blant skipsulykkene går kollisjon*, kantring, og grunnstøtinger igjen de siste fem årene, mens det blant personulykkene hovedsakelig er snakk om fall til sjø, fall om bord, og støt/klemskader.

*Dette skyldes hovedsakelig kollisjonsulykken med det kinesiske fiskefartøyet.



Figur 6: Antall omkomne, etter fartøynasjonalitet 2014 - 2018

Utslipp i forbindelse med ulykker

I 2018 registrerte Sjøfartsdirektoratet 33 ulykker med miljøutslipp - enten som rene utslipp, eller som utslipp som følge av en annen ulykke (f.eks. en grunnstøting). Det er hovedsakelig mindre utslipp med olje eller diesel (5 - 200 liter), men vi har også noen større hendelser. Et eksempel på dette var utslipp av 217 tonn raffinerte oljeprodukter i forbindelse med en kontaktskade, mens et annet eksempel var utslipp av 10 000 liter diesel i forbindelse med en kollisjon.

Ulykkesbilde i 2018 - fritidsfartøy

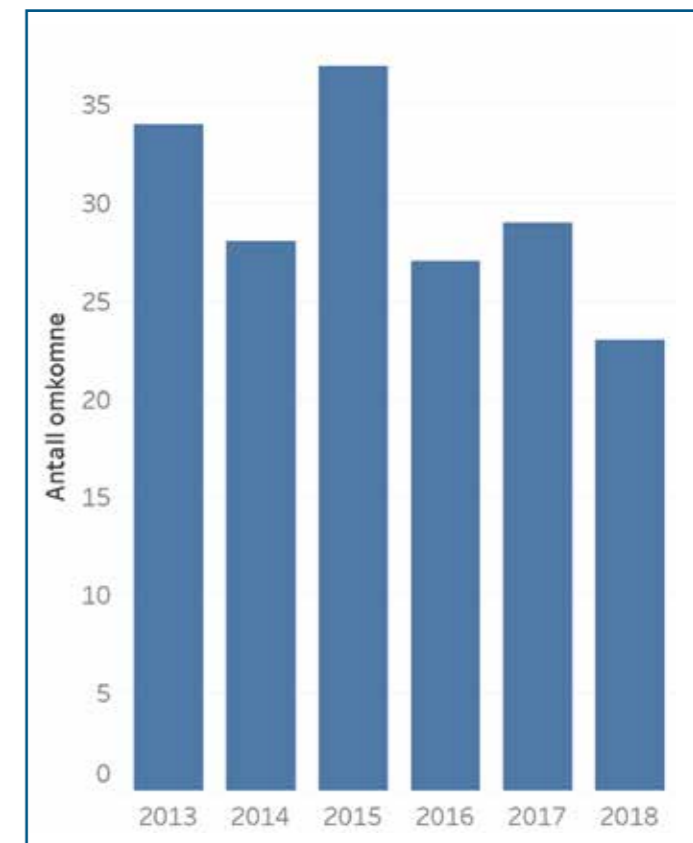
23 personer omkom som følge av fritidsfartøyulykker i 2018, dette er en nedgang på seks dødsfall sammenlignet med 2017. Antall omkomne har falt de senere årene. Mens det i perioden 2013 - 2015 omkom i gjennomsnitt 33 personer hvert år i fritidsfartøyulykker har dette tallet blitt redusert til 26 omkomne mellom 2016 og 2018.

De fleste dødsfall skjer om sommeren - når båten er mest i bruk. Av de i alt 23 omkomne i 2018 skjedde over halvparten i månedene juni, juli, og august. I motsetning til tidligere år har vi i 2018 ikke registrert noen dødsulykker i fjerde kvartal. Den siste dødsulykken på fritidsbåt i 2018 skjedde den 28 september.

Hvem omkommer

I likhet med tidligere år er majoriteten av de omkomne nordmenn, men vi ser også at flere og flere utledninger mister livet. Av de i alt 23 omkomne i 2018 var 15 nordmenn (65 %). De resterende åtte personene kom fra Tyskland (2), Estland, Frankrike, Nederland, Polen, Storbritannia, og Ukraina. Andelen utlendinger som omkommer har variert de senere årene, men er relativt høy i 2018. I tre av ulykkene for 2018 var fire av de omkomne utenlandske som fisket.

Mellom 2013 og 2018 har 178 mennesker mistet livet i fritidsfartøyulykker. Av disse var 92 % menn, mens 8 % var kvinner. 2018 skiller seg ut



Figur 7: Utvikling i antall omkomne 2013 - 2018

ved at en relativt stor andel av de omkomne var kvinner - 4 av de i alt 23 omkomne dette året var kvinner.

Gjennomsnittsalderen på de omkomne i 2018 var 52 år. Den eldste som omkom var 81 år, mens den yngste som omkom var 16. Av de i alt 23 omkomne var 78 % 40 år eller eldre.

Nasjonalitet (omkomne)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Norsk	28	27	32	22	22	15
Utenlandsk	6	1	5	5	7	8
Sum	34	28	37	27	29	23
Andel utenlandske omkomne	0,18	0,04	0,14	0,19	0,24	0,35

Tabell 1: Omkomne etter nasjonalitet, 2013 - 2018

Hvor skjer ulykkene

Majoriteten av fjorårets hendelser skjer i enten ytre kystfarvann, eller i trangt kystfarvann (70 %), men vi har også en del hendelser langs kai, eller i havneområde (17 %). Det forekommer også dødsfall i innsjøer og på elver (13 %).

Totalt 13 fylker har registrert omkomne i 2018. Av disse har Hordaland, Telemark, og Vest-Agder flest omkomne.

Hvordan skjer ulykkene

Sjøfartsdirektoratet ulykkesstatistikk skiller mellom skipsulykker og personulykker. Skipsulykker er hendelser som involverer selve fartøyet, som grunnstøting, kantring, eller kollisjon, mens personulykker er hendelser som først og fremst skjer med en eller flere personer ombord uten at det involverer skade på fartøyet, som fall, forgiftning, eller klemskader. Når det gjelder fritidsfartøy er det ofte vanskelig å avgjøre hvorvidt hendelsen var en skipsulykke eller en personulykke. Det kan for eksempel være utfordrende å finne ut hvorvidt en person havnet i vannet fordi en kano kantret (skipsulykke: kantring) eller om personen falt i vannet (personulykke: fall) hvorpå kanoen kantret da vedkommende forsøkte å komme seg tilbake ombord i fartøyet.

Blant de 23 omkomne i 2018 har vi vurdert at 13 dødsfall skyldes skipsulykker, mens 10 dødsfall skyldes rene personulykker.

Blant de ti dødsulykkene som skyldes personulykker var ni fall til sjø, mens den siste hendelsen var en støtskade som følge av seilebåtbom, som medførte at vedkommende ble kastet på sjøen.

Fartøytype

De aller fleste ulykkene skjer på åpne eller lukkede motorbåter. Disse fartøyene står til sammen

for 61 % av de omkomne i 2018. Vi har også sett flere ulykker på mindre fartøy som vannscooter (to), jolle (en), kano (en), og kajakk (en). Under kategorien «annet fritidsfartøy» finner vi en hendelse med et padlebrett.

Bruk av flyteutstyr og alkoholpåvirkning

Tall fra båtlivsundersøkelsen 2018 viser at 9 av 10 sier de har flyteutstyr til alle om bord, og at 2 av 3 sier at alle om bord alltid bruker godkjent flyteutstyr.

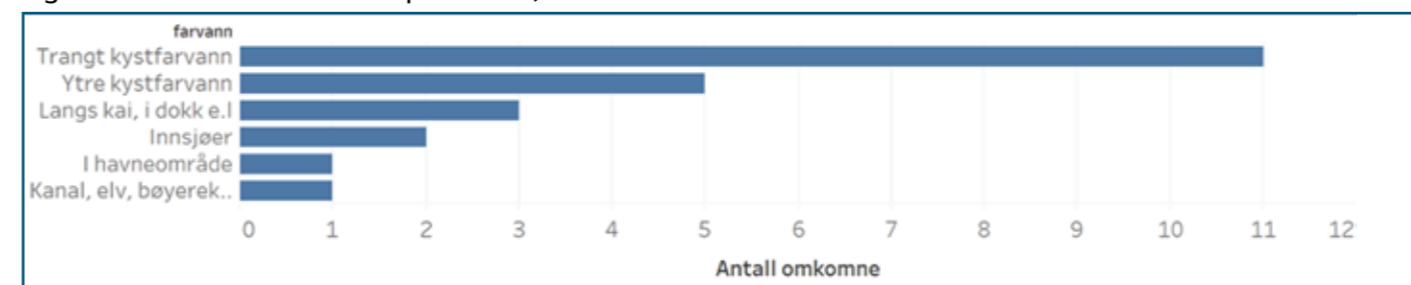
Sjøfartsdirektoratet har registrert elleve omkomne som ikke benyttet flytevest, og åtte omkomne hvor flytevest ble benyttet. Vi har også fire saker hvor dette er ukjent.

I to av tilfellene hvor personen ikke har hatt på seg flytevest, har det ikke vært av betydning hvorvidt avdøde har hatt på seg personlig flyteutstyr eller ikke. I ett av tilfellene hvor personen hadde på seg flytevest, har vesten ikke hatt noen betydning. Dette gjelder f.eks. i forbindelse med kollisjon, eller eksplosjon.

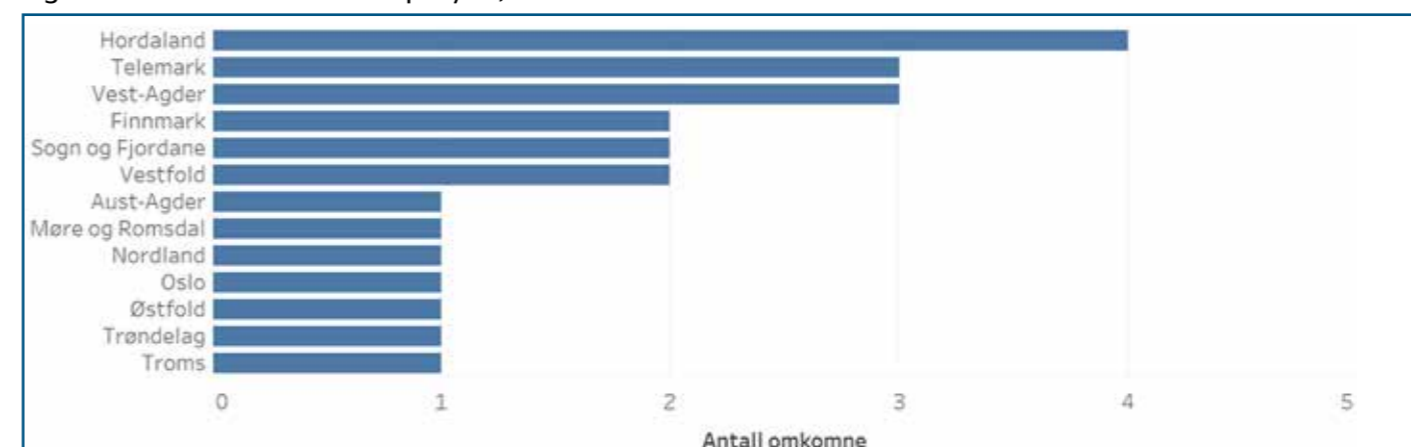
Når det gjelder alkoholpåvirkning har vi registrert 6 omkomne som var påvirket av alkohol i 2018, mot 10 i 2017. Merk at alkoholstatus er knyttet til den avdøde, og ikke føreren av fartøyet. Det kan altså oppstå situasjoner hvor en person omkommer som følge av en alkoholpåvirket fører, uten at dette registreres som en dødsulykke med alkohol. Tilsvarende kan det forekomme hendelser hvor den forulykkede er alkoholpåvirket mens fører er edru, hvorpå dette registreres som en ulykke med alkohol.

Etterregistreringer og endringer kan forekomme i tråd med at Sjøfartsdirektoratet mottar informasjon fra politiet og andre kilder. Dette gjelder spesielt knyttet til status om flytevest og alkohol.

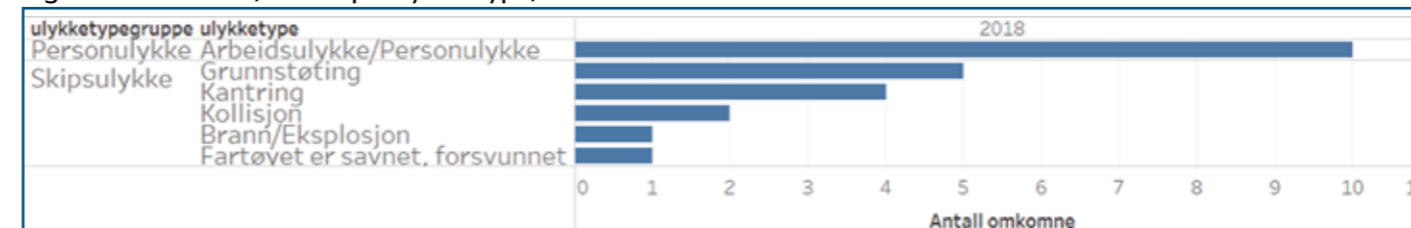
Figur 8: Antall omkomne fordelt på farvann, 2018



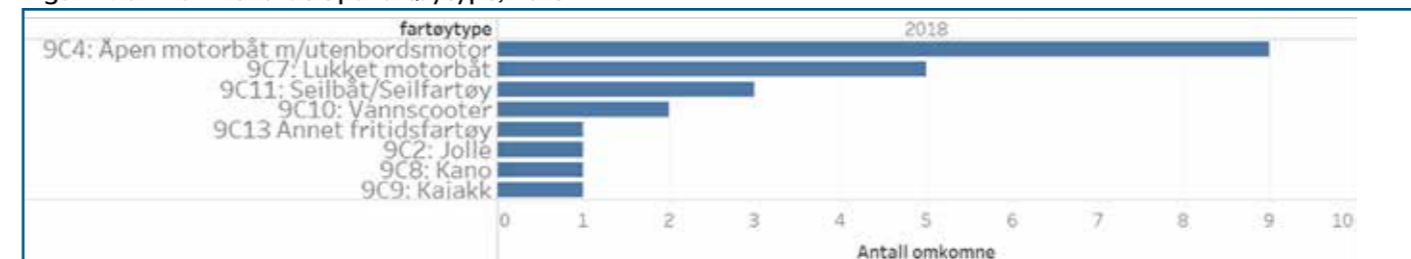
Figur 9: Antall omkomne fordelt på fylke, 2018



Figur 10: Omkomne, fordelt på ulykkestype, 2018



Figur 11: Omkomne fordelt på fartøytype, 2018



Figur 12: Omkomne fordelt på bruk av flytevest, 2018

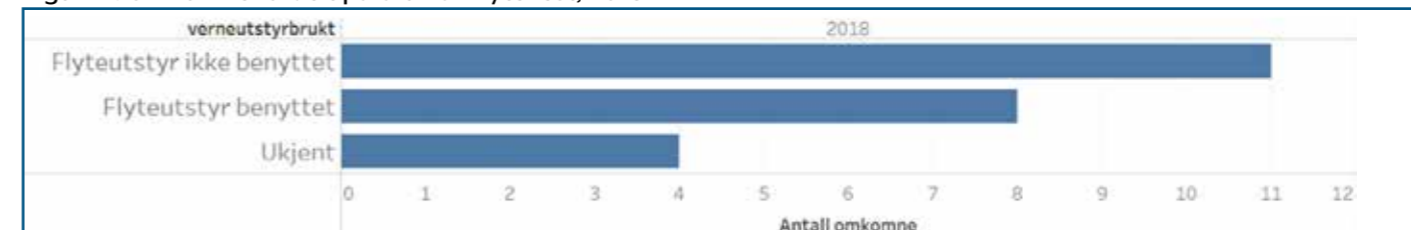


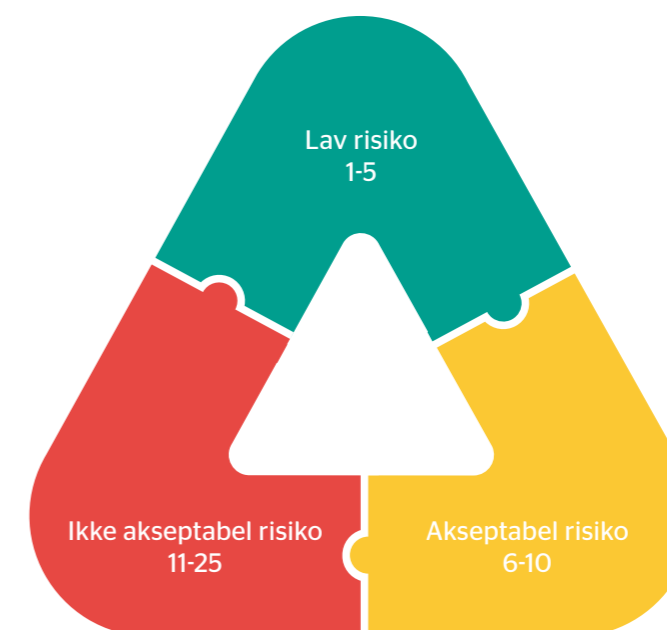
Foto: Sidsel Tonnesen
Det er like viktig med redningsvest på brygga som i båten.
1. plass fotokonkurransen for fritidsbat 2018








Mål, styringsparametere og oppdrag fra departementet

For hvert enkelt hovedmål har direktoratet spesifikke resultatkrav:

For måling av risiko er følgende tre kategorier brukt:



For måling av aktivitet er følgende symboler brukt:

-  Oppgaven er ikke påbegynt
-  Aktiviteten følger planlagt fremdrift, budsjett overholdes
-  Avvik på fremdrift, men uten konsekvens for sluttresultat
-  Vesentlige avvik på fremdrift/budsjettrammen vil sprekke
-  Oppgaven er ferdig/avsluttet

HOVEDMÅL 1:

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

1.1 Status for ulykkesbildet i de ulike segmentene.



Risiko 4

Faste statistikker ble utarbeidet ved starten på året og publisert i Sjøfartsdirektoratets faste kanaler.

Fokus på ulykker ved de enkelte fartøysavdelinger er styrket. Alle ved fartøysavdelingene mottar nå ukentlig oversikt over registrerte hendelser.

1.2 Status for havnestatskontroll iht. Paris MoU.



Risiko 3

Direktoratet gjennomførte i henhold til tildelt antall havnestatskontroller. For 2018 var Norge tildelt 543 skip. Totalt 11 skip ble tilbakeholdt. Det tilsvarer en tilbakeholdelsesprosent på 2 %. Det er en økning sammenlignet med 2017. Totalt ble det gitt like over 1000 pålegg på inspeksjonene. Det gir et snitt på rundt 2 pålegg per tilsyn. Hovedfunnene er relatert til brann og livredning. Samtidig ser vi en økning i pålegg relatert til ISM.

1.3 Status for US Coast Guard Qualship 21 liste.



Risiko 12

Norge er ikke inne på Qualship 21 i 2018. Vi hadde ingen tilbakeholdelser i USCG i 2017. I 2018 ble 3 skip tilbakeholdt. Ny Qualship liste offentliggjøres 1. juli 2019. For å komme inn på listen må flaggstaten ha under 1 % tilbakeholdelse samlet for de 3 foregående årene.

1.4 Resultat av ulike tilsyn knyttet til skip.



Risiko 6

Risikobasert tilsyn benyttes på de tilsyn der det er innført, inklusive uanmeldt tilsyn. Fokusområde i 2018 var sikkerhetsstyring med særlig fokus på mindre fartøy. Etter innføring av risikobasert tilsyn ser direktoratet en økning i antall funn og en økning i antall tilbakeholdelser. Dette viser klart at innføringen av det risikobaserte tilsynet har den effekten vi ønsker.

1.5 Resultat av tilsyn knyttet til classeselskap



Risiko 6

Fra 1. januar 2018 har vi overvåket de anerkjente classeselskapene med fokus på innsamling av data og tilsyn av delegerte skip. Det er gjennomført uanmeldt tilsyn i Houston og Singapore, men hovedtyngden er kontrollert nasjonalt.

Basert på funn deltok direktoratet som observatør på 3 revisjoner av rederier. Videre er classeselskapene instruert 10 ganger basert på at overvåkingen har avdekket funn. Vi har også bedt classeselskapene om å gjennomgå interne prosedyrer og rutiner for å unngå gjentakelse.

1.6 Resultat av tilsyn av godkjente foretak



Risiko 6

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte 5 revisjoner av godkjente foretak i 2018. Ingen godkjente foretak mistet godkjenningen på grunn av alvorlige funn. Alle godkjente foretak har fått melding om oppsigelse av avtalen med Sjøfartsdirektoratet. Eksisterende godkjente foretak må søke ny godkjenning etter nye kriterier på lik linje med nye interessenter. Fra 1. januar

2020 gjelder nye kriterier for å bli godkjent foretak og for å opprettholde godkjenningen.

1.7 Resultat av tilsyn med utdanningsinstitusjoner.



Risiko 6

Direktoratet gjennomførte 21 revisjoner av godkjente utdanningsinstitusjoner i 2018. Det har ikke vært gjennomført tilleggsrevisjoner på bakgrunn av bekymringsmeldinger fra ansatte eller elever i 2018.

Erfaringer fra revisjoner viser at det er noe varierende kvalitet på utdanningsinstitusjonenes kvalitetssystem som ligger til grunn for godkjenningen gitt av Sjøfartsdirektoratet.

Generelt synes det lettere for mindre virksomheter å innrette seg etter kravene, mens det i større og mer etablerte institusjoner er flere utfordringer knyttet til å implementere krav til maritim opplæringsvirksomhet med generelle krav og rutiner for utdanningssektoren. Inntrykket er likevel at det ikke er undervisningspersonalets kompetanse og den utdanning som blir gitt som er mangelfull, men heller etterlevelse av egne rutiner og prosesser.

Eksempel på gjentagende funn er lite samsvar mellom kvalitetspolitikk og tilhørende kvalitetsmål, kvalitetssystem lite brukt av ansatt, prosedyrer følges ikke, feil i utstedt dokumentasjon, kvalitetssikring av underleverandører og lite kjennskap til regelverk og veiledningsmateriell.

1.8 Status fra MLC- tilsyn angående trivsel og velferdstiltak for sjøfolk.



Risiko 6

Samtlige MLC inspeksjoner er utført. Stort sett er standarden bra, men en del av bekymringsmeldingene til direktoratet omhandler MLC relaterte forhold. Disse følges opp i henhold til prosedyrer.

1.9 Vurdering av forebyggende og holdningssskapende tiltak for nærings- og fritidsflåten.



Risiko 4

Gjennom deltakelse på en rekke konferanser, kurs og møter, både som foredragsholdere og deltagere med bl.a. organisasjoner, forsikrings-selskap og skoler, har vi skapt en forståelse for å tenke sikkerhet og bygge en god kultur rundt dette. Gjennom deltagelse på viktige arenaer for våre kunder som Nor-Fishing og TekMar2018, har vi gjennomført møter for å fremme viktig sikkerhetsinformasjon og gitt veiledning. Dette sammen med viktige og relevante artikler og sikkerhetsmeldinger har etter vår mening vært med på å øke bevisstheten rundt de risikoer og utfordringer som er knyttet til den enkelte sine operasjoner og virke.

Sjøfartsdirektoratet har sammen med våre kunder oppdatert og videreutviklet risikoverktøyene Fiskrisk og Lastrisk som vil gi en klart bedre forståelse for og synliggjøring av de risikoer som er knyttet til den enkeltes operasjon av fartøyet.

På fokusområdene for 2018 er tiltak prioritert og fulgt opp. For 2019 er fokusdag avholdt og tiltak identifisert. Prioritering og oppfølging gjenstår.

Det har vært et omfattende arbeid med å sikre trygge forhold for fritidsbåttaktivitetene på sjøen. Gjennom samarbeid med viktige aktører, etater og organisasjoner har vi vært synlige gjennom hele sommeren og bevisst spisset budskap som kan redusere ulykker innenfor fritidssegmentet. Dette har etter vår mening vært med på å redusere dødsulykkene innenfor dette segmentet.

Vi har utformet og sendt ut informasjonsmateriell for fisketurister og utleiere av fritidsbåter på engelsk i samarbeid med DSB, Redningsselskapet, Fiskeridirektoratet, Visit Norway og NHO-reiseliv. Materialet skal oversettes til tysk, polsk og russisk.

Det vil være med på å bevisstgjøre både utleiere og de som leier disse fartøyene på hvilket ansvar og ikke minst hva som må gjøres for å få en sikker og god opplevelse. Et videre samarbeid her fremover vil etter vår mening være med på å redusere ulykker også her.

1.10 Status materielle verdier (Skipsregistrene).



Risiko 9

Total panteverdi i registrene er på 2 270 milliarder NOK ved utgangen av 2018. Bruttotonnasje i NIS har økt i 2018 er på 15 541 538. For NOR-Handelsflåten er tonnasjen synkende og er på 1 825 342 bruttotonn.

1.11 Utvikling av lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten.



Risiko 9

Direktoratet erfarer generelt økt aktivitet knyttet til lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten. Dette er spesielt knyttet til innenriks ferjetrafikk der det generelt stilles strenge miljøkrav i forbindelse med nye anbud. Vegdirektoratet tildelte kontrakt til Norled for bygging av hydrogenferjer. Sjøfartsdirektoratet venter nå på byggeanmeldelse for prosjektet.

LNG prosjektet om regler for bunkring skip til skip skulle ferdigstilles oktober 2018. Prosjektet er ikke kommet i mål av ulike hensyn. Dialog med andre administrasjoner har tatt tid. LNG prosjektet er forsinket med uviss leveringsdato.

Andre energibærere: Fortløpende dialog med kunder og andre myndigheter mht. nye energibærere, f.eks. Vegdirektoratets hydrogenprosjekt. Samtidig foregår det arbeid med nytt regelverk for utslipp i verdensarvfjordene. Direktoratet har vært en aktiv part i arenaer som eksempelvis Grønt Kystfartsprogram, for å bidra til implementering av grønne løsninger på havet. Pågående

prosess med rekruttering iht. innspill i revidert budsjett 2018.

HOVEDMÅL 2: Sjøfartsdirektoratet skal være en kundeorientert og effektiv administrasjon

2.1 Resultat av serviceprogram og kundereisen.



Risiko 4

Resultatet av serviceprogrammet er at det er identifisert 7 forbedringsprosjekter. Direktoratet har opparbeidet seg kunnskap om tjenstedesign. Flere nye digitaliseringsprosjekt bruker nå tjenstedesign som metode for å sette brukerne i sentrum.

2.2 Resultat av kundeundersøkelsen og oppfølging av denne.



Risiko 6

Kundeundersøkelsen ble planlagt og arbeid med tilrettelegging gjennomført i september og oktober. Selve undersøkelsen ble gjennomført i november og desember med rundt 1600 svar / respondenter. Resultatene er i korte trekk positive med svak positiv endring fra 2016. En grundig analyse blir gjennomført vinter/vår 2019 med påfølgende oppfølging av punkter som blir besluttet som forbedringsområder.

2.3 Status i forhold til digitaliseringsrundskrivet.



Risiko 9

Sjøfartsdirektoratet følger i stor grad opp retningslinjene i digitaliseringsrundskrivet.

Sjøfartsdirektoratet har i stor grad benyttet tjenstedesign i digitaliseringsprosjekter som er igangsatt i 2018. Et av de store prosjektene (LO) har gjennomgått og forenklet arbeidsprosesser

for bl.a. å sette brukeren i sentrum. Nye prosjekter har digitalt førstevalg som overordnede føringer, og prosjektporteføljen med digitale satsinger dekker nå størstedelen av direktoratets tjenester.

I samtlige nye prosjekter legges det til rette for gjenbruk og viderebruk av informasjon. I et eget digitaliseringsprogram (Sdir2022) bygges det en ny komponentbasert arkitektur iht. statens overordnede arkitekturprinsipper. Nye løsninger bygges i tråd med prinsippene for innebygd personvern samt at direktoratet har egne prosjekter for å kartlegge og følge opp informasjonssikkerheten.

Der hvor det er mulig tar vi i bruk nasjonale fellekomponenter og fellesløsninger. For noen områder som f.eks. betalingsløsning og pålogging for utenlandske, har det vist seg vanskelig å følge denne føringen. Direktoratet har i 2018 gjennomført en «cloud readiness assessment» for å identifisere systemers modenhet for omlegging til å bli skybaserte tjenester. I første omgang vil enkle kontorstøttesystemer være gjenstand for en slik endring.

2.4 Vurdere resultat og erfaring fra dialog med næringen, forskningsinstitusjoner og organisasjonene i regelverksutvikling og internasjonalt arbeid generelt.



Risiko 6

Regelverksprosessen evalueres jevnlig. Etter hvert som nytt regelverk etableres, vurderes prosessen. Vi ser at i noen prosesser er det viktig å være enda tettere på næringen som reguleres i utarbeidelsen av nye krav (særlig der hvor reguleringen har vært lav eller fraværende tidligere). Blir mye støy når vi ikke gjør dette på en god nok måte.

2.5 Involvering i innovasjonsprosjekter.



Risiko 4

Sjøfartsdirektoratet har vært involvert i flere innovasjonsprosjekter og gir fortløpende råd og veiledning til våre kunder som har behov for vår kompetanse. På bakgrunn av den høye innovasjonsgraden i prosjekter med ny teknologi er det viktig for direktoratet å komme inn i en tidlig fase av prosjektene. Dette skaper tillit mellom direktoratet og næringen, som fører til at direktoratet anses som en viktig samarbeidspartner.

Direktoratet er involvert i over 20 ulike forskningsprosjekt og mulighetsstudier sammen med næringen innenfor bærekraftige løsninger i skipsfarten.

2.6 Involvering i utviklingsarbeid for grønne løsninger i skipsfarten.



Risiko 4

Direktoratet muliggjør implementering av miljøvennlig teknologi ved å tilrettelegge og utvikle regelverket iht. kundens behov. Direktoratet driver utstrakt arbeid for å fremme teknologi iht. regjeringens strategier innenfor grønn skipsfart, samt vise direktoratets arbeid knyttet til utvikling av regelverk på området.

Direktoratet gjennomførte en rekke foredrag om temaet Grønn skipsfart, innovasjon og ny teknologi. Omfanget er innlegg på over 40 nasjonale konferanser og 35 internasjonale konferanser i løpet av 2018.

2.7 Resultat av risikovurdering innenfor tilsyn.



Risiko 4

Årlig risikovurdering er oppdatert og ligger til grunn for valg av fokusområde i 2019.

Oppdatertrisikovurdering indikerer uendret eller noe redusert risiko for de fleste fartøygrupper.

Unntaket er mindre lasteskip der en ser økende aktivitet og ulykker. Dette knyttes i stor grad til havbruk. Uavhengig av dette er det fremdeles fiskefartøy generelt som vurderes med høyest risiko.

Direktoratets ledelse vedtok i mai 2018 at direktoratets fokusområde for 2019 skal være miljø. Beslutningen var basert på en helhetsvurdering av direktoratets ansvarsområde og at risiko i næringen er redusert samtidig som en har implementert flere regelverkstiltak som ventes å gi fortsatt effekt (byggekraft/tilsyn og krav til sikkerhetsstyring på mindre fartøy).

Arbeidsseminar er gjennomført for å identifisere tiltak for oppfølging av fokusområdet og videre utarbeidet kampanjesjekkliste for tilsyn i 2019. Rapport er ferdigstilt og presentert på Sjøsikkerhetskonferansen. Videre forberedelser ble gjort for oppstart av tilsynskampanje 1.1.19.

HOVEDMÅL 3:

Sjøfartsdirektoratet skal være en synlig, kompetent og anerkjent administrasjon

3.1 Status for potensialet for innflagging og markedsføringsarbeidet.



I samarbeid med Skipsregistrene har vi i 2018 prøvd å kartlegge hvor potensiale for innflagging er for å kunne lage en plan for markedsføring. I dette arbeidet har vi avdekket enda tydeligere et behov for et kundehåndteringssystem (CRM). Arbeidet med å etablere et CRM-system vil fortsette i 2019. Pr i dag har vi ingen god oversikt over kundekontakt, noe som er under arbeid med å få på plass (det gjøres mye bra arbeid her, men ikke så koordinert som vi kunne ønsket). Når det gjelder selve markedsføringsarbeidet så er det gjort mye i 2018. Vi har fått utarbeidet nye presentasjonsmaler, materiell, stand konsept,

kundebesøk hos flere rederier i inn- og utland, innlegg på konferanser m.m. Alt dette er fundamentert i markedsstrategien som er vedtatt i ledelsen årlig. Tilbakemeldingene fra kundebezoekene er positive og har også resultert i mulige innflagginger som følges opp av relevante fagavdelinger.

3.2 Andel av den norskregistrerte flåten i NIS/NOR.



Den norskregistrerte andelen av den norskregistrerte utenriksflåten økte litt mer enn den uteregistrerte delen i 2018. Tallene er hentet fra Rederiforbundet. Den norsk registrerte andel økte fra 778 skip til 797 skip i 2018, mens den utenlandsk registrerte andelen av den norskregistrerte flåten gikk ned fra 992 til 992 skip i 2018.

3.3 Status NIS/NOR.



NIS økte med 22 fartøy i 2018, NOR med 590 fartøy og Skipsbyggingsregisteret med 23 bygg. Totalt en veldig positiv utvikling.

3.4 Erfaringer fra kontaktmøter og oppsøkende virksomhet med de mest aktuelle kunder og fagmiljøer.



Fortsatt høy møteaktivitet knyttet til ulike prosjekter. Direktoratet har vært representert på ulike årsmøter og konferanser for å knytte kontakt og skape dialog med våre kunder. Vi har samlet bransjen for å informere om regelverk og få innspill. Det har i 1. og 2. tertial vært høy møteaktivitet knyttet til nybygg- og ombyggingsprosjekter.

Generelt opplever vi å få positiv tilbakemelding fra næringen på arbeidet som gjøres. Dette inntrykket forsterkes av resultat fra kundeundersøkelsen som ble gjennomført ved utgangen av året.

3.5 Utvikling i antall sjøfolk og rederi/skip som er med i tilskuddsordningen til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs.



Utviklingen i tilskuddsordningen blir fulgt tett opp og rapporteres fortløpende til NFD. Viser til tabeller under Kap. 0909, post 73 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk.

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



Risikovurdering er gjennomført. Etterkontrollen har med utgangspunkt i risikovurderingen valgt å foreta kontroll med rett til sjømannsfradrag for årene 2016 og 2017. Vi har henvendt oss til Skatteetaten for informasjon, og har nå fått informasjon som grunnlag for videre etterkontroll.

3.7 Resultat av kundeundersøkelser og interne arbeidsmiljøkartlegginger.



Det er gjennomført enkel kundeundersøkelse etter Fritidsbåtkonferansen 2018, som følges opp av arrangementskomiteen for neste års konferanse. I desember ble den store kundeundersøkelsen gjennomført (sendes ut annet hvert år ca). Tilbakemeldingene generelt er veldig positive. For neste år vil en jobbe med analyse og etablere eventuelle tiltak for forbedring på utvalgte områder.

Vernerunder gjennomføres årlig. Det var noe tilbakemeldinger knyttet til økt arbeidsmengde og endringer i organisasjonen. De fleste av de ansatte mener at arbeidsmiljøet er trygt og godt og at helse, miljø og sikkerhet blir godt ivaretatt.

I tillegg gjennomføres en større arbeidsmiljøundersøkelse (STAMI) annet hvert år. Hver enhet jobber med forbedringstiltak basert på resultatet.

3.8 Resultat av kontroll med fartsområdebegrensningene for skip i NIS.



Under uanmeldte tilsyn på delegerte NIS skip i Norge er dette en del av kontrollen. Det er etablert rutiner for varsling av overtredelser gjennom datasystem. Direktoratet varsles enkelt og effektivt dersom skip bryter begrensningene. 4 saker under vurdering for brudd. En av sakene viste seg å ikke være i overensstemmelse med NIS fartsområdebegrensning.

3.9 Status for arbeidet med å gjøre norsk innovasjon til internasjonal standard.



Vi deltar i EU og IMO sitt arbeid vedrørende miljø og utslipp. Vi har deltatt aktivt innenfor satsning på autonome skip og medinnsendelse av dokument til IMO. Vi har deltatt i arbeidsmøte i MSC vedrørende autonome skip.

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

3.10 Resultat markedsføring.



Antall skip i NIS og NOR er økende. Det vil alltid være vanskelig å knytte dette opp mot konkrete tiltak innen markedsføring, men tilbakemeldingene fra kundene er at vi er mer synlige og tilstede der de mener vi bør være. Dette ble også kommentert etter at vi deltok på ONS i Stavanger der det ble kommentert positivt at direktoratet var tilstede

4. Bestillinger:

4.1 Innspill til stortingsmelding om sikkerhet til sjøs, jf. brev av 23. oktober 2017.



Risiko 3

Sjøfartsdirektoratet etablerte en arbeidsgruppe som leverte innspillene innen fristen i januar 2018.

4.2 Oppfølging av rapport om regelverk for havbruk lenger til havs. (Løpende.)



Risiko 4

Ingen konkret bestilling mottatt fra NFD.

4.3 Arbeid med omlegging av Sjøfartsdirektoratets gebyrstruktur. (Frist etter nærmere avtale.)



Risiko 3

Direktoratet fikk i etatsmøtet av 11. juni beskjed om at arbeidet er stilt i bero inntil videre.

4.4 Evaluering av overtredelsesgebyr.



Risiko 3

Sjøfartsdirektoratet har gitt departementet statistikker og opplysninger om praksis om overtredelsesgebyr og kommet med innspill til evalueringen som departementet fortsatt arbeider med. Departementet ser for seg at evalueringen sendes på høring før eller i sommer. Sjøfartsdirektoratet vil også komme med innspill til evalueringen som høringsinstans.

4.5 Arbeid med kontroll- og forvaltningstiltak i tilskuddsordningen.



Risiko 3

Sjøfartsdirektoratet gjennomfører kontroll med utbetalinger av tilskudd.

4.6 Utrede med sikte på å gjennomføre tiltak for å redusere utslipp fra skip i verdensarvfjordene. (Frist innen utgangen av 2018.)



Risiko 4

Kartlegging og analyser av utslipp og konsekvenser av ulike tiltak er utført og vurdert. Forberedelse og gjennomføring av regelverkshøring er utført. Fastsettelse av nytt regelverk var planlagt i desember, men grunnet behov for en ny høring forsinket ferdigstilling. Ikrafttredelse er derfor planlagt senest 1. mars 2019.

Endelig utkast til regelverk sendes KLD i begynnelsen av februar 2019. Tilbakemelding fra EU er forventet i midten av Februar 2019.

4.7 Utrede med sikte på å endre kravene for utslipp av kloakk fra skip i norske farvann. (Frist innen utgangen av 2018.)



Risiko 3

Sjøfartsdirektoratet har sendt en anbefaling til KLD om et endret regelverk for utslipp av kloakk. De foreslåtte endringene vil føre til at skip med bruttotonnasje 400 eller mer som er sertifisert for å transportere 100 passasjerer eller mer vil måtte følge utslippskravene gitt i MARPOL Vedlegg IV. Videre foreslår vi at kravene i MARPOL vedlegg IV innføres gradvis for alle nye skip som faller inn under virkeområdet til vedlegget.

4.8 I samarbeid med Miljødirektoratet utrede muligheten for og konsekvenser av innføringen av et omsetningskrav for bærekraftig biodrivstoff i skipsfarten.



Risiko 3

Sjøfartsdirektoratet har i samarbeid med Miljødirektoratet sendt en rapport til KLD som besvarer denne bestillingen. Vårt fokus har vært å sikre at et omsetningskrav er teknisk gjennomførbart og at det ikke går på bekostning av sikkerheten til skip og mannskap.

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



Risiko 3

Sjøfartsdirektoratet vil delta i IMOs arbeid for å implementere den nylig vedtatte drivhusstrategien. Vi vil også vurdere om vi kan spille inn konkrete forslag i prosessen.

4.10 Arbeide internasjonalt for utskifting av brannslukkeskum med PFOS, PFOA og andre perfluorerte forbindelser (PFC's perfluorerte forbindelser. Frist første innspill til MEPC 73, høsten 2018.)



Risiko 4

Sjøfartsdirektoratet sendte inn et dokument til MEPC 73 (oktober 2018) hvor vi argumenterer for å speile Stockholm Konvensjonen i et IMO instrument og la ved en rapport hvor DNV GL har kartlagt utbredelsen av PFOS og lignende perfluorerte stoffer i brannskum ombord på skip. Vi tar sikte på å følge dette opp med et forslag om et nytt agendapunkt til MSC 101 (juni 2019) da et forbud mot å bruke denne type brannskum bør inkluderes i et instrument under SOLAS, f.eks. FSS koden.

4.11 Rapportere på oppfølgingen av IMO's retningslinjer om begroing av skip, og vurdere behovet for bindende internasjonale krav. (Frist innen utgangen av 2018.)



Risiko 3

I Sjøfartsdirektoratet sitt tidsskrift Navigare (Nr.2-2018) har det blitt publiserte en artikkel som omhandler utfordringer med begroing på skip og det blir her gitt en oppfordring til næringen om å ta i bruk IMO's retningslinjer for kontroll og håndtering av begroing på skip for å forhindre spredning av fremmede organismer.

Det er videre sendt en kortfattet rapport til KLD om dette temaet. Rapport finnes i sak 2016/98090-20 i vårt interne arkiv (Ephorte).

Under MEPC 72 kom en til enighet om at IMO's retningslinjer for kontroll og håndtering av begroing på skip skulle revideres. Dette arbeidet vil bli påbegynt under PPR 7 i 2020 og Sjøfartsdirektoratet er av den oppfatning at det er behov for bindende internasjonale krav og vil følge revideringen av IMO's retningslinjer i PPR.

4.12 Marin forsøpling og mikroplast, KLD ref. 17/3538-6. Oppdraget er å gjøre rede for omfang av - og kilder til tilførsel av plast og mikroplast i det marine miljøet, årsakene til utslippene og kunnskapsbehov på området.



Risiko 3

Sjøfartsdirektoratet rapporterte på dette oppdraget i brev av 28. september 2018 med vår referanse 2018/58695-2.

Det foregår også et arbeid i IMO på dette området hvor man under MEPC 73 utarbeidet en handlingsplan for å forhindre marin forsøpling og ble enig om å gjennomføre en IMO studie knyttet til problemstillingen. Sjøfartsdirektoratet følger dette arbeidet i korrespondansegruppen som skal levere en rapport til MEPC 74 i mai 2019.

4.13 «Videreutvikle programmet for grønn skipsfart til å omfatte nullutslipps- og hybridkonsepter for ulike fartøykategorier innen 2030», "Etablere egne planprogrammer for å redusere utslipp innenfor marin og maritim sektor".



Risiko 9

Arbeidet er i planleggingsfasen og vil bli en av flere prioriterte oppgaver i 2019.

4.14 Utvikling av modellkurs i henhold til IMO MSC-MEPC.2/circ15, ref. IGF koden.



Risiko 9

Modellkurset er utformet i samarbeid med DNV GL og oversendt IMO for videre arbeid og oppfølging. Sjøfartsdirektoratet er fornøyd med innhold og utforming.

4.15 Utredning om alternative drivstoff for skip i Arktis (del 2) på vegne av PAME.



Risiko 9

DNV GL skal produsere rapport vedrørende alternative drivstoff som kan benyttes på skip i Arktis. Et utkast til rapport foreligger, men da vi ikke var helt fornøyd har vi bedt om at rapporten endres en del. DNV GL skal fremlegge resultatene fra prosjektet på møte i PAME tirsdag 5 februar. Fullstendig ferdig rapport vil foreligge før det.

4.16 Analyse av ASEAN maritime transport og utslipp.



Risiko 4

Analysen ble gjennomført av DNV GL på oppdrag av KLD og UD. Sjøfartsdirektoratet ble involvert siden vi har en rammeavtale med DNV GL.

4.17 Utredningsarbeid om standarder om landstrøm og identifisering av tekniske utfordringer knyttet til økt bruk av landstrøm i skipsfarten.



Risiko 9

Sjøfartsdirektoratet har med bakgrunn i bestilling utformet og iverksatt et arbeid/prosjekt sammen med DNV GL. Prosjektet har begrenset seg til å utrede hvilke utfordringer som finnes ombord på skip. Prosjektet har som mål å få belyst følgende problemstillinger:

1. Beskrivelse av hvilke utfordringer som må løses for dagens standarder og hvilke utfordringer

som kan komme med hensyn til nyutviklede standarder. Det vil videre bli utredet om det er ulike utfordringer knyttet til forskjellige typer skip, liggetid, behov for tilkoblingstid, effektbehov og løsninger om bord på skip som har behov for ladning (elektriske eller hybrid skip).

Målsetting her er å kartlegge utfordringene ved standardene og om det vil være mulig og praktisk å lage ett sett med standarder for flere typer skip og havner. Videre vil det bli laget operasjonsprofiler for forskjellige typer skip i noen utvalgte havner og et tilhørende utslipps- og forbruksregnskap.

2. Beskrivelse av hvilke utfordringer som må løses for å kunne få en økt bruk av landstrøm i skipsfarten. Det vil også her bli sett på utfordringene knyttet til forskjellige typer skip, liggetid, behov for tilkoblingstid, effektbehov og løsninger om bord på skip som har behov for ladning (elektriske eller hybrid skip).

Målsetting her er å kartlegge hvilke tekniske barrierer som eksisterer for å få en økt bruk av landstrøm i skipsfarten og forslag til hvordan disse kan løses. Rapporten leveres første del av 2019.

5.1 Arbeidslivskriminalitet: Offentlige oppdragsgivere har som innkjøpere av varer og tjenester et særskilt ansvar for å motvirke arbeidslivskriminalitet. Det forventes at offentlige virksomheter går foran i arbeidet med å fremme et seriøst arbeidsliv. Sjøfartsdirektoratet skal ved tildeling av oppdrag og i oppfølging av inngåtte kontrakter sikre at deres leverandører følger lover og regler. Sjøfartsdirektoratet skal i årsrapporten redegjøre for resultater fra oppfølging av inngåtte kontrakter og hvordan virksomhetens anskaffelser er innrettet for å gjennomføre dette hensynet.



Risiko 6

Kommunal- og moderniseringsdepartementet tar sikte på i nær framtid i samarbeid med Arbeids- og sosialdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet å sende ut et rundskriv med utdypende forklaring på hvordan fellesføringen skal forstås og hvordan virksomhetenes resultater skal gjengis i årsrapportene.

Det er gjennomført risikovurdering av leverandørene. Renholdsleverandøren på hovedkontoret er blitt tilskrevet for innlevering av egenrapporteringsskjema for sosial dumping/sosialt ansvar og øvrig dokumentasjon. Det samme er gjort i forbindelse med hotell- og konferanse leverandør Scandic Hotell kjeden. Det er også innhentet egen rapport for Scandic Maritim Hotell.

5.2 Sikkerhet og beredskap

5.2 a) Sjøfartsdirektoratet skal ha tilfredsstillende beredskap til å kunne håndtere uønskede hendelser. Nødvendig grunnsikring skal dokumenteres, øves og vedlikeholdes. Det forventes at Sjøfartsdirektoratet evaluerer og tar lærdom av øvelser og uønskede hendelser.



Risiko 3

Sikkerhet og beredskap er i økende grad på dagsordenen. Direktoratet har deltatt i NATO-øvelsen Trident Juncture og det er etablert Liaison opp mot forsvaret. Avdelingsdirektør adm. har deltatt på Forsvarets høgskole, sjefskurset, høsten 2018. Det er dialog med departementet med henblikk på direktoratets rolle i totalforsvaret. Det er besluttet at en skal ansatte en ny sikkerhetsansvarlig i direktoratet med samfunnssikkerhet og beredskap som ansvarsområde. Direktoratet har også besluttet å anskaffe systemverktøyet CIM for å få bedre oversikt/oppfølging og samhandling med andre.

5.2 b) Sjøfartsdirektoratet skal ha god styring og kontroll med informasjonssikkerheten, som bidrar til beskyttelse av viktige verdier i direktoratet. Arbeidet må innrettes på en systematisk, målbar og dokumentert måte som en integrert del av virksomhetens øvrige internkontrollrutiner.



Risiko 8

Det er etablert et prosjekt for innføring av internkontroll på informasjonssikkerhet. Det kartlegges arbeidsoppgaver med tilhørende informasjonstyper med utgangspunkt i direktoratets hovedprosesser. Styrende dokumentasjon oppdateres. Det utarbeides retningslinjer for årlig øvelse på sikkerhetsområdet. Prosessen gjennomføres iht. veileder fra DIFI. Det er vedtatt å opprette en ny stilling med informasjonssikkerhet som en del av stillingsinstruksen.

5.2 c) Sjøfartsdirektoratet skal gjøre rede for arbeidet med beredskap og informasjonssikkerhet i årsrapporten.



Risiko 1

Det er etablert et prosjekt for innføring av internkontroll på informasjonssikkerhet. Det kartlegges arbeidsoppgaver med tilhørende informasjonstyper med utgangspunkt i direktoratets hovedprosesser. Styrende dokumentasjon oppdateres. Det utarbeides retningslinjer for årlig øvelse på sikkerhetsområdet. Prosessen gjennomføres iht. veileder fra DIFI.

Det er besluttet at en skal ansatte en ny sikkerhetsansvarlig i direktoratet med samfunnssikkerhet og beredskap som ansvarsområde. Arbeid med informasjonssikkerhet vil også være en del av stillingsinstruksen.



Bevilgningsoppstilling og ressursbruk

Driftsramme for 2018		Beløp
	Tildelingsbrev - Driftsutgifter (Kap 0910, post 01)	386 240 000
-	Tildelingsbrev - Diverse inntekter (kap 3910, post 03)	-400 000
=	Netto driftsutgifter	385 840 000
+	Overført ubrukt fra 2016	13 654 000
+	Tillegg til tildelingsbrevet	23 000 000
+	Kompensasjon lønnsoppgjør	6 270 000
=	Driftsramme	428 764 000

Post 01 og 03	Regnskap 2016	Regnskap 2017	Regnskap 2018	Budsjett 2018	Overført ubrukt til 2019
Netto driftsramme	386 504 722	382 164 344	416 363 773	428 764 000	12 400 227

Mindreforbruket skyldes i hovedsak at rekruttering i forbindelse med økt nybyggaktivitet tok lengre tid enn planlagt. I tillegg er det forskyvninger i planlagte utviklingsprosjekt.

Spesifisert tabell over driftsutgifter 2018 i forhold til driftsutgifter 2017

	Regnskap 2018	Andel av total 2018 - %	Endring fra 2017 - %	Regnskap 2017
Salgsinntekt, avgiftspliktig	-307 598	-0,1	-20,5	-386 806
Salgsinntekt, utenfor avgiftsområdet	-5 597 284	-1,3	-35,7	-8 707 754
Tilskudd og overføringer	-783 348	-0,2	-11,4	-884 535
Lønn, godtgjørelser, personellkostnader	284 401 136	68,3	8,9	261 154 899
Kostnader lokaler	29 098 796	7,0	-6,2	31 030 686
Leie maskiner, inventar o.l.	6 939 955	1,7	-15,2	8 181 898
Verktøy, inventar og driftsmaterialer	8 514 291	2,0	24,1	6 858 611
Reparasjon og vedlikehold	3 696 705	0,9	219,0	1 158 729
Kjøp av fremmede tjenester *	55 593 860	13,4	9,8	50 622 710
Kontorkostnad, trykksak o.l.	5 563 351	1,3	-0,8	5 610 563
Telefon, porto o.l.	2 665 698	0,6	8,7	2 453 215
Kostnad transportmidler	68 027	0,0	-58,0	161 845
Kostnad og godtgjørelse for reiser	20 519 357	4,9	4,3	19 668 482
Salg, reklame og representasjon	4 890 622	1,2	9,3	4 475 624
Kontingent og gave	275 903	0,1	0,8	273 761
Annen kostnad	488 547	0,1	17,7	415 232
Tap o.l.	213 614	0,1		0
Finansinntekt	-17 946	0,0		0
Finanskostnad	140 087	0,0	81,5	77 184
Sum	416 363 773	100,0	8,9	382 164 344

I 2017 fikk direktoratet en ekstraordinær overføring fra UD angående et prosjekt i Filippinene som ikke ble videreført i 2018 og kommer fram som reduserte salgsinntekter utenfor avgiftsområdet. Øking i lønn skyldes lønnsoppgjør og økte pensjonskostnader til statens pensjonskasse. Husleiekostnader er redusert knyttet til nedleggelse

av kontor i Rørvik og avregning felleskostnader på mange lokasjoner. Utgiftene til IKT lisenser er redusert grunnet bedre avtaler. Direktoratet økte antall ansatte ettersom arbeidsmengden knyttet til nybygg har økt. Det resulterte i behov for ombygginger og investering i nødvendig inventar og utstyr.

Kap 1422, post 21 Miljøvennlig skipsfart

Regnskap 2016	Regnskap 2017	Regnskap 2018	Budsjett 2018	Mindre-forbruk
5 827 985	5 617 000	5 425 018	5 427 000	1 982

Arbeidet internasjonalt med miljøspørsmål og utvikling av regelverk har gått etter planen. Nasjonalt er forslag til regelverk for verdensarvfjordene (UNESCO) sendt på høring til alle interessenter. Det vekker internasjonal oppmerksomhet at Norge vil stramme inn kravene til utslipp, og at kravene vil ha en tilbakevirkende kraft. Stortingets vedtak om nullutslipp i verdensarvfjordene har skapt en del uklarhet spesielt innen den internasjonale cruiseindustrien. Tilbakemeldingene fra cruiseindustrien er at de ikke ser noen mulighet for nullutslippsskip innen januar 2026.

vi argumenterte for å speile Stockholm Konvensjonen i et IMO instrument og la ved en rapport hvor DNV GL har kartlagt utbredelsen av PFOS og lignende fluorerte stoffer i brannskum ombord på skip. De medlemsstatene som tok ordet var positive til et slikt initiativ, og initiativet var også støttet av EU i deres koordineringsdokument. Vi tar sikte på å følge dette opp med et forslag om et nytt agendapunkt til MSC 101 (juni 2019) hvor vi kan vise til at saken har vært lagt frem for MEPC. Et slikt forslag kan også inneholde et konkret forslag til regelverksendring, eller det kan følges opp på et senere tidspunkt

Vi tar sikte på å speile kravene i Stockholm Konvensjonen i enten SOLAS eller FSS koden. Bruk av PFOS og lignende fluorerte stoffer i brannskum ombord på skip er i hovedsak et miljøproblem, mens de IMO instrumentene vi har vurdert som egnede for å regulere bruken av disse typene brannskum er sikkerhetsrelaterte. Sjøfartsdirektoratet sendte inn et dokument til MEPC 73 hvor

Norge vil sende inn to forslag til IMO's mellommøtet om drivhusgasser i mai. Sjøfartsdirektoratet tar også sikte på å sende inn et konkret forslag til MEPC 74 om hvordan man kan inkludere flere skip i det eksisterende regelverket man har for energieffektivitet (EEDI).

Kapitel 1400, post 21 Klima- og miljødepartementet

Regnskap 2016	Regnskap 2017	Regnskap 2018	Budsjett 2018	Avvik
478 113	1 300 000	1 692 000	1 692 000	0

Budsjettet er overholdt i henhold til planen. I løpet av året er det gjennomført mange prosjekter og utredninger hvor kostnaden er dekket over dette kapitlet i tillegg til øremerkede prosjektmidler. Viser for øvrig til punktene 4.10 til 4.17 i Virksomhetsplanen lenger foran i dokumentet.

Kap 0909, post 73 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk

Regnskap 2016	Regnskap 2017	Regnskap 2018	Budsjett 2018	Avvik
1 767 505 326	1 857 669 721	1 992 312 957	2 005 000 000	12 687 043

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

Gjennom hele 2018 har man bl.a. merket at regelverksendringene innført i 2016 og 2017 har bidratt til at de norske skipsregistrene er blitt mer attraktive å seile under for rederinæringen. Det har ikke vært innført noen endringer i regelverket i 2018.

I løpet av 2018 er det betalt ut totalt 1 992 mill kroner i tilskudd. Beløpet inkluderer også utbetalinger for 6. termin 2017 og generelle etterbetalinger.

Nærings- og fiskeridepartementet har iverksatt flere tiltak for å få norske redere til å velge norsk

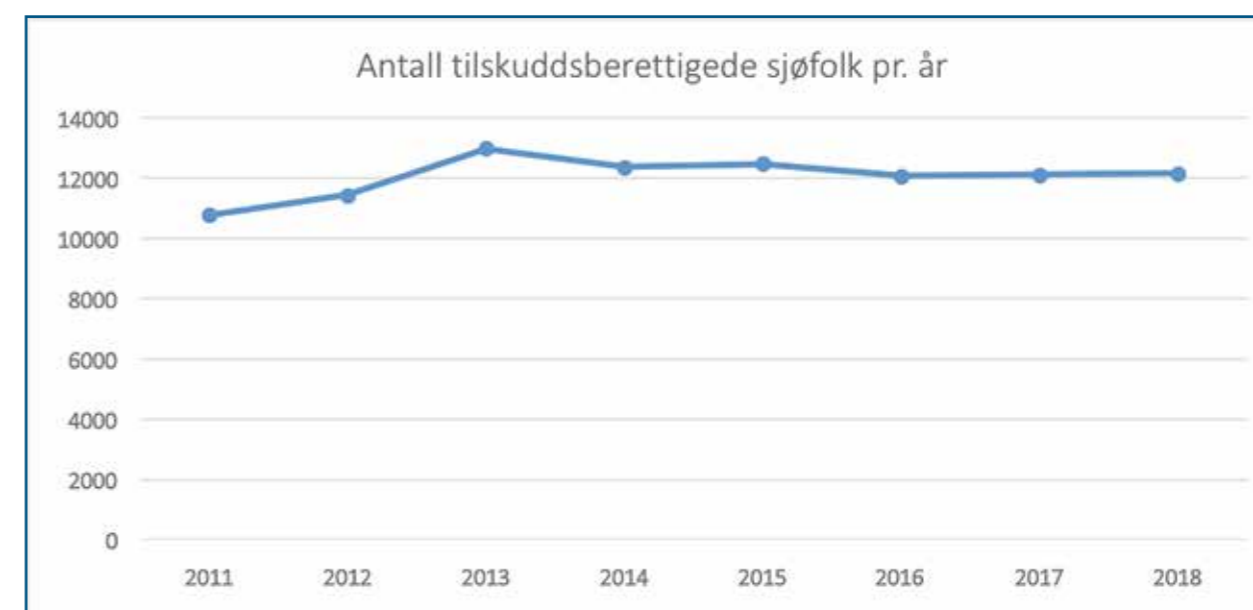
flagg. Dette har gjort sitt til at antall skip, antall sjøfolk og utbetalt tilskudd har holdt seg på et noenlunde stabilt nivå til tross av et uforutsigbart marked de siste årene. Nå har det vært en oppadgående trend, og det er utbetalt betydelig mer i tilskudd i 2018 enn det ble gjort i 2017.

I modellene «Tilskudd for petroleumsskip i NOR» og «Tilskudd for NIS konstruksjonsskip» har maksimumstaket på kr. 35 333,- per termin pr. tilskuddsberettiget arbeidstaker til sjøs vært det samme som i 2017.

Det kan virke som at det er en økt aktivitet knyttet til vindkraft. Brønnbåter er også godt representert i tilskuddsordningene. Rederier med skip knyttet til oljebransjen opplever nok fremdeles tøffe tider.



Utbetalt tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs i tilskuddsordningen 2011-2018.



Antall tilskuddberettigede arbeidstakere til sjøs i tilskuddsordningen 2011-2018

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 2016	Regnskap 2017	Regnskap 2018	Budsjett 2018	Avvik
Post 01 Gebyrer for skip og offshoreinstallasjoner i NOR					
Førstegangsgebyr	16 202 583	31 297 633	36 790 564	44 250 000	-7 459 436
Årsgebyr	92 824 345	98 763 059	109 510 539	102 500 000	7 010 539
Flyttbare innretninger NOR	23 457 524	23 380 768	19 288 055	20 129 000	-840 945
Andre NOR-gebyr	19 966 444	26 408 448	19 231 982	26 850 000	-7 618 018
Skipsregistrene	12 661 476	13 535 294	13 612 647	14 000 000	-387 353
Sum post 01	165 112 372	193 385 202	198 433 787	207 729 000	-9 295 213
Post 04 Gebyrer for skip i NIS					
Førstegangsgebyr	5 739 483	3 427 888	4 030 949	5 000 000	-969 051
Årsgebyr	39 923 160	43 679 249	45 230 071	45 911 000	-680 929
Skipsregistrene	1 190 000	785 984	788 597	1 000 000	-211 403
Sum post 04	46 852 643	47 893 121	50 049 617	51 911 000	-1 861 383
Totalt post 01 og 04	211 965 015	241 278 323	248 483 404	259 640 000	-11 156 596

Post 01 Gebyr for skip og flyttbare innretninger i NOR

Pr. 31.12 er det for skip og flyttbare innretninger inntektsført over 198,4 mill kroner i gebyrer, noe som utgjør ca. 95,5 % av justert årsbudsjett på 207,7 mill kroner. Til sammenligning var det pr. 31.12.17 inntektsført 193,4 mill. kroner som utgjorde 105 % av fjorårets budsjett på 184,2 mill kroner.

Førstegangsgebyr

Pr. 31.12 er det innbetalt 36,8 mill kroner. Dette utgjør en mindreinntekt på ca. 7,5 mill kroner eller 83,1 % i forhold til budsjettet på 44,2 mill kroner. I 2017 ble det innbetalt 31,3 mill kroner i førstegangsgebyr av budsjettet på 26,6 mill kroner. Hovedårsaken til mindreinntekten skyldes at forventede ferdigstillelser av nybygg har blitt forsinket. Førstegangsgebyrene av disse ville ha utgjort ca. 6,5 mill kroner. Det har også vært noen byggeprosjekter som har blitt utsatt, eller har skiftet flagg under planleggingen.

Årsgebyr

Pr 31.12 var det innbetalt 109,5 mill kroner. Dette tilsvarer en merinntekt på 7,0 mill kroner, eller 106,8 % av et budsjett på 102,5 mill kroner.

Regnskapstallet for 2017 viste 98,8 mill kroner. Hensyntatt prisstigningen fra 2017 til 2018 på 2,7 %, viser det en reell inntektsøkning på ca. 8,1 mill kroner (8,0 %). En del av årsaken til denne økningen skyldes det samme som året før, mange nye fiske- og lastefartøy under 10,67 meter. Disse har fått fartøyinstruks fra godkjent foretak og årsgebyr (grunnggebyr) fra Sjøfartsdirektoratet. I 2018 ble det utfakturert for ca. 12,5 mill kroner totalt i grunnggebyr for fartøy med fartøyinstruks, mot ca. 9 mill. kroner i 2017.

Flyttbare innretninger

Pr. 31.12 var det innbetalt nesten 19,3 mill kroner. Dette utgjør ca. 0,84 mill kroner i mindreinntekt eller 95,8 % i forhold til årsbudsjettet på kr 20,1 mill kroner. Tilsvarende var det i 2017 innbetalt 23,4 mill kroner som tilsvarte 93,5 % av budsjettet. Ved utgangen av 2017 var det 24 flyttbare innretninger under norsk flagg. Tilsvarende for utgangen av 2018 har det vært 22. 3 stk. har vært i opplag deler av året. I løpet av 2018 har det også kommet til 2 nybygg (Hanne Knutsen og West Mira).

Andre NOR gebyrer

Pr 31.12 var det innbetalt i overkant av 19,2 mill kroner som tilsvarer 71,6 % av årsbudsjettet på kr 26,8 mill kroner. Tilsvarende var det i 2017 innbetalt i overkant av 26,4 mill. kroner, noe som utgjorde 112 % av budsjettet. Hovedårsaken til denne nedgangen skyldes bl.a. mye mindre faktureringer av sikkerhetsrevisjoner (ISM) på fiske- og fangstfartøy over 500 BT. Disse hadde krav om å ha gjennomført førstegangsrevisjon i 2017, og deretter vil det være en mindre omfattende mellomliggende revisjon i løpet 2-3 år før ny omfattende revisjon etter 5 år i 2022. Resten av nedgangen skyldes hovedsakelig mindre gebyrer fra ombygginger.

Skipsregistrene

Pr. 31.12 var det innbetalt i overkant av 13,6 mill kroner som tilsvarer 97 % av årsbudsjettet på 14 mill kroner. Inntektsmessig var det en liten økning fra 2017 hvor det var innbetalt 13,5 mill. kroner. 2017 var et spesielt travelt år hvor det var rekordhøy aktivitet. Veksten flatet ut i 2018 og vi klarte derfor ikke nå vårt budsjettmål.

Post 04 Gebyr for skip i NIS

Førstegangsgebyr

Pr. 31.12 var det innbetalt i overkant av 4,0 mill kroner i førstegangsgebyr for NIS. Dette utgjør en mindre inntekt på 0,97 mill kroner eller 80,6 % av budsjettet på 5,0 mill kroner. I forhold til 2017 utgjør dette en økning på 0,6 mill. kroner. Årsaken til at budsjettet for 2018 ikke ble nådd har sannsynligvis en viss sammenheng med den relativt store økningen på førstegangsgebyr for NOR fartøy.

Årsgebyr

Pr. 31.12 var det innbetalt 45,2 mill kroner. Dette utgjør en mindreinntekt på 0,7 mill kroner eller 98,52 % av budsjettet på 45,9 mill kroner. I 2017 ble det innbetalt 43,7 mill kroner som utgjorde 100,4 % av budsjettet. I 2018 ble det sendt årsgebyr til 591 NIS-registrerte fartøy mot 558 i 2017. Det har vært 23 NIS skip (oljerelatert) som har vært i opplag i 2018, og det har resultert i ca. 1 mill. kroner i mindre årsgebyr.

Skipsregistrene

Pr. 31.12 var det innbetalt i underkant av 0,8 mill kroner som tilsvarer i underkant av 80% av årsbudsjettet på 1 mill kroner. Inntektene lå på nivå med 2017, men aktiviteten var lavere.

Kap 3910, post 02 Maritime personellsertifikater

Beskrivelse	Regnskap 2016	Regnskap 2017	Regnskap 2018	Budsjett 2018	Avvik
Maritime personellsertifikater	21 614 001	11 100 000	9 739 848	12 505 000	-2 765 152
Båtførerbevis	1 582 884	1 266 164	1 740 028	1 467 000	273 028
Mindreinntekt	23 196 885	12 366 164	11 479 876	13 972 000	-2 492 124

Maritime personellsertifikater

Gebyrinntekt på maritime har vært lavere i 2018 på grunn av redusert mengde fornyelse av sertifikat. Dette må sees i sammenheng med 2016, der alle internasjonale maritime sertifikater ble nyutstedt pga. ikrafttredelse av internasjonale krav.

Båtførerbevis /ICC

En ser en økning i antall søknader om båtførerbevis/ICC. Dette ventes å fortsette i takt med utvikling i fritidsflåten og vekst i størrelse på fartøy.



Sjøfartsdirektoratet var tilstede med egen stand under folkefesten i Bokn, 25. juli 2018
Foto: Hedda Grip Vikse

Kap 3910, post 86 Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt

Overtredelsesgebyr

Status for overtredelsesgebyr i 2018 viser at det er fattet vedtak for til sammen 12,5 mil kroner (mot 8 mill i fjor). Antall vedtak fattet i 2018 er 112, en økning på 7 fra 2017. Den store økningen i totalbeløp relaterer seg i all hovedsak til en økt mengde alvorlige miljøovertredelser. Totalt sett utgjorde miljø saker 18 saker, hvorav de fleste enten gjaldt svovelovertredelser eller utslipp i forbindelse med overbunkring. Totalsum for disse 18 sakene var omtrent 4,5 mill. kroner. Når det gjelder den øvrige saksmengden, så er den største saksmengden relatert til fartøysertifikater, hvor vi ser en betydelig økning relatert til fartøyinstruks på mindre fartøy og manglende radiosikkerhets sertifikat.

Klagesaker

21 klagesaker i forbindelse med vedtak om overtredelsesgebyr ble behandlet og oversendt til klageinstansene, hvorav ingen er blitt helt omgjort av klageinstansen.

Politiuttalelser

Vi har i løpet av året gitt 14 politiuttalelser vedrørende etterforskning knyttet til maritime hendelser/forhold. Flere av disse sakene har endt i enten utstedt forelegg fra politiet eller at det er tatt ut tiltale etter brudd på skipssikkerhetsloven.

Sjøfartsdirektoratet har også politianmeldt to alvorlige overtredelser av skipssikkerhetsloven.

Beskrivelse	Regnskap 2016	Regnskap 2017	Regnskap 2018	Budsjett 2018	Avvik
Overtredelsesgebyr	5 584 682	6 892 596	9 937 592	4 800 000	5 137 592
Tvangsmulkt			0		
Sum	5 584 682	6 892 596	9 937 592	4 800 000	5 137 592

Overtredelsesgebyr	2014	2015	2016	2017	2018
Varsel	82	74	99	116	124
Vedtak	65	60	76	105	112
Sum	147	134	175	221	236

Politiuttalelser	2014	2015	2016	2017	2018
Mottatt	21	11	17	12	16
Fullført	12	17	11	13	14
Sum	147	134	175	221	236

DEL IV: Styring og kontroll i virksomheten



Innledning

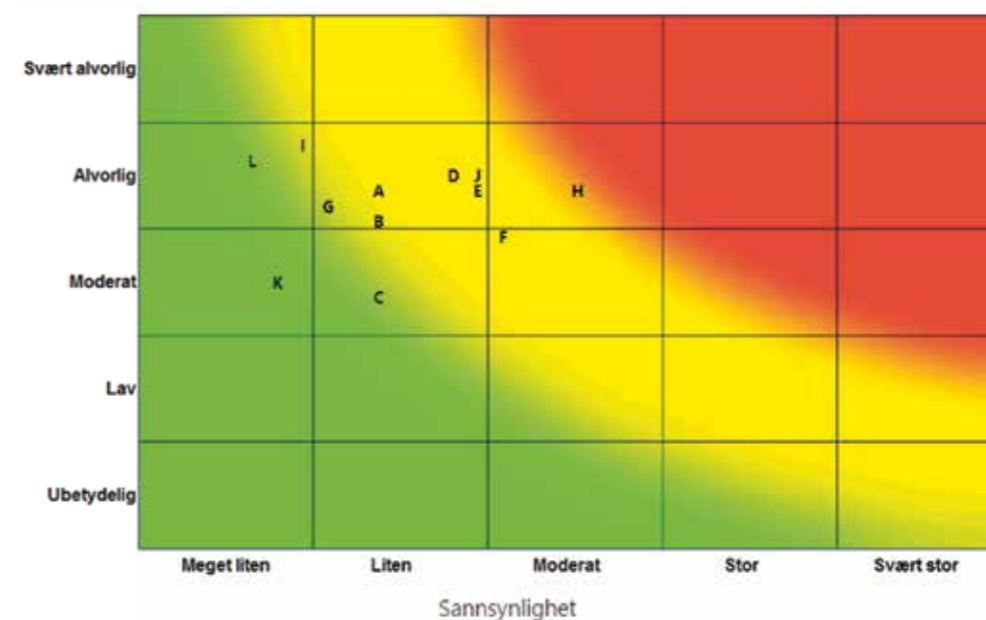
Sjøfartsdirektoratet benytter mål- og resultatstyring som sitt grunnleggende styringsprinsipp. Direktoratet viser til at samlet måloppnåelse er god jf. del III.

Direktoratets strategiplan er sentral i mål- og resultatstyringen. I samarbeid med NFD har en i tildelingsbrevet for 2018 fått et tydeligere fokus på effekter av direktoratets samfunnsoppdrag. I 2018 har direktoratet startet opp arbeidet med å få på plass en ny strategiplan. Denne skal være ferdig til mars 2019.



Overordnet risikovurdering i Sjøfartsdirektoratet høsten 2018

Tabell overordnet risikovurdering



Risikoer:

- A: FORSINKET UTSTEDELSE AV FARTØYSERTIFIKATER OG KREVENEDE INNOVASJONSFOKUS
- B: FORSINKET UTSTEDELSE /FORNYELSE AV PERSONELL-SERTIFIKATER
- C: REDUSERT ANDEL AV DEN NORSKKONTROLLERTE FLÅTEN I NOR OG NIS
- D: IKKE TILSTREKKELIG, KLART OG BRUKERVENNLIG REGELVERK
- E: MANGELFULLE REVISJONER, INSPEKSJONER OG FORSINKET FORNYELSE AV FARTØYSERTIFIKATER
- F: MANGLENDE RISIKOBASERT PRIORITERING AV OPPGAVER
- G: REDUSERT KUNDEORIENTERT OG EFFEKTIV ADMINISTRASJON
- H: IKKE GOD NOK DIGITALISERING OG EFFEKTIVISERING
- I: MANGLENDE ØKONOMISKE RAMME FOR Å GJENNOMFØRE INNOVASJON OG UTVIKLINGSPROSJEKT

- J: HAR IKKE ANERKJENT KOMPETANSE
- K: UREGELMESSIGHETER/ MISLIGHETER
- L: MANGELFULL / FORSINKET TINGLYSNING AV SKIP OG RETTIGHETER I SKIP

Risiko «H- IKKE GOD NOK DIGITALISERING OG EFFEKTIVISERING» har høyest risiko for å true måloppnåelsen av direktoratets fastsatte overordnede mål «Den foretrukne maritime administrasjon». Andre områder som har akseptabel, men fortsatt høy risiko er:

- D: IKKE TILSTREKKELIG, KLART OG BRUKERVENNLIG REGELVERK
- E: MANGELFULLE REVISJONER, INSPEKSJONER OG FORSINKET FORNYELSE AV FARTØYSERTIFIKATER
- F: MANGLENDE RISIKOBASERT PRIORITERING AV OPPGAVER
- J: HAR IKKE ANERKJENT KOMPETANSE

Det er ved inngangen til 2019 satt i gang en rekke tiltak for å redusere ovenstående risikoer.

Digitalisering og effektivisering

Sjøfartsdirektoratet har i lang tid, også før ABE-reformen, arbeidet med å utnytte tildelte ressurser bedre og øke produktiviteten. Regjeringens avbyråkratiserings- og effektiviseringsreform som ble innført i 2015 har medført en redusert driftsramme på ca 0,7 % pr år. Dette har medført at Sjøfartsdirektoratet har kuttet sitt driftsbudsjett med i overkant av 10 millioner kroner. Sjøfartsdirektoratet drives mer effektivt i dag enn i 2015, med flere og bedre tjenester.

Ett sentralt virkemiddel er å ta i bruk flere digitale løsninger. Gjennom økt bruk av digitalisering har en fått en innsparing i intern saksbehandlingstid og reduserte kostnader til porto, papir, reisevirksomhet mv. Digitalisering har også en stor gevinst for direktoratets kunder. Flere av direktoratets oppgaver løses i dag digitalt i stedet for manuelt. Dette har gitt rom for omprioritering til å håndtere nye oppgaver. Eksempelvis har dette gitt rom for å styrke vår kompetanse innen alternative energikilder, autonome skip, prosjektstyring og sikkerhet.

Vi har hele tiden fokus på kontinuerlig forbedring og har i 2018 hatt stort fokus på prosessforbedringer i digitaliseringsprogrammet Sdir-2022. Det er nå bestemt en ny overordnet prosess i Sjøfartsdirektoratet som vil endre måten vi arbeider på. Først ut på Sdir-2022 programmet er nytt system for godkjente foretak som vi startet opp i siste kvartal 2018.

Nedenfor følger en oversikt over noen tiltak som er ferdigstilt eller påbegynt i 2018:

- ✓ CLB/CLC-prosjektet: automatisering av utstedelse av forsikrings sertifikater til fartøy
- ✓ Min side fartøy: færre kundeforhold da kundene blir mer selvbetjente og tjenester 24/7
- ✓ NINOMO prosjektet: tidsriktig, bedre og mer effektivt saksbehandlingssystem for avdeling skipsregistre

- ✓ E-tinglysning: enklere tinglysning for oss, men i hovedsak våre kunder
- ✓ Digitaliseringsprogrammet Sdir 2022: flere prosjekter hvor vi jobber med nå for å effektivisere vår drift (prosesser)
- ✓ Automatisering av personlige sertifikater (hente inn fartstid fra reder, legeattest fra sjømannslege, vitnemål fra utdanningsinstitusjoner): raskere og bedre saksbehandling
- ✓ Bruk av droner i vår tilsynsvirksomhet: mer effektive og bedre tilsyn ved for eksempel svovelkontroll som igjen har medført overtredelsesgebyr

Kvalitetssystem, ISO-sertifisering

Sjøfartsdirektoratet ble i 2018 resertifisert i henhold til kravene i ISO 9001:2015, et ledelsessystem for kvalitet.

Standarden stiller nye og endrede krav, blant annet til å identifisere og forstå direktoratets kunder/interessenters krav og forventninger slik at man evner å levere i samsvar med disse - og ut fra kundens perspektiv.

Prosesorientering framstår som et tydeligere krav i standarden og har gitt føringer for videreutvikling av direktoratets arbeid med prosessstyring og prosesskartlegging. Det har i 2018 blitt nedlagt betydelige tidsressurser relatert til prosesser og prosesskompetanse.

Direktoratets resultatkjede ligger til grunn for kartleggingen av prosessene, og det har blitt arbeidet med å etablere praksis som medfører at prosesser etableres, defineres, endres, implementeres og avvikles på en styrt måte. Dette skal også sikre at prosesser tas inn, integreres og behandles på lik samme måte som annen styrende dokumentasjon.

Det vektlegges tungt at resultatene av prosessarbeidet skal resultere i/brukes i et grensesnitt

som er et godt og tilgjengelig verktøy for de som trenger det, der de trenger det.

Med bakgrunn i standarden har det i 2018 blitt jevnlig rapportert på status og oppfølging av kvalitetsmeldinger, interne- og eksterne revisjoner, og oppfølgingspunkter etter ledelsens gjennomgang.

Samfunnssikkerhet og beredskap

I 2018 har Sjøfartsdirektoratet fortsatt hatt fokus på IT-sikkerhet. Stadig flere av våre og andres tjenester er digitalisert, og vi og kundene våre er avhengig av at sikkerheten på dette området er tilstrekkelig. Utfordringen er å finne balansen mellom sikkerhet og brukervennlighet i systemene våre.

Arbeidet med styringssystem for informasjonssikkerhet er videreført. Ettersom dette har vært samordnet med arbeidet frem mot nytt personvernregelverk, har hovedfokus i 2018 vært å bli GDPR-compliant (General Data Protection Regulation). Det er utarbeidet oversikt over behandlingsaktiviteter, utnevnt personvernombud og inngått en rekke nye databehandleravtaler.

Etter anmodning fra Forsvaret har Sjøfartsdirektoratet fått utnevnt en liaison. Det har vist seg sårbart med kun en person i denne rollen og behovet vil vurderes på nytt.

Direktoratet har i noen grad deltatt i øvelsen Trident Juncture, hovedsakelig ved at en representant herfra deltok som observatør i ulike møter og fora. Parallelt med dette pågikk en dialog med departementet om rolleavklaring både i Trident Juncture og i beredskapsspørsmål for øvrig.

Det er besluttet å lyse ut en ny stilling som sikkerhetsansvarlig i Sjøfartsdirektoratet.

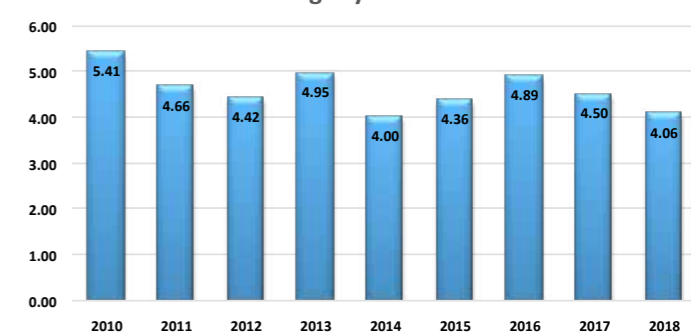
Personalmessig forhold

Sykefravær

Sykefraværet i Sjøfartsdirektoratet har hatt en nedadgående utvikling i perioden 2003 - 2017. De siste 5 årene har vi hatt sykefravær på 5 % eller mindre. Snittet for 2018 endte på 4,1 % fravær for hele organisasjonen. Dette vurderer vi som et meget godt resultat, og vi mener at våre rutiner for sykefraværsoppfølging er gode og hensiktsmessige.

Vi har som strategi å iverksette tiltak tidlig i sykefraværsoppfølgingen. Vi har høyt fokus på tilrettelegging av fysisk og psykisk godt arbeidsmiljø. IA arbeidet følges opp i AMU-utvalget for å sikre god involvering og forankring.

Utvikling i sykefravær i %



Vi har hatt høy fokus på seniorpolitikk de siste årene. Vi ser nå ut til å ha stabilisert oss på et høyt nivå for gjennomsnittlig pensjonsalder, rundt 67-68 år.

I tillegg har vi egne tiltak rettet mot våre gravide arbeidstakere. Tiltakene er godt mottatt både fra aktuelle ansatte og ledere. Målet er å unngå sykmeldinger under svangerskapet så langt det er mulig.

Lærlinger

Direktoratet hadde en IKT lærlinger i løpet av 2018. Direktoratet vil i 2019 vurdere en ordning med årlig inntak av lærlinger for å skape kontinuitet og bedre læringsmiljø for lærlingene.

Kapasitet/bemanning

Direktoratet har hatt en økning i arbeidsmengden. Dette skyldes økt nybyggingsaktivitet i næringen bl.a. pga. nye miljøkrav og ny teknologi. I revidert budsjett våren 2018 fikk direktoratet utvidet driftsrammen med 23 millioner kroner. Dette ble dekket opp av økte gebyrinntekter.

For å dekke opp for økt arbeidsmengde ble det ansatt 26 nye saksbehandlere. Vi merker en viss økning i etterspørsel etter ingeniører og nautikere. Dette har sammenheng med en økt aktivitet i den maritime næringen.

Kompetansesituasjon

Sjøfartsdirektoratet er bemannet med ansatte som har nødvendig realkompetanse eller formell kompetanse i henhold til krav for stillingen. Fokuset nå er å utvikle og styrke denne kompetansen slik at vi kan betjene våre kunder på en mer moderne og god måte.

Sjøfartsdirektoratet har i 2018 hatt en strategiske kompetanseplan med tilhørende tiltaksplaner. Det er prioritert både økonomiske midler og årsverk for å følge denne planen. Direktoratet ser behovet for å videreutvikle den strategiske kompetanseplanen.

Den hurtige teknologiske utviklingen stiller store krav til de ansatte i direktoratet når det gjelder faglig kompetanse innenfor nye miljøkrav, autonome skip, digitalisering, security mv. I tillegg må en jobbe for en mer fleksibel utnyttelse av eksisterende bemanning.

HMS/arbeidsmiljø

Vernerunder ble gjennomført høsten 2018. Det var noe tilbakemeldinger knyttet til økt arbeidsmengde og endringer i organisasjonen. De fleste av de ansatte mener at arbeidsmiljøet er trygt og godt og at helse, miljø og sikkerhet blir godt ivarettatt.

Vernerunder er årlige, mens STAMI undersøkelser har vi hatt annethvert år siden 2007. Vi hadde en ny undersøkelse i slutten av 2017 som ble systematisk fulgt opp i 2018. Resultatene er jevnt over gode, varierer litt mellom enhetene. Ulike tiltak er iverksatt.

I 2018 har det vært ekstra fokus på samarbeid innen HMS mellom ledere og verneombudene. Dette arbeidet fortsetter vi i 2019, med blant annet felles samlinger. NAV og Bedriftshelsetjenesten deltar i AMU ved behov, og NAV deltar fast i IA-arbeidet, som i 2018 ble lagt under AMU.

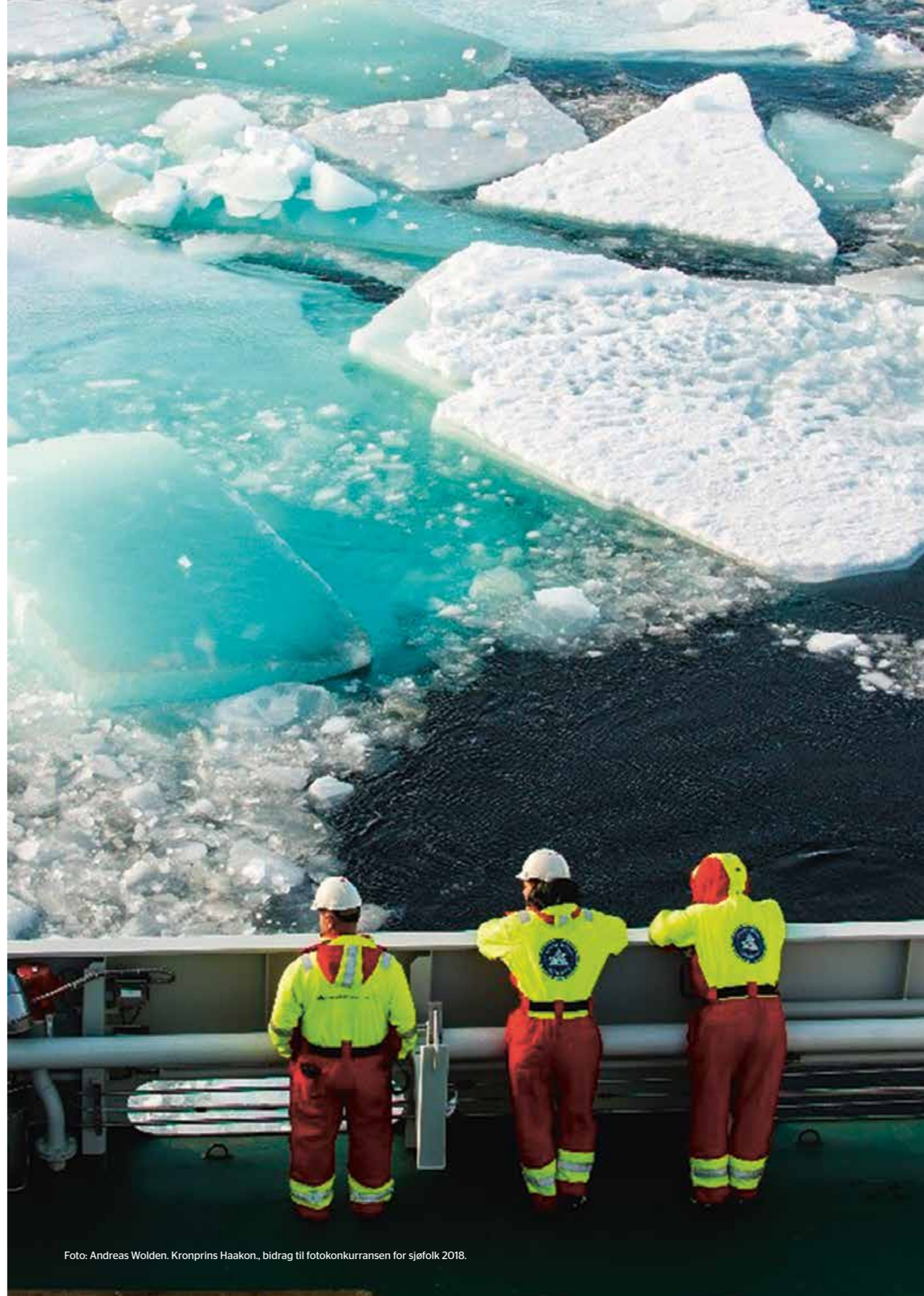
Mangfold og likestilling

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

Direktoratet har påbegynt arbeidet med å innrette rekrutteringsarbeidet for å nå 5 %-målet og målene for inkluderingsdugnaden. Tiltak omfatter revisjon av Lønnspolitikk som gjenspeiler de nye målene og bevissthet rundt utforming av utlysningstekster som åpner for søknader fra personer med utenlandsk bakgrunn og hull i CV. Fra 2019 vil det rapporteres på måloppnåelse innenfor området.

Beredskapsplan ytre miljø

Sjøfartsdirektoratet sitt hovedkontor i Hauge-sund er sertifisert som miljøfyrtårn. Dette medfører stort fokus på miljøvennlig avfallshåndtering og forbruk av strøm. I tillegg har vi fokus på miljø i anskaffelser der det er naturlig for eksempel i forhold til nye leieobjekter, kantinedrift og møbler. En har også hatt økt fokus på bruk av samhandlingsløsninger som Skype mv. for å redusere møte- og reiseaktiviteten.



DEL V: Vurdering av framtidsutsikter



Overordnede strategier

Sjøfartsdirektoratet arbeid er sterkt forankret i Regjeringens maritime strategi og Regjeringens havromsstrategi. Direktoratet har i 2018 påbegynt arbeidet med å revidere egen strategiplan, et arbeid som skal slutføres våren 2019. Direktoratets overordnede mål «Den foretrukne maritime administrasjonen» vil bli videreført og forsterket i den nye strategiplanen.

Norge er en ubestridt havnasjon og blant de fremste land i verden på havbaserte innovasjoner, næringsliv, teknolog og utvikling. I en tid der hav gis en økende global oppmerksomhet er det avgjørende at norske havmiljøer aktivt markedsføres i utlandet. Sammen med den maritime klyngen vil direktoratet med sin kompetanse spille en viktig rolle i dette arbeidet.

Næringen er nå villige til å ta mye større risiko i forbindelse med den omstillingen vi står ovenfor. Det internasjonale samfunn har nå lagt retningslinjen mot et bærekraftig samfunn gjennom FN's bærekraftsmål. Disse har også satt sitt preg på shipping gjennom IMOs og regjeringens strategier om grønn skipsfart. For å nå disse målene må det tilrettelegges for de rette, optimaliserte løsningene, noe som også vil kreve smarte og digitale systemer. Mye tyder på at utviklingen trolig vil fortsette med enda høyere hastighet i årene som kommer.

En svært viktig trend i samfunnet generelt er digitalisering og automatisering. I skipsfarten er det stort påtrykk for å utnytte mulighetene som ny teknologi kan gi. Dette betyr at direktoratet må utvikle gode interne systemer som letter arbeidet for kundene, men også være tett på løsninger som autonome skip, modernisere

tilsynsaktiviteten ved blant annet bruk av droner, reders verifisering og fjernløsninger mv.

Det vises til Stortingsmelding nr. 38 (2016-2017) og NOU 2018:14 om IKT sikkerhet. Sjøfartsdirektoratet og Kystverket har startet et arbeid med å kartlegge etatenes ansvar og oppgaver knyttet til IKT-sikkerheten innen maritim sektor. Målet er å få på plass strategier og tiltak for å redusert den digitale sårbarheten innen maritim sektor.

På grunn av økt arbeidsmengde, og dermed økte gebyrinntekter, fikk direktoratet styrket driftsrammen i 2018 og de nærmeste årene framover. Dette har gjort direktoratet bedre rustet til å møte våre kunders behov for økt støtte i den teknologiske utviklingen.

Miljø

Miljøvennlige løsninger i forhold til den eksisterende flåten blir en utfordring for våre kunder. Stadig strengere krav knyttet til utslipp medfører et økende behov for ny teknologi, ikke minst i forhold til rensing av utslipp til luft og sjø.

Den fremtidige utviklingen av olje- og gassvirksomhet offshore har behov for mer kostnadseffektive løsninger for å kunne konkurrere med dagens lave olje- og gasspriser. Med dagens maritime teknologi og erfaring vil den norske maritime industri ha et fortrinn ved å fremme nye løsninger og andre skipstyper for å muliggjøre en slik miljømessig og kostnadseffektiv løsning. Nye miljøvennlige drivstoffer, særlig hydrogen, vil utvikles raskere og i større målestokk enn tidligere antatt. Lykkes aktørene økonomisk, vil Norge fremstå som den absolutte ledende maritime nasjonen innen grønn miljøvennlig skipsfart. Frem til nå er det befraktersiden som har satt



Foto: Marit Nilsen, Tetflyvning med nye droner som skal brukes til svovelinspeksjoner

krav til miljøvennlige- og null-utslipps løsninger, samtidig som kravene i regelverk og samfunnet blir strengere og er drivende i utviklingen. Vi ser nå at leverandørsiden og forbrukersiden samarbeider om å få til infrastruktur på bl.a. hydrogen. I tillegg ser vi helt nye aktører på befraktersiden, som Yara, Hydro, Felleskjøpet, ASKO og Heidelberg Sement, som stiller krav til sine tjenesteleverandører om mer bærekraftige løsninger for frakt av sine varer.

I det senere årene har det blitt satset mye på åpne eksosrensesystemer for å fjerne svovel slik at tungolje fortsatt skal kunne brukes som drivstoff. I løpet av 2018 har stadig flere stilt seg skeptisk til denne løsningen grunnet utslipp av tungmetaller og surt rensesvann fra rensesystemene. Flere havner har lagt ned forbud mot bruk av systemene innenfor havneområder, og i Norge har vi forbudt utslipp i verdensarvfjordene. Dette tvinger frem nye løsninger, nye utredninger og nye investeringer for å sikre at miljøet blir ivaretatt. Installering av rensesystemer for fjerning av NOx i avgassene kommer til å øke, likeså kommer krav til reduksjon/fjerning av partikler i avgassene til å få mer fokus.

Utfordringen med å nå klimamålene tvinger frem nye løsninger som skal tilpasses en stor eksisterende flåte. Strengt krav til nybygg og ny teknologi løser mye, men det er stor usikkerhet knyttet til hva som er mulig å gjøre med den eksisterende flåten.

Foretrukken maritim administrasjon

For at våre kunder skal kunne være konkurransedyktige og kunne drive sikkert, har vi i 2018 jobbet videre med å øke tilgjengeligheten og servicen gjennom en kontinuerlig optimalisering av vårt tjenestetilbud. I slutten av 2018 satte vi i produksjon «Min side Fartøy», ny Internett-tjeneste for kundeopplevelser. I 2019 vil vi bl.a. utvikle et nytt E-tingslysningssystem som skal forenkle registrering/endringer av fartøy i NIS/NOR.

I 2019 og fremover vil det være behov for større digitale satsninger. Noen av satsingene blir nye systemer som underbygger ny tilsynsmetodikk som resultat av prosessanalysene, E-tingslysning skipsregistreringer og nye løsninger for håndtering av søknader knyttet til personlige sertifikater.

Til tross for konjunkturutfordringene er det gledelig at flere redere velger å flagge sine skip til NIS. Dette innbefatter også større nybygde fartøy med ny miljøvennlig teknologi. En del fartøy i NIS har utenlandske eiere, noe som i seg selv er svært positivt. Tilbakemeldingen som gis er at rederiene velger nå NIS for å dra fordel av Sjøfartsdirektoratets kompetanse på alternative drivstoff.

Det er også gledelig at veksten av cruiseskip til NIS fortsetter. Det at samarbeidet med våre kunder fører til en kontinuerlig forbedring for begge parter gjør at det bestilles nye cruiseskip til norsk flagg. Vi opplever også at Sjøfartsdirektoratet blir

en naturlig samarbeidspartner ved bruk av komplekse løsninger grunnet vår kompetanse og vårt fokus på at kunden skal lykkes på en sikker måte.

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

Direktoratets økte satsning på markedsføring gjør at vi i større grad får en mer målrettet dialog mot potensielle kunder. Vi ser også allerede nå at en treffer bedre med kombinasjonen markedsføring og bruk av teknisk kompetanse i vår dialog både mot eksisterende og potensielt nye kunder.

Tilsynsaktivitet

Direktoratet har de siste årene vært aktive i å ta i bruk nye tekniske hjelpemidler i forbindelse

med gjennomføring av enkelte tilsyn. Eksempler på dette er håndholdte svovelmåleapparater. Før disse apparatene ble tatt i bruk kunne det gå 1 til 2 uker før vi fikk svar på hvorvidt et fartøy var innenfor tillatte grenseverdier på utslipp av svovel. Nå går det 30 sekunder fra oljeprøven er plassert i apparatet.

Samtidig er vi i startfasen med bruk av drone med svovelsensor. Dette er et samarbeid mellom Kystverket, Kystvakten, Statens strålevern og Sjøfartsdirektoratet. Formålet er å effektivisere miljøtilsynene samt å øke kontrollområdet.

Nye utslippskrav fra 2021 utfordrer oss til å se på andre muligheter for svovelovertvåking. Det finnes flere prosjekter i luftfartsindustrien hvor en ser på sensorer på en kombinasjon av fly, soldrevne droner og satellitt som verktøy for å

måle utslipp utover 12 mils grensen. Direktoratet ser det som nødvendig å være aktive deltagere i slike prosjekter.

Vi har så vidt begynt å se mulighetene droner kan gi oss. Det finnes også andre områder droner kan benyttes. Et eksempel kan være tankinspeksjoner. Direktoratet vil se på ytterligere muligheter for dronetilsyn.

Den teknologiske utviklingen går fort. Samtidig som det kommer nye tekniske hjelpemidler som kan avhjelpe inspektørene, så øker muligheten for dataoverføring mellom skip og land.

Disse dataene kan benyttes i tilsynsarbeidet slik at direktoratets inspektører i forkant av et tilsyn på en helt ny måte kan forberede seg på hvilke områder man skal fokusere på. Sjøfartsdirektoratet skal jobbe risikobasert og utnytte muligheter til å øke kvaliteten på arbeidet.

Andre områder man vil kunne se i fremtiden er fjerntilsyn. Ved hjelp av video/bildeoverføring vil man kunne gjennomføre enkelte tilsyn uten fysisk å måtte være til stede. Direktoratet ønsker å se på denne muligheten. Gode og profesjonelle tilsyn er vår høyeste prioritet, og i denne sammenheng må fordeler og ulemper nøye gjennomgås før man eventuelt går inn i en slik ordning.

Nye tilsynssystemer, bedre og økt mengde dataoverføringer og tekniske hjelpemidler vil bedre og effektivisere tilsynene våre i løpet av kort tid. Direktoratet ser store muligheter og vil være aktive i arbeidet med å ta i bruk denne type assistanse.

Regjeringen har bedt Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Sakkyndig råd for fritidsfartøy om å starte arbeidet med en nasjonal handlingsplan. Målet er å redusere ulykkene og arbeide mot et mål om null omkomne i fritidsbåtflåten.

Digitalisering

For å bli Den foretrukne maritime administrasjonen er gode digitale løsninger et sentralt virkemiddel. Direktoratet skal ligge i forkant i bruk av digitale løsninger for å øke tilgjengelighet og servicenivå for våre kunder. Kundene skal i så stor grad som mulig få løst sine oppgaver gjennom digitale løsninger.

Skriftlig kommunikasjon med Sjøfartsdirektoratet skal primært foregå elektronisk. Direktoratet har fokus på å etterkomme anbefalingene som ligger under «Digitalt førstevalg». Direktoratet har som mål å gjennomføre et digitaliseringsprogram frem mot 2022 for å modernisere dagens IT-løsninger. I 2018 ble det igangsatt et forprosjekt med mål om å se nærmere på arbeidsprosesser for å effektivisere og forenkle samhandlingen med næringen. Dette er et program som vil gå over flere år og med flere prosjekter som tar for seg modernisering av fagsystemet som benyttes i forbindelse med tilsynsaktivitetene til direktoratet. Arbeidsprosessene vil bli gjennomgått og forbedret og nye teknologiske muligheter vil bli tatt i bruk. I tillegg er det identifisert et behov for å øke datakvaliteten vår gjennom IT-arkitekturforbedringer. I 2019 og fremover vil det derfor være behov for større digitale satsninger

Direktoratet vil søke DIFI om midler fra medfinansieringsordningen for å kunne gjennomføre de ulike digitaliseringsprosjektene.

Kompetanse

Sjøfartsdirektoratet registrerte i 2018 en økende interesse og pågang fra næringen med tanke på ny teknologi. På bakgrunn av denne teknologiutviklingen har Sjøfartsdirektoratet måttet omstille seg for å i møtekomme innovasjon og ny teknologi, eksempelvis innenfor autonomi og hydrogen. Sjøfartsdirektoratet har brukt betydelige ressurser på å tilrettelegg for norske, innovative og bærekraftige initiativer. Skal direktoratet holde og utvikle sin posisjon som en attraktiv



Foto: Hedda Grip Vikse
Mange besøkte Sjøfartsdirektoratet sin stand på ONS i Stavanger. Der fikk de prøve AR-løsningen vår, som er en ny, digital presentasjonskanal.

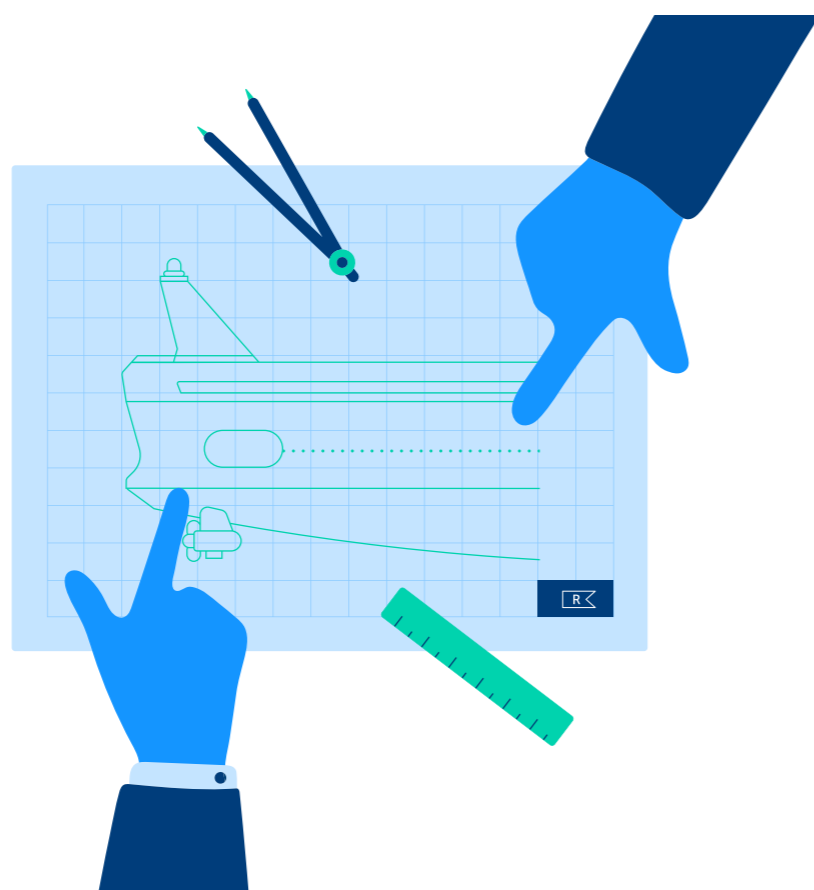
samarbeidspartner vil det kreve kontinuerlig endring og kompetansebygging.

For å møte denne utfordringen har Sjøfartsdirektoratet blant annet etablert egne prosjekter med dedikerte ressurser innen alternative energikilder og autonome skip. Det er svært viktig for sjøsikkerheten at Sjøfartsdirektoratet er i stand til å vurdere ny teknologi og innovative løsninger, og direktoratet må derfor øke denne innsatsen. Nye ansvarsområder som havbruk, havvind, mineralutnyttning, digitalisering og en teknologisk utvikling/revolusjon kombinert med høyt volum blir en stor utfordring for direktoratet. Det er etter direktoratets syn særlig behov for ny/oppgradert kompetanse for å kunne håndtere de mange nye innovative og arbeidskrevende sakene fremover.

Kapasitet/bemanning

Direktoratet har det siste året merket en betydelig økt aktivitet innenfor nybygg og større ombygninger av fartøy. Dette skyldes økt fokus på miljø innenfor alle fartøysegmentene samt omlegginger og strukturendringer innenfor fiskeri. Direktoratet er derfor involvert i store prosjekter innenfor batteri, LNG, hydrogen og autonomi. I tillegg kommer økt innflagging innen både NIS/NOR. En ser også at det er stor pågang i innsynsbegjæringer, noe som også delvis er bakgrunn for økt mengde mediehenverdeler til direktoratet. For å håndtere den økte arbeidsmengden fikk direktoratet tilført ekstra ressurser i revidert budsjett våren 2018 og for budsjettåret 2019. Dette er finansiert ved økte gebyrinntekter.

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



DEL VI: Årsregnskapet



Ledelseskommentar årsregnskapet 2018

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 2018 har Sjøfartsdirektoratet samlet disponerte tildelinger på kap 0910, post 01 driftsbevilgningen på kr. 429 164 000. Den viktigste budsjettmessige fullmakten er fullmakt til å overskride driftsbevilgningen under kap 0910, post 01 mot tilsvarende merinntekter under kap 3910, post 03. På denne posten har direktoratet kr. 6 288 230 i merinntekter. Disse merinntektene skyldes hovedsakelig øremerkede midler som kostnadsføres på driftsbudsjettet. I år omfattet merinntekten driftstilskudd fra Kystverkets beredskapsavdeling, driftstilskudd fra Klima- og miljøverndepartementet, refusjon fra Petroleumstilsynet, annonseinntekter Navigare, tilskudd fra NAV, prosjekt under Arktisk råd/KLD (Protection of the Arctic Maritime Environment, PAME), inntekter fra Sjøsikkerhetskonferansen og Fritidsbåtkonferansen.

Sjøfartsdirektoratet forvalter en tilskuddsordning til sysselsetting av sjøfolk med en bevilgning på 2 005 mill kroner.

Direktoratet har et inntektsbudsjett på kap 3910, post 01, 02, 04 og 86 på totalt 278,4 mill kroner som gjelder henholdsvis, gebyrer for skip i NOR,



Fra ledelsesmøte i Sjøfartsdirektoratet. Bidrag til fotokonkurransen for sjøfolk, 2018.

gebyrer for maritime personellsertifikater, gebyrer for skip i NIS og gebyrer for overtredelse og tvangsmulkt. Statens Innkrevingssentral (SI) krever inn og regnskapsfører store deler av gebyrinntektene for Sjøfartsdirektoratet på direktoratets kapitel 3910 og de fremkommer på S-rapporten, foreløpig bevilgningsregnskap fra Finansdepartementet. Gebyrene som er ført av SI fremkommer ikke av bevilgningsoppstillingen fra DFØ.

I forhold til Klima- og miljødepartementet (KLD) disponerer Sjøfartsdirektoratet en driftsbevilgning på kr. 5 427 000 på kap 1422. En stor andel av bevilgningen går til å dekke miljøressurser på direktoratets driftsbudsjett via merinntektsfullmakten nevnt over. Fra 2015 har Sjøfartsdirektoratet fått felles tildelingsbrev og avlegger felles årsrapport både for NFD og KLD.

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

Som det fremgår av note B søker direktoratet om å overføre kr. 12 400 227 av tildelte midler på post 01, kap. 0910 (5-prosenten) til 2019.

Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for Sjøfartsdirektoratet. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert per d.d., men revisjonsberetningen antas å foreligge i løpet av 2. kvartal 2018. Beretningen er unntatt offentlighet fram til Stortinget har mottatt Dokument 1 fra Riksrevisjonen, men vil bli publisert på direktoratets nettsider så snart dokumentet er offentlig.

Haugesund, 1. mars 2019,

Lars Alvestad
Fungerende sjøfartsdirektør



Foto: John Loyd Catahum, bidrag til fotokonkurransen for sjøfolk, 2018.

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:

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

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men gruppert etter ulike kontoplaner. Prinsippene samsvarer med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Sumlinjen "Netto rapportert til bevilgningsregnskapet" er lik i begge oppstillingene.

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

Bevilgningsrapporteringen

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen omfatter en øvre del med bevilgningsrapporteringen og en nedre del som viser beholdninger

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

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

Avgitte belastningsfullmakter er inkludert i kolonnen for samlet tildeling, men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra virksomheten selv. Avgitte belastningsfullmakter bokføres og rapporteres av virksomheten som har mottatt belastningsfullmakten og vises derfor ikke i kolonnen for regnskap. De avgitte fullmaktene 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 31.12.2018



Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2018	Merutgift (-) og mindretgift	Postert av SI i samsvar med fullmakter	Korrigert merinntekt (+) mindreinntekt (-)
0909	Tilskudd sysselsetting sjøfolk	73	Tilskudd	A	2 005 000 000	1 992 312 957	12 687 043		
0910	Driftsutgifter	01	Driftsutgifter	A, B	429 164 000	423 052 003	6 111 997		
0540	NIS/NOR Skipsregisteret E-tinglysing	25	Belastningsfullmakt fra DIFI	B	1 100 000	1 100 000	0		
1400	Spesielle driftsutgifter	21	Spesielle	A	1 692 000	1 692 000	0		
1422	Spesielle driftsutgifter	21	Spesielle	A, B	5 427 000	5 425 018	1 982		
1633	Nettoføring av mva i staten	01	Nettoføring			0	21 444 802	-21 444 802	
Sum utgiftsført			Belastningsfullmakt		2 442 383 000	2 445 026 781			

Inntekts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Samlet tildeling*	Regnskap 2018	Merinntekt og mindreinntekt(-)		
3910	Sjøfartsdirektoratet	01	Gebyrer for skip og flytt-bare innretninger i NOR	207 729 000	13 500 976	-194 228 024	184 932 811	-9 295 213
3910	Sjøfartsdirektoratet	02	Maritime personellsertifikater	13 972 000	11 479 876	-2 492 124		
3910	Sjøfartsdirektoratet	03	Diverse inntekter	400 000	6 688 230	6 288 230		
3910	Sjøfartsdirektoratet	04	Gebyrer for skip i NIS	51 911 000	788 597	-51 122 403	49 261 020	-1 861 383
3910	Sjøfartsdirektoratet	86	Overtredeelsesgebyr og tvangsmulkt	4 800 000	0	-4 800 000	9 937 592	5 137 592
5700	Arbeidsgiveravgift - inntekt	72		0	33 723 043	33 723 043		
Sum inntektsført				278 812 000	66 180 722			
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						2 378 846 059		
Kapitalkontoer								
60080901	Norges Bank KK /innbetalinger				39 071 104			
60080902	Norges Bank KK/utbetalinger				-2 416 344 858			
709405	Endring i mellomværende med statskassen				-1 572 305			
Sum rapportert					0			
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)								
				31.12.2018	31.12.2017	Endring		
6xxxxx	Norsk Marinteknisk Forskningsinstitutt AS (Sintef Ocean AS)			500 000	500 000			
709405	Mellomværende med statskassen			-10 728 059	-9 155 754	-1 572 305		

Oppstilling av artskontorrapportering 31.12.2018

Note A

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
0909, post 73		2 005 000 000	2 005 000 000
0910, post 01	13 654 000	415 510 000	429 164 000
1400, post 21		1 692 000	1 692 000
1422, post 21		5 427 000	5 427 000

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		6 111 997	6 111 997					6 111 997	21 458 000	6 111 997
3910, post 03	kan nyttes under post 01	6 288 230			6 288 230			6 288 230		6 288 230
1422, post 21		1 982	1 982					1 982	271 350	1 982

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

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Mottatte belastningsfullmakter

I brev av 23.05.18 fra Direktoratet for forvaltning og ikt har Sjøfartsdirektoratet mottatt en belastningsfullmakt på budsjettkapittel 0540, post 25 på kr. 1.100 000 til medfinansiering for lønnsomme IKT-prosjekter - NIS/NOR Skipsregisteret - E-tinglysning. Av denne belastningsfullmakten er det benyttet kr. 1.100.000.

Stikkordet «kan overføres»

Ikke aktuelt

Stikkordet «kan benyttes under»

ikke aktuelt

Avgitte belastningsfullmakter (utgiftsført av andre)

Ikke aktuelt

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

Disse merinntektene er angitt i egen linje over "3910, post 03". Direktoratet har en tilsvarende merutgift på kap 0910, post 01 og alle merinntektene på denne posten (post 03) er øremerkede midler til driften.

Merinntektene i år er fra Kystverkets beredskapsavdeling, driftstilskudd fra Klima- og miljøverndepartementet, refusjon fra Petroleumstilsynet, annonseinntekter Navigare, tilskudd fra NAV, prosjekt under Arktisk råd/KLD (Protection of the Arctic Maritime Environment, PAME), inntekter fra Sjøsikkerhetskonferansen og Fritidsbåtkonferansen.

Fullmakt til å overskride investeringsbevilgninger mot tilsvarende innsparing under driftsbevilgninger under samme budsjettkapittel

Ikke aktuelt

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger til investeringsformål mot tilsvarende innsparing i de tre følgende budsjettår

Ikke aktuelt

Mulig overførbart beløp

På kapittel 0910, post 01 søkes det overført kr. 12.400.227 til 2019.

På kapittel 1422, post 21 søkes det overført kr. 1.982 til 2019.

	Note	2018	2017
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	25 769 449	26 565 549
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	783 348	884 535
Salgs- og leieinntekter	1	5 904 882	9 094 560
Andre inntekter	1	0	0
<i>Sum inntekter fra drift</i>		32 457 679	36 544 643
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	287 401 442	264 156 682
Andre utbetalinger til drift	3	143 884 412	134 921 394
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		431 285 854	399 078 076
Netto rapporterte driftsutgifter		398 828 175	362 533 432
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	353	11
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>		353	11
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	0	0
Utbetaling til kjøp av aksjer	5,8B	0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	-16 480	-17 626
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		-16 480	-17 626
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		-16 833	-17 637
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	0	0
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>		0	0
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	7	1 992 312 957	1 857 669 721
<i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</i>		1 992 312 957	1 857 669 721
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		0	0
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		33 723 043	30 821 195
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		21 444 802	19 461 067
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>		-12 278 240	-11 360 128
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		2 378 846 059	2 208 825 388
Eiendeler og gjeld			
Fordringer		662 115	571 111
Kasse		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk		-11 348 623	-9 626 787
Skyldige offentlige avgifter		-9 403	-45 484
Annen gjeld		-32 148	-54 593
<i>Sum mellomværende med statskassen</i>	8	-10 728 059	-9 155 754

Note 1 Innbetalinger fra drift

	31.12.2018	31.12.2017
Innbetalinger fra gebyrer		
Dekk- og maskinsertifikater	3 002 241	3 861 184
Påt/godkj av utl. Sertifikater	3 546 577	3 524 626
Tankskip/offshresertifikater	583 806	1 040 313
Kokk/bro/maskinvakt sert.	1 552 019	1 523 117
Duplikater	283 194	390 624
Sertifikater fritidsbåt	772 011	760 137
Båtførerprøven	1 740 028	1 266 164
Gebyrinntekt NOR *	12 905 154	12 803 104
Pantattest NOR *	595 822	610 297
Gebyrinntekt NIS *	788 597	785 984
Sum innbetalinger fra gebyrer	25 769 449	26 565 549
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer		
Refusjon Petroleumstilsynet	0	112 871
Refusjon Kystverkets beredskapsavdeling	783 348	766 510
Gaver til Sjøfartsdirektoratet	0	5 154
Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer	783 348	884 535
Salgs- og leieinnbetalinger		
Andre avgiftspliktige inntekter	307 598	386 806
Andre inntekter, utenfor avgiftsområdet	5 597 284	8 707 754
Sum salgs- og leieinnbetalinger	5 904 882	9 094 560
Andre innbetalinger		
Sum andre innbetalinger	0	0
Sum innbetalinger fra drift	32 457 679	36 544 643

* Skipsregistrene

Note 2 Utbetalinger til lønn

	31.12.2018	31.12.2017
Lønn	229 724 807	220 924 449
Arbeidsgiveravgift	33 723 043	30 821 195
Pensjonsutgifter*	27 901 853	17 057 064
Sykepenges og andre refusjoner (-)	-6 737 690	-7 971 571
Andre ytelser	2 789 429	3 325 544
Sum utbetalinger til lønn	287 401 442	264 156 682
Antall årsverk:	x	308,65

* Nærmere om pensjonskostnader

Pensjoner kostnadsføres i resultatregnskapet basert på faktisk påløpt premie for regnskapsåret. Premiesats for 2018 er 13,85 prosent. Premiesatsen for 2017 var 13,15 prosent.

Note 3 Andre utbetalinger til drift*

	31.12.2018	31.12.2017
Husleie	23 904 074	25 494 989
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	3 671 327	770 994
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	5 194 722	5 535 697
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	25 378	387 735
Mindre utstysanskaffelser	8 514 291	6 858 611
Leie av maskiner, inventar og lignende	6 939 955	8 181 898
Kjøp av fremmede tjenester	59 649 508	53 447 830
Reiser og diett	21 677 745	20 735 449
Øvrige driftsutgifter	14 307 412	13 508 190
Sum andre utbetalinger til drift	143 884 412	134 921 394

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

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter

Innbetaling av finansinntekter	31.12.2018	31.12.2017
Renteinntekter	0	0
Valutagevinst	353	11
Annen finansinntekt	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	353	11
Utbetaling av finansutgifter	31.12.2018	31.12.2017
Renteutgifter	-17 592	-18 659
Valutatap	1 113	1 033
Annen finansutgift	0	0
Sum utbetaling av finansutgifter	-16 480	-17 626

Note 7 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2018	31.12.2017
858.1Tilskudd for skip i NOR	1 992 312 957	1 857 669 721
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	1 992 312 957	1 857 669 721

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

Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

	31.12.2018	31.12.2018	
	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
Obligasjoner	0	0	0
Sum	0	0	0
Omløpsmidler			
Kundefordringer	1 062 931	0	1 062 931
Andre fordringer	662 115	662 115	0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0
Sum	1 725 046	662 115	1 062 931
Langsiktig gjeld			
Annen langsiktig gjeld	0	0	0
Sum	0	0	0
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-2 531 056	0	-2 531 056
Skyldig skattetrekk	-11 348 623	-11 348 623	0
Skyldige offentlige avgifter	-9 403	-9 403	0
Annen kortsiktig gjeld	2 593 828	-32 148	2 625 976
Sum	-11 295 254	-11 390 174	94 920
Sum	-9 570 208	-10 728 059	1 157 851

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

Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler

Aksjer	Ervervsdato	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel	Årets resultat i selskapet	Balanseført egenkapital i selskapet	Balanseført verdi i regnskap*
SINTEF OCEAN AS		50	4,31%		17.590.000	382.915.000	
Balanseført verdi 31.12.2018							0

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

Registreringskjema for tilstandsrapportering – kjønn og mangfold

		Kjønnsbalanse		Månedslønn		
		Menn %	Kvinner %	Total (N)	Menn kroner	Kvinner kroner
Totalt i virksomheten (fast ansatte)	2018	63	37	341	54 553	47 500
	2017	62	38	330	54 057	46 648
Toppleidelse (direktør, avd. dir.)	2018	87	13	8	87 137	Kun en
	2017	80	20	10	85 362	72 142
Mellomledelse (underdir./seksj.sjef)	2018	75	25	24	64 270	69 009
	2017	75	25	28	65 500	69 780
(sjefingeniør)	2018	95	5	20	58 263	Kun en
	2017	95	5	21	56 978	Kun en
(senioringeniør)	2018	80	20	132	53 247	51 485
	2017	84	16	112	52 503	52 762
(overingeniør)	2018	72	28	18	44 864	46 488
	2017	44	56	25	45 347	45 147
(fagdirektør)	2018	60	40	5	68 105	68 416
	2017					
(seniorrådgiver)	2018	36	29	75	52 419	47 591
	2017	53	47	64	51 775	48 464
(rådgiver)	2018	21	79	33	42 114	42 045
	2017	21	79	38	43 059	41 544
(førstekonsulent)	2018		100	1		Kun en
	2017	27	73	33	38 633	37 790

		Antall tilsatte		Deltid		Midlertidig ansettelse		Foreldrepermisjon		Legemeldt sykefravær	
		Total (N)	M%	K%	M%	K%	M%	K%	M%	K%	
Sjøfartsdirektoratet (faste + midl.)	2018	357	0,0	4,5	4,0	5,2	0,5	3,9	1,6	2,9	
	2017	345	0,6	2,3	4,0	5,2	0,3	0,6	2,3	2,4	

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Postboks 2222, 5509 Haugesund
Smedasundet 50A, N-5528 Haugesund
Tel: +47 52 74 50 00
E-mail: post@sdir.no