

Årsrapport 2023



Fotokonkurransen for sjøfolk 2023
Foto: Håkon Sunde
Normand Frontier

NIS  NOR

Januar:



03.01.23

Ny spørreundersøkelse om maritim sikkerhet



18.01.23

Nullvisjon til havs: - Alle skal komme hjem fra jobb på havet

Februar:



02.02.23

34 personer omkom ved bruk av fritidsbåt i fjor



15.02.23

Ekstraordinære tilsyn etter ulykke med krabbefiskefartøy

Mars:



30.03.23

Historisk deltakelse på CLIAs styremøte



31.03.23

Norled og NASA på flytende hydrogen

April:



19.04.23

Elektroniske sertifikater rulles ut til alle fartøy



27.04.23

Øker tilstedeværelsen på Svalbard

Mai:



25.05.23

Alvorlige trakasseringstall avdekket i undersøkelse



26.05.23

En viktig samarbeidspartner i det grønne skiftet

Juni:



05.06.23

20 år siden flyttevedtaket



07.06.23

Milepæl på veien mot ammoniakk-godkjenning

Juli:



04.07.23

Forslag til regler om nullutslipp i verdensarvfjordene sendt på høring



06.07.23

Trygg i båt-kampanjen er godt i gang og mer aktuell enn tidligere.

August:



15.08.23

Skipsfarten inkluderes i EUs klimakvotesystem fra 2024



28.08.23

Storkontroll av turistfiske - fant flere feil

September:



14.09.23

Utredning om obligatorisk småbåtregister overlevert



22.09.23

Båter med manglende CE-merking destruert

Oktober:



02.10.23

Flagget hjem 10 skip – satser på kvalitetsflagget



04.10.23

Tilsynskampanje i høst – sikker arbeidsbåt

November:



07.11.23

Samler det maritime Norge i Haugesund i 2024



15.11.23

Enklare å tipse om kritikkverdige forhold

Desember:



19.12.23

Hever sikringsnivå til høyeste nivå i område Rødehavet



20.12.23

Stor D6-pågang – slik følges kravet opp etter nyttår





Innhold

DEL I	Lederens beretning	8
DEL II	Introduksjon til virksomheten og hovedtall	11
	Utvalgte hovedtall	14
	Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet	15
DEL III	Årets aktiviteter og resultater	16
	Sjømannsidretten	36
	Mål, styringsparametere og oppdrag fra departementet	37
	Hovedmål 1: Høy sikkerhet, renere miljø	38
	Hovedmål 2: Profesjonalitet og kundefokus	51
	Hovedmål 3: Verdensledende og attraktiv samarbeidspartner	58
	Bevilgningsoppstilling og ressursbruk	62
DEL IV	Styring og kontroll i virksomheten	69
	Overordnet risikovurdering i Sjøfartsdirektoratet høsten 2023	70
	Digitalisering og effektivisering	71
	Kvalitetssystem, ISO-sertifisering	72
	Samfunnssikkerhet og beredskap	72
	Personalmessige forhold	73
	Mangfold og likestilling	75
	Beredskapsplan ytre miljø	76
DEL V	Vurdering av framtidsutsikter	77
	Hovedmål 1: Høy sikkerhet, renere miljø	77
	Hovedmål 2: Profesjonalitet og kundefokus	78
	Hovedmål 3: Verdensledende og attraktiv samarbeidspartner	79
DEL VI	Årsregnskapet	80
	Ledelseskommentar årsregnskapet 2023	80
	Prinsippnotat årsregnskapet	82
	Bevilgningsoppstilling	84



DEL I Lederens beretning

2023 har vært preget av et urolig verdensbilde, noe som har gjort det nødvendig for Sjøfartsdirektoratet å sette høyeste sikringsnivå i flere regioner. Det ble skrevet historie ved at verdens første kommersielle skip med flytende hydrogen, Norleds ferge «Hydra», ble sertifisert. Samtidig er vi urolige over at det grønne skiftet i skipsfarten ikke skjer i det tempoet som er nødvendig for blant annet å møte IMOs nye vedtatte målsetning om netto nullutslipp fra sjøfarten i 2050. Direktoratets egen maritime undersøkelse avdekket at hele 27 prosent av de ansatte i undersøkelsen har opplevd mobbing og trakassering i løpet av det siste året.

Russlands invasjon av Ukraina, krigen på Gaza og angrepene i Rødehavet har alle medført behov for å innføre sikringsnivå 3 i ulike regioner i 2023. Siden november 2023 har Houthis-militsen i Jemen angrepet sivile skip i Rødehavet. Under normale forhold er det rundt 40 skip med norsk tilknytning i området til enhver tid. To norske skip har blitt angrepet, og det samme gjelder flere internasjonale frakteskip. Sjøfartsdirektoratet hevet sikringsnivået til høyeste nivå i Rødehavet og frarådet gjennomseiling. Dette er en svært viktig rute for verdenshandelen, og situasjonen gjør at svært mange skip må seile rundt Afrika.

31. mars 2023 ble det skrevet historie i Ryfylkebassenget. Verdens første hydrogenferje, Norleds «Hydra», ble satt i kommersiell drift. Flytende hydrogen er bare blitt brukt som drivstoff innen romfart tidligere. Arbeidet er ikke bare banebrytende når det gjelder teknologiutvikling. Det er også gjort et stort arbeid med å utvikle regelverk for å gjøre det mulig å bruke hydrogen som drivstoff på norske passasjerskip.

Sjøfartsdirektoratet opplever fortsatt forholdsvis høy nybyggaktivitet, både i Norge og utenlands. I tillegg er det stor aktivitet innen ombygging av fartøy. Direktoratet har i perioden vært involvert i flere varierte og spennende lav- og nullutslippsprosjekter. Slike prosjekter prioriteres høyt, men er både svært avanserte og tidkrevende. Nybyggaktiviteten ser imidlertid dessverre ut til å avta noe. Dette er bekymringsfylt med tanke på klimamålsetningene, da flåten må over til null- og lavutslippsløsninger for å oppfylle nødvendige klimaforpliktelser.

Direktoratets tilsynsaktivitet har i 2023 vært høy og variert. Til sammen ble det gjennomført godt over 7000 tilsyn. Den høye aktiviteten gjør at man må prioritere godt, men direktoratet har likevel i stor grad klart å levere som planlagt innen de fleste tilsynsområder. I 2023 har det vært høy aktivitet innen nybygg og ombygginger, sertifikatinspeksjoner og ISM-revisjoner. I tillegg har det vært flere uanmeldte tilsyn sammenlignet med de tre foregående årene, og vi har rettet oppmerksomheten mot arbeids- og



Fotokonkurransen for sjøfolk 2023
Foto: Christian Bråthen
Pioneer Knutsen

levevilkår. I all hovedsak ser vi at den norske flåten holder en høy standard, men vi ser også at enkelte rederier og fartøygrupper kommer dårligere ut enn andre. Det er disse Sjøfartsdirektoratet ønsker å bruke tid og ressurser på.

I Sjøfartsdirektoratets undersøkelse om maritim sikkerhet svarte 27 prosent at de har blitt utsatt for mobbing eller trakassering de siste tolv månedene. Dette er svært alvorlige tall som en samlet maritim næring må ta tak i. Sjøfartsdirektoratet har igangsatt flere tiltak i 2023 for å få til en kulturendring. Samtidig er det nødvendig at hele sektoren bidrar for å få til en helt nødvendig endring.

Det er registrert ti omkomne på næringsfartøy i 2023, mot sju i 2022. Åtte av disse ti omkom som følge av arbeidsulykker, og fem hendelser skjedde på fiskefartøy, fire på lasteskip og én på passasjerskip. Det er registrert i alt 1078 hendelser på næringsfartøy i 2023, der om lag 50 prosent var ulykker og 50 prosent nestenulykker. Det er en økning på om lag seks prosent hendelser sammenlignet med 2022. Det er registrert 130 flere nestenulykker enn i 2022, mens det er registrert 65 færre ulykker i 2023 sammenlignet med 2022. Det har vært en reduksjon i antall skipsulykker, mens antall personulykker holder seg på samme nivå som foregående år.

Sjøfartsdirektoratet begynte i 2001 å registrere omkomne i forbindelse med bruk av fritidsfartøy. Det er per 2023 registrert 708 omkomne siden den tid, det vil si gjennomsnittlig 31 personer i året. I 2023 var det 23 personer som omkom i fritidsfartøyulykker, elleve færre enn i 2022.

MEPC vedtok på sitt 80. møte sommeren 2023 en ny og revidert strategi for å redusere klimautslipp fra skipsfarten ned til null i 2050, og her var Norge en betydelig bidragsyter. Direktoratet bruker store ressurser på å følge opp det internasjonale arbeidet. Ved å ta ansvar for ledelse av arbeidsgrupper og korrespondansegrupper og delta aktivt i slikt arbeid bidrar direktoratet til utvikling av oppdatert internasjonalt regelverk. Sjøfartsdirektoratet deltar i alle komiteer som er relevante for direktoratets ansvarsområde.

IMOs revisjon av Norge som medlemsstat ble gjennomført fra 4. mars til 13 mars i 2023 i Sjøfartsdirektoratets lokaler i Haugesund. IMO gjennomfører slike revisjoner om lag hvert sjuende år. Mange maritime myndighetsaktører bidro i det helhetlige revisjonsarbeidet. Vi kan med glede registrere at Norge som medlemsstat og flaggstat kom svært godt ut av revisjonen. Sjøfartsdirektoratets fjerntilsynsarbeid ble framhevet som særlig positivt av IMO, som poengterte at direktoratet er ledende «best practice» innen dette arbeidet.



Det var en netto nedgang på to fartøy i NIS-flåten, som bestod av 733 fartøy ved årsskiftet. Etter åtte år med vekst begynte pilen å peke nedover. Det positive er at nedgangen ble mindre enn forventet. Bortfall av sosialavtalen med Polen har likevel satt spor. Flere rederier valgte å flagge ut sine fartøy som hadde polske sjøfolk. Bruttotonnasjen ble redusert med 260 744 tonn i 2023. Fartøyene som kommer inn, er mindre, men nyere og mer miljøvennlige. Gjennomsnittsalderen på NIS-flåten er nå litt over 14 år.

Aktiviteten i NOR har vært litt lavere i 2023 enn de foregående årene. Det er spesielt kjøp og salg av fritidsfartøy som står for nedgangen. Handelsflåten NOR har holdt seg stabil med en netto nedgang på ett fartøy til 898 ved årsskiftet.

Sjøfartsdirektoratet jobber kontinuerlig for å være et kvalitetsflagg med framtidsrettede tjenester og god service. Vi jobber med å bli enda mer prosessorienterte, og løpende forbedrings- og effektiviseringsarbeid er en del av denne prosessen. Når vi tar i bruk nye digitale tjenester, skal vi effektivisere internt og forenkle rapporteringsmengden for sjøfolk og næringen.

Direktoratet har i 2023 lansert en ny løsning for automatisert saksbehandling av personellsertifikater. Direktoratet behandler også en del høyhastighets-sertifikater automatisk, og på den måten kan vi oppnå en saksbehandlingstid på 50 sekunder. Målet

er å gjøre personlige sertifikater digitale, spesielt for sjøfolk som seiler i norsk farvann. Direktoratet lanserte også elektroniske fartøyssertifikater i 2023.

En større satsing for å erstatte vårt tilsynssystem med en helt ny skybasert løsning pågår for fullt. Målet er økt sikkerhet, tidsbesparelser, blant annet som følge av automatiserte oppgaver og et enklere og mer forståelig regelverk. Direktoratet er godt i gang med å utvikle nytt system for innsending av søknad, søknadsbehandling og utbetaling av tilskudd. Løsningen skal være effektiv og brukervennlig, sikre likebehandling og basere seg på data hentet direkte fra kilden. Det nye systemet skal tas i bruk i 2024.

Sjøfartsdirektoratet er en endringsdyktig organisasjon og har en kultur som bidrar til at vi når strategiske mål. Året 2023 har vært utfordrende, men direktoratet har evnet kontinuerlig å tilpasse seg endringer. Jeg vil uttrykke min takknemlighet for alle ledere og medarbeidere i Sjøfartsdirektoratet som har bidratt til svært tilfredsstillende resultater i 2023 gjennom engasjement og dedikasjon til arbeidet og samfunnsoppdraget.

Haugesund, 1. mars 2024,

Knut Arild Hareide
Sjøfartsdirektør



DEL II Introduksjon til virksomheten og hovedtall

Presentasjon av virksomheten og samfunnsoppdraget

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

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

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

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

Kompetanse og samarbeid

Vi skal være anerkjent for vår kompetanse i den maritime klyngen. Overordnede 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 rederi- og arbeidstakerorganisasjonene.

Direktoratet samarbeider med og er rådgiver for Kystverket og bistår med skipsteknisk kompetanse under oljevernaksjoner. Sjøfartsdirektoratet bistår Petroleumstilsynet i håndhevingen av petroleumsløven på norsk sokkel og Statens havarikommisjon for transport i forbindelse med skipsulykker. Direktoratet er en aktør i totalforsvaret og har etablert et tett samarbeid med NSM, E-tjenesten og PST på grunn av trusselbildet i verden. Direktoratet sitter også i redningsledelsen.

Direktoratets hovedoppgaver er å

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

Sjøfartsdirektoratet styres av bl.a. skipssikkerhetsloven, sjøloven, skipsarbeidsloven, petroleumsloven og NIS-loven. Sjøfartsdirektoratet koordinerer Norges arbeid i internasjonale maritime organer som IMO, ILO, EU/EØS, EMSA, Paris MoU m.fl.

Organisering

Sjøfartsdirektoratet er organisert med et hovedkontor i Haugesund, sju regioner med 16 regions- og tilsynskontor langs hele kysten og en avdeling for registrering av skip i Bergen. Direktoratet disponerte til sammen 361 årsverk i 2023 fordelt på 235 årsverk ved hovedkontoret i Haugesund, 23 årsverk ved Skipsregistre i Bergen og 103 årsverk ved regionskontorene.

Ledelsen har i 2023 bestått av



Knut Arild Hareide
Sjøfartsdirektør



Håvard Gåseidnes
Avdelingsdirektør /
Fartøy og sjøfolk



Alf Tore Sørheim
Avdelingsdirektør /
Operativt tilsyn



John Malvin Økland
Avdelingsdirektør /
Administrasjonsavdelingen



Linda Bruås
Avdelingsdirektør /
Regelverk og
internasjonalt arbeid



Elisabeth Hvaal Lingaas
Avdelingsdirektør /
Skipsregistre

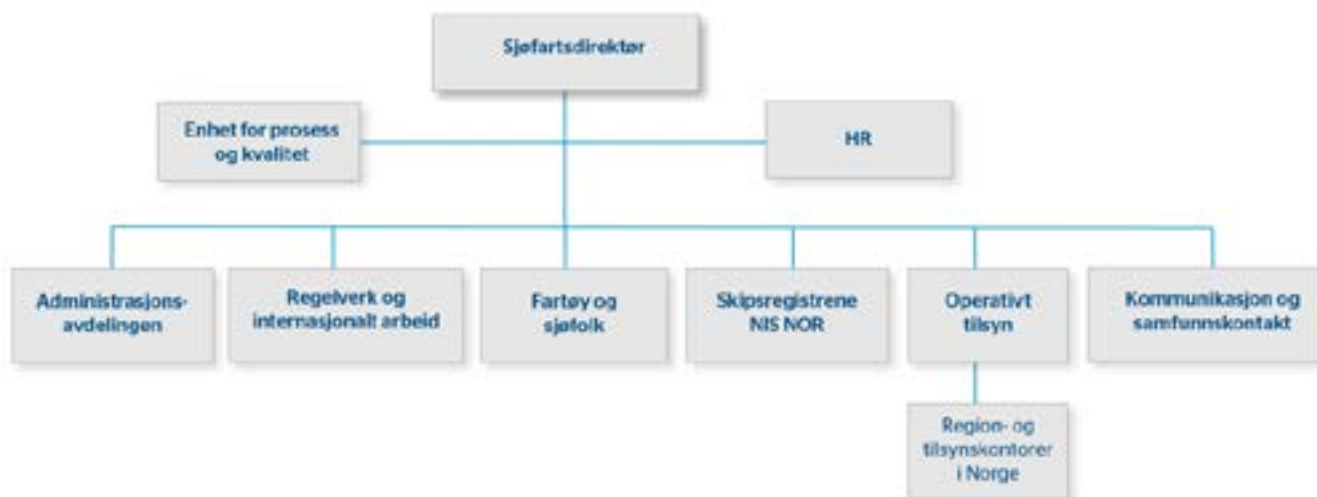


Dag Inge Aarhus
Avdelingsdirektør /
Kommunikasjon og
samfunnskontakt



Ben Sigvald Liknes
Underdirektør HR

Organisasjonskart:



Utvalgte hovedtall

Nøkkeltall fra årsregnskapet	2021	2022	2023
Antall ansatte	363	357	365
Antall avtalte årsverk	349	349	361
Antall utførte årsverk (note 2)	344	319	332
Samlet tildeling post 01-99	478 269 000	482 906 000	504 401 000
Utnyttelsesgrad post 01-29	98,1 %	96,5 %	96,3 %
Driftsutgifter	484 566 209	482 833 005	497 418 188
Lønnsandel av driftsutgifter	64,9 %	65,5 %	69,1 %
Lønnsutgifter per årsverk	864 760	991 131	1 034 644
Konsulentandel av driftsutgifter	23,4 %	20,3 %	16,9 %

Utvalgte volumtall.	2021	2022	2023
NIS-flåten, bruttotonnasje	17 600 322	17 594 035	17 333 291
NIS-flåten, antall fartøy	724	735	733
NOR-antall fartøy totalt	20 518	20 361	20 476
- herav NOR-handelsflåten, antall fartøy	921	899	898
- herav NOR-fiskefartøy	5 032	4 847	4 874
- herav NOR-fritidsfartøy	10 056	10 166	10 260
- herav andre NOR-fritidsfartøy	4 502	4 449	4 444
Rangering på White List - Paris MoU	2	3	5
Sertifikatsinspeksjoner, antall obligatoriske	2 743	2 412	2 427
Andre inspeksjoner, antall 1)	2 040	2 599	2 631
Uanmeldte inspeksjoner, norske kontrollpliktige skip	150	259	449
ISM revisjoner av skip og rederier	452	612	413
Havnestatskontroller, antall	416	588	604
Svovelinspeksjoner, antall	135	243	282
Svovelprøver, antall	56	159	110
PRF-avfall, antall	114	235	302
Personellsertifikater, antall utstedte/gebyrbelagte 2)	29 806	20 514	21 956
Nybygg, antall levert per år	71	50	44
Større ombygninger, antall levert per år	259	268	280
Sjøfolk i tilskuddsordningen, antall, årlig gj.sn.	14 423	15 172	15 942
- herav norske	12 393	12 861	13 428
Tilskuddsordningen for Sjøvett, antall innvilgede	58	70	48
Skipsulykker, antall	337	352	266
Arbeids-/personulykker næringsfartøy, antall	277	259	268
Omkomne næringsulykker, antall	6	7	10
Omkomne fritidsfartøy, antall	26	34	23

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

2. Dette tallet gjenspeiler totalt utstedte sertifikater inkludert høyhastighetsbevis, fritidsskipersertifikater, kompetanse- og ferdighetssertifikater samt kvalifikasjonsbevis.

Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet

Innsatsfaktorer 361 Årsverk 483,9 mill kroner i samlet tildeling kap 0910 og 1422. 2383 mill kroner i samlet tildeling kap 0909.						
Aktiviteter	Tilsyn	Forebyggende arbeid	Regelverksutvikling	Registrering av skip og rettigheter (NIS/NOR/BYGG)	Markedsføring av Norge som flaggstat	Tilskuddsforvaltning
	- Dokumentkontroll, inspeksjoner og revisjoner knyttet til nybygg, ombygging, innflagging og drift.	- Overvåke risikobildet gjennom ulykkesrapporter, sikkerhetstilrådinger, analyse, statistikk og risikovurderinger.	- Utvikle norsk og internasjonalt regelverk bl.a. på bakgrunn av funn ved tilsyn, ulykker og utviklingen i samfunnet.	- Registrering av skip og rettigheter i skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og skip under bygging i Norge i Skipsbyggingsregisteret (BYGG).	- Utføre en målrettet markedsføringsplan som skal bidra til økning av NIS/NOR flåten og sikre Norges posisjon som en ledende sjøfartsnasjon	- Foreta kontroll og korrekt saksbehandling av søknader og korrekt utbetaling av krav i henhold til regelverk for tilskudd til sysselsetting av sjøfolk.
	- Dokumentkontroll knyttet til søknader om personlige sertifikater.	- Arbeid for å bedre sjøfolks helse og trivsel, blant annet gjennom Idrettstjenesten.				
	- Faglig oppfølging av aktører med delegert myndighet.	- Arbeid for å bedre sikkerheten i flåten, blant annet gjennom Sjøsikkerhetskonferansen, Fritidsbåtkonferansen og diverse kampanjer.	- Delta aktivt i IMO, ILO og EU.		-Markedsaktiviteter og tiltak rettet mot å beholde og pleie eksisterende kunder i NIS/NOR	
	- Teknisk gjennomgang av innovasjoner og løsninger som ikke følger anerkjent norm.	- Vedlikeholde og drifte temabaserte nettportaler og arbeidsverktøy, herunder yrkesfisker.no, fiskrisk.no og lastrisk.no.	- Bidra til utvikling av nye internasjonale konvensjoner eller endre eksisterende internasjonalt regelverk og implementere dette i norsk rett.	- Overføre kilde-data til offentlige og private aktører via web-services løsning.	- Markedsaktiviteter og tiltak rettet mot innsalg og oppfølging av nye kunder i NIS/NOR	- Saksbehandle søknader om tilskudd til sjøvett-tiltak og tildele midler, samt gjennomgang av rapporter for tildelte midler fra året før.
	- Bistand til andre etater.	- Faste samarbeidsforum med næringen, herunder HMS i fiskeflåten, Sakkyndig råd for fritidsfartøy, Maritimt samarbeidsforum, ISWAN.	- I størst mulig grad utvikle regelverk i takt med den teknologiske utviklingen.			
	- Godkjenninger og revisjoner (Klasseselskaper, maritime utdanningsinstitusjoner, sjømannsleger etc.)	- Ad-hoc-samarbeid med næringen.	- Aktiv formidling av regelverk.	- Utstedelse av sertifikater og attester.	-Markedsaktiviteter som synliggjør attraktiviteten og konkurransedyktighet av det norske flagget og profilere Norge som en ledende sjøfartsnasjon, spesielt innenfor bærekraft og ny teknologi.	
	- Uanmeldte tilsyn/inspeksjoner (norske fartøy, utenlandske skip i norske havner, havarier, markedstilsyn etc.).	- Deltagelse i relevante FOU-prosjekter for å gi faglig bistand og avklare behov for regelverkstilpasninger.	- Tett dialog med næring i utvikling av regelverk			
Produkter/ tjenester	- Fartøysertifikater.	- Statistiskker, Årlig risikorapport.	- Et oppdatert og lett tilgjengelig regelverk.	- Realregister som tjener som rettsvernregister for registrering av rettigheter i norske skip. Sikrer rettslig eierskap i skipet.	- Kundekontaktmøter	- Gi tilskudd for en prosentandel av rederiets lønnsutgifter og/eller rederiets innbetaling av norsk skatt og arbeidsgiveravgift.
	- Personlige sertifikater.	- Læring av hendelser, sikkerhetsmeldinger.	- Veilede næringen i regelverksforståelse.		- Egne kundearrangementer	
	- Godkjenninger.	- Veiledningsmateriell.	- Utvikle klart regelverksspråk.		- Produksjon av markedsmateriell	
	-Tillatelser	- Konferanser	- Kontinuerlig fokusere på forenkling og fleksibilitet i regelverksutviklingen uten at det påvirker sikkerheten negativt	- Registrering av juridiske rettigheter, rettighetshavere og rettighetshavers prioritet i forhold til pantekrav.	- PR/annonsering/profilering	
	- Tilsyn				- Analyse/kundespørreundersøkelser	
Brukereffekter	- Sikrere og miljøvennlige skip.	- Større mulighet til å vurdere og håndtere risiko.	- Bidrar til å fremme norsk kompetanse og innovasjon.	- Skipsregistrenes hovedoppgave er å fremme omsetning og kreditt for den norske flåten	- Rederiene får sine skip registrert i et anerkjent nasjonalt register.	Flere norske sjøfolk på norske skip.
	- Godt kvalifiserte sjøfolk.	- Bedre sikkerhetskultur.	- Bedre sikkerhet, helse og miljø for sjøfolk og skip.	- Bidrar til rettsvern i forhold til eierforhold og rettigheter i skip, mulighet til å ta opp lån med pant i skip med rett prioritet.	- Synlighet av registrene vil øke oppfattelsen av at dette er kvalitetsregistre.	
	- Gode maritime utdanningsinstitusjoner.	- Sikre og miljøvennlige skip	- Økt forståelse for regelverket og reglenes hensikt	- Fartøy får Nasjonalitetsbevis og rettighet til å seile under norsk flagg. Fartøyet er berettiget til å nyte den beskyttelse og de rettigheter samt fordeler som tilkommer norske fartøy	- Økt kunnskap om direktoratets tjenester og kvalifikasjoner.	
	Gode arbeids- og levevilkår			- Står som et oppdatert og korrekt realregister til benyttelse av samfunnsaktører og private som måtte ønske og/eller ha behov for disse dataene.	- Sjøfartsdirektoratets brede kompetanse og kundefokus og 24/7 365 tilgjengelighet vil være viktig for rederiene både ift utvikling av ny teknologi, men også som samarbeidspartner.	
Samfunns-effekter	- Redusert antall personulykker og fartøyulykker i både fritidsflåten og næringsflåten.	Redusert antall personulykker og fartøyulykker i både fritidsflåten og næringsflåten.	- Reduserte antall personulykker og fartøyulykker.	- Tjene som ledd i den offentlige kontrollen av norske skip.	- Flere skip under norsk flagg vil forsterke de andre samfunnseffektene.	- Sikre norsk maritim kompetanse.
	- Omdømmebyggende for direktoratet i form av at de som er brukere av maritim transport (passasjerer) ser at sikkerhet følges opp.	Grønnere skipsfart.	- Bidrar til å gjøre norsk skipsfartsnæring mer konkurransedyktig	- Realregistrering er en forutsetning for et velfungerende kredittsystem		- Sikre og fremme sysselsetting innenfor norsk maritim klynge.
	- Større bevissthet i næringen rundt viktighet av sikkerhet (forebyggende og holdningsskapene).		- Bedre miljø, lavere forurensning.		- En stor norsk flåte (NIS/NOR) øker Norges innflytelse i internasjonale fora innenfor sikkerhet, internasjonalt regelverk og på framtidige internasjonale miljø- og sikkerhetskrav i skipsfarten.	- Bidra til konkurransedyktige rammevilkår for norsk skipsfartsnæring.
	- Grønnere skipsfart.		Bidra til utvikling av ny teknologi			

DEL III Årets aktiviteter og resultater

Sjøfartsdirektoratets strategiplan 2020-2024

Visjon:

«Den foretrukne maritime administrasjonen».

Samfunnsoppdraget:

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

Vi har tre hovedmål for å nå visjonen:

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

Sjøfartsdirektoratet skal være en attraktiv sjøfartsadministrasjon med høye krav til sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier. Direktoratet skal forvalte og videreutvikle regelverket på sjøsikkerhets-, klima- og miljøområdet og arbeide for ytterligere effektivisering av sine tjenester. I 2023 har Sjøfartsdirektoretat levert godt på departementets oppdrag gitt i det årlige tildelingsbrevet.

1.1 Vi ivaretar sikkerheten og bidrar til et renere miljø

Tilsynsarbeidet i Sjøfartsdirektoratet har utgangspunkt i vedtatt tilsynsplan for 2023. Tilsynsplanen beskriver forventet tilsynsmengde, fokusområde, prioriteringer og kampanjer for inneværende år.

Fallhendelser var direktoratets fokusområde i 2023. Fokusområdet er innarbeidet i ordinære sertifiktinspeksjoner, revisjoner og uanmeldte tilsyn, men også gjennom et helhetlig holdningsskapende arbeid innen fallhendelser.

Direktoratet har en variert og høy tilsynsaktivitet. Til sammen gjennomføres det godt over 7000 tilsyn i året. Den høye aktiviteten gjør at man må prioritere godt, men direktoratet har likevel i stor grad klart å levere som planlagt innen de fleste tilsynsområder. I 2023 har det vært høy aktivitet innen nybygg og ombygginger, sertifiktinspeksjoner og ISM-revisjoner. I tillegg har det vært flere uanmeldte tilsyn og styrket fokus på arbeids- og levevilkår. Direktoratet gjennomfører også et betydelig antall tilsyn på utenlandske skip i norske havner, både gjennom havnestatskontroll og ulike miljøkontroller.

Direktoratet opplever fortsatt forholdsvis høy nybyggaktivitet både i Norge og utlandet. I tillegg er det stor aktivitet innen ombygging av fartøy. Direktoratet har i perioden vært involvert i flere varierte og spennende lav- og nullutslippsprosjekter. Slike prosjekter prioriteres høyt, men er ofte avanserte og svært tidkrevende. Nybyggaktiviteten ser imidlertid dessverre ut til å avta noe. Dette er bekymringsfylt med tanke på målsetningene rundt null- og lavutslipp.

Mengden uanmeldte tilsyn har økt sammenlignet med de tre foregående årene, og antall havnestatskontroller gjennom Paris MoU-samarbeidet samsvarer med tildelt andel, "fair share". Både uanmeldte tilsyn og havnestatskontroller prioriterer tilsyn på høyrisikoskip.

Direktoratet ser at det risikobaserte tilsynet fungerer etter hensikten. Vi gjør flere funn og holder tilbake flere skip som har høy eller medium risiko.

I perioden har direktoratet vært til stede på Svalbard, hatt flere kampanjer rettet mot snøkrabbe-fiskefartøy og fartøy som kan frakte inntil tolv passasjerer, og fulgt opp med tilsyn rettet mot miljøkrav i verdensarvfjordene. Høsten 2023 gjennomførte direktoratet en kampanje rettet mot mindre lastebåter – "Sikker arbeidsbåt".

Samtilsyn i forbindelse med arbeidet mot arbeidslivskriminalitet er også gjennomført. Arbeidet rettet mot hvalsafariturisme i Tromsøregionen er et godt eksempel på dette.

Sommeren 2023 utførte direktoratet en kampanje rettet mot fritidsbåter. Kampanjen heter "Trygg i båt" og er et viktig ledd i det forebyggende arbeidet for å redusere ulykkestallene. Kampanjen blir godt mottatt av fritidsbåteiere.

Direktoratet har i perioden jobbet aktivt med å forbedre tilsyn innen arbeids- og levevilkår. Forbedringsarbeidet pågår fortsatt og har høy prioritet. Blant tiltakene er flere uanmeldte tilsyn, etablering av meldingstjenesten "Tips oss", revidert tilsynsmetode, kompetanseheving for inspektører innen arbeids- og levevilkår og arbeidet med å forebygge trakassering.

I perioden er det også innført elektroniske fartøysertifikater. Erfaringen med dette er god, og både direktoratet, rederier og fartøy opplever gevinster.

Direktoratet har i 2023 jobbet med videreutvikling av fjerntilsyn og forbedrer kontinuerlig dette verktøyet. Innen revisjon har dette vist seg å være et nyttig verktøy, men også innen enkelte andre tilsyn. Denne måten å jobbe på gir mer tid til fysiske tilsyn



på høyrisikoskip. Under IMO-revisjonen som ble gjennomført i 2023, ble fjerntilsynssatsingen til direktoratet framhevet som en såkalt “best practice”.

Den spente sikkerhetspolitiske situasjonen i flere deler av verden har medført at direktoratet har jobbet aktivt med sikringsnivå på norskflaggede skip. Sjøfartsdirektoratet hevet tidlig under krigen i Ukraina sikringsnivået til 3 i et definert område nord i Svar-tehavet og Azovhavet. Nivået er fortsatt satt til høy-este nivå ved utgangen av 2023. I tillegg har Israel/ Gaza-konflikten medført behov for å justere sik-ringsnivået både innen territorialfarvannet i Israel/ Gaza, men også i Rødehavet og Adenbukta.

Direktoratet opplever et godt samarbeid med blant annet Rederiforbundet i dette viktige arbeidet.

Direktoratets tilsyn fokuserer på sikkerhet, miljø, arbeids- og levevilkår og sikring. Hovedtyngden av den norske flåten er sikre skip med gode arbeids- og levevilkår, men med våre risikobaserte tilsyn avdek-ker vi bekymringsfulle forhold om bord i deler av flåten. Disse vil direktoratet sette søkelyset på i årene som kommer.

	2019	2020	2021	2022	2023
Fiskefartøy	3230	3089	3359	3485	3390
Flyttbare innretninger	25	17	19	34	17
Lasteskip	2157	2383	2523	2832	2882
Passasjerskip	680	651	639	653	636
Totalt	6092	6140	6521	7004	6925

Tabell 1: Antall kontrollpliktige fartøy 2019–2023. Kontroll-pliktige fartøy er fartøy omfattet av krav til konstruksjons- eller driftssertifikat.

Kvaliteten på utenlandske skip som anløper norske havner, er stort sett god. Statistikk viser at det er færre funn og tilbakeholdelser i Norge sammenlignet med Paris MoU sett under ett. Det betyr at kvaliteten på den samlede flåten er god. Likevel ser vi også her at vi finner forhold om bord som medfører til-bakeholdelser. Sjøfartsdirektoratet bidrar sterkt i Paris MoU-samarbeidet og er en sentral aktør i arbeidet med å eliminere såkalte “substandard”-skip.

Ytterligere detaljer og resultater av de ulike tilsyns-aktivitetene er tilgjengelig under “Målstyring og risikovurderinger”.

Omfang av skip med lav- eller nullutslippsteknologi

Et skip med lav- eller nullutslippsteknologi defineres som et skip der man benytter seg av teknologi som har til hensikt å fjerne eller redusere fartøys klimaavtrykk. Sjøfartsdirektoratet har en ambisjon om å være en pådriver for det grønne skiftet med fokus på høy sikkerhet og renere miljø.

Alternative drivstoff og digitalisering i maritim næring er en viktig del av denne grønne omstillingen. Lav- og nullutslippsteknologi kan deles inn i grønn skipsfart og digital skipsfart.

Sentralt for grønn skipsfart er alternative drivstoff som hydrogen, ammoniakk og LNG, bruken av batterier og nye energilagringssystemer samt tiltak for å bedre energieffektiviseringen.

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

Statistikken for skip med lav- og nullutslippsteknologi inkluderer dermed skip med teknologier som har til hensikt å fjerne eller redusere fartøys klimaavtrykk direkte knyttet til teknologi som innebærer driftsoptimalisering, eller alternative drivstoff som beskrevet over.

Det har over tid vært positiv bevegelse og mange nye prosjekter, men direktoratet erfarer ved utgangen av 2023 at flere nybyggs- eller ombyggingsprosjekt utsettes eller ikke realiseres på grunn av kostnadsbildet eller prosjekt- og driftsrisiko knyttet til ny teknologi. For å nå målsettingen om 50 prosent reduksjon innen 2030 er det viktig å klare å snu denne utviklingen.

Teknologistatus	Andel lavutslipp/hybrid - Antall fartøy	Andel nullutslipp - Antall fartøy
NOR	1,21 %	0,60 %
NIS	0,22 %	-
Totalt	1,43 %	0,60 %

Tabell 2: Oversikt over andel fartøy med lav eller nullutslippsteknologi

Antall fartøy	Antall lavutslipp/hybrid	Antall nullutslipp	Totalt antall
NOR	133	66	10223
NIS	22	-	734
Totalt	157	66	10957

Tabell 3: Oversikt over antall fartøy med lav eller nullutslippsteknologi og antall fartøy totalt

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

Sjøfartsdirektoratet har en risikobasert tilnærming både innen tilsyn på norske skip og i havnestatskontroller i Paris MoU-samarbeidet. Denne metoden har vi jobbet med over flere år.

Risikovurderingen sørger for at vi i større grad er om bord i skip med såkalt høy risiko. Videre bruker vi mer tid om bord i høyrisikoskip. Dette gjør at vi over tid har hatt en økning i antall funn og tilbakeholdelser, noe som igjen viser at vi i enda større grad bruker ressursene våre riktig og bidrar til å styrke sikkerheten til sjøs.

I tillegg til risikobasert tilnærming var “fallhendelser” definert som fokusområde for 2023. Ulykkestallene viser at fallulykker over tid utgjør over halvparten av dødsulykkene, noe som indikerer at årets fokusområde var viktig. Fokusområdet inkluderes i ulike tilsyn. Selve sjekklisten “Fallhendelser” ble akseptert og tatt med på 1008 tilsyn i løpet av 2023. I tillegg til tilsyn fikk rederiene tilgang til hele sjekklisten som omhandlet fallhendelser. Denne ble gjort tilgjengelig som lesbar PDF, men også som en digital sjekkliste hvor mannskap kunne gjennomføre den på eget initiativ og dermed internt få dokumentert at sjekklistepunktene er i henhold til krav og regelverk. Denne digitale sjekklisten ble gjennomført 483

ganger i løpet av 2023: 388 ganger på norsk og 95 ganger på engelsk. Direktoratet arbeider bredt med årets fokusområde. Holdningsskapende arbeid er et eksempel på dette.

Gjennom arbeidet med å gjennomføre gjeldende strategiplan jobbes det med å videreutvikle det risikobaserte tilsynet. Sjøfartsdirektoratet jobber med mer prosessrettet tilsyn og utvikling av risikomodeller som er mer nøyaktige enn den vi har i dag. Det innebærer blant annet at vi i enda større grad vil konkretisere rederiets ansvar og spisse det risikobaserte tilsynet mot sikkerhetskritiske forhold.

Fjerntilsyn har blitt en del av våre tilsynsmetoder. Dette verktøyet er også et viktig bidrag til å styrke det risikobaserte tilsynet. Ved å gjennomføre fjern-tilsyn der det er hensiktsmessig, frigir vi mer tid til å utføre fysiske tilsyn på høyrisikoskip.

Direktoratet har satt i gang et arbeid for å vurdere om vi kan frigi tid fra obligatoriske tilsyn til å øke andelen uanmeldte tilsyn på høyrisikoskip. Dette arbeidet vil bidra til å frigi ytterligere tid til de "riktige" tilsynene. Arbeidet vil gå videre inn i 2024.

Direktoratet fortsetter arbeidet med nytt tilsynssystem og mer avanserte risikomodeller. Deler av dette utviklingsarbeidet er levert i 2023, men de største leveransene kommer i første halvdel 2024.

Nedenfor er det ulike tabeller som beskriver de fartøyskategoriene der direktoratet har flest funn og tilbakeholdelser. Samtidig kan man se at vi har flere funn på høyrisikoskip enn lav- og medium risikoskip.

Tabellen nedenfor viser at lasteskip har flest pålegg per tilsyn, etterfulgt av fiskefartøy.

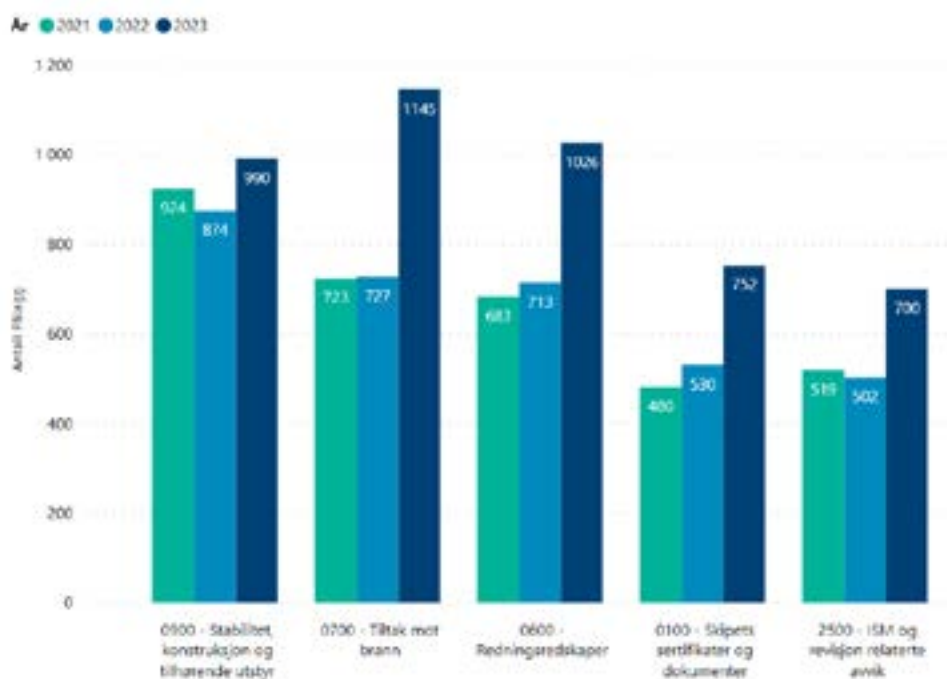
	Antall tilsyn	Antall pålegg	Antall tilbakehold	Pålegg / tilsyn
Lasteskip	277	1890	39	6,82
Fiskefartøy	82	408	15	4,98
Passasjerskip	33	122	6	3,70
Fritidsfartøy	10	29	3	2,90
Ukjent	47	152	7	3,23
Totalt	449	2601	70	5,79

Tabell 4: Uanmeldte tilsyn fordelt på fartøytype, 2023

Tabellen nedenfor viser at antall pålegg per tilsyn er høyest på skip med høy risiko.

	Antall tilsyn	Antall pålegg	Antall tilbakehold	Pålegg / tilsyn
Høy	46	479	17	10,41
Medium	37	114	3	3,08
Lav	18	125	4	6,94
Ukjent	348	1883	46	5,41
Totalt	449	2601	70	5,79

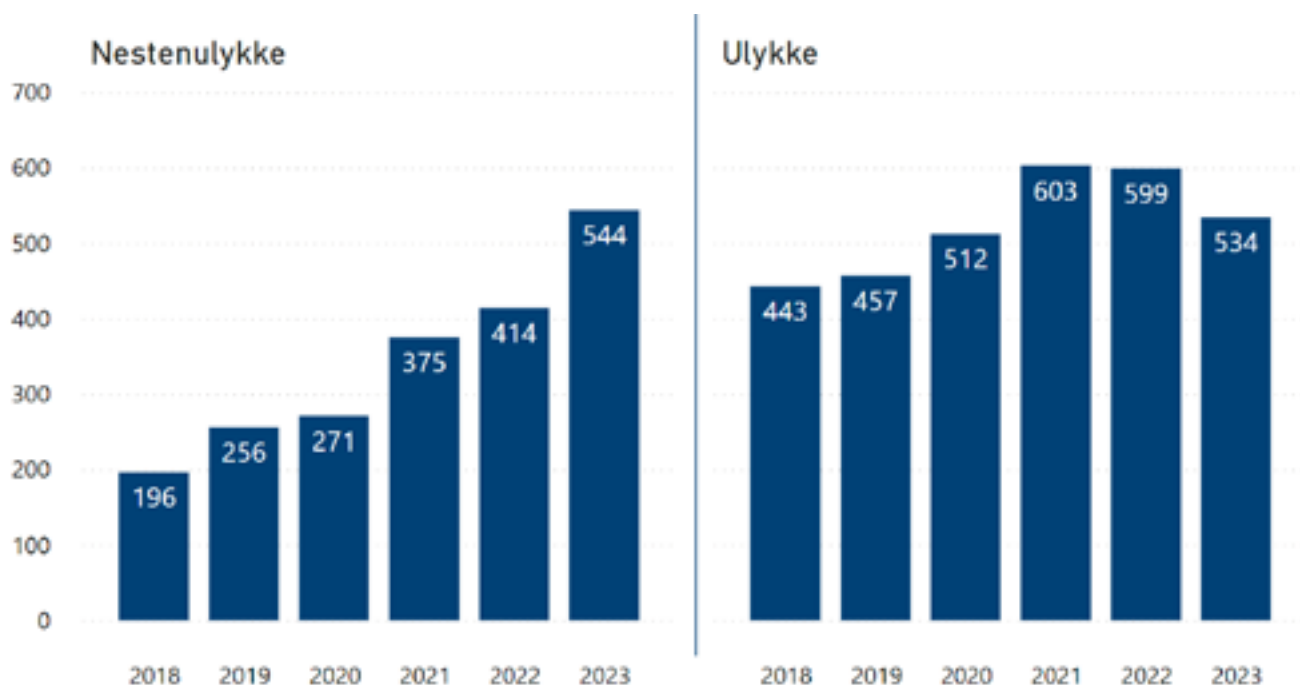
Tabell 5: Uanmeldte tilsyn fordelt på risikokategori, 2023



Figur 1 Utvikling i hvilke fem påleggs-kategorier det er gitt flest av, ved tilsyn i perioden 2021-2023

Ulykkesbildet 2023 - næringsfartøy

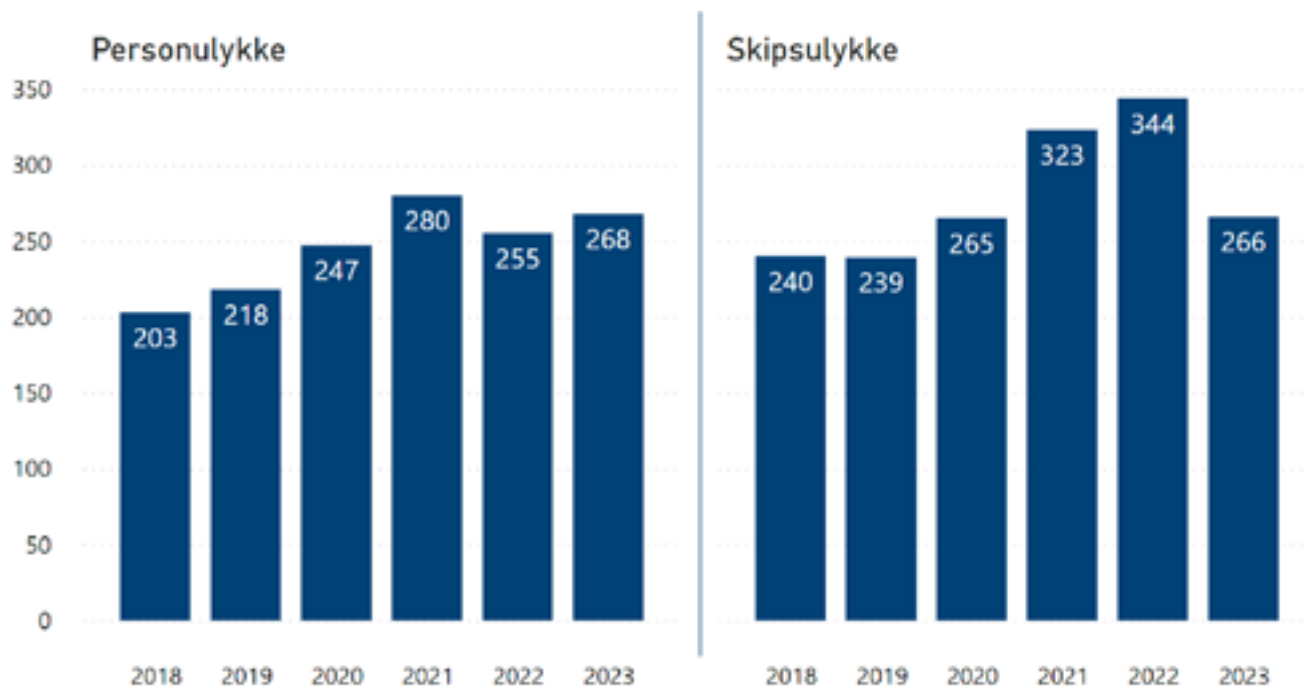
Det er registrert i alt 1078 hendelser på næringsfartøy i 2023. Om lag 50 prosent av hendelsene var ulykker og 50 prosent nestenulykker. Antallet hendelser har økt med om lag seks prosent sammenlignet med 2022. Det er registrert 130 flere nestenulykker enn i 2022, mens det er registrert 65 færre ulykker i 2023 enn i 2022. Figuren under oppsummerer dette. Den store majoriteten av hendelsene i direktoratets database er tilknyttet norske fartøy. I 2023 var 96 prosent av hendelsene tilknyttet norske fartøy.



Figur 2: Utvikling i antall ulykker og nestenulykker på næringsfartøy 2018–2023

Utvikling i antall personulykker og skipsulykker, 2018–2023

Av de i alt 534 ulykkene i 2023 var 266 skipsulykker, mens 268 var personulykker. Det har vært en reduksjon i antall skipsulykker, mens antall personulykker holder seg på samme nivå som foregående år. Det er registrert 78 færre skipsulykker i 2023, mens personulykker har økt med 13 hendelser.



Figur 3: Utvikling i person- og skipsulykker på næringsfartøy, 2018-2023

De fleste ulykker medfører ingen eller én personskade, men enkelte hendelser kan medføre flere titalls skadde. De aller fleste personskadene skjer på besetningsmedlemmer mens de er i arbeid (81 prosent). Det er relativt få passasjerer som skades om bord på norske næringsfartøy. De siste fem foregående årene har det vært gjennomsnittlig 17 skadde passasjerer i året. I 2023 har vi registrert 33 passasjerskader på norske næringsfartøy. Økningen kan forklares med en hendelse der en lekkasje på et passasjerskip førte til 20 registrerte personskader.

Blant personulykkene i 2023 er støt- og klemskader den ulykkestypen som forekommer hyppigst (43 prosent), etterfulgt av fall om bord (32 prosent). Andelen fallhendelser ligger på samme nivå som i 2022, mens støt-/klemskader har økt med 13 prosent sammenlignet med 2022.

Skipsulykker og fartøyskader, 2018-2023

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

I 2023 har vi registrert i alt 270 skader med eller på fartøy. Av disse var 100 relatert til grunnstøting, mens 42 var knyttet til kontaktskader. Det er også registrert 31 branner og 27 miljøskader eller utslipp.

Som følge av en nedgang i skipsulykker ser vi også en nedgang i fartøyskader innenfor de aller fleste ulykkestypene med unntak av lekkasje og maskinhavari, der vi ser en økning på henholdsvis ti og fire fartøyskader.

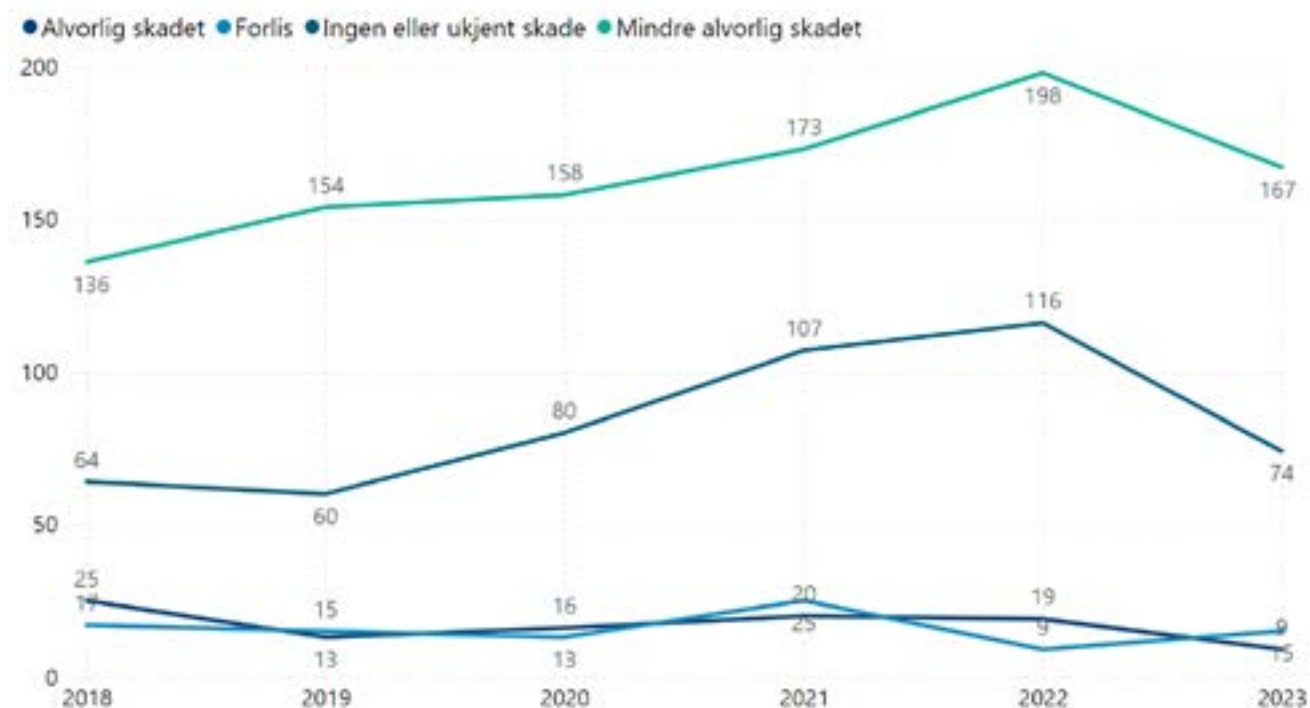
Ulykketype	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totalt
Grunnstøting	96	79	89	111	109	100	584
Kontaktskade, kai, broer, etc.	36	50	62	57	67	42	314
Miljøskade/Forurensing	24	28	34	56	55	27	224
Brann/Eksplosjon	29	25	28	33	47	31	193
Kollisjon	20	16	19	18	22	12	107
Lekkasje	15	14	9	20	14	24	96
Maskinhavari	10	13	11	10	12	16	72
Annen ulykke	11	16	5	12	12	9	65
Hardtværskade	4	2	11	6	6	5	34
Kantring	3	2	3	7	9	3	27
Stabilitetssvikt uten kantring		1		2	1	1	5
Fartøy savnet/forsvunnet	2	2					4
Totalsum	250	248	271	332	354	270	1725

Tabell 6: Utvikling i fartøyskader, 2018-2023

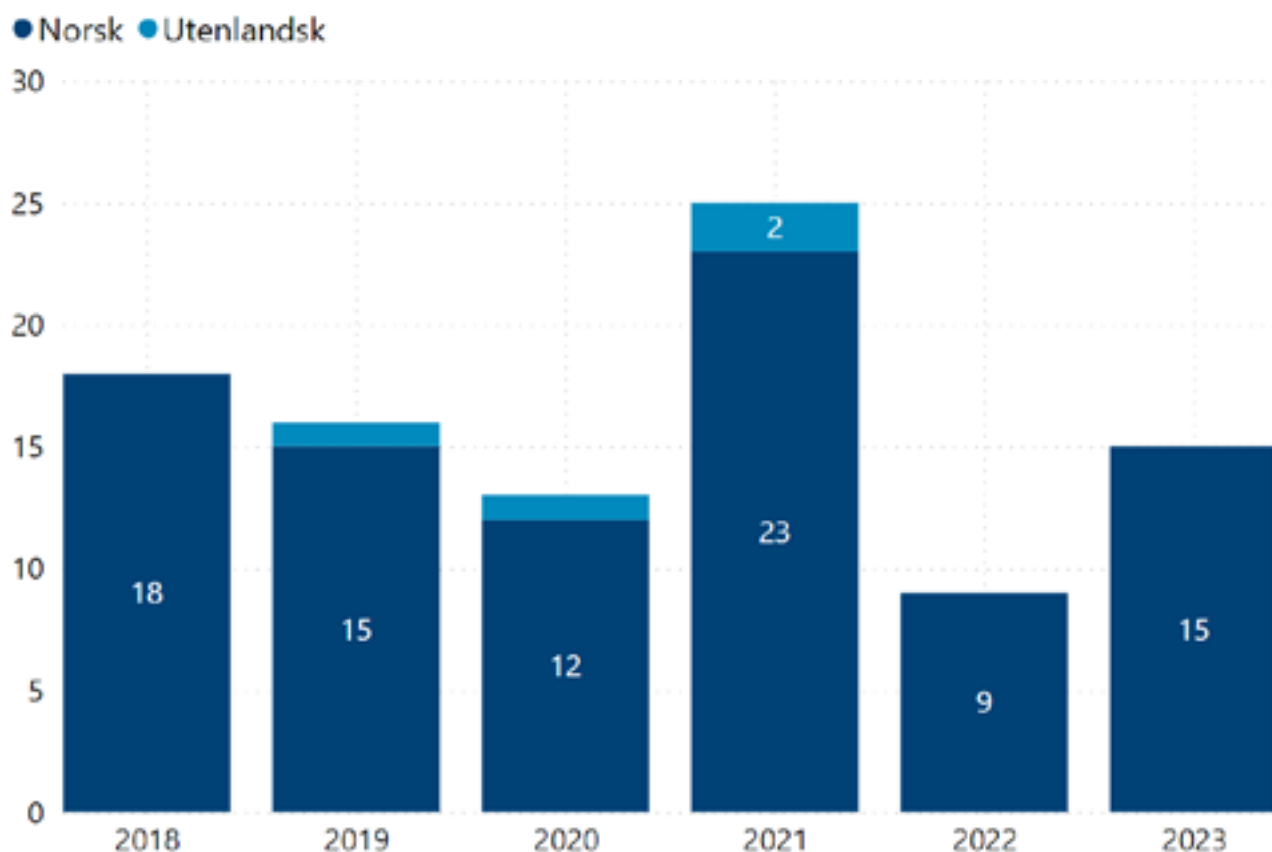
Utvikling i antall fartøyskader på næringsfartøy, 2018-2023

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

Figuren under viser utvikling i antall fartøyskader fra 2018 til 2023. I 2023 ble 91 prosent av alle registrerte fartøyskader kategorisert som "ingen eller ukjent skade" eller "mindre alvorlig skade". Det er registrert færre fartøyskader i de fleste kategoriene, noe som kan ses i sammenheng med nedgangen i skipsulykker.



Figur 4: Utvikling i antall fartøyskader, 2018-2023



Figur 5: Utvikling i antall forlis, 2018-2023

Forlis, 2018-2023

I 2023 var det 15 fartøy som forliste. Dette er en økning sammenlignet med 2022, da det var ni forlis. Antallet forlis i 2023 ligger på nivå med gjennomsnittet for de fem foregående årene (16).

Omkomne

Det er registrert ti omkomne på næringsfartøy i 2023, mot sju i 2022. Gjennomsnittlig antall omkomne for de fem foregående årene er åtte. Alle som omkom i 2023, var tilknyttet norske skip.

Åtte av de ti omkomne døde som følge av arbeidsulykker. Fem hendelser skjedde på fiskefartøy, fire på lasteskip og én på passasjerskip. Alle hendelsene i 2023 er oppsummert i tabellen under.

Type	Fartøytype	Beskrivelse
Arbeidsulykke, fall til sjø	Fiskefartøy	Ulykken skjedde i forbindelse med setting av teiner. Personen har antagelig fulgt med teina over bord.
Arbeidsulykke, fall til sjø	Fiskefartøy	Fall over bord, motoren var i gang og fartøyet ble funnet i fjæra
Personulykke, fall til sjø	Fiskefartøy	Fall mellom fartøy og kai utenfor arbeidstid
Personulykke, fall til sjø	Lasteskip	Fall fra dekk utenfor arbeidstid
Arbeidsulykke, fall til sjø	Fiskefartøy	Fall over bord i forbindelse med at det skulle dras inn en garnlenke
Arbeidsulykke, fall	Lasteskip	Fall ned i lasteluke
Arbeidsulykke, fall	Lasteskip	Fall fra dekk til i forbindelse med klargjøring for avgang
Arbeidsulykke, fall	Passasjerskip	Fall fra dekk og ned på kaien i forbindelse med gangveis-operasjon
Arbeidsulykke, fall	Lasteskip	Fall fra dekk
Arbeidsulykke, forgiftning	Fiskefartøy	Kullosforgiftning

Tabell 7: Omkomne næringsfartøyulykker, 2023

Ulykkesbildet 2023 – fritidsfartøy

Sjøfartsdirektoratet begynte å registrere omkomne i forbindelse med bruk av fritidsfartøy i 2001. Det er per 2023 registrert 708 omkomne siden den tid, det vil si gjennomsnittlig ca. 31 personer i året. I 2023 omkom 23 mennesker i fritidsfartøyulykker, elleve færre enn i 2022.

Antall omkomne i forbindelse med bruk av fritidsfartøy, 2023

Totalt 23 personer omkom i 2023. Tolv av personene omkom i personulykker. Med personulykke mener vi at noe har skjedd med personen uten at det har skjedd noe med fartøyet. Sju av de omkomne døde etter fall til sjø langs kai med fortøyd båt, mens tre personer omkom ved fall til sjø da de var underveis. Én person omkom ved fall til sjø under fiske, og én person omkom da fartøyet skulle legge til kai.

Fire personer omkom som følge av kantring. To personer omkom ved kantring under fiske, og to omkom ved kantring da fartøyet var underveis.

Tre personer omkom etter grunnstøting, samtlige etter å ha kjørt i høy hastighet i mørket.

To personer omkom etter en gasslekkasje mens de lå til kai. Én person omkom ved kontaktskade etter at fartøyet kjørte på en stake, og én omkom etter at den oppblåsbare kajakken forliste i dårlig vær.

Antall omkomne etter kjønn, alder og nasjonalitet 2019-2023

De siste fem årene har 131 mennesker mistet livet i fritidsfartøyulykker. Statistikken viser at det er flest menn blant de omkomne (ca. 96 prosent). Noe av denne overvekten av menn skyldes nok at det er flere menn som benytter fritidsbåt.

Gjennomsnittsalderen på de som har omkommet de siste fem årene, var om lag 55 år. I 2023 var snittalderen 56 år. Den eldste av de omkomne i 2023 var 93 år, mens den yngste var 18 år. Av de i alt 23 omkomne var omtrent 74 prosent 40 år eller eldre.

Til sammenligning var omtrent 80 prosent av de som har omkommet de siste fem årene, 40 år eller eldre. Ingen barn omkom i båtulykker i 2023.

Tre unge voksne (18, 19 og 20 år) omkom i 2023. To av disse var passasjerer. Fartøyene holdt høy hastighet da de grunnstøtte på natta, i mørket. Den siste omkom som følge av at den oppblåsbare kajakken han satt i, forliste i dårlig vær.

En utenlandsk (litauisk) statsborger bosatt i Norge omkom i forbindelse med bruk av fritidsfartøy. Det var ingen utenlandske turister som omkom i 2023.

Bare én kvinne omkom i 2023 i forbindelse med bruk av fritidsbåt.

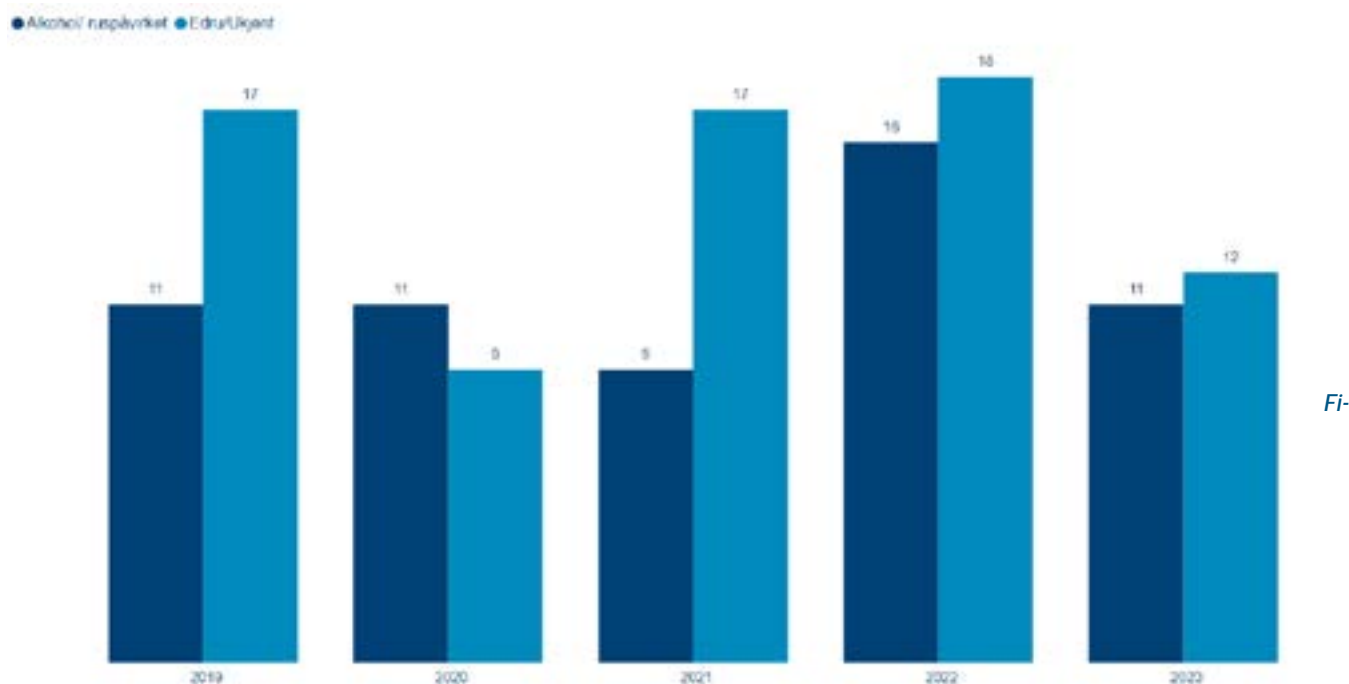
	2019	2020	2021	2022	2023
Mann	27	20	25	32	22
Kvinne	1	0	1	2	1
Totalt	28	20	26	34	23

Tabell 8: Antall omkomne etter kjønn, 2019-2023

Omkomne fordelt etter rus- eller alkoholpåvirkning, 2023

I 2023 omkom elleve personer i fritidsfartøyulykker mens de var påvirket av alkohol eller andre rusmidler. Det tilsvarer omtrent 48 prosent av de totalt 23 omkomne. Det er viktig å merke seg at dette inkluderer alle registrerte dødsulykker med fritidsbåt, også ulykker der noen falt i sjøen fra fortøyd båt.

Seks av de elleve ruspåvirkede personene som omkom, var førere av fartøyet, mens to var passasjerer. I én av ulykkene der en passasjer omkom, var også føreren ruspåvirket (men overlevde). De seks



Figur 6: Omkomne fordelt etter rus- eller alkoholpåvirkning, 2019-2023

førerne som omkom med ruspåvirkning i 2023, hadde en promille mellom 0,44 og 2,42. Fire hadde et promillenivå på 0,8 eller mer.

Tre av de elleve omkomne med ruspåvirkning omkom i ulykker som skjedde mens båten var fortøyd.

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

Omkomne fordelt etter rus- eller alkoholpåvirkning, 2019-2023

De siste fem årene var 58 personer som omkom i fritidsfartøyulykke, påvirket av alkohol eller andre rusmidler. Det tilsvarer 44 prosent av de 131 som omkom i perioden.

32 av de 58 ruspåvirkede personene som omkom, førte fartøyet. Ti var passasjerer. For én av de omkomne er det ukjent om vedkommende var fører eller passasjer. 15 personer med ruspåvirkning omkom i ulykker mens båten var fortøyd (hovedsakelig i fallulykker).

Førerne som omkom, hadde en gjennomsnittspromille på 1,57. Av de 32 ruspåvirkede førerne er det bekreftet at 20 hadde et promillenivå på 0,8 eller høyere. For ti av de omkomne førerne har vi ikke mottatt informasjon om nøyaktig promillenivå.

31 prosent av ruspåvirkede personer som omkom i ulykker der båten var underveis, hadde promille (mellom 1,0 og 1,99) over lovlig verdi (0,8). 38 prosent av disse hadde en promille på mellom 2,0 og 2,99.

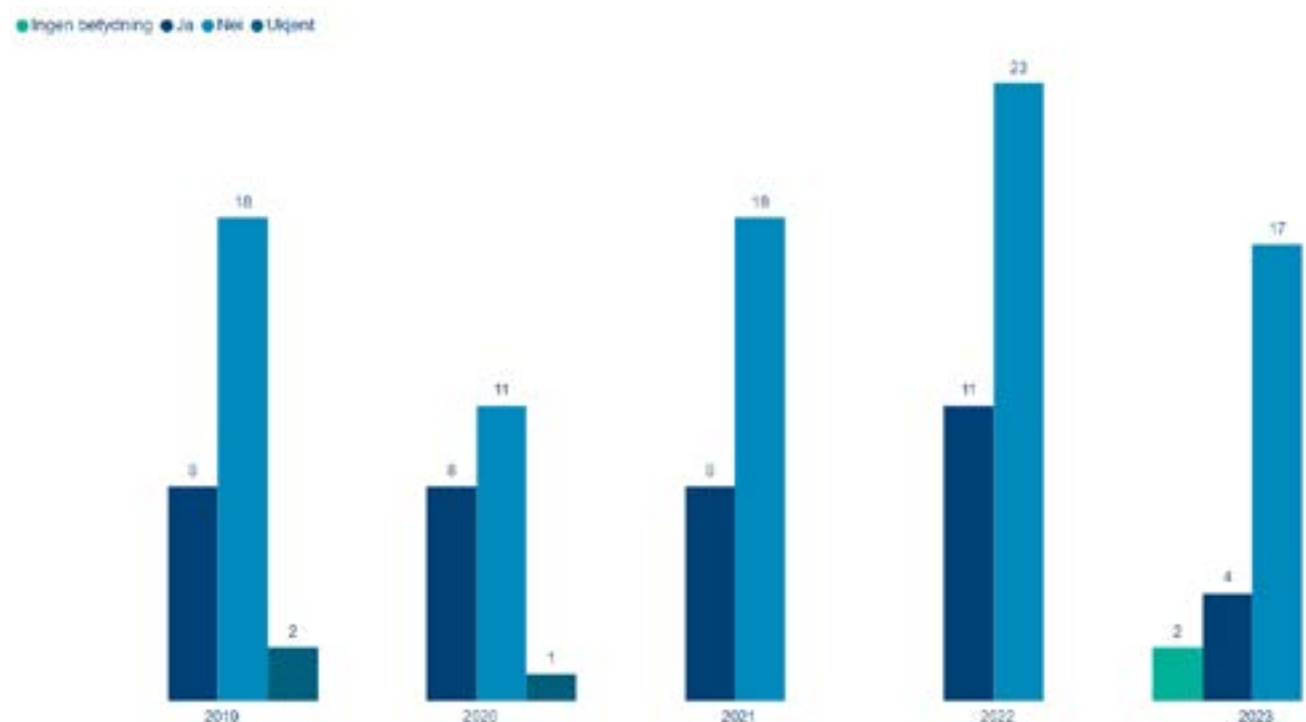
24 prosent av de ruspåvirkede personene som omkom mens fartøyet var oppankret eller fortøyd til kai, hadde en promille mellom 2,0 og 2,99.

Antall omkomne fordelt etter bruk av flyteutstyr, 2019–2023

Det ble i 2023 registrert 17 omkomne som ikke benyttet flyteplagg. Fire personer omkom til tross for at de benyttet flyteplagg. For to personer hadde bruk av redningsutstyr ingen betydning, da de omkom som følge av en gasslekkasje.

Når vi ser på siste femårsperiode, var hele 67 prosent av de omkomne uten flyteutstyr. Historisk statistikk viser tydelig at bruk av flyteutstyr er en god forsikring. I 2022 så vi det høyeste antallet personer som omkom til tross for at de brukte flyteutstyr. Slike hendelser er typisk høyhastighetsulykker, kantringsulykker hvor personer “sitter fast” under eller inni båten, eller hvor de forulykkede blir liggende for lenge i sjøen av andre årsaker.

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



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

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

Direktoratet bruker betydelige ressurser på å følge opp det internasjonale arbeidet. Ved å ta ansvar for ledelse av arbeidsgrupper og korrespondansegrupper og delta aktivt i slikt arbeid bidrar direktoratet til utvikling av oppdatert internasjonalt regelverk. Sjøfartsdirektoratet deltar i alle komiteer som er relevante for direktoratets ansvarsområde.

MEPC vedtok på sitt 80. møte en ny og revidert strategi for å redusere klimautslipp fra skipsfarten ned til null i 2050, og her var Norge en betydelig bidragsyter. En av direktoratets erfarne delegasjonsledere ble gjenvalgt som leder av IMOs underkomité for Human Element, Training and Watchkeeping (HTW). Sjøfartsdirektoratet leder også diverse korrespondansegrupper i IMO innen sikkerhet og miljø.

Endringer i SOLAS sine sikkerhetsregler for kraner og ankerhåndteringsvinsjer ble endelig godkjent i sommer. Dette var siste ledd i arbeidet som Sjøfartsdirektoratet tok initiativ til i IMO etter Bourbon Dolphin-ulykken. Sjøfartsdirektoratet bruker ressurser i IMOs arbeid for å legge til rette for autonome skip. Sjøfartsdirektoratet leder en gruppe som arbeider med å revidere regelverket for utslipp av kloakk. Gruppens arbeid med tiltak for å redusere miljørisikoen ved transport av plastpellets ble ferdigstilt i april og planlegges vedtatt på MEPC 81.



2.1 Vi har effektive tjenester

Sjøfartsdirektoratet jobber kontinuerlig for være et kvalitetsflagg med framtidsrettede tjenester og god service. Vi jobber med å bli enda mer prosessorienterte, og løpende forbedrings- og effektiviseringsarbeid er en del av denne prosessen. Når vi tar i bruk nye digitale tjenester, skal vi effektivisere internt og forenkle rapporteringsbyrden for sjøfolk og næringen.

Direktoratet har i 2023 lansert en ny løsning for automatisert saksbehandling av personellsertifikater. Direktoratet behandler også en del høyhastighets-sertifikater automatisk. På den måten kan vi oppnå en saksbehandlingstid på bare 50 sekunder. Målet er å gjøre personlige sertifikater digitale, spesielt for sjøfolk som seiler i norsk farvann.

En større satsing for å erstatte vårt tilsynssystem med en helt ny skybasert løsning pågår for fullt. Her er det blant annet lansert elektroniske fartøys-sertifikater. Prosessen dreier seg om saksbehandling og tilsyn med fartøy som er under bygging, eller som har operativ seilingstillatelse. Vi skal utvikle tjenester for å støtte en mer effektiv prosess for tilsynsarbeidet og sikre økt åpenhet med våre kunder og samarbeidspartnere. Målet er tidsbesparelser, blant annet som følge av automatiserte oppgaver og et enklere og mer forståelig regelverk. Bruk av risikomodeller gir mulighet til å gjennomføre tilsyn der behovet er størst.

Direktoratet er godt i gang med å utvikle nytt system for innsending av søknad, søknadsbehandling og utbetaling av tilskudd. Målet er å automatisere der det er mulig. Løsningen skal være effektiv og brukervennlig, sikre likebehandling og basere seg på data hentet direkte fra kilden. Det nye systemet skal tas i bruk i 2024.

I 2023 har vi fortsatt arbeidet med å videreutvikle den nye portalen for elektronisk tinglysning som benyttes i Skipsregistrene. Når vi går over til heldigital og moderne skipsregistrering, får vi en langt smidigere saksbehandling, noe som igjen reduserer kostnadene for Skipsregistrene og sjøfartsnæringen.

I 2023 startet også arbeidet med å forbedre og fornye direktoratets nettsider, som er den viktigste kommunikasjonskanalen vår utad. Arbeidet med de nye nettsidene har pågått i hele 2023, med alt fra innhenting av kunnskap om hvordan kundene bruker sidene, til hvordan nye sider bør utformes og organiseres for best mulig brukeropplevelse. Arbeidet forventes å være ferdig i 2024.

Nye digitale produkter skal etableres på en egen skyplattform, men det vil ta noen år før alle digitale løsninger er flyttet.

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

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

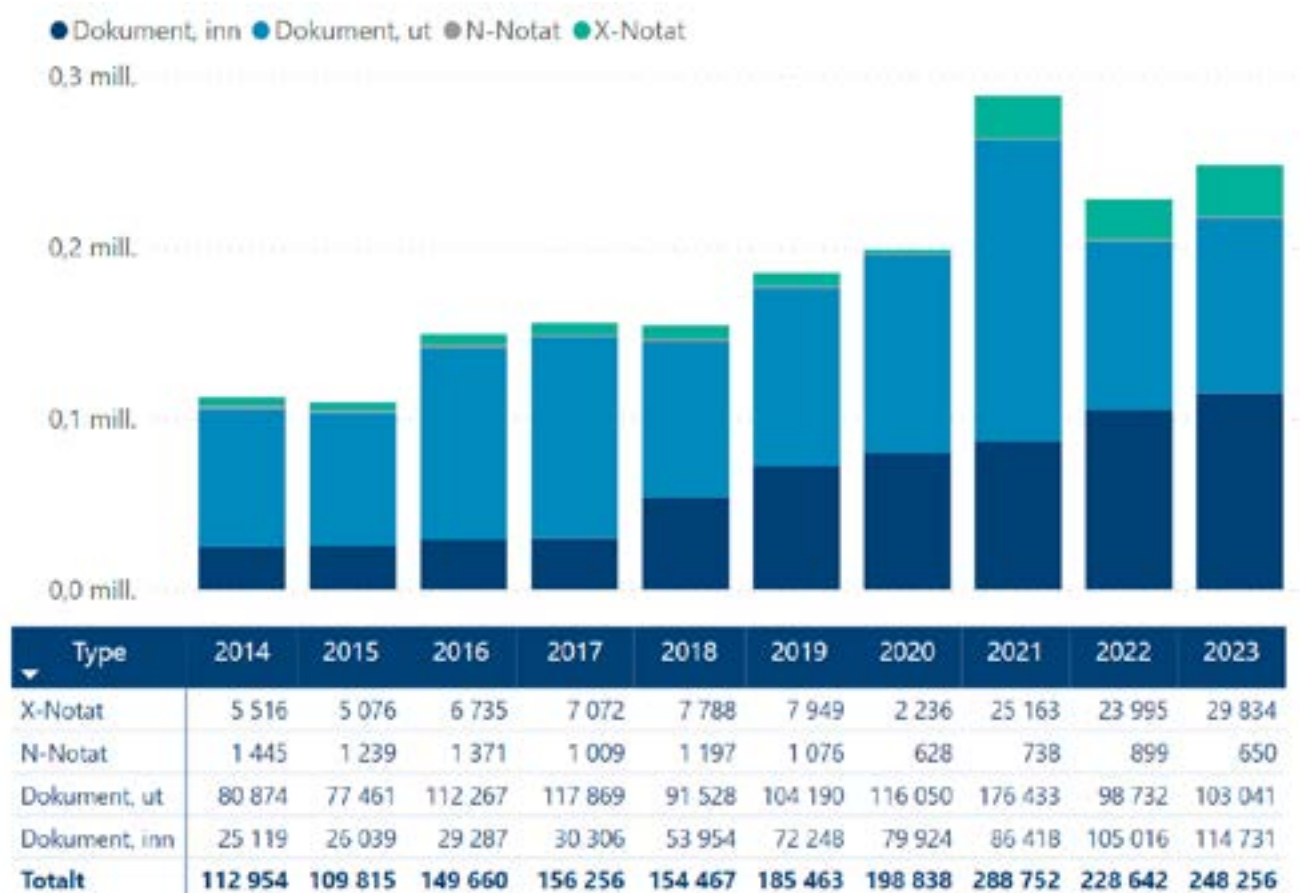
Vi har i dag en avtale med konsulentselskapet Sopra Steria, som skal bistå i forvaltningen av våre fagsystemer. Det nye teamet inngår i direktoratets konsept for felles forvaltning. Her skal vi gradvis gå over til et felles team for alle digitale satsinger.

Klagebehandling

Direktoratet har per årsskiftet 2023 behandlet 205 klagesaker, hvorav 49 kom inn i 2022 eller tidligere. Per skjæringstidspunktet er 37 avgjort av NFD og seks avgjort av KLD. Av disse er direktoratets vedtak omgjort eller delvis omgjort i åtte saker. Seks av disse gjelder tilskuddsordningen, mens de siste to gjelder innsynskrav. 29 saker ligger fortsatt til behandling i NFD, mens det er 28 ubesvarte klagesaker (ikke påbegynt eller under behandling i direktoratet). Det sendes i ganske stor utstrekning foreløpige svar. Når det gjelder saksbehandlingstid, ligger denne i snitt på ca. fire måneder i direktoratet, men

dette snittet trekkes betydelig opp av en spesiell sak på underavdeling Sjøfolk, samt enkelte saker knyttet til tilskuddsordningen som hadde svært lang behandlingstid. Sett bort fra slike tilfeller ligger snittet på omtrent to måneder i direktoratet og ca. fire måneder i departementene. Det er kun vurdert saksbehandlingstid for de sakene som er avgjort av departementene.

Antall journalførte dokumenter viser et høyt aktivitetsnivå i direktoratet også i 2023. Det høye tallet i 2021 har sammenheng med innreiseprosjektet som direktoratet fikk ansvar for da det var pandemi og innreiserestriksjoner.



Figur 8: Journalførte dokumenter i perioden 2014-2023

2.2 Vi har framtidsrettet kompetanse

Innføring av prosessbaserte arbeidsmetoder, digitalisering av tjenestene våre, ny grønn teknologi i maritim næring og nye arbeidsoppgaver stiller krav til at vi holder kompetansen vår oppdatert.

Det er et strategisk mål for Sjøfartsdirektoratet å bygge relevant kompetanse internt, slik at vi blir mindre avhengige av å rekruttere eller leie inn nødvendig kompetanse.

Sjøfartsdirektoratet benytter et eget kompetansestyringsverktøy der alle ansatte får tildelt kompetanseplaner som er forankret i strategiplanen, med

kompetansekrav som bidrar til at vi skal nå målene som er satt for strategiperioden. Kompetanseplanene er delt inn i planer for alle ansatte, for hver avdeling, på fagnivå og for ledere.

De ulike fagavdelingene gjennomfører også spissede opplæringsaktiviteter med forankring i strategisk kompetanseplan. Denne revideres hvert år. Det er også egen satsing på å bygge opp kompetanse innenfor ny teknologi for å være en relevant partner på ny teknologi for den maritime næringen.

2.3 Kulturen vår påvirker kundeopplevelsen positivt

Sjøfartsdirektoratet skal ha en kultur som kjenne- tegnes ved verdiene tillit, initiativ og lagspill. Strategiplanen har som mål at vi skal forstå vår egen kultur. Systematisk evaluering og læring og kontinuerlig forbedring er en viktig del av vår kultur. Vi arbeider med kultur gjennom kulturkartlegging, oppfølging av medarbeiderundersøkelser, leder- og medarbeiderutvikling og profilering av verdiene våre.

HR- og kommunikasjonsavdelingen har jobbet aktivt sammen for å profilere ledige stillinger. Med skråblikk på det å jobbe i direktoratet har vi laget rekrutteringsfilmer der ansatte har bydd på seg selv.

Tilbakemeldingene utad har vært svært positive, og i jobbintervjuer er det flere som trekker dette fram som noe som bidro til et positivt bilde av direktoratet som arbeidsplass. Filmene skaper også begeistring internt i direktoratet og har blitt en viktig del av kulturarbeidet internt. Alle filmene er laget internt – fra idé til produksjon, noe som viser at satsingen på en videostilling har betalt seg godt. Direktoratet er blant annet invitert til å fortelle om videosatsingen på “Markedsføringsdagen” i Haugesund og “Social media days” i Oslo i 2024.

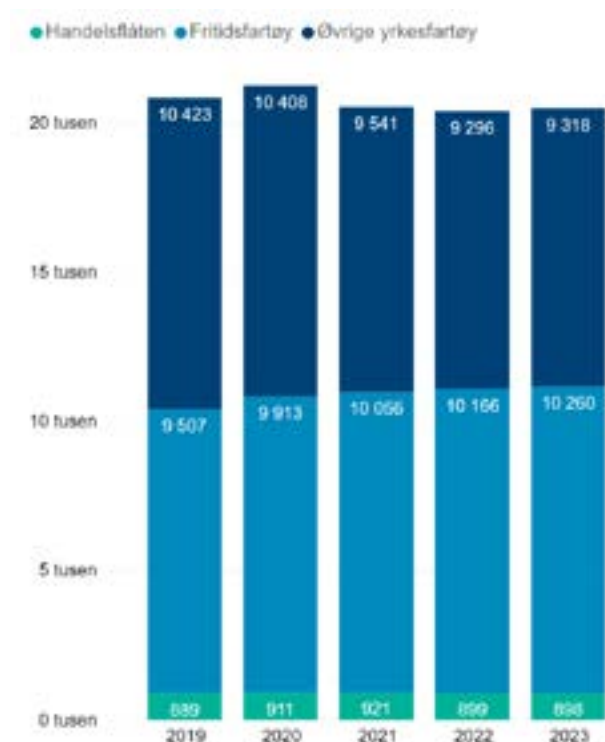
Hovedmål 3:

Verdensledende og attraktiv samarbeidspartner

3.1 Vi har økt flåten i NIS/NOR

NOR

Aktiviteten i NOR har vært litt lavere i 2023 enn de foregående årene. Det er spesielt kjøp og salg av fritidsfartøy som står for nedgangen. Handelsflåten NOR har holdt seg stabil med en netto nedgang på ett fartøy til 898 ved årsskiftet. Antall registrerte fritidsfartøy har hatt en positiv utvikling, selv om markedet har bremsset kraftig opp. Forhandlere og importører av fritidsfartøy skylder på høy rente og svak norsk krone. Antall registrerte fritidsfartøy trosser trenden litt og øker til 10 260, noe som gir en netto vekst på 94 fartøy. Totalt er det registrert 20 476 fartøy ved årsskiftet. Det gir en netto vekst på 115 fartøy i 2023.



Figur 9: Fartøy registrert i NOR, 2019–2023

Den totale panteverdien fortsatte å øke i 2022. Flere store rederier gjennomførte omstruktureringer og refinansieringer. En svak norsk krone bidrar til økningen ved omregning av valutamån.

	2019	2020	2021	2022	2023
NIS	1 103	2 317	2 340	2 288	1 855
NOR	1 859	2 443	2 525	3 692	4 993
BYGGEREG.	17	15	7	8	6
Totalt	2 979	4 775	4 872	5 988	6 854

Tabell 9: Registrerte heftelser i milliarder NOK totalverdi, 2019–2023

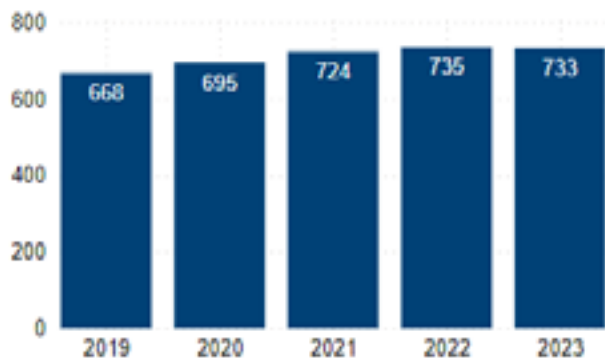
NIS

Rederiene bruker den fleksibiliteten bareboat-registrering gir. Det er også stor spredning på hvilke flaggstater fartøyene kommer fra og går til. Ved utgangen av desember var totalt 20 fartøy registrert inn og 17 ut fra NIS og NOR. Det er en sterk økning fra 2022.

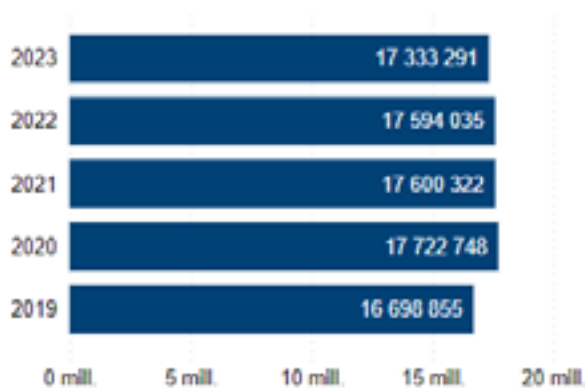
Det var en netto nedgang på to fartøy i NIS-flåten, som bestod av 733 fartøy ved årsskiftet. Etter åtte år med vekst begynte pilen å peke nedover. Det positive er at nedgangen ble mindre enn forventet. Bortfall av sosialavtalen med Polen har likevel satt spor. Flere rederier valgte å flagge ut sine fartøy som hadde polske sjøfolk, og nybygg/skip under bygging som var intendert flagget til NIS, ble endret til annet flagg. Blant de fartøyene som ble flagget ut, var det mange med stor tonnasje. Bruttotonnassen ble redusert med 260 744 tonn i 2023. Fartøyene som kommer inn, er mindre, men nyere og mer miljøvennlige. Gjennomsnittsalderen på NIS-flåten er litt over 14 år.

2023 har vært preget av et urolig verdensbilde, noe som påvirker de globale markedene. Urolige markeder slår ofte ujevnt ut. Tank-, kjemikalie- og offshoremekedet har hatt høye rater og god inntjening, mens det har vært mer ustabile tall for bulk- og lastemarkedet. Cruisemarkedet har virkelig tatt seg opp igjen etter pandemien. Viking Cruises, som er

det største cruiserederiet under norsk flagg, satser på å øke flåten. For at rederiene skal seile under norsk flagg, må rammevilkårene være konkurransedyktige, stabile og forutsigbare. Markedsføringen av “the Quality Flag” må intensiveres for å nå målet om 750 skip registrert i NIS innen utgangen av 2024.



Figur 10: Antall skip i NIS, 2023.



Figur 11: Bruttotonnasje NIS-fartøy per august 2023

Markedsføringsarbeidet fører til en forsterking og forankring av det norske flagget og merkevaren “the Quality Flag”. Den største satsingen i 2023 var Nor-Shipping og forskjellige “Quality Flag”-arrangementer. Under Nor-Shipping ble det arrangert “Quality Flag Reception” med over 200 påmeldte.

Sjøfartsdirektoratet var også til stede under Seatrade Cruise Global i Miami i april, hvor vi hadde møter med representanter fra cruisenæringen og deltok med stand på den norske paviljongen.

Det ble også satset mer på deltagelse og tilstedeværelse under Arendalsuka gjennom deltagelse i paneler samt møter og treffpunkter med aktører i næringen.

I løpet av året har vi hatt flere “flaggfrokoster” i ulike samarbeid:

- ✓ Oslo i februar i samarbeid med Norges Rederiforbund og Maritimt Forum
- ✓ Bergen i april i samarbeid med Maritime Bergen og Bergens Rederiforening i forbindelse med One Ocean Week
- ✓ Arendal i august i samarbeid med Maritime CleanTech i forbindelse med Arendalsuka
- ✓ Ålesund i november i samarbeid med Maritimt Forum nordvest og Norsk Industri i forbindelse med Verftskonferansen

Direktoratet gjennomfører jevnlig kundemøter. Vi var med den norske delegasjonen som besøkte Singapore Maritime Week i april, der vi fikk møte norske aktører i næringen som har tilhold og aktiviteter i Asia.

Sosiale medier er også viktig i arbeidet med å spre budskapet om norsk flagg, og gjennom året er det jevnlig lagt ut nyheter og informasjon knyttet til dette.

CRM-systemet er brukt i forbindelse med arrangementene. Systemet er nå i en fase for videreutvikling, samtidig som vi ser på hvordan vi kan få gode rutiner for oppdatering av innhold og øke bruken internt i direktoratet. Målet er å effektivisere arbeidet med kundeinformasjon og aktiv kunderelasjon. Dette er viktig for direktoratets mål om å være den foretrukne maritime administrasjonen å være tett på næringen og drive aktiv kunderelasjonsbygging.

Ny markedsføringssjef var på plass første januar.



Fotokonkurransen for sjøfolk 2023
Foto: Mailinn Totland
Viking Energy

3.2 Vi sikrer norsk maritim kompetanse

Tilskuddsordningene for sysselsetning av sjøfolk er en viktig ordning for å sikre kompetanse og arbeidsplasser og bidra til mer konkurransedyktige rammevilkår for norsk skipsfartsnæring. I 2023 har tallet på søknader og sjøfolk i de forskjellige modellene vært økende, og det ser ut til at aktiviteten i næringen holder seg på et høyt nivå. Sjøfartsdirektoratet jobber med å få på plass en ny og forbedret digital løsning for søknader og saksbehandling av tilskuddsordningen for sysselsetning av sjøfolk. Denne vil bli lansert første halvår i 2024.

I løpet av 2023 ble et nytt kompetansesertifikat, Dekksoffiser klasse 6, innfaset. Sertifikatet er skredersydd for kystnær virksomhet og kom som følge av både behov for å styrke sikkerheten og for å imøtekomme behov i næringen.

Direktoratet samarbeider videre med næringen på flere områder for å videreutvikle maritim kompetanse. Et viktig samarbeidsorgan i tilknytning til dette er maritimt samarbeidsforum. Forumet er et trepartssamarbeid der også viktig interesseorganisasjoner tilknyttet maritim kompetanse er representert. Det er etablert en egen og fast arbeidsgruppe for kompetanse og utdanning i tilknytning til forumet.

3.3 Vi er hovedkilden til informasjon innenfor norsk sjøfart

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

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

Antall mediehenndelser har vært noe lavere i 2023 enn tidligere år, men sakene har vært mer komplekse eller tidkrevende. Dette ser vi også når en ser på innsynskrav, som ofte er det som leder fram til en mediasak. Dette handler om alt fra oppfølging av ulykker til saker som er generert gjennom innsynskrav til direktoratet. Resultatene fra den årlige deltakelsen i PR-barometeret fra Aalund, viser at direktoratet jevnt over scorer godt når det gjelder kontakt med media, men at vi ifølge enkelte journalister fortsatt bruker et noe avansert språk.

Tabellen viser score innen de ulike segmenter av mediekontakt og image sammenlignet med andre statlige virksomheter:

Vi ser at den aktive pressekontakten har et forbedringspotensial. Da må vi først og fremst vite mer om hvordan mottakere av pressemeldinger agerer. I dag sendes disse ut via egne maillister, men vi vil for 2024 se på andre løsninger (som NTBs pressemeldingstjeneste). En bedre teknisk løsning vil gi nyttig kunnskap om mottaker har lest meldingen, brukt den eller har hatt behov for videre dialog med direktoratet. Vi har i noen år brukt CIM til registrering av mediehenndelser, men vil også her gjøre en endring i 2024 og gå tilbake til medieloggen.no, noe som gir bedre tilgang på statistikk m.m. Vi skal i tillegg bedre kompetansen på analyse av den informasjonen som vi får via medieverktøyet Retriever.

Sosiale medier brukes aktivt og er fortsatt en viktig del av arbeidet med kommunikasjon og budskapsformidling. Vi har styrket tilstedeværelsen på LinkedIn og har en kanalstrategi for hva som skal ut i hvilke kanaler.

	Aktiv pressekontakt	Generell pressekontakt	Image	Toppledelsen
1	Havforskningsinstituttet (1)	Havforskningsinstituttet (2)	Havforskningsinstituttet (1)	Sjøfartsdirektoratet (1)
2	Kystverket (6)	Statistisk sentralbyrå (-)	Statistisk sentralbyrå (-)	Havforskningsinstituttet (7)
3	Mattilsynet (11)	Kystverket (8)	Kystverket (8)	Statnett (9)
4	Nav (-)	Enova (11)	Brønnøysundregistrene (-)	Fiskeridirektoratet (12)
5	Sjøfartsdirektoratet (3)	Brønnøysundregistrene (-)	Enova (10)	Politidirektoratet (18)
6	Helsedirektoratet (8)	Sjøfartsdirektoratet (7)	NVE (6)	Enova (4)
7	Enova (4)	Helsedirektoratet (6)	Sjøfartsdirektoratet (7)	Miljødirektoratet (8)
8	NVE (13)	Mattilsynet (8)	Helsedirektoratet (4)	Skatteetaten (8)

Sjømannsidretten

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

Det største arrangementet er Nordsjøcupen i fotball, som arrangeres i Hirtshals. Sensommeren 2023 kunne cupen endelig gjennomføres igjen, etter at pandemien hadde satt en stopper for turneringen i 2020, 2021 og 2022. Det var 17 påmeldte lag, og vi var om lag 275 personer på anlegget.

Sjømannsidretten administrerer en nettportal, idrett.sdir.no, med treningsdagbok, informasjon, motivasjon og kampanjer. Basert på denne organiserer vi en årlig aktivetskampanje som heter Sjøtrimkonkurransen. I 2023 var det 760 personer som registrerte aktivitet i treningsportalen til Sjømannsidretten, mot 707 personer i 2022. I 2021 var det 797 personer som registrerte aktivitet, så tallet er ganske stabilt.

Portalen har vært i drift i ti år, og vi er fornøyd med at den fortsatt er aktuell og har mange brukere. I 2023 var det akkurat 200 nye personer som registrerte seg med profil i webportalen, mot 222 nye brukere i 2022. Resten er de som har hatt profil over lengre tid. Det vil i praksis si at vi har beholdt en noe større andel av deltakere som har hatt profil over flere år.

I løpet av 2023 ble det registrert 98 051 aktiviteter (treningsøkter) blant deltakerne. Til sammenligning ble det i 2022 registrert 74 900 aktiviteter, mens det i 2021 ble registrert 92 641 aktiviteter. Det vil si at det er registrert mer aktivitet i 2023 enn på flere år.

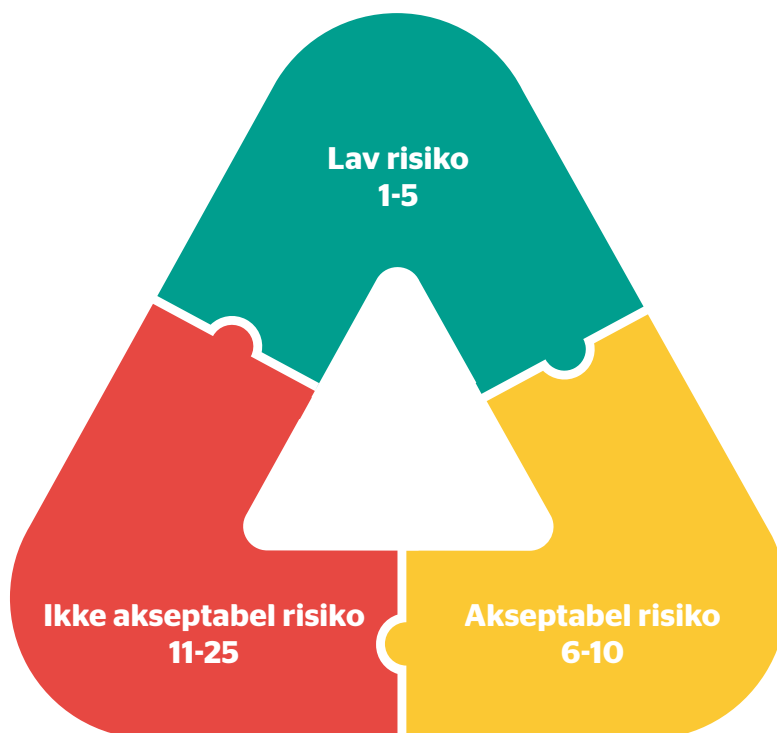
Brukerne har registrert aktivitet i totalt 93 363 timer. I 2022 var dette tallet 71 950 timer, mens de i 2021 var aktive i 90 534 timer. Det er dermed også en økning i total treningsmengde. I praksis vil den samlede treningen som er registrert blant deltakerne, utgjøre omtrent fulle 52 årsverk (med utgangspunkt i 1800 timer per årsverk).



Mål, styringsparametere og oppdrag fra departementet

For hvert enkelt hovedmål har direktoratet spesifikke resultatkrav:

For måling av risiko er følgende tre kategorier brukt:



Hovedmål 1: Høy sikkerhet, renere miljø

Delmål: 1.0 Innledning

T 1.1.0 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Direktoratet har en sentral rolle i å støtte opp under regjeringens satsing på grønn skipsfart nasjonalt og internasjonalt. Direktoratet skal bidra til at Norge forblir en ledende maritim nasjon, særlig innenfor grønn omstilling og digitalisering i den maritime næringen. Direktoratet skal i dette arbeidet legge vekt på å møte næringens behov som følge av den grønne omstillingen, og videreutvikle den tekniske, maritime og juridiske kunnskapen knyttet til klima- og miljøvennlige løsninger.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	8
Direktoratet opplever fortsatt stor aktivitet knyttet til forskning og utvikling, både innen akademisk og i næringen. Det er stor etterspørsel etter direktoratets tilstedeværelse og rådgiving, særlig knyttet til lav- og nullutslippsteknologier samt autonomi og systemer for fjernstyring av skip. Økt turnover og et krevende arbeidsmarked gjør det utfordrende å opprettholde og utvikle kapasitet og kompetanse i tråd med behovet. Tidligere senter for ny maritim teknologi ble ved årsskiftet omdannet til en egen enhet i fartøy og sjøfolk – seksjon for ny maritim teknologi. Det er i løpet av våren ansatt leder og tilført ressurser. Arbeidet i Maritime Technologies Forum er videreført. Forumet har ambisiøse mål og er en sammenslutning av flere flaggstater og klaseselskap. Direktoratet deltar aktivt i flere nasjonale forum og kompetanseprosjekt som Grønt Skipsfartsprogram, SFI SmartMaritime og SFI Autoship, NFAS, Maritime Cleantech og flere.		

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

T 1.1.01 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Resultat av forebyggende arbeid knyttet til antall ulykker og uønskede hendelser for nærings- og fritidsfartøy	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	9
Kampanjer næringsfartøy Fokusområdet for 2023 var fallulykker. Det er i forbindelse med dette utarbeidet informasjonsmateriell, sjekklister for egenvurdering, sjekklister for tilsyn samt flere artikler i kategorien "læring av hendelser". Materiellet er samlet under "Unngå fallulykker – ta kontroll" på sdir.no. "Sjekk sjarken 2023" var opprinnelig planlagt på tilsynsplanen for 2023 og skulle gjennomføres i mars, men ble i løpet av første tertial avlyst på grunn av ressursituasjonen. "Sikker arbeidsbåt" er en ny kampanje rettet mot mindre lasteskip som skal gjennomføres i tredje tertial. Planleggingsarbeid ble igangsatt i første tertial. Kampanjen ble gjennomført i tredje tertial 2023 med gode resultater. Det ble gjort flere funn som følges opp i etterkant. Kampanjer fritidsfartøy Sjøfartsdirektoratet deltar på flere av de større messene og arrangementene for å gi veiledning og drive holdningsskapende arbeid rettet mot både bransjen og fritidsbåtk brukere. Med innføringen av høyhastighetsbevis fra 1. juni 2023 har vi konsentrert oss mer om veiledning knyttet til dette kravet. "Trygg i båt"-kampanjen ble gjennomført som planlagt sommeren 2023. I denne kampanjen driver Sjøfartsdirektoratet oppsøkende virksomhet i båthavner og lignende for å formidle viktig sikkerhetsinformasjon til båtbrukere. "Løft blikket"-kampanjen, en samarbeidskampanje mellom Sjøfartsdirektoratet, Kystverket og Redningsselskapet, ble gjennomført som planlagt sommeren i 2023. I tillegg har Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Kystverket hatt fokus på viktigheten av sikkerhet også i havn, når båten er fortøyd. Vi har utarbeidet informasjonsmateriell med nyttige råd. Kampanjen om sikker vinterhavn er synliggjort i diverse medier med god dekning. Sjøfartsdirektoratet har deltatt i "Klar for sjøen"-kampanjen, en samarbeidskampanje som retter oppmerksomheten mot utfordringer knyttet til alkohol og båtliv. Konferanser Fritidsbåtkonferansen ble i mars gjennomført for tiende år på rad. Konferansen var godt besøkt, med i overkant av 100 deltakere, og har nå etablert seg som en sentral arena. Sjøsikkerhetskonferansen ble gjennomført i begynnelsen av tredje tertial.		
T 1.1.02 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Sjøfartsdirektoratet forvalter det sentrale regelverket på sjøsikkerhets- og miljøområdet. Dette målet betyr at direktoratet skal bidra til høy sikkerhet og renere miljø gjennom regelverksutvikling, tilsyn og forebyggende arbeid.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	10
Direktoratet følger opp dette arbeidet på en god måte, men den betydelige endringstakten i næringen som følge av det grønne skiftet medfører større krav til både direktoratet og dets ansatte sammenlignet med tidligere.		

T 1.1.03 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Resultat av ulike tilsyn knyttet til skip og sjøfolks arbeids- og levevilkår på skip.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☒ Oppgaven er ferdig/avsluttet	8
Direktoratet har observert betydelig nybygg-/ombyggingsaktivitet, både nasjonalt og internasjonalt. Hovedtyngden i dette arbeidet har vært på ombygginger, mens det har vært en nedgang innen nybygg sammenlignet med tidligere år. Det er til tider utfordrende å følge opp det store omfanget av tilsynsarbeid, spesielt ettersom en stor del av oppfølgingen foregår i utlandet. Sertifikatspeksjoner har høy prioritet, og direktoratet har utført sertifisering på samtlige begjærte inspeksjoner. I løpet av 2023 ble det gjennomført 2427 fartøysertifiseringer, og funn relatert til brann og redning dominerer fortsatt. En trend er at antallet ISM-relaterte funn fremdeles er forholdsvis høyt. Det er gjennomført 413 ISM-revisjoner i 2023. Disse har resultert i 973 avvik. Antall avvik er 2,36 per revisjon, noe som er relativt stabilt sammenlignet med de siste årene. Det gis fortsatt flest avvik på "utarbeidelse av planer for operasjon om bord", "ressurser og personell" og "vedlikehold av skip og utstyr". MLC- og WFC-inspeksjoner bidrar til å sikre gode arbeids- og levevilkår om bord. Tilsyn med fokus på arbeids- og levevilkår har høy prioritet, både på norske og utenlandske skip. Bekymringsmeldinger som gjelder lønnsforhold, bemanning, hviletid og arbeidsavtaler, prioriteres høyt i tilsynsarbeidet. I perioden har det vært flere krevende saker som blant annet går på manglende lønnsutbetalinger. Det er blitt innrapportert saker om arbeidsforhold/trakassering. Direktoratet jobber med oppfølging av funn fra Riksrevisjonen. Vi har etablert en "Tips oss"-ordning og opplever at med dette får inn flere bekymringsmeldinger, også relatert til trakassering. Funn innen arbeids- og levevilkår har økt i 2023. I 2023 gjennomførte direktoratet kampanjer rettet mot snøkrabbefiske, verdensarvfjordene og fartøy under 24 meter som fører 12 eller færre passasjerer. I tillegg har vi vært til stede på Svalbard. Vår erfaring er at denne typer kampanjer er viktige. På høsten ble "Sikker arbeidsbåt"-kampanjen gjennomført i tett samarbeid med Kystvakten. Direktoratet avdekket en del alvorlige forhold under kampanjen, noe som indikerer at vi må ha fokus på denne fartøygruppen også i 2024. Direktoratet kom i 2023 godt i mål med havnestatskontroller innen Paris MoU. Tildelt "fair share" var 566, og direktoratet gjennomførte 604 kontroller. Miss-prosentsen var lavere enn den tillatte grensen på 10 prosent. De fem hyppigste funnkategoriene er omtrent de samme som tidligere år, med brann og redning på topp. Tilbakeholdsprosenten på kontroller utført i Norge er 2,5 prosent, noe som er lavere enn tilbakeholdelsesprosenten i hele Paris MoU (4,3 prosent). Når det gjelder havnestatskontroller på fiskefartøy, har direktoratet utført 28 tilsyn, og antall funn per tilsyn var relativt høyt sammenlignet med andre tilsyn. Brann- og redningsrelaterte funn ligger også her på topp. Antallet uanmeldte tilsyn har økt, og i 2023 ble det utført 449 slike tilsyn. Tilbakeholdsprosenten ligger på om lag 16 prosent, noe som er høyt, men likevel lavere enn i 2021 og 2022. Den høye tilbakeholdsprosenten er et resultat av et risikobasert tilsyn. De fem hyppigste funnkategoriene er omtrent de samme som ved havnestatskontroller, og feil med brann- og redningsutstyr topper listen. Også innen uanmeldte tilsyn er det forholdsvis mange ISM-relaterte funn. Hovedtyngden av uanmeldte tilsyn er gjennomført på lasteskip og fiskefartøy, og det er også innen disse fartøygruppene vi gjør flest funn. Vi gjennomførte totalt 282 svovelinspeksjoner. Det ble tatt 110 prøver med svovelapparat på fartøyet, og fire prøver ble sendt til laboratorium for analyse. Basert på svovelprøvene ble det ilagt ett overtredelsesgebyr på 250 000 kroner. Det er en økende trend både i antall inspeksjoner og svovelprøver i perioden 2020-2023, men det må selvsagt ses i sammenheng med covidrestriksjoner de foregående årene. Vi har over tid sett at funnprosenten går ned, noe som indikerer at regelverket i stor grad overholdes. Kontroll av avfallshåndteringssystemer (PRF) er utført i henhold til plan. Erfaringene med disse tilsynene er at vi finner en del mangler, hovedsakelig knyttet til mangler ved dokumentasjon. Det ble gjennomført 295 tilsyn. Direktoratet har i 2023 styrket tilsyn i henhold til bulkdirektivet. RCD - fritidsbåt I alt ble det gjennomført 26 CE-kontroller av nye fritidsbåter, noe som resulterte i totalt 14 pålegg. Disse fordelte seg slik: fire på én kontroll, tre på én, to på én, og de øvrige fem som enkeltpålegg. Vanligst var det med mangler knyttet til produsentskilt, ofte som følge av manglende oppfyllelse av ny versjon av standarden fra 2021. Ellers ble det avdekket en rekke formelle mangler, blant annet knyttet til språkkrav eller manglende samsvarserklæring. Gruppen av inspektører som gjennomfører slike inspeksjoner, er fra desember 2023 styrket med to nye inspektører fra henholdsvis region 2 og region 7. Én fritidsbåtprodusent har fått særlig oppfølging. Én ulykke er undersøkt av Statens havarikommisjon, og produsenten - og spesielt den aktuelle båtmodellen - følges videre opp av Sjøfartsdirektoratet. Det ble gjennomført revisjon av fritidsbåtprodusenten, noe som resulterte i fire avvik. Disse avvikene omfattet mindre avvik på internkontroll og mer omfattende mangler knyttet til teknisk dokumentasjon. MED - skipsutstyr Det ble gjennomført 46 spesifikke rattmerkekontroller (måltallet var 40). Få pålegg ble gitt, og disse var hovedsakelig knyttet til formelle mangler, som at samsvarserklæringer ikke foreligger på inspeksjonstidspunktet. I tillegg til rattmerkekontrollene er det observert og fulgt opp fartøy med utstyr som ikke oppfyller krav til rattmerking. Sjøfartsdirektoratet deltar i et pågående felleseuropeisk tilsynsprosjekt (JAHARP-21), hvor produktgruppene MED/1.8, MED/1.9 og MED/1.10 (pyrotekniske nød signaler) undersøkes og testes. Samarbeidsprosjektet forventes avsluttet i 2024.		

T 1.1.04 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Resultat av tilsyn med classeselskap, godkjente foretak og utdanningsinstitusjoner.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☒ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6
Anerkjente classeselskap RO/RSO Det er gjennomført tre revisjoner av RO i 2023: Revisjon av American Bureau of Shipping (ABS) for rollene RO og RSO ble utført 6.-7. mars 2023 ved ABS sitt kontor i Oslo. Effektiviteten til styringssystemet til ABS ble demonstrert og funnet godt implementert. Delegerte oppgaver blir utført på en tilfredsstillende måte. Ett mindre avvik ble identifisert. Revisjon av RINA for rollene RO og RSO ble utført 9.-11. mai 2023 ved RINAs hovedkontor i Genova, Italia. Effektiviteten til RINAs styringssystem ble demonstrert og funnet implementert. Delegerte oppgaver blir utført på en tilfredsstillende måte. Sju avvik ble identifisert. Revisjon av DNV for rollene RO og RSO ble utført som vertikalrevisjon av ISM, ISPS og MCL sertifisering om bord i fartøyet Hoegh Esperanza 27.-28. november 2023 i Tyskland. Effektiviteten til DNVs styringssystem ble demonstrert og funnet implementert. Delegerte oppgaver blir utført på en tilfredsstillende måte. Ingen avvik ble avdekket. Godkjente foretak I løpet av 2023 ble det gjennomført fire tilsyn av godkjente foretak. Ett av tilsynene gjaldt en bekymringsmelding om mangelfullt arbeid ved sertifisering av nybygg hos et foretak. Dette ble redegjort for og tatt opp med foretaket, og korrigerende tiltak ble gjennomført. Påpekte avvik var imidlertid ikke av en slik karakter at vi fant grunn til å vurdere å si opp avtalen. For å få et enda bedre innblikk i arbeidet som godkjente foretak utfører, spesielt knyttet til inspeksjon av fartøyene, ble uanmeldte tilsyn i 2023 utført med særlig fokus på å vurdere kvaliteten på de godkjente foretakenes inspeksjoner. Resultatene fra de uanmeldte tilsynene avdekket for mange avvik som enkelte godkjente foretak ikke synes å ha fanget opp gjennom sine fartøykontroller. Direktoratet har tatt opp funnene med aktuelle godkjente foretak, slik at de skal kunne treffe effektive korrigerende tiltak for å hindre gjentakelse og kunne forbedre sitt arbeid. Vi vil fortsatt legge vekt på uanmeldte tilsyn av denne fartøygruppen for å overvåke kvaliteten på inspeksjonene til foretakene og dermed også gi mer målrettede tilbakemeldinger som kan bidra til høyere kvalitet. Direktoratet ser for øvrig at kapasitet, dekning og konkurranse i kontrollordningen har vært tilfredsstillende gjennom 2023, til tross for frafall av to godkjente foretak i første halvår. Ett foretak (lokalisert på Sola utenfor Stavanger) gikk konkurs, og ett foretak (lokalisert på Rødskjær sør for Harstad) la ned på grunn av mangel på ressurspersoner. Direktoratet antar at begge disse aktørene blir tilstrekkelig dekket av andre godkjente foretak i deres nærområde. De gjenværende foretakene vil med flere fartøy som skal sertifiseres, få et bedre grunnlag for å kunne operere som godkjente foretak. Dette vil blant annet styrke dem økonomisk. Utdanningsinstitusjoner Det er gjennomført totalt 28 revisjoner av utdanningsinstitusjoner som tilbyr STCW-opplæring. Av disse var 25 fornyelsesrevisjoner, og tre var tilleggsrevisjoner med bakgrunn i alvorlige avvik. To planlagte revisjoner fornyelsesrevisjoner for 2023 ble utsatt til 2024. Det er avdekket totalt 87 avvik, blant annet alvorlige avvik ved fem utdanningsinstitusjoner. I gjennomsnitt ble det avdekket 3,48 avvik per revisjon. Revisjonsresultater viser manglende oppfølging av forutsetninger i godkjenningsbeviset. Det blir ofte glemt å begjære revisjoner, og godkjenninger utløper. Det er stor kvalitetsmessig forskjell på tredjepartsselskapene som sertifiserer skolene etter en anerkjent kvalitetsstandard. I tillegg er det gjennomført revisjon av 20 tilbydere av høyhastighetskurs. Av disse var fire tilleggsrevisjoner med bakgrunn i alvorlige avvik. De to største aktørene på markedet hadde alvorlige avvik og måtte gjennomføre tilleggsrevisjoner. Et av disse selskapene har hatt tre tilleggsrevisjoner. Det er avdekket totalt 124 avvik, inkludert alvorlige avvik ved to tilbydere. I gjennomsnitt ble det avdekket 6,20 avvik per revisjon. Trenden viser manglende forståelse generelt for kvalitetsstyring og sikkerhetsstyringsarbeid.		

T 1.1.05 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Høy rangering på Paris MoU, Tokyo MoU og Qualship 21.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☒ Oppgaven er ferdig/avsluttet	3
Det norske flagget er rangert som nummer fem på Paris MoU sin hviteliste. Det norske flagget er medlem av USCG sin Qualship 21 og høyt rangert på Tokyo MoU sin hviteliste. Dette viser at det norske flagget anses som et kvalitetsflagg i de største havnestatskontrollregimene, og at tilbakeholdelsesprosenten er lav. Nye rangeringer ble effektuert 1. juli 2023. Direktoratet gikk fra en 5. plass i 2022 til en 3. plass i 2023 på Paris MoU sin hviteliste. Det skyldes hovedsakelig en liten økning i antall tilbakeholdelser. Direktoratet følger nøye med på trenden og at tilbakeholdelsesprosenten er lav.		

T 1.1.06 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Bidra inn i arbeidet med å etablere et overordnet og koordinerende sektorresponsmiljø i Kystverket.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	9
Sjøfartsdirektoratet har gjennom hele året støttet Kystverket i etableringen av et sektorresponsmiljø for maritim sektor. En dedikert arbeidsgruppe bestående av personer fra FAS (Fartøy og sjøfolk) og OTI (Operativt tilsyn) har deltatt ved å gi innspill, delta i arbeidsmøter og bidra i dialogmøter med Nasjonal sikkerhetsmyndighet og NORMA Cyber. I desember ble det oppnådd enighet mellom Kystverket og NORMA Cyber, med innspill fra direktoratet, om et oppdrag med teknisk bistand (for ett år). Sjøfartsdirektoratet er ikke direkte med i dette oppdraget, men er nevnt som aktør i maritim SRM. I tillegg er det blitt utarbeidet et utkast til en avtale mellom direktoratet, Kystverket og Norma Cyber med formål om informasjonsdeling og intensjon om fornying av oppdraget til Norma Cyber etter at det første året er omme. Sjøfartsdirektoratet skal være del av arbeidet med videreføring. Sjøfartsdirektoratet vil fortsette å følge arbeidet, være aktivt engasjert og sikre at direktoratets ansvar blir ivaretatt.		

T 1.1.07 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Gjennomføre høring og fastsette regler om begroing på skipsskrog.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	3
Sjøfartsdirektoratet oversendte forslag til høringsdokumenter i juni 2022. Departementet ga tilbakemelding på forslaget. I samråd med KLD valgte Sjøfartsdirektoratet å avvente arbeidet til revisjonen av retningslinjene sommeren 2023. IMO har nå revidert retningslinjene. Sjøfartsdirektoratet arbeider med forslag til regelverk som gjør IMOs retningslinjer for å hindre spredning av fremmede organismer gjennom begroing på skip bindende i norsk rett. Vi tar sikte på høring i første halvdel av 2024 og fastsettelse til sommeren.		

T 1.1.08 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Videre arbeid med utvidelse av krav for å redusere utslipp i verdensarvfjordene til andre norske farvann.	☒ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	9
Vi avventer nærmere bestilling fra KLD.		

T 1.1.09 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Videre arbeid med skjerpede utslippskrav for kloakk langs norskekysten.	☒ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	4
Avventer oppdragsbrev fra KLD.		
T 1.1.10 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
I samarbeid med Miljødirektoratet, fullføre gjennomføring av revidert skipsavfallsdirektiv i norsk rett.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☒ Oppgaven er ferdig/avsluttet	3
Forslag til gjennomføring er utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet og Miljødirektoratet, offentlig høring er gjennomført, og direktoratene har i samarbeid gjennomgått innkomne høringsinnspill til forskriftsforslaget om gjennomføring av revidert skipsavfallsdirektiv. Vurderingen og en oppdatert anbefaling om forskriftsendringer er oversendt KLD. Det er også utarbeidet EØS-notat og forslag til forskriftsendringer for implementering av de fire gjennomføringsforordningene til direktivet. Endringene trer i kraft 1. oktober 2023.		
T 1.1.11 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Videre arbeid med en mulig søknad av ECA-krav nord for 62. breddegrad.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☒ Oppgaven er ferdig/avsluttet	4
Et forslag om etablering av et nytt lavutslippsområde i Norskehavet er sendt inn til MEPC 81, som møtes i mars 2024 (se dokument MEPC 81/11/1).		
T 1.1.12 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Utforme forslag til konkret kravstilling om lav- og nullutslippsløsninger for offshorefartøy og utrede utestående spørsmål.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☒ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	9
Oppdraget om lav- og nullutslipp for offshorefartøy bygger på tidligere oppdrag: Oppdrag av juni 2020 – “Oppdrag om vurderinger knyttet til lav- og nullutslippsløsninger for driftsfartøy i forbindelse med petroleumsproduksjon” og oppdrag fra KLD i februar 2021 – “Oppdrag om konkretisering av mulige lav- og nullutslippskrav for offshorefartøy i petroleumsproduksjon”. Sjøfartsdirektoratet ble bedt om å konkretisere lav- og nullutslippskrav. Rapport ble levert i juni 2021. Rammene for nåværende oppdrag er: Forslag til utforming og innretning av lavutslippsløsninger fra 2025 og nullutslipp fra 2030. Dette skal bygge på tidligere utredninger, men være oppdatert ut fra status i teknologiutvikling og andre relevante forhold. Arbeidet er i bero i påvente av nødvendige avklaringer fra KLD.		

T 1.1.13 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Sjøfartsdirektoratet skal ha god styring og kontroll med informasjonssikkerheten. Sikkerhet skal ivaretas og dokumenteres i samsvar med nasjonal strategi for digital sikkerhet og tilhørende tiltaksplan. Arbeidet med digital sikkerhet skal forebygge IKT-sikkerhetshendelser som kan forårsake alvorlig skade i egen virksomhet eller hos andre. Sjøfartsdirektoratet har ansvar for å håndtere digitale angrep i egen virksomhet, og for å dele informasjon om digitale angrep med departementet og relevante samarbeidspartnere.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ✓ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	8
Anskaffelse av ny IT-driftsleverandør ble påbegynt høsten 2023. Det har vært fokus på å ha med tydelige og tilstrekkelige sikkerhetskrav knyttet til denne viktige leveransen, samt å etablere en klar arbeidsdeling mellom Sjøfartsdirektoratet og leverandør. Sjøfartsdirektoratet arbeider aktivt med prosessarbeid innen informasjonssikkerhet. Målet er å sikre at all informasjon/kommunikasjon oppfølger gjeldende krav og standarder. En framdriftsplan for prosessen er under utarbeidelse. Samtidig som prosessarbeidet skal styrke vårt arbeid innen informasjonssikkerhet, retter vi oppmerksomheten mot dette i den daglige driften. Sjøfartsdirektoratet har fulgt opp de 15 øverst prioriterte tiltakene i NSMs grunnprinsipper for IKT-sikkerhet, som vil beskytte oss mot de fleste informasjonssikkerhetsbrudd. Det pågår et forbedringsarbeid for å sikre best mulig oppfyllelse. Avvik er identifisert og prioritert, og vi jobber med å lukke dem. Vi gjennomførte nasjonal sikkerhetsmåned i oktober 2023. Vi har videre valgt å rapportere ved å benytte "Tiltaksoversikt til nasjonal strategi for digital sikkerhet". Der er det listet opp ti overordnede tiltak som kan øke direktoratets egenerverne til å beskytte seg mot og håndtere digitale hendelser.		

T 1.1.14 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Det forventes at Sjøfartsdirektoratets sikkerhets- og beredskapsarbeid er risikobasert, og at virksomheten regelmessig gjennomfører og tar lærdom av øvelser. Styringsdokumenter og planverk skal oppdateres med utgangspunkt i evaluering av hendelser og øvelser.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ✓ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	8
Direktoratet har i 2023 etablert styringsdokument for samfunnssikkerhet og beredskap. Dette dokumentet klargjør roller og ansvar, og det er etablert en egen rolle med ansvar for det helhetlige beredskapsarbeidet. Styringsdokumentet vil bli etablert som et kompetansekrav til alle ansatte i virksomheten. Alle ansatte fikk i desember anledning til å høre et foredrag av Jørgen Dyrhaug fra NSM, som blant annet snakket om sikkerhetskultur, egenberedskap og risikostyring. Direktoratet deltok på en øvelse i 2023, hvor to av våre liaisoner øvde opp mot Forsvarets operative hovedkvarter. Direktoratet gjennomførte i 2023 en phishing-øvelse på egne ansatte. De som ikke bestod testen, måtte gjennomføre et digitalt opplæringsprogram.		

T 1.1.15 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Direktoratet skal redegjøre for arbeidet med sikkerhet og beredskap i årsrapporten.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ✓ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6
Status på sikkerhetsarbeidet er inkludert i årsrapporten.		

T 1.1.19 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Regelverk som åpner for anvendelse av ny sikkerhets- og miljøteknologi og innovative løsninger.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6
Det maritime regelverket som Sjøfartsdirektoratet forvalter, åpner for alternativ godkjenning slik at sikker, ny teknologi kan tas i bruk. Dette er i tråd med våre internasjonale forpliktelser. Direktoratet har utarbeidet kriterier for å vurdere når det er hensiktsmessig å lage eget regelverk for ny teknologi framfor å bruke alternativ godkjenningsmetode. Det er utarbeidet retningslinjer for batterisystemer i form av rundskriv, og Sjøfartsdirektoratet har i tillegg satt i gang arbeid med å lage forskrift om batterisystemer. Sjøfartsdirektoratet har videre utarbeidet en instruks til anerkjente classeselskaper for håndtering av ny teknologi i skip som er delegert til classeselskapene. Det ble utarbeidet en IC (Instructions to Class) for håndtering av prosjekter med ny teknologi delegert til klasse.		

T 1.1.20 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Bidra i departementets lovarbeid - norske lønns- og arbeidsvilkår på skip, med særlig fokus på Sjøfartsdirektoratets tilsynsvirksomhet. Videre prosess avklares med NFD.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☒ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6
Prosjektgruppe i direktoratet bistod departementet med utredningsarbeidet i 2022. Lovutkast ble sendt på høring i 2022, og direktoratets høringsuttalelse ble oversendt NFD i august 2022 etter innspill fra alle avdelinger og behandling i ledelsen. Arbeidet med oppdraget antas å være avsluttet inntil videre. Direktoratet gjør overordnede vurderinger og forberedelser på et tilsynsarbeid knyttet til ny lov. Lovens substans må være kjent før man kan konkretisere og gå operasjonelt i gang med dette arbeidet.		

T 1.1.21 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Fritidsbåter - Følge opp forslag i utredningen om sikkerhet ved utleie av fritidsfartøy i Norge i samarbeid med relevante etater. Videre prosess knyttet til de enkelte forslagene avklares i dialog med NFD.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☒ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	9
Videre oppfølging av utredningen har ikke blitt prioritert i 2023 grunnet fokus på gjennomføring av krav om høyhastighetskompetanse fritidsfartøy samt utredning av obligatorisk småbåtregister.		

T 1.1.22 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Bidra inn i arbeidet med havbruk til havs.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6
Sjøfartsdirektoratet har deltatt med to representanter i departementenes arbeidsgrupper som har utredet ulike problemstillinger knyttet til havbruk til havs. Arbeidsgruppene er ferdige med sitt arbeid, som er til behandling hos NFD. Det ble underveis klart at det blir utarbeidet forskriftsforslag, og direktoratet har arbeidet med et forslag som skal synliggjøre skipssikkerhetsloven som et fullverdig alternativ for regulering av havbruksinnretninger til havs. Havindustriilsynet (tidligere Petroleumsilsynet) og Fiskeridirektoratet har utarbeidet et annet forslag. Det er usikkert når forslagene blir sendt på høring. Nærmere tilbakemelding ventes fra departementet.		

T 1.1.23 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Arbeid tilknyttet nullvisjon innen sjøfart (utarbeid handlingsplan).	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	8
En styringsgruppe bestående av topledere i Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Fiskeridirektoratet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap ble etablert 16. august under et møte under Arendalsuka. I ettertid har også Havindustritilsynet og Politidirektoratet blitt invitert inn i styringsgruppen. I 2023 ble det utarbeidet et kunnskapsunderlag som skal brukes som grunnlag for utvikling av tiltak. Parallelt må arbeidet og prosjektet forankres med relevante aktører og bidragsytere, herunder mannskapsorganisasjoner, bedrifter, forskningsinstitusjoner, arbeidsgiversiden osv. Planen er å starte med tiltaksutvikling fra nyttår, ferdigstille handlingsplanen i løpet av 2024 og legge til rette for oppstart i 2025.		
T 1.1.24 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Arbeid tilknyttet likestillingsstrategi for maritim næring.	☒ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	4
Avventer nærmere oppdrag fra departementet.		
T 1.1.25 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Status for SHKs sikkerhetstiltak.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	9
Det er utgitt seks rapporter fra Statens havarikommisjon (SHK) i 2023 med til sammen ni tilrådinger. Én av tilrådingene er fra Bjugn fjord-rapporten (20.1.2022 – SHK-rapp. 2023/01). Tilråding til Sjøfartsdirektoratet omhandler lastens egenskaper som ikke var godt nok kjent. SHK tilrår direktoratet å utrede omfanget av problemet og iverksette relevante tiltak for å sikre at bestemmelsene i gjeldende forskrift om last på lasteskip og lektere overholdes. Lukket med tiltak i direktoratet og brev sendt NFD. Fem tilrådinger er fra Malmhella-rapporten (25.10.2022 – SHK-rapp. 2023/04). Tilrådinger rettes mot produkt – fritidsfartøy: Én tilråding går til produsent og fire til direktoratet. Det jobbes med tilrådingene internt, og eksternt mot endringer i standard NS-EN ISO 12217-1:2017. Tre tilrådinger er fra Viking Polaris-rapporten (29.11.2022 – SHK-rapp. 2023/06). Tilrådingene har ulike mottakere: rederi, DNV og Sjøfartsdirektoratet. Alle er relatert til økt sikkerhet med tanke på brytende bølger mot skutesiden. Øvrige rapporter er uten tilrådinger (Klævtind 1 (9.1.2023 – SHK-rapp. 2023/02), Peik (9.1.2022 – SHK-rapp. 2023/03) og Oslo Wave 3 (13.2.2023 – SHK-rapp. 2023/05). Direktoratets arbeid med oppfølging av tilrådinger følger etablerte prosedyrer. Lukking av tilrådinger rapporteres fortløpende til NFD.		

T 1.1.26 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Oppfølging Cruiseutvalgets-rapport.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6
Sjøfartsdirektoratets vurdering av cruiseutvalgets anbefalinger ble oversendt departementet i september. Oppdraget videreføres i 2024.		
T 1.1.27 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Arbeid ifm. Arktisk råd/Pame.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6
Direktoratet fikk tillegg til tildelingsbrevet i oppdrag å utarbeide en oversikt over status for arbeid med relevans for Polarkoden som har blitt gjort og eventuelt foregår i IMO. I tillegg ble vi bedt om å angi viktige saker som bør tas opp i arbeidet med revisjon av Polarkoden, lage utkast til anbefaling og vurdere tidspunkt for når Polarkoden bør settes på agendaen i MEPC og MSC. Sjøfartsdirektoratet ga en tilbakemelding til departementet innen fristen 20. mars og er klar til å gi ytterligere bidrag etter nærmere avklaring med departementet.		
T 1.1.28 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Videre arbeid med nullutslippskrav til ferger og hurtigbåter, og sjøtransporttjenester.	☒ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	4
Samferdselsdepartementet har sendt forslag om nullutslippskrav til ferger og hurtigbåter på høring. Høringsfrist 1. oktober 2023. Sjøfartsdirektoratet avventer eventuelle oppdrag i forbindelse med behandlingen av høringen.		
T 1.1.29 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Arbeid med gjennomføring av arbeidsvilkårsdirektivet i norsk sjøfartsregelverk.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6
Høring om endringer til skipsarbeidsloven er gjennomført. Vi har på oppdrag fra NFD laget forslag til lovproposisjon for endringen i skipsarbeidsloven. Utkast til endringer i arbeidsavtaleforskriften er sendt til NFD, sammen med utkast til endringer i NIS-loven § 8. Vi har fått i oppdrag fra NFD å sende forslagene til endringer i arbeidsavtaleforskriften og NIS-loven § 8 på høring.		
T 1.1.30 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Arbeid knyttet til kravstilling for servicefartøy i havbruksnæringen.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☒ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6
Utredning om innføring av lav- og nullutslippskrav for servicefartøy i havbruksnæringen, inkludert forslag til forskriftskrav, ble levert før fristen 30. juni 2023. Avventer tilbakemelding fra KLD.		

T 1.1.31 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Bidra inn i arbeidet med utvidelsen av kvotesystemet til sjøfart og annet arbeid med innlemmelsen av Eus "fit for 55" i norsk rett.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6
Sjøfartsdirektoratet har bistått Miljødirektoratet i vurderingen av hvordan sjøfarten kan innlemmes i klimakvotesystemet, også i forslaget til implementeringen av direktivene i klimakvoteloven. Klimakvoteloven og klimakvoteforskriften har vært sendt på høring. Sjøfartsdirektoratet har sammen med Miljødirektoratet utarbeidet en rapport for Klima- og miljødepartementet om konsekvenser av FuelEU Maritime-forordningen.		
T 1.1.32 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Bistå miljødirektoratet ved behov i oppdrag som er relevante for teknisk regulering av skipsfarten.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	4
Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet samarbeider godt og holder hverandre orientert om saker og utvikling som er relevant. Behov for bidrag avklares i de ulike prosjektene.		
T 1.1.33 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Gjennomføre høring og fastsettelse av krav om nullutslipp i verdensarvfjordene.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	9
Anbefaling om forslag til nullutslipp i verdensarvfjordene ble levert til KLD innen fristen 1. januar 2023. Tilbakemelding fra departementet ble mottatt i begynnelsen av juli, og forslag til krav om nullutslipp i verdensarvfjordene var på høring fra 3. juli til 3. oktober 2023. Basert på høringsinnspillene og utviklingen i EUs "Klar for 55"-pakke justerte Sjøfartsdirektoratet sin anbefaling om innretning av nullutslipp og sendte to forslag til departementet i desember.		
T 1.1.34 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Utrede opprettelse av obligatorisk småbåtregister.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☒ Oppgaven er ferdig/avsluttet	8
Del 1 ble levert i juni i tråd med plan. Del 2 ble levert 4. september. Arbeidet er avsluttet fra direktoratets side.		

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

T 1.2.01 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Direktoratet skal fortsette med risikobasert prioritering av oppgaver og tilsyn for å redusere ulykker til sjøs både for nærings- og fritidsfartøy. Det er et mål at rederiets ansvar i større grad konkretiseres, og at tilsyn rettes mot sikkerhetskritiske forhold.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☒ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	9
Sjøfartsdirektoratet arbeider med å automatisere vår risikovurdering. Dette medførte i første omgang at risikovurderingen ble flyttet til høsten 2023. På grunn av forsinkelser hos en underleverandør i dette arbeidet ble ikke risikovurderingsverktøyet fullført i 2023, noe som medførte at den årlige risikovurderingen ble satt opp for høsten 2024 i stedet. Valget av fokusområde for 2023 ble basert på risikovurdering fra 2022 og funn fra spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet. Planlagt oppstart revisjon av handlingsplan fritidsbåtulykker gjennomføres våren 2024 i tråd med foreslått gjennomføringsplan nullvisjon. Se for øvrig egen rapportering på punkt 1.1.23 angående nullvisjon. På grunn av prioriteringer i "Erstatt tilsyn"-prosjektet er videre arbeid med utvikling av neste generasjon risikomodeller for fartøy utsatt. Fartøys risikoprofil ble i 2023 anvendt etter en "trafikklyksprofil" i tilsynssystemet. Denne legges til grunn ved tilsyn med seilende fartøy. I 2024 har Sjøfartsdirektoratet vedtatt at det skal etableres en mellomløsning der trafikklyksmodellen erstattes med regresjonsmodeller. Hensikten med disse modellene er å kunne påvise både effekten og størrelsen av indikatorene som påvirker risikoen for en alvorlig hendelse. Regresjonsmodellen vil etter plan være i drift ved starten av andre tertial 2024. I tilknytning til nybygg og større ombygginger er det etablert veiledningsdokumenter for risikovurdering i forbindelse med oppstart av prosjekter.		
T 1.2.02 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Resultat av tverrfaglig samarbeid knyttet til arbeidslivskriminalitet.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6
Direktoratet har kontinuerlig fokus på å bidra i arbeidet mot arbeidslivskriminalitet (a-krim). Gjennom de ulike tilsynene som gjennomføres, særlig innen arbeids- og levevilkår, vurderer man funn opp mot mulig a-krim. Mistanke om a-krim varsles videre til rette instans. I perioden er det gjennomført saminspeksjoner med relevante aktører innen blant annet turistfiske. Hvalsafariturisme i Tromsø. Erfaringer fra denne kampanjen viser at denne typen tilsyn er nyttig, og kampanjen ga resultater. Erfaringene viser også at effekten er stor når flere etater samles i arbeidet mot a-krim. Direktoratet har ikke deltatt på a-krim-møter i perioden, men har deltatt i 12-partssamarbeidet. Det har allikevel vært samarbeid i forbindelse med flere enkeltsaker.		

T 1.2.03 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Departementets mål innen næringsberedskap er å bidra til at næringslivet gjøres i stand til å levere de varer og tjenester samfunnet etterspør også i kriser. Sjøfartsdirektoratet skal innenfor sitt samfunnsoppdrag understøtte denne målsettingen, og arbeide systematisk med å forebygge uønskede hendelser som kan hindre måloppnåelse.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	8
Sjøfartsdirektoratet følger nøye med på trusselbildet, både nasjonalt og internasjonalt, og deltar på graderte møter for å oppnå god forståelse for den sikkerhetspolitiske situasjonen og det aktuelle trusselnivået. Direktoratet har hatt fokus på at sikre skip skal seile, at forsyningssikkerheten opprettholdes, og at vi har et godt samarbeid med andre transportetater. Heving av sikringsnivået på skip gjøres i tett dialog med relevante samarbeidspartnere og fungerer godt. Det er etablert en ny rolle som beredskapsansvarlig, som har ansvar for å følge opp eventuelle oppdateringer rundt Sivilt beredskapssystem (SBS), inkludert underliggende planverk.		

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

T 1.3.01 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Omfang av lav- og nullutslippsløsninger på norske skip.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☒ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	9
Det er utarbeidet statusrapport grønn skipsfartsteknologi. Videre er det gjort utredningsarbeid knyttet til utslippsstatistikk. Anbefaling fra arbeidet er behandlet i ledelsen, og videre strategi drøftet med Kystverket i kontaktmøte. Det er satt ned en prosjektgruppe som skal starte implementeringen av utslippsstatistikk. Kystverket har startet å utvikle Havbase versjon 2, som skal gi et forbedret estimat på utslipp for enkeltskip. Sjøfartsdirektoratet er med på dette prosjektet. Det ble i første tertial identifisert et behov for å bedre datakvalitet på installert framdriftsteknologi på skip i direktoratets fagsystem. Det arbeides med å utbedre dette.		

T 1.3.03 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Resultat av deltakelse i internasjonale organisasjoner som IMO, EU/EØS og ILO knyttet til liv, helse, sikkerhet og miljø.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	9
Sjøfartsdirektoratet deltar i alle komiteer som vi har delegasjonsansvaret for i IMO og ILO, og deltar i tillegg i andre komiteer som er relevante for direktorats arbeid. Tilsvarende deltar vi i COSS og relevante EMSA-fora, samt i relevante ekspertgrupper under European Sustainable Shipping Forum (ESSF). Direktoratets delegasjonsdeltakere er til stede i IMO, og det er i tillegg mulig å følge arbeidet digitalt. Flere EU-arbeidsgrupper har så langt hatt hybridmøter.		

Hovedmål 2: Profesjonalitet og kundefokus

Delmål: 2.1 Vi har effektive tjenester

T 2.1.01 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Digitale løsninger som forenkler og effektiviserer saksbehandlingen både internt og eksternt.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☒ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6
Personell i APS Fra 1. desember 2023 ble teamet utvidet med to personer. Vi har nå til sammen seks eksterne konsulenter knyttet til satsingen. Internt har vi foruten prosjektleder også to personer fra avdeling for Sjøfolk tilknyttet prosjektet. Sertifikater og bevis i APS I juni 2021 ble første leveranse av «MinSide kvalifikasjoner» gjort tilgjengelig for næringen (utdanningsinstitusjoner, skoler, rederier m.m.). Denne omfatter mulighet for maskin-til-maskin-rapportering (M2M) av utdanning, kurs og fartstid knyttet til sjøfolkene. Første versjon av digital løsning for høyhastighetsbevis ble lansert februar 2023. Løsningen er allerede en suksess og har gitt over 5500 utstedte bevis. I juni 2023 startet vi også utstedelse av fritidsskippersertifikat via ny løsning. Vi flyttet alle sertifikater og bevis knyttet til fritidsbåtsegmentet over til APS. Av yrkessertifikater ble det åpnet opp for å sende inn søknader på Dekksoffiser klasse 6 i APS i begynnelsen av desember 2023. Alle søknader for denne klassen kommer nå inn i APS. Vi har som mål å få de resterende sertifikater inn i APS i løpet av andre kvartal 2024. Automatisering i APS Vi har slått på automatisering av søknadsprosessen knyttet til alle sertifikater i fritidsbåtsegmentet. Det første helautomatiserte sertifikatet ble utstedt i september 2023. Vi arbeider videre med å slå på automatisering på de sertifikatene som blir tatt over i APS. App for maritime sertifikater I desember 2023 ble det sluppet en egenutviklet app som viser alle sertifikater sjøfolk har. Første utgave var for IOS. I januar 2024 ble versjonen for Android lansert. Videreutvikling av appen fortsetter i 2024. Påtegningsløsningen Fordi det nå er hentet inn to nye konsulenter, er det besluttet å starte arbeidet med påtegningsløsningen. Arbeidet er allerede påbegynt og vil skyte fart i løpet av første kvartal 2024. Målet er å ha en fungerende løsning på plass i løpet av 2024. Videre oppgaver for APS Videre i prosjektet skal det utvikles løsning for dispensasjon fra kvalifikasjonskrav, helseerklæringer og godkjenning og revisjon av utdanning.		

ET

Et av direktoratets mest sentrale prosessområder er "K3 Føre tilsyn og sertifisere fartøy og rederi". Her finner vi prosessen "K3.1.1 Nybygg", en prosess som ble redesignet i prosjektet "operasjonalisering av strategiplan". Det ble etablert en ny framtidsversjon (to-be) av prosessen. Den nye to-be versjonen framstår som vesentlig endret sammenlignet med hvordan vi arbeider på dette området i dag. Prosessen omhandler saksbehandling og tilsyn med fartøy som er under bygging. Prosessens formål er å avdekke de faktiske forholdene om samsvar med kravene som er gitt. Prosessens sluttprodukter er elektroniske sertifikater med tillatelser til drift.

Sjøfartsdirektoratet har som mål å utvikle digitale assistenter som støtter denne prosessen med sikte på å oppnå en mer effektiv tilsynsprosess og sikre økt åpenhet og bedre kommunikasjon med våre kunder og samarbeidspartnere. Målet er å oppnå store tidsbesparelser samtidig som vi øker sikkerheten, blant annet ved enklere forståelse av gjeldende krav og regelverk. De nye løsningene skal inneholde data for hele fartøyets livssyklus, fra registrering og etablering til nybygg, drift og avslutning av fartøyet. Alle disse dataene skal være lett tilgjengelige i systemet, åpne og synlige for eieren av skipet. I bunn ligger lover, regler og alle data om fartøyet, slik at både direktoratet og reder har tilgang til dokumentasjonen.

Planlagte leveranser for 2024 er:

- elektroniske sertifikater
- FRES som er saksbehandlingsverktøyet
- MinSide Fartøy som er kundeportalen.
- ny skyplattform som alle nye digitale tjenester bygges på

I senere leveranser vil aktivitetene gjennomføres og størst mulig grad behandles automatisk av løsningen. Dette vil til slutt føre til en operasjonstillatelse for fartøyet, der løsningen genererer elektroniske sertifikater som digitalt kan kontrolleres av tilsynsmyndigheter.

Tilskudd

Direktoratet er godt i gang med å utvikle et nytt system for innsending av søknad, søknadsbehandling og utbetaling av tilskudd. Målet er å automatisere der det er mulig. Løsningen skal være effektiv og brukervennlig, sikre likebehandling og være basert på data hentet direkte fra kilde. Det er også et mål å forbedre arkiveringsprosessen ved å automatisere kontroller allerede ved søknadsinnsending.

Overordnet beskrivelse av nytt system: Den nye løsningen er et system for innsending av søknader om tilskudd, søknadsbehandling og utbetaling av tilskudd. Målet er å gjøre systemet mer effektivt og brukervennlig. Data skal hentes direkte fra kilder der det er mulig og hensiktsmessig, for å sikre bedre og sikrere grunnlagsdata.

Når det gjelder automatisering i det nye systemet, vil det gjennomføres valideringer underveis i søkeprosessen basert på informasjonen som legges inn, og hvor denne informasjonen kommer fra. Det meste av dette vil foregå før innsending av søknaden(e). Hensikten er å sikre at søknaden er mer komplett og korrekt før den kommer til saksbehandling.

Felles forvaltning

Sjøfartsdirektoratets forvaltningsteam sørger for vedlikehold og videreutvikling av alle fagsystemer og digitale kundeløsninger som er i produksjon. Det er særlig skipsregistrene og eTinglysing som genererer oppdrag, i tillegg til betalingsløsningen, elektroniske sertifikater, rapporteringsløsningen og infrastruktur (overgang til ny skyplattform). Et helt nytt forvaltningsteam er nå etablert og sikrer stabil drift og videreutvikling. Vi ser på en mulig omorganisering i retning av en mer produktorientert tilnærming.

T 2.1.02 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Status knyttet til digitaliserings-rundskrivet.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6
1. Hvordan skal virksomheten digitalisere?		
1.1 Sett brukeren i sentrum for tjenesteutviklingen Vi benytter tjenstedesign som metode i større digitaliseringsprosjekter for å sette brukeren i sentrum. Vi har designet ny overordnet prosess som skal forbedre kundeopplevelser og effektivisere saksbehandlingen. Det er et mål å samarbeide med andre offentlige virksomheter for å forenkle vårt offentlige tjenestetilbud.		
1.2 Tilrettelegg for gjenbruk og viderebruk av informasjon Vi stiller krav om digitalt førstevalg i avtaler med leverandør av utviklingstjenester.		
1.3. Bygg inn arkiveringsfunksjoner Sjøfartsdirektorat har etter en søknadsrunde blitt valgt ut til å delta i Arkivverket og Digitaliseringsdirektoratet sin regulatoriske sandkasse. Resultatene fra arbeidet er nå presentert, og vi forventer å etterleve anbefalingene derfra.		
1.4 Følg opp informasjonssikkerheten Vi er i ferd med å etablere styringssystem for informasjonssikkerhet. Dette gjennomføres som en del av GAP-analysen vi gjennomfører for å være i samsvar med prioriterte tiltak for NSM sine grunnprinsipper. Denne inkluderer også en verdianalyse for kjerneprosessene.		
1.5 Bygg inn personvern Vi har som mål å integrere personvern i våre løsninger.		
1.6 Personvern ved bruk av sosiale medier i kommunikasjon med innbyggerne Vi har som mål å integrere personvern i våre løsninger.		
1.7 Bruk nasjonale felleskomponenter og fellesløsninger Sjøfartsdirektoratet benytter felleskomponenter og fellesløsninger der det er hensiktsmessig.		
1.8 Bruk digital postkasse til innbyggere Vi har tatt i bruk felles digital postkasse til våre brukere.		
1.9 Følg krav om arkitektur og standarder Direktoratet er i ferd med å gjennomføre en større overgang fra dagens arkitektur til ny skybasert plattform. Nye retningslinjer for arkitektur er etablert for den nye Azure-plattformen. Målet er å følge anbefalingene fra Digitaliseringsdirektoratet, og at kravene skal være innbakt i Sjøfartsdirektoratets retningslinjer for arkitektur.		
1.10 Grenseoverskridende tjenester		
1.11 Ta i bruk digital anskaffelsesprosess Elektronisk faktura er benyttet for de fleste av våre transaksjoner.		
1.12 Lag sourcingstrategi Vi har allerede i stor grad tjenesteutsatt IT-drift og programvareutvikling. Det ble gjennomført en driftsanalyse som beslutningsunderlag for sourcingstrategi. Direktoratet er i en fase der vi også ser på noe insourcing. For første gang har vi ansatt to IT-utviklere, og vi er på jakt etter flere.		

1.13 Velg skytjenester

Vi har gjennomført en Cloud Readiness Assessment, som angir grad av modenhet for våre løsninger ved overgang til skybaserte tjenester.

Flere kontorstøttesystemer er allerede i skyen inkludert Exchange, Sharepoint Online og Teams. Ny skybasert plattform for fagsystemer er under etablering.

1.14 Sikre digital inkludering

Vi har startet opp arbeidet med et designsystem som består av grafisk profil og komponentbibliotek til bruk i utviklingsoppdragene. Kravene i forskrift om universell utforming er planlagt tatt inn i denne satsingen.

2. Samordning med kommunesektoren

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

3. Planlegging, styring og gjennomføring av digitaliseringstiltak?

I nytt prosessområde for virksomhetsstyring har vi foreslått ny prosess for porteføljestyring. Denne er under utarbeidelse og forventes ferdigstilt i løpet av 2023. Sjøfartsdirektoratet er også i ferd med å implementere en ny støtteprosess for IT-utvikling som baserer seg på smidig metodikk og DevOps samarbeidskultur. Direktoratet får bistand til utvikling i stort sett alle digitaliseringsprosjekter. Dette i henhold til rammeavtale med leverandør.

4. Finansiering

4.1 KDDs vurdering av IT-relaterte satsningsforslag

Stor andel egenfinansiering over driftsbudsjettet

4.2 Medfinansieringsordning i digitaliseringsdirektoratet

To pågående prosjekter har fått midler fra medfinansieringsordningen. 15 000 000 kroner er tildelt APS-prosjektet og 15 000 000 kroner til ET-prosjektet.

4.3 Stimulab

Vi har enda ikke meldt inn prosjekter til denne ordningen.

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

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

T 2.1.03 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Digitale prosesser som forbedrer og effektiviserer kundens/brukerens opplevelse.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☒ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6
Se tekst under pkt. 2.1.01.		

T 2.1.05 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Grønn omstilling og bærekraft Se tildelingsbrev punkt 5.1.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6

Hovedkontor i Haugesund og kontorene i Bergen og Ålesund er Miljøfyrtårnsertifisert. Vi får årlige statusrapporter fra Miljøfyrtårn.

Vi har 2 ganger årlig løpende risikovurdering av våre leverandører hvor vi blant annet har som mål å avdekke sosial dumping og arbeidskriminalitet. Vi plukker ut et utvalg av leverandører som har høyest risiko til å fylle ut standard skjema om etiske krav og et skjema om lønns og arbeidsvilkår.

I 2023 har direktoratet skiftet ut alle tjenestebilene og har nå 48 EL-biler og 8 hybridbiler.

Vi har høyt fokus på miljø, bærekraft og grønn omstilling i alle våre anskaffelser. Vi har miljø som krav der det er hensiktsmessig.

T 2.1.08 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Resultat av gevinstrealisering.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☒ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	4
Vår prosessgjennomgang og IT-utvikling bygger på samfunnsøkonomiske analyser som metodisk fundament. Alle større prosjekter viser en positiv nåverdi, med betydelige gevinster eksternt og mindre gevinster internt. Prosesseier, i samarbeid med prosessleder og eventuelt gevinstkoordinator, har ansvaret for å realisere disse gevinstene. Dette følges nøye opp gjennom KPI-ene som er definert for prosessen. Vi sammenligner resultatene med tidligere løsninger for å sikre at gevinstene realiseres og for kontinuerlig å forbedre arbeidsprosessene. Vi opplever en viss forsinkelse i utviklingen, delvis på grunn av implementeringen av ny teknologi som tar tid å utvikle. Vi må derfor forsikre oss om at ny teknologi fungerer, før vi kan hente ut gevinstene. Dette er en hovedårsak til at gevinstene oppnås senere enn planlagt.		
T 2.1.09 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Reisekutt og de nye flyreiseavtalene 5.5.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	4
Vi har utviklet et dashboard som løpende viser reduksjonen i antall flyreiser sammenlignet med basisåret 2019. Ved utgangen av 2023 viser dashboardet en reduksjon på 36 prosent, noe som overstiger vårt mål om 30 prosent reduksjon i antall flyreiser. Flyreiseavtaler inngått av Statens innkjøpssenter i DFØ er gjort tilgjengelig i vår reisebestillingsportal via Egencia.		
T 2.1.10 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Retningslinjer for lokalisering av statlige virksomheter 5.6.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	4
Sjøfartsdirektoratet er i stor grad desentralisert med hovedkontor i Haugesund og kontorer langs kysten ut fra vår tilsynsvirksomhet. Vi følger de nye retningslinjene ved erstatning av leieavtaler og har i 2023 inngått avtale med Statsbygg for å sørge for lokaler til hovedkontor fra og med sommeren 2026.		
T 2.1.11 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Åpenhet, arkivering og innsyn 5.4.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	3
Direktoratet har gode rutiner på dette i dag. Likevel streber vi etter kontinuerlig forbedring ved å etablere en tydelig støtteprosess. I den første fasen har vi etablert et prosessområde for "S10 Håndtere arkivverdig informasjon". Videre arbeid vil fokusere på å modellere og formelt iverksette prosessen. Hovedformålet med støtteprosess S10 er å · sikre åpenhet i forvaltningen · sikre likebehandling og rettskraftig dokumentasjon av saksbehandlingen · sikre historisk dokumentasjon for ettertiden Det er laget en metode for å kartlegge dataflyt i prosesser som tar utgangspunkt i Arkivverkets "Metode for identifisering og sikring av dokumentasjon". Denne er plassert under støtteprosess S 8 Implementere, lede og forbedre prosesser Det er videre behov for å oppdatere direktoratet sin arkivplan.		

Delmål: 2.2 Vi har framtidsrettet kompetanse

T 2.2.01 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Sjøfartsdirektoratet skal være en endringsdyktig organisasjon som skal bidra til det grønne skiftet for maritim næring. For å nå målet, må direktoratet ha kompetanse for å møte næringens framtidige behov knyttet til grønn omstilling, digitalisering og automatisering.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☒ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	12
Det grønne skiftet gjør at utviklingen av ny teknologi går så raskt at det er utfordrende å ha ønsket kompetanse til enhver tid. Arbeidsmarkedet er godt for personer med framtidsrettet kompetanse, og bransjen vi konkurrerer i, har god betalingsevne. Videre opplever vi at kompetansen våre ansatte får ved å jobbe hos oss, er ettertraktet. Dette skaper utfordringer for både rekruttering og kompetansebevaring. Tiltak knyttet til arbeid med kultur, arbeidsmiljø, tillitsreform og partssamarbeid bidrar til å redusere disse utfordringene. Vi har hatt fokus på å styrke intern kompetanseutvikling. Prosessene for kompetanseutvikling er ferdig dokumentert, og disse er nå integrert i kvalitetsstyringssystemet. Disse prosessene vil danne grunnlaget for det videre arbeidet med å få på plass en bedre struktur og organisering rundt kompetansearbeidet i Sjøfartsdirektoratet. Den vedtatte tiltaksplanen for strategisk kompetanseutviklingstiltak følges opp, og alle avdelinger rapporterer jevnlig om framdriften i gjennomføringen av tiltakene.		
T 2.2.02 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Anerkjent kompetanse.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☒ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	12
Det grønne skiftet gjør at utviklingen av ny teknologi går så raskt at det er utfordrende å ha ønsket kompetanse til enhver tid. Arbeidsmarkedet er godt for personer med framtidsrettet kompetanse, og bransjen vi konkurrerer i, har god betalingsevne. Videre opplever vi at kompetansen våre ansatte får ved å jobbe hos oss, er ettertraktet. Dette skaper utfordringer for både rekruttering og kompetansebevaring. I 2023 hadde vi en turnover på 5,3 prosent, det er ønskelig med en turnover under 5 prosent. Vi har gjennomført arbeid med å dokumentere prosesser for kompetanseutvikling. Vi deltar på ulike arenaer for å fremme Sjøfartsdirektoratet som en attraktiv arbeidsplass. Vi gjennomfører åtte tiltak i samarbeid med tillitsvalgte for å beholde og rekruttere medarbeidere. Tre av tiltakene er iverksatt. Alle ansatte som slutter, får anledning til å delta i en spørreundersøkelse og tilbud om sluttsamtale. Dette gir verdifull informasjon vi kan bruke i arbeidet med å beholde våre medarbeidere. Vi fortsetter å gjøre oss erfaringer med ulike løsninger for fleksibelt arbeidssted for ulike ansatte.		
T 2.2.03 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Status knyttet til fagkompetanse innenfor nye typer drivstoff, digitalisering og automatisering.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	9
Vedtatt tiltaksplan for strategisk kompetanseutviklingstiltak følges opp, og det rapporteres fra alle avdelinger på framdrift på gjennomføring av tiltakene.		
T 2.2.04 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Redusere konsulentbruken 5.10.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6
Ved anskaffelser vurderer vi løpende om vi skal kjøpe tjenester eksternt eller ansette medarbeidere til å løse oppdraget. Vi har ansatt tre nye IT-utviklere, og vi vurderer å ansette flere som erstatning for innleide konsulenter. Effekten av dette ser vi av prosentvis reduksjon av konsulentkostnader opp mot driftsrammen.		

T 2.2.06 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Lærlinger skal stå i et rimelig forhold til virksomhetens størrelse 5.9.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	4
Sjøfartsdirektoratet har etablert samarbeid med lokalt opplæringskontor for lærlinger. Høsten 2023 hadde vi totalt fire lærlinger. Det er gjort vurderinger på om det er nye fagområder vi kan ta inn lærlinger på, men kartleggingen gav ikke noen nye mulighetsrom.		
T 2.2.07 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Tillitsreformen 5.3.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	4
Sjøfartsdirektoratet har gjennomført egne samlinger med alle lederne og tillitsvalgte der tillitsreformen har vært tema. Tillitsreformen og reformens premisser legges til grunn for arbeidet i direktoratet og i særdeleshet for partssamarbeidet. Dette har særlig blitt vektlagt i direktoratets strategiarbeid i 2023. Det ble gjennomført felles samlinger for ledelse og tillitsvalgte, der vi sammen jobbet med strategiutvikling. Alle ansatte hadde anledning til å bidra med innspill og endringer i slutfasen av arbeidet, både gjennom høringer og under direktoratets fysiske samling for alle ansatte, "Sjøklart", i desember 2023.		
T 2.2.08 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Virksomheten skal vurdere mulighetene for desentralisert arbeid og legge til rette for dette der det er formålstjenlig 5.11.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	9
Per september 2023 hadde vi ansatte som arbeidet "desentralisert" i Kristiansand, Rørvik, Gjøvik, Bergen, Trondheim, Stavanger, og i utlandet. Disse avtalene er midlertidige og blir evaluert halvårlig. Slik gjør vi oss erfaringer som vi bruker for å videreutvikle en policy. Vi ser at det kan være hensiktsmessig at nyansatte først jobber i et større fellesskap for å sikre grundig opplæring og kulturell integrering før de eventuelt jobber desentralisert.		

Hovedmål 3: Verdensledende og attraktiv samarbeidspartner

Delmål: 3.1 Vi har økt flåten i NIS/NOR

T 3.1.01 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Sjøfartsdirektoratet skal bidra til å sikre Norges posisjon som en ledende sjøfartsnasjon. Det norske flagget skal være en sterk merkevare med positivt omdømme. Direktoratet skal være en naturlig samarbeidspartner for den maritime næringen.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☒ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	9
Noen saker knyttet til rammebetingelser har gitt en opplevelse av uforutsigbarhet i rammebetingelser og skapt uro. Det svekker direktoratets posisjon og merkevaren for det norske flagget. Lovarbeidet knyttet til lønns- og arbeidsvilkår kan påvirke vår posisjon det neste året. Næringens omdømme er svekket gjennom at det har kommet fram alvorlige tall innenfor arbeids- og levevilkår.		
T 3.1.02 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Bidra til at norske rederier velger NOR eller NIS.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	9
Det legges vekt på nært samarbeid med næringen, kundene og samarbeidspartnere. Fysisk tilstedeværelse i næringen er nødvendig ved kundearrangementer, eksterne arrangementer og kundemøter. Å opprettholde sterke kunderelasjoner er viktig for å øke antallet fartøyer i NOR, og spesielt i det konkurranseutsatte NIS-registeret. Vi jobber med å oppmuntre flere av kundene våre til å bruke de elektroniske skjemaene og registreringsmulighetene som nå er tilgjengelige gjennom e-tinglysing. Dette gjør vi ved å markedsføre disse mulighetene og tilby opplæring og oppsøkende virksomhet hos kundene. Det er viktig å få etablert "Portalen", en samhandlingsplattform for elektronisk registrering av skip og rettigheter i skip. Denne plattformen vil gjøre det mulig for kundene å gjennomføre flere registreringsprosesser digitalt, noe som vi effektivisere arbeidet for kunden og saksbehandlerne. I dag er de fleste registreringsskjemaene elektronisk tilgjengelige for en stor del av kundesegmentet. Portalen skal være ferdigstilt for testing 31. januar 2024 og forventes tilgjengelig for kundene senest mars 2024. Det er viktig å holde restanser på et akseptabelt nivå. Restansene varierer med periodiske sykluser og intern saksbehandlingsskapasitet, og er sårbare ved fravær og/eller i såkalte trykkperioder. Avdeling Skipsregistre har økt grunnbemanning med én person fra 1. januar 2024. Dette vil bidra til lavere sårbarhet på området. Det er viktig å informere relevante myndighetsorganer om de påvirkninger som endringer i rammevilkår har for næringen, og hvordan dette får utslag ved valg av flagg. Vi må følge markedsføringsplanen tett i direktoratet og utvikle/endre denne i tråd med de impulsene som kommer fra næringen.		

T 3.1.03 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Bidra til at det norske flagget har en ledende posisjon spesielt innenfor bærekraft, ny teknologi og grønn skipsfart.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	9
Mange fartøy som er på nybygg og ombygging, har grønne løsninger. I løpet av første tertial 2023 ble verdens første hydrogendrevne ferje sertifisert, og denne er nå i drift mellom Hjelmeland og Nesvik. Næringssegmenter som ferje og havbruksnæring har i stor grad tatt i bruk grønne framdriftsløsninger, og dette reflekteres i fartøy til nybygg/ombygging. Andre segmenter, som fiskeri, fraktestartøy, offshore og deep sea, har ikke samme utvikling. Det er markant forskjell på segmenter der det offentlige direkte eller indirekte gir tilskudd eller stiller krav. Av 11 000 fartøy i direktoratets tilsynsdatabase hadde 0,7 prosent installert nullutslippsteknologi, og 1,4 prosent hadde installert lavutslippsteknologi i 2023. Andelen blir noe høyere på begge poster dersom man ser på andel av BT istedenfor andel av fartøy. Internasjonalt har direktoratet i første tertial deltatt i IMO-arbeid knyttet til autonomi (MASS), revisjon av STCW, samt IGF-koden. I andre tertial deltok direktoratet på MEPC, der målsetningen om netto nullutslipp fra skipsfart fra 2050 ble vedtatt. Direktoratet bidro i et stort antall forsknings- og utviklingsprosjekter knyttet til grønn skipsfart. Direktoratet deltar i en rekke tidligfaseprosjekter og foreløpige vurderinger. Det pågår nullutslippsprosjekt knyttet til havbruk, fiskefartøy, kystvaktfartøy og passasjerskip. Ved utgangen av andre tertial leverte direktoratet foreløpig vurdering på alle tilbydere tilknyttet fergeanbudet på Lavik-Opedal. Høsten 2023 så vi en økning i andel offshorefartøy som tar sikte på bruk av grønt drivstoff. To av pådriverne for denne utviklingen kan være gode resultater fra testing av ammoniakk på brenselmotor (Wärtsilä) og mer krav til norsk flagg i utlysning/penge støtte fra ENOVA. Gitt den utviklingen vi har sett og fortsatt ser, vil det være svært utfordrende å nå målet om 50 prosent utslippsreduksjon innen 2030.		

T 3.1.05 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Resultat av kontroll med fartsområdebegrensningene for skip i NIS.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☒ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6
Sjøfartsdirektoratet gjennomfører jevnlig tilsyn basert på AIS-data. I 2023 ble fire saker sendt til vurdering for illeggelser av overtredelsesgebyr. Det ble sendt ut varsel i to av disse sakene, men ingen av sakene endte i vedtak om overtredelsesgebyr. Bakgrunnen for dette er at det foretas en vurdering av hvordan direktoratet rent praktisk skal få oversikt over hvem som er rette pliktsubjekt i disse sakene, dvs. hvem som etter NIS-loven § 13 kan regnes som "foretak". Dette har også ført til at innrapportering av saker er lagt på vent i påvente av denne avklaringen. Utover den egeninitierte tilsynsaktiviteten mottar Sjøfartsdirektoratet henvendelser med tolkningsspørsmål og tips om mulige overtredelser. Vi har i løpet av året gitt veiledning til både rederier og andre offentlige etater.		

Delmål: 3.2 Vi sikrer norsk maritim konkurranse

T 3.2.01 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Resultat av kontrollvirksomhet i tilskuddsordningen til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☐ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☒ Oppgaven er ferdig/avsluttet	4
Den særskilte kontrollen har vist at det er behov for å følge opp kravet om rett til sjømannsfradrag. I 2023 er det sendt ut 42 brev om varsel om tilbakebetaling og 29 krav om tilbakebetaling for tilskuddsåret 2021. Totalt har den særskilte kontrollen fått tilbakebetalt 3 588 648 kroner, inkludert forsinkelsesrenter, mot opprinnelig varslet tilbakebetalingskrav på 8 415 403 kroner. Sjøfartsdirektoratet har i 2023 fått innbetalt 696 445 kroner, som var utestående fra den særskilte kontrollen for tilskuddsåret 2020. Dette betyr at totalt tilbakebetalt beløp i 2023 er 4 256 342 kroner, noe som gir en merinntekt på 1 256 342 kroner.		
T 3.2.03 Styringsparameter	Oppnådde resultater per 31.12.23	Risiko
Evaluerings av integrert praksis Høgskolen på Vestlandet.	☐ Oppgaven er ikke påbegynt ☐ Aktiviteten følger planlagt framdrift, budsjett overholdes ☒ Avvik på framdrift, men uten konsekvens for sluttresultat ☐ Vesentlige avvik på framdrift/budsjettrammen vil sprekke ☐ Oppgaven er ferdig/avsluttet	6
Ny ordning med integrert praksis er etablert i 2022. Etter avtale NFD har vi valgt å utsette evalueringen til 2024. Direktoratet har avklart dette med NFD, arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonen. Ordningen ble også diskutert i møte med NFD 21. april 2023.		



Fotokonkurransen for sjøfolk 2023
Foto: Ole Jørgen Nygård Pedersen
Frida Knutsen

Bevilgningsoppstilling og ressursbruk

Driftsramme for 2023		Beløp
+	Tildelingsbrev – driftsutgifter (kap. 0910, post 01)	457 000 000
-	Tildelingsbrev – diverse inntekter (kap. 3910, post 03)	-500 000
=	Driftsramme tildelingsbrev	456 500 000
+	Overført ubrukt fra 2022 (kap. 0910, post 01)	20 549 000
+	Kompensasjon lønnsoppgjør (kap. 0910, post 01)	12 219 000
+	Tillegg til tildelingsbrev, (kap. 0910, post 01)	5 133 000
+	Tillegg til tildelingsbrev, (kap. 0910, post 01)	9 500 000
-	Tillegg til tildelingsbrev, (kap. 3910, post 03)	-9 500 000
=	Driftsramme	494 401 000

Post 01 og 03	Regnskap 2021	Regnskap 2022	Regnskap 2023	Budsjett 2023	Overført ubrukt til 2024
Netto driftsramme	451 503 845	456 406 610	479 044 583	494 401 000	15 356 417

Sjøfartsdirektoratet har per 31. desember 2023 et positivt avvik på lønn på 8 millioner kroner. Avviket skyldes i hovedsak ledige stillinger gjennom året. Når det gjelder andre driftskostnader, har vi per 31. desember et positivt avvik på 7,3 millioner kroner. Dette skyldes i hovedsak påløpte kostnader i 2023 med belastning i kontantregnskapet i 2024 på 3,7

millioner, mens resterende positivt avvik på 3,6 millioner skyldes mindreforbruk og avsatte midler til utvikling av våre tre store digitale utviklingsprosjekter. To av dem er planlagt ferdig første halvår 2024 og har medført at vi må overføre dette til neste år for å dekke inn den økte kostnaden. Vi ser også at reisekostnader har økt i forhold til 2022.

Kap. 1422, post 21 Miljøvennlig skipsfart

Regnskap 2021	Regnskap 2022	Regnskap 2023	Budsjett 2023	Avvik
8 047 322	8 094 407	8 787 198	9 042 000	254 802

Arbeidet for miljøvennlig skipsfart skjer i hele direktoratet, og i tillegg har vi en egen seksjon dedikert til det internasjonale miljø sikkerhetsarbeidet. Sjøfartsdirektoratet har arbeidet med flere oppdrag fra KLD gjennom året. Flere av disse bygger på rapporter og utredninger gjort tidligere år. Et stort arbeid var knyttet til høring og vurdering av innspill til forslaget om nullutslipp for passasjerskip i verdensarvfjordområdene, men også utarbeidelse av grunnlag for norsk søknad om lavutslippsområde nord for 62. breddegrad. Videre har direktoratet brukt ressurser i forbindelse med EUs "Klar for 55"-pakke og forbedelsene til innlemmelsen av denne i norsk rett.

Sjøfartsdirektoratet undersøker om rederiene følger opp miljøkrav blant annet ved inspeksjoner. Dette gjelder blant annet de særlige kravene som gjelder i verdensarvfjordene, men også de generelle kravene, for eksempel at svovelinholdet skal være lavt nok, og at det er forsvarlig avfallshåndtering om bord. Mer informasjon om dette framgår av kapittel 1.1 i årsrapporten.

Sjøfartsdirektoratet har utstrakt samarbeid med andre etater på klimaområdet, framfor alt Miljødirektoratet og Kystverket. I 2023 har Sjøfartsdirektoratet og Miljødirektoratet arbeidet særlig med forberedelser til EUs "Klar for 55"-pakke, som også

innebærer at skipsfarten innlemmes i klimakvotestemmet. Videre deltar Sjøfartsdirektoratet aktivt i det internasjonale arbeidet, da med særlig vekt på arbeidet i IMO/MEPC, underkomiteen PPR og

dessuten i arbeidsgruppen ISWG-GHG. Vi deltar også i relevante ekspertgrupper under European Sustainable Shipping Forum (ESSF).

Kap. 3909, post 01 Tiltak for sysselsetting av sjøfolk

Regnskap 2021	Regnskap 2022	Regnskap 2023	Budsjett 2023	Avvik
5 248 885	3 143 356	4 256 342	3 000 000	1 256 342

Den særskilte kontrollen har vist at det er behov for å følge opp kravet om rett til sjømannsfradrag. I 2023 er det sendt ut 42 brev om varsel om tilbakebetaling og 29 krav om tilbakebetaling for tilskuddsåret 2021.

Totalt har den særskilte kontrollen for 2021 fått tilbakebetalt 3 559 897 kroner, mot opprinnelig varslet tilbakebetalingskrav på 8 415 403 kroner.

Sjøfartsdirektoratet har også i 2023 fått innbetalt 696 445 kroner som var utestående fra den særskilte kontrollen for tilskuddsåret 2020. Dette gjør at totalt tilbakebetalt i 2023 er 4 256 342 kroner, som gir en merinntekt på 1 256 342 kroner.

Kap. 0909, post 73 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk

Regnskap 2021	Regnskap 2022	Regnskap 2023	Budsjett 2023	Avvik
2 602 966 682	2 276 632 288	2 272 310 936	2 383 000 000	110 689 064

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

I 2023 har tallet på søknader og sjøfolk i de forskjellige modellene vært økende, og det ser ut til at aktiviteten i næringen holder seg på et høyt nivå. Vi kan ikke se noen tegn til nedgang i aktiviteten.

Maksimalt tilskudd av innbetalt norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift er i dag 36 667 kroner. Beløpet har ikke endret seg siden 2022. Dette gjelder per tilskuddsberettiget sysselsatt per termin i modellene "tilskudd for skip i NOR", "tilskudd for petroleumsskip i NOR", "tilskudd for passasjerskip i utenriksfart i NOR", "tilskudd for skip i NOR som betjener strekningen Bergen-Kirkenes", "tilskudd for seilskip i NOR", "tilskudd for NIS lasteskip" og "tilskudd for NIS konstruksjonsskip". I modellen "tilskudd for skip i NIS", er taket på 26 % av innbetalt norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift per tilskuddsberettiget sysselsatt. Også det er det samme som i fjor.

I tildelingsbrevet for 2023 ble det opprinnelig bevilget 2 228 000 000 kroner. I revidert nasjonalbudsjett ble budsjettet styrket med 155 000 000 kroner, slik at totalt bevilget beløp ble 2 383 000 000 kroner i 2023. Myndighetene begrunnet økingen med at antall sjøfolk er stigende, og lønnsøkning blant sjøfolk inkludert i tilskuddsordningene. I 2023 er det utbetalt totalt 2 272 310 936 kroner i tilskudd. Dette gir et mindreforbruk på 110 689 064 kroner.

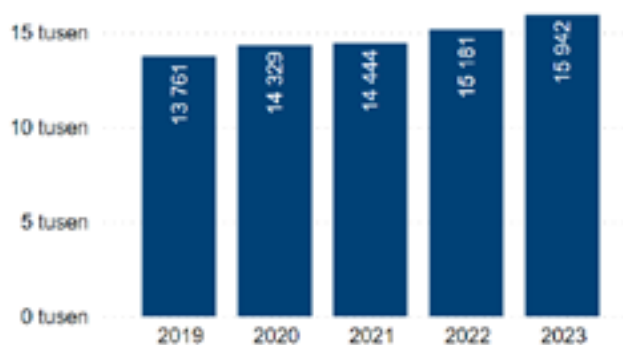
Innvilgede tilskuddsmidler som blir tilbakebetalt direkte til direktoratet, skal dersom det er innenfor samme regnskapsår som tilskuddet er utbetalt, krediteres på samme konto som tilskuddet opprinnelig ble utgiftsført på. Eldre tilskudd skal føres på konto 848 "tilfeldige og andre inntekter" og rapporteres på kapittel 5309 post 29.

3 367 425 kroner er ompostert fra opprinnelig tilskuddskonto til konto 848 "tilfeldige og andre inntekter".

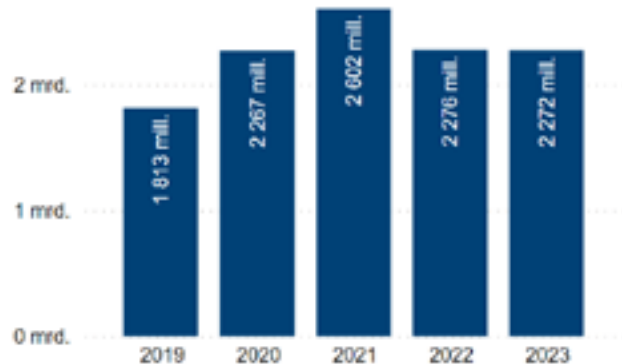
Direktoratet har gjennom hele 2023 jobbet med å utvikle et nytt system for innsending av søknad, søknadsbehandling og utbetaling av tilskudd. Hensikten med nytt system er å gjøre søknadsprosessen til rederiene enklere, sikre likebehandling og basere seg på data hentet direkte fra kilde. Nytt system skal også forenkle saksbehandlingen ved å gi saksbehandlerne et bedre arbeidsverktøy. Opprinnelig skulle det nye systemet tas i bruk i femte termin 2023, men på grunn av forsinkelser er fristen forskjøvet til første halvår 2024.

Antall tilskuddsberettigede sjøfolk, 2019-2023

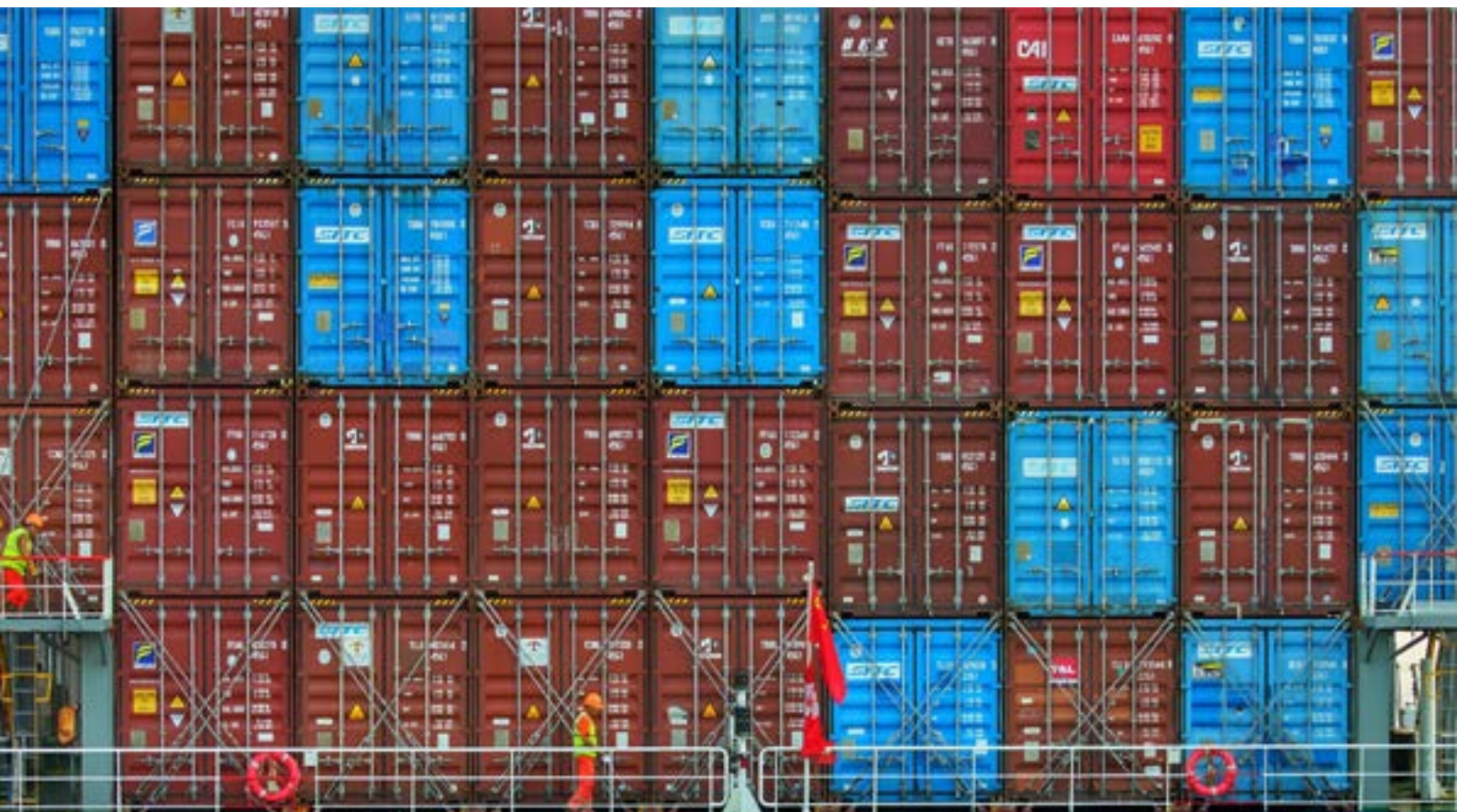
Oversikten viser antall unike sjømenn som har fått utbetalt tilskudd per år. Fra og med 2019 ble det bestemt at både femte og sjette termin skal utbetales i påfølgende år. 2019 vil dermed kun inneholde fem terminer. Dette kan være årsaken til at beløpet som ble utbetalt og antall unike sjøfolk er lavere enn i de påfølgende årene.



Figur 12: Utvikling i antall unike tilskuddsberettigede sjøfolk, 2019-2023



Figur 13: Utbetalt tilskudd til sysselsetting av sjøfolk, 2019-2023



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 2021	Regnskap 2022	Regnskap 2023	Budsjett 2023	Avvik
Post 01 Gebyrer for skip og flyttbare innretninger i NOR					
Førstegangsgebyr	32 434 891	29 515 266	22 766 140	23 495 000	-728 860
Årsgebyr	127 251 372	133 333 717	140 267 955	140 000 000	267 955
Flyttbare innretninger NOR	19 274 135	19 515 171	16 991 137	17 000 000	-8 863
Andre NOR-gebyr	25 902 984	28 105 482	28 220 323	28 500 000	-279 677
Skipsregistrene	16 699 369	16 627 075	15 145 762	17 000 000	-1 854 238
Renter post 01					0
Sum post 01	221 562 751	227 096 711	223 391 317	225 995 000	-2 603 683
Post 04 Gebyrer for skip i NIS					
Førstegangsgebyr	6 220 515	7 406 057	5 092 995	6 075 000	-982 005
Årsgebyr	58 129 429	60 150 707	62 885 622	62 800 000	85 622
Skipsregistrene	1 221 730	1 417 392	1 307 129	1 400 000	-92 871
Renter post 04					0
Sum post 04	65 571 674	68 974 156	69 285 746	70 275 000	-989 254
Totalt post 01 og 04	287 134 425	296 070 867	292 677 063	296 270 000	-3 592 937

Post 01 Gebyr for skip og flyttbare innretninger i NOR

Per 31. desember 2023 er det for skip og flyttbare innretninger i NOR (post 01) inntektsført litt under 223,4 millioner kroner i gebyrer, som utgjør rundt 98,85 % av revidert årsbudsjett på 226 millioner kroner. Til sammenligning var det per 31. desember 2022 inntektsført 227,1 millioner kroner.

For skip i NIS (post 04) er det inntektsført nesten 69,3 millioner kroner, som utgjør 98,6 % av revidert budsjett på 70,3 millioner kroner. Til sammenligning var det per 31. desember 2022 innbetalt nesten 69 millioner kroner.

Førstegangsgebyr

Per 31. desember er det innbetalt nesten 22,8 millioner kroner. Dette utgjør en mindreinntekt på rundt 0,7 millioner kroner eller 96,9 % i forhold til revidert budsjett på 23,5 millioner kroner. I 2022 ble det innbetalt 29,5 millioner kroner i førstegangsgebyr av budsjettet på 33 millioner kroner.

Det er nok flere årsaker til mindreinntekten. Krigen i Ukraina har blant annet sørget for forsinkelser og mangel på metaller og utstyr til skipsbygging. Det har igjen ført til høyere byggekostnader og en del kanselleringer. Det er mange nybyggprosjekter som står på vent på grunn av finansielle avklaringer. Vi registrerer også at det har vært en nedadgående trend for byggeanmeldelse av nybygg de senere årene.

Årsgebyr

Per 31. desember var det innbetalt nesten 140,3 millioner kroner. Dette tilsvarer en merinntekt på 0,3 millioner kroner, eller 100,19 % av revidert budsjett på 140 millioner kroner.

Regnskapstallet for 2022 viste 133,3 millioner kroner. Hensyntatt prisstigningen fra 2022 til 2023 på 3,0 %, viser det en reell inntektsøkning på rundt 2,9 millioner kroner (2,14 %).

I 2021 ble det innført årsgebyr for næringsfartøy uten fartssertifikat som var registrert i NOR-registret. I løpet av 2023 har det blitt innbetalt 841 468 kroner (3988 båter) i årsgebyr fra disse. Tilsvarende tall i foregående år var 871 540 kroner (4252 båter).

I utgangspunktet ble det i 2023 utstedt 4442 krav på til sammen 937 262 kroner. Nå begynner de fleste kravene etter hvert å bli reelle etter mye "opptrydding" de foregående årene.

Det er også fortsatt en økning i nye fiske- og lastefartøy under 10,67 meter. Disse har fått fartøyinstruks fra godkjent foretak og årsgebyr (grunnggebyr) fra Sjøfartsdirektoratet. I 2023 ble det utfakturert for rundt 22,9 millioner kroner totalt i grunnggebyr for fartøy med fartøyinstruks, mot rundt 21 millioner kroner i 2022. I antall økte disse med 191 stk. Ellers har det vært omtrent likt med foregående år for de øvrige fartøytypene i NOR.

Det har ikke blitt gitt fritak for båter i opplag som var oljerelatert i 2023. I foregående år ble gitt fritak for rundt 0,3 millioner kroner (8 båter).

Flyttbare innretninger

Per 31. desember var det innbetalt nesten 17 millioner kroner. Dette samsvarer helt med revidert budsjett på 17 millioner kroner. Det har i løpet av året forsvunnet tre flyttbare innretninger, og Sjøfartsdirektoratet har nå tilsyn med 17 stk. Det har ikke vært noe nybygg i løpet av året.

Andre NOR-gebyrer

Per 31. desember var det innbetalt i overkant av 28,2 millioner kroner som tilsvarer 99 % av revidert budsjett på 28,5 millioner kroner. Tilsvarende var det i 2022 innbetalt i overkant av 28,1 millioner kroner.

Skipsregistrene

Det er innbetalt vel 15,1 millioner kroner, noe som tilsvarer 89 % av årets budsjett. Aktiviteten i NOR i har generelt vært litt lavere i høsten på grunn av flere aktører som fortsatt sliter med omsetningen, men i desember viste det seg at aktiviteten tok seg godt opp med mange omstruktureringer og refinansieringer i de store rederiene.

Post 04 Gebyr for skip i NIS

Førstegangsgebyr

Per 31. desember var det innbetalt nesten 5,1 millioner kroner i førstegangsgebyr for NIS. Dette utgjør en mindreinntekt på nesten en millioner kroner eller 83,8 % av revidert budsjett på 6,1 millioner kroner. Det ble registrert betraktelig færre nye NIS-skip i siste tertial mot tidligere på året. Regnskapstallet for 2022 viste en innbetaling på 7,4 millioner kroner.

Årsgebyr

Per 31. desember var det innbetalt nesten 62,9 millioner kroner. Dette utgjør en merinntekt på 0,1 millioner kroner eller 100,14 % av revidert budsjett på 62,8 millioner kroner. I 2022 ble det innbetalt 60,15 millioner kroner som utgjorde 100,25 % av budsjettet. I 2023 ble det sendt årsgebyr til 719 NIS-registrerte fartøy mot 709 i 2022. Det har i 2023 ikke blitt gitt fritak for noen NIS-skip i oljerelatert opplag.

Skipsregistrene

Det er innbetalt litt over 1,3 millioner kroner, noe som tilsvarer 93 % av årets budsjett. Aktiviteten i NIS-flåten har vært stabil gjennom året. Det var forholdsvis høy aktivitet med mange endringer knyttet til refinansiering i desember. Tonnasjen økte litt i årets siste måned, og vi har nådd årets budsjett.



Kap. 3910, post 02 Maritime personellsertifikater

Beskrivelse	Regnskap 2021	Regnskap 2022	Regnskap 2023	Budsjett 2023	Avvik
Maritime personellsertifikater	22 421 066	15 569 337	22 860 427	19 635 000	3 225 427
Båtførerbevis	1 736 390	1 454 752	1 429 822	1 500 000	-70 178
Merinntekt	24 157 456	17 024 089	24 290 249	21 135 000	3 155 249

Maritime personellsertifikater

Per 31. desember 2023 var det behandlet og fattet vedtak i totalt 13 318 søknader om norske personlige sertifikater (kompetanse- og ferdighetssertifikat), der 1336 var avslag. Det ble fattet vedtak i 7369 søknader om påtegning av utenlandske sertifikater, og 191 av disse var avslag. Disse tallene gjenspeiler da søknader behandlet både i TS og nytt saksbehandlingssystem, APS. Tallene tyder på at antall søknader følger budsjettet.

Gjennomsnittlig saksbehandlingstid for søknader om norske personlige sertifikater gjennom året var 19,08 dager. Gjennomsnittlig saksbehandlingstid for søknader om påtegning (endorsement) på utenlandske sertifikater var 21 dager. Vi har i løpet av 2023 satt i produksjon nytt saksbehandlingssystem og startet med utstedelse av sertifikat hurtiggående mannoverbord, D6 begrenset, D6 under 24 og D6 under 15 m innen utgangen av 2023. Samtlige maritime personellsertifikater skal inn i nytt system. Dette vil påvirke søknadsprosessen for maritime personellsertifikater positivt for kundene.

Båtførerbevis /ICC

Antallet utstedte båtførerbevis i 2023 er 18 083. Dette er en liten nedgang fra 2022, da det ble utstedt 18 814 båtførerbevis. Antallet utstedte internasjonale båtførersertifikater (ICC) i 2023 er 198. Også dette er en liten nedgang fra 2022 da det ble utstedt 209 sertifikater.

Høyhastighetsbevis

Kravet om å ha høyhastighetsbevis på fritidsfartøy som kan oppnå 50 knop eller mer, trådte i kraft 1. juni 2023. Det er krav om gjennomført teoretisk og praktisk kurs før man søker om å få utstedt høyhastighetsbevis. Totalt i 2023 har Sjøfartsdirektoratet fått innrapportert gjennomføring av 10 428 teorikurs for fritidsbåt og vannscooter, 4482 praktiske høyhastighetskurs for fritidsbåt og 4245 praktiske høyhastighetskurs for vannscooter. Det er totalt utstedt 5263 høyhastighetsbevis.

Kap. 3910, post 86 Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt

Beskrivelse	Regnskap 2021	Regnskap 2022	Regnskap 2023	Budsjett 2023	Avvik
Overtredelsesgebyr	6 131 736	6 547 414	6 371 621	4 800 000	1 571 621
Tvangsmulkt					
Sum	6 131 736	6 547 414	6 371 621	4 800 000	1 571 621

Overtredelsesgebyr

Når det gjelder vedtak om overtredelsesgebyr, viser tallene for tredje tertial en økning fra andre tertial, men likevel at det er utstedt relativt få vedtak sammenlignet med tidligere år. Dette skyldes delvis begrensede ressurser i perioden. Det er grunn til å tro at produksjonen vil ta seg ytterligere opp i 2024, da flere medarbeidere arbeider med overtredelsesgebyr i 2024, forutsatt at tilfang av saker for vurdering holder seg på samme nivå som tidligere år. Statistikken ovenfor viser ikke hvor mange av sakene som er behandlet, som ikke resulterer i vedtak om overtredelsesgebyr. I det store bildet er det fristoversittelser for fornyelse og periodiske tilsyn av

sertifikater som danner grunnlag for overtredelsesgebyr, men også brudd på bestemmelser i miljøregelverket og reglene om hviletid gir grunnlag for å innkreve gebyr.

Produserte vedtak	1. tertial	2. tertial	3. tertial	SUM
2018	40	41	31	112
2019	28	37	45	110
2020	19	37	7	63
2021	35	15	21	71
2022	30	32	25	87
2023	22	4	16	42

Klagesaker

Tall for 2023 knyttet til klager på vedtak om overtredelsesgebyr viser at direktoratet har mottatt sju klagesaker og behandlet seks av disse gjennom året. Én av disse ble omgjort av Sjøfartsdirektoratet selv, mens fire vedtak ble opprettholdt av klageinstansen,

og én er i skrivende stund fortsatt til behandling hos klageinstansen. Sjøfartsdirektoratet bruker stort sett i underkant av én måned på å behandle en klage på vedtak om overtredelsesgebyr.

Politiuttalelser

Beskrivelse	2019	2020	2021	2022	2023
Mottatt	15	31	29	12	14
Fullført	7			11	8
Sum	22	31	29	23	22

I løpet av andre tertial har Sjøfartsdirektoratet avgitt tre politiuttalelser. Å gi uttalelser til politiet er ofte komplekse oppgaver som krever mye tid og ressurser. Arbeidet med disse sakene prioriteres høyere enn arbeid med overtredelsesgebyr.



DEL IV Styring og kontroll i virksomheten

Innledning

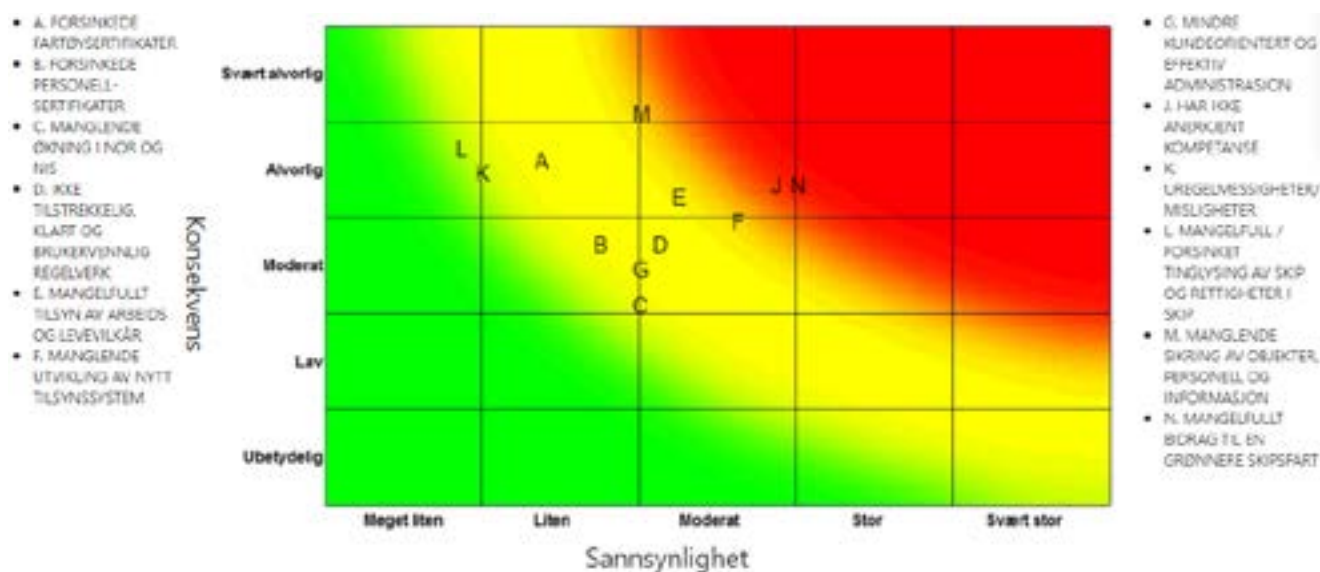
Sjøfartsdirektoratet benytter mål- og resultatstyring som grunnleggende styringsprinsipp. Vi viser til at den samlede måloppnåelsen er god, se del III “Årets aktiviteter og resultater”. Direktoratets strategiplan er sentral i mål- og resultatstyringen.

Dagens strategiplan gjelder for perioden fra 2020 til 2024. Visjonen om å være den foretrukne maritime administrasjonen er godt forankret i organisasjonen. Samfunnsoppdraget om å være en attraktiv sjøfartsadministrasjon med høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier har vært sentral i vårt arbeid i 2023. Direktoratet har videre tre hovedmål som støtter visjonen og samfunnsoppdraget. Vi har etablert et godt system for virksomhetsstyring.

I 2023 startet vi arbeidet med å utarbeide en ny strategiplan for perioden 2025–2028. Den nye strategiplanen vil bli endelig vedtatt første kvartal 2024. Hele organisasjonen har vært involvert i strategiarbeidet.

Sjøfartsdirektoratet er også ISO-sertifisert i henhold til ISO-9001. Arbeidet med å bli enda mer prosessorientert og jobbe med kontinuerlig forbedring og effektivisering har stått sentralt i kvalitetsarbeidet de siste årene. Direktoratet har utpekt sju kjerneprosesser, samt styrings- og støtteprosesser, med tilhørende prosesseiere.

Overordnet risikovurdering i Sjøfartsdirektoratet høsten 2023



Vår visjon, “Den foretrukne maritime administrasjonen”, gjennomgår hvert år en risikovurdering. Her identifiserer, vurderer og håndterer vi de største risikoene som hindrer oss i å oppnå visjonen. Målet er å holde alle risikoer innenfor et akseptabelt nivå. Gjennom risikostyring kan vi identifisere hvor vi bør rette ressurser eller implementere tiltak for å forhindre risiko (risikoreduksjon), eller hvor det er mulighet for å redusere ressurser eller tiltak (risikøkning).

Denne prosessen gir en viktig statusoppdatering på gjennomføringstidspunktet og er et viktig bidrag i den overordnede virksomhetsstyringen. Dette gjelder spesielt i budsjettinnspill og dialog med NFD, men også ved intern fordeling av ressurser og budsjett. Sjøfartsdirektoratet har gjennomført overordnet risikovurdering siden 2006. Dette har bidratt til

å forbedre vår kommunikasjon og dokumentere behovene våre overfor NFD, og ikke minst til at vi internt prioriterer de viktigste tiltakene for å nå våre overordnede mål.

I overordnet risikovurdering 2023 har vi valgt å erstatte risiko E “mangelfulle tilsyn” fra 2022 med “mangelfullt tilsyn av arbeids og levevilkår”. Risiko F “manglende risikobasert prioritering av oppgaver” fra 2022 er erstattet med “manglende utvikling av nytt tilsynssystem”. Risiko A, C, D, E, F, G og N har økt risiko i 2023 og risiko B, J, K, L og M har redusert risiko. Vi vil fortsatt rette søkelys på risiko J og N som har høyest risiko, samt risiko E, F og M som også ligger noe høyt. Vår totale risikoscore er økt fra 105 i 2022 til 108 i 2023, altså en total økning på 3. Antall tiltak totalt er økt fra 123 til 133. Tiltak blir fulgt opp i virksomhetsplanen for 2024.



Fotokonkurransen for sjøfolk 2023
Foto: Han Lwin Oo

Digitalisering og effektivisering

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

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

Ett av kravene i tildelingsbrevet var å jobbe for å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å benytte interne ressurser og kompetanse. Ved anskaffelser vurderer direktoratet løpende om vi skal kjøpe tjenester eksternt eller ansette medarbeidere til å løse oppdraget. Vi har blant annet ansatt tre nye utviklere på IT som erstatning for innleide konsulenter. Ytterligere ansettelser blir gjort i 2024.

Sjøfartsdirektoratet anskaffet tidligere IT-konsulenter gjennom egen rammeavtale. Vi benytter nå dynamisk innkjøpsordning. Her anskaffer vi konsulenter enkeltvis eller som team. Dette krever mer av direktoratet i form av administrasjon av konsulentene, men vi forventer likevel en gevinst med den nye

ordningen. Det ble også foretatt en analyse og vurdert om vi skulle ansatte egne medarbeidere til å drifte kantinen i stedet for å kjøpe denne tjenesten. Det samme gjaldt renhold. Konklusjonen var at vi skulle fortsette å kjøpe disse tjenestene.

Sjøfartsdirektoratet har flere digitale satsningsområder, som nytt tilsynssystem, nytt system for tilskuddsforvaltning og ny løsning for utstedelse av personlige sertifikater. Automatisering av saksbehandlingen er sentral i satsningene og skal gi brukerne enklere og mer effektive tjenester. Ny fritidsbåtplattform skal tilby landets første digitaliserte kunnskapsbase om fritidsulykker til sjøs. Sjøfartsdirektoratet og samarbeidspartnere vil få mer data, inkludert systematisert data, som kan brukes ved ressursstyring, planlegging og forebyggende tiltak.

Sjøfartsdirektoratet har deltatt i et nytt prosjekt i regi av Arkivverket og Digitaliseringsdirektoratet, kalt "regulatorisk sandkasse". Prosjektet vurderte hvordan arkivfaglige hensyn kan ivaretas i en løsning med stor grad av automatisert saksbehandling. Det ble også utforsket hvordan det kan tilrettelegges for at offentligheten kan få innsyn i automatiserte deler av saksbehandlingen.

Kvalitetssystem, ISO-sertifisering

Sjøfartsdirektoratet hadde 9.- 11. mai i 2023 årsrevisjon i henhold til kravene i ISO 9001:2015, en standard som beskriver kravene til et ledelsessystem for styring av kvalitet. Det ble under sertifiseringen ikke avdekket avvik. Tre merknader og fem forbedringer ble registrert. Samtlige har blitt fulgt opp i organisasjonens kvalitetsstyringssystem. Seks er ferdigstilt og to er fortsatt i arbeid ut 2024. Det har i 2023 blitt lagt ned betydelige tidsressurser for å etablere og

formidle prosesskompetanse i direktoratet. Det ble i 2022 innført et prosessorientert kvalitetsstyringssystem for å tilgjengeliggjøre, vedlikeholde og forbedre direktoratets prosesser. Implementering og opplæring av brukere har pågått i hele 2023. Med krav i standarden har det i 2023 blitt tilgjengeliggjort rapporter på status og oppfølging av kvalitetsmeldinger, interne og eksterne revisjoner og oppfølgingspunkter etter ledelsens gjennomgang.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Samfunnssikkerhet er definert som samfunnets evne til å verne seg mot og håndtere hendelser som truer grunnleggende verdier og funksjoner og setter liv og helse i fare, jf. Stortingsmelding nr. 5 (2020-2021) "Samfunnssikkerhet i en usikker verden". En hendelse kan være en naturkatastrofe, en teknisk hendelse eller en menneskelig villet eller ubevisst handling. Arbeidet med samfunnssikkerhet tar utgangspunkt i utfordringsbildet samfunnet står overfor og innebærer både forebyggings-, beredskaps-, krisehåndterings- og gjenopprettingsarbeid.

I "Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren" fra desember 2020, vises det til at transportsektoren er en sentral del av samfunnssikkerheten i Norge. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap har i sin rapport "Samfunnets kritiske funksjoner" (2016) definert transport til sjøs som en kritisk samfunnsfunksjon og utpekt transport som en grunnleggende nasjonal funksjon (GNF) i henhold til Lov om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven).

Arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap skal være integrert i virksomheten vår, og det har blitt viet mye oppmerksomhet i året som har gått. Hovedmålet i vårt arbeid har vært å bidra til at næringslivet blir gjort i stand til å levere de varer og tjenester som samfunnet etterspør på en sikker måte, også i kriser. Det er et mål å opprettholde et høyt transportsikkerhetsnivå og bidra til å opprettholde en robust sivil maritim transportberedskap i hele krisespekteret.

Direktoratet har i 2023 etablert et styringsdokument for det helhetlige samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeidet. Dokumentet har bidratt til tydeliggjorte roller og oppgaver, og det er etablert et sikkerhetsråd som skal styrke det helhetlige samfunnssikkerhet- og beredskapsarbeidet. Vi har også satt mål for virksomhetens sikkerhets- og beredskapsarbeid, som skal være med å sikre at vi oppfyller krav innen samfunnssikkerhet og beredskap.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen, preget av krig i Ukraina og Gaza og generelt høyere risiko, har skapt et behov for økt årvåkenhet, både internt i organisasjonen og i den maritime næringen. Sjøfartsdirektoratet har, som resten av totalforsvaret, fulgt situasjonen tett og iverksatt nødvendige tiltak internt, samtidig som viktige tiltak og informasjon er formidlet til næringen.

Sjøfartsdirektoratet følger kontinuerlig med på det globale trusselbildet og kan dermed reagere raskt på endringer som krever ny vurdering av sikringsnivåene for norske skip. Direktoratet har i forbindelse med konflikten mellom Israel og Gaza hevet sikringsnivået. Informasjon om spesifikke risikoområder publiseres på direktoratets hjemmesider.

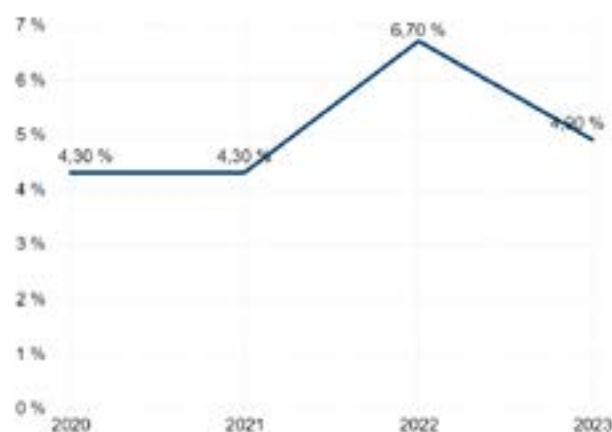
Personalmessige forhold

	Antall ansatte	Deltid		Midlertidig ansatte		Foreldrepermisjon		Legemeldt sykefravær	
År	Totalt	M%	K%	M%	K%	M%	K%	M%	K%
2023	361	0,6	0,6	0,6	1,1	2,8	3,9	3,9	6,4
2022	357	0,6	0,8	1,4	1,4	1,7	2,8	4,0	6,8

Tabell 10: Oversikt over faste og midlertidig ansatte i Sjøfartsdirektoratet, 2022-2023

Sykefravær

Målet er at det årlige sykefraværet skal være på under 5 %. Det totale sykefraværet for 2023 ble 4,89 %, og av dette var 1,56 % egenmeldinger. Sykefraværet har vært relativt høyt de to foregående årene, noe som til dels kan forklares med pandemien. Det ser ut til at sykefraværet har stabilisert seg på en normal variasjon. Vi har ukentlige gjennomgang av sykefraværstallene og god dialog med ledere som har utfordringer med sykefravær i sin enhet. I tillegg har vi tett oppfølging av ansatte med høyt sykefravær. Vi benytter ulike tilretteleggingstiltak for ansatte med helseutfordringer, for eksempel muligheten til å jobbe hjemmefra i perioder.



Figur 14: Utvikling sykefravær, 2020-2023

Kapasitet og bemanning

I 2023 hadde Sjøfartsdirektoratet en "turnover" på 5,3 %, noe som er en nedgang på 1 % fra 2022. I overordnet risikovurdering har risikoen "har ikke anerkjent kompetanse" blitt vurdert som svært høy. Vi har arbeidet aktivt gjennom året med å beholde og rekruttere arbeidskraft.

Kompetansesituasjon

Vedtatt tiltaksplan for strategisk kompetanseutviklingstiltak følges opp, og alle avdelinger rapporterer om framdrift på gjennomføring av tiltakene.

I 2023 hadde vi følgende fokusområder:

Ny teknologi

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

Risiko, kvalitet og sikkerhet

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

Maritimt regelverk

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

Prosess

De siste årene har vi etablert en felles grunnleggende forståelse av hva det innebærer å arbeide prosessbasert. Denne kompetansen må vi bygge videre på, spesielt ettersom flere prosesser skal implementeres.

HMS og arbeidsmiljø

I 2023 ble det gjennomført fire møter i Arbeidsmiljøutvalget (AMU). De ansatte har hatt ledervervet.

AMU har tatt del i planleggingen av verne- og miljøarbeidet på følgende måte:

AMU vedtok en handlings- og oppfølgingsplan for 2023 som ble fulgt opp på alle møtene. Vernetjenesten ble også aktivt dratt inn i arbeidet med den.

Det ble videre gjennomført en vernerunde for alle ansatte i 2023. Tiltak basert på funn fra vernerunden ble lagt inn i AMUs handlings- og oppfølgingsplan.

Faste saker på møtene til AMU i 2023:

- ✓ presentasjon av samarbeidsplanen med bedriftshelsetjenesten
- ✓ informasjon om gjennomført lovpålagt opplæring for ledere, verneombud og medlemmer av AMU
- ✓ kvartalsrapporter for sykefravær
- ✓ kvartalsrapporter for overtid over 100 timer de siste 12 månedene
- ✓ EQS-meldinger om yrkesskader, arbeidsulykker og nestenulykker
- ✓ informasjon om store endringer / skifte av kontorlokaler
- ✓ informasjon fra hovedverneombud og avdelingsdirektører

Direktoratet har ikke hatt noen ansatte med AKAN-avtale i 2023.

Mangfold og likestilling

	År	Kjønnsbalanse			Månedslønn		
		Menn %	Kvinner %	Total (N)	Menn kroner	Kvinner kroner	Kvinner andel av menns lønn %
Totalt i virksomheten - fast ansatte (inkl. lærling)	2023	61	39	355	63 756	57 302	90
	2022	62	38	347	60 666	53 843	89
Toppleddelse - direktør og avdelingsdirektør	2023	71	29	7	104 992	94 738	90
	2022	71	29	7	99 307	88 767	89
Mellomledelse - underdirektør og seksjonssjef	2023	81	19	27	75 519	77 978	103
	2022	85	15	26	72 146	75 076	104
Sjefingeniør	2023	95	5	21	67 747	Kun en	-
	2022	95	5	20	64 075	Kun en	-
Senioringeniør	2023	77	23	143	61 912	61 045	99
	2022	76	24	139	58 649	57 243	98
Overingeniør	2023	62	38	8	51 453	51 250	100
	2022	44	56	9	49 525	48 698	98
Fagdirektør	2023	100	0	3	79 583	-	-
	2022	100	0	3	76 347	-	-
Prosjektleder	2023	73	27	11	63 708	64 739	102
	2022	60	40	10	62 431	59 788	96
Seniorrådgiver	2023	33	67	92	60 961	57 436	94
	2022	40	60	86	57 185	53 995	94
Rådgiver	2023	32	68	41	49 109	47 456	97
	2022	39	61	28	46 139	45 444	98
Seniorkonsulent	2023	0	0	0	-	-	-
	2022	13	87	15	44 908	43 158	96
Lærling	2023	50	50	2	Kun en	Kun en	-
	2022	50	50	4	12 917	12 917	100

Tabell 11: Mangfold og likestilling, 2022-2023

Totalt sett opprettholder vi en relativt god kjønnsbalanse, men det er stor forskjell innen de ulike stillingskategoriene. I løpet av 2023 har direktoratet fortsatt arbeidet med å øke mangfoldet. Vi har implementert en funksjon i rekrutteringsverktøyet vårt som gir søkere mulighet til å markere selv om de har hull i CV-en. Det samme gjelder for søkere med nedsatt funksjonsevne. Vår erfaring er at dette fungerer tilfredsstillende, selv om vi opplever at mange kandidater krysser av for hull i CV-en uten å oppfylle definerte krav som er satt sentralt.



Fotokonkurransen for sjøfolk 2023
Foto: Steffen Kalås
Høydal

Beredskapsplan ytre miljø

Sjøfartsdirektoratet jobber for å følge opp FNs bærekraftsmål. Sjøfartsdirektoratets hovedkontor i Haugesund og kontorene i Ålesund og Bergen er sertifisert som miljøfyrtårn, og de øvrige større lokasjonene langs kysten vil bli prioritert framover. Dette gjør at vi har søkelys på miljøvennlig avfallshåndtering og forbruk av strøm. I tillegg vektlegger vi miljø i anskaffelser der det er naturlig, for eksempel

knyttet til nye leieobjekter, profileringsartikler, kantinedrift og møbler. Sjøfartsdirektoratet gjennomfører også fjerntilsyn. Disse tilsynene bidrar til redusert reiseaktivitet i både inn- og utland, og til redusert klimaavtrykk. Det totale CO₂-avtrykket for Sjøfartsdirektoratet i 2023 var 1199,52 tonn CO₂. I 2022 var det 981,52 tonn CO₂. Oppgangen kan forklares med økt aktivitet som har krevd økt reiseaktivitet.



DEL V Vurdering av framtidsutsikter

Visjon:

«Den foretrukne maritime administrasjonen»

Sjøfartsdirektoratet skal være en attraktiv sjøfartsadministrasjon med høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier. Vi har også en viktig og sentral rolle i å bidra til å utvikle maritim virksomhet i Norge. For å oppfylle samfunnsoppdraget og visjonen har direktoratet utarbeidet en strategiplan som gjelder for perioden 2020-2024. Direktoratet startet i 2023 arbeidet med å utarbeide en ny strategiplan for perioden 2025-2028. Den nye strategiplanen vil bli endelig vedtatt første kvartal i 2024. Hele organisasjonen har vært involvert i strategiarbeidet.

Hovedmål 1: Høy sikkerhet, renere miljø

Tilsyn er et sentralt virkemiddel i arbeidet for høy sikkerhet og renere miljø. Direktoratet arbeidet kontinuerlig med å forbedre risikotilnærminger og tilsynsmetodikk. I tiden framover vil ny teknologi, digitalisering og sensorteknologi være viktige faktorer for å styrke våre tilsyn. Vi jobber med å forbedre risikomodellene og utvikle et nytt tilsynssystem. Dette vil bidra til bedre samhandling, mer effektiv saksbehandling og, viktigst av alt, økt kvalitet på våre tilsyn. Dette arbeidet vil fortsette inn i 2024, og vi vil sørge for at vi tar i bruk metoder som kan styrke våre tilsyn ytterligere.

Tilsyn med arbeids- og levevilkår har fått økt oppmerksomhet den siste tiden. Med stadige endringer i skipsfarten er det viktig at vi jobber kontinuerlig for at sjøfolk skal ha gode arbeids- og levevilkår. Vi har startet arbeidet med å motvirke trakassering, men dette krever i stor grad en kulturendring. Dette er noe som direktoratet og hele den maritime næringen må prioriterer høyt i årene som kommer.

Krigen i Ukraina og Gaza og et generelt anspent sikkerhetspolitisk verdensbilde fører til stadig økt oppmerksomhet på arbeidet med sikringsnivå og opprettholdelse av leveranser av varer og tjenester gjennom skipsfarten. Sjøfartsdirektoratet har de

siste årene brukt betydelige ressurser på nettopp dette, og det forventes at denne problematikken vil fortsette å påvirke verdensbildet i årene som kommer.

Det er viktig at Norge som flaggstat tar dette ansvaret på alvor, at relevante aktører kjenner hverandres ansvarsområder, og at det er et godt samarbeid. Norge har de siste årene vist seg å være en solid flaggstat som evner å finne gode løsninger på utfordringer som oppstår. Dette er en egenskap som vi må ta med oss og styrke framover. Deler av Sjøfartsdirektoratets virksomhet understøtter den kritiske samfunnsfunksjonen “transportsikkerhet sjø”, og

direktoratet er derfor utpekt som en virksomhet med kritisk samfunnsfunksjon. Derfor er det et mål for Sjøfartsdirektoratets arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap å sikre en god evne til raskt å gjenopprette “transportsikkerhet sjø” dersom uønskede hendelser ikke lar seg forebygge.

Direktoratet vil fortsette å styrke det helhetlige samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeidet. Vi vil sørge for at vår rolle er tydelig, at samarbeidet med relevante aktører er optimalt, og vi vil forbedre det interne arbeidet for å være best mulig forberedt på eventuelle nye kriser.

Hovedmål 2: Profesjonalitet og kundefokus

Sjøfartsdirektoratets tjenester er konkurranseutsatte, da rederiene kan velge bort det norske flagget til fordel for et utenlandsk flagg. Synliggjøring av Sjøfartsdirektoratets konkurransefordeler kombinert med et høyt kundefokus er derfor bærebjelken i forbedrings- og markedsføringsarbeidet.

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

Direktoratets ansatte skal være profesjonelle, gi raske og gode svar og ha dialog med kunden for å finne gode løsninger. Kvalitet i arbeidet, høy etisk standard og solid faglig kompetanse er en forutsetning. Velfungerende arbeidsprosesser som ivaretar våre og kundens krav og forventninger er et konkurransefortrinn. I arbeidet med å forbedre

prosessene, velger direktoratet digitale løsninger dersom det gir bedre kundeopplevelser. Kvalitetsstyring og forbedring av prosessene våre er avgjørende for å oppnå ønsket utvikling. God styring, informasjonsflyt og involvering er en forutsetning for å lykkes.

For å kunne øke automatiseringsgraden knyttet til automatisk utstedelse av personlige sertifikater (APS), er innhenting av bilde og signatur fra eksterne kilder en viktig del av prosessen. Vi anser det som hensiktsmessig å hente denne informasjonen fra Politidirektoratet (fra pass) eller Statens vegvesen (fra bilsertifikat), primært førstnevnte, som allerede samler inn denne typen data. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor at det settes i gang et arbeid med å opprette et nasjonalt register for bilde og signatur som andre etater kan knytte seg til. Skal vi få til en slik løsning, må det foreligge et rettslig grunnlag, noe som vil medføre nødvendige endringer i regelverket.

Hovedmål 3: Verdensledende og attraktiv samarbeidspartner

De siste årene har den maritime bransjen opplevd høy aktivitet, noe som har resultert i flere fartøy både i NIS og NOR.

En større flåte gir merarbeid i form av saksbehandling og fysiske tilsyn. Den store mengden nybygg og ombygginger gir økt behov for tilstedeværelse både nasjonalt og internasjonalt. Mange av disse nybyggene og ombyggingene omhandler fartøy med ny teknologi, for eksempel hydrogen, og oppfølgingen av disse er veldig tidkrevende.

Skipsfarten må omstille seg og bli mer miljøvennlig. Norge skal redusere sitt klimautslipp fra innenriks sjøfart og fiske med 50 prosent innen 2030, samtidig som IMO har som målsetning å redusere 50 prosent av utslippene innen 2050 for internasjonal skipsfart. I denne omstillingen vil norske redere og andre maritime aktører ha behov for en aktiv og kompetent maritim administrasjon som legger til rette for utviklingen.

Selv om antallet innmeldte nybygg og ombygginger på vår flåte i 2023 og 2024 viser en nedgang, ser vi en økning i antallet fartøy som ønsker å ta i bruk ny og innovativ teknologi. Mange "grønne" skip ligger ferdig tegnet og klare til å bygges, men nesten alt har stoppet opp. Det er blitt dyrere å bygge skip, og en svak krone har gjort byggingen enda dyrere. Det viktigste årsaken er imidlertid muligens den store usikkerheten rundt pris og tilgang på alternativt drivstoff, som ammoniakk og hydrogen. Prisen på hydrogen er to til tre ganger høyere enn fossilt drivstoff.

På grunn av dette opplever Sjøfartsdirektoratet en nedgang i gebyrinntektene i 2024, spesielt knyttet til nybygg og ombygninger. Det er usikkert om nedgangen vil være den samme ved årsskiftet. Dersom vi skal klare å få skipsfarten mer miljøvennlig, vil antall nybygg og ombygninger i årene framover øke. Det er derfor et stort behov for direktoratets kompetanse og rådgiving i tidligere faser av utvikling

både knyttet til industri-, forsknings- og utviklingsprosjekt. Det er videre betydelig aktivitet innen utredningsarbeid på oppdrag for departementene, samt reguleringsarbeid på nasjonalt og internasjonalt nivå. Det vil derfor være svært uheldig om driftsrammen til Sjøfartsdirektoratet blir påvirket av den midlertidige nedgangen i gebyrinntektene.

Etter åtte år med vekst ble det en minimal nedgang for NIS-flåten i 2023. Til tross for nedgangen siste år forventer vi en økning i NIS-flåten i årene framover. Men det norske flagget er helt avhengig av forutsigbare rammebetingelser. Endringer og spekulasjoner om endringer skaper uforutsigbarhet og kan ha negativ effekt. Bortfall av sosialavtalen med Polen bidro negativt, og resultatet ble at rederier valgte å flagge ut. Endringer i regelverket om medlemskap i folketrygden mv. for personer ansatt i hotell- og restaurantvirksomhet om bord på turistskip registrert i NIS, kan dessverre gi samme effekt og medføre en ny reell fare for utflagging innenfor cruisesegmentet i NIS.

I september 2024 vil de maritime konferansene i Haugesund legge sine arrangementer til én og samme uke - målet er å samle det maritime Norge i Haugesund denne uken. Det legges opp til et bredt tilbud til hele det maritime Norge. Den maritime næringen i Norge skal møtes, få faglig påfyll, diskutere utfordringer og utvikle et samarbeid for å bli enda bedre. Allerede nå oppfordres beslutningstakere, interessenter og eksperter fra næringen til å legge sine møter til "Maritim uke" i 2024.

DEL VI Årsregnskapet

Ledelseskommentar årsregnskapet 2023

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, inntekter, eiendeler og gjeld.

Vurdering av vesentlige forhold bevilgningsrapportering

2023 har Sjøfartsdirektoratet samlet disponerte tildelinger på kap 0910, post 01 driftsbevilgningen på kr. 504 401 000. Den viktigste budsjettmessige fullmakten er fullmakt til å overskride driftsbevilgningen under kap 0910, post 01 mot tilsvarende merinntekter under kap 3910, post 03. På post 3 har direktoratet regnskapsførte inntekter på kr. 10.631.524 som gir kr. 631.524 i merinntekter. Inntektene kommer fra Kystverkets beredskapsavdeling, driftstilskudd fra Klima- og miljødepartementet, refusjon fra Petroleumstilsynet, Fritidsbåtplattformen og inntekter fra Sjøsikkerhetskonferansen.

Sjøfartsdirektoratet forvalter en tilskuddsordning til sysselsetting av sjøfolk med en samlet bevilgning på 2 383 mill kroner. I 2023 hadde vi et mindreforbruk på 110,7 mill kroner. NFD valgte å øke bevilgningen med 155 mill kroner for 2023 på bakgrunn av at antall sjøfolk er stigende og lønnsøkning blant sjøfolk inkludert i tilskuddsordningene.

Direktoratet har et inntektsbudsjett på kap 3910, post 01, 02, 04 og 86 på totalt 322,2 mill kroner som gjelder henholdsvis, gebyrer for skip i NOR, gebyrer

for maritime personellsertifikater, gebyrer for skip i NIS og gebyrer for overtredelse og tvangsmulkt. Skatteetaten divisjon innkreving (SI) krever inn og regnskapsfører store deler av gebyrinntektene for Sjøfartsdirektoratet på direktoratets kapitel 3910 og de fremkommer på S-rapporten, foreløpig bevilgningsregnskap fra Finansdepartementet.

I forhold til Klima- og miljødepartementet (KLD) disponerer Sjøfartsdirektoratet en driftsbevilgning på kr. 9 042 000 på kap 1422. En stor andel av bevilgningen går til å dekke miljøressurser på direktoratets driftsbudsjett via merinntektsfullmakten nevnt over. Sjøfartsdirektoratet får felles tildelingsbrev og avlegger felles årsrapport både for NFD og KLD.

Endring i mellomværende med statskassen er kr. 9.186.898. Dette skyldes i hovedsak endret praksis i pensjonspremiemodellen fra 1.1.2022 i henhold til R-118 og avsatt pensjonspremie til Statens Pensjonskasse på totalt kr. 8.807.063.

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. 15 356 000 av tildelte driftsmidler på kap. 0910, post 01 (5-prosenten) til 2024. På kapitel 1422, post 21 søker direktoratet om å få overført kr. 254.000 til 2024.

Vurdering av vesentlige forhold artskontorapportering

Innbetaling fra gebyrer er økt fra kr. 34.952.432 i 2022 til kr. 40.415.707 i 2023. Dette skyldes i hovedsak prisnivåjustering på 3% samt økte inntekter fra maritime personellsertifikater spesielt vedrørende innføring av høyhastighetsbevis og flere som har krav til D6 sertifikater.

Utbetalinger til lønn økte med 9% i forhold til 2022. Dette skyldes økt antall stillinger grunnet økt nybyggingsaktivitet, lønnsoppgjøret og reduksjon av bruken av konsulentttjenester til fordel for å ansette eget personell.

Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m. på kr. 3.367.425 gjelder tilbakebetaling av tilskudd til selsetting av sjøfolk utbetalt tidligere år.

Kr. 6.266.563 i skyldig pensjonspremie til SPK 6.termin 2022 ble ved en inkurie utgiftsført og utbetalt i desember 2022 istedenfor å balanseføre slik at gjelden (skyldig pensjonspremie til SPK 6.termin) inngår i mellomværendet med statskassen per 31.12.2022. Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse er derfor gått fra kr. 0 i 2022 til kr. 8.807.063 i 2023 i tråd med endret praksis i pensjonspremiemodellen fra 1.1.2022 i henhold til R-118.

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 2024. Revisjonsberetningen vil bli publisert på direktoratets nettsider sammen med årsrapporten.

Haugesund, 1. mars 2024,

Knut Arild Hareide
Sjøfartsdirektør

Prinsippnotat årsregnskapet

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

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

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

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorapportering 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.

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.

Artskontorapporteringen

Oppstillingen av artskontorapporteringen 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. Artskontorapporteringen 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.

Regnskapstall i bevilgnings- og artskontorapportering med noter viser regnskapstall rapportert til statsregnskapet. I tillegg viser noten til artskontorapporteringen Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen bokførte tall fra virksomhetens kontospesifikasjon i kolonnen Spesifisering av bokført avregning med statskassen. Notene viser forskjellen mellom beløp virksomheten har bokført på eiendels- og gjeldskontoer i virksomhetens kontospesifikasjon (herunder saldo på kunde- og leverandørreskonto)



Fotokonkurransen for sjøfolk 2023
Foto: Denny Fløgstad
Njord Viking

og beløp virksomheten har rapportert som fordringer og gjeld til statsregnskapet og som inngår i mellomværendet med statskassen.

Virksomheten har innrettet bokføringen slik at den følger kravene i bestemmelser om økonomistyring i staten. Dette innebærer at alle opplysninger om transaksjoner og andre regnskapsmessige disposisjoner som er nødvendige for å utarbeide pliktig

regnskapsrapportering, jf. bestemmelsene punkt 3.3.2, og spesifikasjon av pliktig regnskapsrapportering, jf. bestemmelsene punkt 4.4.3, er bokført. Bestemmelsene krever blant annet utarbeiding av kundespesifikasjon og leverandørspesifikasjon. Dette medfører at salgs- og kjøpstransaksjoner bokføres i kontospesifikasjonen på et tidligere tidspunkt enn de rapporteres til statsregnskapet, og innebærer kundefordringer og leverandørgjeld i kontospesifikasjonen.



Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2023

Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling**	Regnskap 2023	Merutgift (-) og mindreutgift	Postert på avgitte fullmakter	Avvik fra tildeling
0909	Tiltak for sysselsetting av sjøfolk	73	Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk		2 383 000 000	2 272 310 936	110 689 064		
0910	Sjøfartsdirektoratet	01	Driftsutgifter		504 401 000	489 676 107	14 724 893		
1422	Miljøvennlig skipsfart	21	Spesielle driftsutgifter		9 042 000	8 787 198	254 802		
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Driftsutgifter		0	25 434 277			
Sum utgiftsført						2 796 208 518			

Inntekt-skapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tilde-ling**	Regnskap 2023	Merinntekt og mindreinntekt(-)	Postert på avgitte belastnings-fullmakter*	Avvik fra tildeling
3909	Tiltak for sysselsetting av sjøfolk	01	Tilbakeføring av tilskudd		3 000 000	4 256 342	1 256 342		
3910	Sjøfartsdirektoratet	01	Gebyrer for skip og flyttbare innretninger i NOR		225 995 000	14 818 329	-211 176 671	208 572 988	-2 603 683
3910	Sjøfartsdirektoratet	02	Maritime personellsertifikater		21 135 000	24 290 249	3 155 249		
3910	Sjøfartsdirektoratet	03	Diverse inntekter		10 000 000	10 631 524	631 524		
3910	Sjøfartsdirektoratet	04	Gebyrer for skip i NIS		70 275 000	1 307 129	-68 967 871	67 978 617	-989 254
3910	Sjøfartsdirektoratet	86	Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt		4 800 000	0	-4 800 000	6 371 621	1 571 621
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	3 367 425			
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift		0	39 879 409			
Sum inntektsført						98 550 407			

Netto rapportert til bevilgningsregnskapet					2 697 658 111
Kapitalkontoer					
60080901	Norges Bank KK /innbetalinger				67 319 039
60080902	Norges Bank KK/utbetalinger				-2 755 790 160
709405	Endring i mellomværende med statskassen				-9 186 989
Sum rapportert					0

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)				
Konto	Tekst	2023	2022	Endring
626009	Sintef Ocean AS	500 000	500 000	0
709405	Mellomværende med statskassen	-21 560 599	-12 373 610	-9 186 989

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

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

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
0910, post 01	20 549 000	483 852 000	504 401 000
1422, post 21	375 000	8 667 000	9 042 000
0909, post 73		2 383 000 000	2 383 000 000

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

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift(-)/mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter	Merutgift(-)/mindre utgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter / mindreinntekter(-) iht. merinntektsfullmakt	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger(-)	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
0910 post 01/ 3910 post 03		14 724 893		14 724 893	631 524			15 356 417	24 192 600	15 356 417
1422, post 21		254 802		254 802				254 802	433 350	254 802
0909, post 73	"overslagsbevilgning"	110 689 064		110 689 064						

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

Opplysninger om avgitte belastningsfullmakter på inntektskapitler*

Kapittel og post	Merinntekt og mindreinntekt (-)	Inntektsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter (+)	Merinntekt og mindreinntekt (-) etter avgitte belastningsfullmakter
3910, post 01	-211 176 671	208 572 988	-2 603 683
3910, post 04	-68 967 871	67 978 617	-989 254
3910, post 86	-4 800 000	6 371 621	1 571 621

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

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Mottatte belastningsfullmakter

Ikke aktuelt

Stikkordet «kan overføres»

Ikke aktuelt

Stikkordet «kan benyttes under»

Ikke aktuelt

Stikkordet «overslagsbevilgning»

Direktoratet har en samlet bevilgning på kap. 0909, post 73 Tiltak for sysselsetting av sjøfolk på 2.383.000.000.

Avgitte belastningsfullmakter (utgiftsført av andre på utgiftskapitler og inntektsført av andre på inntektskapitler)

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

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

Disse merinntektene er angitt i egen linje over "3910, post 03" og utgjør kr. 631.524. Direktoratet har en tilsvarende merutgift på kap 0910, post 01 og alle merinntektene på denne posten (post 03) er øremerkede midler til driften. Merinntektene i år er fra Kystverkets beredskapsavdeling, driftstilskudd fra Klima- og miljødepartementet, refusjon fra Petroleumsstilsynet, Fritidsbåtplattformen og inntekter fra Sjøsikringskonferansen.

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

Ikke aktuelt

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

Ikke aktuelt

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

Ikke aktuelt

Romertallsvedtak

Ikke aktuelt

Mulig overførbart beløp

Kapitel 0910 post 01/3910, post 03 kr. 15.356.417
Kapitel 1422, post 21 kr. 254.802.

Oppstilling av artskontorapporteringen 31.12.2023



Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet	Note	2023	2022
Innbetalinger fra gebyrer	1	40 415 707	34 952 432
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	983 884	1 329 112
Salgs- og leieinnbetalinger	1	9 647 640	10 575 064
Sum innbetalinger fra drift		51 047 231	46 856 607
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	331 502 949	304 419 945
Andre utbetalinger til drift	3	165 915 239	178 413 060
Sum utbetalinger til drift		497 418 188	482 833 005
Netto rapporterte driftsutgifter		446 370 957	435 976 397
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	31 749	43 015
Sum investerings- og finansinntekter		31 749	43 015
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling av finansutgifter	4	-7 594	-19 918
Sum investerings- og finansutgifter		-7 594	-19 918
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		-39 342	-62 933
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	5	3 367 425	0
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		3 367 425	0
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	7	2 269 139 053	2 274 624 054
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		2 269 139 053	2 274 624 054
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		39 879 409	35 637 325
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		25 434 277	31 289 817
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-14 445 132	-4 347 508
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		2 697 658 111	2 706 190 010
Oversikt over mellomværende med statskassen			
Eiendeler og gjeld		2023	2022
Fordringer på ansatte		245 454	400 609
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-12 813 245	-12 127 186
Skyldige offentlige avgifter		-88	-64 879
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse*		-8 807 063	0
Lønn (negativ netto, for mye utbetalt lønn m.m)		7 440	8 872
Differanser på bank og uidentifiserte innbetalinger		-193 097	-591 026
Sum mellomværende med statskassen	6	-21 560 599	-12 373 610

* Pensjonstrekket i de ansattes lønn (2%) på konto 263 inngår også på denne linjen.
Endret praksis i pensjonspremiemodellen fra 1.1.2022 i henhold til Finansdepartementets R-118.

Note 1 Innbetalinger fra drift	31.12.2023	31.12.2022
Innbetalinger fra gebyrer		
Dekk- og maskinsertifikater	8 889 508	5 376 826
Påt/godkj av utl. Sertifikater	5 522 439	6 200 300
Tankskip/offshresertifikater	147 114	131 217
Kokk/bro/maskinvakt sert.	2 508 582	2 360 438
Duplikater	694 138	581 344
Sertifikater fritidsbåt	5 098 646	919 213
Båtførerprøven	1 429 822	1 454 752
Gebyrinntekt NOR *	14 288 889	15 932 461
Pantattest NOR *	529 440	578 490
Gebyrinntekt NIS *	1 307 129	1 417 392
Sum innbetalinger fra gebyrer	40 415 707	34 952 432
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer		
Refusjon Petroleumstilsynet	57 044	457 180
Refusjon Kystverkets beredskapsavdeling	926 840	871 932
Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer	983 884	1 329 112
Salgs- og leieinnbetalinger		
Andre avgiftspliktige inntekter	0	6 534
Andre inntekter, utenfor avgiftsområdet	9 647 640	10 568 530
Sum salgs- og leieinnbetalinger	9 647 640	10 575 064
Andre innbetalinger		
Sum andre innbetalinger	0	0
Sum innbetalinger fra drift	51 047 231	46 856 607

* Skipsregistre

Note 2 Utbetalinger til lønn		
Lønn	277 223 817	259 695 064
Arbeidsgiveravgift	39 879 409	35 637 325
Pensjonsutgifter*	23 008 225	17 440 022
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-11 998 699	-11 750 758
Andre ytelser	3 390 197	3 398 292
Sum utbetalinger til lønn	331 502 949	304 419 945
Antall utførte årsverk:	332	319

* Premiesatsen for arbeidsgiverandelen utgjorde i 2023 8,8 prosent (arbeidsgiverandel av pensjonspremien/pensjonsgrunnlaget i 2023 rapportert til SPK). For regnskapsåret 2022 utgjorde premiesatsen 8,4 prosent.

Note 3 Andre utbetalinger til drift	31.12.2023	31.12.2022
Husleie	27 797 112	26 830 292
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	0	3 946
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	7 464 255	7 520 356
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	52 662	99 418
Mindre utstysanskaffelser	2 008 548	7 003 270
Leie av maskiner, inventar og lignende	12 928 521	12 290 389
Kjøp av konsulenttenester	67 048 475	73 955 650
Kjøp av andre fremmede tjenester	16 981 733	24 121 778
Reiser og diett	16 636 992	11 964 228
Øvrige driftsutgifter	14 996 943	14 623 732
Sum andre utbetalinger til drift	165 915 239	178 413 060

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter		
Innbetaling av finansinntekter	31.12.2023	31.12.2022
Inntekter fra eiendeler i selskap m.m	0	0
Salgssum ved realisasjon av verdipapirer	0	0
Renteinntekter	28 751	43 289
Valutagevinst	2 998	-274
Annen finansinntekt	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	31 749	43 015
Utbetaling av finansutgifter		
Renteutgifter	-12 071	-20 195
Valutatap	4 477	277
Annen finansutgift	0	0
Sum utbetaling av finansutgifter	-7 594	-19 918

Note 5 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	31.12.2023	31.12.2022
Tilfeldige og andre inntekter (Statskonto 530929) *	3 367 425	0
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	3 367 425	0

* Gjelder tilbakebetaling av tilskudd til sysselsetting av sjøfolk utbetalt tidligere år.

Note 6 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen			
Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen			
	31/12/2023	31/12/2023	
	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler*	500 000	0	500 000
Obligasjoner	0	0	0
Sum	500 000	0	500 000
Omløpsmidler			
Kundefordringer	1 477 483	0	1 477 483
Andre fordringer	245 454	245 454	0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0
Sum	1 722 937	245 454	1 477 483
Langsiktig gjeld			
Annen langsiktig gjeld	0	0	0
Sum	0	0	0
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-12 523 474	0	-12 523 474
Skyldig skattetrekk og andre trekk	-12 813 245	-12 813 245	0
Skyldige offentlige avgifter	-88	-88	0
Annen kortsiktig gjeld	3 525 749	-8 992 720	12 518 469
Sum	-21 811 058	-21 806 053	-5 005
Sum	-19 588 121	-21 560 599	1 972 478

Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler							
Aksjer	Ervervsdato	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel	Årets resultat i selskapet	Balanseført egenkapital i selskapet	Balanseført verdi i regnskap**
Sintef Ocean AS *		50	2,70%	2,70%	9 963 000	506 593 333	500 000
* Gjelder Sintef Ocean pr. 31.12.22. orgnr. 937 357 370							
** Investeringer i aksjer er bokført til anskaffelseskost. Balanseført verdi er den samme i både virksomhetens kontospesifikasjon og kapitalregnskapet.							

Note 7 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	31/12/2023	31.12.2022
Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk	2 268 054 594	2 273 488 933
Tilskudd til ideelle organisasjoner	886 330	1 035 757
Tilskudd til statsforvaltningen	198 129	99 365
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	2 269 139 053	2 274 624 055



Fotokonkurransen for sjøfolk 2023
Foto: Steffen Kalås
Høydal