



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Årsrapport 2025

Foto: Kay Jørgensen
Prinsesse Ingrid Alexandra



Innhold



DEL I	Lederens beretning	10
DEL II	Introduksjon til virksomheten og hovedtall	12
	Utvalgte hovedtall	15
	Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet	16
DEL III	Årets aktiviteter og resultater	18
	Sjøfartsdirektoratets strategiplan 2025-2028	18
	Hovedmål 1 Ingen omkomne, hardt skadde eller alvorlige hendelser i nærings- og fritidsflåten i tråd med nullvisjonen.	19
	Hovedmål 2 Sjøfolk skal ha en trygg og attraktiv arbeidsplass med gode arbeids- og levevilkår	25
	Hovedmål 3 Maritim næring skal være klima- og miljøvennlig og velge grønne løsninger.	27
	Hovedmål 4 Norge skal være en attraktiv flaggstat og en verdensledende sjøfartsnasjon.	29
	Oppdrag	34
	Andre forutsetninger og føringer	37
	Bevilgningsoppstilling og ressursbruk	39
DEL IV	Styring og kontroll i virksomheten	45
	Overordnet risikovurdering i Sjøfartsdirektoratet høsten 2025	46
	Personalmessig forhold	49
	Mangfold og likestilling, 2024-2025	50
	Beredskapsplan ytre miljø	51
DEL V	Vurdering av framtidsutsikter	52
	Hovedmål 1 Ingen omkomne, hardt skadde eller alvorlige hendelser i nærings- og fritidsflåten i tråd med nullvisjonen	53
	Hovedmål 2 Sjøfolk skal ha en trygg og attraktiv arbeidsplass med gode arbeids og levevilkår	54
	Hovedmål 3 Maritim næring skal være klima- og miljøvennlig og velge grønne løsninger	55
	Hovedmål 4 Norge skal være en attraktiv flaggstat og en verdensledende sjøfartsnasjon	56
DEL VI	Årsregnskapet	58
	Ledelseskommentar årsregnskapet 2025	58
	Prinsippnotat til årsregnskapet	60

**Min side fartøy-varsel til alle**

Mange brukere av Min side fartøy får ikke varsel når et sertifikat går ut, eller når fartøyet får et pålegg. Nå er varsling aktivert for alle brukere.

**Høyeste dødstall på 20 år**

Med 39 omkomne i ulykker med fritidsbåt er 2024 det verste ulykkesåret på sjøen siden 2005. 1 av 3 omkom mens båten lå fortøyd, mens nesten halvparten var ruspåvirket. Sjøfartsdirektøren ser alvorlig på det høye antallet.

**Sikkerhet for alle - ny rapport om sikkerhet og inkludering til sjøs**

Mobbing og trakassering påvirker både arbeidsmiljøet og sikkerheten for sjøfolk på norske skip negativt. Minoriteter er særlig utsatt. I en ny rapport presenteres flere tiltak som skal bidra til tryggere og mer inkluderende arbeidsplasser til sjøs.

**Fiskelykke sjarmerte juryen i fotokonkurransen**

237 bilder fra 34 sjøfarere deltok i fotokonkurransen for sjøfolk 2024. Juryen skryter av spennende og forunderlige motiv, lys, komposisjon og farger, teknisk dyktighet og sjøfolks evne til å fange interessante øyeblikk.



Mars



Sammen for likestilling og mangfold

Fiskeri- og havminister Marianne Sivertsen Næss signerte 4. mars en ny samarbeidsavtale med maritim næring om likestilling. Sjøfartsdirektoratet er signerende part i avtalen og mener likestilling, mangfold og inkludering er en forutsetning for bærekraftig skipsfart.



Slutt på plastkort - nå blir sjøfolkenes sertifikater elektroniske

Sjøfartsdirektoratet tar et viktig skritt mot en mer moderne og bærekraftig framtid ved å slutte å sende ut plastkort for personlige sertifikater. Fra nå av vil alle sertifikater være tilgjengelige elektronisk gjennom appen «NMA Seafarer» og på «Min side sjøfolk».

April



Alf Tore Sørheim utnevnt til sjøfartsdirektør

Alf Tore Sørheim er i dag beskikket av Kongen i statsråd som direktør for Sjøfartsdirektoratet for en åremålsperiode på seks år. Han tiltrer stillingen umiddelbart.



Nullutslippskravet i verdensarvfjordene fastsatt

Kravet om nullutslipp i verdensarvfjordene gjelder fra 1. januar 2026 for fartøyene med bruttotonnasje under 10 000. Sjøfartsdirektoratet har fastsatt regelverket på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet (KLD).



Satser på verneombud med ny konferanse

Under Maritim uke 2025 ser en nasjonal verneombudskonferanse for maritim næring dagens lys. Denne nysatsingen springer ut fra et konkret punkt i den nasjonale handlingsplanen for sjøsikkerhet – Nullvisjonen.



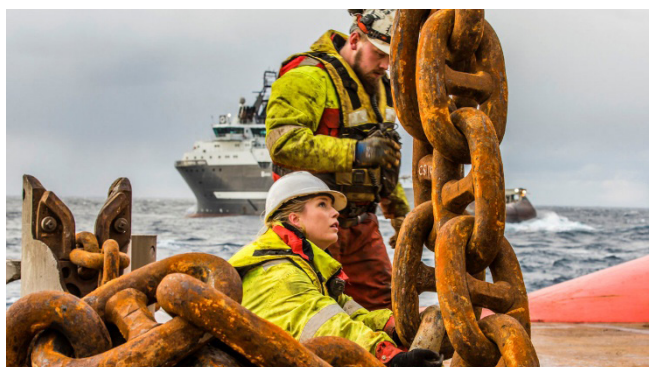
Inspeksjonsrapport klar etter havnestatskontroll

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte havnestatskontroll (Port State Control, PSC) om bord på skipet NCL Salten i Orkanger tirsdag kveld. Tidligere på dagen ble skipet dratt av grunn ved Byneset, der det hadde ligget siden grunnstøtingen torsdag 22. mai.



Ny forskrift skal hindre fremmede arter i å spre seg via skrog

Sjøfartsdirektoratet har sendt et nytt forskriftsfor-slag om håndtering av begroing på skrog ut på høring. Formålet er å beskytte det norske marine økosystemet ved å hindre spredningen av fremmede arter via skip og flyttbare innretninger som ankommer norske farvann fra områder utenfor norsk økonomisk sone.



Sjøfartsdirektoratet moderniserer maritime titlar og omgrep

Som ein del av regjeringa sin maritime likestillingsstrategi har Sjøfartsdirektoratet gått gjennom regelverket for å gjere språket meir kjønnsnøytralt. Når høyringa no er ferdig, og ein har gått gjennom høyringssvara, har direktoratet no landa endringane som trer i kraft ved fastsetting i dag.



Dødstallene synker - men ti personer har omkommet på sjøen i 2025

I løpet av årets første seks måneder registrerte Sjøfartsdirektoratet åtte dødsulykker med fritidsfartøy i norske farvann. Totalt mistet ti personer livet i disse ulykkene. Det er en nedgang på fire omkomne sammenlignet med samme periode i fjor, da 14 personer omkom.



Det norske flagget på topp tre

Nok en gang finner vi Norge i det øvre sjiktet når Paris MoU rangerer verdens flaggstater på White List.



Slik søker du påtegning raskere og enklere

Sjøfartsdirektoratet har lansert et nytt og sikkert søknadssystem for påtegning som effektiviserer hele prosessen.



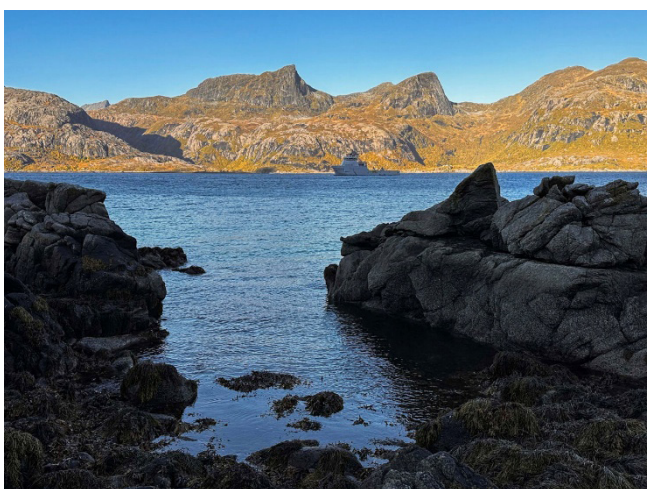
Svingninger i skipsregisteret - norske skip på flyttefot

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) holder seg fortsatt stabilt i alle segmenter. Næringen selv var veldig optimistisk i forkant av sommeren, spesielt i fritidsbåtsegmentet. Verken næringen eller registeret har opplevd forventet aktivitet.



Maritim veke: Rekordmange på sjøtryggleikskonferansen

Det var rekorddeltaking då årets sjøtryggleikskonferanse under Maritim veke i Haugesund opna torsdag. Nær 420 deltakarar fylte salen då sjøfartsdirektør Alf Tore Sørheim ønskte velkommen.



Preget etter ulykken i Nappstraumen, Lofoten

Fredag 26. september 2025 ble en alvorlig dag for norsk sjøfart. En ung jente er omkommet etter at båten hun var om bord i, kantret. Redningsmannen som ble sendt for å berge henne, mistet livet i forsøket.



Tilsynskampanje etter flere ulykker i fisketurisme

19 personer har så langt i år mistet livet i ulykker med fritidsbåt, viser tall fra Sjøfartsdirektoratet. Ti av de omkomne var involvert i fiske eller fiskerelatert aktivitet, og fem var fisketurister i leid båt. Tallene bekrefter en utfordring Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og Sjøfartsdirektoratet har vært oppmerksomme på i flere år. Nå er DSB igang med tilsyn rettet mot utleie til fisketurister i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet.



Skuffet etter klimautsettelse i IMO

FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) klarte ikke å bli enige om en juridisk bindende klimaavtale for internasjonal skipsfart denne uken. Beslutningen er nå utsatt ett år.

November



IMO vedtar opplæringskrav mot vold og trakassering om bord

Fra 1. januar 2026 krever STCW ny opplæring i forebygging og håndtering av vold, trakassering og seksuelle overgrep om bord.



Med norsk flagg seglar du aldri åleine

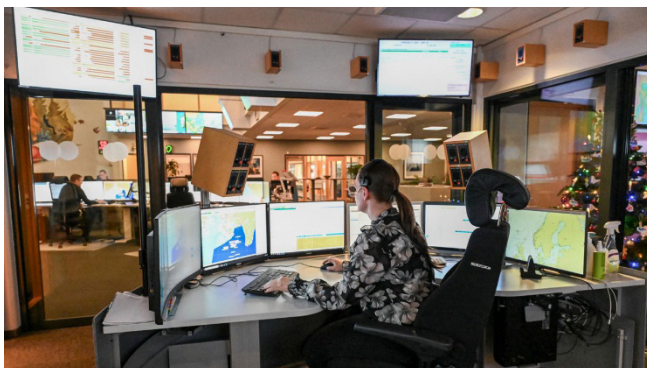
Når eit skip fører norsk flagg, veit verda at både mannskap og tryggleik held høg kvalitet, og at miljøet er ivareteke. – Mi ambisjon er at Noreg skal bli verdas beste sjøfartsadministrasjon, skriv sjøfartsdirektør Alf Tore Sørheim i denne kronikken.

Desember



Klar sammenheng mellom arbeidsmiljø og sikkerhet til sjøs

Mobbing og trakassering om bord på et fartøy rammer ikke bare trivselen – men også sikkerheten. Sjøfolk som opplever dårlig arbeidsmiljø har langt høyere risiko for nestenulykker og alvorlige hendelser. Kvinner og minoriteter er mest utsatt.



Staten overtar kystradiotjenesten fra Telenor

Fra 1. januar 2026 overtar staten eierskap, forvaltning og drift av kystradiotjenesten fra Telenor. Dette skjer etter en grundig prosess og tett samarbeid mellom Kystverket, Hovedredningssentralen, Sjøfartsdirektoratet og Telenor, for å sikre en sømløs overgang uten driftsavbrudd.



Foto: Daniel Möllerström, 2025
Njord Viking - Tunn lina



DEL I Lederens beretning

Sjøfartsdirektoratet kan se tilbake på et år med solid måloppnåelse i 2025. Vi har prioritert kjerneoppgavene våre høyt, samtidig som vi har levert på en rekke krevende oppdrag. Det har vært særlig vekst i arbeidet med regelverk knyttet til lav- og nullutslippsløsninger. I tillegg gjennomførte direktoratet virksomhetsoverdragelsen fra Telenor Kystradios lisens- og sertifiseringsenhet – et omfattende arbeid som ble fullført innen årsskiftet.

Den urolige geopolitiske situasjonen har preget året. Direktoratet har derfor styrket ressursbruken innen samfunnssikkerhet- og beredskapsområdet. Hyppige vurderinger av ISPS-sikringsnivå, økt deltakelse i totalforsvaret, møter i Nortraship-ledelsen og utvidet samarbeid om sektorresponsmiljø er blant aktivitetene som har hatt høy prioritet. Sammen med Kystverket har vi også etablert et system for overvåking av skyggeflåten. Internt har vi arbeidet målrettet for å styrke sikkerhetskulturen, blant annet gjennom flere øvelser i løpet av året.

Ulykkesstatistikken for 2025 viser imidlertid en økning i antall ulykker sammenlignet med 2024. Sju personer mistet livet på næringsfartøy, to flere enn året før. På fritidsfartøy ser vi samtidig en positiv utvikling, med 19 færre omkomne enn i 2024. Arbeidet med den nasjonale handlingsplanen for sjøsikkerhet – nullvisjonen – har vært høyt prioritert, og rundt 40 prosent av tiltakene er enten påbegynt eller allerede fullført.

Tilsynsaktiviteten i 2025 har vært høy, og risikobaserte tilsyn har vært prioritert. Alle bestilte inspeksjoner for skip ble gjennomført innen fristen. Psykososialt arbeidsmiljø har fortsatt vært et viktig satsingsområde, og direktoratet har bygget opp solid kompetanse innen dette området som

nå inngår i både tilsyn, regelverksarbeid og holdningsskapende initiativer. I 2025 arrangerte vi blant annet verneombudskonferanse under Maritim uke.

Andelen uanmeldte tilsyn økte i 2025. Tilsynene viser at norske fartøy i stor grad holder høy kvalitet. Det norske flagget plasserer seg fortsatt sterkt på hvitelistene i de største havnestatskontrollregimene, inkludert en tredjeplass i Paris MoU, medlemskap i U.S. Coast Guards Qualship 21-program og høy rangering i Tokyo MoU. Dette gir trygghet i markedsføringen av det norske flagget som «the Quality Flag».

NOR-registeret har vært stabilt gjennom året, mens NIS har hatt en nedgang og endte med 688 registrerte skip ved årsslutt (744 ved utgangen av 2024), med en samlet bruttotonnasje på 17 218 736 (17 439 879 ved utgangen av 2024). Dette er en reduksjon på 8 % i antall skip og 1,3 % i bruttotonnasje, sammenlignet med 2024.

Sjøfartsdirektoratet har fortsatt å legge ned betydelige ressurser i internasjonalt regelverksarbeid i IMO, hvor våre medarbeidere leder både underkomiteen HTW og flere arbeids- og korrespondansegrupper.

Direktoratet har også styrket arbeidet med nye energibærere og ny teknologi. Vi har gjennom året gjennomført ulike tiltak for å ytterligere forbedre



våre prosesser knyttet til det grønne skiftet. Implementering av ny teknologi krever omfattende kompetanse, som er utfordrende å rekruttere i dagens marked. Samtidig påvirkes næringen av økonomisk usikkerhet, høye kostnader og et komplekst regulatorisk landskap for utslippskrav, noe som fortsatt gir lavere aktivitet innen nybygg og ombygginger.

I 2025 gjennomførte vi en spørreundersøkelse om maritim sikkerhet. Den bekrefter at krav til effektivitet, fatigue og mobbing/trakassering er områder som krever særlig oppmerksomhet. Resultatene brukes aktivt i tilsyn, regelverksarbeid og holdningsskapende initiativer.

Investering i digitale løsninger har fortsatt, med mål om å forbedre prosesser, effektivisere løsninger, styrke samhandling med næringen og automatisere der det er mulig. Flere digitaliseringsprosjekter ble levert i 2025, blant annet ny løsning for norske sertifikater i APS og implementering av påtegningsløsning. Andelen automatisk utstedte personlige sertifikater økte til 24 %. Et nytt tilsynssystem er under utvikling, med deler allerede i produksjon. Vi har også etablert helautomatisk utstedelse av forsikrings sertifikater for Gards kunder, med gode erfaringer.

Sjøfartsdirektoratet var medarrangør for Maritim uke i Haugesund i september, med over 1200 deltakere og rundt 45 arrangementer. Nullvisjonsarbeidet hadde en tydelig plass gjennom hele uken. Maritim Uke er kommet for å bli.

Direktoratet har levert godt på sitt samfunnsoppdrag og tildelte oppdrag i 2025. Sjøfartsdirektøren takker alle dyktige og dedikerte medarbeidere for innsatsen, samarbeidspartnere for godt samarbeid, og ønsker velkommen til nye medarbeidere fra Telenor Kystradios lisens- og sertifiseringsenhet.

Haugesund, 1. mars 2026,

Alf Tore Sørheim
Sjøfartsdirektør

DEL II Introduksjon til virksomheten og hovedtall

Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet, med hovedkontor i Haugesund. Direktoratet er forvaltnings- og tilsynsmyndighet for arbeidet med sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier på fartøy med norsk flagg og utenlandske fartøy i norske farvann. Vi har også ansvar for å sikre rettsvern for norskregistrerte skip og rettigheter i disse.

Direktoratets aktiviteter styres av nasjonalt og internasjonalt regelverk, avtaler og politiske beslutninger.

Det overordnede målet er å være «den foretrukne maritime administrasjonen», som innebærer å tilby konkurransedyktige tjenester slik at næringen velger norsk flagg.

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

- ✓ Ingen omkomne, hardt skadde eller alvorlige hendelser i nærings- og fritidsflåten i tråd med nullvisjonen.
- ✓ Sjøfolk skal ha en trygg og attraktiv arbeidsplass med gode arbeids- og levevilkår.
- ✓ Maritim næring skal være klima- og miljøvennlig og velge grønne løsninger.
- ✓ Norge skal være en attraktiv flaggstat og en verdensledende sjøfartsnasjon.

Kompetanse og samarbeid

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

Sjøfartsdirektoratet samarbeider med og er rådgiver for Kystverket og bistår med skipsteknisk kompetanse under oljevernaksjoner. Vi støtter Havindustri-tilsynet i håndhevingen av petroleumsloven på norsk sokkel og Statens havarikommisjon for transport ved skipsulykker. Direktoratet er medlem av sentraltotalforsvarsforum og har også etablert et tett samarbeid med NSM, E-tjenesten og PST på grunn av det globale trusselbildet.

Direktoratet deltar også i Redningsledelsen og Nortraship-ledelsen.

Sjøfartsdirektoratets hovedoppgaver:

- ✓ forvalte og utvikle norsk og internasjonalt regelverk på skipsfartsområdet
- ✓ registrere fartøy og rettigheter i fartøy
- ✓ markedsføre Norge som flaggstat
- ✓ føre tilsyn med bygging og drift av norskregistrerte fartøy og deres rederier, og utstede sertifikater til fartøy
- ✓ føre tilsyn med fartøy, utstede sertifikater for sjøfolk og føre tilsyn med norske maritime utdanningsinstitusjoner
- ✓ føre tilsyn med utenlandske fartøy i norske havner
- ✓ gjennomføre produktkontrolltilsyn
- ✓ 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

Sjøfartsdirektoratets virksomhet reguleres blant annet skipssikkerhetsloven, sjøloven, skipsarbeidsloven, petroleumsloven og NIS-loven. Vi koordinerer Norges arbeid i internasjonale maritime organer som IMO, ILO, EU/EØS, EMSA og Paris MoU.

Organisering

Sjøfartsdirektoratet er organisert med hovedkontor i Haugesund, sju regioner med 16 regions- og tilsynskontor langs kysten og en avdeling for skipsregistrering i Bergen. I 2025 disponerte direktoratet til sammen 358 årsverk: 234 ved hovedkontoret i Haugesund, 23 ved Skipsregistrene i Bergen og 101 i regionene.



Ledelsen har i 2025 bestått av:



Alf Tore Sørheim
Sjøfartsdirektør



Håvard Gåseidnes
Avdelingsdirektør
for fartøy og sjøfolk



Thomas Angell Bergh
Avdelingsdirektør
for operativt tilsyn



John Malvin Økland
Avdelingsdirektør for
administrasjonsavdelingen



Linda Bruås
Avdelingsdirektør for regelverk
og internasjonalt arbeid



Henning L. Rasmussen
Avdelingsdirektør for
Skipsregistrene



Dag Inge Aarhus
Avdelingsdirektør for
kommunikasjon og
samfunnskontakt



Elisabeth Hynne
Avdelingsdirektør for HR

Organisasjonskart:



Utvalgte hovedtall

Nøkkeltall fra årsregnskapet	2023	2024	2025
Antall avtalte årsverk	361	362	358
Antall utførte årsverk (note 2)	332	331	330
Samlet tildeling post 01-99	504 401 000	507 590 000	542 904 000
Utnyttelsesgrad post 01-29	96,3 %	97,3 %	95,8 %
Driftsutgifter	497 418 188	504 034 048	531 710 335
Lønnsandel av driftsutgifter	69,1 %	68,5 %	70,6 %
Lønnsutgifter per årsverk	1 034 644	1 042 792	1 137 232
Konsulentandel av driftsutgifter	16,9 %	17,1 %	11,9 %

Utvalgte volumtall	2023	2024	2025
NIS-flåten, bruttotonnasje	17 333 291	17 439 879	17 218 736
NIS-flåten, antall fartøy	733	744	688
NOR-antall fartøy totalt	20 476	20 534	20 605
- herav NOR-handelsflåten, antall fartøy	898	890	884
- herav NOR-fiskefartøy	4 874	4 831	4 805
- herav NOR-fritidsfartøy	10 260	10 300	10 346
- herav andre NOR-fritidsfartøy	4 444	4 513	4 570
Rangering på White List - Paris MoU	5	3	3
Sertifikatinspeksjoner, antall obligatoriske	2 427	2 241	1 998
Andre inspeksjoner, antall 1)	2 631	2 679	2 564
Uanmeldte inspeksjoner, norske kontrollpliktige skip	449	497	648
Tilsyn med sikkerhetsstyring	413	499	605
Havnestatskontroller, antall	604	569	557
Svovelinspeksjoner, antall	282	246	277
Svovelprøver, antall	110	92	98
Avfallstilsyn (PRF), antall	302	292	331
Dokumentkontroll/godkjenninger	696	600	519
Produktkontrolltilsyn	44	23	97
Personellsertifikater, antall utstedte/gebyrbelagte 2)	21 956	23 520	27 527
Nybygg, antall levert per år	44	39	30
Sjøfolk i tilskuddsordningen, antall, årlig gj.sn.	15 942	16 729	17 393
- herav norske	13 428	13 817	14 333
Tilskuddsordningen for Sjøvett, antall innvilgede	48	54	50
Skipsulykker, antall	266	294	343
Arbeids-/personulykker næringsfartøy, antall	268	272	320
Omkomne næringsulykker, antall	10	5	7
Omkomne fritidsfartøy, antall	23	40	18

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, fritidsskipersertifikat og naturligvis kompetanse-, ferdighetssertifikat og kvalifikasjonsbevis.

Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet

Innsatsfaktorer	358,1 Årsverk 539.8 mill kroner i samlet driftsbevilgning kap. 0910 og 1422. 2459 mill kroner i bevilgning til nettolønnsordning, 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, innflugging og drift.	- Overvåke risikobildet gjennom ulykkesrapporter, sikkerhetstilrådinger, analyse, statistikk og risikovurderinger.	- Utvikle norsk og internasjonalt regelverk bl.a. på bakgrunn av funn ved tilsyn, ulykker og utviklingen i samfunnet.	- Registrering av skip og rettigheter i skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og skip under bygging i Norge i Skipsbyggingsregisteret (BYGG).	Utarbeide og følge opp årlig markedsføringsplan	- 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.	- Delta aktivt i IMO, ILO og EU.		- Markedsaktiviteter og tiltak rettet mot å beholde og pleie eksisterende kunder i NIS/NOR	
	- Faglig oppfølging av aktører med delegert myndighet.	- Arbeid for å bedre sikkerheten i flåten, blant annet gjennom, Sjøsikkerhetskonferansen, Fritidsbåtkonferansen og diverse kampanjer.	- Bidra til utvikling av nye internasjonale konvensjoner eller endre eksisterende internasjonalt regelverk og implementere dette i norsk rett.	- Utstedelse av sertifikater og attester.	- Markedsaktiviteter og tiltak rettet mot innsalg og oppfølging av nye kunder i NIS/NOR	
	- Teknisk gjennomgang av innovasjoner og løsninger som ikke følger anerkjent norm.	- Vedlikeholde og drifte temabaserte nettportaler og arbeidsverktøy, herunder yrkesfisker.no, fiskrisk.no og lastrisk.no.	- I størst mulig grad utvikle regelverk i takt med den teknologiske utviklingen.		Maritim uke som strategisk satsing for å synliggjøre både flagg og maritim næring	- 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.	- Aktiv formidling av regelverk.		Markedsaktiviteter som synliggjører attraktiviteten og konkurransedyktighet av det norske flagget og profilere Norge som en ledende sjøfartsnasjon, spesielt innenfor bærekraft og ny teknologi.	
	- Godkjenninger og revisjoner (Klasseselskaper, maritime utdanningsinstitusjoner, sjømannsleger etc.)	- Ad-hoc-samarbeid med næringen.	- Tett dialog med næring i utvikling av regelverk	- Overføre kildedata til offentlige og private aktører via web-services løsning.		
	- 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.				
Produkter/tjenester	- Fartøysertifikater.	- Statistikker, 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.		- Flaggfrokoster iht markedsføringsplan + Maritim uke	
	- Godkjenninger.	- Veiledningsmateriell.	- Utvikle klart regelverksspråk.		- Produksjon av markedsmateriell ved behov	
	-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.	- Annonsering/profilering ved behov	
	- Tilsyn				- Analyse/kundespørreundersøkelser	
					- CRM system	
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 norsk sjøfolk på norske skip.
	- Godt kvalifiserte sjøfolk.			- Bidrar til rettsvern i forhold til eierforhold og rettigheter i skip, mulighet til å ta opp lån med pant i skip med rett prioritet.		
	- Gode maritime utdanningsinstitusjoner.	- Bedre sikkerhetskultur.	- Bedre sikkerhet, helse og miljø for sjøfolk og skip.	- 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	- Synlighet av registrene vil øke oppfattelsen av at dette er kvalitetsregistre.	
	Gode arbeids- og levevilkår	- Sikre og miljøvennlige skip	- Økt forståelse for regelverket og reglenes hensikt	- Står som et oppdatert og korrekt realregister til benyttelse av samfunnsaktører og private som måtte ønske og/eller ha behov for disse dataene.	- Økt kunnskap om direktoratets tjenester og kvalifikasjoner.	
Samfunnseffekter	- 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 samt være viktig for totalberedskapen	- Sikre norsk maritim kompetanse.
	- Omdømmebyggende for direktoratet i form av at de som er brukere av maritim transport (passasjerer) ser at sikkerhet følges opp.		- Bidrar til å gjøre norsk skipsfartsnæring mer konkurransedyktig			- Sikre og fremme sysselsetting innenfor norsk maritim klynge.
	- Større bevissthet i næringen rundt viktighet av sikkerhet (forebyggende og holdningsskapene).	- Grønnere skipsfart.	- Bedre miljø, lavere forurensning.	- Realregistrering er en forutsetning for et velfungerende kredittsystem	- En stor norsk flåte (NIS/NOR) øker Norges innflytelse i internasjonale fora.	- Bidra til konkurransedyktige rammevilkår for norsk skipsfartsnæring.
	- Grønnere skipsfart.		Bidra til utvikling av ny teknologi			



DEL III Årets aktiviteter og resultater



Sjøfartsdirektoratets strategiplan 2025–2028

Visjon: «Den foretrukne maritime administrasjonen».

Samfunnsoppdraget:

Sjøfartsdirektoratet skal bidra til at sjøsikkerheten ivaretas, ved å utforme regelverk og følge opp at krav til sikkerhet for liv, helse, klima og miljø etterleves. Direktoratet skal tilrettelegge for utvikling og grønn omstilling i norsk maritim næring, samt bidra inn i internasjonalt arbeid som fremmer sjøsikkerhet og klima og miljø. Direktoratet skal være en tillitsskapende registerfører og er en viktig bidragsyter i arbeidet for at Norge anses som et kvalitetsflagg.

Strategiplanen for 2025–2028 har fire hovedmål:

- ✓ Ingen omkomne, hardt skadde eller alvorlige hendelser i nærings- og fritidsflåten i tråd med nullvisjonen.
- ✓ Sjøfolk skal ha en trygg og attraktiv arbeidsplass med gode arbeids- og levevilkår.
- ✓ Maritim næring skal være klima- og miljøvennlig og velge grønne løsninger.
- ✓ Norge skal være en attraktiv flaggstat og en verdensledende sjøfartsnasjon.

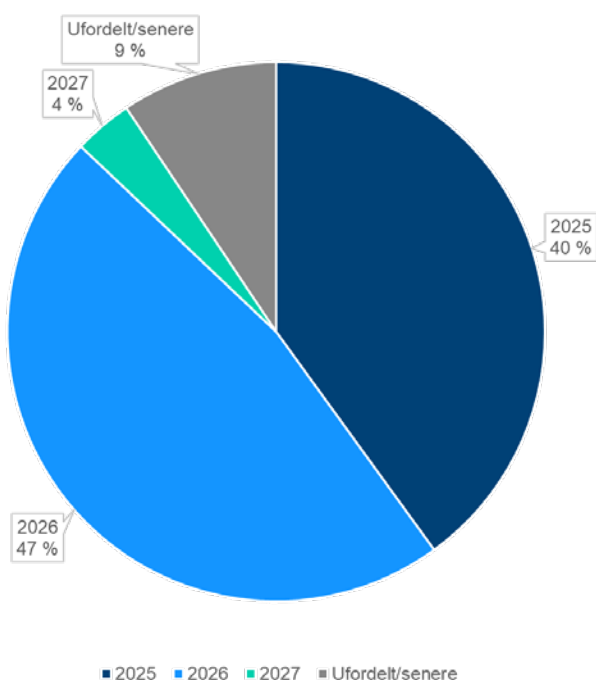


Hovedmål 1 Ingen omkomne, hardt skadde eller alvorlige hendelser i nærings- og fritidsflåten i tråd med nullvisjonen.

Ulykkesstatistikken for 2025 viser en økning i antall ulykker sammenlignet med 2024. I 2025 mistet syv personer livet på næringsfartøy, noe som er to flere enn året før. Når det gjelder omkomne på fritidsfartøy ser vi en positiv utvikling med 19 færre dødsfall i 2025.

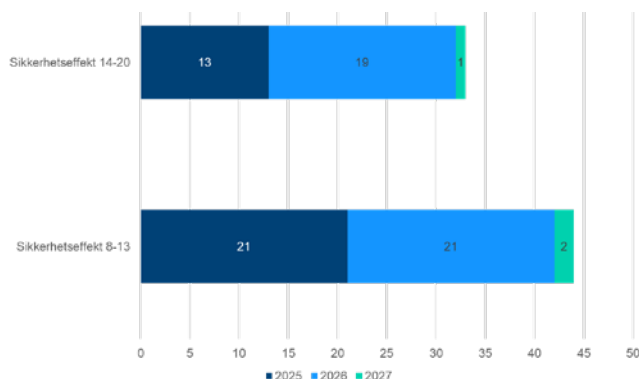
På tilsynssiden ser vi fortsatt at mindre fiskefartøy og arbeidsbåter har flest funn og tilbakeholdelser. Direktoratet gjennomfører egne kampanjer mot denne gruppen. I 2025 startet vi med uanmeldte tilsyn med sikkerhetsstyringssystemer (forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv.). Erfaringene fra disse tilsynene viser at det registreres flere avvik enn hos rederier med krav om ISM-system, og at vi bruker en stor del av tilsynstiden til veiledning. Vår erfaring er at det er et klart behov for veiledning og tilsyn med disse rederiene og deres skip.

Sjøfartsdirektoratet startet 1. januar 2025 gjennomføringsfasen av Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet. Handlingsplanen er etablert for å være hovedvirkemiddelet som skal ta oss i retning av målet om null hardt skadde og omkomne.



Kakediagrammet viser at 40 % av tiltakene ble påbegynt i 2025. Ytterligere 47 % vil ha oppstart i 2026. Den siste andelen kommer senere eller er ufordelt. Vi vil legge til at framdrift i tiltakene hele tiden avhenger av intern prioritering, slik at endringer i fordeling av tiltak kan forekomme.

I oppdragsbrevet fra Nærings- og fiskeridepartementet forventes det at tiltak med størst potensial for å redusere antall hardt skadde og omkomne prioriteres først. Direktoratet har beregnet forventet sikkerhetseffekt for hvert tiltak. Det tiltaket med lavest sikkerhetseffekt vurderes til åtte effektpoeng, mens det med høyest får 20 effektpoeng. Grafen under viser hvordan sikkerhetseffekt fordeler seg på tiltakets oppstartsår.



De tiltakene som ligger i kategorien 14-20 effektpoeng er komplekse oppgaver som krever bred forankring, utredning og noen ganger regelverkendringer. Sjøfartsdirektoratet er dermed glad for å kunne være i gang med en betydelig andel av disse tiltakene i inneværende år.

For å sikre framdrift på tvers av etatene i styringsgruppen ble det etablert en fast møteserie mellom tiltakskoordinatorer i Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, DSB, Fiskeridirektoratet og politiet. Denne gruppen vil også få ansvar for å utarbeide årsrapporter hvor status på gjennomføring av tiltak framvises, samt på sikt også indikatorer for måloppnåelse. Det vil ta litt tid å få på plass slike indikatorer, men Sjøfartsdirektoratet har eksempelvis allerede gjort endringer

i sin spørreundersøkelse om maritim sikkerhet, slik at den kan gi bedre innsikt i forhold som kan si noe om tiltakenes effekt.

Arbeidet med nullvisjonen har høy prioritet i Sjøfartsdirektoratet. De aller fleste tiltak både på nærings- og fritidsfartøy eies av Sjøfartsdirektoratet. Det betyr

en betydelig mengde arbeid i årene som kommer. God styring og gode prioriteringer er viktig for å lykkes med gjennomføringen.

Sjøfartsdirektoratet publiserer en egen årsrapport med detaljert status per tiltak.

Funntrender og oppfølging av ulike tilsyn som gjelder sikkerhet

Tilsynsaktiviteten i 2025 har vært normal og følger i stor grad tilsynsplanen. Gjennomføring av begjærte tilsyn er utført. I 2025 ble det utført 2000 sertifikatinspeksjoner og gitt 4710 pålegg. Ingen norskflaggede skip eller nybygg har blitt liggende i påvente av tilsyn.

Sjøfartsdirektoratet har god oversikt over risikobildet i norsk maritim næring gjennom informasjon fra ulykkesrapportering, bekymringsmeldinger, tilsynsaktivitet, forskningsrapporter og spørreundersøkelser. Det er også startet et arbeid for å innhente tilsynsdata fra de anerkjente klasseselskapene, som vil komplettere risikobildet av den norske flåten generelt og de delegerte fartøyene spesielt. Denne informasjonen brukes til å styre både omfanget av tilsyn og hvilke objekter vi skal prioritere å utføre tilsyn på.

Sjøfartsdirektoratet bruker risikobasert tilnærming i de aller fleste tilsyn av norske rederi og skip. Utenlandske skip kontrolleres opp mot internasjonale konvensjoner og nasjonalt regelverk som gjelder for utenlandske skip under Paris MoU-regimet.

I 2025 ble ordningen med å gjennomføre årlig tilsyn av passasjerskip som fjerntilsyn iverksatt. Erfaringene viser at ordningen fungerer godt både for rederiene og direktoratet. Antall funn på disse tilsynene er tilsvarende som ombordtilsyn, men funnene omhandler litt andre forhold enn ved ombordtilsyn. Vår vurdering er derfor at en kombinasjon av fjern- og ombordtilsyn dekker en større del av skipet, og at fjerntilsynene er et godt supplement. Disse tilsynene har frigjort betydelige tilsynsressurser (sparer mye reisetid) som er benyttet til å øke andelen uanmeldte tilsyn.

Antall uanmeldte tilsyn har økt fra 497 i 2024 til 648 i 2025. Dette viser at vår plan for å frigjøre tid til uanmeldte risikobasert tilsyn har en virkning.

Det gjennomføres også en rekke ulike typer uanmeldte tilsyn. Gjennomføring av uanmeldte tilsyn styres i stor grad av risikobildet både mellom fartøygrupper og mot det enkelte rederi og skip. Uanmeldte tilsyn styres i stor grad av vår tilsynsplan. I tillegg gjennomføres det tilsyn etter hendelser, ulykker og som oppfølging av tips vi mottar via vår tipsordning.

På uanmeldte tilsyn er det fortsatt redningsredskaper, tiltak mot brann, skipssertifikater og dokumentasjon knyttet til ISM som oftest fører til pålegg. Trenden forsetter med at det er fartøy under 15 meter som får flest pålegg per tilsyn, og disse topper også tilbakeholdstatestikken med 35 av 59 tilbakehold i 2025. Vi bruker store ressurser på å finne små fartøy som ikke har AIS eller er sertifikatpliktige. Dette er fartøygrupper som er høyt representert på ulykkesstatistikken.

Et viktig tiltak som ble igangsatt i 2025, er tilsyn med rederier som har krav om et sikkerhetsstyringsystem etter forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv. Det er gjennomført 30 slike revisjoner i 2025. Totalt ble det avdekket 138 avvik, hvorav fire ble vurdert som alvorlige. Det gir et snitt på 5,3 avvik per tilsyn, som er høyere enn for ISM. Flere av revisjonene kunne ha resultert i alvorlig avvik, men direktoratet har lagt vekt på veiledning og opplæring under gjennomføringen. Dette viser behovet for å gjennomføre uanmeldte tilsyn med rederier etter forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy.

Det ble gjennomført 15 havnestatskontroller med utenlandske fiskefartøy, og 539 ordinære havnestatskontroller (Paris MoU). Også i 2025 var en stor andel av tilsynsaktiviteten knyttet opp til Norges forpliktelser etter EU-direktiver. Totalt ble det gjennomført 1304 tilsyn etter EU-direktiver, inkludert havnestatsdirektivet.



Funntrender og oppfølging av tilsyn med anerkjent classeselskap (RO/RSO), godkjente foretak og utdanningsinstitusjoner

Det er gjennomført fire revisjoner av RO/RSO i 2025. Følgende er revidert: American Bureau of Shipping, DNV AS, Lloyds Register og Rina S.P.A.

Det er i tillegg gjennomført møter med RO-ene i løpet av 2025. Arbeid er satt i gang med å revidere «Instruction to Class» (IC) for ISPS-sertifisering utført av RSO-er etter funn fra EMSA. Direktoratets samlede vurdering er at de anerkjente classeselskapene utfører en god jobb på vegne av flagget.

Flaggstatenes rangering innenfor Paris MoU og U.S. Coast Guard Qualship 21 ble publisert 1. juli. Norge ligger på 3. plass på Paris MoU og er inne på Qualship 21. Norge ligger også fortsatt høyt på Tokyo MoU sin liste. Norge sine RO-er er blant de høyest rangerte RO-ene i MoU-ene. Dette er gode indikatorer på at RO-ene gjør en kvalitativt god jobb på norske skip.

Det er utført 21 revisjoner av ulike utdanningsinstitusjoner. Av disse er 13 STCW-skoler, to høyhastighetstilbydere, fire fritidsbåtskipper (D5L/D5LA) og to ICC.

I de 13 revisjonene på skoler/kurssentre (STCW-relatert) ble det til sammen registrert 70 avvik og elleve observasjoner. Én av revisjonene var en tilleggsrevisjon som ble gjort etter bekymringsmelding. Vi opplever en bekymring for om enkelte aktører har tilstrekkelig forståelse på skoler om hva det betyr

å være underlagt krav i STCW og viktigheten av å ha kontroll på det man gjør, og etterlevelse av egne prosedyrer. I tillegg går det for lang tid mellom revisjonene på utdanningsinstitusjoner. I 2025 ble det gjennomført tre revisjoner som var spesielt vanskelige og krevende.

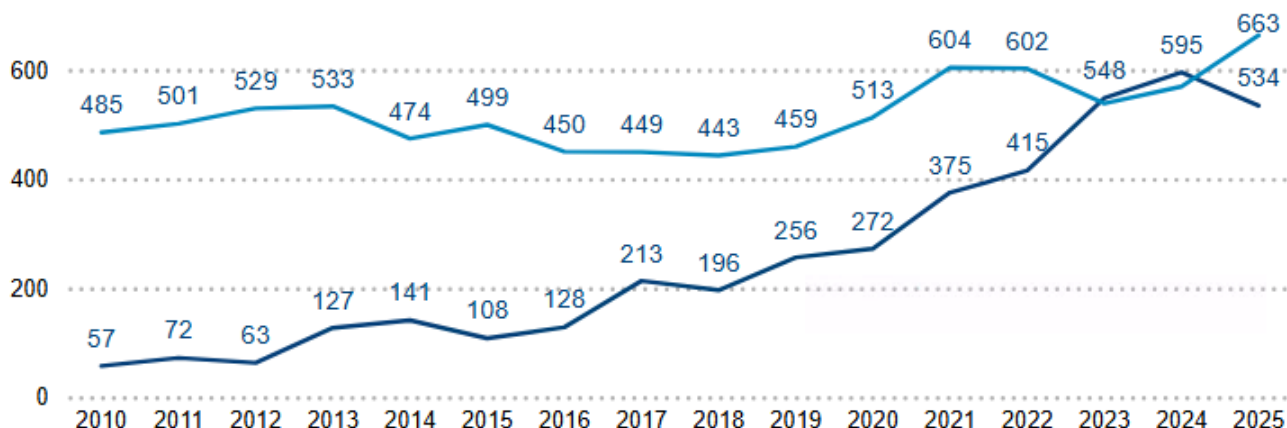
Det ble gjennomført seks revisjoner av godkjente kontrollforetak i 2025. Revisjonene avdekket sju avvik. Virksomhetene følges også opp gjennom planlagte samlinger og kontroll med dokumentasjon som de er forpliktet til å sende inn etter sertifisering av hvert fartøy. Godkjente foretak har for øyeblikket god kapasitet til å håndtere flåtegruppen de skal betjene og sertifiseringen av fartøy går fortløpende uten ventetid.

Direktoratet har i løpet av tredje kvartal 2025 registrert at antall fartøy som opererer ulovlig uten gyldig fartøyinstruks gradvis har økt igjen etter forrige runde med kartlegging for knapt to år siden, da en rekke fartøy ble tilbakeholdt og ilagt overtredelsesgebyr for å ha fisket og levert fangst uten gyldig fartøyinstruks.

Sjøfartsdirektoratet vil med det aller første starte en ny gjennomgang av flåtegruppen og ha dialog med Fiskeridirektoratet om hvordan vi i framtiden kan forhindre at fiskefartøy kan operere ulovlig uten gyldig fartøyinstruks, levere fangst og få betalt for den.

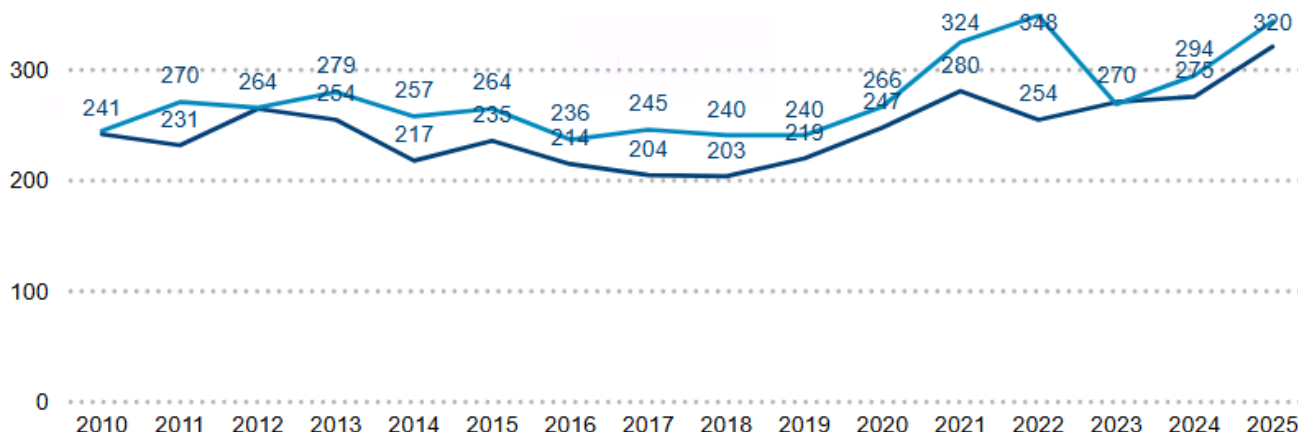
Utvikling i ulykkesbildet og resultat av forebyggende arbeid knyttet til antall ulykker og uønskede hendelser for nærings- og fritidsfartøy

● Nestenulykker ● Ulykker



Antall hendelser, 2010-2025

● Personulykke ● Skipsulykke



Antall ulykker, 2010-2025

Næringsfartøy

2025 ble nok et år med et høyt antall registrerte hendelser (1197) på norske næringsfartøy. Av disse var 663 klassifisert som ulykker, mens resten var nestenulykker. Antallet ulykker er det høyeste som er registrert de siste årene. Sammenlignet med 2024 utgjør økningen i ulykker 16,5 %. Nestenulykkene er derimot blitt redusert med 10,3 %.

Økningen er størst for skipsulykker, herunder grunnstøtinger, miljøskader og brannhendelser. Økningen er aller størst for lasteskip og skjer på tvers av de ulike underkategoriene av lasteskip. Blant annet har antall grunnstøtinger på mindre lasteskip doblet seg de siste fem årene.

De 663 ulykkene som ble registrert i 2025 fordelte seg mellom personulykker (48 %) og skipsulykker (52 %). Figuren under viser en tydelig økning i begge

kategorier. Lasteskip utgjør fortsatt den største andelen ulykker (47 %), noe som må ses i sammenheng med antall fartøy, seilingsmønster og operasjonell kompleksitet. Ulykker knyttet til fiskefartøy og passasjerskip utgjør omtrent 25 % hver.

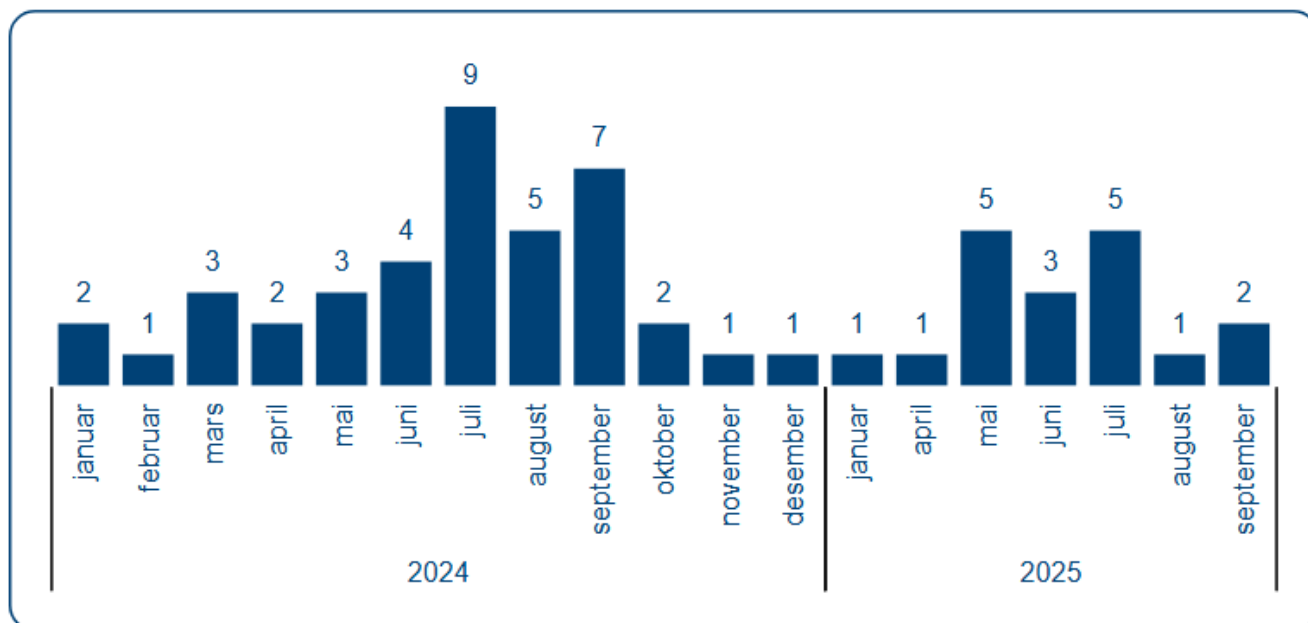
I 2025 ble det registrert totalt 14 forlis, to færre enn i 2024. Forlisene rammet hovedsakelig mindre fartøy, særlig fiskefartøy under 15 meter (86 %). Dette mønsteret er i tråd med tidligere år. Et eksempel på et alvorlig forlis i 2025 er ulykken med fiskefartøyet Amalie Sofie som Statens havarikommisjon har besluttet å undersøke. 5. august 2025, under reke-tråling, fikk fartøyet slagside, kantret og forliste. En SART-nødpeilesender ble aktivert i forbindelse med forliset, noe som utløste en redningsaksjon. Tre personer var om bord: to ble reddet, mens én omkom.

Sju personer omkom i ulykker på næringsfartøy i 2025, to flere enn i 2024. Antall omkomne har holdt seg relativt stabilt de siste årene, med et gjennomsnitt på åtte i perioden 2020-2024.

Hvis vi ser på utviklingen i et lengre tidsperspektiv, ser vi at det skjer en endring i ulykkesbildet rundt 2020. Etter flere år med fallende eller stabile ulykkestall har antallet både skipsulykker og personulykker økt markant.

Fritidsfartøy

Tall for 2025 viser en nedgang i antall ulykker med dødelig utgang. Totalt omkom 18 personer i 2025, 22 færre enn i 2024, da 40 personer mistet livet. Den mest dominerende ulykkestypen var kantring (9 av de 18 dødsfallene). I tillegg ble det registrert sju personulykker: tre fall til sjø under fiske, to fall til sjø langs kai og to var fall til sjø mens fartøyet var underveis.



Antall ulykker med dødelig utfall på fritidsfartøy, fordelt på måneder, 2024-2025

Status for SHKs sikkerhetstilrådninger

Det ble publisert tre rapporter fra Statens havarikommisjon i 2025.

- ✓ 2025/01 - Øyværing. Rapporten gir ingen sikkerhetstilrådninger, men det henvises til tiltak som forventes gjennomført i Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet/nullvisjonen.
- ✓ 2025/02 - På Maya er det gitt en tilrådning rettet mot rederiets sikkerhetsstyringssystem. Direktoratet har hatt tilsyn med det aktuelle rederiet, og andre rederi som opererer fartøy som skal følge forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv. Tilrådningen anses lukket.
- ✓ 2025/03 - Rapport om kollisjon mellom fritidsbåt og vannskuter i Fognafjorden, ingen sikkerhetstilrådninger, men henviser til tiltak som forventes gjennomført i Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet/Nullvisjonen.

Status åpne tilrådninger per tredje tertial 2025:

- ✓ 2024/26 - Iselin, rundskriv utarbeides.
- ✓ 2024/11T, 2004/13T og 2024/19T - Viking Sky, det jobbes aktivt videre med tilråningene internasjonalt (IMO).
- ✓ 2024/01 - Hunter, rundskriv utarbeides.
- ✓ 2023/07 - Viking Polaris, tilrådning gitt til klaseselskap DNV.

Alle havarirapporter og sikkerhetstilrådninger fra havarikommisjonen (SHK) blir brukt i arbeidet med å gjøre sjøfarten sikrere. Innhold tas også med i nullvisjonsarbeidet.



Foto: Adrian Møllegård, 2025
Aurora Sandefjord

Resultat av deltakelse i internasjonale organisasjoner som IMO, EU/EØS og ILO knyttet til liv, helse, og sikkerhet

Sjøfartsdirektoratet bruker store ressurser på det internasjonale arbeidet. Vi deltar i alle relevante komiteer og underkomiteer. Underkomiteen HTW ledes av en av Sjøfartsdirektoratets medarbeidere, og våre medarbeidere er også tiltrodd ledelsen av flere arbeids- og korrespondansegrupper.

Sjøfartsdirektoratet har vært aktiv i IMO også i denne rapporteringsperioden. Blant annet vedtok IMO under MSC 110 endringer i SOLAS for overføring av los, og gjorde betydelige framskritt med sikkerhetsregler for alternative drivstoff, inkludert enighet om oppgaver for flere underkomiteer.

Arbeidet med en ikke-bindende MASS-kode for autonome skip hadde stor framdrift, og målet er nå å ferdigstille denne på MSC 111 i 2026. Det ble også enighet om at framtidige krav for cybersikkerhet bør komme i form av en kode. Norge vil delta i en uformell gruppe for å utarbeide et dokument om dette.

En rekke nye agendapunkt ble godkjent, blant annet en revisjon av retningslinjer for ISM-koden og et norsk forslag om alarmhåndtering som en oppfølging av Viking Sky-rapporten. I tillegg ble flere sirkulærer og resolusjoner vedtatt for å forbedre maritim sikkerhet og informasjonsdeling. Norge og Sjøfartsdirektoratet deltok aktivt i underkomiteene NCSR og III i andre tertial.

På EU-nivå deltar vi i flere ekspertgrupper og komiteer, blant annet innen sikring og beredskap, tekniske krav til passasjerskip og skipsutstyr. Gjennom året har vi også deltatt i EMSAs styremøter.

Innenfor havnestatskontrollregimet Paris MoU har vi deltatt på arbeidsmøtene i TEG og det årlige komitemøtet. I tillegg har vi deltatt i en rekke arbeidsgrupper («Task Force») og som sakkyndige i «review panels» etter forespørsel. Vi har ikke hatt plass i Management Advisory Board (MAB) i perioden.



Hovedmål 2 Sjøfolk skal ha en trygg og attraktiv arbeidsplass med gode arbeids- og levevilkår

Overordnet leverer Sjøfartsdirektoratet godt innen arbeidet med å trygge sjøfolkene. Direktoratet har styrket tilsynsmengde og kompetanse innen området. Samtidig er direktoratet nå en del av HMS-etatens tilsynsarbeid. Arbeidet mot mobbing og trakassering i skipsfarten har fortsatt høy prioritet gjennom tilsyn, regelverksarbeid, samarbeidserklæring og oppdrag i forbindelse med regjeringens likestillingsstrategi for maritim næring.

Innen internasjonalt arbeid har områder som likestilling, mobbing og trakassering og kompetansekrav i forbindelse med ny teknologi og nye energibærere en høy prioritet.

Sjøfartsdirektoratet har også oppdatert emneplaner. I dette arbeidet har vi også inkludert forebygging av trakassering og seksuell trakassering. Direktoratets spørreundersøkelse om maritim sikkerhet viser at mobbe- og trakasseringstallene har gått ned fra 27 % (2023) til 22,5 % (2025). Dette er en klar bedring, men næringen og direktoratet må fortsatt sette søkelys på denne problemstillingen og fortsette arbeidet.

Undersøkelsen viser også at krav til effektivitet påvirker sikkerhet. Disse funnene skal direktoratet ta med seg i sitt videre arbeid.

Det arbeides for å styrke anseelsen av verneombud og deres kompetanse i maritim næring. En enda mer aktiv involvering av verneombud vil kunne være et sterkt bidrag også til arbeidet med psykososialt arbeidsmiljø. Undersøkelsen ga en god pekepinn på hvilke behov det er for å lykkes med denne målsetningen som vi vil bringe ut til næringen.

Maritimt Samarbeidsforum

Det har vært gjennomført tre ordinære møter i Maritimt Samarbeidsforum i 2025. Referater legges ut på forumets nettside på sdir.no.

I tillegg ble det i mars gjennomført et ekstraordinært innspillsmøte i forbindelse med Skatteetatens møter med 3-parts bransjeprogram tilknyttet arbeidet med å utrede etablering av digital oversikt over arbeidskontrakter.

Funntrender og oppfølging av ulike tilsyn knyttet til sjøfolks arbeids- og levevilkår på skip

Også i 2025 har tilsyn knyttet til sjøfolks arbeids- og levevilkår vært prioritert.

Det ble gjennomført 341 MLC tilsyn som har resultert i 727 pålegg. Antall pålegg per tilsyn er 2,13. Det gis flest pålegg på «sertifisering og vakthold for sjøfolk» og «mannskap og oppholdsrom». Dette er i tråd med tidligere erfaringer.

Det er gjennomført 79 WFC-tilsyn som har resultert i 182 pålegg. Antall pålegg er 2,30 per tilsyn. Det gis flest pålegg på «ulykkesforebyggende tiltak» og

«mannskap og oppholdsrom» som er i tråd med tidligere funn. Funntrenden på fiskefartøy er dermed litt høyere enn for de andre fartøyssegmentene (MLC).

Det er gjennomført 44 uanmeldte MLC-/WFC-tilsyn som har resultert i 200 pålegg. Antall pålegg er 4,55 per tilsyn. Det at vi avdekker flere funn på uanmeldte MLC-/WFC-tilsyn, tyder på at vi treffer på vår utvelgelse av tilsynsobjekter. Det gis flest pålegg på mannskap og oppholdsrom» og «sertifisering og vakthold for sjøfolk».

Utvikling i ulykkesbildet og resultat av forebyggende arbeid knyttet til antall arbeidsrelaterte ulykker og uønskede hendelser på næringsfartøy

Antall rapporteringspliktige personskader økte ytterligere i 2025. Totalt registrerte Sjøfartsdirektoratet 337 slike skader. De fleste (93 %) var knyttet til arbeids- og personulykker, mens et mindre antall oppsto som følge av skipsulykker.

Majoriteten av personskadene rammet besetningsmedlemmer i arbeid på fartøyet (89 %). Det er kun registrert et fåtall hendelser i andre personkategorier. Antall arbeidsrelaterte personskader i 2025 var 21 % høyere enn gjennomsnittet for perioden 2020-2024.

Personkategori	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Besetningsmedlem	231	258	244	263	296	300
Passasjerer	6	0	0	2	0	0
Annen person	0	7	5	7	5	13
Totalt	237	265	249	272	274	313

Blant arbeidsrelaterte skader på besetning var støt- og klemskader mest vanlig (38 %), etterfulgt av fall-om-bord-hendelser (34 %). I 2025 ble det registrert en økning i fall-om-bord-hendelser, kjemikalieskader og brannskader.

Fire besetningsmedlemmer omkom som følge av arbeidsrelaterte ulykker: én etter runnet fall til sjø, to som følge av støt- eller klemskade og én under en redningsoperasjon.

Resultat av tverrfaglig samarbeid knyttet til arbeidslivskriminalitet

Sjøfartsdirektoratet gikk i mars inn i «HMS-etatenes tilsynssamarbeid», som koordineres av Arbeids-tilsynet. Vi har deltatt på møtene i tilsynsmyndighetenes samarbeidsgruppe (TGS). Sjøfartsdirektoratet er delegert myndighet til å føre tilsyn med «internkontrollforskriften» hos fritidsbåtprodusenter. Dette samarbeidet vil i større grad sikre likhet i tilsynsprosessen og relevant erfaringsoverføring mellom tilsynsetatene.

Samarbeidet mellom relevante parter innenfor arbeidslivskriminalitet er godt, og vi yter bistand til andre etater etter behov. Vi har deltatt på samlinger som omhandler partssamarbeid innenfor fiskerinæringen.



Foto: Kjell Rune Gausvik, 2025
Norwegian Gannet

Hovedmål 3 Maritim næring skal være klima- og miljøvennlig og velge grønne løsninger.

Direktoratet har overordnet levert godt innen klima- og miljøarbeidet. Dette innebærer tilsyn på operative fartøy, alternativ design-prosess i forbindelse med ny teknologi og nye energibærere. Direktoratet har god gjennomføring på lovpålagte miljøtilsyn, men endte noe bak plan når det gjelder PRF-inspeksjoner (avfallshåndtering).

I tillegg har det i perioden vært flere leveranser relatert til klima- og miljøregelverk. Her blir det stadig mer arbeid og relativt korte tidsfrister. Arbeidet er ressurskrevende, og det er behov for tøffere prioriteringer for å komme i mål. Den økende mengden arbeid innen dette området er medvirkende til den økte overordnede risikoen «D».

Funntrender og oppfølging av tilsyn som gjelder klima og miljø

I 2025 utførte Sjøfartsdirektoratet 277 svovelinspeksjoner og i den forbindelse ble det tatt 98 prøver av drivstoffet for å sjekke svovelinneholdet. Dette er en økning fra 2024 der vi utførte 246 svovelinspeksjoner og tok 92 svovelprøver. I 2024 ble det funnet avvik på ni inspeksjoner, i 2025 fant vi avvik på ti. Som følge av for høyt svovelinnehold i drivstoffet ble det ilagt to overtredelsesgebyr.

Sjøfartsdirektoratet utførte 331 PRF-inspeksjoner i 2025. Det er en økning fra 292 i 2024. I 2024 ble det funnet avvik på 131 inspeksjoner. I 2025 ble det funnet avvik på 122.

I 2025 ble det utført tolv tilsyn med regelverket for verdensarvfjordene. Det ble gitt to pålegg. Dette er lavt og viser at rederiene og skipene i høy grad er kjent med regelverket og følger dette.

I 2025 ble vrakfjerningskonvensjonen gjennomført i norsk rett. Norske skip som faller inn under konvensjonen skal fra tiltredelsesdato ha et vrakfjerningssertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet. Den praktiske gjennomføringen ble utfordrende på grunn av mengden sertifikater og korte frister. Takket være dyktige medarbeidere og gode digitale løsninger, ble kravet om vrakfjerningssertifikat gjennomført innen gitte rammer og frister.

Omfang av lav- og nullutslippsløsninger på norske skip

Ved utgangen av 2025 har Sjøfartsdirektoratet 30 fartøy som er i prosess for alternative drivstoff, enten ammoniakk, hydrogen eller metanol. Flere av disse prosjektene er godt i gang og forventet levert de kommende årene, mens flere er på vent grunnet usikkerhet rundt bant annet finansiering. Det ble gitt flere foreløpige vurderinger til fartøy med nye drivstoff gjennom 2025, noe som viser teknologisk mulighetsrom for flere ulike oppsett rundt ammoniakk, hydrogen og metanol. Likevel ser vi dessverre at selv med en foreløpig vurdering på plass, velger prosjekter å si fra seg støtte grunnet økonomisk usikkerhet. Mye av den økonomiske usikkerheten kan tilskrives høye drivstoffpriser og usikkerhet knyttet til leveranser og framtidige priser. I 2025 var det ingen fartøy med alternative drivstoff som ble levert.

Av totalt 10 958 registrerte næringsfartøy er det på nåværende tidspunkt 70 fartøy som er registrert som nullutslippsfartøy og 151 som er registrert som lavutslipps-/hybridfartøy. Nullutslippsfartøy utgjør 0,64 % av den totale flåten. Lavutslipps-/hybridfartøy utgjør 1,59 % av den totale flåten.

Teknologistatus	NIS	NOR	Totalt
Ordinær	667	10047	10714
Lavutslipp/hybrid	23	151	174
Nullutslipp		70	70
Totalt	690	10268	10958

Til sammenligning utgjorde andelen nullutslippsfartøy 0,59 % og andelen lavutslippsfartøy 1,57 % ved utgangen av 2024.

Regelverk som åpner for anvendelse av ny sikkerhets- og miljøteknologi og innovative løsninger

Ny teknologi og miljøvennlige løsninger kan tas i bruk etter en alternativ godkjenningss metode dersom det ikke finnes egne forskriftsbestemmelser om teknologien. Når ny teknologi vurderes som tilstrekkelig moden, utvikler Sjøfartsdirektoratet forskriftskrav knyttet til teknologien. I andre tertial har forslag til batteriforskrift vært på høring.

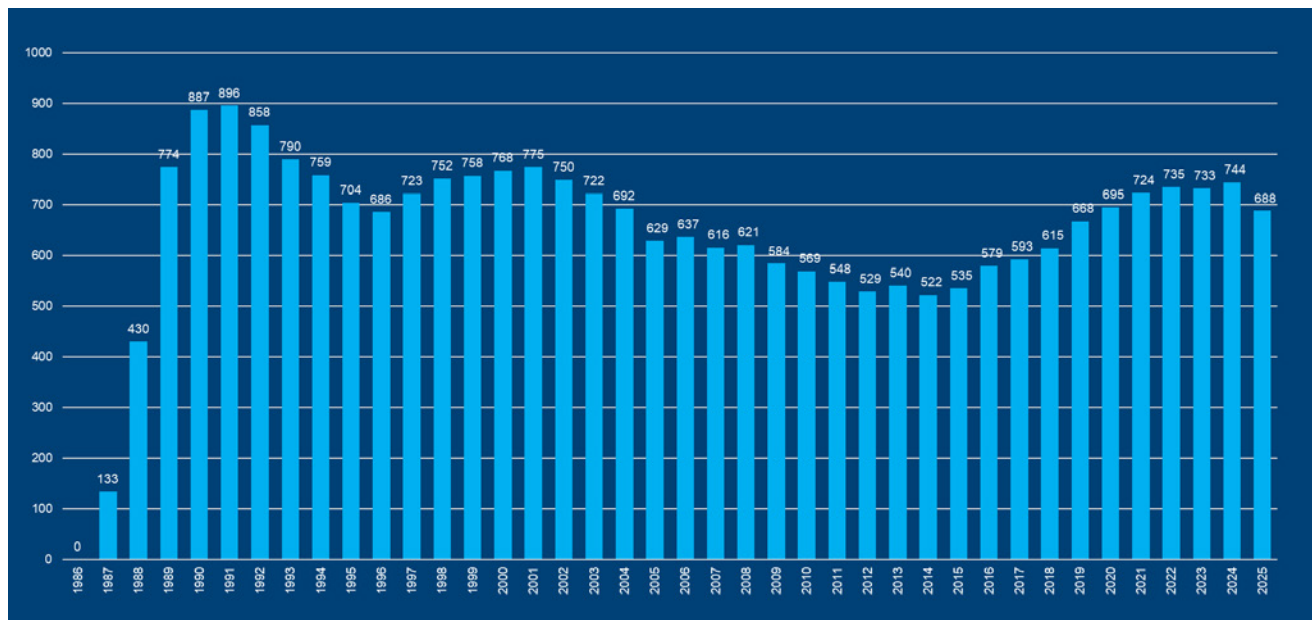
Sjøfartsdirektoratet har i 2025 vært aktive i utviklingen av internasjonalt rammeverk for flere teknologier. Våren 2025 ble retningslinjer for bruk av ammoniakk som drivstoff godkjent i MSC, og høsten 2025 ble retningslinjer for bruk av hydrogen som drivstoff ferdigstilt. Norge, ved Sjøfartsdirektoratet, leder både arbeids- og korrespondansegruppe for dette arbeidet i IMO. I tillegg har vi vært svært aktive i utviklingen og ferdigstillingen av MASS-koden gjennom hele 2025.

Resultat av deltakelse i internasjonale organisasjoner som IMO og EU/EØS og ILO knyttet til klima- og miljø

Det ekstraordinære MEPC-møtet i oktober 2025, som skulle vedta IMOs netto-null-regelverk, ble utsatt ett år på grunn av uenigheter om vedtakelsen. Arbeidet med å utarbeide retningslinjer o.l. for å støtte opp om implementeringen av regelverket fortsetter likevel som planlagt. Sjøfartsdirektoratet har vært aktivt i dette arbeidet, spesielt med koordineringen av arbeidet med å utarbeide et rammeverk for målinger av metan- og/eller lystgassutslipp fra marine dieselmotorer og utvikling av et rammeverk for bruk av karbonfangst om bord på skip.

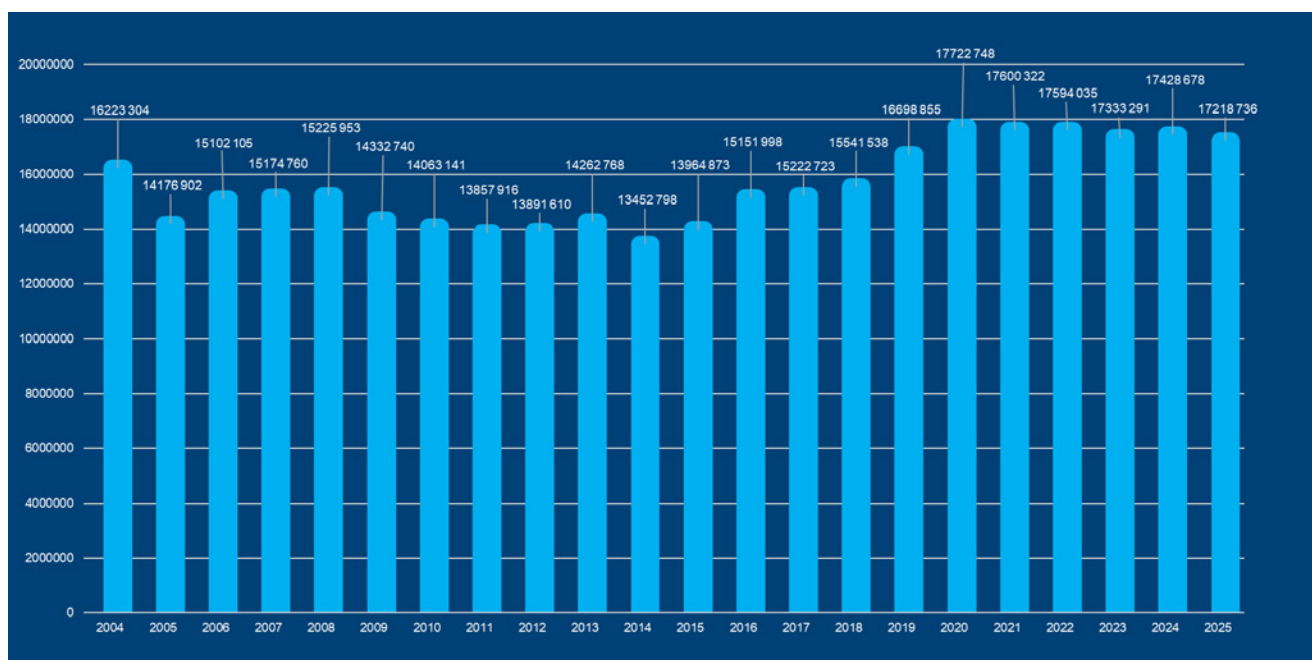
I EU har Sjøfartsdirektoratet deltatt aktivt i arbeidet med skipsgjenvinning, håndtering av avfall fra skip, sanksjoner for utslipp fra skip og klimaregelverk. Dette inkluderer innspill til utfyllende regelverk og veiledningsdokumenter.

Hovedmål 4 Norge skal være en attraktiv flaggstat og en verdensledende sjøfartsnasjon.



Antall NIS skip

Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) ble markant redusert i 2025. Ved inngangen av året var det registrert 744 skip med en samlet bruttotonnasje på 17 439 879 i NIS. Dette var det høyeste antallet skip på 27 år. Denne positive trenden snudde i februar, da 14 skip ble slettet, og ved utgangen av året talte NIS 688 skip.



Bruttotonnasje i NIS

Den samlede bruttotonnasjen i NIS har holdt seg forholdsvis stabil, og var ved utgangen av året på 17 218 736. Den relativt stabile tonnasje kan forklares ved at skip som har gått ut har vært mindre fartøy i nord-sjøfart, mens en rekke av nyregistreringene var olje- og LNG-tankskip i internasjonal fart og spesialbygde bilskip med høy tonnasje.

I løpet av 2025 ble det registrert inn 49 skip i NIS, mens det ble slettet 102. Antall registrerte eierskifter økte med vel 35 % (fra 56 i 2024 til 76 i 2025) og heftelser med 18 % (fra 434 i 2024 til 513 i 2025). Det var i 2025 høyere andel slettede skip fra norsk eier. Det var også endring i flaggvalg ved utflaggingene. Mindre europeiske flagg har blitt mer attraktive enn tidligere.

102 skip ble slettet i løpet av året, 44 flere enn i 2024. 51 av skipene var rene utflagginger foretatt av norsk eier eller ved salg til norsk eier. Rederiene har opplyst at flaggskiftene var en direkte følge av skatteavtalene med henholdsvis Polen og Latvia, samt endringen i reglene for dispensasjoner for skipsførere på NIS-skip fra og med 18. november 2024. Endringene førte til at det blir for dyrt for redier som konkurrerer i Europa å seile med NIS-flagg. Svekket konkurransekraft har medført omflagging til konkurrerende EU-flagg, og da spesielt Portugal sitt internasjonale register (MAR). MAR var mottaker av 23 av skipene, 15 vanlige stykkgodsskip og åtte tankskip. Til sammenligning ble kun tre skip slettet til MAR i 2024. MAR trekkes fram som et eksempel på et register som tidligere ikke var en konkurrent for NIS/NOR, men som nå har seilt opp som et svært konkurransedyktig alternativ hvor rederne fortsatt får tilgang til, for eksempel, rederiskatteordningen.

Av de 24 skipene som ble omflagget av utenlandske eiere, tilhører 18 samme flåte med forsynings- og offshoreskip med globalt, amerikansk eierskap. Med operasjoner over hele verden er det avgjørende for rederiet at også Sjøfartsdirektoratet sine tjenester er effektive, og at vi har forståelse for hvordan norsk regelverk forstås i internasjonal kontekst. 15 skip ble omflagget til Isle of Man, de tre siste til Liberia.

Aktiviteten i Norsk ordinært skipsregister (NOR) var noe høyere i 2025 enn i 2024. Antallet fartøy som inngikk i handelsflåten NOR endte på 884, et fall på seks fartøy fra året før.

Totalt var 20 605 fartøy registrert i NOR ved utgangen av 2025, noe som gir en netto vekst på 71 fartøy og er 13 flere enn året før. Den samlede bruttotonnasjen i NOR ved utgangen av 2025 var 3 825 199.

Antall registrerte eierskifter økte med vel 5 % i løpet av året, samtidig som det var en nedgang i nyregistreringer og panteheftelser.

Halve NOR-flåten består fortsatt av fritidsfartøy, og denne fartøytypen talte ved utgangen av året 10 346, en økning på 46 fartøy fra året før.

For mindre yrkesfartøy i NOR fortsetter trenden fra tidligere år. Antall fiskefartøy var 4805, en reduksjon på 26 fartøy. For andre yrkesfartøy som brukes blant annet i havbruksnæringen, andre serviceoppdrag og passasjerbefordring økte antallet til 4570, noe som er en netto økning på 57 fartøy.

Skipsregistrene har ellers fleksibilitet ved bareboatregistrering, som gjør at redere kan tilpasse seg skiftende markedsforhold, kontraktskrav og operasjonelle behov. Ved inngangen til 2025 var det totalt 16 skip på bareboat inn og 18 på bareboat ut i NIS og NOR samlet. Ved utgangen av året hadde det endret seg noe, til 14 på bareboat inn og 23 på bareboat ut. Vi ser altså en trend til at flere velger bareboat ut, også fra NIS.

Fartøy på bareboat	Inn	Ut
NOR	1	6
NIS	13	17
Totalt	14	23

Den negative utviklingen i NIS skyldes primært rammebetingelser. Sjøfartsdirektoratet mottar samlet sett gode tilbakemelding på arbeidet innen kompetanse, service, tilgjengelighet og digitale tjenester. Vi vil likevel fortsette å påvirke de områdene vi selv kan, med vekt på tilgjengelighet, service, responstid, kommersiell forståelse, kompetanse og markedsføring.

I 2025 har høy turnover skapt utfordringer knyttet til å opprettholde nødvendig kompetanse. Særlig gjelder dette innen ny teknologi og digitalisering. Tiltak er satt i gang for å beholde og rekruttere dyktige medarbeidere. Vi får gode tilbakemeldinger på synlighet gjennom våre humoristiske rekrutteringsvideoer, og mange nyansatte trekker disse fram som noe positivt.

Videre har direktoratet flere krevende digitale satsinger og gode leveranser på flere av disse i 2025. Samtidig er særlig utviklingen av nytt tilsynssystem krevende, og tiltak er satt i gang for å styrke det helhetlige utviklingsarbeidet.

Resultat av markedsføringsvirksomhet mht. valg av NOR/NIS

Markedsføringsplanen for året er justert som følge av utviklingen i flagget. Justeringen innebærer økt aktivitet og synlighet gjennom besøk, konferanser, nettsider og sosiale medier.

Det er vanskelig å fastslå eksakt hvor mange skip som er registrert hos oss som følge av markedsføringstiltakene, men tilbakemeldinger viser at synlighet som flagg er viktig.

Som en del av dette ble det gjennomført tre dager med kundemøter i 2025 (Oslo, Bergen og Hauge-sund), med besøk hos åtte rederier. Flaggfrokostene er fortsatt svært populære, og tilbakemeldingene viser at både konsept og tema treffer målgruppen.

Nor-Shipping var en av hovedsatsningene i 2025. Målet var å øke synligheten for Norge som flaggstat og for Sjøfartsdirektoratet som den foretrukne maritime administrasjonen. Også her ble det gjennomført kundemøter med flere rederier og

samarbeidspartnere, i tillegg til utstilleraktiviteter og Quality Flag Reception. Tilbakemeldingene etter Nor-Shipping tyder på at deltakelsen var vellykket.

Maritim uke har vært årets største satsing ressursmessig. Arrangementet ble svært vellykket, noe tilbakemeldingene i undersøkelsen etter arrangementet også viser. Over 1200 deltakere og 45 ulike arrangementer viser at dette er en satsing som er kommet for å bli.

Sjøfartsdirektøren deltok på flere debatter under Arendalsuka. Tilbakemeldingene viser god synlighet, selv om egne arrangementer i år ikke ble prioritert av kapasitetsmessige hensyn.

Direktoratet har også deltatt på flere fritidsbåtmesser og andre mer fagrettede messer innen næringssegmentet. Dette viser bredden i direktoratets arbeid, og det legges ned mye godt arbeid i tilretteleggingen ut fra hvilke målgrupper man ønsker å nå.



Foto: Ole Jørgen Nygård Pedersen, 2025
Frida Knutsen - Silkeføre

Digitale løsninger som forenkler og effektiviserer saksbehandlingen både internt og eksternt

Det har i 2025 vært positiv utvikling i samtlige utviklingsprosjekter. I APS har alle norske sertifikater kommet over på ny løsning, og første versjon av påtegningsløsningen er tatt i bruk.

Ved utgangen av 2025 var andelen automatisk utstedte personlige sertifikater på 24 %. Totalt 4160 søknader om norske sertifikater er gått til automatisk behandling i APS. 1401 søknader om norske sertifikat er gått til stikkprøve. Tallene omfatter ikke fritidsbåt-sertifikater i dette tidsrommet. Andelen for automatisk utstedelse varierer for de ulike kompetanse- og ferdighetssertifikatene. En del av ferdighetssertifikatene har for eksempel en høyere andel som utstedes automatisk. For de sju ferdighetssertifikatene som Sjøfartsdirektoratet tok tilbake høsten 2025, og som totalt utgjorde 2157 søknader i 2025, ble 67 tatt ut til stikkprøvekontroll og 1574 utstedt automatisk. Dette utgjør 73 %.

Direktoratet har fått gode tilbakemeldinger på ny tilskuddsløsning. Det gjenstår mindre videreutvikling før vi kan si at løsningen er over i et mer ordinært livsløp/forvaltning.

Vår største satsing er å bygge nytt tilsynssystem. Elektroniske sertifikater er allerede lansert, og første versjon av den nye tilsynsflyten er nå på plass. I slutten av 2025 ble det gjennomført et testtilsyn i det nye systemet – dette er en stor milepæl. I perioden er det også gjort endringer i teamorganisering rundt prosjektet, og disse har hatt god effekt på framdriften.

Kombinert med flere store IT-utviklingsprosjekter har direktoratet i 2025 i tillegg gjennomført en overgang til ny driftsleverandør – Advania. Dette har vært et stort og krevende arbeid som har medført tøffe prioriteringer i perioden.

I tillegg har vi i 2025 begynt arbeidet med nye satsinger i utviklingsporteføljen. Disse er utvikling av system for å kunne ta imot oppgaver fra Telenor Kystradio, Sjøfolks ID-kort (SID) og Fartøys-ID til bruk i den nasjonale A-meldingen. Det totale omfanget av oppgaver relatert til digitale satsinger er krevende, og direktoratet har måtte styre godt og prioritere riktig for å komme i mål med helheten.

Høsten 2025 ble det satt ned en intern arbeidsgruppe som skal se på hvilke gevinster og muligheter en Chatbot-løsning vil gi for Sjøfartsdirektoratet og våre kunder. Direktoratet har også i 2025 etablert retningslinjer for bruk av kunstig intelligens (KI).

Direktoratet har erstattet beredskapssystemet CIM med ny felles løsning i BarentsWatch sammen med bl.a. Kystverket.

I 2025 er 72 % av skjøter, byggebrev, pantedokumenter og skjema for registrering i Skipsregistrene sendt inn elektronisk. Fremdeles må dokumenter utstedt i utlandet sendes inn manuelt, men endringer i ID-porten gjør på sikt at dokumenter utstedt i EU-land kan mottas elektronisk av Skipsregistrene. Det vil gjøre at digitaliseringsgraden stiger ytterligere, og det vil stimulere for registrering i NOR. For NIS-segmentet, med globalt nedslagsområde, vil dokumenter framover måtte leveres fysisk, i fravær av globale signeringsmekanismer med riktig sikkerhetsnivå. I NIS-segmentet signerer norske kunder allerede digitalt.

For å styrke direktoratets sitt IT-utviklingsarbeid har vi hentet inn ekstern bistand for en evaluering av hvordan en løser IT-utvikling opp mot beste praksis. Dette arbeidet startet i slutten av 2025, og rapport med anbefalinger overleveres innen mars 2026.

Status knyttet til fagkompetanse innenfor nye typer drivstoff, digitalisering og automatisering

Fagkompetanse innen nye typer drivstoff, digitalisering og automatisering er stadig en knapp ressurs. Gjennom 2025 har tre av de mest erfarne på henholdsvis nye drivstoff og automatisering/autonomi i seksjon for ny maritim teknologi sluttet. Rekruttering av to nye er utført, men spisskompetanse er vanskelig å hente, og nye personer må læres opp. Det vil ta tid før en har bygget opp tilsvarende kompetanse i direktoratet. Samtidig begynner det å bli god generell kompetanse på områdene blant resterende avdelinger, etter mange prosjekter de siste årene. Dermed klarer vi å opprettholde framdrift i prosjektene, selv om det noen ganger er svært knapt med ressurser til å følge opp alt.

Når det gjelder spisskompetanse, er det relevant å nevne Sjøfartsdirektoratets bidrag inn i regelverksutvikling i IMO på fagområdene nye drivstoff og automatisering/autonomi. Norge tar på disse områdene en sterk posisjon og får stor tillit, både grunnet enkeltpersoners svært gode spisskompetanse på temaene, og erfaringene direktoratet og Norge har gjennom mange prosjekter med ulike typer teknologi de siste årene. Dette er positivt, men samtidig er det igjen krevende ressursmessig å både dekke pågående fartøyprosjekter og levere på internasjonal regelverksutvikling.

Funntrender og oppfølging av kontroll med fartsområdebegrensningene for skip i NIS

I løpet av året skal Sjøfartsdirektoratet føre tilsyn med, samt gi veiledning og besvare henvendelser knyttet til NIS-registrerte fartøy som opererer i norsk farvann. Vi følger også opp eventuelle bekymringsmeldinger relatert til NIS-fartsområdebegrensning.

Det ble ikke mottatt noen slike bekymringsmeldinger i 2025. Tilsyn gjennomføres i hovedsak som egeninitierte kontroller basert på AIS-data. Det ble ikke avdekket brudd på fartsområdebegrensningene i 2025.

Resultat av kontrollvirksomhet i tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs

Den særskilte kontrollen har vist at det er behov for å følge opp kravet om rett til sjømannsfradrag.

I 2025 er det sendt 44 brev om varsel om tilbakebetaling og 37 krav om tilbakebetaling for tilskuddsåret 2023. Ett rederi er konkurs. Opprinnelig varslat tilbakebetalingskrav utgjorde 9 519 028 kroner. Av de rederiene som ikke kunne dokumentere rett til sjømannsfradrag, er det innbetalt 3 617 696 kroner.

Tilbakemeldingene fra rederiene tilsier også at det er litt tilfeldig om en får rett til sjømannsfradrag eller ikke når Skatteetaten kontaktes. Dette viser også at det hadde vært svært positivt om en hadde lyktes med et mer formelt samarbeid med Skatteetaten. Sjøfartsdirektoratet vil i 2026 prøve å få til et dialogmøte med Skatteetaten.

Etablere rutiner for nasjonalt tilsyn av norske lønnsvilkår på skip.

I 2025 har Sjøfartsdirektoratet utarbeidet en plan for det videre arbeidet med å vurdere tilsynsomfang og ressursbehov, og for å etablere arbeidsprosesser og metodikk for tilsyn med norske lønnsvilkår på utenlandske skip og NIS-skip som omfattes av allmenngjorte norske lønnsvilkår. Det er opprettet en intern arbeidsgruppe med mandat til å gjennomføre dette arbeidet.

Bidra i arbeidet med revisjon av maritimt regelverk.

Sjøfartsdirektoratet deltar i lovutvalget og bidrar også med en ressurs til utvalgssekretariatet.

Oppfølging av vedtatt nullvisjon om ingen omkomne eller hardt skadde på fartøy og innretninger underlagt Sjøfartsdirektoratets forvaltnings- og tilsynsansvar.

Vedtatt nullvisjon følges opp i tråd med etablerte planer. For detaljer vises det til rapportering og indikatorer i forbindelse med hovedmål 1.

Oppfølging av anbefalinger fra NOU 2022:1 (Cruiseutvalgets rapport).

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om endring i forskrift 7. juni 2019 nr. 710 om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard. Med dette er det fastsatt krav til kompetanse og kurs basert på polarkoden for alle dekksoffiserer på skip som opererer i territorialfarvannet ved Svalbard med største lengde 24 meter eller mer og bruttotonnasje under 500 som fører 12 eller færre passasjerer.

Arbeid tilknyttet likestillingsstrategi for maritim næring.

Forskrifter fastsatt av Sjøfartsdirektoratet ble oppdatert med kjønnsnøytrale benevnelser 26. juni 2025. Sjøfartsdirektoratet har videre etablert en intern arbeidsgruppe som blant annet har samarbeid med Maritim Karriere for å rekruttere ungdom, særlig jenter i ungdomsskolen, til maritim næring. Direktoratet har også tatt initiativ til dialog med Utdanningsdirektoratet om felles informasjonskampanjer og samarbeid med karriereveiledere.

Evaluerings av integrert praksis Høgskolen på Vestlandet.

Integrert praksis ved Høgskolen på Vestlandet (HVL) gjennomføres i tråd med STCW-konvensjonen og med godkjenning av Sjøfartsdirektoratet, NOKUT og Utdanningsdirektoratet.

I august 2024 sendte Sjøfartsdirektoratet en rapport til Nærings- og fiskeridepartementet i forbindelse med evalueringen av integrert praksis. HVL har uttrykt ønske om å videreføre ordningen som en permanent mulighet. En utfordring per i dag er at HVL tilbyr både integrert praksis og ordinært studieløp samtidig. Dette skaper et midlertidig økt behov for kadett plasser, men behovet vil avta når bare integrert praksis tilbys.

Fra høsten 2022 etablerte HVL et pilotstudium i nautikk der kadettiden (praksistiden) inngår i studieløpet i stedet for å bli gjennomført etter at studiet er avsluttet. Denne tilpasningen ble utvidet til å gjelde kullet med oppstart 2024. Direktoratet ba HVL om en evalueringsrapport i mai 2025.

Konklusjon fra studentene viser at praksisopplegget gir studentene verdifull erfaring, økt forståelse for yrket og en sterkere kobling mellom teori og praksis.

Rederiene konkluderer med at ordningen med integrert praksis i hovedsak vurderes som svært positiv og nyttig, med gode erfaringer fra både studenter og fartøy.

Sjøfartsdirektoratets vurdering er at ordningen med integrert praksis framstår som en verdifull del av nautikkutdanningen. Den gir studentene mulighet til å koble teori og praksis tidlig i studieløpet, noe som styrker både læringsutbytte og motivasjon.

Integrert praksis ved HVL videreføres for kullet med oppstart 2025.

Bistand til NFD i EØS-arbeidet. Herunder implementering av EØS-regelverk.

I rapporteringsperioden er blant annet regelverk knyttet til anerkjente klasseselskap og passasjer-skip gjennomført, og direktoratet har bistått NFD i evalueringen av nytt regelverk knyttet til flaggstat og havnestatskontroll.

Bistand til NFD i internasjonalt arbeid. Herunder bilateral myndighetsdialog, deltakelse i delegasjoner, samt internasjonalt regelverksarbeid og annet arbeid.

Sjøfartsdirektoratet deltar i delegasjonene til IMO-organene Council, Assembly og Legal, alle under ledelse av NFD. Videre har Sjøfartsdirektoratet på anmodning bidratt med tekst og innhold i forberedelser til møter mellom myndigheter i ulike land. Sjøfartsdirektoratet deltok også i departementets delegasjoner til Kina og India.

Bidra til promotering av Norges kandidatur til IMO Council.

Sjøfartsdirektoratet har benyttet blant annet LinkedIn til å vise norsk bidrag og aktiviteter i IMO, og direktoratet var også vertskap for et vellykket symposium om MASS i forkant av MSC i juni. Videre har Sjøfartsdirektoratets representanter deltatt på ulike aktiviteter i nær dialog med departementet for å fremme Norges kandidatur.

Arbeid knyttet til kravstilling for servicefartøy i havbruksnæringen.

Sjøfartsdirektoratet fikk nytt oppdrag i saken 7. mai 2025 og leverte som avtalt 11. juni 2025. Direktoratet har fortløpende fulgt opp spørsmål og avklaringer fra departementet i rapporteringsperioden. Forslag til forskrift om klimagassreduksjoner for arbeids- og passasjerfartøy i akvakulturnæring ble sendt på høring 8. oktober 2025.

Arbeid knyttet til innlemmelse av EUs «Klar for 55» i norsk rett.

Sjøfartsdirektoratet har i 2025 arbeidet videre med implementeringen av FuelEU Maritime. Forordningen er ikke kommet inn i EØS-avtalen enda, men forslag til gjennomføring av forordningen har vært på høring. Høring for utfyllende rettsakter var på høring høsten 2025, og direktoratet har bistått KLD i arbeidet med EØS-innlemmelsesprosessen. I tillegg har direktoratet gitt Miljødirektoratet løpende bistand knyttet til MRV/ETS, både nasjonalt og gjennom deltakelse i EØS-fora.

Bistå Miljødirektoratet i det videre arbeidet med å forbedre utslippsstatistikken for innenriks sjøfart og fiske, herunder hva som er en hensiktsmessig løsning for innrapportering av drivstofforbruk.

Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet et notat som inneholder en vurdering av mulige datakilder for å forbedre utslippsstatistikken for innenriks sjøfart og fiske, og en kort beskrivelse av hvordan et rapporteringskrav kan innrettes. Notatet gir også en overordnet vurdering av de positive og negative virkningene av et rapporteringskrav, samt Sjøfartsdirektoratet sin anbefaling. Notatet vil bli oversendt Miljødirektoratet.

Gjennomføre høring og fastsette regler om begroing på skipsskrog.

Sjøfartsdirektoratet sendte forslag til forskrift om begroing på skipsskrog på høring 10. juni 2025, med frist 10. september samme år. Forslaget fikk mange innspill, og høsten 2025 arbeidet direktoratet videre med forslaget basert på høringsinnspillene.

Bistå Miljødirektoratet ved behov i oppdrag som er relevante for teknisk regulering av skipsfarten.

Det har ikke vært aktuelle oppdrag i rapporteringsperioden.

Videre arbeid med utvidelse av krav for å redusere utslipp i verdensarvfjordene til andre norske farvann.

Sjøfartsdirektoratet avventer nærmere oppdrag fra KLD.



Foto: Jose Carlo Teruel, 2025
Star Java

Utforme forslag til konkret kravstilling om lav- og nullutslippsløsninger for offshorefartøy og utrede utestående spørsmål.

Oppdrag til Sjøfartsdirektoratet og Miljødirektoratet ble gitt 5. februar 2025, og oppdraget ble levert til departementet innen fristen 5. mai 2025. Miljødirektoratet fikk deretter ansvar for å ferdigstille forslag og gjennomføre høring.

Videre arbeid med skjerpede utslippskrav for kloakk langs norskekysten.

Sjøfartsdirektoratet avventer nærmere oppdrag fra KLD.

Forberede gjennomføring av Hong Kong-konvensjonen som trer i kraft 26. juni 2025, med nødvendige forskriftsendringer og tilhørende høringsprosess.

Forslag til gjennomføring i forskrift var på høring fra 23. mai til 20. juni. Forskriften ble fastsatt 26. juni 2025, og dermed ble også ikrafttredelsestidspunktet for konvensjonen overholdt.

Gjennomføre virksomhetsoverdragelse Telenor Kystradio, lisens og sertifisering

Sjøfartsdirektoratet fikk i april 2025 i oppdrag å gjennomføre en virksomhetsoverdragelse av Telenor Kystradios lisens- og sertifiseringsenhet. Overdragelsen ble gjennomført i henhold til tidsplan og budsjett. I forbindelse med dette ble det opprettet en ny seksjon for sertifisering og lisensiering, hvor de tidligere Telenor-ansatte ble plassert. Kontorfasiliteter, lovhjemmel, fagsystem og lisens er ferdigstilt, og enheten er operativ med saksbehandling fra sitt nye kontor i Oslo.

Alle de ansatte i Telenor som fikk tilbud om overgang til direktoratet, valgte å takke ja. Sjøfartsdirektoratet, Telenor, HRS og Kystverket har i en overgangsfase drevet omfattende informasjonsarbeid for å orientere næringen om endringene. Vi opplever at dette har blitt godt mottatt av sjøfolk, som nå får tilgang til alle sine digitaliserte sertifikater gjennom én applikasjon.

Andre forutsetninger og føringer

Grønn omstilling og bærekraft

Vi har i 2025 deltatt på et møte med DFØ for å bidra til utviklingen av en felles verktøykasse for oppfølging av grønn omstilling og bærekraft. Dette innebærer blant annet et systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk.

Vi rapporterer årlig til Miljøfyrtårn og ble resertifisert i 2025. Nytt av året er at vi nå har ett sertifikat som omfatter de mest vesentlige miljøkriteriene, som tjenestebiler, HMS, innkjøp, gjenbruk osv. Disse er felles, uavhengig av lokasjon, noe som gir bedre grunnlag for innsamling av sammenlignbare tall. Sertifisøren fant ingen avvik og uttrykte tilfredshet med miljøarbeidet i direktoratet. Sjøfartsdirektoratet arbeider kontinuerlig for forbedring med sikte på en mer bærekraftig framtid.

Vi har vedtatt at innkjøp skal gjøres etter behov framfor faste intervaller. Grønn omstilling og bærekraft er også gitt økt prioritet i vårt arbeid. Alle lys på hovedkontoret er skiftet ut med LED-belysning, noe som vil gi reduserte energikostnader. Direktoratet er også omtalt av DFØ som en av de statlige nøkkelvirkksomhetene i revidert handlingsplan for klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon.

Mangfold og likestilling

Arbeidet med mangfold, likestilling og inkludering er like viktig internt i Sjøfartsdirektoratet som eksternt i næringen. Disse områdene henger tett sammen, og vi søker derfor å samle innsatsen i én helhetlig tilnærming.

I Sjøfartsdirektoratets handlingsplan har vi tre innsatsområder:

- ✓ fremme mangfold i den maritime næringen
- ✓ likestilling og mangfold i egen organisasjon og ledelse
- ✓ tilrettelegge for livsfaser i Sjøfartsdirektoratet

I 2025 fikk alle ledere tilbud om kurs i mangfoldsrekruttering. Vi har også dekket deler av medlemskontingenten til WISTA for ansatte. Direktoratet arbeider aktivt med egen organisasjonskultur, og i 2025 vedtok vi en egen kulturplakat. Mangfold og likestilling var planlagt som tema på Sjøklart (en samling for alle ansatte) i 2025, men arrangementet ble flyttet til våren 2026. Videre ble arbeidet med å utvikle en livsfasepolitikk i Sjøfartsdirektoratet påbegynt i 2025.

Positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring

I 2025 lyste vi ut alle stillinger med følgende informasjon: «Sjøfartsdirektoratet praktiserer et inkluderende arbeidsliv, og mener at mangfold er en styrke. Vi ønsker medarbeidere med ulike kompetanser, fagkombinasjoner, livserfaring og perspektiver for å bidra til enda bedre oppgaveløsning. Vi oppfordrer søkere til å krysse av i jobbportalen dersom de har funksjonsnedsettelse, hull i CV-en eller innvandrerbakgrunn. Vi vil tilrettelegge for medarbeidere som har behov for det. For å bli vurdert som søker i en av disse gruppene - det vil si positivt særbehandlet på denne måten - må søkerne oppfylle visse krav. Du finner mer informasjon [her](#).»

I 2025 hadde vi totalt 1201 søkere til utlyste stillinger.

- ✓ 38 søkere krysset av for minoritetsbakgrunn, og sju av disse ble innkalt til intervju.
- ✓ Sju søkere krysset av for nedsatt funksjonsevne, og én av disse ble innkalt til intervju.
- ✓ Ti søkere krysset av for hull i CV-en, og to av disse ble innkalt til intervju. I 2025 ansatte vi to med hull i CV-en.



Foto: Steffen Kalås, 2025
Ro Arctic

Redusere konsulentbruken

Direktoratet benytter i hovedsak konsulenttjenester i forbindelse med utvikling og vedlikehold av IT-systemer, og til enkelte større utredninger og analyser. Direktoratet har jobbet målrettet for å redusere bruken av konsulenter, blant annet gjennom ansettelse av flere IT-utviklere de siste årene. På grunn av høy aktivitet og nye oppdrag knyttet til Telenor Kystradio, ny løsning for sjøfartsbok (SID) og løsning for A-meldingen, lyktes vi likevel ikke med å redusere konsulentkjøpene i den grad vi hadde sett for oss.

I 2025 var totale konsulentkostnader på artskonto 670–673 på 58,1 millioner kroner, noe som er 6,8 millioner mindre enn i 2024. Bakgrunnen for at direktoratet benytter konsulenttjenester innen disse områdene er utfordringer med å rekruttere slik kompetanse, og at kompetanseprofilene og

behovet varierer fra år til år. På artskonto 674–678 var kostnadene på totalt 5,3 millioner kroner i 2025, en reduksjon på rundt 15,3 millioner sammenlignet med 2024. Disse kostnadene er hovedsakelig knyttet til kjøp av IT-driftstjenester og virksomhetsspesifikke forhold. Reduksjonen skyldes i hovedsak bytte av IT-driftsleverandør, som har medført lavere kostnader til leie av datasystemer.

Sjøfartsdirektoratet har ikke anskaffet konsulenttjenester fra kommunikasjonsbransjen, med unntak av kjøp av messeutstyr til bruk på konferanser og stands. Direktoratet vurderer fortløpende, ved hver anskaffelse, om det er mest hensiktsmessig å kjøpe tjenester eksternt eller å ansette nye medarbeidere. I løpet av de to siste årene har direktoratet ansatt fem IT-utviklere, og det vurderes å ansette flere for å erstatte innleide konsulenter.

Bevilgningsoppstilling og ressursbruk

Driftsramme for 2025		Beløp
+	Tildelingsbrev - driftsutgifter (kap. 0910, post 01)	503 640 000
-	Tildelingsbrev - diverse inntekter (kap. 3910, post 03)	-542 000
=	Driftsramme tildelingsbrev	503 098 000
+	Overført ubrukt fra 2024 (kap. 0910, post 01)	12 438 000
+	Supplerende tildelingsbrev nr. 2, 1. juli 2025	12 100 000
+	Kompensasjon lønnsoppgjør (kap. 0910, post 01)	10 626 000
+	Supplerende tildelingsbrev nr. 3, 22. desember 2025	4 100 000
=	Driftsramme	542 362 000

Post 01 og 03	Regnskap 2023	Regnskap 2024	Regnskap 2025	Budsjett 2025	Overført ubrukt til 2025
Netto driftsramme	479 044 583	492 867 735	521 212 499	542 362 000	21 149 501

Sjøfartsdirektoratet hadde en krevende økonomisk situasjon i første tertial og hadde derfor iverksatt tiltak for å komme i balanse ved årets slutt. Blant annet er det gjennomført en reduksjon på ti årsverk, med full effekt fra 2026.

Lønnskostnadene i virksomhetsregnskapet viser 31. desember et mindreforbruk på 3 379 000 kroner, og andre driftskostnader viser et mindreforbruk på 16 103 000 kroner. På post 03 har vi merinntekter på 987 000 kroner. Dette gir totalt et mindreforbruk i henhold til virksomhetsregnskapet på 20 469 000 kroner. Kontantregnskapet viser et totalt mindreforbruk på 21 149 502 kroner. Forskjellen mellom virksomhetsregnskapet og kontaktregnskapet er knyttet til at det er belastet faktura i virksomhetsregnskapet som ikke har betalingsfrist og kontanteffekt før i 2026.

Mindreforbruket i 2025 på 21 149 502 kroner skyldes i hovedsak nye midler på 12,1 millioner kroner i revidert budsjett i forbindelse med overtakelsen av Telenor Kystradio. I tillegg måtte vi, på grunn av korte frister for utvikling av Telenor Kystradio, bruke utviklingsressursene som opprinnelig skulle jobbe med tilskudd, til å utvikle Telenor Kystradio. Skulle vi gått til anskaffelse av eksterne konsulenter til oppdraget Telenor Kystradio, hadde vi ikke klart å ferdigstille arbeidet innen 31. desember 2025. Denne prioriteringen medfører at vi vil få et mindreforbruk i 2025 og tilsvarende økte kostnader i 2026. I tillegg fikk vi 22. desember en økt driftsramme på 4 100 000 kroner, som ikke ble brukt i 2025, men som vil bli brukt til å ferdigstille Telenor Kystradio og tilskudd i 2026.

Kap. 1422, post 21 Miljøvennlig skipsfart

Regnskap 2023	Regnskap 2024	Regnskap 2025	Budsjett 2025	Avvik
8 787 198	9 253 000	9 242 972	9 347 000	104 028

Midlene i kap. 1422 post 21 benyttes til å finansiere hele enheten for internasjonalt miljø, samt jurist-stillinger, EØS-koordinatoren og deler av enheten for ny teknologi. I tillegg brukes én million til miljøinspeksjoner på skip. Internasjonalt arbeid i IMO og

EU krever også en del ressurser. Sjøfartsdirektoratet har dreid midlene fra kjøp av eksterne utredninger til eget arbeid i tilknytning til det internasjonale arbeidet og oppdrag fra KLD.

Kap. 3909, post 01 Tiltak for sysselsetting av sjøfolk

Regnskap 2023	Regnskap 2024	Regnskap 2025	Budsjett 2025	Avvik
4 256 342	3 354 000	3 617 696	3 000 000	617 696

I 2025 er det sendt 44 brev om varsel om tilbakebetaling og 37 krav om tilbakebetaling for tilskuddsåret 2023. Ett rederi er konkurs. Opprinnelig varslet

tilbakebetalingskrav utgjorde 9 519 028 kroner. Av de rederiene som ikke kunne dokumentere rett til sjømannsfradrag, er det innbetalt 3 617 696 kroner.

Kap. 0909, post 73 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk

Regnskap 2023	Regnskap 2024	Regnskap 2025	Budsjett 2025	Avvik
2 272 310 936	2 393 448 328	2 539 408 265	2 549 000 000	9 591 735

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

I 2025 har antall søknader og sjøfolk i de ulike modellene vært stabilt, og aktiviteten i næringen ser ut til å holde seg på et høyt nivå. Vi ser ingen tegn til nedgang i aktiviteten.

Maksimalt tilskudd av innbetalt norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift ble 1. januar 2025 endret til 37 584 kroner per tilskuddsberettiget sysselsatt per termin. Dette gjelder for 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 uendret og utgjør 26 % av innbetalt norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift per tilskuddsberettiget sysselsatt.

I tildelingsbrevet for 2025 ble det bevilget 2 459 000 000 kroner til tilskuddsordningen «tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs» på skip i registrert i skipsregistre NOR eller NIS.

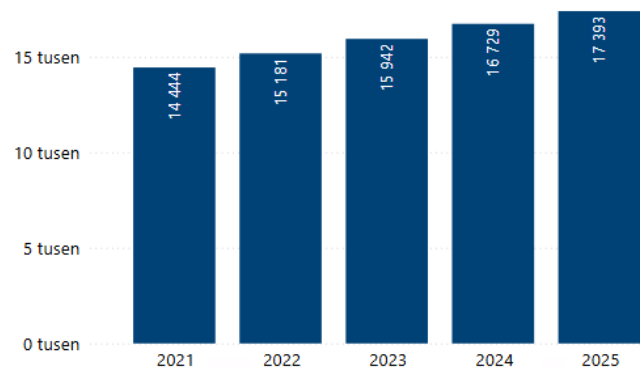
I 2025 er det utbetalt totalt 2 539 408 265 kroner i tilskudd. Dette gir et mindreforbruk på 9 591 735 kroner.

Fra og med 5. termin 2024 ble alle rederier pålagt å søke om tilskudd i den nye portalen «Min side tilskudd». Etter et års drift er tilbakemeldingene fra rederiene fortsatt svært positive.

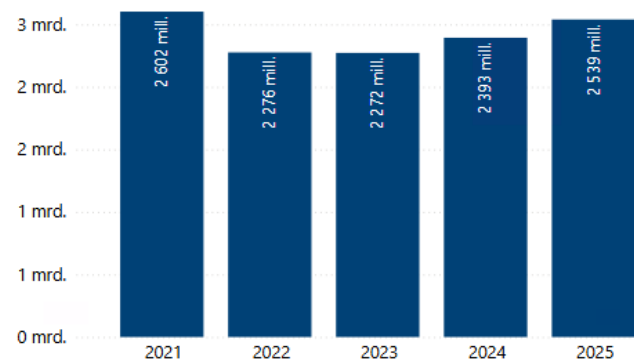
Hvert tiende år må tilskuddsordningen godkjennes på nytt i ESA. Dette arbeidet ble påbegynt i 2025, og ordningen er enda ikke ferdig revidert.

Antall tilskuddsberettigede sjøfolk, 2021-2025

Oversikten viser antall unike sjøfolk som har fått utbetalt tilskudd per år. Fra og med 2021 ble det bestemt at både femte og sjette termin skal utbetales i påfølgende år.



Utvikling i antall unike tilskuddsberettigede sjøfolk, 2021-2025



Utbetalt tilskudd til sysselsetting av sjøfolk, 2021-2025

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 2023	Regnskap 2024	Regnskap 2025	Budsjett 2025	Avvik
Post 01 Gebyrer for skip og flyttbare innretninger i NOR					
Førstegangsgebyr	22 766 140	29 442 188	24 290 511	30 348 000	-6 057 489
Årsgebyr	140 267 955	146 536 507	152 169 948	152 000 000	169 948
Flyttbare innretninger NOR	16 991 137	12 377 409	13 001 540	12 850 000	151 540
Andre NOR-gebyr	28 220 323	31 666 116	42 402 599	40 802 000	1 600 599
Skipsregistrene	15 145 762	14 838 491	14 487 817	15 400 000	-912 183
Sum post 01	223 391 317	234 860 711	246 352 415	251 400 000	-5 047 585
Post 04 Gebyrer for skip i NIS					
Førstegangsgebyr	5 092 995	4 931 306	4 963 902	4 590 000	373 902
Årsgebyr	62 885 622	64 794 032	67 472 351	67 300 000	172 351
Flyttbare innretninger NIS		5 206 364	5 435 027	5 400 000	35 027
Skipsregistrene	1 307 129	1 390 631	1 398 115	1 440 000	-41 885
Sum post 04	69 285 746	76 322 333	79 269 395	78 730 000	539 395
Totalt post 01 og 04	292 677 063	311 183 044	325 621 810	330 130 000	-4 508 190

Post 01 Gebyr for skip og flyttbare innretninger i NOR

Per 31. desember 2025 er det for skip og flyttbare innretninger i NOR (post 01) inntektsført litt over 246,3 millioner kroner i gebyrer, som utgjør 98 % av revidert årsbudsjett på 251,4 millioner kroner. Til sammenligning var det per 31. desember 2024 inntektsført 234,9 millioner kroner.

For skip i NIS (post 04) er det inntektsført litt under 79,3 millioner kroner som utgjør 100,7 % av revidert budsjett på 78,7 millioner kroner. Til sammenligning var det per 31. desember 2024 innbetalt litt over 76,3 millioner kroner.

Førstegangsgebyr

Per 31. desember er det innbetalt litt under 24,3 millioner kroner. Dette utgjør en mindreinntekt på nesten 6,1 millioner kroner eller 80 % av revidert budsjett på 30,3 millioner kroner. I 2024 ble det innbetalt 29,4 millioner kroner i førstegangsgebyr av et budsjett på 30,1 millioner kroner.

2025 har vært negativ sammenlignet med 2024 når det gjelder nye byggemeldinger. I løpet av fjoråret fakturerte vi første del (estimert til 50 %) av

førstegangsgebyret for ca. 11,6 millioner kroner. Til sammenligning var tilsvarende beløp ca. 20,7 millioner kroner i 2024.

Førstegangsgebyret fordeles slik mellom de ulike fartøystypene i 2025: fiskefartøy 19 %, lastefartøy 56,5 % og passasjerskip 24,5 %.

Ellers er det fortsatt mange nybyggprosjekter som på generell basis står på vent på grunn av finansielle avklaringer.

Årsgebyr

Per 31. desember var det innbetalt i underkant av 152,2 millioner kroner. Dette tilsvarer en merinntekt på 0,2 millioner kroner eller 100,1 % av revidert budsjett på 152 millioner kroner. Regnskapstallet for 2024 viste 146,5 millioner kroner.

I 2021 ble det innført årsgebyr for næringsfartøy uten fartssertifikat som var registrert i NOR-registeret. I løpet av 2025 ble det innbetalt 923 557 kroner (for 4033 fartøy) i årsgebyr fra disse. Tilsvarende tall i

foregående år var 926 432 kroner (4192 fartøy). I utgangspunktet ble det i 2025 utstedt 4273 krav på til sammen 978 151 kroner.

I 2025 var antallet fiske- og lastefartøy under 10,67 meter noe høyere (4103) enn i 2024 (3951), en økning på 152 fartøy. Disse fartøyene har fått fartøyinstruks fra godkjent foretak og årsgebyr (grunnggebyr) fra Sjøfartsdirektoratet. I 2025 ble det utfakturert for 25,9 millioner kroner totalt i grunngebyr for fartøy med fartøyinstruks, mot 24 millioner kroner i 2024.

For de øvrige fartøytypene i NOR har utviklingen vært omtrent lik som foregående år, med en nedgang på ett fartøy sammenlignet med 2024.

Flyttbare innretninger NOR

Per 31. desember var det innbetalt 13 millioner kroner, noe som ligger tett opp mot revidert budsjett på 12,85 millioner kroner. Fra og med 2024 har regnskapet for flyttbare innretninger blitt delt mellom NOR- og NIS-registrerte enheter. I 2025 har tolv flyttbare innretninger vært registrert i NOR, mens

fem har vært registrert i NIS. Det har ikke vært noen tilganger eller avganger av flyttbare innretninger i løpet av året.

Andre NOR-gebyrer

Per 31. desember var det innbetalt i overkant av 42,4 millioner kroner, noe som tilsvarer 103,9 % av revidert budsjett på 40,8 millioner kroner. Tilsvarende beløp for 2024 var i underkant av 31,7 millioner kroner. Nytt i 2025 var innføringen av et forsikringssertifikat (vrakfjerningssertifikat, WRC). Gebyrer fra dette sertifikatet er inkludert i det totale beløpet for andre NOR-gebyrer. I 2025 ble det for dette sertifikatet fakturert for ca. 6,8 millioner kroner.

Skipsregistrene

Per 31. desember var det innbetalt vel 14,5 millioner kroner, noe som tilsvarer 94 % av budsjettet på 15,4 millioner kroner. Mindreinntekten på vel 0,9 millioner kroner skyldes lavere antall nyregistreringer og færre store refinansieringer.

Post 04 Gebyr for skip i NIS

Førstegangsgebyr

Per 31. desember var det innbetalt ca. 4,96 millioner kroner i førstegangsgebyr for NIS. Dette utgjør en merinntekt nesten 0,4 millioner kroner eller 108,1 % av revidert budsjett på 4,59 millioner kroner. Selv om NIS-flåten har hatt en klar nedgang i løpet av 2025, viser innbetalt førstegangsgebyr omtrent samme nivå som året før. Regnskapstallet for 2024 viste en innbetaling på 4,93 millioner kroner.

Årsgebyr

Per 31. desember var det innbetalt over 67,4 millioner kroner, noe som utgjør en merinntekt på 0,1 millioner kroner eller 100,3 % av revidert budsjett på 63,3 millioner kroner. I 2024 ble det innbetalt 64,8 millioner kroner, som utgjorde 101 % av budsjettet. I 2025 ble det sendt årsgebyr til 743 NIS-registrerte fartøy mot 731 i 2024.

Flyttbare innretninger NIS

Per 31. desember var det innbetalt i overkant av 5,4 millioner kroner. Dette samsvarer ganske bra med revidert budsjett på 5,4 millioner kroner. Det har i 2025 vært fem flyttbare innretninger registrert i NIS. Det er samme antall som i 2024, da det ble innbetalt 5,2 millioner kroner. Det har ikke vært noen tilganger eller avganger av flyttbare innretninger i NIS i løpet av året

Skipsregistrene

Det er innbetalt 1 398 115 kroner, som tilsvarer 99 % av årets budsjett. Nedgangen i NIS-flåten fortsetter. NIS har per 31. desember 2025 totalt 688 skip. Den kraftige utflaggingen dette året vil det få konsekvenser for inntektene i 2026.

Kap. 3910, post 02 Maritime personellsertifikater

Beskrivelse	Regnskap 2023	Regnskap 2024	Regnskap 2025	Budsjett 2025	Avvik
Maritime personellsertifikater	22 860 427	21 632 542	25 924 305	26 080 000	-155 695
Båtførerbevis	1 429 822	1 565 030	1 761 922	1 620 000	141 922
Mindreinntekt	24 290 249	23 197 572	27 686 227	27 700 000	-13 773

Maritime personellsertifikater

I løpet av 2025 har Sjøfartsdirektoratet mottatt totalt 27 527 søknader om norsk sertifikat og påtegning. Av disse utgjør 18 868 søknader om norske sertifikat, hvorav 1472 ble sendt i det gamle systemet (TS) og 17 396 i det nye systemet (APS). Totalt ble det mottatt 8659 søknader om påtegning, hvorav 2987 ble sendt i APS. Påtegning i APS ble først gjort tilgjengelig fra august 2025.

Gjennomsnittlig saksbehandlingstid for norske sertifikater har vært 4,77 dager i APS og 40 dager i TS. Totalt ble 18 343 søknader om norske sertifikat innvilget, mens 481 ble avslått. Overgangen til APS medførte en større ryddejobb med eldre søknader, som er én av årsakene til økningen i avslag.

Totalt 4160 søknader om norske sertifikater er gått til automatisk behandling i APS. 1401 søknader om norske sertifikat er gått til stikkprøve. Det betyr at 24 % av søknadene er blitt automatisk behandlet.

For påtegninger ble totalt 8659 søknader innvilget, mens 287 ble avslått. Saksbehandlingstiden for påtegninger har i denne perioden vært 28 dager, basert på data fra det gamle fagsystemet.

Sjøfartsdirektoratet tok tilbake utstedelse av ferdighetssertifikater, som kurssentre fram til 15. august 2025 utstedte på vegne av direktoratet. I perioden mars-august 2025 ble det gjennomført en overgangsordning der kurssentre selv kunne utstede sertifikatene. Overgangsordningen ble avsluttet 15. august, noe som medføre en ytterligere økning i antall søknader i siste tertial.

I 2025 mottok Sjøfartsdirektoratet 2157 søknader om de sju ferdighetssertifikatene. Av disse gikk 67 til stikkprøve, mens 1574 ble behandlet automatisk, noe som tilsvarer 72,97 %. Gjennomsnittlig saksbehandlingstid var én dag.

Båtførerbevis /ICC/ fritidsskippersertifikat

I 2025 ble det utstedt 21 005 båtførerbevis. Til sammenligning ble det utstedt 19 024 bevis i 2024 og 18 083 i 2023. Antall utstedte internasjonale båtførersertifikater (ICC) i 2025 var 223. Dette er omtrent samme antall som 2024, da det ble utstedt 193 slike sertifikater. Antall utstedte fritidsskippersertifikat i 2025 var 1123, hvorav 350 hadde utvidet fartsområde.

Høyhastighetsbevis

I 2025 ble det totalt utstedt 1249 høyhastighetsbevis, fordelt på 341 for vannscooter, 461 for fritidsbåt og 445 bevis som gjelder for både vannscooter og fritidsbåt. Totalt er det nå utstedt 7520 høyhastighetsbevis siden ordningen trådte i kraft.

Sjøfartsdirektoratet har fått tilbakemeldinger om at mange som skulle hatt høyhastighetsbevis, fortsatt ikke har tatt det. Det arbeides derfor fremdeles med å informere om regelverket. Vi har også orientert politiet om disse tilbakemeldingene og anbefalt at de legger vekt på høyhastighetsbevis i sin kontrollvirksomhet og etterforskning. Økte bøtesatser i fritidsbåtsaker, som ble innført 1. januar 2025, forventes også å kunne ha en positiv effekt.



Kap. 3910, post 86 Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt

Beskrivelse	Regnskap 2023	Regnskap 2024	Regnskap 2025	Budsjett 2025	Avvik
Overtredelsesgebyr	6 371 621	5 763 984	10 447 423	7 500 000	2 947 423
Tvangsmulkt					
Sum	6 371 621	5 763 984	10 447 423	7 500 000	2 947 423

Sjøfartsdirektorat har fattet vedtak om overtredelsesgebyr i 118 saker i 2025. Det er en betydelig økning sammenlignet med de siste årene. I første og andre tertial behandlet vi mange saker om manglende fartøysinstruks på fiskefartøy, noe som resulterte i mange vedtak. Det har også blitt fattet vedtak i en rekke andre saker. Det har også vært en større saksinngang i 2025 enn det har vært de siste årene.

Sjøfartsdirektoratet benytter ikke tvangsmulkt systematisk.

Produserte vedtak	1. tertial	2. tertial	3. tertial	SUM
2020	19	37	7	63
2021	35	15	21	71
2022	30	32	25	87
2023	22	4	16	42
2024	17	21	15	53
2025	52	45	21	118

Klagesaker overtredelsesgebyr

Det ble framsatt klage i elleve vedtak om overtredelsesgebyr i 2025. Samtlige ble behandlet av direktoratet, i hovedsak innen én måned etter mottak. To vedtak ble opphevet, og to ble delvis omgjort av direktoratet. Sju klagesaker ble oversendt departementene. I to av disse ble vedtaket opprettholdt av departementet, mens fire ikke ble avgjort ved utgangen av 2025. Én sak ble avvist av departementet på bakgrunn av oversittelse av klagefristen.

Politiuttalelser

Sjøfartsdirektoratet vurderte og ga uttalelse i ti saker fra politiet i 2025. Direktoratet fikk seks saker til uttalelse i 2025, og i tillegg var fem saker allerede under behandling ved årets inngang. Antall saker oversendt fra politiet ble mer enn halvert fra 2024 til 2025.

DEL IV Styring og kontroll i virksomheten

Vi har etablert et godt system for virksomhetsstyring. Sjøfartsdirektoratet tok i 2025 i bruk en ny strategiplan for perioden 2025-2028. Visjonen om å være den foretrukne maritime administrasjonen er godt forankret i organisasjonen og er videreført.

Sjøfartsdirektoratet skal bidra til at sjøsikkerheten ivaretas, ved å utforme regelverk og følge opp at krav til sikkerhet for liv, helse, klima og miljø etterleves. Direktoratet skal tilrettelegge for utvikling og grønn omstilling i norsk maritim næring, samt bidra inn i internasjonalt arbeid som fremmer sjøsikkerhet og klima og miljø. Direktoratet skal være en tillitsskapende registerfører og er en viktig bidragsyter i arbeidet for at Norge anses som et kvalitetsflagg.

Direktoratet har videre fire hovedmål som støtter visjonen og samfunnsoppdraget:

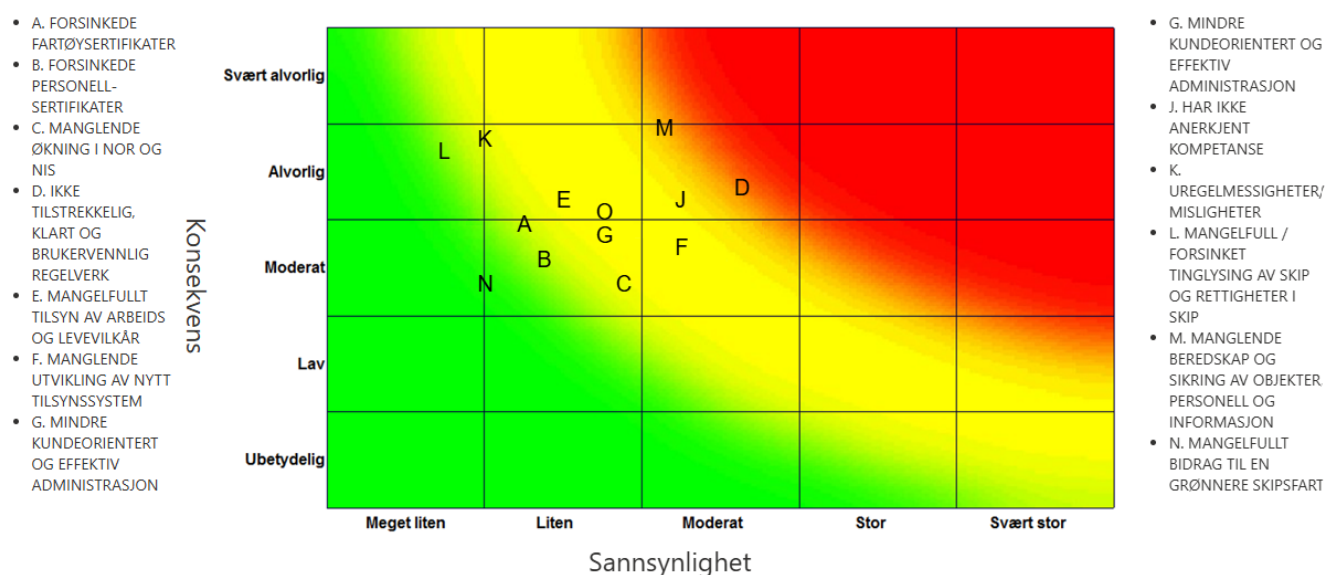
- ✓ Ingen omkomne, hardt skadde eller alvorlige hendelser i nærings- og fritidsflåten i tråd med nullvisjonen.
- ✓ Sjøfolk skal ha en trygg og attraktiv arbeidsplass med gode arbeids- og levevilkår.
- ✓ Maritim næring skal være klima- og miljøvennlig og velge grønne løsninger.
- ✓ Norge skal være en attraktiv flaggstat og en verdensledende sjøfartsnasjon.

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 definert åtte kjerneprosesser, samt styrings- og støtteprosesser, med tilhørende prosesseiere.



Foto: Kjell-Vidar Forsberg, 2025
Emma-V - Austevollbåt og lokalflåten i Karmøyvær

Overordnet risikovurdering i Sjøfartsdirektoratet høsten 2025



Tabell overordnet risikovurdering 2025

Samlet sett har Sjøfartsdirektoratet hatt god måloppnåelse i 2025. Indikatorene fra tildelingsbrevet er omtalt under hvert hovedmål.

Det er i 2025 gjennomført en overordnet risikovurdering. Det samlede risikobildet har endret seg siden gjennomgangen i 2024. Tiltakene som ble satt inn etter forrige risikovurdering, har i stor grad hatt ønsket effekt. De overordnede risikoene med høyest prioritet er:

Risiko M - manglende beredskap og sikring av objekter, personell og informasjon. Risikoen er fortsatt vurdert som høy. Det er i perioden gjort mye godt arbeid som har styrket samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeidet samt sikkerhetskulturen i direktoratet. Samtidig medfører et fortsatt krevende geopolitisk verdensbilde økt arbeidsmengde, og det er behov for flere ressurser og tydeligere rolleavklaringer innen dette arbeidet. Flere tiltak er under arbeid for å håndtere risikoen, blant annet forbedret organisering, ressursbruk og rolleavklaringer.

Risiko D - ikke tilstrekkelig, klart og brukervennlig regelverk. Risikoen er vurdert som høy. Hovedårsaken er en stadig økende mengde regelverkarbeid, særlig oppdrag relatert til klima og miljø. Arbeidet med nullvisjonen vil også føre til en betydelig økning i regelverksarbeidet, noe som medfører behov for strengere prioriteringer. Direktoratet har iverksatt flere tiltak for å håndtere situasjonen, med tettere styring og prioritering som hovedtiltak.

Risiko J - manglende anerkjent kompetanse. Risikoen ligger fortsatt høyt på skalaen. Høy turnover og et fortsatt godt arbeidsmarked har skapt utfordringer med å beholde og rekruttere, særlig innen enkelte fagområder. Det er iverksatt ulike tiltak for å redusere risikoen, blant annet lønnstiltak, velferdsordninger og kulturprogrammer.

Internkontroll

Sjøfartsdirektoratet har et sett av systemer, sjekk-lister, rutiner, prosesser og dokumentasjon som sikrer at virksomheten drives i tråd med lover, regler, interne føringer og overordnede mål. Dette for å ivareta økonomiregelverket § 14 og økonomibestemmelsene punkt 2.4.

Direktoratet er i tillegg ISO 9001-sertifisert. Det er etablert enighet om at systemet delvis har blitt uoversiktlig. Dette vil være et prioriteringsområde for intern forbedring for å sikre brukervennlighet.

Direktoratet har gjennomført en overordnet risikovurdering av risikoen uregelmessigheter og misligheter. Vurderingen er uendret fra tidligere år, og eksisterende tiltak videreføres på samme nivå.

Det er gjennomført en risiko- og vesentlighetsvurdering av prosesser som skal være gjenstand for internrevisjon.

Det er gjennomført tre gjennomganger relatert til kvalitetsarbeid:

- ✓ Gjennomgang av støtteprosess 8 (Implementere, lede og forbedre prosesser) med tanke på betydelig endring og forenkling, etter ønske fra ledergruppe og tiltak fra fjorårets «ledelsens gjennomgang»
- ✓ Gjennomgang av effekten av tiltak i EQS-meldinger
- ✓ Intern revisjon av prosessen K3.1.2 Ny Maritim Teknologi og ansvarlig seksjon, med fokus på prosessen og enhetens samhandling med andre interessenter. Det er identifisert forbedringsområder både innen prosessens virkeområde og i omliggende struktur og organisering.

Gjennomgangene viser forbedringsområder som det jobbes videre med. Hensikten er å styrke og videreutvikle direktoratets kvalitetsarbeid.

I tillegg er det gjennomført en risikovurdering av arbeidsmiljøet, og vi arbeider nå med oppfølging av tiltak. Vi har også gjennomført særskilt kontroll av tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk og risikovurdering av våre viktigste underleverandører.

Nasjonal sikkerhet, samfunnssikkerhet og beredskap

I 2025 har Sjøfartsdirektoratet sett behov for å styrke arbeidet innen samfunnssikkerhet og beredskap. Sjøfartsdirektoratet er en del av totalforsvaret og deltok i Øvelse Digital 2025 i regi av DSB. Øvelsen ble gjennomført som en diskusjonsøvelse, der kriseledelsen og ressurser tilknyttet maritim sektor responsmiljø ble øvd. I forkant av øvelsen ble relevant underliggende planverk oppdatert for å sikre at det var øvingsklart. I etterkant ble det utarbeidet en evalueringsrapport, og tiltak er lagt inn i kvalitetssystemet for videre oppfølging.

Sjøfartsdirektoratet har jobbet med ressursituasjonen innen fagområdene nasjonal sikkerhet, samfunnssikkerhet og beredskap. Det er besluttet

å samle oppgaver og ressurser under avdeling for operativt tilsyn. En ny stilling som fagansvarlig for samfunnssikkerhet og beredskap ble utlyst på slutten av 2025.

Sikkerhetsorganisasjonen gav status på sikkerhets- og beredskapsarbeidet til ledelsens årlige gjennomgang 2024 (gradert). Tiltak har blitt fulgt opp fortløpende, og i desember 2025 ble det gjennomført en strategisamling for samfunnssikkerhet og beredskap for ledelsen der det ble besluttet hvilke øvelser man skal prioritere kommende år.

Risikovurdering av informasjonsbehandling i skipsregistrene (NOR/NIS/BYGG) er i sluttfasen.

Årvåkenhet og varsling

I 2025 har det blitt rapportert digitale hendelser på fartøy og i rederier til Sjøfartsdirektoratet. Rapportene kommer både direkte fra rederiet og via SRM-nettverket. Rapporter som mottas direkte av direktoratet, deles umiddelbart med SRM-nettverket, som består av Kystverket og Norma Cyber. Sakene følges opp ved behov.

Direktoratet arbeider med å kartlegge mulige varslingsprosesser i forbindelse med sårbarheter som kan knyttes direkte til skip og rederi. Den norske næringsflåten består av ca. 11 000 skip med tilhørende rederiorganisasjoner. Det er derfor viktig at varslingsrutinene treffer godt og er relevante. Vår erfaring er at de største rederiene har knyttet til seg eksterne leverandører som bistår med oppfølging og kontroll av IT-sikkerhet.

Det er opprettet et cyberforum i Sjøfartsdirektoratet med formål om å dele kunnskap og informasjon internt innenfor fagområdet. Forumet vil også gi faglige vurderinger og råd til ledelsen og organisasjonen.

I tredje tertial ble arbeidet med å evaluere om sikkerhetsorganiseringen er hensiktsmessig, og om det er tilstrekkelig med ressurser til dette arbeidet, ferdigstilt. Fagområdet «cyber security» i maritim næring inngår i denne vurderingen. Evalueringen pekte på behov for å justere organiseringen av arbeidet ved å samle de ulike ressursene og fagområdene i én enhet. Dette vil styrke arbeidet innen fagområdet og bidra til at direktoratet bedre kan møte fremtidige behov innen nasjonal sikkerhet, samfunnssikkerhet og totalforsvaret. Endringene vil bli gjennomført i første kvartal 2026.

Sjøfartsdirektoratet mottar varslinger og relevante dokumenter fra EOS-tjenestene, både åpne og graderte rapporter. Dette er viktige dokumenter som danner grunnlaget for våre faglige vurderinger, særlig innen maritim sikring og fastsettelse av ISPS-nivå for norske skip i utlandet. Samarbeidet med beredskapssekretariatet til Rederiforbundet og DNK fungerer godt, med effektive arbeidsprosesser innen maritim sikring.

Det er avdekket forhold under tilsyn som er varslet videre til relevante EOS-tjenester.

Digital sikkerhet

Innen informasjonssikkerhet er det påbegynt arbeid med verdivurdering basert på NSMs veiledninger, nasjonal strategi for digital sikkerhet og tilhørende tiltaksplan. På bakgrunn av dette er det planlagt å gjennomføre risikovurderinger knyttet til eksisterende tiltak og vurdering av behovet for ytterligere tiltak.

Direktoratet har tatt i bruk en ny og sikrere driftsplattform. Oppryddingsarbeidet knyttet til den tidligere plattformen er gjennomført etter overgangen til ny driftsleverandør. Dette gir direktoratet en mer robust og sikker digital løsning.

Sjøfartsdirektoratet deltok i den årlige sikkerhetsmånen i oktober. Ansatte gjennomførte et e-læringsprogram som ble sendt ut i forbindelse med sikkerhetsmånen med svært høy gjennomføringsgrad.

Direktoratet gjennomførte også en digital diskusjonsøvelse som inkluderte bruk av kunstig intelligens. Retningslinjer for bruk av kunstig intelligens er ferdigstilt og inngår nå som en del av kompetansekravene til alle ansatte.

Personalmessig forhold

Antall ansatte		Deltid		Midlertidig ansatte		Foreldrepermisjon		Legemeldt sykefravær	
År	Totalt	M%	K%	M%	K%	M%	K%	M%	K%
2025	355	0,8	0,3	1,5	3,5	1,3	2,1	2,5	4,9
2024	362	0,6	0,3	1,4	0,8	3,6	1,7	2,9	4,6

Oversikt faste og midlertidig ansatte i Sjøfartsdirektoratet, 2024-2025

Sykefravær

Det totale sykefravær for 2025 var 4,77 %, hvorav 3,38 % var legemeldt og 1,39 % egenmeldt. Målsettingen for sykefraværet totalt for året er å ligge under 4,5 %.

Vi har ukentlige gjennomganger av sykefraværet. Vi har god dialog med ledere som har utfordringer med sykefravær i sin enhet, og vi følger tett opp enkeltansatte som har utfordringer med høyt sykefravær. Vi benytter ulike tilretteleggingstiltak for ansatte med helseutfordringer, for eksempel arbeid hjemmefra i perioder. Bedriftshelsetjenesten benyttes aktivt i det forebyggende arbeidet.

Kapasitet/bemanning

Turnoveren i 2025 var 7 %, noe som er en liten nedgang fra 2024. Målet er å ha en turnover på under 5 % i løpet av en 12-månedersperiode. Ansatte som går av med pensjon, er ikke inkludert i denne prosenten.

Turnover per år i prosent	
2025	7,0 %
2024	7,2 %

Vi har i 2025 arbeidet målrettet med å rekruttere og beholde kompetanse, særlig gjennom lønnsforhandlinger og målrettet synliggjøring av stillinger og direktoratet som arbeidsgiver.

Kompetansesituasjon

I 2024 reorganiserte direktoratet arbeidet med kompetanse og etablerte et eget kompetanseteam i HR bestående av to ansatte. I 2025 har teamet hatt ansvar for drift av kompetansesystemet og for gjennomføring av kurs og webinarer. Samtidig har teamet arbeidet med å få bedre oversikt over kompetansearbeidet i direktoratet og tilpasse eksisterende tilbud slik at de i større grad treffer hele organisasjonen. Strategisk kompetanseutvikling har også vært prioritert, og det er vedtatt 18 tiltak som skal gjennomføres i 2026.

HMS og arbeidsmiljø

Det er gjennomført fire AMU-møter i 2025. Samarbeidet mellom verneombudet og lederne ble formalisert gjennom en standardavtale. I samarbeid med bedriftshelsetjenesten er det utarbeidet en overordnet risikovurdering for arbeidsmiljøet i Sjøfartsdirektoratet.

Mangfold og likestilling

Direktoratet har forpliktet seg til å jobbe for likestilling gjennom signeringen av «40 by 30». Det gjenstår fortsatt utfordringer når det gjelder likestilling mellom kjønnene i lederstillinger (se tabell under). Også blant inspektørene er det et stort overtall av menn, men andelen kvinner har økt. I utlysningene våre oppfordrer vi personer med funksjonsnedsettelser, minoritetsbakgrunn og hull i CV til å søke. I 2025 har vi ansatt to personer med hull i CV-en.

Mangfold og likestilling, 2024-2025

	Kjønnsbalanse				Månedslønn			
	År	Menn %	Kvinner %	Total (N)	Menn kroner	Kvinner kroner	Kvinner andel av menns lønn %	Differanse i kroner (menn i +)
Totalt i virksomheten - fast ansatte (inkl. lærling)	2025	60	40	353	71040	64047	90,2 %	6993
	2024	62	38	354	65023	59512	91,5 %	5511
Toppleidelse - direktør og avdelingsdirektør	2025	80	20	8	107083	103916	97 %	3167
	2024	80	20	8	105723	95746	90,6 %	9977
Mellomledelse - underdirektør og seksjonssjef	2025	77	23	26	83682	86061	102,8 %	-2378
	2024	78	22	27	77567	79530	102,5 %	-1963
Sjefingeniør	2025	95	5	20	75990	Kun én	-	-
	2024	95	5	21	69823	Kun én	-	-
Senioringeniør	2025	76	24	134	68945	68210	98,9 %	735
	2024	79	21	135	63312	62908	99,4 %	404
Overingeniør	2025	77	23	13	58782	61083	103,9 %	-2301
	2024	67	33	12	54304	54213	99,8 %	91
Fagdirektør	2025	100	0	2	91313	-	-	-
	2024	100	0	2	88021	-	-	-
Prosjektleder	2025	75	25	12	70664	68853	97,4 %	1811
	2024	77	23	13	65820	64939	98,7 %	881
Seniorrådgiver	2025	35	65	97	66871	64644	96,7 %	2227
	2024	37	63	93	62839	59759	95,1 %	3080
Rådgiver	2025	22	78	36	56045	54192	96,7 %	1853
	2024	33	67	42	50875	49981	98,2 %	894
Lærling	2025	0	100	2	-	-	-	-
	2024	50	50	2	-	-	-	-

Beredskapsplan ytre miljø

Sjøfartsdirektoratet skal bidra til at sjøsikkerheten ivaretas, ved å utforme regelverk og følge opp at krav til sikkerhet for liv, helse, klima og miljø etterleves. Direktoratet skal tilrettelegge for utvikling og grønn omstilling i norsk maritim næring, samt bidra inn i internasjonalt arbeid som fremmer sjøsikkerhet og klima og miljø.

Direktoratet skal være en tillitsskapende registerfører og er en viktig bidragsyter i arbeidet for at Norge anses som et kvalitetsflagg. Nasjonale klima- og miljømål er førende for Sjøfartsdirektoratets arbeid på klima- og miljøområdet.

Ett av hovedmålene i strategien vår er at maritim næring skal være klima- og miljøvennlig og velge grønne løsninger. For å nå dette målet for fartøy på sjøen må vi legge til rette for implementering og sikker bruk av lav- og nullutslippsløsninger, rapportere på status for måloppnåelse av klimamål og veilede kunden slik at det blir enklere å ta bærekraftige valg. Dette gjøres gjennom regelverksutvikling, tilsyn og forebyggende arbeid. For at Sjøfartsdirektoratet skal kunne bli den foretrukne maritime administrasjon innenfor bærekraft, er det viktig at både de som jobber i direktoratet, men også næringen og våre kunder, har en tydelig forståelse av direktoratets rolle i dette arbeidet. Vi har derfor gjennomført en omfattende kartlegging av direktoratets rolle knyttet til FNs bærekraftsmål. Vi har vurdert alle de 169 bærekraftsmålene som FN har etablert, for å identifisere hvor Sjøfartsdirektoratet kan gjøre en forskjell. For å øke Sjøfartsdirektoratets evne til å bidra konkret og målrettet har vi valgt å fokusere på følgende tre bærekraftsmål:



Videre er det identifisert 100 tiltakspunkter som Sjøfartsdirektoratet kan gjennomføre eller påvirke. Av disse er flere tiltak gjennomført, og nye prioriteres

ut fra budsjett og ressurser. Å arbeide for økt miljø sikkerhet på norskflaggede og utenlandske skip i norske farvann er helt sentralt i Sjøfartsdirektoratets samfunnsoppdrag og strategi. Målet er å forhindre utslipp til både vann og luft.

Sjøfartsdirektoratets hovedkontor i Haugesund er miljøfyrtårn-sertifisert. Rapporten for 2025 vil bli ferdigstilt innen 1. april 2026, som er fristen for innlevering. Klimagassregnskapet, inkludert klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk, er derfor hentet fra miljøfyrtårnrapporten 2024.

I 2025 reduserte vi antall leide parkeringsplasser ved region- og tilsynskontor, og kjøpte strøm med opprinnelsessertifikater. Alle lys på hovedkontoret er skiftet ut med LED-belysning, noe som vil gi reduserte energikostnader. I 2025 har vi hatt liten utskiftning av mobiltelefoner og PC-er, da disse nå byttes etter behov. Innkjøp av varer og tjenester prioriteres fortsatt der klima- og miljøkrav er ivaretatt, samtidig som ombruk og gjenvinning økes. Årlig rapportering gjennom miljøfyrtårn-ordningen bidrar til oppfølging av forbedringspunkter og sikrer kontinuerlig forbedring.

Ansvarlig forbruk og produksjon er viktig for drift av alle fartøy, særlig i nybyggings- og gjenvinningsfasen. Sjøfartsdirektoratet jobber for å fremme bærekraftige forbruks- og produksjonsmønstre både internt og i tilsyn med nærings- og fritidsfartøy. Vi gjennomfører også fjerntilsyn, noe som reduserer reiseaktivitet både nasjonalt og internasjonalt, og dermed bidrar til et redusert klimaavtrykk. Det totale CO₂e-avtrykket for Sjøfartsdirektoratet i 2025 var 458 tonn CO₂e. Overgangen til elbiler har medført en betydelig reduksjon sammenlignet med 2023. All strøm vi kjøper er med opprinnelsesgaranti. Kraftig reduksjon i Scope 2 i forhold til 2024 skyldes færre reiser og spesielt flyreiser.

Utslippene kan spesifiseres slik:

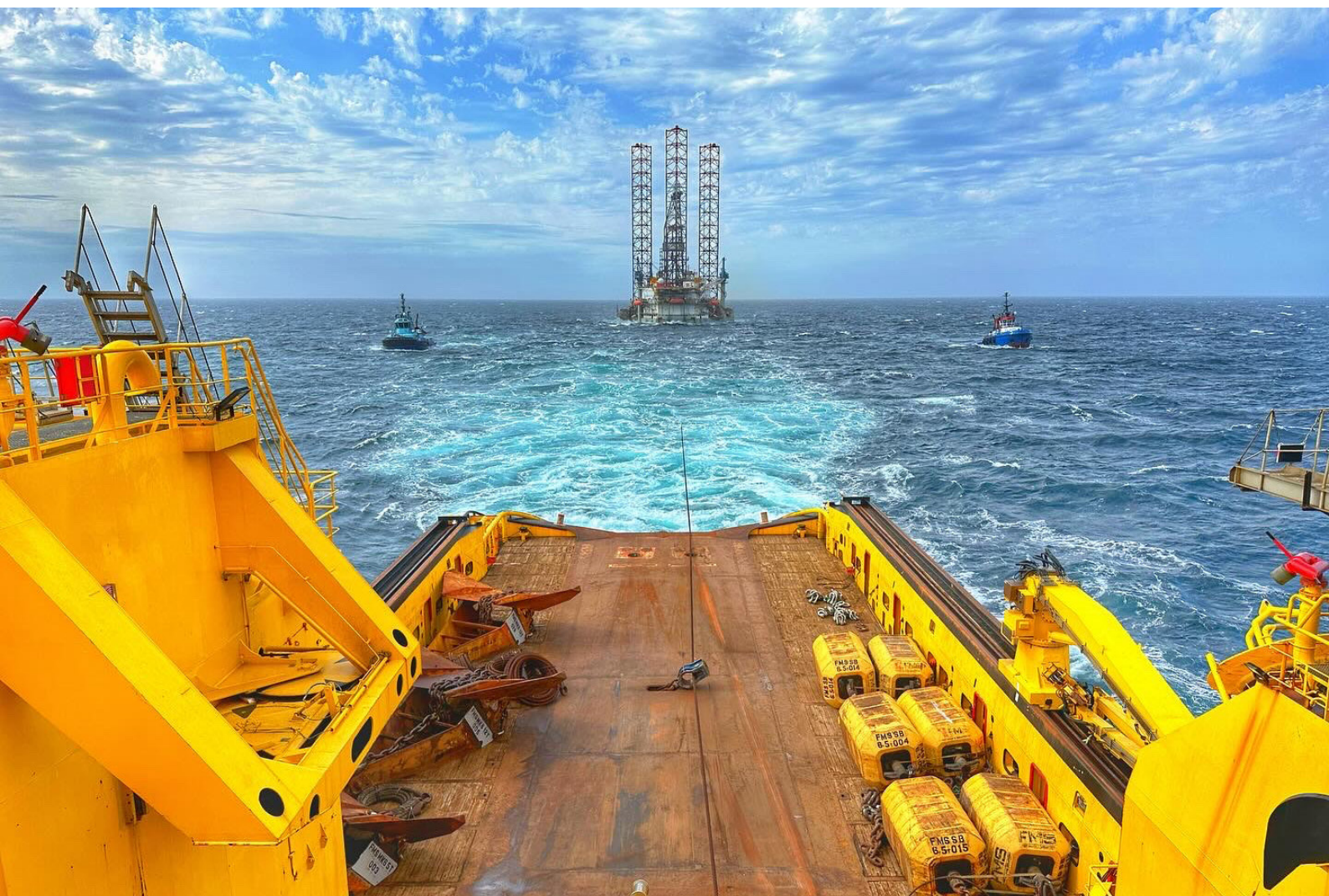
- ✓ Scope 1: 44,5 CO₂e (drivstoff på tjenestebiler)
- ✓ Scope 2: 1,6 CO₂e (energibruk – elektrisitet)
- ✓ Scope 3: 412,1 CO₂e (avfallsmengder sortert som kildesortert avfall og tjenestereiser, herunder flyreiser og kilometergodtgjørelse)

DEL V Vurdering av framtidsutsikter

Visjon: «Den foretrukne maritime administrasjonen»

Sjøfartsdirektoratet skal bidra til at sjøsikkerheten ivaretas, ved å utforme regelverk og følge opp at krav til sikkerhet for liv, helse, klima og miljø etterleves. Direktoratet skal tilrettelegge for utvikling og grønn omstilling i norsk maritim næring, samt bidra inn i internasjonalt arbeid som fremmer sjøsikkerhet og klima og miljø. Direktoratet skal være en tillitsskapende registerfører og er en viktig bidragsyter i arbeidet for at Norge anses som et kvalitetsflagg.

For å oppfylle samfunnsoppdraget og visjonen har direktoratet utarbeidet nye strategier for perioden 2025-2028. Den nye strategiplanen ble vedtatt i 2024 og vil være førende for direktoratets sitt arbeid i årene framover. Hele organisasjonen var involvert i strategiarbeidet. Direktoratet har fra 2025 vedtatt fire hovedmål.



Hovedmål 1 Ingen omkomne, hardt skadde eller alvorlige hendelser i nærings- og fritidsflåten i tråd med nullvisjonen

Gjennom 2025 har direktoratet jobbet aktivt med å gjennomføre tiltakene i den nasjonale handlingsplanen for sjøsikkerhet. Arbeidet er godt i gang, men vil kreve tøffe prioriteringer for å fullføre alle tiltak i handlingsplanperioden. Direktoratet har stor tro på at tiltakene vil styrke sikkerheten til sjøs, og at vi over tid vil se en reduksjon i antall omkomne og hardt skadde.

Direktoratet vil fortsette arbeidet med analyser og risikovurderinger for å fange opp endringer i trender og risikobilde. Gode data og analyser er viktig for å fatte riktige beslutninger, både strategisk og operativt. Ny teknologi og kunstig intelligens gir større muligheter som vi vil utforske for å forbedre metoder og øke effektiviteten. Direktoratet har allerede startet arbeidet med å undersøke hvordan kunstig intelligens kan støtte vårt arbeid.

Ny teknologi i næringen gir både muligheter og utfordringer for sikkerheten. Direktoratet følger utviklingen tett, både i enkeltprosjekter og som regulerende myndighet, for å sikre at nye løsninger bidrar til en sikrere arbeidshverdag for de som jobber om bord. Vi ønsker å være en foretrukket samarbeidspartner i arbeidet med ny teknologi og grønne løsninger – med sikkerhet som grunnfundament.

Både eksisterende og kommende EU-direktiver styrer stor grad Sjøfartsdirektoratets tilsynsvirksomhet. Ulike direktiver forplikter Norge til å gjennomføre tilsyn. I 2025 utgjorde denne tilsynsmengden 21 % av alle utførte tilsyn. Med mulig innføring av flaggstatsdirektivet i 2026 kan både omfang, mengde og kostnader knyttet til tilsyn øke betydelig, noe som vil stille krav til fortsatt nøye prioritering av oppgaver.



Foto: Rune Larsen, 2025
Statlos

Hovedmål 2 Sjøfolk skal ha en trygg og attraktiv arbeidsplass med gode arbeids og levevilkår

En god arbeidshverdag er viktig i seg selv, men er samtidig en viktig forutsetning for å skape sikre arbeidspraksiser om bord på fartøyene. Riksrevisjonens rapport fra 2023, sammen med Sjøfartsdirektoratets spørreundersøkelse om maritim sikkerhet samme år, avdekket utfordringer i næringen – særlig knyttet til mobbing og trakassering. Dette ga et tydelig signal om behov for forbedring, og Riksrevisjonens gjennomgang viste at tilsynet må styrkes. En tilsvarende spørreundersøkelse ble gjennomført i 2025. Undersøkelsen viste en reduksjon i andelen som rapporterte om mobbing og trakassering, men også at arbeidet fortsatt må prioriteres.

Undersøkelsen viste også at krav til effektivitet og fatigue har utviklet seg i negativ retning. Resultatene gir verdifull informasjon som tas inn i framtidig tilsyn og regelverksarbeid.

Direktoratet har jobbet målrettet for å styrke kompetansen knyttet til håndtering av arbeidsmiljøforhold. Arbeidet har vært rettet mot å utvikle ansattes

kompetanse, forbedre tilsynet og styrke det forebyggende arbeidet overfor næringen. Næringen har tatt problemstillingene på alvor og vist både vilje og evne til å gjennomføre endringer.

I tiden framover vil det være viktig å følge opp tiltakene i regjeringens maritime likestillingsstrategi, særlig innen utdanning og kompetansekrav i den pågående gjennomgangen og revisjonen av STCW-konvensjonen. Målet for Sjøfartsdirektoratet er å oppdatere kompetansekravene i tråd med ny teknologi og styrke sjøfolks kompetanse knyttet til psykososiale arbeidsforhold. STCW-revisjonen er omfattende og berører alle fagområder i konvensjonen. Den er svært viktig for å sikre at sjøfolk har riktig kompetanse, og direktoratet prioriterer derfor dette arbeidet høyt.

Nasjonalt vil arbeidet med arbeidsmiljø i tilsynet fortsatt være viktig. Samtidig er det nødvendig at hele den maritime næringen jobber sammen om disse problemene i årene som kommer.



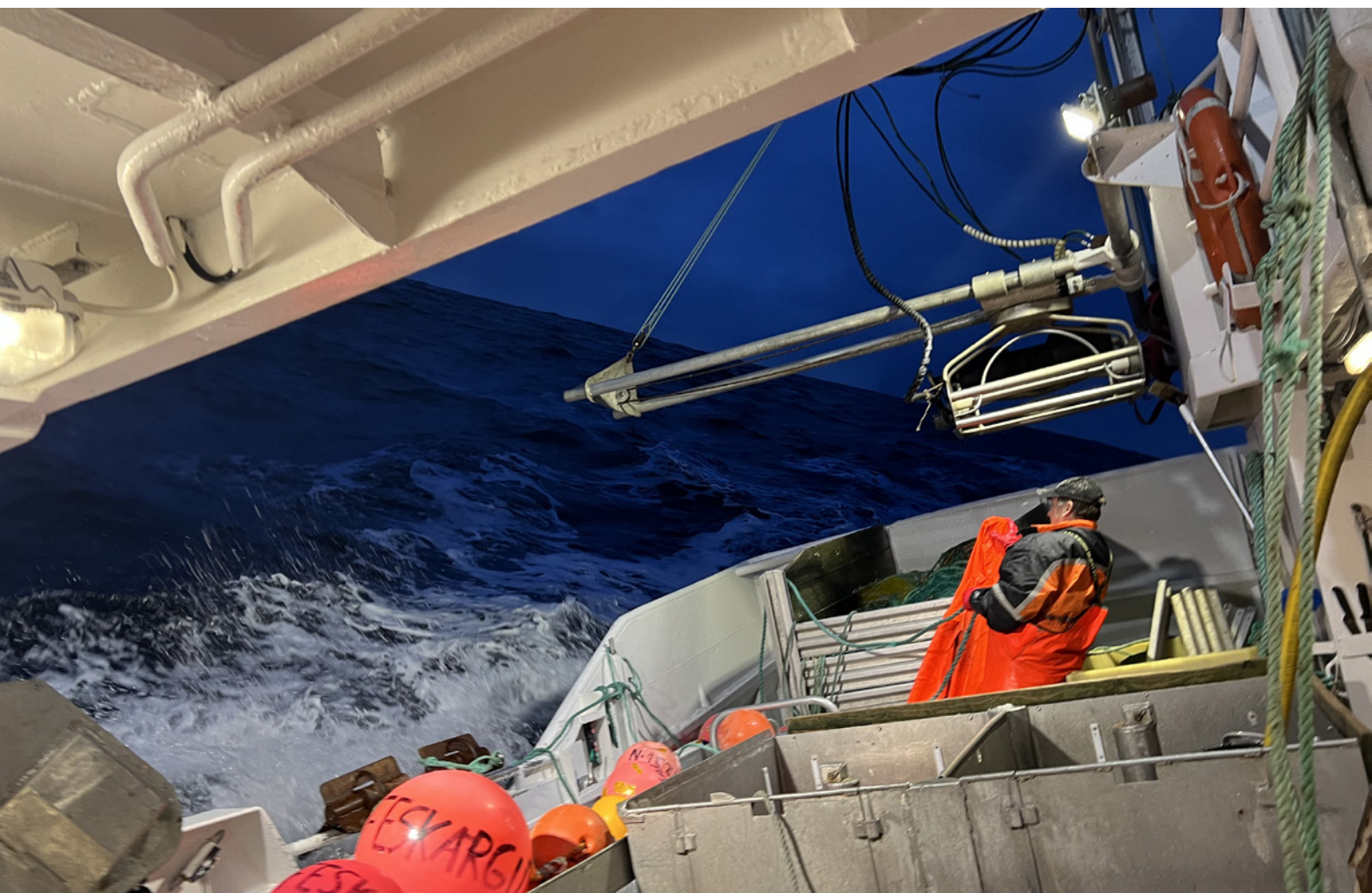
Hovedmål 3 Maritim næring skal være klima- og miljøvennlig og velge grønne løsninger

Regjeringen har som mål å halvere utslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030, blant annet ved å stimulere til lav- og nullutslippsløsninger i alle fartøyskategorier. I 2023 vedtok IMO en historisk ambisjon om nullutslipp for internasjonal skipsfart innen 2050, med konkrete delmål for utslippsreduksjon innen 2030 og 2040. I EU skal en omfattende regelverkspakke («Fit for 55») bidra til å redusere klimagassutslippene med 55 % fra 1990-nivå innen 2030.

Sjøfartsdirektoratet deltar aktivt i IMOs arbeid med å redusere klimagassutslipp fra den internasjonale skipsfarten og bruker i tillegg mange ressurser på å utrede ulike krav for klimagassreduksjoner i norske farvann etter oppdrag fra Klima- og miljødepartementet. Videre er Sjøfartsdirektoratets rolle å legge

til rette for implementering av nye krav og sikker bruk av lav- og nullutslippsløsninger. Dette gjøres gjennom risikobaserte godkjenningsmekanismer i dagens regelverk, samtidig som det arbeides med nye regler for framtidens teknologier. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at dette temaet vil kreve rikelig med oppmerksomhet og ressurser i årene som kommer. Direktoratet har i tillegg et ansvar for å følge opp konkrete null- og lavutslippsprosjekter gjennom «alternativ design»-metoden.

Direktoratet har gjennom flere år påpekt at utviklingen i næringen går for sakte til at vi kan nå de fastsatte målene, særlig fordi mange prosjekter stopper opp etter tidligfaseutredning og ikke kommer videre til prosjektering og bygging. Vi ser ingen umiddelbar endring på dette i årene framover.



Hovedmål 4 Norge skal være en attraktiv flaggstat og en verdensledende sjøfartsnasjon

Sjøfartsdirektoratets tjenester er konkurranseutsatte, da rederiene kan velge å registrere seg under et utenlandsk flagg i stedet for det norske. Derfor er synliggjøring av direktoratets konkurransefordeler, kombinert med et sterkt kundefokus, fundamentet i arbeidet med forbedring og markedsføring.

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. Direktoratet jobber for å digitalisere sertifikater og tillatelser, og utviklingen av regelverket skal legge til rette for digitalisering. Målet er at kundene i størst mulig grad skal kunne løse oppgavene sine digitalt.

Direktoratets ansatte skal opptre profesjonelt, gi raske og kvalifiserte svar og ha dialog med kunden for å finne gode løsninger. Høy kvalitet i arbeidet, solid fagkompetanse og høy etisk standard er grunnleggende for å lykkes. Effektive arbeidsprosesser som ivaretar både våre og kundenes krav og forventninger, gir et viktig konkurransefortrinn. Digitale løsninger skal tas i bruk der de bidrar til å forbedre kundeopplevelsen.

Kvalitetsstyring og kontinuerlig forbedring av prosessene våre er avgjørende for å oppnå ønsket utvikling, mens god styring, informasjonsflyt og bred involvering er en forutsetning for suksess.

Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) ble redusert i 2025 og omfattet ved utgangen av året 688 skip. Sjøfartsdirektoratet har fulgt utviklingen nøye og har i løpet av året hatt tett dialog med næringen. Vi sitter dermed med god forståelse for hva som er årsaken reduksjonen i NIS-flåten. Noe av reduksjonen anses å være av naturlige årsaker, mens mange av utflaggingene har vært «rene utflagginger», som da ikke er salg til utenlandsk eier. En stor del av

disse er oppgitt begrunnet i endrede rammevilkår, herunder fjerning av sosialavtaler og stansing av dispensasjoner til russiske kapteiner.

Sjøfartsdirektoratets erfaring er at rederier som flagger ut, sjelden søker tilbake på kort sikt. Det er dermed viktig å tiltrekke nye skip som ikke er berørt av de endrede rammebetingelsene. Vi vurderer at det ligger et stort potensial her og vil framover øke markedsføringen av det norske flagget og arbeide målrettet for å nå våre fire hovedmål.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen i verden har endret risikobildet for norske skip, og prognosene tilsier at dette vil vedvare. Direktoratet må derfor ha god situasjonsforståelse og sikre styrket sikkerhetsfokus, både internt og eksternt.

I september 2025 arrangerte Sjøfartsdirektoratet, i samarbeid med andre aktører, Maritim uke for andre gang. Målet var å samle hele det maritime Norge i Haugesund. Arrangementet har etablert seg som en viktig møteplass for eksperter, beslutningstakere, ansatte og interessenter fra hele den maritime næringen. I 2025 omfattet Maritim uke om lag 50 konferanser, seminarer, kurs og møter med over 1200 deltakere. I 2026 planlegges en videreutvikling av Maritim uke med mål om enda flere arrangementer og deltakere.

For å kunne levere på samfunnsoppdraget er Sjøfartsdirektoratet avhengig av kompetente og motiverte ansatte. I 2025 møtte vi utfordringer med både å rekruttere og beholde ansatte. Vi konkurrerer i et arbeidsmarked der andre arbeidsgivere tilbyr bedre betingelser, noe som har ført til at vi har mistet erfarne ansatte, og at innstilte kandidater har takket nei til stillinger. For å møte dette har vi gjort budsjettmessige prioriteringer for å kunne justere lønnsnivået. Vi vil fortsette arbeidet med å markedsføre direktoratet som en attraktiv arbeidsgiver og iverksette tiltak som vi håper vil bidra til å rekruttere og beholde ansatte.



DEL VI Årsregnskapet

Ledelseskommentar årsregnskapet 2025

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

2025 har Sjøfartsdirektoratet samlet disponerte tildelinger på kap 0910, post 01 driftsbevilgningen på kr. 542 904 000. 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. 2 113 013 som gir kr. 1 571 013 i merinntekter. Inntektene kommer fra Kystverkets beredskapsavdeling, refusjon fra Havindustritilsynet og inntekter fra arrangementet Maritim Uke i Haugesund.

Sjøfartsdirektoratet forvalter en tilskuddsordning til sysselsetting av sjøfolk med en samlet bevilgning på 2 549 mill kroner. I 2025 hadde vi et mindreforbruk på 9,6 mill kroner. NFD valgte å øke bevilgningen i løpet av året med 90 mill kroner på bakgrunn av et forventet høyere bevilgningsbehov enn lagt til grunn i saldert budsjett 2025.

Direktoratet har et inntektsbudsjett på kap 3910, post 01, 02, 04 og 86 på totalt 365,3 mill kroner som gjelder henholdsvis, gebyrer for skip i NOR, gebyrer for maritime personellsertifikater, gebyrer for skip

i NIS og gebyrer for overtredelse og tvangsmulkt. Skatteetaten divisjon innkreving (SI) krever inn og regnskapsfører store deler av gebyrinntektene for Sjøfartsdirektoratet på direktoratets kapitel 3910. NFD reduserte gebyrinntektene på post 01 med 9,3 mill kroner bl.a. pga. færre søknader om registrerte nybygg. Gebyrinntektene på post 04 ble økt med 6,7 mill kroner med bakgrunn i nye anslag.

I forhold til Klima- og miljødepartementet (KLD) disponerer Sjøfartsdirektoratet en driftsbevilgning på kr. 9 347 000 på kap 1422. En stor andel av bevilgningen går til å dekke miljøressurser på direktoratets driftsbudsjett. Sjøfartsdirektoratet får felles tildelingsbrev og avlegger felles årsrapport både for NFD og KLD.

Mer-/mindreutgift 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. 21 149 502 av tildelte driftsmidler på kap. 0910, post 01 (5-prosenten) til 2025 og kr. 104 028 fra kapitel 1422, post 21.

Vurdering av vesentlige forhold artskontorapportering

Innbetaling av gebyrer har økt med kr. 4 093 947 eller 10,4 %. Dette skyldes at Sjøfartsdirektoratet i 2025 startet utstedelse av ferdighetssertifikater som kurssentrene tidligere utstedte selv.

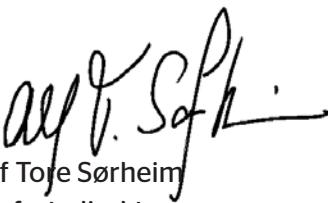
Utbetaling til lønn er økt med 28 528 349 eller 8,5 %. Denne økningen skyldes at kompensasjon for lønnsoppgjøret for både 2024 og 2025 ble utbetalt i 2025.

Utbetaling av tilskudd og stønader har økt med 145 554 267 fra 2024 til 2025. Dette skyldes at maksimal utbetaling av tilskudd er økt fra 220 000 til 225 500 pr. tilskuddsmottager og antall tilskuddsberettigede sjøfolk har økt med 664 fra 2024 til 2025.

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 2026. Revisjonsberetningen vil bli publisert på direktoratets nettsider sammen med årsrapporten.

Haugesund, 1. mars 2026,


Alf Tore Sørheim
Sjøfartsdirektør



Prinsippnotat til 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 av 26.11.25 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

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

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

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

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.

Artskontorrapporteringen

Oppstillingen av arts-kontorrapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Artskontorrapporteringen viser regnskapstall virksomheten har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter. Virksomheten har en trekkrettighet på konsernkonto i Norges Bank. Tildelingene er ikke inntektsført og derfor ikke vist som inntekt i oppstillingen.

Regnskapstall i bevilgnings- og arts-kontorrapportering med noter viser regnskapstall rapportert til statsregnskapet. I tillegg viser noten til arts-kontorrapporteringen 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) 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 kunde- og leverandørgjeld i kontospesifikasjonen.

Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2025

Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Samlet tildeling**	Regnskap 2025	Merutgift (-) og mindre-utgift	Postert på avgitte belastnings fullmakter*	Avvik fra tildeling
0909	Tiltak for sysselsetting av Sjøfolk	73	Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk	2 549 000 000	2 539 408 265	9 591 735		
0910	Sjøfartsdirektoratet	01	Driftsutgifter	542 904 000	523 325 511	19 578 489		
1422	Miljøvennlig skipsfart	21	Spesielle driftsutgifter	9 347 000	9 242 972	104 028		
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Driftsutgifter	0	27 357 197			
Sum utgiftsført				3 101 251 000	3 099 333 945			

Inntekts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Samlet tildeling**	Regnskap 2025	Merinntekt og mindreinntekt(-)	Postert på avgitte belastnings fullmakter*	Avvik fra tildeling
3909	Tiltak for sysselsetting av Sjøfolk	01	Tilbakeføring av tilskudd	3 000 000	3 617 696	617 696		
3910	Sjøfartsdirektoratet	01	Gebyrer for skip og flyttbare innretninger i NOR	251 400 000	14 336 440	-237 063 560	232 015 975	-5 047 585
3910	Sjøfartsdirektoratet	02	Maritime personellsertifikater	27 700 000	27 686 227	-13 773		
3910	Sjøfartsdirektoratet	03	Diverse inntekter	542 000	2 113 013	1 571 013		
3910	Sjøfartsdirektoratet	04	Gebyrer for skip i NIS	78 730 000	1 379 821	-77 350 179	77 889 574	539 395
3910	Sjøfartsdirektoratet	86	Overtreddelsesgebyr og tvangsmulkt	7 500 000		-7 500 000	10 447 423	2 947 423
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse	0	307 863			
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift	0	43 232 890			
Sum inntektsført				368 872 000	92 673 949			

Netto rapportert til bevilgningsregnskapet				3 006 659 996
Kapitalkontoer				
60080901	Norges Bank KK /innbetalinger			62 927 119
60080902	Norges Bank KK/utbetalinger			-3 068 353 672
709405	Endring i mellomværende med statskassen			-1 233 442
Sum rapportert				0

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)				
Konto	Tekst	2025	2024	Endring
626009	Sintef Ocean AS	500 000	500 000	0
709405	Mellomværende med statskassen	-22 515 044	-21 281 602	-1 233 442

*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. Samlet tildeling skal ikke inkludere mottatte belastningsfullmakter eller mottatte betalinger etter rundskriv R-111 punkt 4, tilvisninger gjennom rundskriv eller bruk av felleskontoer.

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
0910, post 01	12 438 000	530 466 000	542 904 000
1422, post 21	0	9 347 000	9 347 000
0909, post 73		2 549 000 000	2 549 000 000

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 belastnings-fullmakter(-)	Merutgift(-) / mindre utgift etter avgitte belastnings-fullmakter	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		19 578 489		19 578 489	1 571 013			21 149 502	26 523 300	21 149 502
1422, post 21		104 028		104 028				104 028	467 350	104 028
0909, post 73	"overslagsbevilgning"	9 591 735		9 591 735	IA	IA	IA	IA		

IA = Ikke Aktuell

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 2.549.000.000.

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

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

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

Sjøfartsdirektoratet fullmakt til å overskride bevilgningen under kap. 910, post 01, mot tilsvarende merinntekter under kap. 3910, postene 03. Disse merinntektene er angitt i egen linje i Note B "3910,

post 03" og utgjør kr. 1.571.013. Merinntektene i år er fra Kystverkets beredskapsavdeling, refusjon fra Havindustriilsynet og inntekter fra Maritim uke.

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 regnskapsåret 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. 21.149.502
Kapitel 1422, post 21, kr. 104.028.



Note C Oversikt over binding på framtidige års bevilgninger

Avtaler om leie av kontorlokaler *				
Gjenstående varighet per 31.12.	Årlig leiebeløp 2025	Av neste års bevilgning 2026	Av senere års bevilgning	Samlet binding på framtidige års bevilgninger
Varighet inntil 1 år	322 000			0
Varighet 1-5 år	9 156 000	8 755 250	14 663 959	23 419 209
Varighet over 5 år	19 900 000	19 900 000	72 631 750	92 531 750
Totalt	29 378 000	28 655 250	87 295 709	115 950 959

Andre vesentlige leieavtaler**				
Gjenstående varighet per 31.12.	Årlig leiebeløp	Av neste års bevilgning	Av senere års bevilgning	Samlet binding på framtidige års bevilgninger
Varighet inntil 1 år	6 420 080	4 373 300		4 373 300
Varighet 1-5 år	23 133 657	23 133 657	5 783 414	28 917 071
Varighet over 5 år				
Totalt	29 553 737	27 506 957	5 783 414	33 290 371

Vesentlige avtaler om kjøp av tjenester***				
Gjenstående varighet per 31.12.	Årlig beløp	Av neste års bevilgning	Av senere års bevilgning	Samlet binding på framtidige års bevilgninger
Varighet inntil 1 år	65 018 675			0
Varighet 1-5 år	24 807 657	23 831 157	5 783 414	29 614 571
Varighet over 5 år				0
Totalt	89 826 332	23 831 157	5 783 414	29 614 571

* Avtaler om leie av kontorlokaler og parkering gjelder hovedkontor i Haugesund, sju regioner med 16 regions- og tilsynskontor langs kysten.
**Andre vesentlige leieavtaler gjelder leasing av tjenestebiler og kopimaskiner.
***Vesentlige avtaler om kjøp av tjenester gjelder kantine, strøm, konsulenttjenester IT og renhold.

Artskontorrapporteringen

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2025			
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet	Note	2025	2024
Innbetalinger fra gebyrer	1	43 391 633	39 297 686
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	1 145 799	1 295 562
Salgs- og leieinntekter	1	967 214	1 595 008
Sum innbetalinger fra drift		45 504 646	42 188 256
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	363 395 440	334 867 091
Andre utbetalinger til drift	3	168 314 895	169 166 957
Sum utbetalinger til drift		531 710 335	504 034 048
Netto rapporterte driftsutgifter		486 205 689	461 845 792
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	15 102	763
Sum investerings- og finansinntekter		15 102	763
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling av finansutgifter	4	4 048	-10 074
Sum investerings- og finansutgifter		4 048	-10 074
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		-11 054	-10 837
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten*			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	5	307 863	1 152 614
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		307 863	1 152 614
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten*			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	6	2 536 648 916	2 391 094 649
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		2 536 648 916	2 391 094 649
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler **			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		0	0
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		43 232 890	40 377 612
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		27 357 197	26 216 757
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-15 875 693	-14 160 855
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		3 006 659 996	2 837 616 135
Oversikt over mellomværende med statskassen ***			
Eiendeler og gjeld		2025	2024
Fordringer på ansatte		911 811	832 663
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-15 289 523	-11 592 221
Skyldige offentlige avgifter		-393 462	-178 222
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse****		-7 638 488	-10 145 142
Lønn (negativ netto, for mye utbetalt lønn m.m)		21 924	74 086
Differanser på bank og uidentifiserte innbetalinger		-127 306	-272 767
Sum mellomværende med statskassen	7	-22 515 044	-21 281 602

*Disse overskriftene kan slettes om de ikke er aktuelle.

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

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

**** Pensjonstrekket i de ansattes lønn (2%) på konto 263 inngår også på denne linjen.

Note 1 Innbetalinger fra drift	31/12/2025	31/12/2024
Innbetalinger fra gebyrer		
Dekk- og maskinsertifikater	759 127	5 708 898
Påt/godkj av utl. Sertifikater	7 899 271	6 708 176
Tankskip/offshresertifikater	28 062	85 875
Kokk/bro/maskinvakt sert.	196 469	1 177 445
Duplikater	217 834	669 141
Sertifikater fritidsbåt	16 823 542	7 283 007
Båtførerprøven	1 761 922	1 565 030
Gebyrinntekt NOR*	13 771 177	14 049 193
Pantattest NOR*	554 408	678 828
Gebyrinntekt NIS*	1 379 821	1 372 093
Sum innbetalinger fra gebyrer	43 391 633	39 297 686
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer		
Refusjon Havindustritilsynet	142 820	326 992
Refusjon Kystverkets beredskapsavdeling	1 002 979	968 570
Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1 145 799	1 295 562
Salgs- og leieinnbetalinger		
Andre avgiftspliktige inntekter	954 824	559 184
Andre inntekter, utenfor avgiftsområdet	12 390	1 035 824
Sum salgs- og leieinnbetalinger	967 214	1 595 008
Sum innbetalinger fra drift	45 504 646	42 188 256

*Skipsregistrene

Note 2 Utbetalinger til lønn	31/12/2025	31/12/2024
Lønn	305 653 139	278 621 922
Arbeidsgiveravgift	43 232 890	40 377 612
Pensjonsutgifter*	22 265 556	22 961 367
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-11 890 990	-10 296 917
Andre ytelser	4 134 845	3 203 107
Sum utbetalinger til lønn	363 395 440	334 867 091
Antall utførte årsverk:	330	331
Lønn og andre ytelser til virksomhetsleder Alf Tore Sørheim	1 680 000	1 580 000

* Premiesatsen for arbeidsgiverandelen utgjorde i 2025 8,3 prosent. For regnskapsåret 2024 utgjorde premiesatsen 8,4 prosent.

Det er ikke inngått vesentlige avtaler som kan innebære fremtidige utbetalinger ved opphør eller endring av arbeidsforholdet eller andre særskilte avtaler med virksomhetsleder eller leder av styret.

Note 3 Andre utbetalinger til drift	31/12/2025	31/12/2024
Husleie	28 523 842	28 611 256
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	1 948	73 511
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	6 384 462	6 600 985
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	26 377	39 832
Mindre utstyrsanskaffelser	3 778 340	3 275 831
Leie av maskiner, inventar og lignende	38 454 762	16 438 376
Kjøp av konsulenttjenester	58 074 543	64 905 760
Kjøp av andre fremmede tjenester	5 272 154	21 035 212
Reiser og diett	13 954 248	14 774 266
Øvrige driftsutgifter	13 844 219	13 411 929
Sum andre utbetalinger til drift	168 314 895	169 166 957

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter		
Innbetaling av finansinntekter	31/12/2025	31/12/2024
Renteinntekter	10 855	0
Valutagevinst	4 247	763
Sum innbetaling av finansinntekter	15 102	763
Utbetaling av finansutgifter	31/12/2025	31/12/2024
Renteutgifter	-1 680	-12 945
Valutatap	5 728	2 871
Sum utbetaling av finansutgifter	4 048	-10 074

Note 5 Innkreivingsvirksomhet og andre overføringer til staten	31/12/2025	31/12/2024
Tilfeldige og andre inntekter *	-307 863	-1 152 614
Sum innkreivingsvirksomhet og andre overføringer til staten	-307 863	-1 152 614

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

Note 6 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	31/12/2025	31/12/2024
Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk	2 535 790 569	2 390 094 329
Tilskudd til ideelle organisasjoner	633 707	808 845
Tilskudd til statsforvaltningen	224 640	191 475
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	2 536 648 916	2 391 094 649

Note 7 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen			
Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen			
	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler	31/12/2025	31/12/2025	
Investeringer i aksjer og andeler*	500 000	0	500 000
Sum	500 000	0	500 000
Omløpsmidler			
Kundefordringer	952 960	0	952 960
Andre fordringer	911 811	911 811	0
Sum	1 864 771	911 811	952 960
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-9 839 806	0	-9 839 806
Skyldig skattetrekk og andre trekk	-15 289 523	-15 289 523	0
Skyldige offentlige avgifter	-399 298	-393 462	-5 836
Annen kortsiktig gjeld	-94 482	-7 743 869	7 649 387
Sum	-25 623 109	-23 426 855	-2 196 255
Sum	-23 258 339	-22 515 044	-743 295

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%	13 495 000	535 418 000	500 000
Balanseført verdi 31.12.2025							

* Gjelder Sintef Ocean pr. 31.12.24. orgnr. 937 357 370