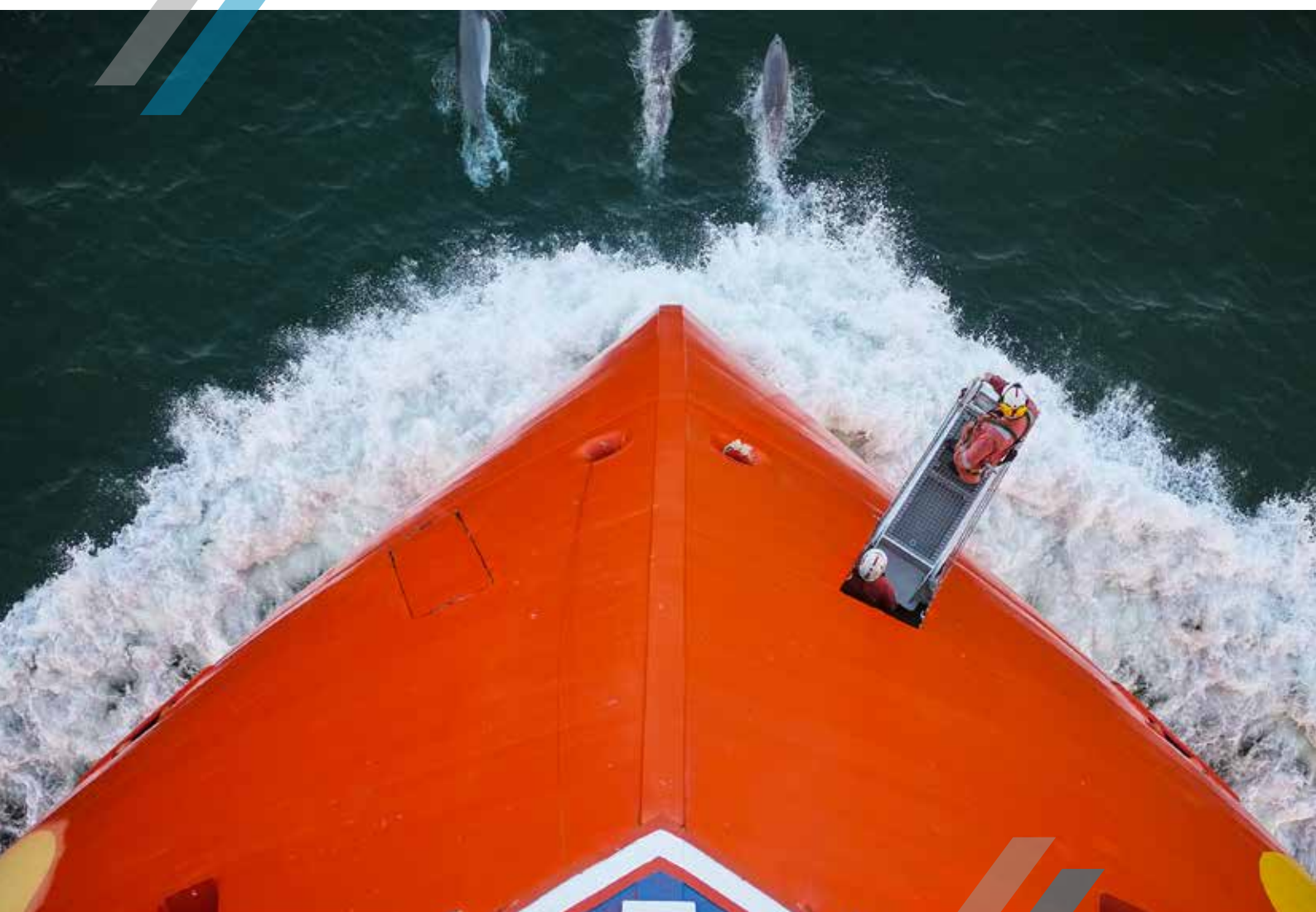


# Årsrapport **2015**



Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø



# INNHold

<b>DEL I:</b>	Leders beretning .....	3
<b>DEL II:</b>	Introduksjon til virksomheten og hovedtall .....	5
<b>DEL III:</b>	Årets aktiviteter og resultater .....	12
<b>DEL IV:</b>	Styring og kontroll i virksomheten .....	46
<b>DEL V:</b>	Vurdering av framtidssikter .....	50
<b>DEL VI:</b>	Årsregnskap .....	52
1	Ledelseskommantar årsregnskapet 2015 .....	52
2	Bevilgningsoppstilling .....	56
3	Oppstilling av artskontorapporteringen .....	60



## Del I: Lederens beretning

2015 har i det store og heile vore eit bra år for Sjøfartsdirektoratet. Det har vore høg aktivitet og måla sett av departementa i instruks og tildelingsbrev og av direktoratet sjølv, er i all hovudsak nådd.

Sjøfartsdirektoratet har hatt stort fokus på å betra tenestene me leverer, slik at me kan bidra til å gjera Noreg til ein meir attraktiv flaggstat. Mellom anna har me gjennomført eit eige leiarutviklingsprogram der arbeidet for å bli den føretrekte maritime administrasjonen har hatt ein sentral plass. Me har også jobba for å vidareutvikla dei digitale tenestene våre. I 2015 vart ny digital løysing for sertifikat/ påteikning for utanlandske sjøfolk lansert. Denne gir svært stor tidsmessig innsparing for næringa.

Som eit ledd i arbeidet med å betra tilgangen til tenestene våre har me også vidareutvikla vakttelefonen 24/7 slik at denne no i tillegg til meldingar om ulykker, tar i mot andre førespurnadar.

Arbeidet med direkte kontakt med ulike aktørar i næringa har halde fram. Besøk hos reiarlag har vore ein viktig aktivitet i året. Me har fått mange positive til-

bakemeldingar frå næring på arbeidet som er gjort for å gjera Sjøfartsdirektoratet meir konkurransedyktig. Fleire reiarlag har signalisert at resultatet av dette arbeidet er ein viktig grunn for at dei no vurderar innflagging av fleire skip til norsk flagg.

Det er ei positiv utvikling i talet på norsk registrerte skip med vekst både i NIS og NOR. Særleg gledeleg var det at ein i 2015 igjen fekk eit cruiseskip under norsk flagg. Det er ni år sidan sist. Dette er det første skipet i ein serie på minst fire skip. Alle planlagt med norsk flagg.

I 2015 lanserte Sjøfartsdirektoratet sin nye strategi. Denne har «Føretrekt maritim administrasjon» som hovudmål. Målet med strategien er å vidareutvikla direktoratet som ein kundeorientert, effektiv og kompetent organisasjon. Gjennom arbeidet med å betra konkurransekrafta til direktoratet, støttar ein også opp om Regjeringa sin maritime strategi.

Etter fleire år med strek framgang i plasseringa på Paris MOU si liste over kvalitetsflagg, opplevde Noreg ein liten nedgang frå 2. til 4. plass i 2015. Denne nedgangen til



tross, kan me fastslå at Noreg som flaggstat vert rangert blant dei beste på alle internasjonale rangeringane over kvalitetsflagg.

Arbeidet med å vidareutvikla det risikobasserte tilsynet held fram. Arbeidet med å utvikla ein «Nasjonal Ship Risk Model» er i rute og vil bli lansert i løpet av 2016. Denne modellen vil gi oss eit enno betre verktøy i arbeidet med å førebygga ulykker. I rapporten «Fokus på risiko 2015» vart «sikker arbeidsplass om bord» presentert som særleg fokusområde for tilsynsarbeidet. Ei eiga sjekklisse for dette arbeidet vart publisert. Målet med denne er å stimulera næringa til sjølv å fokusera på og til å gjennomføra tiltak for å betra tryggleiken om bord.

I den kommersielle flåten opplever me ein liten oppgang i talet på ulykker. Det er likevel ein nedgang i dei mest alvorlege ulykkene. Både talet på personskader og dødsulykker har gått ned. Sjølv med ei positiv utvikling i talet på dødsulykker ligg likevel skipsfarten høgt i forhold til andre næringar. Arbeidet med førebygging av ulykker må difor ha høgaste prioritet.

Når det gjeld fritidsflåten, opplever me diverre ein oppgang i talet på dødsulykker i 2015. Det er vanskeleg å peika på klare grunnar til dette. Over fleire år har me sett ein positiv trend med færre dødsfall knyta til bruk av fritidsbåt. Forhåpentleg er tala for 2015 eit tilfeldig utslag og ikkje starten på ein ny trend.

Sjøfartsdirektoratet har også i 2015 hatt stor internasjonal aktivitet, både i IMO, ILO og andre organisasjonar. Gjennom dette viktige arbeidet bidreg Sjøfartsdirektoratet til betring av det internasjonale regelverket. Gjennom vår aktivitet bidreg ein også til at norske interesser og behov vert ivareteke.

Som ein av få statlege institusjonar må Sjøfartsdirektoratet dekkja arbeidsgivar sin del av innskotet i staten sin pensjonskasse over drifta. Sidan innbetalt beløp varierar med fleire millionar frå år til år, gir det store utfordringar for direktoratet. Dei auka utgiftene vart kompensert av departementet både i 2013 og 2014, men ikkje i 2015. Det ga oss ein ekstra kostnad på 9,5 mill. kroner. For å dekkja desse kostnadane måtte me redusera drifta. Sidan over

80% av driftsutgiftene er knyta til løn, husleige, telefon, straum og andre faste utgifter, var det vanskeleg å finna inndekning utan å redusera talet på tilsette. For å unngå oppseiingar, vart det vedteke å gjennomføra nedbemanninga gjennom naturleg avgang, ved at pesonar som slutta i direktoratet ikkje vart erstatta.

Det var også gjennomført andre innsparringar, mellom anna i vidareutvikling av datasystema til direktoratet.

Sidan systemet for innbetaling til Staten sin Pensjonskasse ikkje er endeleg avgjort og me ikkje fekk signal frå departementet om at slike utgifter ville bli dekkja i 2016, måtte me ta høgde for at det ikkje ville skje. Det vart difor gjennomført ytterlegare innsparringstiltak gjennom året. Dette for å sikra eit overskot i 2015 til dekking av eventuelle pensjonskostnader i 2016.

Den uavklara situasjonen med innbetalingar til Staten sin Pensjonskasse har gjort at viktige oppgåver ikkje har fått den prioritet det burde. Situasjonen gjer det også svært vanskeleg å styra økonomien i direktoratet. Det hastar difor med ei avklaring på kva system me skal ha for desse innbetalingane og kva som skal vera direktoratet sin kostnad.

Etter fleire år med rekrutteringsvanskar og mange ledige stillingar, opplever me no ein langt lågare turnover og meir stabil arbeidstokk. Det er også langt lettare å rekruttera godt kvalifisert personell. Dette er sjølv sagt viktig for at me skal kunna løysa oppgåvene våre på ein god måte og i arbeidet vårt med å bli ein synleg, kompetent og anerkjent sjøfartsadministrasjon.

Direktoratet har i 2015 hatt en god måloppnåelse i forhold til de resultatkravene som departementet setter i instruks og tildelingsbrev. Viser for øvrig til del III.

Haugesund, 26. februar 2016,

Olav Akselsen  
Sjøfartsdirektør



## Del II:

# Introduksjon til virksomheten og hovedtall

*“Sjøfartsdirektoratet ble opprettet i 1903, har hovedkontor i Haugesund og er underlagt Nærings- og fiskeridepartementet. I saker som gjelder forurensning fra skip og vern av det maritime miljøet er en underlagt Klima- og miljødepartementet.*

**S**jøfartsdirektoratet skal være en sentral og synlig aktør for utvikling av maritim virksomhet i Norge. Hovedoppgaven er å bidra til at alle forhold knyttet til helse, miljø, sikkerhet 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. Informasjon, dialog og godt samarbeid med alle aktørene i skipsfartsnæringen er viktig for å nå våre mål.


Sjøfartsdirektoratet er også underlagt Klima og miljødepartementet i saker som gjelder forurensning fra skip og vern av det marine miljøet. Direktoratet samarbeider med og er rådgiver for Kystverket og bistår med skipsteknisk kompetanse under oljevernaksjoner. Sjøfartsdirektoratet bistår Petroleum-stilsynet i håndhevingen av petroleumsloven på norsk sokkel, og Statens havarikommisjon for transport i forbindelse med skipsulykker.

Direktoratet bidrar også med et tiltak, i regi av UD, til at filippinske utdanningsinstitusjoner blir godkjent av European Maritime Safety Agency (EMSA). Sjøfartsdirektoratet styres av bl.a. skipssikkerhetsloven, sjøloven, skipsarbeidsloven, petroleumsloven og NIS-loven.

Sjøfartsdirektoratet koordinerer Norges arbeid i internasjonale maritime organer som IMO, ILO, EU/EØS, EMSA, Paris MoU m.fl.

### Hovedansvaret er å:

- ✓ Trygge liv og helse, miljø og materielle verdier.
- ✓ Registrere fartøy og rettigheter i fartøy.
- ✓ Føre tilsyn med bygging og drift av fartøy med norsk flagg og deres rederier.
- ✓ Utstede sertifikater for sjøfolk og føre tilsyn med norske utdanningsinstitusjoner.
- ✓ Føre tilsyn med utenlandske fartøy i norske havner.
- ✓ Føre tilsyn med og fremme gode arbeids- og levevilkår på fartøy.
- ✓ Forvalte og utvikle norsk og internasjonalt regelverk.
- ✓ Markedsføre Norge som flaggstat.
- ✓ Forvalte tilskuddsordninger på vegne av departementet.
- ✓ Overvåke risikobildet.
- ✓ Drive forebyggende arbeid for å redusere antall ulykker i både fritidsflåten og næringsflåten.



Sjøfartsdirektoratet er organisert med et hovedkontor i Haugesund, 7 regioner med 17 regions- og tilsynskontoret langs hele kysten, og en avdeling for registrering av skip i Bergen. Direktoratet disponerte til sammen 319 årsverk i 2015, fordelt med 203 årsverk ved hovedkontoret i Haugesund, 18 årsverk ved Skipsregistrene i Bergen og 98 årsverk ved regionene.



### Ledelsen består nå av:

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen

Avdelingsdirektør Fartøy og sjøfolk: Lars Alvestad

Avdelingsdirektør Kontroll og inspeksjon: Torbjørn Havnerås

Avdelingsdirektør Administrasjonsavdelingen: John Malvin Økland

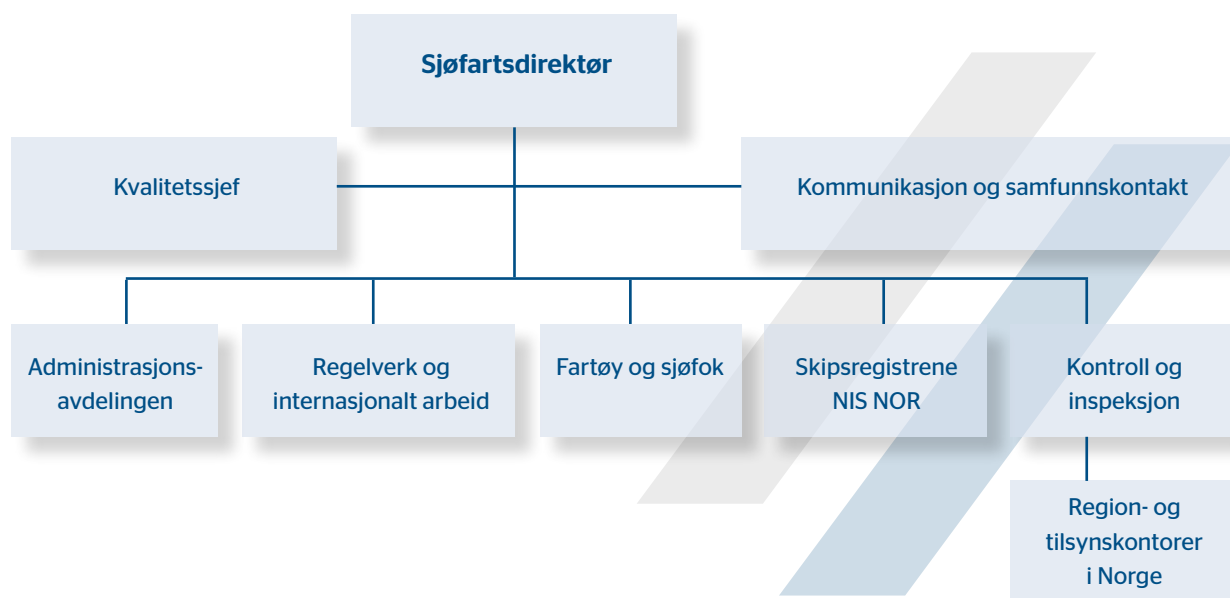
Avdelingsdirektør Regelverk og internasjonalt arbeid: Bjørn Pedersen

Avdelingsdirektør Skipsregistrene: Anita Malmedal

Avdelingsdirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt: Dag Inge Aarhus

Kvalitetssjef: Øyvind Johan Olsen

### Organisasjonskart:



## Nøkkeltall fra årsregnskapet

Beskrivelse	2013	2014	2015
Antall årsverk (forbrukt inkl. overtid)	297,1	304,1	296,8
Samlet tildeling post 01-99	376 615 000	393 949 000	374 415 000
Utnyttelsesgrad post 01-29	93,9 %	94,5 %	92,5 %
Driftsutgifter	371 245 095	391 583 785	363 253 837
Lønnsandel av driftsutgifter	67,9 %	69,0 %	71,0 %
Lønnsutgifter pr. årsverk	826 030	872 086	869 276
Konsulentandel av driftsutgifter	10,1 %	10,6 %	9,46 %

## Utvalgte volumtall

Beskrivelse	2013	2014	2015
NIS-flåten, antall fartøy	540	522	535
NOR-antall fartøy totalt	17 713	18 320	18 818
- herav NOR-handelsflåten, antall fartøy *	883	883	875
- herav NOR-fiskefartøy	6 146	6 149	6 082
- herav NOR-fritidsfartøy	6 826	7 316	7 708
- herav NOR-andre	3 858	3 972	4 153
Rangering på White List - Paris MoU	2	4	Kommer i mars
Sertifikatinspeksjoner, antall obligatoriske	2 096	2 113	2 186
Andre inspeksjoner, antall	1 021	1 099	1 254
Uanmeldte inspeksjoner, norske kontrollpliktige skip	345	338	348
ISM revisjoner av skip og rederier	200	257	297
Havnestatskontroller, antall	608	585	564
Personellsertifikater, antall utstedte/gebyrbelagte	25 150	19 540	18 500
Fartøysertifikater, antall utstedte			5127
Nybygg/større ombygninger, antall			125
Sjøfolk i nettolønnsordningen, antall	12 203	11 617	11 773
- herav norske	10 563	9 969	10 095
Tilskuddsordningen for Sjøvett, antall innvilgede		64	40
Skipsulykker, antall	278	257	263
Arbeids- /personulykker, antall	255	216	233

\* Inkluderer ikke fiskefartøy og skip under 100 bt.

# Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet



## Innsatsfaktorer

319 Årsverk  
357 mill kroner i samlet driftsbevilgning kap. 0910 og 1406 (tildelingsbrev).  
1802 mill kroner i bevilgning til nettolønnsordning, kap. 0909 (tildelingsbrev).

## Aktiviteter

### Tilsyn

- ✓ Dokumentkontroll, inspeksjoner og revisjoner knyttet til nybygg, ombygging, innflagging og drift.
- ✓ Dokumentkontroll knyttet til søknader om personlige sertifikater.
- ✓ Faglig oppfølging av aktører med delegert myndighet.
- ✓ Teknisk gjennomgang av innovasjoner og løsninger som ikke følger anerkjent norm.
- ✓ Bistand til andre etater.
- ✓ Deltagelse i relevante FOU-prosjekter for å gi faglig bistand og avklare behov for regelverkstilpasninger.
- ✓ Godkjenninger og revisjoner (Klasseselskaper, maritime utdanningsinstitusjoner, sjømannsleger etc.)
- ✓ Uanmeldte tilsyn/inspeksjoner (norske fartøy, utenlandske skip i norske havner, havarier, produsenter av fritidsbåter etc.).
- ✓ Uanmeldte tilsyn/inspeksjoner (norske fartøy, utenlandske skip i norske havner, havarier, produsenter av fritidsbåter etc.).

### Forebyggende arbeid

- ✓ Overvåke risikobildet gjennom ulykkesrapporter, sikkerhetstilrådinger, analyse, statistikk.
- ✓ Arbeid for å bedre sjøfolks helse og trivsel, blant annet gjennom Idrettstjenesten.
- ✓ Arbeid for å bedre sikkerheten i fritidsbåtflåten, blant annet gjennom, Sjøsikkerhetskonferansen, Fritidsbåtkonferansen og diverse kampanjer.
- ✓ Vedlikeholde og drifte temabaserte nettportaler og arbeidsverktøy, herunder yrkesfisker.no, fiskrisk.no og lastrisk.no.
- ✓ Faste samarbeidsforum med næringen, herunder HMS i fiskeflåten, Sakkyn-dig råd for fritidsfartøy, SAFE, ISWAN.
- ✓ Ad-hoc-samarbeid med næringen.

### Regelverksutvikling

- ✓ Utvikle norsk og internasjonalt regelverk bl.a. på bakgrunn av funn ved tilsyn, ulykker og utviklingen i samfunnet.
- ✓ Internasjonalt arbeid innen miljø- og sikkerhet innenfor int. org. IMO, ILO og EU.
- ✓ Bidra til utvikling av nye internasjonale konvensjoner eller endre eksisterende int. regelverk og implementere dette i norsk rett.
- ✓ I størst mulig grad utvikle regelverk i takt med den teknologiske utviklingen.
- ✓ Aktiv formidling av regelverk.



### Registrering av skip og rettigheter (NIS/NOR/BYGG)

- ✓ 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).
- ✓ Utstedelse av sertifikater og attester.

### Markedsføring av Norge som flaggstat

- ✓ Representere Norge i nasjonale og internasjonale maritime fora.
- ✓ Profilering på shipping-messer, annonsering, publisere artikler og aktiv dialog med brukerne.
- ✓ Produsere og vedlikeholde markedsføringsmateriell. Lage annonseplan for annonsering knyttet til markedsføring NIS og NOR.
- ✓ Profilere direktoratets tekniske kompetanse på nasjonale og internasjonale messer, konferanser og i næringsklynger.
- ✓ Profilere norsk innovasjon.
- ✓ Profilere og støtte utvikling av norsk grønn teknologi.

### Tilskuddsforvaltning

- ✓ Foreta kontroll og korrekt utbetaling av krav i henhold til regelverk for tilskudd til selsksetting av sjøfolk.
- ✓ Saksbehandle søknader om tilskudd til sjøvett-tiltak og tildele midler, samt gjennomgang av rapporter for tildelte midler fra året før.

## Produkter / tjenester

### Tilsyn

- ✓ Fartøysertifikater.
- ✓ Personlige sertifikater.
- ✓ Godkjenninger.

### Forebyggende arbeid

- ✓ Årlig risikoreport.
- ✓ Læring av hendelser, sikkerhetsmeldinger.
- ✓ Veiledningsmateriell.

### Regelverksutvikling

- ✓ Et oppdatert og lett tilgjengelig regelverk.
- ✓ Veilede næringen i regelverksforståelse.
- ✓ Utvikle klart regelverksspråk.

## Kundeeffekter

- ✓ Sikrere og miljøvennlige skip.
- ✓ Godt kvalifiserte sjøfolk.
- ✓ Gode maritime utdanningsinstitusjoner.

- ✓ Større mulighet til å vurdere og håndtere risiko.
- ✓ Bedre sikkerhetskultur.

- ✓ Bidrar til å fremme norsk kompetanse og innovasjon.
- ✓ Bedre sikkerhet, helse og miljø for sjøfolk og skip.

## Samfunns-effekter

- ✓ Redusert antall personulykker og fartøyuulykker i både fritidsflåten og næringsflåten.
- ✓ Omdømmebyggende for direktoratet i form av at de som er brukere av maritim transport (passasjerer) ser at sikkerhet følges opp.
- ✓ Større bevissthet i næringen rundt viktighet av sikkerhet (forebyggende og holdningsskapene).
- ✓ Grønnere skipsfart.

- ✓ Redusert antall personulykker og fartøyuulykker i både fritidsflåten og næringsflåten.
- ✓ Grønnere skipsfart.

- ✓ Reduserte antall personulykker og fartøyuulykker.
- ✓ Bidrar til å gjøre norsk skipsfartsnæring mer konkurransedyktig
- ✓ Bedre miljø, lavere forurensning.

### Registrering av skip og rettigheter (NIS/NOR/BYGG)

- ✓ Realregister som tjener som rettsvernregister for registrering av rettigheter i norske skip.
- ✓ Registrering av juridiske rettigheter, rettighetshavere og rettighetshavers prioritet i forhold til pantekrav.

### Markedsføring av Norge som flaggstat

- ✓ Informere om Norge som attraktiv flaggstat (NIS, NOR og BYGG). Ligge høyt på whitelist.
- ✓ Utgivelse av bladet Navigare, hjemmesiden sdir.no, Sjøsikkerhetskonferansen.
- ✓ Gode digitale løsninger for å øke tilgjengeligheten og servicenivået overfor våre kunder.
- ✓ Brosjyrer og effekter til bruk i kundemøter og på stand/messer.

### Tilskuddsforvaltning

- ✓ Gi refusjon for en prosentandel av rederiets lønnsutgifter og/eller rederiets innbetaling av norsk skatt og arbeidsgiveravgift.

- ✓ Sikre materielle verdier og dokumentere egne rettigheter.
- ✓ Bidrar til rettsvern i forhold til eierforhold og rettigheter i skip, mulighet til å ta opp lån med pånt i skip med rett prioritet.

- ✓ Rederiene får sine skip registrert i et anerkjent nasjonalt register.
- ✓ Synlighet av registrene vil øke oppfattelsen av at dette er kvalitetsregistre.
- ✓ Økt kunnskap om direktoratets tjenester og kvalifikasjoner.
- ✓ Sjøfartsdirektoratets brede kompetanse og kundefokus vil være viktig for rederiene både ift utvikling av ny teknologi, men også som samarbeidspartner.

- ✓ Flere norsk sjøfolk på norske skip.

- ✓ Bidrar til å sikre rettsvern i Norge.
- ✓ Tjene som ledd i den offentlige kontrollen av norske skip.

- ✓ Flere skip under norsk flagg vil forsterke de andre samfunns effektene.
- ✓ En stor norsk flåte (NIS/NOR) øker Norges innflytelse i internasjonale fora innenfor sikkerhet, internasjonalt regelverk og på framtidige internasjonale miljø- og sikkerhetskrav i skipsfarten.

- ✓ Sikre norsk maritim kompetanse.
- ✓ Sikre og fremme sysselsetting innenfor norsk maritim klynge.
- ✓ Bidra til konkurranse-dyktige rammevilkår for norsk skipsfartnæring.



## Del III: Årets aktiviteter og resultater

 Sjøfartsdirektoratets visjon er:  
Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø

 Direktorats overordnede mål er:  
En attraktiv flaggstat med høy sikkerhet for liv, helse, miljø, og materielle verdier.

Direktoratet har i strategiplan for 2015 7 hovedmål:

### Mål 1: Godt kvalifiserte sjøfolk som har gode arbeids- og levevilkår

#### Personlige sertifikater og saksbehandling

Sjøfartsdirektoratet behandlet i 2015 12 200 søknader om sertifikater og 6 300 søknader om påtegning. For sertifikater har gjennomsnittlig saksbehandlingstid vært 24 dager etter at søknader er betalt, og for påtegninger har gjennomsnittlig saksbehandlingstid vært 10 dager fra søknad er betalt. I dette ligger det også saker der vi ber om ekstra dokumentasjon, hvor saksbehandlingstiden løper når vi venter på tilbakemelding fra kunden. I hele 2015 har søknader fra rederi/sjøfolk som trenger sertifikat for å komme i tjeneste blitt prioritert, slik at fartøy/sjøfolk er ikke blitt skadelidende som følge av saksbehandlingstiden hos oss.

Direktoratet tok i bruk nye digital løsning for sertifikater/påtegning for utenlandske sjøfolk i mai 2015. Denne er blitt godt mottatt blant rederi og bemanningsagenter, og vi ser en økning i bruken av denne tjenesten, som er arbeidsbesparende og tidsbesparende både for rederiene og for Sjøfartsdirektoratet. Det er avdekket at en del rederi, på grunn av sin organisering, ikke kan bruke denne tjenesten slik den er i dag, og tjenesten må derfor utvikles videre for å få enda flere rederi til å benytte seg av den.

#### Dagens velferdsordning

Velferdsordningen for sjøfolk har i løpet av 2015 blitt lagt om til i større grad å møte de forpliktelsene som ligger i A delen av MLC forskriften, vi har valgt å satse på idrett og holdningsskapende arbeid overfor den enkelte sjømann. Denne omleggingen vil også føre til at vi vil bidra til at kommuner og havnemyndigheter legger til rette for at sjøfolkene lettere får tilgang til etablerte tjenester i anløpshavnene/kommunene. Sjøfartsdirektoratet har også etablert og satt i drift en E-bok tjeneste med et visst antall boktitler for utlån til sjøfolk. Videre utbygging av denne tjenesten vil være avhengig av at næringen selv gir økonomisk støtte til nye boktitler.

#### Sjøvettaktiviteter

Sjøfartsdirektoratet har tildelt inntil 1 million kroner i tilskudd til frivillige foreninger som arrangerer sjøvettaktiviteter. Midlene er fordelt til foreninger over hele landet. Tilskuddsordningen bidrar også til å styrke arbeidet med å forebygge fritidsbåtulykker, da foreningene får tilskudd til sjøvettopplæring av barn og unge.

## /// Mål 2: Sikre, miljøvennlige fartøy

### Tilsynsaktiviteten

Samtlige sertifikatinspeksjoner og revisjoner ble gjennomført innen avtalt tid. ISM revisjoner av fiskefartøy ble påbegynt i 2015.

Direktoratet opplever fortsatt forholdsvis stor aktivitet på nybygg og sertifikatbesiktelser som blir gjennomført i utlandet. Sjøfartsdirektoratet har i stor grad gjennomført tilsynene selv, og har i mindre grad oppnevnt klasse-selskapene. På grunn av høy nybyggaktivitet har Sjøfartsdirektoratet fra medio august hatt faste inspektører i Tyrkia.

Direktoratet var 10 uker fast på Svalbard i sommermånedene. Økt tilstedeværelse på Svalbard vil også prioriteres fremover. Under oppholdet gjennomføres sertifikatinspeksjoner, uanmeldt tilsyn, havnestatskontroll og svovelprøvetaking.

Det ble gjennomført i overkant av 500 uanmeldte tilsyn med sikker arbeidsplass som hovedfokus. De uanmeldte tilsynene ble fordelt på de forskjellige fartøytypene, og det ble gjennomført 1 kampanje med uanmeldte tilsyn i utlandet, i Singapore.

Det ble i 2015 gjennomført 204 analyser av svovelinnholdet i bunkers.

Direktoratet gjennomførte også kontroller av fritidsfartøy. Dette ble hovedsakelig gjennomført på messer.

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte havnestatskontroller og vertsstatskontroller i henhold til kravene i direktiv 2009/16/EC og 99/35/EC. Direktoratets tildelte «fair share» innen havnestatskontroll ble oppnådd, og direktoratet klarte å holde seg innenfor tillatt grense på «miss» av «prioritet 1» skip.

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

Paris MoU publiserer hvert år en såkalt White list. Listen rangerer de forskjellige flaggstatene basert på tilbakeholdelsesprosent. Norges plassering i 2015 ble nr. 4. Dette viser at det norske flagget ligger høyt rangert på listen over kvalitetsflagg.

Tilsynsaktiviteten blir enda viktigere når flere skip flagger inn under norsk flagg, spesielt med tanke på å beholde Norges rangering på White list.

### Nybygg/ombygginger

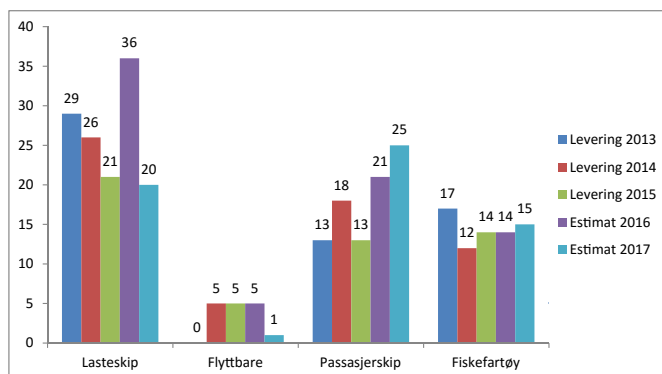
Sjøfartsdirektoratet ser en klar endring i nybyggsegmentet fra tidligere år, ikke uventet ser vi nå en klar stagnasjon i bygging av offshore fartøy. Noen større fartøy til vindkraft industrien blir prosjektert og byggemeldt.

Basert på regelverkshenverdeler fra næringen, har vi grunn til å tro at det vil komme noen ombygninger på offshorefartøy for oppdrag innenfor vindkraft og havbruk. Det skal også bygges 10 nye losbåter ved norsk verft. Hvor mange av disse som kommer i 2016 er vi fortsatt usikre på.

Havbruksnæringen er i en høykonjunktur og vi ser en klar trend på at denne næringen vil investere i større fartøy med innovative tekniske løsninger. Et av de største aktørene innenfor næringen ønsker å gå inn i rederidrift og dette kan generere høy aktivitet på området nybygg.

Flertallet på stortinget har en klar forventning om at det skal legges til rette for en offensiv omlegging til 0 utslipp innenfor fergetrafikken. Ser en på konsesjonsvarigheten i de forskjellige fergestrekningene og kravet om et grønnere skifte vil dette gi en omfattende utskiftning og ombygning av fergeflåten.

Antall innmeldte nybygg 2013/2015 og estimater for 2016/2017



Fiskerinæringen er nå inne i en høykonjunktur med høye fiskepriser og lave bunkersutgifter. Dette har historisk ført til høy aktivitet innenfor nybygg og ombygninger. Videre ser vi at hvitfisk segmentet er i en utskiftningsyklus. Sjøfartsdirektoratet forventer derfor jevn utvikling innenfor dette segmentet.

Vi har ingen grunn til å tro at det vil bli bygget flere flyttbare innretninger i stor skala fremover. Her vil vi nok se en minimal utvikling. Utviklingen av oljeprisen vil være bestemmende for hvor mange samsvarserklæringer som vil komme i denne perioden

Sjøfartsdirektoratet ser derfor at vi vil ha høy aktivitet også i 2016, selv om offshoresegmentet går dårlig.

### Sjøfartsdirektoratet har i 2015 hatt følgende aktivitet innenfor dokumentasjon og byggetilsyn.

Fartøytype	Nybygg	Ombygninger*	Overført 2016
Lasteskip	21	13	10
Passasjerskip	13	34	5
Fiskefartøy	14**	25	0
Flyttbare innretninger	5		

\* Større ombygninger som behandles som nybygg.

\*\* Inkludert 6 innflagginger som behandles som nybygg

### Sjøfartsdirektoratet har hatt følgende innmeldte nybygg og prognoser for 2016.

Fartøytype	Nybygg	Ombygninger*	Overført 2016
	Innmeldt/Prognose	Innmeldt/Prognose	
Lasteskip	18 / 26	14 / 20	10
Passasjerskip	13 / 16	16 / 20	5
Fiskefartøy	14**	20	0
Flyttbare innretninger	5/0		

\* Større ombygninger som behandles som nybygg.

### Risikobasert tilsyn

Sjøfartsdirektoratets risikovurdering tar utgangspunkt i 25 definerte fare- og ulykkeshendelser på forskjellige typer av fartøy. Av disse har vi analysert særskilt fem høyrisikohendelser, som samlet står for 70 prosent av forlisene og 77 prosent av tapte liv i perioden 2005-2014. Analysene tar for seg grunnstøting, kantring, brann, fallulykker og støt-/klemskader, som fortsatt vurderes som hendelsene med høyest risiko.

Fullstendig vurdering ble første gang gjort høsten 2013. Direktoratet har våren 2015 gått gjennom denne vurderingen. Endringer i risikobildet kan skje som følge av flere forhold. Eksempler på slike endringer er i flåtens sammensetning, innføring av krav og regulering eller som resultat av bedret sikkerhetsarbeid.

Direktoratet har i løpet av de siste to årene gjort omfattende arbeid for å kartlegge årsaker til disse hendelsene. Hensikten med arbeidet er å identifisere forbedringsområder og fokusområder for direktoratets tilsynsarbeid. Direktoratet arbeider også videre med å etablere flere indikatorer som kan vise endring i risiko. Dette er særskilt viktig for hendelser med storulykkepotensial.

Forskningsprosjektet «National Ship Risk Model» følger plan og vil slutføres i 2016.

Sjøfartsdirektoratet har valgt «Hviletid og bemanning» som særlig fokusområde for uanmeldte tilsyn på skip i 2016. Mannskap som ikke har fått tilstrekkelig hvile, er etter direktoratets vurdering en viktig bakenforliggende årsak til ulykker. Sjekklistene for bruk i forbindelse med tilsyn er utarbeidet og publisert på direktoratets nettsider.

### Mål 3: NIS og NOR skal være attraktive kvalitetsregistre

#### Norge som maritimt vertsland og attraktiv flaggstat

Flåten beveger seg i riktig retning tross tunge tider i næringen. Tilbakemeldingene til Sjøfartsdirektoratet fra kundene er positive, og norsk flagg er på vei til å bli et førstevalg. Arbeidet med å snu skuta begynner å gi uttelling. Næringen merker forbedring i mange ledd i organisasjonen, hvor det blant annet nevnes gode digitale løsninger, medarbeidere med god kompetanse og som er løsningsorienterte og et direktorat som gir god service. Med god flyt fra 2015 går vi inn i et utfordrende, men meget spennende år. Ny strategiplan gjeldene fra 2016



Foto: Scanpix

legger føringer for et offensivt og moderne direktorat. Flåten under norsk flagg skal økes og Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med næringen bidra på sitt felt for å nå målet.

Den norskkontrollerte flåten under utenlandsk flagg har hatt en liten nedgang i 2015, mens flåten under norsk flagg har hatt en økning. Endrede fartsområdebestemmelser for NIS og en bedring i nettolønnsordningen kan bidra til ytterligere vekst i den norskregistrerte flåten. Dette gir imidlertid ingen garanti for flere skip under norsk flagg, for utfordringene står i kø. Næringen sliter med et historisk dårlig marked som vil føre til at skip legges i opplag, skroting av tonnasje og at rederier vil gå konkurs.

#### // **Mål 4: Klart, brukervennlig og lett tilgjengelig regelverk**

Sjøfartsdirektoratet har i 2015 videreført arbeidet med å forenkle regelverksstrukturen som ble fastsatt ved gjennomføringen av forskriftsprosjektet fase 1 høsten 2014. Endringer i de internasjonale reglene blir tatt inn i

regelverket i tide og på en slik måte at det er lett å se hvor resolusjonene er gjennomført. Forskriftene oversettes løpende til engelsk slik at de som har annet enn norsk som arbeidsspråk har tilgang til regelverket.

Forslag til regelverksendringer er tilgjengelig på direktoratets hjemmesider, og enhver kan abonnere på hørings saker og gi innspill. De fastsatte forskriftene kunngjøres på direktoratets hjemmesider sammen med et forklarende regelverksrundskriv, og den engelske oversettelsen gjøres tilgjengelig kort tid etter. Prioritering av forskrifter som skal endres eller oppdateres, gjøres i samarbeid med fagavdelingene basert på vurdering av kritikalitet.

Det norske maritime regelverket er nå gjort tilgjengelig på Regs4ships, som svært mange rederier abonnerer på. Direktoratet har gjennom denne nettsiden og samarbeidet med Regs4ships tilgang til regelverket til de største flaggstatene i verden. Regelverksarbeidet følger i all hovedsak den fastsatte planen.

## // Mål 5: Kvalitet i alle ledd

### IT-utvikling/digitalisering

Direktoratet har i de siste årene utviklet og fornyet de fleste fagsystemene, samt oppgradert driftsløsningene for IT. Det foreligger i dag digitale løsninger for søknader om personlige sertifikater, nettolønnsordningen, samt muligheter for å sende søknader og skjema elektronisk. I forbindelse med nybygg, kan rederier og verft få tilgang til de ulike prosjektene gjennom vår Næringsportal. Her vil en også ha tilgang til historikk på fartøyet.

Direktoratets målsetning med IT-utviklingen er å tilby mer effektive og tilgjengelige tjenester ved å være til stede der kundene er - på nettet, samt korte ned tiden for saksbehandling. Direktoratet har fått positiv omtale i en rekke medier for arbeidet med å redusere antall skjema for våre kunder.

Direktoratet har nå utviklet en offline løsning av det eksisterende tilsynssystemet. Løsningen ble tatt i bruk fra februar 2015. Så langt har direktoratet opplevd å kunne ta ut gevinster i form av økt effektivitet og kvalitet ved gjennomføring av tilsyn.

Det vil være behov for en kontinuerlig forbedring og utvikling for at de nye systemene skal fungere optimalt, både for brukerne og ansatte. Videreutvikling av direktoratets systemer vil øke effektiviteten og kvaliteten for både direktoratet og den maritime næringen.

I henhold til sentrale føringer skal direktoratet ta i bruk sikker Digital postkasse for innbyggere (E-boks/Digipost) innen første kvartal 2016. Det arbeides med å knytte sentrale systemer til sikker Digital post.

Direktoratet har på plass sikker Digital postkasse for næringsdrivende (Altinn) for vedtak tilknyttet tilskuddsordningen/refusjonsutbetaling. Det arbeides med å få de andre digitale tjenestene til å sende post til sikker Digital postkasse.

Direktoratet har i 2015 startet opp et arbeid med å få Skipsregistrene sine fagsystemer over på direktoratets IT-arkitektur. Arbeidet vil bli videreført i 2016. Dette er en forutsetning for å få på plass digitale løsninger og E-tinglysning. For å få midler til å gjennomføre nevnte prosjekt jobbes det nå med en søknad til DIFI sin medfinansieringsordning for digitaliseringsprosjekt i staten.

### Kvalitetssystemet

Direktoratets kvalitetssystem ble i juni 2015 resertifisert etter 2008 utgaven av ISO 9001 standarden. The International Organization for Standardization (ISO) publiserte oktober 2015 en ny versjon av standarden (ISO 9001:2015), og alle sertifiserte virksomheter må i løpet av 2018 ha implementert denne versjonen. Vi har nå lagt en plan for hvordan vårt kvalitetssystem skal videreutvikles for å møte kravene i denne nye versjonen av standarden. Hovedmålsettingene med dette arbeidet er å utvikle kvalitetssystemet mer mål- og prosessorientert.

Nytt avviks- og forbedringssystem er nå godt implementert i hele direktoratet. I tillegg er det etablert et godt system for internrevisjon i direktoratet basert på ISO 19011 standarden, og fire internrevisjoner er gjennomført i 2015. Direktoratets system for internrevisjon tilpasses for å møte nye krav til internrevisjon i statlige virksomheter jfr. Rundskriv R-117 fra Finansdepartementet datert 20.05.2015.

### Klagesaker

I 2015 har departementene til sammen avgjort 34 klagesaker fra Sjøfartsdirektoratet mot 79 saker i 2014. 32 av sakene ble avgjort av Nærings- og fiskeridepartementet og 2 av Klima- og miljødepartementet. Departementet omgjorde vårt vedtak i 4 saker og opphevet vårt vedtak i 6 saker. Av de omgjorte sakene gjaldt tre delvis omgjøring av saker om overtredelsesgebyr hvor departementet bare reduserte gebyrets størrelse. En av sakene som Nærings- og fiskeridepartementet opprettholdt ble klaget inn til Sivilombudsmannen. Klagen ga ikke tilstrekkelig grunn til behandling hos Sivilombudsmannen og saken er avsluttet.

### Kvalitet:

Klageinstansene er således i all hovedsak enig i direktoratets vurderinger. Dette tilsier at kvaliteten på det vi sender over til klageinstansene er god.

### Saksbehandlingstid:

Direktoratet har i all hovedsak overholdt saksbehandlingsfristen satt i tildelingsbrevet for saker som er avgjort av departementet så langt i år. I de tilfeller saksbehandlingsfristen ikke er overholdt har det vært spesielle forhold.





Det har vært spesielle forhold knyttet til klagesaker knyttet til vedtak om bemanning hvor det også i år har kommet inn et stort antall klager på vedtak om bemanning fra Det Norske Maskinistforbund.

### Økt service og tilgjengelighet

I fartsområdeutvalgets rapporter for å vurdere tiltak for å styrke NIS registeret for å fremme sysselsetningen av norske sjøfolk, ble det påpekt behov for økt brukervennlighet og servicenivå i Sjøfartsdirektoratet. Dette har direktoratet tatt hensyn til i den nye strategiplanen som ble lansert i 2015.

Ett av hovedmålene i den nye strategiplanen er å være «En kundeorientert og effektiv administrasjon».

#### Dette skal nås via fokus på:

- ✓ Rask respons og gode svar
- ✓ Gode digitale løsninger
- ✓ Tilstrekkelig, klart og brukervennlig regelverk
- ✓ Risikobasert prioritering av oppgaver

Direktoratet har hatt en vakttelefon 24/7 som dekker henvendelser knyttet til ulykker. I tillegg har en hatt en begrenset vaktordning knyttet til registrering i NIS/NOR. I februar 2015 utvidet direktoratet dagens vaktordning 24/7 til også å gjelde øvrige henvendelser.

### // Mål 6: Attraktiv arbeidsplass

#### Kompetanse, beholde og rekruttere ansatte

Norge har en av verdens mest avanserte og spesialiserte skipsflåte. For å opprettholde og videreutvikle Norge som en av verdens ledende skipsfartsnasjoner er det viktig at Sjøfartsdirektoratets ansatte har kompetanse som bidrar til å bygge opp under dette konkurransefortrinnet. Dette setter store krav til kompetanseutvikling for direktoratets ansatte.

Direktoratet har etablert en strategisk kompetanseplan for å sikre at arbeidet med kompetanseutviklingen i Sjøfartsdirektoratet er systematisk og målrettet. Arbeidet med å få dette nye systemet implementert i organisasjonen har høyt fokus.

På grunn av at behovet for arbeidskraft i oljerelatert næring er mindre nå enn tidligere opplever vi en lavere turnover hos oss. Vi får også flere og bedre kvalifiserte søkere til de stillingene vi lyser ut, spesielt innenfor

tekniske og nautiske fag. Spesielt langs kysten er det en høy gjennomsnittsalder og det vil være behov for nye medarbeidere for å dekke opp for ansatte som går av med pensjon. Direktoratet må fremover ha et kontinuerlig fokus på å bygge opp kompetanse til å møte den maritime bransjen sitt behov.

Direktoratets lederutviklingsprogram har fortsatt i 2015. Programmet har fokus på personlig lederutvikling, teamarbeid, strategi og gjennomføringskraft for å bli den foretrukne maritime administrasjonen.



## **Mål 7: Godt omdømme**

Sjøfartsdirektoratets omdømmearbeid er summen av den jobben direktoratet gjør totalt sett. Samtidig gjennomfører vi en rekke konkrete tiltak som er direkte spisset mot omdømmebygging. Direktoratet har i år spisset sitt budskap inn mot medier som jobber innen maritim sektor. Vi ser også at media i stor grad er klar over den rollen som Sjøfartsdirektoratet har. I 2015 ble det registrert rundt 170 konkrete henvendelser fra media - da er ikke medieoppfølging av pressemeldinger fra direktoratet tatt med. Aktiv bruk av vårt medieovervåkingsverktøy er og viktig i omdømmearbeidet. Verktøyet gir god innsikt i hvem som omtaler oss og i 2015 er «Sjøfartsdirektoratet» blitt omtalt i 2 290 oppslag, hvor de fem øverste mediene er: NRK (nett/eter), Maritime.no, Haugesunds avis (papir), Maritim logg og TV2 (nett/eter)

Foruten bruk av media, så er bruk av sosiale medier blitt en viktig del av kommunikasjonsstrategien og omdøm-

mearbeidet - da i tett samspill med våre øvrige kanaler (som sdir.no og Navigare). Våren og sommeren 2015 gjennomførte vi en bred holdningskampanje på Facebooksiden «Husk vest», hvor vi har nådd ut til svært mange. Deltakelse i «Klar for sjøen»-kampanjen gav i år særlig utslag når deres kampanjevideo spredte seg til hele verden og ble kåret til en av de beste kampanjevideoene i 2015.

Direktoratet gjennomførte i april fritidsbåtkonferanse med bred og god deltagelse, hvor tilbakemeldingene viser at denne skal videreføres i 2016. Direktoratet har også vist godt igjen på de største fritidsbåtmessene. I juni var direktoratet sterkt til stede på Nor-Shipping på Lillestrøm. Foruten to stands, så var også sjøfartsdirektøren godt synlig på messen i form av flere innlegg og foredrag på ulike arenaer knyttet opp mot Nor-Shipping. Vi hadde også eget stort bilag i Dagens Næringsliv på åpningsdagen av Nor-Shipping.

I midten av april lanserte vi også en ny og forbedret versjon av nettsiden [www.yrkesfisker.no](http://www.yrkesfisker.no). Lanseringen ble lagt til fiskerimessen LofotFishing og lanseringen er positivt omtalt i fiskerirelaterte fora/nettsider. I forbindelse med LofotFishing ble det også gjennomført et fagseminar om sikkerhet for yrkesfiskere, noe som også ble positivt mottatt av både deltakere og messearrangør. Disse tiltakene fikk også god mediedekning i bransje- og fagpresse.

I siste halvdel av 2015 startet direktoratet opp arbeidet med å fornye nettsidene - med fokus på digitale tjenester og «min side»-løsning. Det er gjennomført brukerintervjuer og gjort omfattende analyser av trafikk på dagens nettsted med sikte på konseptutvikling av nettsider som tilfredsstillende både brukernes ønsker og direktoratets satsing på digitale tjenester. Nye nettsider er planlagt lansert innen sommeren 2016.

En viktig del av direktoratets omdømmearbeid er kontakt med næringen. Konkrete spørsmål fra disse møtene føres nå også inn i direktoratets kvalitetssystem for oppfølging. Det er i 2015 gjennomført mange kontaktmøter med både rederier med Norsk flagg og potensielle nye rederier.

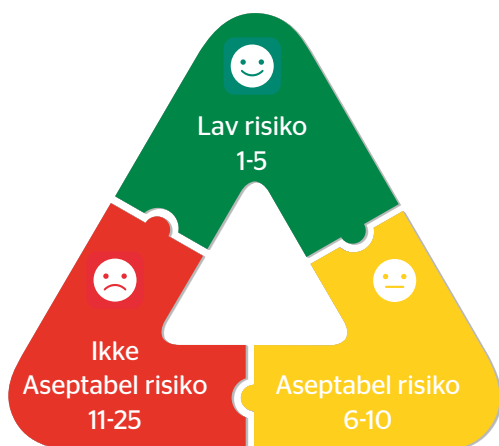
På slutten av året var en i slutfase med å gjøre klart ny stor kundeundersøkelse. Denne vil bli publisert i midten av januar med videre oppfølging på vårparten 2016.

## Mål, styringsparametere og oppdrag fra departementet

“

*For hvert enkelt hovedmål har direktoratet spesifikke resultatkrav*

For måling av risiko er følgende 3 kategorier brukt:



For måling av aktivitet er følgende symboler brukt:



Oppgaven er ikke påbegynt



Aktiviteten følger planlagt fremdrift, budsjett overholdes



Avvik på fremdrift, men uten konsekvens for sluttresultat



Vesentlige avvik på fremdrift/ budsjettammen vil sprekke



Oppgaven er ferdig/avsluttet

## Hovedmål 1: Godt kvalifiserte sjøfolk som har gode arbeids- og levevilkår

### 1.1 Følge opp bemanning, sjøfolks kvalifikasjoner og føre tilsyn med arbeids- og levevilkårene om bord.

#### 1.1.1 Revisjoner av utdanningsinstitusjoner i henhold til revisjonsplan.



Risiko 4

24 revisjoner er utført og dette er i henhold til plan.

#### 1.1.2 Saksbehandlingstid av personlige sertifikater skal ikke overstige 4 uker.



Risiko 8

Restansesituasjonen for personlige sertifikater har vært stabil i siste tertial. Totalt sett er det behandlet 12 200 søknader om sertifikater og 6 300 søknader om påtegninger i 2015. For sertifikater er gjennomsnittlig saksbehandlingstid i 2015 på 24 dager etter at søknaden er betalt (48 dager etter at søknad er registrert inn, noe som gir gjennomsnittlig "betalingstid for kunden på 24 dager). Inkludert i dette er saker hvor vi ber om ekstra dokumentasjon, og hvor saksbehandlingstiden løper når vi venter på tilbakemelding fra kunden. For påtegninger er gjennomsnittlig saksbehandlingstid 10 dager fra søknad er betalt (26 dager fra søknad er registrert inn, noe som gir gjennomsnittlig betalingstid på 16 dager).

I hele 2015 har vi prioritert søknader der rederi/sjøfolk trenger sertifikat for å komme i tjeneste, slik at fartøy/sjøfolk ikke er blitt skadelidende av saksbehandlingstiden hos oss.

#### 1.1.3 Ivareta forpliktelsene iht. MLC og videreutvikle dagens velferdsordning til en moderne tjeneste rettet mot helse og trivsel for sjøfolk. Koordinere og initiere velferdstilbud opp mot rederier/fartøy.



Risiko 3

MLC kurs for inspektører ble gjennomført som planlagt. E-boktjenesten for sjøfolk er etablert. Denne blir tilgjengelig for alle sjøfolk på norskflaggede skip og flyttbare innretninger.

Siste utenlands stasjon i Rotterdam ble nedlagt 1. september 2015. Når det gjelder økt satsning langs norskekysten har vi tett dialog med Bergen havn om etablering av drop-in senter for sjøfolk på Festningskaaien. Etablering i Bergen vil danne modell for det videre arbeidet.

### 1.2 Arbeide for en nedgang i arbeidsulykker på norske fartøy

#### 1.2.1 Gjennomføre tiltak etter årlig risikokartlegging.



Risiko 8

Dialogmøte med næringen om innfasing av sikkerhetsstyring på mindre fartøy ble avholdt 12. oktober 2015. Det planlegges eget oppfølgingsmøte med fiskeriorganisasjoner 1. kvartal 2016. Vi vil også delta på fraktestartkonferansen i februar, hvor årets fokusområde og fokusområdet for 2016 vil være tema.

### 1.3 Sikre sysselsetting av norske sjøfolk

#### 1.3.1 Brukervennlig regelverksutvikling/forvaltning av tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk. Effektiv kontroll av ordningen.



Risiko 3

Etterkontrollene har fulgt oppsatt plan. Direktoratet har deltatt i fartsområdeutvalgets møter hvor nettolønnsordningen har vært behandlet. Vi har videre bistått NFD i etterkant med ulike regelverksendringer, konsekvensberegninger og mulige løsninger. Som følge av forslag til endringer i tilskuddsordningen, er nødvendige endringer i dataløsningen under implementering.

## Hovedmål 2: Sikre og miljøvennlige fartøy

### 2.1 Arbeide for en nedgang i fartøyulykker.

#### 2.1.1 Gjennomføre tiltak etter årlig risikokartlegging



Risiko 8

Sjekkliste for uanmeldt tilsyn er utarbeidet og vil bli publisert januar 2016. Gjennomgang av funn ble gjort i forbindelse med halvårsstatistikk og senere i forbindelse med presentasjon på Sjø sikkerhetskonferansen.

### 2.2 Risikobasert tilsyn skal være førende for Sjøfartsdirektoratets arbeid.

#### 2.2.1 Legge frem risikorapporter innen september 2015



Risiko 4

Risikorapport for 2015 ble lagt frem på Sjø sikkerhetskonferansen som planlagt.

#### 2.2.3 Arbeide aktivt for at nasjonalt og internasjonalt regelverk skal bygge opp under prinsippet om risikobasert tilsyn.



Risiko 2

Arbeid med regelverkstekster har som fokus å gi så stort handlingsrom som mulig for alternative og ekvivalente løsninger, igjen for å tilfredsstille regelverkets intensjon.

#### 2.2.5 Etablere strategisk samarbeid med aktuelle offentlige partnere for videreutvikling av risikobasert tilsynsmetodikk



Risiko 2

Sjøfartsdirektoratet ønsket opprinnelig å arrangere eget seminar om risikobasert tilsyn. Men en avsto fra dette da en fikk gjennomslag for at Samferdselsdepartementets "tverrsektorielt seminar for transportsektoren" høsten 2014 hadde risikobasert tilsyn som tema. Seksjon for risikostyring og HMS har i ettertid holdt kontakten med flere av aktørene for å utveksle erfaringer.

Direktoratet etablerte i 2014 forskningsprosjektet "National Ship Risk Model" i samarbeid med Kystverket og NTNU.

Videre sa direktoratet seg våren 2015 positiv til deltakelse i "Nettverk for risikobasert tilsyn". Nettverket er tenkt opprettet med midler fra forskningsrådet og en avventer tilbakemelding om evt tilsagn på søknaden.

### 2.3 Gjennomføre lovpålagt tilsyn

#### 2.3.1 Gjennomføre obligatoriske sertifikattilsyn



Risiko 4.

Samtlige begjærte inspeksjoner er gjennomført innen tidsfrist.

#### 2.3.2 Utføre havnestatskontroller av tildelte fartøy i henhold til 2009/16/EC.



Risiko 4

Det er gjennomført 564 havnestatskontroller per 31.12 som er i henhold til plan.

#### 2.3.3 Gjennomføre vertsstatskontroller i henhold at de blir gjenstand for kontroll i Thetis



Risiko 4

Samtlige planlagte vertsstatskontroller er gjennomført.

#### 2.3.4 Gjennomføre tilsyn av produsenter og importører av fritidsfartøy i henhold til plan.



Risiko 8

Det er gjennomført 35 tilsyn. Disse ble tatt på messer på Lillestrøm og i Bergen. Direktoratet deltar også i en kampanje i regi av EMSA (kontroll av gummibåter). Oppfølging og vurdering av teknisk dokumentasjon på enkelte fagavdelinger har vært mangelfull grunnet nedbemanningssituasjonen.

#### 2.3.5 Gjennomføre ISPS flaggstatsinspeksjoner i henhold til plan.



Risiko 3

24 flaggstatsinspeksjoner er gjennomført som planlagt.

### 2.3.6 Gjennomføre tilsyn SECA - KLD.



Risiko 3

Thetis S tatt i bruk. Her registreres dokumentkontroller og analyser. Det er gjennomført 204 analyser.

## 2.4 Gjennomføre ikke lovpålagt tilsyn.

### 2.4.1 Gjennomføre uanmeldte tilsyn i henhold til plan på bakgrunn av resultat fra årlig risikokartlegging, sikker arbeidsplass.



Risiko 3

Det er gjennomført 507 tilsyn. Det er gjennomført 1 kampanje i utlandet på delegerte skip NIS/NOR. 16 skip er inspisert under kampanjen.

### 2.4.2 Delta som observatør på utvalgte ISM revisjoner som klassen utfører av skip/ flyttbare innretninger/ rederi.



Risiko 3

Direktoratet har deltatt som observatør på 8 revisjoner.

## 2.5 Revisjon og oppfølging av aktuell maritim virksomhet.

### 2.5.1 Gjennomføre ISM-revisjoner i henhold til plan.



Risiko 3

Det er gjennomført 297 revisjoner som er i henhold til programmet for 2015.

### 2.5.2 Gjennomføre vertikale revisjoner av klasseselskap i henhold til plan.



Risiko 3

5 vertikale revisjoner er gjennomført i henhold til plan.

### 2.5.3 Gjennomføre revisjoner av godkjente foretak etter plan.



Risiko 3

8 revisjoner av godkjente foretak er gjennomført i henhold til plan.

### 2.5.4 Gjennomføre ISPS systemrevisjoner av Recognised Security Organizations (RSOer) i henhold til plan



Risiko 3.

3 ISPS systemrevisjoner er utført i henhold til plan.

## 2.6 Økt sikkerhet knyttet til fritidsbåter.

### 2.6.1 Følge opp tiltak etter risikokartlegging for fritidsfartøy, herunder styrke det holdnings- skapende arbeidet.



Risiko 10

Sjøfartsdirektoratet har fulgt opp tiltaksplan for holdningsskapende arbeid fritidsfartøy ut fra egne omprioriterte midler - herunder også delt ut rundt kr. 800.000 til ulike sjøvett-tiltak i forbindelse med tilskuddsordningen. På tilsynsdelen har det ikke vært ressurser til å følge opp godt nok.

### 2.6.2 Følge opp reviderte krav i pensum for båtførerbevis/ fritidsskiputdanning.



Risiko 2

Nytt pensum til båtførerprøven er fastsatt, og test-spørsmålene i databasen er oppdatert i henhold til nytt pensum. Nye læreplaner for fritidsskipperutdanning er fastsatt.

## 2.7 Direktoratet skal være pådriver for å redusere forurensning fra fartøy.

### 2.7.1 Deltakelse i relevante organ som IMO, ILO, Paris MoU og EU.



Risiko 3

Det har vært aktiv deltagelse i hht plan. Størrelse på delegasjonene har vært mindre pga av strammere budsjett 2015.

## 2.12 Økosystemene skal ha god tilstand og levere økosystemtjenester.

2.12.1 Igangsette arbeidet med å revidere ballastvannsforskriften for å legge til rette for full norsk implementering av ballastvannskonvensjonen når denne trer i kraft.



Risiko 3

Det er fortsatt ikke nok tonnasje knyttet til ratifisering av konvensjonen. Konsekvensanalyse ble gjennomført desember 2014.

2.12.2 Vurdere oppfølging av IMOs retningsslinjer om begroing av skip, herunder vurdere behovet for bindende internasjonale krav. Delta i arbeidet med forvaltningsplanene for havområdene og i Forum for miljøvennlig skipsfart (sekretariat).



Risiko 3

I øyeblikket er det ballastvannskonvensjonen som er prioritert. Når den er gjort bindende, foreslås det å fokusere mer på begroingsproblematikken. Dette samsvarer med holdningen hos andre land i IMO.

## 2.13 Farlig avfall skal tas forsvarlig hånd om og enten gå til gjenvinning eller være sikret god norsk behandlingsskapasitet.

2.13.1 Stimulere til at IMOs fastsatte rammeverk for opphugging av skip følges opp av norske redere på frivillig basis frem til den nye konvensjonen trer i kraft.



Risiko 2

Rederiforbundet er tydelig overfor sine medlemmer ved å anbefale hugging i land som tilfredsstillende konvensjonen. Dette skjer på frivillig basis. Hugging av skip tas opp i relevante sammenhenger med fokus på beskyttelse av miljøet.

2.13.2 Bistå departementet i arbeidet med eventuell søknad til IMO fra Nordsjølandene om utvidelse av det eksisterende Emission Control Area (ECA) i Nordsjøen til også å omfatte NOx-Emission (NECA).



Risiko 3

Det jobbes kontinuerlig med saken, men det er en utfordring ettersom samme krav må gjelde i Østersjøen. Der er ikke alle land som grenser til Østersjøen som er interesserte i å få området etablert som NECA område.

2.13.3 Følge opp arbeidet med NOx-avgiften og NOx-avtalen i samarbeid med Miljødirektoratet.



Risiko 4

Alle saker knyttet til NOx og refusjon får høy prioritet. I forhold til utvidelse av ECA området, er det gjennomført uformelt møte mellom Nordsjølandene under MEPC 68. Det er en utfordring å få utvidet ECA ettersom Russland ikke støtter søknad for Østersjøen. Det er vanskelig å søke for Nordsjøen uten at Østersjøen er med.

## 2.14 Som en del av en global og ambisiøs klimaavtale skal Norge ha et forpliktende mål om karbon-nøytralitet senest i 2030.

2.14.1 Videreføre arbeidet med å innføre IMOs krav om energieffektivitet også for skip som utelukkende går i innenriksfart.



Risiko 4

Bistå Klima- og miljødepartementet i arbeidet med å utvikle og fremme strategier i IMO, herunder et system for utslippsrapportering (MRV), slik at ambisjonsnivået i det internasjonale rammeverket for reduksjon av klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart støtter opp under togradersmålet.

Bistå Klima- og miljødepartementet i arbeidet med videreutvikling og oppfølging av IMOs klimagasspolicy, herunder utvikling av tekniske, operasjonelle og markedsbaserte tiltak og virkemidler.

Forskrift om energieffektivisering for fartøy som kun går i innenriksfart ble ikraftsatt 1. juli 2015

## 2.15 Negativ menneskelig påvirkning og risiko for påvirkning på miljøet i polarområdene skal reduseres

2.15.1 Ved behov bistå Sysselmannen med å implementere handlingsplanen for fremmede arter på Svalbard samt bidra til faglig grunnlag for utarbeidningen av forvaltningsplaner for verneområdene på Svalbard.



Risiko 3

Det har ikke vært noen henvendelser så langt.

## Hovedmål 3: NIS og NOR skal være attraktive kvalitetsregistre

### 3.1 Sikre rettsvernet ved korrekte og oppdaterte registre.

3.1.1 Dokumenter mottatt til registrering behandles samme dag. Retur av ferdig registrerte dokumenter innen 7-14 dager



Risiko 8

Mottatte dokumenter behandles samme dag. Retur av ferdig registrerte dokumenter pr. 31.12.15 er 21,9 dager, hvilket er over måltall. Snittet for hele 2015 er 18,7 dager som også er over måltall. Forklares med vakante stillinger og sykemeldinger sammenholdt med høykonjunktur for registreringer av fritidsfartøy i sommerhalvåret. Oppfølging av saksportefølje har vært prioritert. Adressevask for BRREG og DSF er gjennomført og har generert mange nye saker som har krevd manuell behandling.

3.1.2 Informere om rettsvern ved registrering/tinglysning av skip og rettigheter i skip.



Risiko 3

Det har vært forholdsvis stor aktivitet med deltagelse på: Sjøen for alle, Dra til sjøs, Fritidsbåtkonferansen og Seminar i regi av Gjensidige. Direktoratet følger planlagt fremdrift

## 3.3 Direktoratet skal bidra til en enklere og mer samordnet maritim forvaltning

3.3.1 Videreutvikling av direktoratets skjematjeneste til også å omfatte skipsregistrenes skjema.



Risiko 3

Direktoratet har i 2015 lansert ny løsning for påtegninger for utenlandske sjøfolk. I tillegg har en videreutviklet enkelte skjemaer til å bli mer kundevennlige og lagt de over på ny plattform i samsvar med anbefalingen fra ALTINN. Det jobbes med å tilby de digitale tjenestene på en mer kundetilpasset måte gjennom utvikling av «mine sider» på direktoratets nettsider.

Skipsregistrene har startet en modernisering av sine løsninger, hvor digitalisering av en rekke skjema inngår. Prosjektinitieringsfasen er ferdig og behovsanalysen er under utarbeidelse. Kontrakt med utviklingsleverandør ble inngått 18.12.2015. Det er videre satt av 6 millioner til prosjektgjennomføring i 2016. Det jobbes også med en søknad overfor DIFI for å søke om delfinansiering av dette prosjektet og en fremtidig E-tinglysning.

3.3.2 Videreutvikle direktoratets nettsider med fokus på brukervennlighet og elektroniske tjenester (24/7).



Risiko 6

Avklaringsmøter mot leverandør for nettuvikling og IT er gjennomført. Fokus er nå på tilpasning til digitale tjenester i etablering av nye sdir.no. Forprosjekt for Sdir.no er i slutfase. Yrkesfisker.no ble relansert 17.4.15.

Hovedprosjekt nye sdir.no startet 9. september 2015 og er planlagt slutført mars 2016. I november ble det besluttet å starte opp fase 2 av Sdir.no parallelt med fase 1. Dette er besluttet i styringsgruppen i og med at det får konsekvenser for lansering (fase 1 blir fortsatt planlagt ut fra 16.3, men lansering utsettes til fase 2 er ferdig). Planlagt lansering er da til sommeren 2016 - men da inkludert en løsning for Min side.



3.3.3 *Etablere 24 timers service for betjening av henvendelser knyttet til norsk-registrerte skip.*



Risiko 4

Sjøfartsdirektoratets vakttelefon er døgnbemannet alle dager hele året for rapportering av ulykker, hendelser til sjøs, saker som ikke kan løses i ordinær kontortid og saker knyttet til registrering av skip. I tillegg tilbyr direktoratet en rekke digitale tjenester 24/7. Det jobbes kontinuerlig for å videreutvikle og tilby nye digitale tjenester.

3.3.4 *Tilrettelegge for økt elektronisk dialog med brukerne ved å følge opp regjeringens digitaliseringsprogram.*



Risiko 6

I henholde til føringer i Digitaliseringsrundskrivet av 28.08.2014 fra KMD er det utarbeidet en plan som ble sendt Difi 30. juni 2015. Direktoratet er i rute for å kunne etablere løsning for å kommunisere med sikker digital postkasse innen 1. kvartal 2016.

3.3.5 *Direktoratet skal jobbe for å fjerne "tidstyver" ved å effektivisere egen drift, forenkle regelverk og iverksette andre forenklingstiltak overfor innbyggere, næringsliv og offentlige virksomheter.*



Risiko 6

Sjøfartsdirektoratet ser på fjerning av tidstyver som et kontinuerlig arbeid. Før ferien ble det satt i produksjon digital søknad om påtegning for utenlandske sjøfolk. I tillegg til dette er det startet et arbeid for å forbedre våre skjemaer og i enda større grad gjøre disse elektroniske. Vi følger også plan for sikker digital post. Avvik og forbedringssystem brukes for å rapportere interne tidstyver, og vi vil i kundeundersøkelse til høsten gjøre et forsøk på å få innspill fra våre kunder.

3.3.6 *Følge opp brukerundersøkelse i 2013/2014 og gjennomføre ny undersøkelse i 2015/2016.*



Risiko 3

Etter anbudsrunde blir det nå gjeninnført Questback som verktøy for gjennomføring av kundeundersøkelser. Arbeidet ble noe forsinkelse på grunn av valg av verktøy.

## Hovedmål 4: Klart, brukervennlig og lett tilgjengelig regelverk

### 4.1 Sjøfartsdirektoratet skal være en synlig og tydelig pådriver innen internasjonalt regelverksarbeid.

#### 4.1.1 *Direktoratet skal sikre omforent norske standpunkter gjennom dialog med berørte etater, næringen og andre norske kompetansemiljøer.*



Risiko 4

Det er stor fokus på at høringene skal holde god kvalitet. I spesielle saker avholdes det egne møter med næringen.

#### 4.1.2 *Aktiv deltakelse i relevante internasjonale organ herunder å ivareta norske interesser (IMO, ILO, EU og Paris MoU).*



Risiko 3

Det er stort fokus på kvalitet i hele prosessen. Det er gjennomført et internt seminar om IMO arbeid til høsten 2015 for å heve kompetansen til delegasjonsmedlemmene innen internasjonale forhandlinger ytterligere.

#### 4.1.3 *Gjennomføre nytt internasjonalt regelverk i norsk rett innen gitte frister og i dialog med næringen.*



Risiko 4

Nytt internasjonalt regelverk innføres innenfor fristen og i samarbeid med næringen.



## Bevilgningsoppstilling og ressursbruk

Driftsbudsjett 2015		Beløp
	Tildelingsbrev - Driftsutgifter (Kap 0910, post 01)	351 927 000
-	Tildelingsbrev - Diverse inntekter (Kap 3910, post 03)	-3 600 000
=	Netto driftsutgifter	348 327 000
+	Overført ubrukt fra 2014	15 691 000
+	Kompensasjon lønnsoppgjør 2015	1 350 000
	ISM revisjoner fiskefartøy	5 447 000
=	<b>Driftsramme 2015</b>	<b>370 815 000</b>

Post 01 og 03	Regnskap 2013	Regnskap 2014	Regnskap 2015 *)	Budsjett 2015	Avvik 2015
Netto driftsramme	357 080 790	374 757 568	355 355 278	370 815 000	15 459 722

Kommentarer til de største avvikene i forhold til budsjett 2015:	Avvik += mindreforbruk - = merforbruk
Generell innsparing drift. Det ble også i 2015 igangsatt innsparingstiltak når en så konsekvensene av pensjonspremien for 2016. Dersom direktoratet ikke fikk kompensert for den økte kostnaden ville en overføre mest mulig som ubrukt bevilgning til 2016 slik at konsekvensene av nødvendig reduksjon i drift skulle bli minst mulig.	10 800 000
Innsparing lønn. Det oppstår vakanser ved oppsigelser og ansettelses. Merinntekter ved refusjoner fra NAV utgjør ca kr 2 700 000.	4 700 000
<b>SUM</b>	<b>15 500 000</b>

\*) Tallene for 2015 er eksklusiv mva. Tallene for tidligere år er inklusiv mva.

	Regnskap 2015 *)	Andel av total 2015	Endring fra 2014	Regnskap 2014
Salgsinntekt, avgiftspliktig	-1 766 835	0,5	-54,2	-3 854 640
Salgsinntekt, utenfor avgiftsområdet	-6 945 024	2,0	-3,8	-7 222 093
Tilskudd og overføringer	-890 389	0,3	-21,3	-1 131 198
Lønn og godtgjørelser	261 666 770	73,6	-2,3	267 728 476
Frakt og transport vedrørende salg	0	0,0	-100,0	391
Kostnader lokaler	28 921 238	8,1	-3,3	29 893 974
Leie maskiner, inventar o.l.	5 909 564	1,7	-4,9	6 212 957
Verktøy, inventar og driftsmaterialer	5 807 328	1,6	-11,3	6 546 781
Reparasjon og vedlikehold	599 781	0,2	2,3	586 578
Kjøp av fremmede tjenester **)	33 747 907	9,5	-17,4	40 836 069
Kontorkostnad, trykksak o.l.	7 351 218	2,1	-27,9	10 192 812
Telefon, porto o.l.	2 434 770	0,7	-24,9	3 243 584
Kostnad transportmidler	220 262	0,1	41,0	156 165
Kostnad og godtgjørelse for reiser	15 884 890	4,5	-14,1	18 487 097
Salg, reklame og representasjon	1 988 653	0,6	-26,9	2 721 418
Kontingent og gave	84 997	0,0	46,8	57 907
Annen kostnad	356 753	0,1	9,0	327 163
Tap o.l.	0	0,0	-100,0	-15 968
Finansinntekt	0	0,0	-100,0	-267
Finanskostnad	-16 604	0,0	72,3	-9 638
<b>Sum</b>	<b>355 355 278</b>			<b>374 757 569</b>

\*) Regnskapstillene for 2015 er eksklusiv mva. Tallene for 2014 er inklusiv mva.

\*\*) IT-drift/systemutvikling er tjenesteutsatt til private.

Direktoratet vedtok å legge ned filmtjenesten og reduksjonen i avgiftspliktige salgsinntekter gjelder hovedsakelig denne posten. Reduksjonen i salgsinntekter utenfor gjelder hovedsakelig redusert tilskudd fra UD ad prosjekt i Manilla.

Nedgangen i lønnskostnader skyldes vedtatt nedbemanning på 9 stilling, vakanser ved oppsigelse av stillinger og

refusjoner fra NAV. I 2015 begynte alle offentlige institusjoner å føre fradrag for merverdiavgift (mva) og mange driftsposter viser derfor en nedgang i forbruk. Nedgangen i kjøp av fremmedtjenester skyldes hovedsakelig utvikling av nye IT-systemer.



## Forbruk av årsverk, inklusiv overtid og ekstratimer

	2015 Forbruk	2015 Budsjett	2014 Forbruk	2013 Forbruk
Sjøfartsdirektøren og kvalitetssjef	2,0	2	2,0	2,6
Kommunikasjon og samfunnskontakt	5,2	6	5,3	5,4
Administrasjon	51,6	55	53,2	54,3
Fartøy og sjøfolk	92,5	99	96,1	92,8
Regelverk og internasjonalt arbeid	16,9	18	16,8	19,5
Kontroll og inspeksjon	110,6	121	110,6	103,1
Skipsregistrene	18,0	18	20,0	19,4
<b>Totalsum</b>	<b>296,8</b>	<b>319</b>	<b>304,0</b>	<b>297,1</b>

### Kap 1406, post 21 Miljøvennlig skipsfart

Beskrivelse	Regnskap 2013	Regnskap 2014	Regnskap 2015	Budsjett 2015	Avvik
Tildelingsbrev 2015	3 942 857	4 108 811	5 063 991	5 107 000	-250 009
Overført ubrukt fra 2014				207 000	
<b>Sum</b>	<b>3 942 857</b>	<b>4 108 811</b>	<b>5 063 991</b>	<b>5 314 000</b>	<b>-250 009</b>

Det har vært stort fokus og mange aktiviteter knyttet til miljø i løpet av året. Dette inkluderer spesielt aktiviteter knyttet til kontroll av sovelutslipp. Det er utviklet metoder for prøvetaking, analyser og oppfølging av brudd på grenseverdier. På utstyrssiden er det kjøpt inn måleutstyr som kan måle verdier ombord på skip i stedet for å sende prøver til laboratorier. Dette er et tiltak som vil effektivisere prøvetaking i 2016.

Internasjonalt har direktoratet lagt vekt på høy deltakelse og engasjement i IMO i utvikling av internasjonale miljøkrav. Særlig krevende har arbeidet knyttet til Polarkoden og IGF koden vært. Direktoratets aktiviteter knyttet til arbeid med forvaltningsplanene har hatt samme høye aktivitetsnivå som i tidligere år.

## Kap 3910, post 01 Gebyrer for skip og flyttbare innretninger i NOR og Post 04 Gebyrer for skip i NIS

Årsrapport 2015	Regnskap 2013	Regnskap 2014	Regnskap 2015	Budsjett 2015	Avvik
<b>Post 01 Gebyrer for skip og offshoreinstallasjoner i NOR</b>					
Førstegangsgebyr	17 131 876	19 027 202	15 989 543	19 447 000	-3 457 457
Årsgebyr	82 695 579	83 052 603	85 095 170	83 200 000	1 895 170
Flyttbare innretninger NOR	16 400 136	26 482 488	23 894 440	29 500 000	-5 605 560
Andre NOR-gebyr	12 670 944	13 837 480	17 538 602	19 947 000	-2 408 398
Skipsregistrene	10 104 361	10 463 621	11 307 833	10 500 000	807 833
<b>Sum post 01</b>	<b>139 002 896</b>	<b>152 863 394</b>	<b>153 825 588</b>	<b>162 594 000</b>	<b>-8 768 412</b>
<b>Post 04 Gebyrer for skip i NIS</b>					
Førstegangsgebyr	3 634 637	3 461 303	3 223 316	2 960 000	263 316
Årsgebyr	32 913 487	33 064 179	32 669 711	32 500 000	169 711
Skipsregistrene	5 417 167	5 127 718	5 030 460	5 000 000	30 460
<b>Sum post 04</b>	<b>41 965 291</b>	<b>41 653 200</b>	<b>40 923 487</b>	<b>40 460 000</b>	<b>463 487</b>
<b>Totalt post 01 og 04</b>	<b>180 968 187</b>	<b>194 516 594</b>	<b>194 749 075</b>	<b>203 054 000</b>	<b>-8 304 925</b>

### Post 01 Gebyr for skip og flyttbare innretninger i NOR

Pr. 31.12 er det for skip og flyttbare innretninger inntektsført 153,8 mill kroner i gebyr, noe som utgjør ca. 91,4 % av årsbudsjettet på 162,6 mill kroner. Til sammenligning var det pr. 31.12.14 inntektsført 152,8 mill kroner som utgjorde 99,9 % av fjorårets budsjett på kr 153 mill kroner.

#### Førstegangsgebyr

Pr. 31.12 er det innbetalt i underkant av 16 mill kroner. Dette utgjør nesten 3,5 mill kroner mindre eller 82,2 % av de 19,5 mill kroner som var budsjettert. En av årsakene til dette skyldes i likhet med fjoråret at flere nybygg som har blitt bygget som NIS registrerte skip og som etter ferdigstilling (samme dag) har blitt registrert som NOR registrerte fartøy. Dette vises også igjen på høyere førstegangsgebyr på NIS registrerte fartøy (post 04) enn budsjettert. Førstegangsgebyret er betraktelig høyere for et NOR registrert fartøy enn et tilsvarende NIS registrert fartøy.

En annen årsak er at det generelt har vært færre byggeomeldinger og færre ferdigstilte nybygg sammenlignet med de foregående årene. Det har også vært en del kanselleringer av byggemeldte nybygg.

#### Årsgebyr

Pr 31.12.15 var det innbetalt 85,1 mill kroner. Dette utgjør nesten 1,9 mill kroner mer eller 102,3 % av de 83,2 mill kroner som var budsjettert. Regnskapstallet for 2014 viste 83,1 mill kroner. Hensyntatt prisstigningen fra 2014 til 2015 på 3,3 %, viser det en reell inntektsnedgang på ca. 0,7 mill kroner (0,8 %) fra 2014. Til tross for en liten reell nedgang, viser dette at aktive sertifikatpliktige fartøy i NOR holdes rimelig stabilt.

### Flyttbare innretninger

Pr. 31.12 var det innbetalt 23,9 mill kroner. Dette utgjør nærmere 5,6 mill kroner mindre enn budsjettet eller 81 % av budsjettet. Det var bl.a. 3 forventede førstegangsgebyr (hver på 2,3 mill.) som ikke ble inntektsført i 2015. Songa Encourage ble ferdigstilt i desember, og førstegangsgebyr utfakturert 18. desember. Dette gebyret faller til betaling i januar 2016. Songa Enabler og West Rigel som opprinnelig skulle ferdigstilles i 2015 har blitt forsinket, og forventes nå ferdig våren 2016.

### Andre NOR gebyrer

Pr 31.12 var det innbetalt i overkant av 17,6 mill kroner. Dette utgjør en mindreinntekt 2,3 mill kroner eller 88,4 % av budsjettet. Hovedårsaken til mindreinntekten skyldes økt budsjetttramme for ISM av fiskefartøy over 500 BT. Budsjettet ble økt med 5,4 mill kroner, men ISM revisjonene kom først i gang senhøstes 2015.

### Skipsregistrene

Registreringsinntekt i NOR for 2015 var 11,3 mil kroner, som utgjør 107 % av prognose for årsbudsjett på 10,5 mil kroner. Aktiviteten i NOR har vært bra og økende i 2015.

### Post 04 Gebyr for skip i NIS

#### Førstegangsgebyr

Pr. 31.12 var det innbetalt i overkant av 3,2 mill kroner i førstegangsgebyr for NIS. Dette utgjør en merinntekt på 0,26 mill kroner eller 108,9 % av totalt budsjett. Økningen i førstegangsgebyr henger bl.a. sammen med nedgangen i førstegangsgebyr for NOR. Se for øvrig kommentarene til førstegangsgebyr for NOR

#### Årsgebyr

Pr. 31.12. var det innbetalt 32,7 mill kroner. Dette utgjør en merinntekt på 0,17 mill kroner eller 100,5 % av budsjettet

#### Skipsregistrene

Det er innbetalt i overkant av 5 mill kroner i NIS gebyrer for 2015. Årsbudsjettet på 5 mil kroner var nådd.

I løpet av 2015 er det utbetalt totalt 1 737 153 812 kroner. Beløpet inkluderer også utbetalinger for 6. termin 2014 og generelle etterbetalinger. Antall skip, antall sjøfolk og

## Kap 0909, Post 73 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk

	Regnskap 2013	Regnskap 2014	Regnskap 2015	Budsjett 2015	Avvik
Sysselsetting av sjøfolk	1 685 596 925	1 696 506 510	1 737 153 812	1 750 000 000	12 846 188

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

Tilskuddsordningen er utformet i to versjoner avhengig av hvilke skip som blir omfattet:

- ✓ En refusjonsordning for en prosentvis andel av rederiets lønnsutgifter og med tilleggsrefusjon for opplæringsstillinger.
- ✓ En nettolønnsordning med refusjon av rederiets innbetaling av norsk skattetrekk, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift.

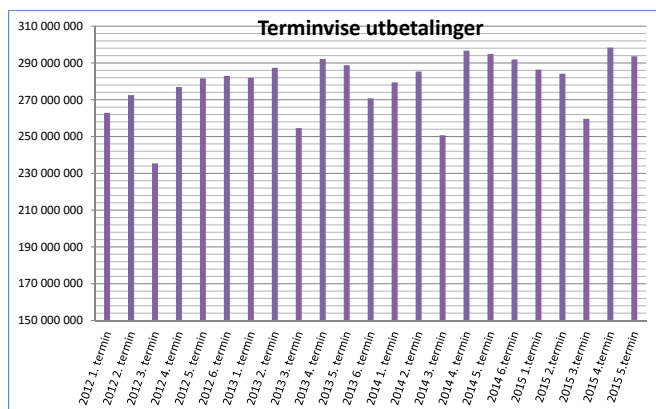


Foto: Bjarne Hovland, 1 plass i Fotokonkurransen for sjøfolk 2014.

utbetalt refusjon har holdt seg på et noenlunde stabilt nivå i hele 2015 også sammenlignet over året med 2014. Ringvirkninger av oljekrisen som rammet brått i 2015 har ikke slått ut stort i søknadsmengden i tilskudsordningen ennå.

Nærings- og fiskeridepartementet har i løpet av året utarbeidet forslag til ny forskrift for refusjonsordningene. Det er store og omfattende endringer som er foreslått. Alle eksisterende tilskudsordninger er endret og nye ordninger vil komme til. Alle tilskudsordningene er lagt opp som nettolønnsordninger. Regelverksendringene vil forhåpentligvis bidra til at de norske skipsregistrene vil bli mer attraktive å seile under for rederinæringen. Det nye regelverket har vært på høring og ligger pr dato til godkjenning i ESA.

#### Grafen viser utbetalt refusjon i refusjonsordningen fra 1. termin 2012 til 5. termin 2015:

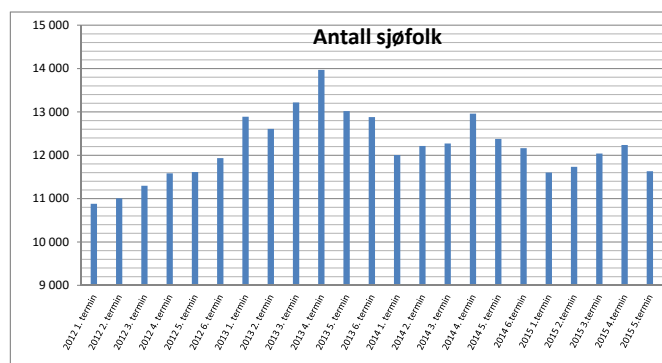


#### Søknad om refusjon via elektronisk skjema i AltInn

Elektroniske søknadsskjema og ny dataløsning gir bedre kvalitet i saksbehandlingen, kortere saksbehandlingstid og elektronisk svartjeneste til beste for brukerne.

Respsen og tilbakemeldinger fra næringen er svært positiv, og alle rederier som er med i refusjonsordningene søker elektronisk via AltInn.

#### Grafen viser antall sjøfolk i refusjonsordningen fra 1. termin 2012 til 5. termin 2015:









## Kap 3910, Post 02 Maritime personellsertifikater

Beskrivelse	Regnskap 2013	Regnskap 2014	Regnskap 2015	Budsjett 2015	Avvik
Maritime personellsertifikater	11 569 812	10 212 227	10 800 995	11 588 000	-787 005
Båtførerbevis	855 000	1 087 980	1 280 700	1 100 000	180 700
<b>Sum</b>	<b>12 424 812</b>	<b>11 300 207</b>	<b>12 081 695</b>	<b>12 688 000</b>	<b>-606 305</b>

### Maritime personellsertifikater

Direktoratet behandlet ca. 18 500 sertifikatrelaterte saker i 2015.

STCW konvensjonen ble revidert i 2010, og denne endringen implementeres i årene frem til 2017. Oppgraderingskurs er nå tilgjengelige for alle typer sertifikater. Det ble stengt for søknader etter STCW 95-konvensjonen 28. februar i år, slik at alle nye søknader etter den dato gjelder sertifikater i henhold til den reviderte versjonen av konvensjonen. I forbindelse med at det ble stengt for søknader etter 95-konvensjonen, så vi en kraftig økning av søknader i slutten av februar. I etterkant av dette stabiliserte søkertallene seg igjen på et «normalnivå» og det holdt seg på det nivået gjennom året. Saksbehandlingstiden økte noe i forbindelse med det store antallet søkere mot slutten av februar, og på grunn av vakante stillinger og sykemeldinger har saksbehandlingstiden i 2015 i snitt vært mellom 3 og 4 uker etter at søkeren har betalt. I hele 2015 har søknader fra rederi/sjøfolk som trenger sertifikat for å komme i tjeneste blitt prioritert, slik at fartøy/sjøfolk ikke er blitt skadelidende som følge av saksbehandlingstiden hos oss.

Vi opplever at deler av næringen oppfordrer sine sjøfolk til å fornye et allerede gyldig sertifikat slik at de slipper å forholde seg til oppgraderingskurs før slutten av 2016,

mens andre deler av næringen ber sine ansatte vente lengst mulig før de oppgraderer. Vi oppfordrer næringen til å være tidlig ute, og har fått hjelp til denne oppfordringen fra sjømannsorganisasjonene i år.

Direktoratet tok i bruk nye digital løsning for sertifikater/påtegning for utenlandske sjøfolk i mai 2015. Løsningen er blitt godt mottatt blant rederier og bemanningsagenter og vi ser en økning i bruken av denne tjenesten. Tjenesten er arbeidsbesparende og tidsbesparende både for rederiene og for Sjøfartsdirektoratet. Det er avdekket at en del rederier, på grunn av sin organisering, ikke kan bruke denne tjenesten slik den er i dag. Tjenesten må derfor utvikles videre for å få enda flere rederier til å benytte seg av den.

### Båtførerbevis /ICC

I 2015 ble det utstedt ca. 21 200 båtførerbevis, noe som utgjør en økning på 20 % sammenlignet med 2014. Når det gjelder ICC, var det en nedgang på ca 40 % fra 2014, og det ble i 2015 utstedt i underkant av 50 ICC, slik at omfanget av ICC er fortsatt svært beskjedent.



## Kap 3910, Post 05 Overtredelsesgebyrer og tvangsmulkt

Beskrivelse	Regnskap 2012	Regnskap 2013	Regnskap 2014	Regnskap 2015	Budsjett 2015	Avvik
Overtredelsesgebyr	3 748 711	2 079 895	5 272 350	3 779 120	4 700 000	-846 550
Tvangsmulkt	3 440	26 338		74 330		
<b>Sum</b>	<b>3 752 151</b>	<b>2 106 233</b>	<b>5 272 350</b>	<b>3 853 450</b>	<b>4 700 000</b>	<b>-846 550</b>

Det er i 3. tertial 2015 fattet 23 vedtak i forbindelse med overtredelsesgebyr, totalt er det sendt 72 vedtak i 2015. Det er totalt for året er det sendt ut 74 varsler.

Rett i underkant av 50 % av vedtakene omhandler sertifikatmessige forhold, både tilknyttet manglende tilsyn, bruk av fartøy utenfor fartsområde og forhold der fartøyet har seilt videre etter at sertifikatet har blitt ugyldig på grunn av skade på skipet.

Videre knytter 10 % av sakene seg direkte til driften og vedlikeholdet av skipet, både tilknyttet mangler ved redningsmidler og annet utstyr som er knyttet til sikkerheten på skipet. Forhold tilknyttet bruk personlige sertifikat til mannskap om bord på fartøyene utgjorde også 10 % av saksmengden. Videre var det også en håndfull saker som omhandlet overlast og navigasjon.

Litt over 20 % av sakene var miljørelaterte, disse sakene gjelder både mangler tilknyttet MARPOL-sertifikater, utslippssaker og svovelsaker. Av miljøsakene hadde i overkant av 50 % av disse utenlandsk flagg.

Sjøfartsdirektoratet har i 2015 oversendt fem klager til NFD og to klager til KLD i forbindelse med overtredelsesgebyr. Av disse ble tre saker omgjort av NFD, hvor departementet reduserte overtredelsesgebyrets størrelse. KLD opprettholdt begge overtredelsesgebyrsakene de hadde til klagebehandling.



Overtredelsesgebyr	2011	2012	2013	2014	2015
Mottatt	Ikke målt	17 (f.o.m. okt)	112	151	119
Varsel	72	61	52	82	74
Vedtak	62	47	29	65	60

Produuerte vedtak	1. tertial	2. tertial	3. tertial	SUM
2010	9	20	21	50
2011	15	25	22	62
2012	14	12	21	47
2013	6	8	15	29
2014	13	33	19	65
2015	19	18	23	60



Politiuttalelser	2011	2011	2013	2014	2015
Mottatt	22	19	16	21	11
Fullført	25	27	14	12	17

I 2015 har direktoratet i tillegg gitt sytten politiuttalelser. To saker har blitt politianmeldt i løpet av 2015.

### Tvangsmulkt

Det er ikke fattet noen vedtak om tvangsmulkt i 2015.

Tvangsmulkt	2011	2012	2013	2014	2015
Vedtak	137	179	72	35	0

### Skipsregistrene - NIS/NOR

NIS og NOR hadde en god utvikling i 2015 med vekst i begge registre. Antallet transaksjoner steg også i forhold til 2014.

Antall skip registrert/slettet i NIS/NOR/BYGG	2011	2012	2013	2014	2015
Registrert inn i NIS	66	67	72	57	58
Slettet i NIS	87	85	61	75	45
Registrert inn i NOR	1153	981	964	886	848
Slettet i NOR	296	229	440	280	350
Registrert inn i Skipsbyggingsregisteret	106	114	95	118	87
Slettet i Skipsbyggingsregisteret	89	129	115	122	106

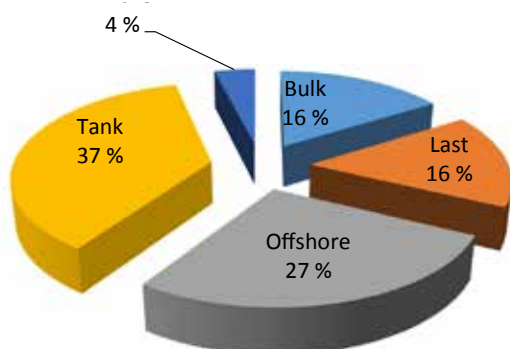
## Utvikling i NIS flåten



Sammenlignet med 2014 slettes det klart færre skip samtidig som tilkomsten er stabil. Ved utgangen av 2015 var det 535 skip i registeret, en netto tilkomst på 13 skip og en økning på 511.535brt. Totalt er tonnasje for NIS flåten på 13.964.873brt. Starten av 2016 har også vært god. Flere redere har meldt sin interesse som følge av oppmykningen i fartsområdebestemmelsen og bedre netto-lønnsordning.

Den positive utviklingen i NIS-flåten kan rammes av et særs dårlig marked for offshore- og store tørrlastskip. Det kan forventes at skip slettes som en konsekvens av situasjonen.

## Sammensetning NIS flåten

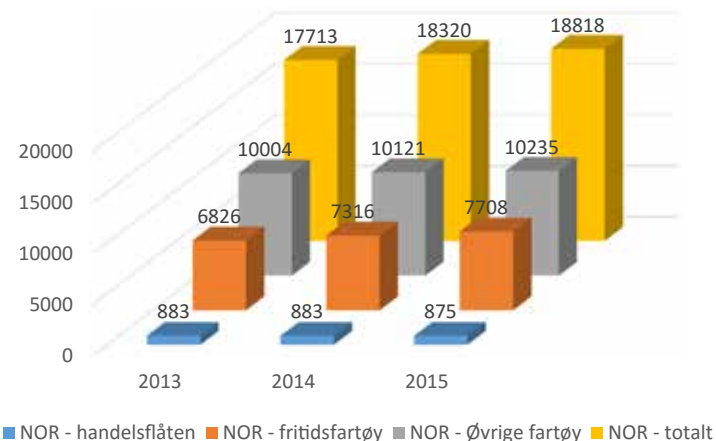


Tank og Offshore er de klart største segmentene i NIS flåten

## Utvikling i NOR

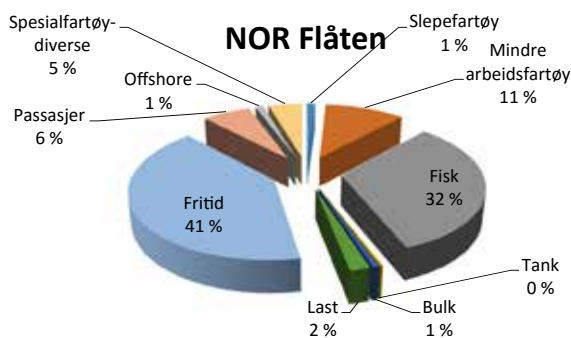


Stabil økning i antall NOR fartøy. Ved utgangen av 2015 var 18818 fartøy registrert. En netto tilkomst på 498 fartøy. Veksten er klart størst blant de mindre fartøyene som fritidsfartøy og mindre arbeidsfartøy under 15 meter. Aktiviteten for øvrig i NOR var rekordhøy med over 2000 eierskifter. Siden 2012 har NOR flåten økt med ca. 9,5 %, hvilket innebærer at porteføljen av saker også øker. Totalt antall transaksjoner steg med ca 6,5 % fra 2014. For de litt større kommersielle skipene var det en svak reduksjon.



Handelsflåten har hatt en liten nedgang i 2015.

## Sammensetning NOR Flåten



Skipsbyggingsregisteret er preget av det svake offshore markedet og vi ser en kraftig nedgang i antall registrert bygg. Ved utgangen av 2015 var det registrert 95 bygg i registeret dette er en nedgang på 16,5 % fra 2014. Store valutalån og svak norsk krone gjør at den samlede pante-

verdien for den norskregistrerte flåten økte kraftig i 2015. Totalt var det ved utgangen av 2015 registrert pant for 1317 milliarder kroner.

### Saksbehandlingstid ved registeret

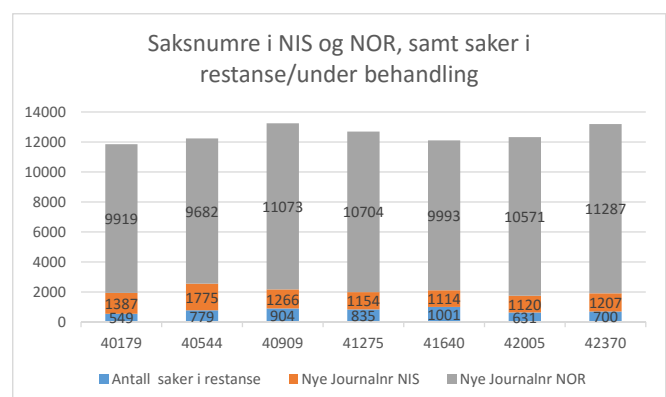
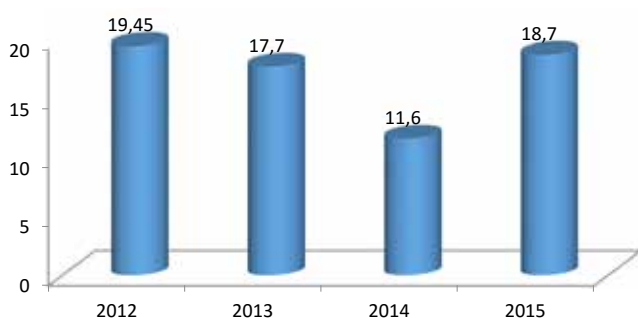
Mottatte dokumenter saksbehandles samme dag, hvilket innebærer at saken enten tas med for registrering i skipsregisteret, eller at kunden får tilbakemelding om hva som mangler. Retur av ferdig registrerte dokumenter skal skje innen 7-14 dager. Returtiden har hatt en negativ utvikling siste år og var i snitt på ca. 19 dager. Dette er over måltall og skyldes en kombinasjon av høy aktivitet, sammen med perioder med redusert bemanning.

### Saker under behandling

Saksmengden målt i journalførte saker inn i registeret har økt med ca 6,5% i NOR i 2015 og ca 7% i NIS.

Antall saker i restanse har økt med ca.10%. Det er ingen ubehandlede saker av disse. Flere saker generelt i 2015 øker også antallet som til enhver tid er under behandling.

Antall dager - snitt returtid for ferdig registrerte dokumenter i NOR





**Tabell: Antall kontrollpliktige skip med gyldig hovedsertifikat**

Antall kontrollpliktige skip	Skip med gyldig hovedsertifikat			
	pr. 31.12.12	pr. 31.12.13	pr. 31.12.14	pr. 31.12.15
Lasteskip	1 267	1 267	1 280	1 301
Passasjerskip	689	686	686	675
Fiskefartøy	1 194	1 130	1 127	1 185 1)
Flyttbare innretninger	13	11	14	16
<b>Totalt</b>	<b>3 163</b>	<b>3 094</b>	<b>3 107</b>	<b>3 177</b>

1) Grunnlaget i tilsynssystemet kan være mangelfull når det gjelder registrering av fartøysinstruks, pga. manglende innrapportering fra godkjente foretak.

Alle fartøy mellom 8 og 10,67 meter, bygget etter 1. januar 1998 skal ha gyldig fartøyinstruks om bord før 1. januar 2016, dette vil påvirke antall kontrollpliktige fiskefartøy i framtiden. Registreringen av disse startet i 2015.

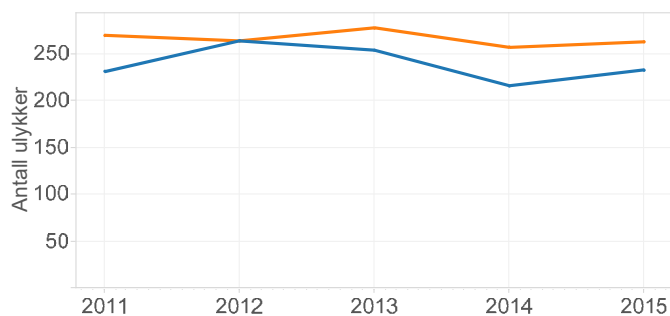
### Ulykkesbilde næringsfartøy 2015

2015 karakteriseres ved en moderat økning i antallet registrerte ulykker i Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase sammenlignet med fjoråret. Antallet skipsulykker har økt fra 257 i 2014 til 263 i 2015, mens antallet personulykker har økt fra 216 i 2014 til 233 i 2015. I den samme perioden har det vært en nedgang i antallet registrerte nestenulykker fra i alt 141 i fjor, til 102 i år. Det totale antallet ulykker i 2015 (496) er fortsatt lavere enn gjennomsnittet for de fem foregående årene (506). I 2015 har vi registrert 8 ulykkesdødsfall på næringsfartøy, hvorav 6 skjedde på norske fartøy.

Direktoratet registrerer ulykker på eller med norske fartøy (NIS/NOR) samt ulykker med utenlandske fartøy i norsk farvann.

2015 karakteriseres ved en moderat økning i antallet registrerte ulykker i Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase sammenlignet med fjoråret. Antallet skipsulykker har økt fra 257 i 2014 til 263 i 2015, mens antallet personulykker har økt fra 216 i 2014 til 233 i 2015. I den samme perioden har det vært en nedgang i antallet registrerte nestenulykker fra i alt 141 i fjor, til 102 i år. Det totale antallet ulykker i 2015 (496) er fortsatt lavere enn gjennomsnittet for de fem foregående årene (506).

Nytt for i år er at Sjøfarsdirektoratet har tatt i bruk data fra Hovedredningsentralen for å forsøke å avdekke hendelser som ikke har blitt rapportert til oss. Dette kan medføre at enkelte hendelser som tidligere ikke ville ha blitt rapportert nå blir det, og vil på denne måten bedre rapporteringsgraden.

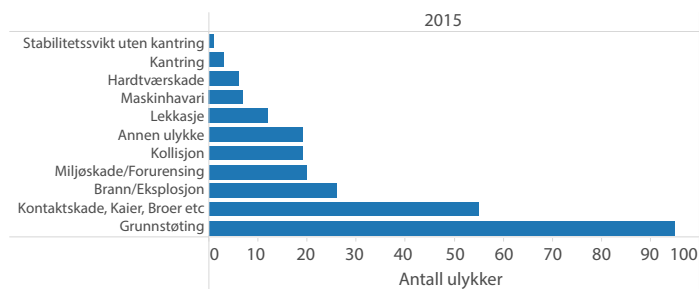


Figur 1: Antall ulykker 2011 - 2015 (oppdatert 01.02)

En ulykke registreres som enten en skipsulykke, eller en arbeids- og personulykke, avhengig av hvorvidt ulykken medfører en skade på skipet eller ikke. I tillegg registreres personskader. Dette medfører at noen skipsulykker, og alle arbeids- og personulykker inneholder en (eller flere) personskader.

### Skipsulykker

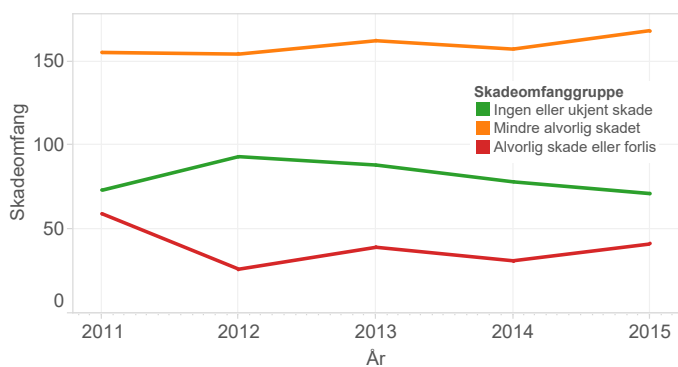
Blant de i alt 263 skipsulykkene i 2015 var nærmere 36 % grunnstøtinger, mens 21 % var kontaktskader. De resterende ulykkestypene står hver enkelt for under 10 % av totalmengden. Figur 2 viser antallet skipsulykker per ulykkestype i 2015.



Figur 2: Antall skipsulykker 2015

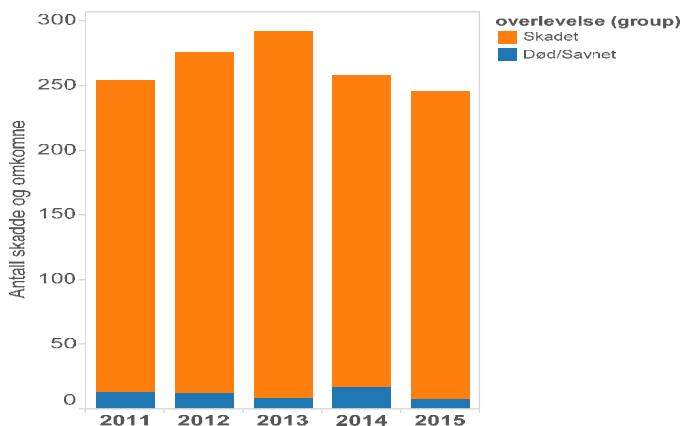
De i alt 263 ulykkene har medført til sammen 280 fartøyskader. Grunnen til at antallet fartøyskader er høyere enn antallet ulykker er fordi noen ulykkestyper (f.eks. kollisjoner) medfører skader på mer enn et fartøy. Fartøyskadene er delt inn i tre hovedgrupper - ingen eller ukjent skade, mindre alvorlig skade, og alvorlig skade eller forlis. Sammenlignet med 2014 har vi hatt en økning i antallet hendelser med mindre alvorlig skader, samt alvorlige skader og forlis, samtidig som vi har hatt en nedgang i antallet tilfeller med ingen eller ukjent skade.



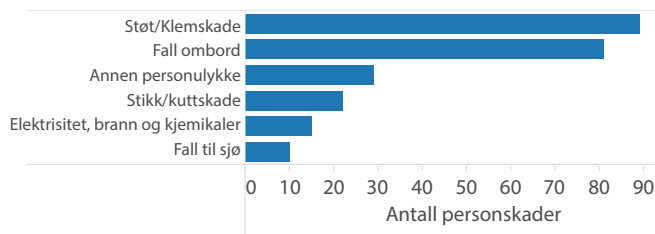


Figur 3: Fartøyskader fordelt på skadeomfang

## Personskader

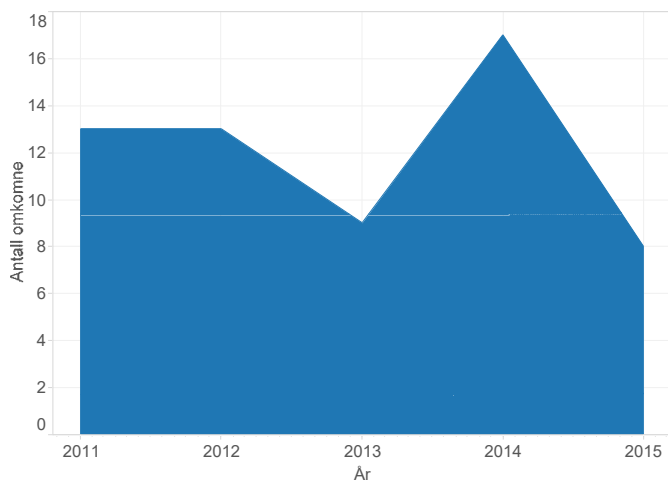


De aller fleste personskader skjer i forbindelse med rene personulykker - altså personskader som ikke er knyttet til skade på skipet. I 2015 ble det registrert i alt 246 personskader, hvor 236 stammer fra personulykker, og 10 stammer fra skipsulykker. Omlag 36% av skadene skyldes støt og klemhendelser, mens fall om bord utgjør en tredjedel av hendelsene.



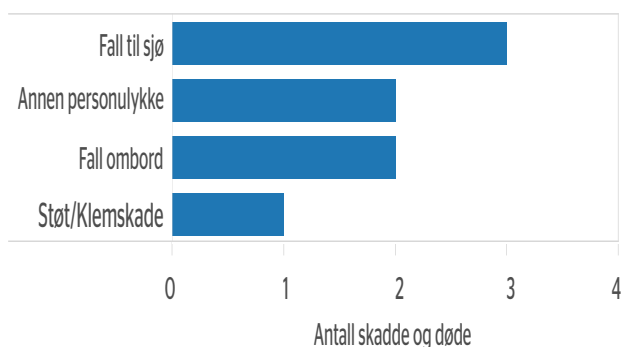
Figur 4: Antall personskader, 2015 (2 tabeller)

I 2015 har vi registrert åtte ulykkesdødsfall på næringsfartøy, hvorav seks skjedde på norske fartøy, og to skjedde på Bahamasregistrerte fartøy. Til sammenligning registrerte vi i alt 17 dødsulykker i 2014, hvor åtte var norske, mens ni var utenlandske. Lasteskip og passasjerskip har begge tre omkomne i 2015, mens vi har registrert to omkomne på fiskefartøy.



Figur 5: Antall omkomne, 2011 - 2015

Av de i alt 8 dødsfallene skjedde tre som følge av fall til sjø, og to som følge av fall om bord. De to hendelsene som er registrert som «annen personulykke» var i forbindelse med en sjark som sank, og en passasjer som deltok i dykking.



## Fritidsbåtstatistikk 2015

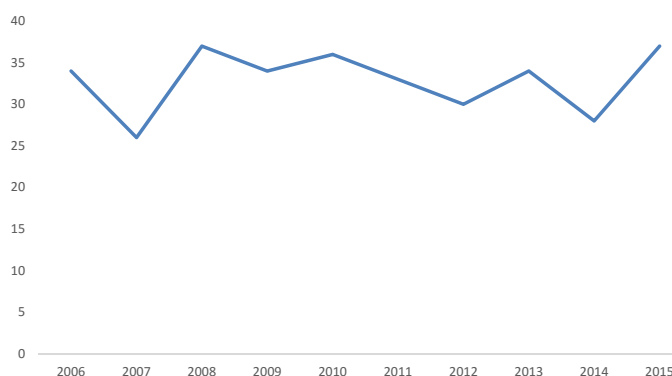
### Sammendrag

Sjøfartsdirektoratet har registrert 37 dødsulykker på fritidsfartøy i 2015. Dette er en økning på ni dødsfall, sammenlignet med 2014. Tallene er foreløpige, da direktoratet avventer endelig bekreftelse fra Politiet på hendelser som er registrert på bakgrunn av oppslag i media. Til tross for påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter under åtte meter under fart ser vi flere dødsulykker hvor vest ikke har blitt benyttet

### Resultat

37 mennesker omkom i fritidsbåtulykker i 2015. Dette er en oppgang på ni omkomne sammenlignet med 2014. Gjennomsnittet for tiårsperioden er 33 omkomne per år. Vi må tilbake til 2008 for å finne et nivå som tilsvarer 2015 - tallet.

Figur 6: Dødsulykker fritidsfartøy 2006 - 2015

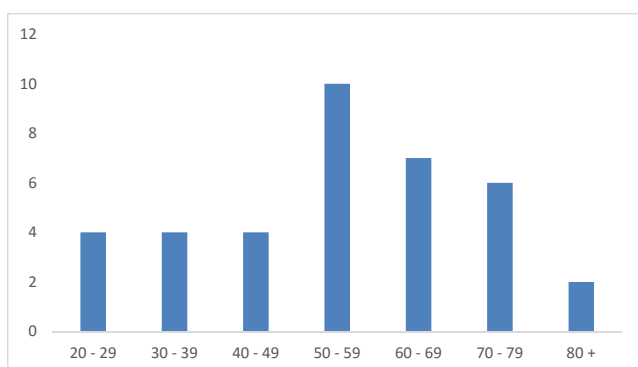


## Hvem omkommer

Selv om det hovedsakelig er nordmenn som omkommer ser vi også flere dødsulykker blant utenlandske statsborgere. Av de i alt 37 omkomne i 2015 var fem av utenlandsk nasjonalitet, fire fra Tyskland, og en fra Ukraina. Av disse var to bosatt i Norge, mens de resterende tre var turister. De tre utenlandske turistene omkom alle i den samme ulykken når fritidsbåten deres kantret under en fisketur i Nordkapp kommune i Finnmark.

Svært få kvinner omkommer ved bruk av fritidsbåter, sammenlignet med menn. Data fra de ti siste årene viser at omlag 93 % av alle omkomne var menn. I 2015 omkom 35 menn og to kvinner. Begge kvinnene omkom nær land, uten at fartøyet var i fart.

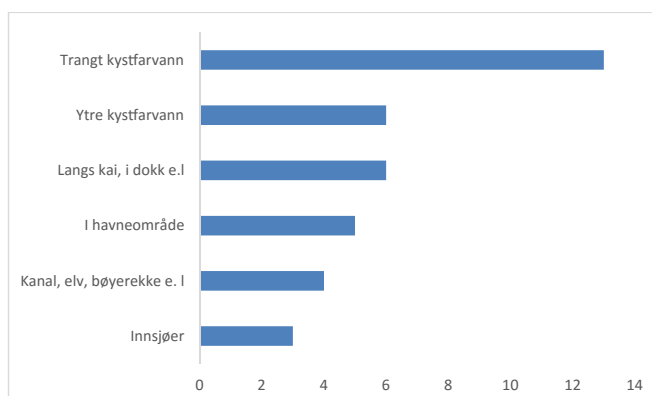
Den gjennomsnittlige alderen på de omkomne i 2015 var 54 år, noe som er i tråd med tidligere år. Den yngste som omkom i 2015 var 22, mens den eldste var 83. Dette opprettholder bildet vi har sett fra tidligere år, hvor den typiske forulykkede var en mann i 50 årene. Figur 2 oppsummerer antall omkomne fordelt på aldersgruppe.



Figur 7: Antall omkomne 2015, fordelt på aldersgruppe

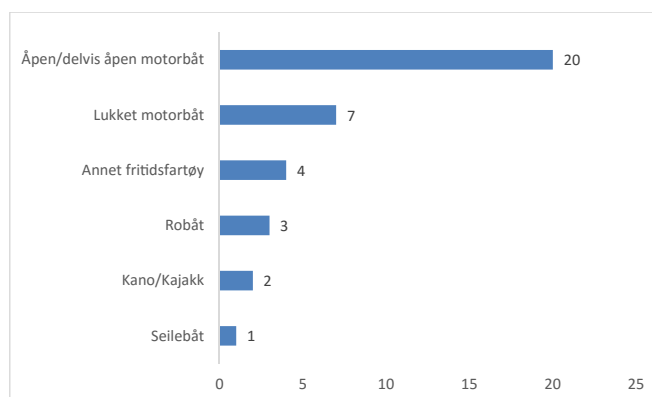
## Ulykkesituasjonen

Litt over en tredjedel av dødsfallene i 2015 har skjedd i trange kystfarvann, mens omlag 30 % har skjedd mens fartøyet har vært i havneområdet eller langs kai. Vi har registrert en eller flere dødsulykker på i alt 12 forskjellige fylker. Nordland og Møre og Romsdal er i 2015 de to fylkene hvor flest har omkommet, med henholdsvis 8 og 6 omkomne i løpet av året.



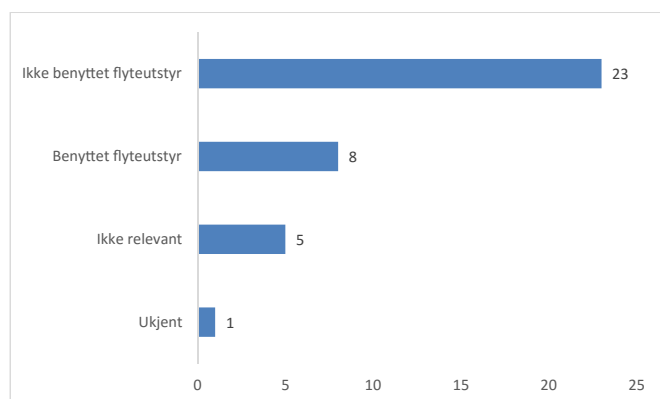
Figur 8: Antall omkomne etter hvor fartøyet befant seg

I likhet med tidligere år er åpne motorbåter den fartøytypen som er involvert i flest ulykker, men dette bør sees i sammenheng med at denne fartøytypen gjerne er mer populær, sammenlignet med de andre fartøytypene



Figur 9: Omkomne 2015, fordelt på fartøytype

Mange av de omkomne har ikke benyttet flyteutstyr. Av de i alt 37 omkomne i 2015 benyttet åtte flyteutstyr, mens 23 ikke benyttet flyteutstyr. Blant de resterende seks tilfellene har vi en hendelse hvor det er ukjent hvorvidt vedkommende benyttet flyteutstyr, mens vi har fem tilfeller hvor det ikke var relevant for ulykken hvorvidt de forulykkede benyttet flyteutstyr. Tre av disse tilfellene omhandlet personer som døde av kullosforgiftning etter å ha overnattet i båten.



Figur 10: Omkomne etter bruk av flyteutstyr

Fra 1 mai 2015 har det vært krav om at alle som er i fritidsbåter under åtte meter skal ha på egnet flyteutstyr når båten er i fart. Tall Sjøfartsdirektoratet har mottatt fra politiet viser at omlag 1,5 % av kontrollerte personer har fått forenklet forelegg som følge av manglende flyteutstyr. Til tross for dette lave tallet ser vi gjentatte dødsulykker hvor den forulykkede mangler flyteutstyr.

Merk at tallene presentert over er foreløpige, da vi venter på endelig bekreftelse fra politiet.

## Sjømannsidretten

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

Det er flere endringer i tallene fra 2014 til 2015. I Sjøtrimmesterskapet ser vi en nedgang fra 2098 deltagere i 2014 til 1314 deltagere i 2015. Vi tror at et naturlig årlig antall vil ligge på drøyt 1000 deltagere. Grunnen til det høye tallet i 2014 var at web-portalen var helt ny, og mange opprettet profil uten å bruke denne aktivt i ettertid.



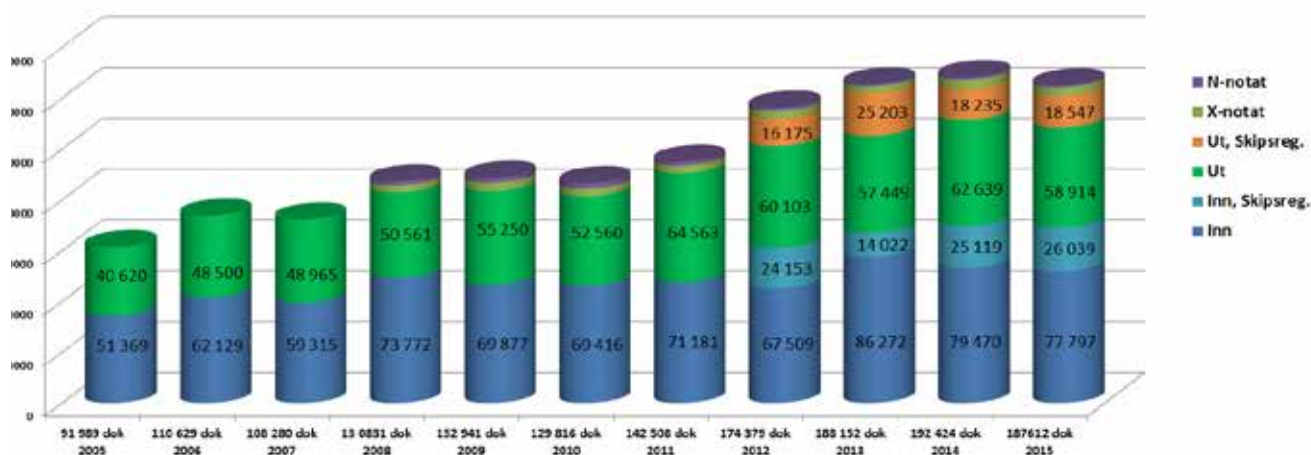
Lagbilde COSL under Nordsjøcupen 2015.

Antall deltagere pr. hovedaktivitet	2012	2013	2014	2015
Sjøtrimmesterskapet	573	346	2098	1314
Fotball "Nordsjøcupen" i Hirtshals	350	400	300	300
Fotball "Bergen Championship"	2400	3034	2076	7000
Blåmyra Open. Sjømannsgolf	26	38	42	-
<b>Sum</b>	<b>3349</b>	<b>3818</b>	<b>4516</b>	<b>8614</b>

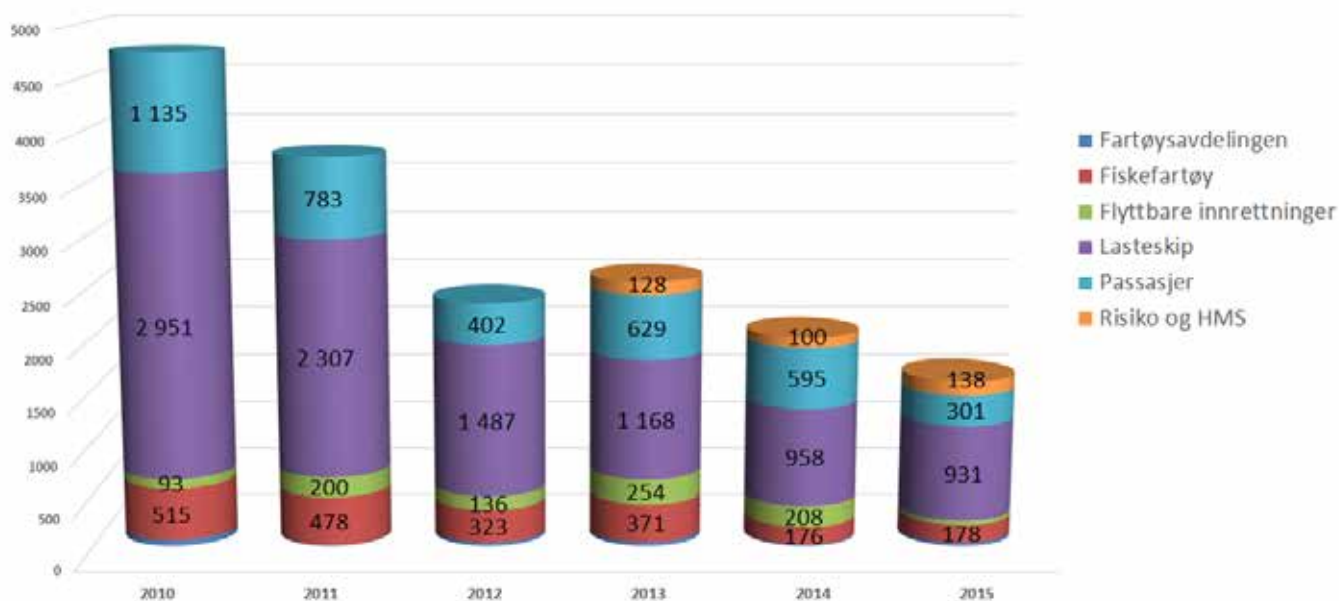
I Bergen Championship ble det spilt 77 kamper. Med spillere og supportere var det i gjennomsnitt 50-60 på fotballarenaen pr kamp. I tillegg ble det gjort avtale med «Vilvite»-senteret i Bergen, der sjøfolk fra cruiseskipene kunne komme for gratis wi-fi. Det gjorde at bussene til fotball-

stadion ble fullt opp også med sjøfolk som ville gå til Vilvite-senteret i stedet for stadion. Til sammen ga denne turneringen da tilbud og adspredelse til rundt 7000 personer i 2015.

## Total journalførte dokumenter fra 2005 til 2015



## Restanseutvikling 2010 til 2015





## DEL IV: Styring og kontroll i virksomheten

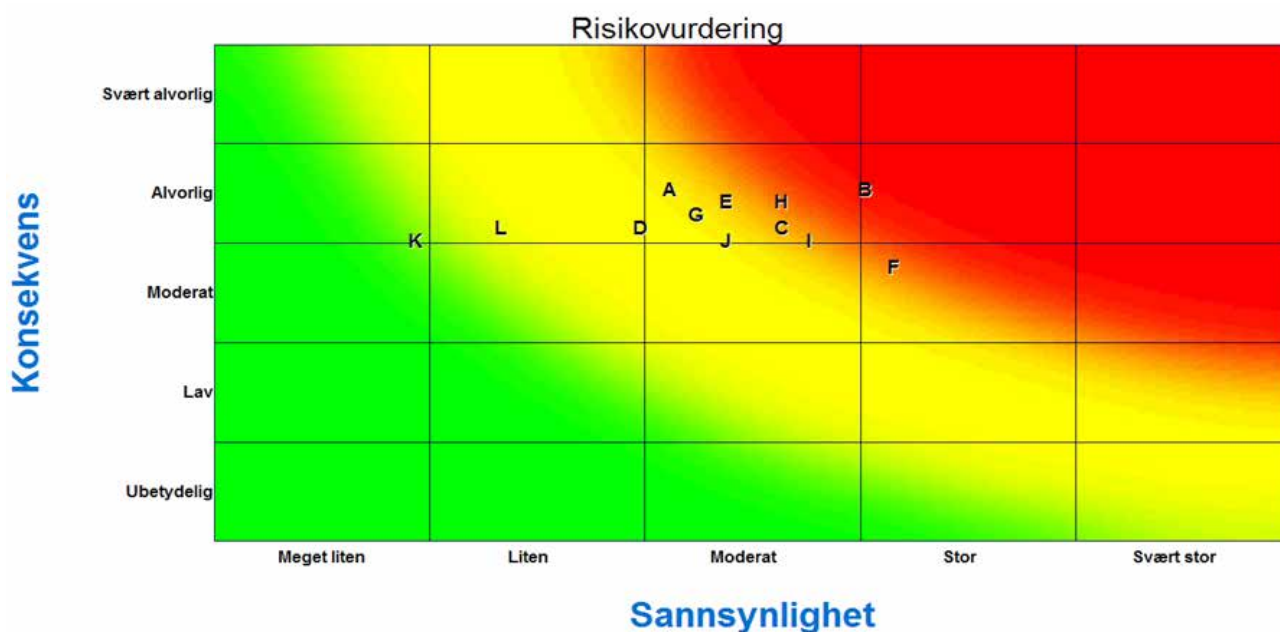
Sjøfartsdirektoratet benytter mål- og resultatstyring som sitt grunnleggende styringsprinsipp. Direktoratet viser til at samlet måloppnåelse er god jf. del III.

Fra og med 2015 har direktoratet fått ett felles tildelingsbrev fra NFD og KLD og derav en felles rapportering av tertialrapporter og årsrapport.

Direktoratets strategiplan er sentral i mål og resultatstyringen. Det er vedtatt en ny strategiplan for direktoratet fra 2016. Hele organisasjonen var med i strategiarbeidet som ble presentert for alle ansatte på etatskonferansen i mars 2015.

### Overordnet risikovurdering i Sjøfartsdirektoratet høsten 2015

- A: Forsinket utstedelse / fornyelse av fartøysertifikater
- B: Forsinket utstedelse / fornyelse av personellsertifikater
- C: Redusert andel av den norskkontrollerte flåten i nor og nis
- D: Ikke tilstrekkelig, klart og brukervennlig regelverk
- E: Mangelfulle revisjoner og tilsyn
- F: Manglende risikobasert prioritering av oppgaver
- G: Mangelfull kundeorientert og effektiv administrasjon
- H: Ikke gode nok digitale løsninger
- I: Manglende økonomisk ramme for å gjennomføre oppgavene våre
- J: Har ikke anerkjent kompetanse
- K: Uregelmessigheter/misligheter
- L: Mangelfull/forsinket tinglysning av skip og rettigheter i skip



## Revisjonsmerknader

Riksrevisjonen kontrollerte årsregnskapet for 2014 og avdekket ikke vesentlige mangler og hadde ingen vesentlige merknader. Det er i løpet av året gjennomført 2 revisjonsbesøk i 2015 som inngår i riksrevisjonens revisjonsrapport for 2015.

Som en ser av ovennevnte er det risiko B «Forsinket utstedelse / fornyelse av personellsertifikater» som har høyest risiko for å true oppnåelsen av direktoratets fastsatte visjon, overordnet mål og hovedmål. Det er ved inngangen til 2016 satt i gang en rekke tiltak for å hindre at dette skal skje.

## Kvalitetssystem, ISO-sertifisering

Basert på den internasjonale ISO 9001 standarden gjennomfører Sjøfartsdirektoratets ledelse årlig en gjennomgang av direktoratets system for kvalitetsstyring, for å sikre at systemet er hensiktsmessig, tilstrekkelig og virker effektivt.

Grunnlaget for ledelsens gjennomgang er resultater fra revisjoner, tilbakemeldinger fra næringen, avdelingenes vurdering av arbeidsprosesser, roller og ansvar, samt status for håndtering av saker i direktoratets avviks- og forbedringssystem.

Ledelsens gjennomgang belyser eventuelle forbedringsområder i direktoratets system for kvalitetsstyring, inkludert kritiske prosesser og aktiviteter. Fra årets gjennomgang i ledelsen vil vi fremheve følgende tiltak:

- ✓ Styrke system for Sjøfartsdirektoratets oppfølging av delegerte og godkjente foretak.
  - ✓ Fortsatt behov for høyt fokus på digitalisering og optimalisering av fagsystemer. Dette vil gi en effektivitetsgevinst og forbedring av kvalitet på direktoratets tjenester.
  - ✓ Videre styrking av direktoratets avviks- og forbedringssystem, raskere forbedringssløyfer og synliggjøring av gevinster både internt og eksternt.
  - ✓ Videreutvikle system for anskaffelser
- Alle tiltak som iverksettes av direktoratets ledelse følges opp gjennom direktoratets virksomhetsstyringssystemer.
- ## Brukerrettede tidstyver
- Kort status på det vi har prioritert i 2015:
- ✓ Offline prosjektet er satt i produksjon og har fått gode tilbakemeldinger
  - ✓ Elektronisk prosess for søknad om påtegning i produksjon 18.5.2015
  - ✓ Et årsgebyr fra Sjøfartsdirektoratet fra 1.1.2016
  - ✓ E-phorte modul for arkivering av e-post er satt i produksjon
  - ✓ Behovsanalyse for nytt system for skipsregistrene er under utarbeidelse
  - ✓ Plan for sikker digital post til innbygger og virksomhet følges
  - ✓ Digitalisering av flere skjema for å forenkle for våre kunder og få info direkte inn i systemer er startet
- ✓ Direktoratets kvalitetsstyringssystem må videreutvikles for å bli mer mål- og prosessorientert, og tilfredsstillende ny versjon (2015 utgaven) ISO 9001 standarden. I dette arbeidet vil det vektlegges å videreutvikle prosessmodeller, tydeliggjøre roller og ansvar som helhet i direktoratet, spesielt med tanke på samhandling mellom avdelinger.
  - ✓ Styrke Sjøfartsdirektoratets system for oppfølging av saker innrapportert fra andre tilsynsmyndigheter (ESA, EMSA, SHT).



### Samfunnssikkerhet og beredskap

I 2015 har Sjøfartsdirektoratet blant annet hatt fokus på IT-sikkerhet. Stadig flere av våre og andres tjenester er digitalisert, og vi og kundene våre er avhengig av at sikkerheten på dette området er tilstrekkelig. Utfordringen er å finne balansen mellom sikkerhet og brukervennlighet i systemene våre.

Vi har også hatt fokus på adgangskontroll og tilgang til bygget.

I desember ble det avholdt en øvelse med nettopp IT-sikkerhet som tema. Dokumenter som var aktuelle for øvelsen var kriseplanen og IT-sikkerhetsinstruks. Scenariet her gikk ut på at vår leverandør på IT-drift oppdaget at det ble lastet opp store mengder data fra direktoratet, uten noen åpenbar grunn. Videre at alle våre systemer viste seg å være angrepet, og dokumenter kunne være endret. Problemstillinger som ble reist i øvelsen var hvorvidt man skulle stenge ned alt for å rydde opp, samt hvordan man skulle håndtere kunder og media på en god måte. Øvelsen viste blant annet at det var utfordrende å opprettholde god service og brukervennlighet i en slik situasjon, når man samtidig skulle sikre at sikkerheten var ivaretatt og rydde opp etter et angrep.

Vi ser behovet for å fortsette fokuset på IT-sikkerhet. Erfaringene fra øvelsen gjennomgås nå, og et spørsmål som har kommet opp er om vi skal be Nasjonal sikkerhetsmyndighet om bistand for å gjennomgå våre planer og rutiner for å bedre disse ytterligere. Videre vurderes det å sette økt fokus på dette tema blant de ansatte gjennom for eksempel et nanolæringsprogram eller en informasjonsfilm.

Direktoratet har i 2015 vært utsatt for 2-3 angrep av kryptovirus /trojaner (også kjent som «ransomware»). Disse har imidlertid rammet enkeltpersoner og de lagringsområdene vedkommende har skrive-tilgang til, ikke hele arkiv- eller fagsystemer. Det har også blitt raskt ryddet opp i på grunn av god beredskap og gode rutiner hos vår driftsleverandør. Angrepene har derfor hatt små konsekvenser til tross for til dels betydelig volum - det var bare den dagens endringer av arbeidsdokumenter som gikk tapt.



## Personalmessig forhold

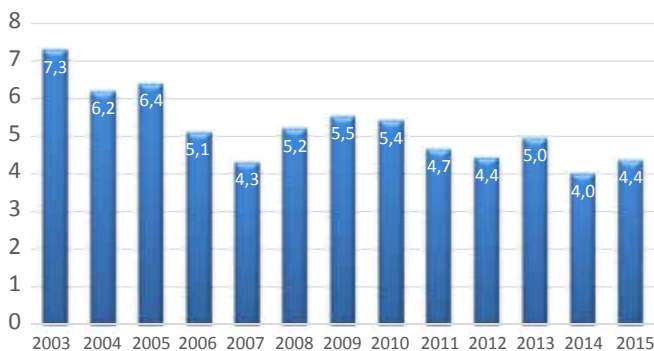
### Sykefravær

Sykefraværet i Sjøfartsdirektoratet har hatt en nedadgående utvikling i perioden 2003 - 2015. De siste 5 årene har vi hatt sykefravær på 5% eller mindre. Snittet for 2015 endte på 4,4% fravær for hele organisasjonen. Dette vurderer vi fortsatt som et godt nivå, og vi mener at våre rutiner for sykefraværsoppfølging er gode og hensiktsmessige.

Vi har som strategi å iverksette tiltak tidlig i sykefraværsoppfølgingen. Vi har høyt fokus på tilrettelegging av fysisk og psykisk godt arbeidsmiljø.

IA arbeidet følges opp i partssammensatt gruppe for å sikre god involvering og forankring.

Utvikling i sykefravær i %



Vi har hatt høy fokus på seniorpolitikk de siste 8 årene. Vi ser nå ut til å ha stabilisert oss på et høyt nivå for gjennomsnittlig pensjonsalder, rundt 67 -68 år.

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

### Kapasitet/bemanning

Arbeidsmarkedet for ingeniører og nautikere er sterkt påvirket av lav aktivitet i oljerelatert næring. Få slutter for å starte hos andre arbeidsgivere, og det er langt flere kvalifiserte kandidater som søker på våre utlyste stillinger.

Vi er nå i ferd med å rekruttere en gruppe midlertidige ansatte for å møte en ventet økning i søknader om personlige sertifikater. Dette har vi fått en midlertidig

budsjettøkning for å håndtere. Vi regner med at situasjonen vil normalisere seg i løpet av 2016, starten av 2017.

### Kompetansesituasjon

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

Sjøfartsdirektoratet har i 2015 utviklet og forbedret sin strategiske kompetanseplan, med tilhørende tiltaksplan. Det er prioritert både økonomiske midler og årsverk for å følge denne planen.

Den strategiske kompetanseplanen skal sikre at arbeidet med kompetanseutviklingen i Sjøfartsdirektoratet er systematisk og målrettet, og bidra til at ansatte får den opplæringen og vedlikehold av den kompetansen de trenger for at Sjøfartsdirektoratet skal nå sine mål.

### HMS/arbeidsmiljø

De fleste av de ansatte mener at arbeidsmiljøet er trygt og godt og at helse, miljø og sikkerhet blir godt ivaretatt. Dette gjenspeiles i resultater fra undersøkelser som vernerunder, Statens arbeidsmiljøinstitutt (STAMI) og undersøkelse og kartlegging i forbindelse med utarbeidelse av vår merkevare som arbeidsgiver.

Vernerunder er årlige, STAMI undersøkelser har vi hatt annethvert år siden 2007. Vi har hatt en ny undersøkelse i 2015. Resultatene fra disse undersøkelsene blir systematisk fulgt opp og nødvendige tiltak blir iverksatt.

Vi får bekreftet fra våre kontaktpersoner i nav og bedriftshelsetjenesten at vi har gode systemer for å ivareta HMS-arbeidet.

### Likestilling/diskriminering

Vi har tidligere utarbeidet en handlingsplan for å fremme likestilling og hindre diskriminering. Denne ble revidert i 2015 i samarbeid med tillitsvalgte.

### Beredskapsplan ytre miljø

Sjøfartsdirektoratet sitt hovedkontor i Haugesund er sertifisert som miljøfyrtårn. Dette medfører stort fokus på miljøvennlig avfallshåndtering og forbruk av strøm. I tillegg har vi fokus på miljø i anskaffelser der det er naturlig, for eksempel nye leieobjekter, kantinedrift og møbler.



## DEL V: Vurdering av framtidsutsikter

### Maritim strategi

Sjøfartsdirektoratet har på bakgrunn av regjeringens nye maritime strategi vedtatt ny strategiplan gjeldende fra 1.1.2016. Målet er at Sjøfartsdirektoratet skal være «Den foretrukne maritime administrasjonen».

I regjeringens maritime strategi ble det varslet en oppmykning i reglene for NIS-skip i kystfart, offshore konstruksjonsskip og utenriksferger, pluss en utviding i tilskuddsordningen for sjøfolk. Endringene har på nyåret medført en økt innflagging til NIS. Direktoratet har fått signaler om at om lag 30 skip kommer til å flagge til NIS på grunn av de reviderte reglene i fartsområde. Tallet vil trolig øke ytterligere utover i 2016.

### Konjunkturer

Ved inngangen til 2016 har den maritime bransjen utfordringer med bl.a. permitteringer, opplag mv. på grunn av lav oljepris og nedgang i oljesektoren. Totalt er det nå om lag 100 offshorefartøy som ligger i opplag. For å avhjelpe situasjonen har Sjøfartsdirektoratet nylig gjort det mulig å søke fritak fra årsgebyret for skip registrert i NOR og NIS som ligger i opplag.

Til tross for overnevnte utfordringer er det gledelig at flere redere velger å flagge sine skip til NIS, også for nybygg med miljøvennlig teknologi. I 2016 vil NIS få inn 4 nybygde tankskip på 50.000 brt. og 2 nybygde bilskip på 44.000 brt. Til sammen ca. 287.000 brt. som drives med miljøvennlig metanol og LNG. Fire skip har utenlandske eiere. Rederiene valgte NIS for å kunne sikre seg Sjøfartsdirektoratets kompetanse på LNG og alternative drivstoff.

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

### Foretrukken maritim administrasjon

For at rederiene skal velge norsk flagg er det viktig at Sjøfartsdirektoratet tilbyr tidsriktige og gode løsninger på de behov den maritime næringen har. Direktoratet vil arbeide videre med å øke kompetansen på ny og miljøvennlig skips teknologi samt forbedre tilgjengeligheten og servicenivået.

### Klima og miljøvennlig maritim virksomhet.

Skipsfarten er en av de mest miljøvennlige transportalternativene men blir stadig underlagt strengere krav til utslipp. Potensialet for å redusere utslipp er stort. Ny teknologi som gir energieffektive skip er en nøkkelfaktor i å redusere utslippene fra skipsfarten. Sjøfartsdirektoratet bestreber seg derfor for å holde god kontakt med en rekke FOU prosjekter, redere og den maritime industrien for å utvikle en fremtidig grønn maritim teknologi. I forbindelse med teknisk gjennomgang av nybygg og ombygginger og ikke minst internasjonal regelverksutviklingen spiller Sjøfartsdirektoratet en sentral rolle i arbeidet med sikre mer miljøvennlige løsninger for skip.

Sjøfartsdirektoratet har i øket grad kommet i posisjon for å kunne påvirke utviklingen. Kontroll og inspeksjon vil



Foto: UECC

være viktig satsning for å sikre oppnåelse av miljømålene når det gjelder nye krav til lavsvoveldrivstoff. Her kan det bli aktuelt å foreslå nye systemer og metoder for å legge til rette for effektiv kontroll. Samarbeid innen EU står sentralt.

#### Muliggjørende teknologier i maritim virksomhet.

Design, bygging og drift av «fartøy» ved hjelp av grense-sprengende innovasjoner og utnyttelse av muliggjøren-de teknologier (IKT, Nanoteknologi/Nye materialer, bioteknologi)

Ny teknologi og innovasjon skaper konkurranseevne og bærekraft. Det komme nå klare signaler på ønske om utvikling av batteri- og hydrogenteknologi og skip som kan seiles autonomt eller fjernstyrt. Flere prosjekt har 2020 som mål for realisering. Det vil kreve betydelig utvikling av kompetanse og vil i de kommende år være krevende siden retningslinjer om alternative løsninger krever større innsats uansett om fartøy klasses eller ikke. Fremover forutses en diskusjon om skipstrafikk, beman-net eller autonom, bør underlegges kontroll fra land-basert skipstrafikkjeneste noenlunde etter modell av fly trafikkontroll.

#### Transport og logistikk

Nye konsepter som baserer seg på nye terminaler er aktuelle både innen lokal passasjertrafikk og regional/nasjonal lasteskipstrafikk. Fellesnevner er spesielt tilpas-sede skip og terminaler for effektivisering av fortøyning og lasting lossing. For passasjerskip tenkes hybrid auto-nome sjølinjer hvor «ubemannede tog konsepter» mariniseres. For lasteskip er det både forslag om fjern-styrte og autonome skip hvor de også betjener seil inn/seil out terminaler med høy grad av automatikk og geografisk plassert langs skipsleder på en gunstig måte for rasjonell operasjon. Andre konsept baserer seg på seilende terminaler i kystrute som betjenes av auto-nome/fjernstyrte feedere.

Sjøfartsdirektoratet forventer å bli utfordret på tradis-jonelle spørsmål knyttet til sikkerhet på skip som kompetanse, bemanning og navigering.

#### Havromsoperasjoner.

Design, bygging og drift av fartøy og utstyr for havroms-operasjoner (offshore O&G, havbruk, offshore fornybar energi, offshore mineralutvinning samt fiskeri)

Det er allerede under bygging nye spesialskip som skal betjene vindmølleparker og som er forberedt for deepsea mining. Skip til vindmølleparker vil fortrinnsvis i nær fremtid være beregnet for tjeneste utenfor Norge siden tilgang på effektiv miljø og ressursvennlig vann-kraft er god i Norge.

Norske selskaper med utgangspunkt i olje og gassvirk-somhet har verdensledende og viktig kompetanse for videre utvikling på dette felt. Samtidig har Sjøfartsdirek-toratet hatt til vurdering en rekke større havbrukskon-struksjoner beregnet for deepsea fish farming. Frem-vekst av slike anlegg vil i neste runde etterspørre større spesialfartøy for fortransport og 3-generasjons brønn-båter for flytting av levende biomasse. Anlegg av denne type vil antakelig etterspørre offshore ankerhåndterings-fartøy for sikker oppankring og forflytning.

#### Intern innovasjon og teknologiutvikling

Intern innovasjon og teknologisk utvikling skal sikre effektiv utnyttelse av ressursene slik at Sjøfartsdirek-toratet effektivt håndterer oppgavene knyttet til sam-funnsoppdraget.

Sjøfartsdirektoratet gjennomfører en årlig risikokartleg-ging hvor målet er å identifisere områder som vil bli vek-tlagt ved tilsyn, revisjoner, holdningsskapende arbeid og regelverksutvikling. Hviletid og bemanning er valgt som fokusområde i 2016. Risikovurderingen vil bli ytterligere profesjonalsert gjennom bedre modeller for registrering og analyse slik at tilsynet blir treffsikkert og effektiv.

Innen 1. januar 2017 må alle personellsertifikater være oppdatert i samsvar med kravene i STCW-konvensjonen fra 2010. Etter Sjøfartsdirektoratets utregninger vil det normalt komme inn 3000- 4000 søknader per kvartal, men på grunn av endringene i kompetansekravene til-sier utregningene at det kan komme inn mellom 20.000 - 30.000 søknader i siste kvartal av 2016.

# DEL VI: Årsregnskap



## 1 Ledelseskommentar årsregnskapet 2015

### Formål

Sjøfartsdirektoratet ble opprettet i 1903 og er underlagt Nærings- og fiskeridepartementet. Sjøfartsdirektoratet er et ordinært statlig forvaltningsorgan som fører regnskapet i henhold til kontantprinsippet. Hovedoppgaven er å bidra til at alle forhold knyttet til sikkerhet, miljø og skipsregistrering ivaretas på en betryggende måte slik at fartøy kan seile. Direktoratets arbeid skal være forankret i regjeringens maritime strategi og bidra til at Norge er en verdensledende maritim nasjon. Direktoratet skal bidra til at det norske flagget er attraktivt for norske og utenlandske redere, eiere og de som arbeider om bord.

I årsrapportens del II gis en kort introduksjon til Sjøfartsdirektoratet og noen hovedtall for virksomheten.

### Bekreftelse

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten, rundskriv R-115 fra Finansdepartementet og krav fra Nærings- og fiskeridepartementet i instruks om økonomistyring. Jeg mener regnskapet gir et dekkende bilde av direktoratets disponible bevilgninger, regnskapsførte utgifter og inntekter.

### Vurderinger av vesentlige forhold

I 2015 har Sjøfartsdirektoratet samlet disponerte tildelinger på kap. 0910, post 01 driftsbevilgningen på kr. 374 415 000. Den viktigste budsjettmessige fullmakten er fullmakt til å overskride driftsbevilgningen under kap. 0910, post 01 mot tilsvarende merinntekter under kap.3910, post 03. På denne posten hadde direktoratet kr. 6 007 452 i merinntekter. Disse merinntektene skyldes hovedsakelig øremerkede midler som kostnadsføres på driftsbudsjettet. I år omfattet merinntekten driftstilskudd fra Klima- og miljøverndepartementet, refusjon fra Petroleumstilsynet, filmtjenesten, annonsinntekter Navigare, fritidsbåtkonferansen, arktiske prosjekter og driftstilskudd fra UD til direktoratets bistand til utdanningsinstitusjon for utdanning av sjøfolk i Manila.

Sjøfartsdirektoratet forvalter en tilskuddsordning til selssetting av sjøfolk med en bevilgning på 1 750 000 mill kroner.

Direktoratet har et inntektsbudsjett på kap 3910, post 01, 02, 04 og 05 på totalt 220,4 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. Statens Innkrevningsentral (SI) krever inn og regnskapsfører store deler av gebyrinntektene for Sjøfartsdirektoratet på direktoratets kapittel 3910 og de fremkommer på S-rapporten, foreløpig bevilgningsregnskap fra Finansdepartementet.

I forhold til Klima- og miljødepartementet (KLD) disponerer Sjøfartsdirektoratet en driftsbevilgning på kr. 5 314 000 på kapital 1406. En stor andel av bevilgningen går til å dekke miljøressurser på direktoratets driftsbudsjett via merinntektsfullmakten nevnt over. Fra om med 2015 får Sjøfartsdirektoratet felles tildelingsbrev og avlegger felles årsrapport både for NFD og KLD.

Sjøfartsdirektoratet har i 2015 en belastningsfullmakter på 1 mill kroner, men ingen avgitte belastningsfullmakter, investeringsbevilgninger eller driftsbevilgninger til investeringsformål.

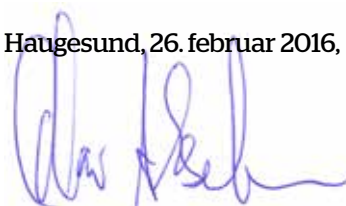
Avvik på kapittel og post jf. regnskapsførte utgifter i oppstilling av bevilgningsrapporteringen er nærmere forklart i årsrapportens del III.

Som det fremgår av note B søker direktoratet om å overføre kr. 15 464 926 av tildelte midler på post 01, kap. 0910 og kr. 250 009 på post 21, kap. 1406 (5-prosenten) til 2016.

#### 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 2016. Beretningen er unntatt offentlighet fram til Stortinget har mottatt Dokument 1 fra Riksrevisjonen, men vil bli publisert på direktoratets nettsider så snart dokumentet er offentlig.

Haugesund, 26. februar 2016,



Olav Akselsen  
Sjøfartsdirektør

### Prinsippnotat årsregnskapet

Årsregnskap for Sjøfartsdirektoratet er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten ("bestemmelsene"), fastsatt 12. desember 2003 med endringer, senest 18. september 2013. Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av eget departement.

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen omfatter en øvre del med bevilgningsrapporteringen og en nedre del som viser beholdninger virksomheten står oppført med i kapitalregnskapet. Oppstillingen av artskontorrapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser grupper av kontoer som inngår i mellomværende med statskassen.

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

### Regnskapet følger kalenderåret

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

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

Alle statlige virksomheter er tilknyttet statens konsernkontoordning i Norges Bank i henhold til krav i bestemmelsene pkt. 3.8.1. Ordinære forvaltningsorgan (bruttobudsjetterte virksomheter) tilføres ikke likviditet gjennom året. Ved årets slutt nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto ved overgang til nytt år.

### Bevilgningsrapporteringen

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

### Artskontorrapporteringen

Artskontorrapporteringen viser regnskapstall virksomheten har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter. Virksomheten har en trekkrettighet for disponible tildelinger på konsernkonto i Norges bank. Tildelingene skal ikke inntektsføres og vises derfor ikke som inntekt i oppstillingen. Note 7 til artskontorrapporteringen viser forskjeller mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen.





## 2 Bevilgningsoppstilling

### Oppstilling av bevilgningsrapportering, 31.12.2015

Utgifts- kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2015	Merutgift (-) og mindreutgift	
0909	Tilskudd syssel- setting sjøfolk	73	Tilskudd	A	1 750 000 000	1 737 153 812	12 846 188	
0910	Driftsbudsjett	01	Driftsutgifter	A, B	374 415 000	364 957 526	9 457 474	
1406	Miljøvennlig skipsfart	21	Spesielle drifts- utgifter	A, B	5 314 000	5 063 991	250 009	
0900	Nærings- og fiskeri- departementet	21	Belastnings- fullmakt		1 000 000	0	1 000 000	
1633	Nettoføring av mva i staten	01	Driftsutgifter			13 313 983		
<b>Sum utgiftsført</b>					<b>2 130 729 000</b>	<b>2 120 489 312</b>	<b>-</b>	
Inntekts- kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling	Regnskap 2015	Merinntekt og mindreinntekt (-)	
3910	Gebyrinntekt NOR	01	Driftsinntekter	A	162 594 000	11 234 171	-151 359 829	
3910	Maritime perso- nellsertifikater	02	Ymse	A	12 688 000	12 081 695	-606 305	
3910	Diverse inntekter	03	Ymse	A, B	3 600 000	9 607 452	6 007 452	
3910	Gebyrinntekt NIS	04	Ymse	A	40 460 000	5 027 021	-35 432 979	
3910	Overtredelses- gebyr og tvangs- mulkt	05	Ymse	A	4 700 000		-4 700 000	
5700	Arbeidsgiveravgift - inntekt	72	Arbeidsgiver- avgift			30 756 280		
<b>Sum inntektsført</b>					<b>224 042 000</b>	<b>68 706 619</b>		
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>						<b>2 051 782 693</b>		
<b>Kapitalkontoer</b>								
60080901	Norges Bank KK / innbetalinger						42 739 718	
60080902	Norges Bank KK/utbetalinger						-2 094 530 741	
709405	Endring i mellomværende med statskassen						8 329	
<b>Sum rapportert</b>						<b>0</b>		
Konto	Tekst				2015	2014	Endring	
6260	Aksjer				0	0	0	
709405	Mellomværende med statskassen				-8 727 133	-8 735 462	8 329	

\*Samlet tildeling skal ikke reduseres med eventuelle avgitte belastningsfullmakter. Se note B for nærmere forklaring.

\*\*Tallene fra Statens Innkrevningsentral er ikke lagt til tallene i kolonne "Regnskap 2015".



### Note A: Forklaring av samlet tildeling, utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
0909, post 73		1 750 000 000	1 750 000 000
0910, post 01	15 691 000	358 724 000	374 415 000
1406, post 21	207 000	5 107 000	5 314 000

### 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 ihht avgitte belastningsfullmakter	Merutgift(-)/ mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Innsparinger	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
0910, post 01		9 457 474	Ikke aktuell	9 457 474	Ikke aktuell	9 457 474	18 650 000	9 457 474
3910, post 03		6 007 452		6 007 452		6 007 452	[5% av årets tildeling i note A]	6 007 452
Sum kap 0910						0	[5% av årets tildeling i note A]	<b>15 464 926</b>
1406, post 21		250 009		250 009		250 009	255 000	250 009
Sum kap 1406							[Sum årets og fjorårets tildeling]	<b>250 009</b>

\*Maksimalt beløp som kan overføres er 5% av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 24 eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet "kan overføres". Se rundskriv R-2/2013 for mer detaljert informasjon om overføring av ubrukte bevilgninger.



## Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

### Mottatte belastningsfullmakter

I brev av 26.11.15 fra Nærings- og Fiskeridepartementet har Sjøfartsdirektoratet mottatt en belastningsfullmakt på kap. 0900, post 21 på kr. 1 000 000 til dekning av nytt søknads- og saksbehandlingssystem for tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk.

### Kan overføres

Både bevilgningen under kapitel 0910 og kapitel 1406 kan overføres til 2016.

### Avgitte belastningsfullmakter (utgiftsført av andre)

Ingen.

### Fullmakt til å bruke standard refusjoner av lønnsutgifter til å overskride utgifter

Ikke budsjetterte inntekter på kapitel 3910, postene 15 Refusjon av arbeidsmarkedstilak, 16 Refusjon foreldrepenger, 17 Refusjon lærlinger og post 18 Refusjon sykepenger benyttes i stor grad til lønn under kap 0910, post 01. De samlede lønnsrefusjonene har i 2015 utgjort kr. 6 786 300.

### Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

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

i år er fra Kystverkets beredskapsavdeling, driftstilskudd fra Klima- og miljøverndepartementet, refusjon fra Petroleumstilsynet, flimtjenesten, annonseinntekter Navigare, arktiske prosjekter, inntekter fra Sjøsikkerhetskonferansen og Fritidsbåtkonferansen og driftstilskudd fra Utenriksdepartementet hvor direktoratet bistår filippinske myndigheter slik at de opprettholder godkjennelsen for utdanning av sjøfolk ved utdanningsinstitusjon i Manila.

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

Ingen.

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

Ingen.

### Innsparing i regnskapsåret som følge av bruk av fullmakt til å overskride driftsbevilgninger til investeringsformål mot tilsvarende innsparing i de tre følgende budsjettår

Ingen.

### 3 Oppstilling av artskontorrapporteringen, 31.12.15

	Note	2015	2014
<b>Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetalinger fra gebyrer	1	28 342 887	26 800 945
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	890 389	1 131 198
Salgs- og leieinnbetalinger	1	8 717 063	11 076 733
Andre innbetalinger	1	0	0
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>		37 950 339	39 008 875
<b>Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetalinger til lønn	2	264 830 840	270 137 284
Andre utbetalinger til drift	3	105 207 282	121 446 501
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		370 038 122	391 583 785
<b>Netto rapporterte driftsutgifter</b>		<b>332 087 783</b>	<b>352 574 910</b>
<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetaling av finansinntekter	4	0	267
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>		0	267
<b>Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetaling til investeringer	5	0	0
Utbetaling til kjøp av aksjer	5,8B	0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	-16 604	-9 638
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		-16 604	-9 638
<b>Netto rapporterte investerings- og finansutgifter</b>		<b>-16 604</b>	<b>-9 905</b>
<b>Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer mm,	6	0	0
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>		0	0
<b>Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	7	1 737 153 812	1 696 506 510
<i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</i>		1 737 153 812	1 696 506 510
<b>Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler *</b>			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		0	0
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		30 756 280	31 482 012
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		-13 313 983	0
<i>Sum rapporterte utgifter på felleskapitler</i>		17 442 297	31 482 012

<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>	<b>2 051 782 693</b>	<b>2 017 589 503</b>
<b>Oversikt over mellomværende med statskassen **</b>		
<b>Eiendeler og gjeld</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Fordringer	461 109	660 201
Kasse	0	112
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank	0	27 230
Skyldig skattetrekk	-10 273 692	-10 245 873
Skyldige offentlige avgifter	-51 959	12 109
Annen gjeld	1 137 409	810 760
<b>Sum mellomværende med statskassen</b>	<b>8</b>	<b>-8 727 133</b>

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

\*\* Spesifiser og legg til linjer ved behov.

## Note 1 Innbetalinger fra drift

	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
<i>Innbetalinger fra gebyrer</i>		
Maritime personellsertifikater	10 800 995	10 212 227
Båtførerbevis	1 280 700	1 087 980
Gebyrer for skip i NOR og NIS for Skipsregistrene	16 261 192	15 500 738
<b>Sum innbetalinger fra gebyrer</b>	<b>28 342 887</b>	<b>26 800 945</b>
<i>Innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i>		
Refusjon Petroleumstilsynet	890 389	1 131 198
<b>Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer</b>	<b>890 389</b>	<b>1 131 198</b>
<i>Salgs- og leieinnbetalinger</i>		
Filmtjenesten	1 766 835	3 854 640
Andre inntekter, utenfor avgiftsområdet	6 950 228	7 222 093
<b>Sum salgs- og leieinnbetalinger</b>	<b>8 717 063</b>	<b>11 076 733</b>
<i>Andre innbetalinger</i>		
<b>Sum andre innbetalinger</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Sum innbetalinger fra drift</b>	<b>37 950 339</b>	<b>39 008 875</b>



## Note 2 Utbetalinger til lønn

	31.12.2015	31.12.2014
Lønn	209 137 380	207 583 734
Arbeidsgiveravgift	30 756 280	31 482 012
Pensjonsutgifter*	28 869 926	34 680 105
Sykepenger og andre refusjoner(-)	-6 786 300	-6 803 228
Andre ytelser	2 853 554	3 194 661
<b>Sum utbetalinger til lønn</b>	<b>264 830 840</b>	<b>270 137 284</b>
<i>* Denne linjen benyttes av virksomheter som innbetaler pensjonspremie til SPK.</i>		
<b>Antall årsverk:</b>	<b>297</b>	<b>304</b>

## Note 3 Andre utbetalinger til drift

	31.12.2015	31.12.2014
Husleie	23 578 580	23 361 976
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	272 656	163 447
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	5 342 658	6 531 999
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	327 125	423 131
Mindre utstyrsanskaffelser	5 807 328	6 546 781
Leie av maskiner, inventar og lignende	5 909 564	6 212 957
Kjøp av fremmede tjenester	34 358 783	41 530 596
Reiser og diett	17 173 936	19 991 898
Øvrige driftsutgifter	12 436 652	16 683 715
<b>Sum andre utbetalinger til drift</b>	<b>105 207 282</b>	<b>121 446 501</b>

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

#### Note 4 Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2015	31.12.2014
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	0	0
Valutagevinst	0	267
Annen finansinntekt	0	0
<b>Sum innbetaling av finansinntekter</b>	<b>0</b>	<b>267</b>
<i>Utbetaling av finansutgifter</i>		
Renteutgifter	-16 621	-11 874
Valutatap	17	2 236
Annen finansutgift	0	0
<b>Sum utbetaling av finansutgifter</b>	<b>-16 604</b>	<b>-9 638</b>

#### Note 7 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2015	31.12.2014
Tilskudd ordinær ordning (NOR og NIS)	1 737 153 812	1 696 506 510
<b>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>	<b>1 737 153 812</b>	<b>1 696 506 510</b>



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

### Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

	31.12.2015 Spesifisering av bokført avregning med statskassen	31.12.2015 Spesifisering av rapportert mellomværen- de med statskassen	Forskjell
<b>Finansielle anleggsmidler</b>			
Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
Obligasjoner	0		
<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Omløpsmidler</b>			
Kundefordringer	1 033 096	0	1 033 096
Andre fordringer	536 936	461 109	75 827
Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0
<b>Sum</b>	<b>1 570 032</b>	<b>461 109</b>	<b>1 108 923</b>
<b>Langsiktig gjeld</b>			
Annen langsiktig gjeld	0	0	0
<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld	-446 147	0	-446 147
Skyldig skattetrekk	-10 273 692	-10 273 692	0
Skyldige offentlige avgifter	-54 539	-51 959	-2 580
Annen kortsiktig gjeld	1 140 720	1 137 409	3 311
<b>Sum</b>	<b>-9 633 658</b>	<b>-9 188 242</b>	<b>-445 416</b>
<b>Sum</b>	<b>-8 063 626</b>	<b>-8 727 133</b>	<b>663 507</b>

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



## Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler

Aksjer	Erverves- dato	Antall aksjer	Eierandel	Stemme- andel	Årets resultat i selskapet	Balanseført egenkapital i selskapet	Balanseført verdi i regnskap*
Marintek		<b>500000</b>	4,0 %				
<b>Balanseført verdi 31.12.2015</b>							<b>0</b>

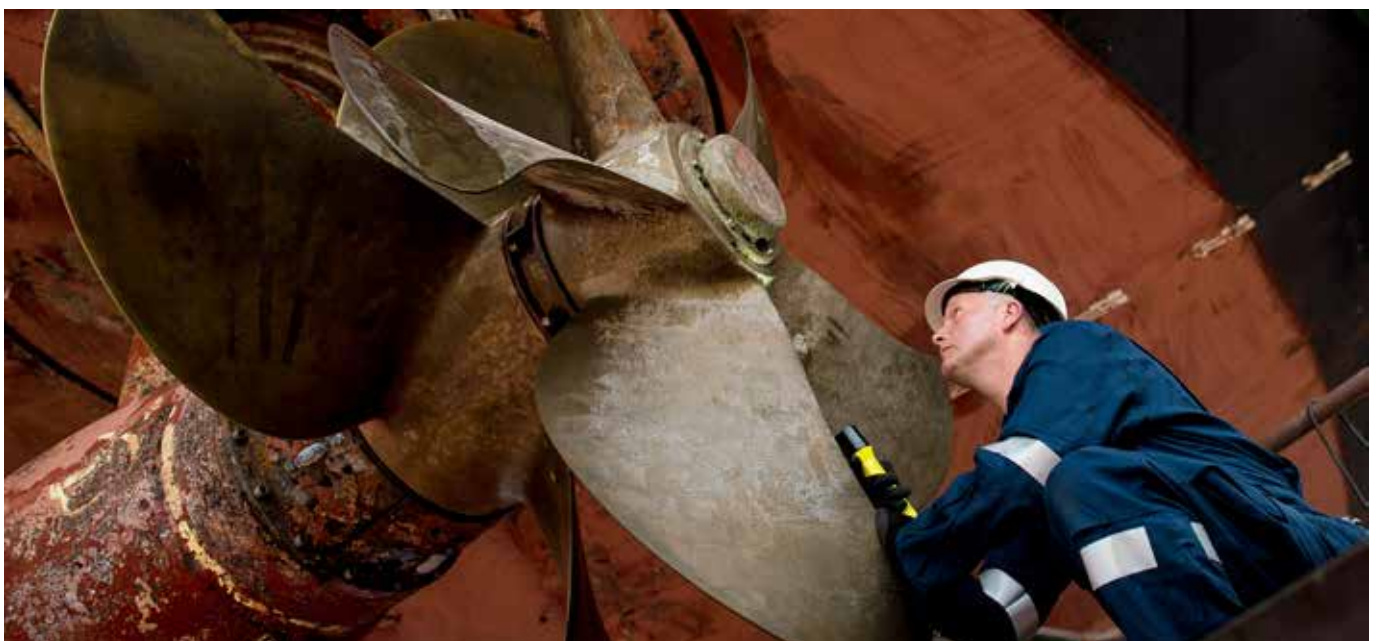
*\*\*Aksjeposten er regnskapsført hos Nærings- og fiskeridepartementet, mens aksjene står i Sjøfartsdirektoratets navn.*



## Registreringsskjema for tilstandsrapportering - kjønn

		Kjønnsbalanse			Månedslønn	
		Menn %	Kvinner %	Total (N)	Menn Kroner	Kvinner Kroner
Totalt i virksomheten	2015	62	38	326	52 411	43 413
	2014	62,5	37,5	333	51 593	42 850
Toppledelse (direktør, avd. dir.)	2015	89	11	9	80 854	Kun en
	2014	89	11	9	80 435	Kun en
Mellomledelse (underdir./seksj.sjef)	2015	73	27	26	63 959	67 237
	2014	73	27	26	62 117	67 081
(sjefingeniør)	2015	95	5	19	55 680	Kun en
	2014	95	5	19	55 795	Kun en
(senioringeniør)	2015	86	14	107	51 274	50 189
	2014	86	14	116	51 143	51 208
(overingeniør)	2015	58	42	24	46 717	43 927
	2014	64	36	22	45 866	44 003
(seniorrådgiver)	2015	54,5	45,5	55	50 085	46 460
	2014	56	44	55	49 659	46 811
(rådgiver)	2015	31,5	68,5	38	41 514	40 595
	2014	29	71	35	41 766	40 464
(førstekonsulent)	2015	17	83	48	37 281	35 297
	2014	16	84	50	37 236	36 512
(konsulent)	2015	0	0	0		
	2014	1	Kun en			Kun en

		Antall tilsatte	Deltid		Midlertidig ansettelse		Foreldre- permisjon		Legemeldt sykefravær	
		Total (N)	M%	K%	M%	K%	M%	K%	M%	K%
Sjøfartsdirektoratet	2015	326	0,31	3,99	1,84	0,31	0,31	0,02	3,09	5,56
	2014	333	0,30	1,80	0,90	0,60	0,30	1,20		



**Sjøfartsdirektoratet**  
Norwegian Maritime Authority

Postboks 2222, 5509 Haugesund  
Smedasundet 50A, 5528 Haugesund  
Telefon: 52 74 50 00  
Telefaks: 52 74 50 01  
E-post: [post@sdir.no](mailto:post@sdir.no)

[www.sdir.no](http://www.sdir.no)