



SØFARTSSTYRELSEN



Resultatkontrakt 2009-2012

Søfartsstyrelsens resultatkontrakt 2009

© Søfartsstyrelsen 2008, Vermundsgade 38C, 2100 København Ø
Telefon 39 17 44 00 - Fax 39 17 44 01
www.sofartsstyrelsen.dk sfs@dma.dk

Indholdet i denne publikation må gengives,
men kun med tydelig angivelse af kilde

ISSN trykt udgave: 1902-2069
ISSN elektronisk udgave: 1902-2077



Indholdsfortegnelse

INDHOLDSFORTEGNELSE	1
1. PRÆSENTATION AF SØFARTSSTYRELSEN	1
1.1 MISSION	1
1.2 VISION.....	2
1.3 VILKÅR	2
1.4 ØKONOMI- OG ERHVERVSMINISTERIETS ARBEJDSPROGRAM	2
2. SØFARTSSTYRELSENS OPGAVER.....	2
2.1 SØFARTSSTYRELSENS OPGAVEHIERARKI	3
3. STRATEGISKE MÅLSÆTNINGER, RESULTATMÅL OG RESULTATKRAV	5
3.1 OVERSIGT OVER PRODUKTGRUPPER OG ÅRETS RESULTATMÅL M.M.	5
4. RESULTATMÅL FOR 2009	7
5. BUDGETMÆSSIGE FORUDSÆTNINGER	14
6. FORMALIA OG PÅTEGNING	15
7. SCOREBOG.....	16
SIKKERHED, SUNDHED OG MILJØ.....	19
ØKONOMISKE RAMMEBETINGELSER.....	23
MARITIME KOMPETENCER.....	25
BILAG 2. HANDLINGSPLANEN ”DANMARK SOM EUROPAS FØRENDE SØFARTSNATION”	26

1. Præsentation af Søfartsstyrelsen

Søfartsstyrelsen er en styrelse under Økonomi- og Erhvervsministeriet. Økonomi- og Erhvervsministeriet består herudover af departementet, Danmarks Statistik, Erhvervs- og Byggestyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Finanstilsynet, Forbrugerstyrelsen, Konkurrencestyrelsen, Patent- og Varemærkestyrelsen samt Sikkerhedsstyrelsen.

Som sektorstyrelse for søfartserhvervet tager styrelsens ansvarsområde udgangspunkt i søfarten og dens rammevilkår, skibet og dets besætning. Styrelsen har således myndighedsansvaret for:

- danske skibes bygning, udstyr og drift (omfattende sikkerhed, terrorforebyggelse, forholdsregler for sejladsen, bemanning, arbejdsmiljø og miljøbeskyttelse) samt havnestatskontrol af udenlandske skibe i dansk havn
- skibsregistrering
- de søfarendes uddannelse, beskæftigelse, sundhed og søfartssociale forhold
- skibsfartspolitik, søret samt erhvervspolitik både nationalt og internationalt.

Myndighedsansvaret gælder både handelsflåden og fiskeriet. Dog har styrelsen ikke ansvaret for erhvervspolitikken for fiskeriet, der hører under Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri.

Endvidere har Søfartsstyrelsen opgaver vedrørende regulering af sejladsforholdene i de danske farvande, mens farvandsafmærkning, farvandsovervågning, overvågning af civil skibsfart, suverænitetshåndhævelse, politimyndighed, alle forhold vedrørende lodsning, forureningsbekæmpelse, miljøovervågning, isbrydning m.m. hører under Forsvarsministeriet.

Søfartsstyrelsen består af den centrale styrelse, 8 synskontorer inklusive kontoret i Nuuk samt Center for det Maritime Sundhedsvæsen på Fanø. Driftsansvaret for skoleskibet DANMARK har styrelsen overført til det maritime uddannelsescenter MARTEC i Frederikshavn, men skibet ejes fortsat af staten repræsenteret ved Søfartsstyrelsen. Søfartsstyrelsen er overordnet ansvarlig for det maritime uddannelsessystem, der består af taxameterstyrede selvejende institutioner.

1.1 Mission

Med udgangspunkt i Økonomi- og Erhvervsministeriets mission og vision om at skabe fremtidsrettede vækstvilkår for borgere og virksomheder i en stadig mere global verden har Søfartsstyrelsen fastlagt sin mission som:

Mission: *At fremme sikkerhed og sundhed på rent hav, samt effektivt at styrke søfartserhvervenes konkurrenceevne og beskæftigelse.*

1.2 Vision

Søfartsstyrelsen arbejder ud fra regeringens handlingsplan ”Danmark som Europas førende søfartsnation” og har fastlagt sin vision som:

***Vision:** Søfartsstyrelsen sætter pejlemærker for fremtidens kvalitetssøfart.*

1.3 Vilkår

Søfartsstyrelsen står over for en væsentlig udfordring i 2009 og kommende år i forhold til at skulle tilpasse styrelsen til de faldende bevillinger. Dette samtidig med, at opgaveporteføljen er stigende som følge af øget indflagning, øget internationalt/regionalt arbejde m.m.

1.4 Økonomi- og Erhvervsministeriets arbejdsprogram

Økonomi- og Erhvervsministeriet har et fælles arbejdsprogram, som angiver de større strategiske mål, som koncernen samlet arbejder efter for at efterleve ministeriets mission samt indfri ministeriets vision. Arbejdsprogrammet angiver også årlige resultatmål for ministeriets indsats for at nå de langsigtede strategiske mål.

Søfartsstyrelsen har hovedansvaret for at nå følgende strategiske mål i arbejdsprogrammet:

- Der arbejdes for reduktion af skibsfartens CO₂-emissioner samtidig med, at danske maritime virksomheders konkurrenceevne fremmes dels gennem vækstfremmende international regulering, som sikrer lige vilkår globalt, dels gennem forskning, innovation og uddannelse bl.a. via det strategiske partnerskab for klimaansvar i Det Blå Danmark.
- Sejladsikkerheden i de arktiske farvande skal styrkes, så risikoen ved den stigende sejlads i bl.a. grønlandske farvande mindskes.
- Der skal iværksættes en forebyggelsesstrategi på det maritime område, herunder lovgivning om gennemførelse af ILO's søfartskonvention.
- Der udarbejdes en dansk integreret maritim politik.
- Søfartsstyrelsen skal sikre, at sagsbehandlingstiden for 90 pct. af sagerne vedr. sønæringsbeviser højst må være på 12 dage.

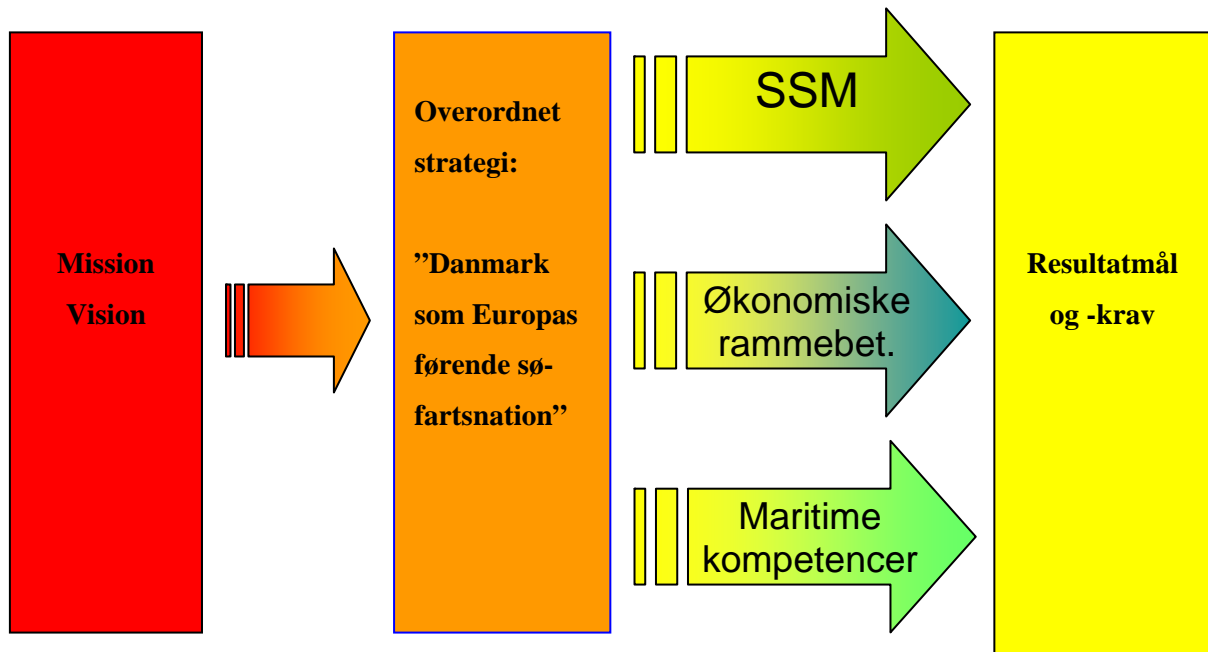
I kontrakten angives, når et resultatkrav er identisk med eller bidrager til opfyldelsen af et årligt resultatmål i arbejdsprogrammet.

2. Søfartsstyrelsens opgaver

Søfartsstyrelsen arbejder efter principperne i Excellencemodellen. Styrelsen har herunder defineret 3 kerneprocesser:

- Sikkerhed, sundhed og miljø (SSM).
- Økonomiske rammebetingelser (ØR).
- Maritime kompetencer (MK).

Sammenhængen mellem Søfartsstyrelsens mission og vision, overordnede strategi, kerneprocesser og resultatmål og -krav kan illustreres som følger:

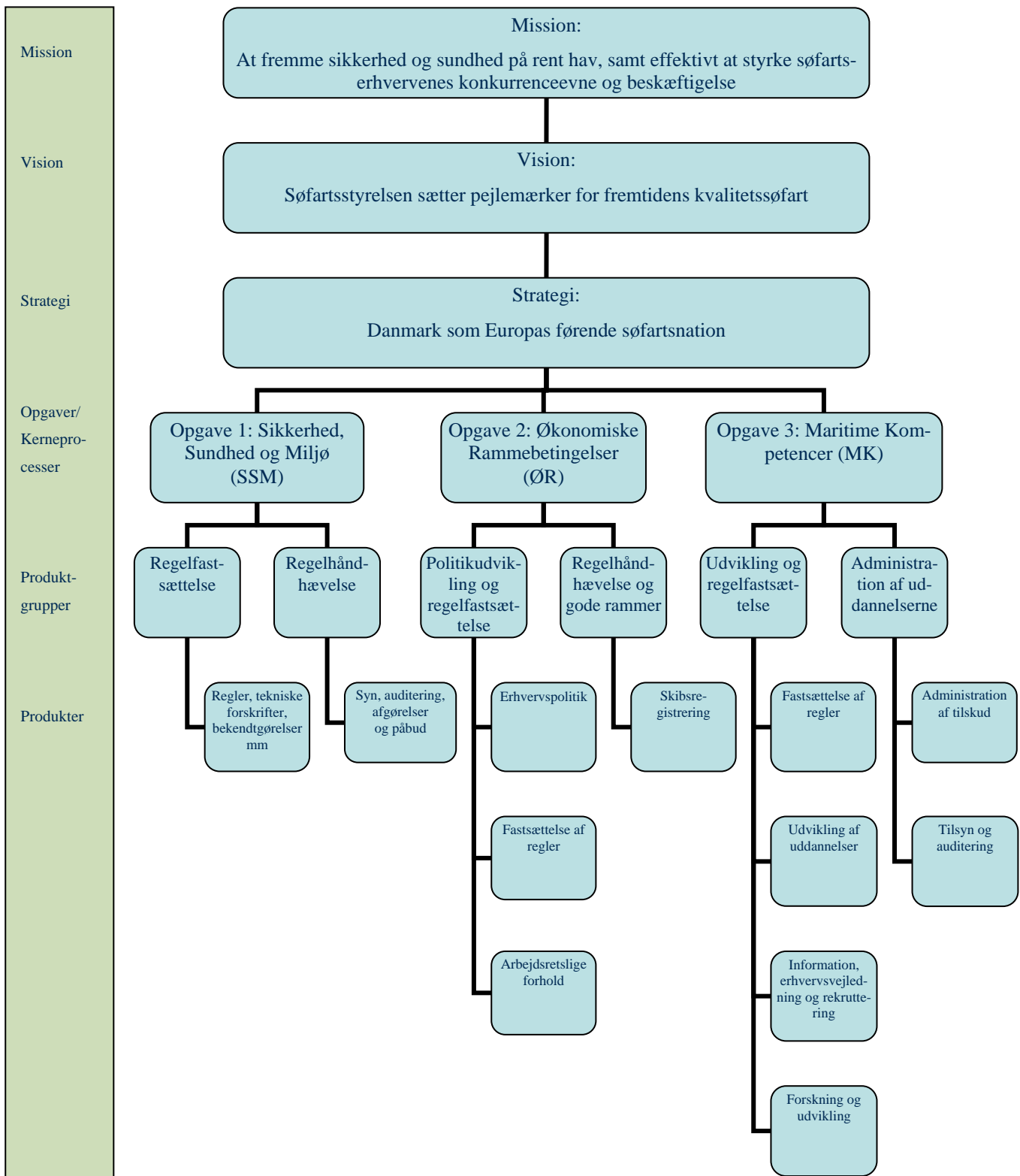


Ud over de 3 – faglige – kerneprocesser har Søfartsstyrelsen de internt rettede støtteprocesser.

2.1 Søfartsstyrelsens opgavehierarki

Søfartsstyrelsens opgavehierarki er en model for gruppering af styrelsens arbejde på forskellige niveauer, så strategi, opgaver og kerneprocesser, produkter, aktiviteter, resultater og ressourcer bliver relateret til hinanden.

Søfartsstyrelsens 3 kerneprocesser udgør "opgaver" i opgavehierarkiets terminologi – se nedenstående figur.



Note: Af hensyn til opgavehierarkiets/resultatkontraktens omfang er der kun medtaget et antal eksempler på Søfartsstyrelsens produkter. Endvidere er støtteprocesserne ikke underopdelt/specificeret, da resultatkontrakten alene vedrører de eksternt rettede opgaver.

3. Strategiske målsætninger, resultatmål og resultatkrav

For hver produktgruppe er der formuleret en strategisk målsætning, som udtrykker, hvad der skal opnås i relation til produktgruppen inden for en tidshorisont på ca. 1 til 3 år. Den strategiske målsætning skal ses som en forbindelse mellem, hvad der skal nås på længere sigt og de resultatmål og –krav, som Søfartsstyrelsen bliver vurderet på i et givet år.

For de strategisk væsentligste produkter er der formuleret resultatmål, som beskriver, hvilke resultater der skal opnås i løbet af året inden for dette produkt. Til hvert resultatmål er knyttet et eller flere resultatkrav, der skal bruges til evaluering af, om resultatmålet er opfyldt.

3.1 Oversigt over produktgrupper og årets resultatmål m.m.

Produkt	Resultatmål	Vægt i pct.	Budget uden / med fællesudgifter (mio. kr.)
Sikkerhed, sundhed og miljø (SSM)			
<i>Produktgruppen: Regelfastsættelse</i>			
Produkt 1: Fastsættelse af regler om sejladssikkerhed og miljøbeskyttelse	Resultatmål 1: Forebyggelsesstrategi	7,5	16,3/19,2
	Resultatmål 2: Sejladssikkerhed i arktiske farvande	7,5	
	Resultatmål 3: Emissioner	15	
	Resultatmål 4: Besætningsfastsættelse	10	
	Resultatmål 5: Pirateri	5	
<i>Produktgruppen: Regelhåndhævelse</i>			
Produkt 2: Regelhåndhævelse – Sikkerhed, sundhed, miljø	Resultatmål 6: Færre arbejdsulykker og tilbageholdelser	10	25,8/32,5
Økonomiske rammebetingelser			
<i>Produktgruppen: Politikudvikling og regelfastsættelse</i>			
Produkt 3: Politikudvikling, søfartens økonomiske rammebetingelser.	Resultatmål 7: Integreret maritim politik	10	4,5/5,8
	Resultatmål 8: Internationalt søfartssamarbejde	10	
<i>Produktgruppen: Regelhåndhævelse og gode rammer</i>			
Produkt 4: Regelhåndhævelse og gode rammer	Resultatmål 9: Indikatorer, sønæringsbeviser, digitalisering, administrative lettelser	5	5,2/7,0
	Resultatmål 10: Stigende tonnage under dansk flag	10	

Produkt	Resultatmål	Vægt i pct.	Budget uden / med fællesudgifter (mio. kr.)
Maritime kompetencer			
<i>Produktgruppen: Udvikling og regelfastsættelse</i>			
Produkt 5: Bedre uddannelser og rekruttering	Resultatmål 11: Uddannelse i miljørigtig skibsdrift og entreprenørskab	5	2,4/3,2
	Resultatmål 12: Rekruttering	5	
Sum på produktniveau			54,2/67,7
Overordnet budget			162,9
Dækningsgrad			33%/42%

Fællesudgifterne er fordelt på de enkelte resultatmål ud fra størrelsen af det samlede krone- og timebudget.

4. Resultatmål for 2009

Sikkerhed, sundhed og miljø

Produktgruppen: Regelfastsættelse

Strategisk målsætning:

Reglerne skal være internationale og let tilgængelige, begrænset til det nødvendige og nyde opbakning i erhverv og samfund.

Regelniveauet for sikkerhed, sundhed og miljøbeskyttelse på danske skibe skal være i top sammenlignet med andre førende søfartsnationer i Europa.

Søfartsstyrelsens bidrag inden for sit ansvarsområde er med til effektivt at reducere risikoen for ulykker og forurening fra skibe i de danske farvande som følge af grundstødninger og kollisioner, og Søfartsstyrelsen bidrager til at fremme en bindende regulering af skibsfartens CO₂-udledning, som effektivt medvirker til at reducere den globale CO₂-udledning, og som samtidigt sikrer ensartede konkurrencevilkår.

Konkret inden udgangen af 2010:

- Fortsætte internationaliseringen af de gode danske særregler for skibe og mandskab, dvs. implementeringen af Handlingsplanen vedrørende danske særregler.

- Implementeringen af den nye ILO konvention om søfarendes arbejdsforhold, som sikrer dansk kvalitetsskibsfart uden at forringe danske skibes konkurrenceevne, er påbegyndt. Søfartsstyrelsen udarbejder udkast til forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven m.fl. mhp. at bringe dansk søfartslovgivning i overensstemmelse med ILO's konvention.

Konkret inden udgangen af 2011:

- Arbejde for, at der i regi af IMO er vedtaget et obligatorisk internationalt regelsæt for sejlads i isfyldte farvande.

Produkt	Resultatmål	Kravtype	Resultatkrav
Produkt 1: Fastsættelse af regler om sikkerhed og miljøbeskyttelse – Styrelsen skal medvirke til, at sejladsikkerheden i de danske farvande forbedres, og at skibsfartens energieffektivitet forbedres.	Resultatmål 1: Der skal iværksættes en forebyggelsesstrategi på det maritime område, herunder lovgivning om gennemførelse af ILO's søfartskonvention. (Målet indgår i Økonomi- og Erhvervsministeriets Arbejdsprogram 2008/2009).	Aktivitet Kvalitet	<ul style="list-style-type: none">• Opklaringsenheden udarbejder i 2009 en temaundersøgelse om brande om bord på skibe med det formål at samle viden om brandsikkerhed til brug for det forebyggende arbejde, jf. den maritime forebyggelsesstrategi.• Lovgivningen skal være færdigudarbejdet - uden væsentlige processuelle problemer eller tekniske fejl, der overstiger bagatelgrænsen - og høring af partnere skal gennemføres med henblik på fremsættelse for Folketinget i efteråret 2009.

	<p>Resultatmål 2: Sejladssikkerheden i de arktiske farvande skal styrkes, så risikoen ved den stigende sejlads i bl.a. grønlandske farvande mindskes. (Målet indgår i Økonomi- og Erhvervsministeriets Arbejdsprogram 2008/2009).</p>	<p>Aktivitet</p> <p>Effekt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Senest 1. juni 2009 er der udarbejdet reviderede nationale regler for sejlads i grønlandske farvande. • Resultatet af ministermødet i april 2009 – i regi af Arktisk Råd – skal være, at der er flertal for, at de arktiske lande vil arbejde for at indføre bindende internationale regler for sejlads i isfyldte farvande i FN's søfartsorganisation IMO.
	<p>Resultatmål 3: Der arbejdes for reduktion af skibsfartens CO₂-emissioner samtidig med, at danske maritime virksomheders konkurrenceevne fremmes dels gennem vækstfremmende international regulering, som sikrer lige vilkår globalt, og dels gennem forskning, innovation og uddannelse bl.a. via det strategiske partnerskab for klimaansvar i Det Blå Danmark (Målet indgår i Økonomi- og Erhvervsministeriets Arbejdsprogram 2008/2009).</p>	<p>Aktivitet</p> <p>Aktivitet</p> <p>Kvalitet</p> <p>Effekt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • På MEPC 59 i juni 2009 vil Danmark arbejde for at opnå tilslutning til to danske forslag: <ul style="list-style-type: none"> a) bindende krav om fælles designstandarder for nybyggede skibe, der sikrer at CO₂-udledningen fra nybyggede skibe sænkes og b) indførelsen af et markedsbaseret instrument – en skibsbrændstofsafgift, hvor provenuet kan bruges til køb af klimakreditter og/eller til finansiering af klimatiltag i udviklingslande. • Ved udgangen af 2009 er der etableret et strategisk forskningscenter for nedbringelse af emissioner ved transport med skib, og centrets hovedopgaver er fastlagt. • Søfartsstyrelsen vil holde ministeren løbende orienteret om de forhandlinger, der foregår i IMO om de to danske forslag om skibsfartens reduktioner af CO₂ (fælles designstandarder for nye skibe samt brændstofsafgift for skibe), med henblik på en sikring af, at regeringens position om "fremtidig regulering af international skibsfarts CO₂-udledning" overholdes, eller om der er behov for en revidering heraf. • Målsætningen for COP15 om at alle skibe uanset flag omfattes af et mål for reduktion af CO₂ i en ny global klimaaftale skal være synlig i forhandlingsoplægget til konferencen.
	<p>Resultatmål 4: Besætningsfastsættelsen på danske og udenlandske skibe skal øge sikkerheden til søs og sikre det maritime miljø.</p>	<p>Aktivitet</p> <p>Effekt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der gennemføres 20 ekstraordinære kontroller af hviletid og bemanning mhp. at identificere problemområder og behov for skærpet kontrol, påbud eller skærpede regler. • Det igangværende revisionsarbejde under IMO vedr. sikker bemanning skal munde ud i reviderede retningslinjer, der skærper håndhævelsen og fastholder en målbaseret reguleringsform¹.

¹ Der skelnes mellem såkaldt "skalabemanning" og målbaseret reguleringsform. Skalabemanning betyder en forhåndsbestemt besætning for hvert skib, der alene afhænger af skibets type, størrelse og evt. fartsområde, mens den målbaserede reguleringsform giver en større fleksibilitet, idet besætningen fastsættes ud fra en konkret vurdering af de kompetencer, der er nødvendige til det specifikke skib.

	Resultatmål 5: Bekæmpelse af pirateri.	Effekt	<ul style="list-style-type: none">• Den dansk ledede korrespondancegruppe forelægger medio 2009 udkast til nye retningslinier for forebyggelse af sørøveri for IMOs komite for Søsikkerhed (MSC). Retningslinjerne skal i stort omfang afspejle de danske ønsker om en justering, ikke mindst med fokus på de alvorlige overfald i Aden-bugten. Ligeledes vil man fra dansk side sikre, at ministerens forslag om et team of experts indgår i korrespondancegruppens arbejde, og Søfartsstyrelsen vil arbejde aktivt for en positiv respons herpå.
--	---	--------	--

Produktgruppen: Regelhåndhævelse

Strategisk målsætning:

Gennem regelhåndhævelse skal sikkerhedsniveauet opretholdes, så dansk skibsfart med rette kan betegnes som kvalitets-skibsfart.

Konkret inden udgangen af 2010:

- At hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker per 1.000 besætningsmedlemmer på alle skibstyper er faldet 3 pct. årligt i perioden 2006-2010 i forhold til perioden 2002-2006.
- Danmark er i top 5 på White-listen i Paris-MoU og Tokyo-MoU.
- Danmark er blevet en Qualship 21-nation hos USCG².

Produkt	Resultatmål	Kravtype	Resultatkrav
Produkt 2: Regelhåndhævelse - Skærpelse og målretning af indsatsen med sikkerhed, sundhed og miljø på danske skibe.	Resultatmål 6: Færre arbejdsulykker på og tilbageholdelser af danske skibe.	Effekt Effekt	<ul style="list-style-type: none">• Hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker per 1.000 besætningsmedlemmer, på alle skibstyper, er i perioden 2005-2009 faldet med mindst 3 pct. i forhold til perioden 2004-2008. Dette svarer til, at der, alt andet lige skal være mindre end 80 alvorlige arbejdsulykker i 2009.• Der må tilsammen højst være 9 tilbageholdelser af dansk registrerede skibe i regionerne Paris-Mou, Tokyo-MoU og USCG i 2009.

² USCG: United States Coast Guard

Økonomiske rammebetingelser

Produktgruppen: Politikudvikling og regelfastsættelse

Strategisk målsætning:

Niveauet og mulighederne for at drive kvalitetsskibsfart fra Danmark skal ligge i top internationalt, og dansk indflydelse i EU og internationalt skal styrkes.

Principper om fri og åben adgang til de globale markeder, som søfartspolitikken bygger på, skal fastholdes og styrkes under det danske formandskab for CSG.

Konkret inden udgangen af 2010:

- I regi af EU er det sikret, at politikken, herunder den nye maritime strategi, anerkender skibsfarten som et globalt erhverv med globale behov.

- Med dansk formandskab og sekretariat for CSG skal der inden 2010 afholdes to USA/CSG-dialogmøder samt tages kontakt om dialog med et større vækstmarked, eksempelvis indenfor BRIK-landene.

Produkt	Resultatmål	Kravtype	Resultatkrav
Produkt 3: Politikudvikling og lovgivning eksklusive sømandsloven - Søfartsstyrelsen skal overvåge søfartserhvervets økonomiske rammebetingelser i en global sammenhæng og pege på eventuelle behov for balancerede justeringer, så Danmark fortsat er attraktiv for danske kvalitetsrederier, og så Danmark kan tiltrække udenlandske rederier, der ønsker at drive kvalitets-skibsfart.	Resultatmål 7: Der skal ske en sammenknytning af de interesser og hensyn, der er forbundet med brugen af havet, således at en bæredygtig vækst fremmes.	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> Der udarbejdes en dansk integreret maritim politik. Målet opgøres ved udgangen af september 2009. (Målet indgår i Økonomi- og Erhvervsministeriets Arbejdsprogram 2008/2009). Politikken er vækstfokuseret, tages godt imod af erhvervet, bygger på EU's retningslinier, men med et klart dansk fingeraftryk, og skaber en strategisk positionering af ministeren i centrum for udviklingen af den maritime vækstpolitik.
	Resultatmål 8: Danmark skal have en tydelig profil i det internationale søfartssamarbejde.	Effekt Effekt	<ul style="list-style-type: none"> Danmark har påvirket arbejdet i IMO til fordel for danske interesser i forbedret søsikkerhed på mindst tre områder³, som aktivt profilerer Danmark i IMO. Danmark arbejder for, at forslagene på søfartsområdet i EU har tydelige danske fingeraftryk. På mindst halvdelen af de forslag der behandles på området, opnås tilslutning til de danske mærkesager⁴.

³ Eksempler på danske interesser: Sejladssikkerhed, herunder at et dansk forslag om implementering af et obligatorisk meldesystem (Sound Rep) møder opbakning på NAV, såfremt der tages endelig stilling til etablering af et VTS i Øresund. Opfølgning på ulykker og forlis, herunder at et forslag om uddannelse af styrmænd og skibsførere på off shore- og ankerhåndteringsfartøjer møder opbakning i STCW-arbejdsgruppen, og at et dansk forslag om overvågning af lukning af døre på slæbebåde møder opbakning i DE. Vedtagelse af en konvention om sikker ophugning af skibe. Sikring af en bred global opbakning til HNS-konventionen, så denne kan træde i kraft gennem en ny protokol, hvor Søfartsstyrelsen vil arbejde for en hurtig vedtagelse på en Diplomatkonference i 2010.

⁴ Eksempler på danske mærkesager: At der i forbindelse med forhandlingerne om Kommissionens udspil til en europæisk maritim transportstrategi 2008-2018 lægges vægt på at EU's medlemsstater skal være de mest attraktive for tiltrækningen af kvalitetsskibsfart. For at nå dette mål vil Danmark arbejde for, at der sikres stabile økonomiske rammebetingelser og gode konkurrencevilkår for det europæiske skibsfartserhverv, at de maritime kompetencer i Europa fremmes og forbedres, at fokus på innovation og ny teknologi intensiveres, samt at der fortsat fokuseres på globalt samarbejde og global regulering på området. At det i forbindelse med forhandlingerne om en revision af EMSA-forordningen (Forordning om etableringen af det europæiske søsikkerhedsagentur) sikres, at EMSA forbliver et primært teknisk agentur, der i vid udstrækning assisterer medlemslandene med at øge sikkerheden til søs, og at den nuværende organisatoriske balance mellem Kommissionen og medlemslandene i videst muligt omfang fastholdes. At det i forbindelse med arbejdet i COSS (Committee on Safe Seas) vedrørende Udstyrsdirektivet sikres, at alle relevante standarder er opdateret i overensstemmelse med bl.a. erhvervets ønsker.

Produktgruppen: Regelhåndhævelse og gode rammer

Strategisk målsætning:

Søfartsstyrelsen skal være værdiskabende for kvalitetsskibsfart.

Konkret inden udgangen af 2009:

- Med henblik på løbende at kunne følge Danmarks udvikling imod at blive Europas førende søfartsnation, skal Søfartsstyrelsen i samarbejde med departementet udvikle et nyt sæt af indikatorer. Indikatorerne skal basere sig på anerkendte internationale kilder, kunne opdateres løbende med aktuelle tal, være forståelig for ikke-søfartskyndige og anerkendes som anvendelige af Rederiforeningerne.

Konkret inden udgangen af 2010:

- Som en del af arbejdet med digitale indberetninger og virk.dk er alle større kommunikationsflader med kunderne, herunder regler og eksterne vejledninger, digitaliseret.

- I overensstemmelse med arbejdet i Økonomi- og Erhvervsministeriets task force for administrative lettelser har styrelsen reduceret søfartserhvervets administrative byrder med den procentsats, som fremgår af Søfartsstyrelsens adm. let handlingsplan (svarende til X⁵ procentpoint).

Produkt	Resultatmål	Kravtype	Resultatkrav
Produkt 4: Regelhåndhævelse - Det skal være let at sejle under dansk flag for kvalitetsredere, og der skal skabes gode rammer for kvalitetsskibsfart og de søfarende gennem effektiv, korrekt og serviceorienteret sagsbehandling. Digitale selvbetjeningsløsninger er et centralt middel til opnåelse heraf.	Resultatmål 9: Udvikling af indikatorer, sønæringsbeviser, digitalisering, administrative lettelser.	Aktivitet	<ul style="list-style-type: none"> • Der udvikles et nyt sæt indikatorer for vurderingen af Danmark som Europas førende søfartsnation. • Søfartsstyrelsen skal sikre, at sagsbehandlingstiden for 90 pct. af sagerne vedr. sønæringsbeviser højst er 12 dage. Opgøres ved udgangen af september 2009 (Resultatkravet indgår i Økonomi- og Erhvervsministeriets arbejdsprogram 2008/2009). • I 2009 skal 50 pct. af virksomhedernes indberetninger foretages digitalt via Virk.dk eller via system-til system-løsninger. Opgøres ved udgangen af september 2009 (Resultatkravet indgår i Økonomi- og Erhvervsministeriets arbejdsprogram 2008/2009). • Søfartsstyrelsen skal i 2009 nedbringe virksomhedernes administrative byrder i overensstemmelse med de reduktionsmål på styrelsens område, som fremgår af styrelsens handlingsplan for administrative lettelser fra 2007.
		Kvalitet	
		Effekt	
		Effekt	
	Resultatmål 10: Stigende tonnage under dansk flag.	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> • Der skal i 2009 fortsat ske en stigning i registeret tonnage målt på de lidt større handelsskibe. Stigningen skal udgøre minimum 5 % af brutto-tonnagen eller ca. 0,45 mio. tons brutto⁶.

⁵ X fastlægges i 2010, når resultatet af Søfartsstyrelsens adm. let-handlingsplan opgøres. I handlingsplanen fra 2005 er de administrative lettelser vurderet til ca. 10 pct.

⁶ Siden tonnageskatteaftalen fra marts 2007 er tonnagen under dansk flag fortsat vokset. Bruttotonnagen registreret i DIS har nu rundet 10 millioner. Heraf udgør de lidt større lastskibe ca. 93 %. I lyset af den globale økonomiske afmatning, der forventes også at fortsætte ind i 2009, kan det blive svært at opretholde den stigningsstakst, der har været over de sidste to år på ca. 1 mio. tons brutto

Maritime kompetencer

Produktgruppen: Udvikling og regelfastsættelse

Strategisk målsætning:

Der fastholdes og udvikles know-how på danske hænder til søfart, fiskeri, offshore og øvrig maritim industri, så der til stadighed er den nødvendige rekrutterings- og vidensbase for vækst i Det Blå Danmark. De maritime uddannelser er internationalt trendsættende og møder de danske maritime erhvervs behov.

Konkret inden udgangen af 2010:

- Der rekrutteres og uddannes det antal studerende med de ønskede kvalifikationer, som søfarterhvervet kan aftage.

Produkt	Resultatmål	Kravtype	Resultatkrav
Produkt 5: Styrelsen skal sikre bedre uddannelser, og at rekrutteringen til de maritime uddannelser og andre uddannelser med betydning for de maritime erhverv svarer til Det Blå Danmarks behov.	Resultatmål 11: Undervisning i miljørigtig skibsdrift og entreprenørskab	Effekt	<ul style="list-style-type: none">Inden udgangen af 2009 skal der på de maritime professionsbacheloruddannelser være indført uddannelseselementer i studieordningerne vedrørende:<ol style="list-style-type: none">energieffektiv drift og reduktion af emissioner, ogentreprenørskab, herunder undervisning i organisering og arbejdsformer.
	Resultatmål 12: Rekruttering, kvalitet i uddannelsen og beskæftigelse	Effekt Effekt	<ul style="list-style-type: none">Rekrutteringen til de videregående søfartsuddannelser skal sikre, at det fastsatte mål på mindst 200 nye uddannelsesaftaler årligt med skibsofficerer og andre maritime officerer nås.Kvalitetsindekset skal i 2009 være på mindst 0,82 for at sikre en stadig forbedring af kvaliteten ved de maritime uddannelser.

om året. Det er derfor vanskeligt at angive meget præcise skøn over tonnaged udviklingen i 2009. Selv en moderat tonnagestigning må, baseret på den globale udvikling, ses som en succes.

5. Budgetmæssige forudsætninger

Der tages forbehold for den endelige bevilling til Søfartsstyrelsen ved vedtagelsen af Finansloven 2009.

	FFL 2009	Budget	Difference	BO1 2010	BO2 2011	BO3 2012
Nettoudgiftsbevilling	138,3	138,3	0,0	133,2	130,1	127,4
Forbrug af reserveret bevilling	6,8	6,8	0,0	3,8	2,3	0,5
Indtægt	17,8	17,8	0,0	17,8	17,8	17,8
Udgift (omkostninger)	162,9	162,9	0,0	154,8	150,2	145,8
Sikkerhed, sundhed og miljø	69,1	69,1	0,0	65,6	63,7	61,8
Økonomiske rammebetingelser	12,9	12,9	0,0	12,3	11,9	11,6
Maritime kompetencer	12,9	12,9	0,0	12,3	11,9	11,6
Generel ledelse og administration	68,0	68,0	0,0	64,6	62,7	60,8
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Det bemærkes, at styrelsens afskrivninger og større anskaffelser er placeret under Generel ledelse og administration.

6. Formalia og påtegning

1. Resultatkontrakten indgås mellem Søfartsstyrelsen og departementet. Resultatkontrakten træder i kraft den 1. januar 2009 og gælder for hele 2009. Resultatkontrakten er en del af ministeriets rullende kontraktstyring. De årlige bevillinger afhænger af årets finanslov.
2. Resultatkontrakten kan genforhandles i løbet af kontraktåret, hvis eksterne faktorer, som institutionen ikke kunne eller burde have forudset, gør, at et eller flere resultatkrav ikke kan nås.
3. Resultatkontrakten er ikke retsligt bindende og fjerner ikke ministerens beføjelser og ansvar. Ministeren har stadig det sædvanlige parlamentariske ansvar, og gældende lovgivning og hjemmelskrav, budget- og bevillingsregler, overenskomster osv. skal følges, med mindre der på sædvanlig måde er skaffet hjemmel til fravigelse.
4. Resultatkontrakten ændrer ikke det almindelige over-underordningsforhold mellem departement og styrelse.
5. Resultatkontrakten er i overensstemmelse med Finansministeriets henstillinger for kontraktstyring.
6. Status på resultatopfyldelsen i resultatkontrakten skal rapporteres, når departementet beder herom og følge departementets instrukser. Den endelige resultatopfyldelse i resultatkontrakten skal rapporteres i styrelsens årsrapport i overensstemmelse med Økonomistyrelsen og departementets vejledninger.
7. Styrelsesdirektøren har ansvaret for overholdelse af og afrapportering på resultatkontrakten samt eventuelt genforhandling.

København, den 10-1-2009

Michael Dithmer

Departementschef Michael Dithmer

København, den 14-1-2009

A. Nordseth

Direktør Andreas Nordseth

7. Scorebog

Produkt	Resultatmål	Vægt i pct.	Delvist opfyldt (50 point)	Opfyldt (100 point)
Produktgruppen: Regelfastsættelse, Sikkerhed, sundhed og miljø				
<i>Strategisk målsætning:</i> Reglerne skal være internationale og let tilgængelige, begrænset til det nødvendige og nyde opbakning i erhverv og samfund.				
Regelniveauet for sikkerhed, sundhed og miljøbeskyttelse på danske skibe skal være i top sammenlignet med andre førende søfartsnationer i Europa.				
Søfartsstyrelsens bidrag inden for sit ansvarsområde er med til effektivt at reducere risikoen for ulykker og forurening fra skibe i de danske farvande som følge af grundstødninger og kollisioner.				
Produkt 1: Fastsættelse af regler om sikkerhed og miljøbeskyttelse – Styrelsen skal medvirke til, at sejladsikkerheden i de danske farvande forbedres, og at skibsfartens energieffektivitet forbedres	Resultatmål 1: Der skal iværksættes en forebyggelsesstrategi på det maritime område, herunder lovgivning om gennemførelse af ILO's søfartskonvention. (Målet indgår i Økonomi- og Erhvervsministeriets Arbejdsprogram 2008/2009).	7,5	1	2
	Resultatmål 2: Sejladsikkerheden i de arktiske farvande skal styrkes, så risikoen ved den stigende sejlads i bl.a. grønlandske farvande mindskes. (Målet indgår i Økonomi- og Erhvervsministeriets Arbejdsprogram 2008/2009).	7,5	1	2
	Resultatmål 3: Der arbejdes for reduktion af skibsfartens CO ₂ -emissioner samtidig med, at danske maritime virksomheders konkurrenceevne fremmes dels gennem vækstfremmende international regulering, som sikrer lige vilkår globalt, og dels gennem forskning, innovation og uddannelse bl.a. via det strategiske partnerskab for klimaansvar i Det Blå Danmark (Målet indgår i Økonomi- og Erhvervsministeriets Arbejdsprogram 2008/2009).	15	2	3
	Resultatmål 4: Besætningsfastsættelsen på danske og udenlandske skibe skal øge sikkerheden til søs og sikre det maritime miljø.	10	1	2
	Resultatmål 5: Bekæmpelse af pirateri.	5	0	1
Produktgruppen: Regelhåndhævelse, Sikkerhed, sundhed og miljø				
<i>Strategisk målsætning:</i> Gennem regelhåndhævelse skal sikkerhedsniveauet opretholdes, så dansk skibsfart med rette kan betegnes som kvalitetsskibsfart.				

<p>Produkt 2: Regelhåndhævelse - Skærpeelse og målretning af indsatsen med sikkerhed, sundhed og miljø på danske skibe.</p>	<p>Resultatmål 6: Færre arbejdsulykker på og tilbageholdelser af danske skibe.</p>	10	1	2
<p>Produktgruppen: Politikudvikling og regelfastsættelse, økonomiske rammebetingelser</p>				
<p><i>Strategisk målsætning:</i> Niveauet og mulighederne for at drive kvalitetsskibsfart fra Danmark skal ligge i top internationalt, og dansk indflydelse i EU og internationalt skal styrkes.</p>				
<p>Principper om fri og åben adgang til de globale markeder, som søfartspolitikken bygger på, skal fastholdes og styrkes under det danske formandskab for CSG.</p>				
<p>- Bidrage til at fremme en bindende regulering af skibsfartens CO2-udledning, som effektivt medvirker til at reducere den globale CO2-udledning, og som samtidigt sikrer ensartede konkurrencevilkår.</p>				
<p>Produkt 3: Politikudvikling og lovgivning eksklusive sømandsloven - Søfartsstyrelsen skal overvåge søfartserhvervens økonomiske rammebetingelser i en global sammenhæng og pege på eventuelle behov for balancerede justeringer, så Danmark fortsat er attraktiv for danske kvalitetsrederier, og så Danmark kan tiltrække udenlandske rederier, der ønsker at drive kvalitetsskibsfart.</p>	<p>Resultatmål 7: Der skal ske en sammenknytning af de interesser og hensyn der er forbundet med brugen af havet, således at en bæredygtig vækst fremmes.</p>	10	0	1
	<p>Resultatmål 8: Danmark skal have en tydelig profil i det internationale søfartssamarbejde.</p>	10	1	2
<p>Produktgruppen: Regelhåndhævelse og gode rammer, økonomiske rammebetingelser</p>				
<p><i>Strategisk målsætning:</i> Søfartsstyrelsen skal være værdiskabende for kvalitetsskibsfart.</p>				
<p>Produkt 4: Regelhåndhævelse - Det skal være let at sejle under dansk flag for kvalitetsredere, og der skal skabes gode rammer for kvalitetsskibsfart og de søfarende gennem effektiv, korrekt og serviceorienteret sagsbehandling. Digitale selvbetjeningsløsninger er et centralt middel til opnåelse heraf.</p>	<p>Resultatmål 9: Udvikling af indikatorer, sønæringsbeviser, digitalisering, administrative lettelser.</p>	7,5	2	3
	<p>Resultatmål 10: Stigende tonnage under dansk flag.</p>	7,5	0	1
<p>Produktgruppen: Udvikling og regelfastsættelse, maritime kompetencer</p>				
<p><i>Strategisk målsætning:</i> Der fastholdes og udvikles know-how på danske hænder til søfart, fiskeri, offshore og øvrig maritim industri, så der til stadighed er den nødvendige rekrutterings- og vidensbase for vækst i Det Blå Danmark. De maritime uddannelser er internationalt trendsættende og møder de danske maritime erhvervs behov.</p>				
<p>Produkt 5: Styrelsen skal sikre bedre uddannelser, og at rekrutteringen til de maritime uddannelser og andre uddannelser med betydning for de maritime erhverv svarer til Det Blå Danmarks behov.</p>	<p>Resultatmål 11: Undervisning i miljørigtig skibsdrift og entreprenørskab</p>	5	0	1
	<p>Resultatmål 12: Rekruttering, kvalitet i uddannelsen og beskæftigelse</p>	5	1	2

Søfartsstyrelsen har 3 særligt strategisk vigtige mål: Resultatmål nr. 3 om skibsfartens CO2-emissioner, resultatmål nr. 6 om færre arbejdsulykker og færre tilbageholdelser af danske skibe og resultatmål nr. 8 om en tydelig profil i det internationale arbejde.

En budgetafvigelse på mere end 20 pct. medfører en reducere af scoren med 25 point. Et opfyldt resultatmål med en budgetafvigelse på mere end 20 pct. giver således 75 point, mens et delvist opfyldt resultatmål med en budgetafvigelse på mere end 20 pct. giver 25 point. Opgørelsen af et eventuelt overforbrug eller

overbudgettering sker på baggrund af budgettal og regnskabstal uden fællesudgifter.

Bilag 1. Måling af de strategiske målsætninger

Sikkerhed, Sundhed og Miljø

Produktgruppe: Regelfastsættelse

Strategisk målsætning: *Reglerne skal være internationale og let tilgængelige, begrænset til det nødvendige og nyde opbakning i erhverv og samfund. Regelniveauet for sikkerhed, sundhed og miljøbeskyttelse på danske skibe skal være i top sammenlignet med andre førende søfartsnationer i Europa. Søfartsstyrelsens bidrag inden for sit ansvarsområde er med til effektivt at reducere risikoen for ulykker og forurening fra skibe i de danske farvande som følge af grundstødninger og kollisioner, og Søfartsstyrelsen bidrager til at fremme en bindende regulering af skibsfartens CO₂-udledning, som effektivt medvirker til at reducere den globale CO₂-udledning, og som samtidigt sikrer ensartede konkurrencevilkår.*

Konkret inden udgangen af 2010:

- Fortsætte internationaliseringen af de gode danske særregler for skibe og mandskab, dvs. implementeringen af Handlingsplanen vedrørende danske særregler.
- Implementeringen af den nye ILO konvention om søfarendes arbejdsforhold, som sikrer dansk kvalitets-skibsfart uden at forringe danske skibes konkurrenceevne, er påbegyndt. - Søfartsstyrelsen udarbejder udkast til forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven m.fl. mhp. at bringe dansk søfarts-lovgivning i overensstemmelse med ILO's konvention.

Konkret inden udgangen af 2011:

- Arbejde for, at der i regi af IMO er vedtaget et obligatorisk internationalt regelsæt for sejlads i isfyldte farvande.

Løbende opfølgning: Der måles årligt for at følge fremdriften i forhold til den strategiske målsætning. Opfyldelsen af aktivitetskravene om forebyggelsesstrategi og reviderede regler for sejlads i grønlandske/isfyldte farvande vil blive vurderet af departementet efter indstilling fra Søfartsstyrelsen ved udgangen af 2009.

Endelig opgørelse: Den endelige opgørelse af den strategiske målsætning vil blive vurderet i årsrapporten for 2011. Den strategiske målsætning anses som værende opfyldt, hvis de konkrete målsætninger, der er opstillet for perioden 2010-2011 er opfyldt.

Data, der ligger til grund for opgørelsen: Udkast til lovforslag, der sætter Danmark i stand til at ratificere ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold. Reviderede regler for sejlads i isfyldte farvande. Desuden mødemateriale fra IMO, COP15 og Arktisk Råd.

Produktgruppe: Regelhåndhævelse

Strategisk målsætning: *Gennem regelhåndhævelse skal sikkerhedsniveauet opretholdes, så dansk skibsfart med rette kan betegnes som kvalitetsskibsfart.*

Konkret inden udgangen af 2010:

- At hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker per 1.000 besætningsmedlemmer på alle skibstyper er faldet 3 pct. årligt i perioden 2006 – 2010 i forhold til perioden 2002 – 2006.
- Danmark er i top 5 på White-listen i Paris-Mou og Tokyo-Mou

- Danmark er blevet en Qualship 21-nation hos USCG.

Løbende opfølgning: Der måles månedligt på målet vedrørende alvorlige arbejdsulykker. Årligt vil der blive fulgt op på Danmarks placering dels på White-listen i Paris-Mou og Tokyo-Mou, dels på listen over Qualship 21-nationer hos USCG.

Endelig opgørelse: Den endelige opgørelse af den strategiske målsætning vil blive vurderet i årsrapporten for 2010. Den strategiske målsætning er opfyldt, hvis de tre konkrete mål i målsætningen er opfyldt.

Data, der ligger til grund for opgørelsen:

1. At hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker per 1.000 besætningsmedlemmer på alle skibstyper er faldet 3 pct. årligt i perioden 2006 – 2010 i forhold til perioden 2002 – 2006.

Resultatmålet kan uddybes med følgende:

- Hyppigheden beregnes som et rullende gennemsnit over en 5-årig periode.
- Der beregnes en hyppighed for henholdsvis fiskeriet og handelsflåden (dvs. passagerskibe og lastskibe med en tonnage over henholdsvis under 3.000). Begge hyppigheder skal falde med 3 pct. årligt for at opfylde resultatkravet.
- De alvorlige arbejdsulykker, der indgår i beregningen, er ulykker anmeldt til Søfartsstyrelsen, som resulterer i åbent eller lukket knoglebrud, mistet legemsdel, eller hvor ulykken omfatter omfattende dele af legemet.
- Besætningsmedlemmer omfatter søfarende og fiskere til søs. Antal fiskere er baseret på Fiskeridirektoratets opgørelse af fiskere pr. 31. december, mens antal søfarende er baseret på Søfartsstyrelsens tal for antal påmønstrede pr. 30. september. Begge tal fremgår af de respektive styrelsers hjemmeside. Det skal bemærkes, at det reelle antal beskæftigede på passager- og lastskibe er større end antallet af påmønstrede pr. 30. september, idet tallet for påmønstrede på en given dag ikke omfatter søfarende på ferie, afspadsring, eller under sygdom m.v.
- I hyppighedsberegningen for fiskeriet medtages ikke alvorlige arbejdsulykker på grønlandske fiskeskibe samt fiskere på grønlandske skibe.
- Der tages udgangspunkt i gennemsnittet for perioden 2002-2006 - dette resultat skal reduceres med mindst 3 pct. om året.
- Arbejdsulykker kan blive anmeldt til Søfartsstyrelsen med flere måneders forsinkelse. Ved opgørelsen af resultatmålet for et givent år i forbindelse med årsrapporten, er det derfor antallet af arbejdsulykker i det givne år, der er anmeldt til styrelsen pr. 1. februar i det efterfølgende år, der anvendes i beregningen.

I de to nedenstående tabeller er vist beregningsgrundlaget for resultatmålet.

Antal anmeldte alvorlige arbejdsulykker fordelt på år for ulykken

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	ÅTD 2008
Fiskeskibe*	71	52	50	41	29	26	23	15	13
Handelsskibe under 3.000	44	53	36	32	19	17	22	27	12
Handelsskibe over 3.000	25	30	22	28	19	11	26	31	22
Passagerskibe	14	12	19	12	14	12	8	8	13
Total	154	147	127	113	81	66	79	81	60

Kilde: Søfartsstyrelsen.

Note: *Tallet omfatter ikke alvorlige arbejdsulykker på grønlandske fiskeskibe.

Antal besætningsmedlemmer på skibene

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008*
Fiskeskibe (pr. 31/12)**	6.448	6.226	5.838	5.412	5.106	4.846	4.480	3.969	...***
Handelsskibe under 3.000 (pr. 30/9)	2.691	2.461	2.369	2.282	2.069	2.119	2.449	2.720	3.088
Handelsskibe over 3.000 (pr. 30/9)	3.159	3.207	3.211	3.282	3.604	3.864	4.601	4.654	5.679
Passagerskibe (pr. 30/9)	2.743	2.546	2.649	2.471	2.512	2.474	2.556	2.783	1.842

Kilde: Søfartsstyrelsen og **Fiskeridirektoratet. (Statistik omfatter Erhverv og bierhverv)

Note: * Antal besætningsmedlemmer pr. 30. juni 2008.

**Tallet omfatter ikke fiskere på grønlandske skibe.

***Mønstringstal på fiskeskibe er opgjort med baggrund i tallene for 2007. Fiskeridirektoratet har ikke på nuværende tidspunkt offentliggjort tallene for mønstringer. Når tallene foreligger, opdateres gennemsnittet.

Bemærk, at besætningsmedlemmer på handelsskibe og passagerskibe er antal påmønstrede på en given dato et givent år. Tallene omfatter således ikke søfarende på ferie, afspadsering, eller under sygdom m.v.

Nedenfor er vist udviklingen i målet fra perioden 2000-2004 og frem for henholdsvis fiskeriet og handelsflåden. Det skal bemærkes, at tallene for 2003-2006 kun er en indikation af målet - beregnet på baggrund af de oplysninger som styrelsen var i besiddelse af pr. 15. september 2007.

Fiskeriet: Hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker pr. 1.000 besætningsmedlemmer - 5 års gennemsnit

	2000-2004	2001-2005	2002-2006	2003-2007	2004-2008*
Fiskeskibe ekskl. Grønland**	8,4	7,2	6,6	5,4	4,7***

*Ikke det endelige tal for perioden 2003-2008, idet antallet af arbejdsulykker i 2008 er baseret på en lineær fremskrivning af det antal alvorlige arbejdsulykker, der var anmeldt til Søfartsstyrelsen pr. 30. november 2008.

** Tallet omfatter ikke alvorlige arbejdsulykker på grønlandske fiskeskibe samt fiskere på grønlandske skibe.

***Mønstringstal på fiskeskibe er opgjort med baggrund i tallene for 2007. Fiskeridirektoratet har ikke på nuværende tidspunkt offentliggjort tallene for mønstringer. Når tallene foreligger, opdateres gennemsnittet.

Handelsflåden: Hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker pr. 1.000 besætningsmedlemmer - 5 års gennemsnit

	2000-2004	2001-2005	2002-2006	2003-2007	2004-2008*
Handelsskibe under 3.000	15,5	13,9	11,2	10,1	7,8
Handelsskibe over 3.000	7,5	6,4	5,7	5,7	4,9
Passagerskibe	5,5	5,5	5,1	4,2	4,5
Total handelsflåden	9,2	8,2	7,0	6,4	5,6

*Ikke det endelige tal for perioden 2003-2008, idet antallet af arbejdsulykker i 2008 er baseret på en lineær fremskrivning af det antal alvorlige arbejdsulykker, der var anmeldt til Søfartsstyrelsen pr. 30. november 2007.

Bemærk, at antal besætningsmedlemmer er antal påmønstrede på en given dato et givent år og omfatter således ikke søfarende på ferie, afspadsering, eller under sygdom m.v.

2. Danmark er i top 5 på White-listen i Paris-Mou og Tokyo-Mou:

Mou-regionerne udarbejder årligt en rangliste over flagstater, hvis skibe er blevet inspiceret i Mou-regionen. Ranglisten er baseret på gennemsnittet af flagstatens tilbageholdte skibe over den forudgående tre-årige periode. De lande, der er placeret i den øverste del af listen, er placeret på White-listen. Placeringen er en indikator for de enkelte flagstats performance. Den årlige placering offentliggøres i Mou'ernes årsrapporter.

Hvorvidt målsætningen om, at Danmark er i top 5 på White-listen i Paris-Mou og Tokyo-Mou inden udgangen af 2010, kan afgøres, når årsrapporterne for 2010 offentliggøres, formentlig i maj måned 2011.

Ved den seneste offentliggørelse i årsrapporterne for 2007 lå Danmark på en 10. plads på White-listen i Paris-MoU, og på en 2. plads på White-listen i Tokyo-MoU. Der er endnu ikke offentliggjort årsrapporter for 2008.

3. Danmark er blevet en Qualship 21-nation hos USCG:

Qualship 21 er United States Coast Guard's (USCG) særlige belønningssystem til skibe under fremmed flag, der ved anløb til havne i USA, opfylder en række kvalitetskrav. Skibene får tildelt et særligt certifikat for en to-årig periode og bliver opført på en liste på USCG's hjemmeside.

Et væsentligt kvalitetskrav for at blive en Qualship 21-nation er, at flagstatens treårige tilbageholdelsesprocent (forholdet mellem antal tilbageholdelser (ikke ISPS-tilbageholdelser⁷) og individuelle anløb de sidste tre år) ikke er større end 1,0 pct.

Nedenfor er vist beregningen af Danmarks tre-årige tilbageholdelsesprocent for perioden 2001 til 2007.

	Antal individuelle anløb af danske skibe i havne i USA	Antal tilbageholdelser (ikke ISPS) af danske skibe ved havnestatskontroller i USA	Årlig tilbageholdelsesprocent	Treårig tilbageholdelsesprocent
2001	142	1	0,7 %	0,5 %
2002	115	1	0,9 %	0,7 %
2003	113	0	0,0 %	0,5 %
2004	104	3	2,9 %	1,2 %
2005	92	1	1,1 %	1,3 %
2006	90	2	2,2 %	2,1 %
2007	87	0	0,0%	1,1%

Kilde: USCG's årsrapporter.

Det ses af tabellen, at Danmark fra og med 2004 har haft en tre-årig tilbageholdelsesprocent på mere end 1,0 pct.. Danmark har derfor ingen Qualship 21-skibe i øjeblikket. Beregningsmetoden betyder, at et dårligt resultat i et enkelt år, vil kunne mærkes i de efterfølgende tre år og dermed påvirke Danmarks chancer for at blive en Qualship 21-nation inden 2010. Under antagelse af at danske skibe fortsat vil foretage knap 100 individuelle anløb om året, vil den treårige tilbageholdelsesprocent først blive 1,0 pct. eller mindre, når der er tilbageholdt mindre end tre skibe i løbet af tre år. Pr. 1. december 2008 er ét dansk skib blevet tilbageholdt ved havnestatskontroller i USA.

⁷ USCG opdeler deres tilbageholdelser i henholdsvis 'Safety related detentions' og 'ISPS major control actions'. Sidstnævnte tilbageholdelse sker, hvis et skib ikke overholder kravene i SOLAS-konventionens kapitel XI eller del A i ISPS-koden. (SOLAS = Safety of Life at Sea; ISPS = International Ship and Port Facility Security).

Økonomiske rammebetingelser

Produktgruppe: Politikudvikling og regelfastsættelse

Strategisk målsætning: *Niveauet og mulighederne for at drive kvalitetsskibsfart fra Danmark skal ligge i top internationalt, og dansk indflydelse i EU og internationalt skal styrkes. Principper om fri og åben adgang til de globale markeder, som skibsfartspolitikken bygger på, skal fastholdes og styrkes under det danske formandskab for CSG.*

Konkret inden udgangen af 2010:

- I regi af EU er det sikret, at politikken, herunder den nye maritime strategi, anerkender skibsfarten som et globalt erhverv med globale behov.
- Med dansk formandskab og sekretariat for CSG skal der inden 2010 afholdes to USA/CSG-dialogmøder samt tages kontakt om dialog med et større vækstmarked, eksempelvis indenfor BRIK-landene.

Løbende opfølgning: Der måles årligt på målsætningen for at følge fremdriften i forhold til den strategiske målsætning. Opfyldelsen af effektkravene vedrørende dansk indflydelse på de skibsfartsrelaterede dele af EU-arbejdet samt vedrørende dansk påvirkning af arbejdet i IMO vil begge blive vurderet af departementet efter indstilling fra Søfartsstyrelsens ved udgangen af 2009.

Endelig opgørelse: Den endelige opgørelse af den strategiske målsætning vil blive vurderet i årsrapporten for 2010. Den strategiske målsætning er opfyldt, hvis de konkrete mål i målsætningen er opfyldt.

Data, der ligger til grund for opgørelsen: En udarbejdet dansk integreret maritim politik, afholdelse af dialogmøder og IMO og EU-materiale.

Produktgruppe: Regelhåndhævelse og gode rammer

Strategisk målsætning: *Søfartsstyrelsen skal være værdiskabende for kvalitetsskibsfart.*

Konkret inden udgangen af 2009:

- Med henblik på løbende at kunne følge Danmarks udvikling imod at blive Europas førende søfartsnation, skal Søfartsstyrelsen i samarbejde med departementet udvikle et nyt sæt af indikatorer. Indikatorerne skal basere sig på anerkendte internationale kilder, kunne opdateres løbende med aktuelle tal, være forståelig for ikke-søfartskyndige og anerkendes som anvendelige af Rederiforeningerne.

Konkret inden udgangen af 2010:

- Som en del af arbejdet med digitale indberetninger og Virk.dk er alle større kommunikationsflader med kunderne, herunder regler og eksterne vejledninger, digitaliseret.

- I overensstemmelse med arbejdet i Økonomi- og Erhvervsministeriets task force for administrative lettelser har styrelsen reduceret søfartserhvervets administrative byrder med den procentsats, som fremgår af Søfartsstyrelsens adm. let handlingsplan (svarende til X⁸ pct. point).

Løbende opfølgning: Der måles årligt på målsætningen for at følge fremdriften i forhold til den strategiske målsætning.

Endelig opgørelse: Den endelige opgørelse af de konkrete mål for den strategiske målsætning vil blive vurderet i årsrapporten for 2010. Den strategiske målsætning er opfyldt, hvis de to konkrete mål i målsætningen er opfyldt.

Data, der ligger til grund for opgørelsen: Handlingsplanen for styrelsens nedbringelse af virksomhedernes administrative byrder. Desuden optælling af enhedsomkostninger, samt sagsbehandlingstid for sønæringsbeviser.

⁸ X fastlægges i 2010, når resultatet af Søfartsstyrelsens adm.let-handlingsplanen opgøres. I handlingsplanen fra 2005 er de administrative lettelser vurderet til ca. 10 pct.. I 2008 er nye initiativer kommet til, som endnu ikke er værdisat.

Maritime kompetencer

Produktgruppe: Udvikling og regelfastsættelse

Strategisk målsætning: *Der fastholdes og udvikles know-how på danske hænder til søfart, fiskeri, offshore og øvrig maritim industri, så der til stadighed er den nødvendige rekrutterings- og vidensbase for vækst i Det Blå Danmark. De maritime uddannelser er internationalt trendsættende og møder de danske maritime erhvervs behov.*

Konkret inden udgangen af 2010:

- Der rekrutteres og uddannes det antal studerende med de ønskede kvalifikationer, som søfartserhvervet kan aftage.

Løbende opfølgning: Der måles årligt på målsætningen for at følge fremdriften i forhold til den strategiske målsætning.

Endelig opgørelse: Den endelige opgørelse af den strategiske målsætning vil blive vurderet i årsrapporten for 2010. Den strategiske målsætning er opfyldt, hvis de konkrete mål til målsætningen er opfyldt.

Data, der ligger til grund for opgørelsen:

De realiserede rekrutteringstal i de enkelte år. Beregnet kvalitetsindex. Evalueringer af de maritime uddannelser.

Bilag 2. Handlingsplanen "Danmark som Europas førende søfartsnation"

Handlingsplanen er et væsentligt bidrag til regeringens målsætning om at gøre Danmark til verdens mest konkurrencedygtige økonomi, hvorfor indsatsområderne strækker sig over flere år. I tabellen nedenfor er indsatsområderne frem til 2010 præsenteret.

Indsatsområder i handlingsplanen 2009 - 2010	
Nr.	Indsats
1	De nye professionsbacheloruddannelser skal kunne akkrediteres af Evalueringsinstituttet efter 2008.
2	Styrke uddannelse og forskning samt teknologi- og produktudvikling på det maritime område. Arbejdet udføres af DTU og Force Technologies. Søfartsstyrelsen er med i Advisory Board.
3	Etablering af iværksætterprojekt for Det Blå Danmark i samarbejde med EBST, Erhvervsservicecenter Taastrup og EMUC. Etableres i 2006, kører herefter i 2007-2009.
4	Gennemførelse af byrdekomitéens plan fra december 2005 om reduktion af søfarts- og fiskerierhvervets administrative omkostninger. Indgår i styrelsens resultatkontrakt - Resultatmål 9.
5	Internationalisering eller afskaffelse af særregler.
6	Gennemførelse af søfartsrelaterede projekter inden for rammerne af den danske udviklingsbistand søges intensiveret, sker løbende 2006-2009.
7	Al relevant lovgivning, bekendtgørelser, skemaer mv. oversættes til engelsk.
8	Automatisk mønstringskontrol. Projektet er afhængigt af andre digitaliseringsprojekter og igangsættes derfor som et af de sidste.
9	Digitalisering og forenkling af besætningsfastsættelse.
10	Digitalisering af synsprocessen med elektronisk adgang til syn på egne skibe.
11	Digitalisering af indberetning af helbredsoplysninger og elektroniske lægeattester.
12	Digitalisering af sønæringsbeviser.
13	Elektronisk skibsdagbog.
14	Undersøgelse af mulighederne for digitalisering af sygesikringssystemet og sygedagpengesystemet.