



SØFARTSSTYRELSEN



Resultatkontrakt 2005-2008

Indholdsfortegnelse

INDLEDNING	1
FORANDRINGER SIDEN SIDSTE KONTRAKT	1
VILKÅR FOR STYRELSENS ARBEJDE	2
SØFARTSSTYRELSENS STYRINGSMODEL	2
MISSION	2
VISION	3
OVERORDNEDE MÅLSÆTNINGER OG POLITIKKER	3
TVÆRGÅENDE FORHOLD	4
SIKKERHED, SUNDHED OG MILJØ	5
SØFARTSERHVERVENES ØKONOMISKE RAMMEBETINGELSER	6
MARITIME KOMPETENCER	6
STØTTEPROCESSER TIL KERNEPROCESSERNE	7
OVERSIGT OVER ALLE MÅL I KONTRAKTEN	7
STYRELSENS RESULTATMÅL	9
TVÆRGÅENDE FORHOLD	9
ENHEDSOMKOSTNINGER	9
MINISTERBETJENING	9
LOVGIVNING SARBEJDE	10
LETTESE AF DE ADMINISTRATIVE BYRDER (ADM. LET.)	11
KLARE MÅL	12
SIKKERHED, SUNDHED OG MILJØ	14
FREMME AF KVALITETSSKIBSFART	14
TILFREDSHEDSUNDERSØGELSER OG BENCHMARKING	15
DANSKE SKIBE TILBAGEHOLDT I UDENLANDSK HAVN	15
FORBEDRING AF SIKKERHED OG SUNDHED TIL SØS	17
SEJLADSSIKKERHED	18
SYNSVIRKSOMHED	19
SØFARTSERHVERVENES ØKONOMISKE RAMMEBETINGELSER	21
DANMARK SOM EUROPAS FØRENDE SØFARTSNATION	21
MARITIME KOMPETENCER	23
KVALITETSINDEKS PÅ SØFARTSUDDANNELSERNE	23
IMPLEMENTERING AF UDDANNELSESREFORMEN	23
STØTTEPROCESSER TIL KERNEPROCESSERNE	25
VIRK.DK OG DEN ØVRIGE DIGITALISERING AF SØFARTSSTYRELSEN	25
BILAG 1: SAMMENHÆNG I RESULTATKONTRAKTEN MELLEM KERNEPROCESSER, OVERORDNEDE MÅLSÆTNINGER, POLITIKKER OG RESULTATMÅL	28

BILAG 2: DANMARKS TIDLIGERE PLACERINGER I FORSKELLIGE MOU'S	31
BILAG 3: EN BESKRIVELSE AF KVALITETSINDEKSET PÅ UDDANNELSERNE.....	32
BILAG 4: SCOREBOG	34
BILAG 5: PRODUKTION, PRODUKTIVITET OG SAGSBEHANDLINGSTID.....	36
BILAG 6: DEN FORVENTEDE GENNEMSNITLIGE SAGSBEHANDLINGSTID	37
BILAG 7: BUDGET OG BEVILLINGSFORHOLD	38
KOMPETENCE OG ANSVARFORDDELING.....	39
IKRAFTTRÆDEN, RESULTATVURDERING OG REVISION.....	39

Indledning

Søfartsstyrelsen er en styrelse under Økonomi- og Erhvervsministeriet. Styrelsen består af den centrale styrelse, 8 synskontorer uden for den centrale styrelse inkl. kontoret i Nuuk samt Center for det Maritime Sundhedsvæsen. Driftsansvaret for skoleskibet DANMARK hører under det maritime uddannelsescenter MARTEC i Frederikshavn, men skibet ejes af staten repræsenteret ved Søfartsstyrelsen.

Endvidere har Søfartsstyrelsen det overordnede ansvar for det maritime uddannelsessystem, der består af: 3 uddannelsescentre, 5 maskinmesterskoler, 1 navigationsskole, 1 skipperskole, 1 søfartsskole og skoleskibet GEORG STAGE, der alle er taxameterstyrede, selvejende institutioner.

Forandringer siden sidste kontrakt

Siden kontrakten for 2004 – 2007 blev udarbejdet, er der sket følgende begivenheder, der i større eller mindre grad har haft betydning for styrelsens udvikling:

I juni 2004 blev der på baggrund af den Søfartspolitiske Vækststrategi, truffet en politisk beslutning om det maritime uddannelsessystems fremtid. Beslutningen indebar, at Maritimt Uddannelsescenter Vest samt maskinmesterskolerne i Aalborg og Odense ophører. Skolerne vil i en overgangsperiode nedtrappe deres aktiviteter.

Styrelsen deltog i det af regeringen nedsatte udvalg, vedr. øget anvendelse af lods samt styrket overvågning af sejladsikkerheden. Arbejdet mundede ud i 18 konkrete initiativer til forbedring af sejladsikkerheden, herunder at der skal etableres en klar ansvarsfordeling mellem de myndigheder, der har opgaver på det maritime områder med henblik på effektiv varetagelse af de hurtigt voksende kyststatsopgaver.

Styrelsen lukkede pr. 1. juli 2004 sit synskontor i Rotterdam.

Den 1. juli trådte de internationale regler¹ om forebyggelse af terrorisme (security) i kraft. For Søfartsstyrelsen har dette betydet, at der er sket omprioriteringer af en del ressourcer til det løbende arbejde med security (godkendelse af sikkerhedsplaner, auditering, vagtordning m.v.).

Styrelsen besluttede i efteråret 2004 at ændre sin organisation med virkning fra 1. januar 2005, således at den bliver mere brugerorienteret og der lægges mere vægt på målretning og forbedring af styrelsens indsats.

Søfartsstyrelsen overtager pr. 1. januar 2005 de maritime radioopgaver fra IT- og Telestyrelsen, i alt 2 årsværk. Sigtet hermed har været, at skabe størst mulig enkelthed for brugerne (one-stop shopping) og en effektiv opgavevaretagelse.

Ved udgangen af 2004 overfører styrelsen ressourcer til Økonomi- og Erhvervsministeriets nye administrative fællesskaber inden for IT hhv. HR. Disse fællesskaber er en del af effektiviseringsbestræbelserne inden for ministerområdet.

Styrelsen arbejder fortsat på at gennemføre betydelige effektiviseringer og målretning af styrelsens opgavevaretagelse. Styrelsen forventer i 2005 at nedbringe antallet af årsværk med 17 årsværk i forhold til udgangen af 2003.

¹ ISPS coden samt ændringer til SOLAS konventionen.

Vilkår for styrelsens arbejde

Søfartsstyrelsen er en sektorstyrelse for søfartserhvervene. Styrelsens ressort tager udgangspunkt i skibet og dets besætning. Grænsefladen til andre myndigheder er som hovedregel ved skibssiden. Styrelsen har således myndighedsansvaret for:

- Danske skibes bygning, udstyr og drift (dette omfatter 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, erhvervspolitik samt søret

Myndighedsansvaret gælder også fiskerierhvervet. Styrelsen har dog ikke ansvaret for fiskeripolitikken (erhvervspolitikken for fiskeriet), der hører under Fødevarerministeriet. Søfarts- og fiskerierhvervene omtales i nærværende kontrakt under ét, enten som søfartserhvervene, eller blot erhvervene.

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

Endelig varetager Søfartsstyrelsen Økonomi- og Erhvervsministeriets opgaver på det transportpolitiske område.

Søfartsstyrelsens styringsmodel

Excellencemodellen

Søfartsstyrelsen anvender Excellencemodellen som overordnet styrings- og ledelsesmodel. Styrelsen har struktureret sit arbejde i tre kerneprocesser. Da kerneprocesserne er en gruppering i forhold til det, styrelsen skal levere til omverden, har styrelsen valgt at formulere sin strategi efter kerneprocesserne og opstille sine resultatmål i overensstemmelse med strukturen i Excellencemodellen.

Styrelsens kerneprocesser er:

- Sikkerhed, Sundhed og Miljø (SSM)
- Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser
- Maritime kompetencer

Regeringens vækststrategi

Søfartsstyrelsen arbejder målrettet med at leve op til målsætningerne i regeringens vækststrategi. Som en del her af har styrelsen formuleret en række målsætninger, hvoraf de vigtigste behandles i nærværende resultatkontrakt.

Mission

Økonomi- og Erhvervsministeriets overordnede mission:

Det er Økonomi- og Erhvervsministeriets opgave at skabe fremtidsrettede vækstvilkår for borgere og virksomheder i en stadig mere global verden.

Søfartsstyrelsens udmøntning af den overordnede mission er:

*At fremme sikkerhed og sundhed på rent hav, samt effektivt at styrke søfarts-
erhvervenes konkurrenceevne og beskæftigelse.*

Vision

Økonomi- og Erhvervsministeriets overordnede vision er:

*Vores vision er at opnå Europas bedste vækstvilkår, så det er attraktivt at bo, arbejde
og drive virksomhed i Danmark.*

Styrelsens udmøntning lyder:

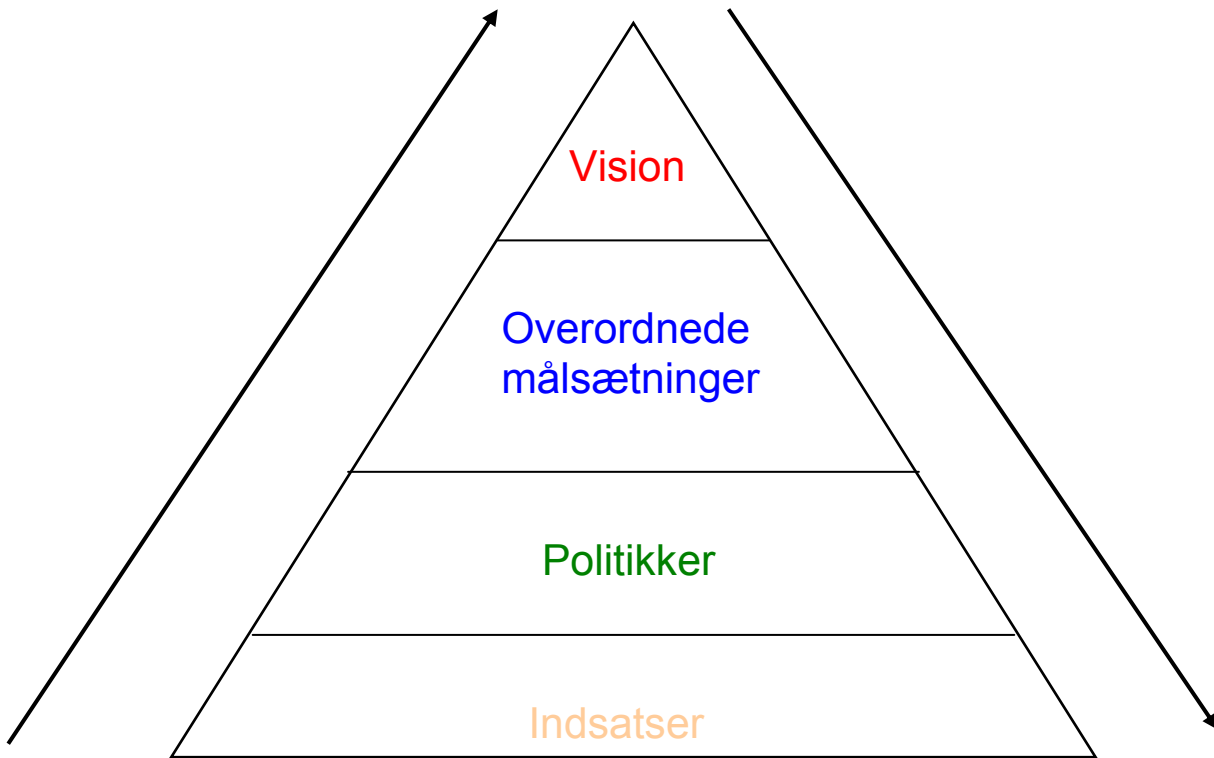
Søfartsstyrelsen sætter pejlemærker for fremtidens kvalitetssøfart.

Overordnede målsætninger og politikker

Med udgangspunkt i Søfartsstyrelsens vision er der formuleret en række overordnede målsætninger (hvad vil vi) for de kommende 3-5 år. Vision og målsætninger skal nås gennem en række politikker og indsatser (hvordan vil vi) med tilhørende resultatmål. Hvor de overordnede målsætninger, politikker og indsatser tillige understøtter Regeringens Vækststrategi, er dette anført i parentes og kursiv.

Sammenhængen mellem missionen (og kerneprocesser), overordnede målsætninger, politikker, indsatser og vision vises i følgende diagram:

Figur 1: Sammenhængen mellem mission, overordnede målsætninger, politikker, indsatser og vision.



Tværgående forhold

Faglige forhold, der har indvirkning på flere kerneprocesser.

Overordnede målsætninger, der understøtter Vækststrategien

- Det skal være effektivt og let at være kunde og interessent i styrelsen. (*Større frihed og virkelyst samt bedre brug af viden og ressourcer*)
- De administrative byrder for erhvervet skal i videst mulig omfang holdes nede eller nedbringes. (*Frihed og virkelyst samt bedre brug af viden og ressourcer*)
- Reglerne på det maritime område skal (så vidt mulig) være internationale, let tilgængelige, begrænset til det nødvendige og nyde opbakning i erhverv og samfund. (*Større frihed og virkelyst samt offensiv udnyttelse af globaliseringen*)
- Danmark skal udvikles som førende kvalitetsskibsfartsnation i Europa. (*Offensiv udnyttelse af globaliseringen; Effektiv konkurrence*)

Politikker der understøtter Vækststrategien:

Søfartsstyrelsen vil:

- være en af hovedaktørerne i såvel nationale som internationale fora, hvor der træffes væsentlige beslutninger om maritime forhold inden for styrelsens område, herunder opnå størst mulig indflydelse på søfartspolitikken i EU. (*Større og mere velfungerende markeder i EU samt bedre adgang til de globale markeder*)
- medvirke til at dansk søfart også i fremtiden er en væsentlig bidragsyder til et videnssamfund i vækst. (*Bedre adgang til de globale markeder, større og mere velfungerende markeder i EU*)

- medvirke til, at viden om dansk søfarts udvikling i international sammenhæng bliver gjort tilgængelig og gennemsigtig for offentligheden (*Gennemsigtige og effektive konkurrencevilkår*)
- løbende arbejde for at understøtte sagsbehandlingen digitalt og samtidig lette erhvervenes og borgernes adgang til styrelsens ydelser og kommunikation med styrelsen via digitale medier, herunder specielt styrelsens hjemmeside. (*Et digitaliseret Danmark samt regelforenkling og administrative lettelser*)
- effektivisere ved en prioritering af arbejdsopgaverne, målretning af indsatsen samt brugerorientering og effektivisering af arbejdsprocesserne, bl.a. gennem udbygget anvendelse af IT. (*Et digitaliseret Danmark samt regelforenkling og administrative lettelser*)

Sikkerhed, sundhed og miljø

Fastsættelse og håndhævelse af regler om skibenes konstruktion og udstyr med henblik på sikkerheden, sundheden og arbejdsmiljøet om bord, samt beskyttelse af havmiljøet. Fastsættelse af regler om sejladsikkerhed. Opklaring af ulykker til søs. Bemanding med henblik på sikker skibsdrift.

Overordnede målsætninger, der understøtter Vækststrategien:

- Kvalitetsskibsfart skal vinde frem globalt og regionalt, og sub-standard skibe skal elimineres. (*Effektiv konkurrence*).
- Arbejds- og levevilkårene – sikkerhed og sundhed – i danske skibe skal være blandt de bedste i verden, præget af en sikkerhedskultur og følge udviklingen i samfundet i øvrigt. (*Større frihed og virkelyst samt offensiv udnyttelse af globaliseringen*)

Politikker, der understøtter Vækststrategien

Styrelsen vil:

- løbende målrette indsatsen således, at den har mest mulig effekt på nedbringelse af ulykker, forurening og andre uønskede hændelser til søs. (*Styrket forskning og innovation*)
- fremme kvalitetsskibsfart gennem udarbejdelsen af internationale retningslinier for gode flagstater og auditering heraf. (*Gennemsigtige og effektive vækstvilkår samt bedre adgang til de globale markeder*)
- udbygge og opretholde partnerskaber med andre ligesindede landes administrationer med det formål at forbedre egen indsats samt påvirke de flagstater, der ikke lever op til deres forpligtelser. (*Bedre adgang til de globale markeder*)
- støtte søfartserhvervet, som supplement til den nuværende synsvirksomhed, så erhvervets selv tager yderligere ansvar for sikkerheden og øger selvreguleringen. (*Nye partnerskaber mellem offentlig og privat sektor*)
- tage initiativ til, at der kommer mere fokus på koblingen mellem fiskeripolitikken og sikkerheden på fiskeskibene. (*Gennemsigtige og effektive konkurrencevilkår samt regelforenkling og administrative lettelser*)

Øvrige politikker:

Søfartsstyrelsen vil:

- arbejde for gennemførelsen af handlingsplanen der var et resultat af det af regeringen nedsatte udvalg vedr. øget anvendelse af lods og styrket overvågning af sejladsikkerheden.

Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser

Konkurrenceregler, WTO, markedsadgang, beskatning og afgifter, ansvarsregime i forbindelse med transport i og uden for kontrakt, skibsregistrering, søfartssociale forhold.

Overordnede målsætninger, der understøtter Vækststrategien:

Søfartsstyrelsen skal:

- være værdiskabende for kvalitetsredere og de øvrige aktører under den danske maritime klynge, så det er attraktivt at drive kvalitetsskibsfart under dansk flag og øvrig maritim virksomhed i Danmark. (*Større frihed og virkelyst samt effektiv konkurrence*)
- sikre konkurrencedygtige vilkår på åbne og udbyggede markeder for en dansk registreret handelsflåde med et højt sikkerheds-, sundheds- og miljømæssigt niveau, samt et højt niveau for beskyttelsen af de søfarendes rettigheder (*Offensiv udnyttelse af globaliseringen*)

Politikker, der understøtter Vækststrategien:

Styrelsen vil:

- arbejde for ikrafttræden af de internationale erstatningsregler. (*Bedre adgang til de globale markeder*)
- i samarbejde med alle relevante parter arbejde for at udvikle Det blå Danmark, så det får en central placering internationalt set med hensyn til vækst og innovation inden for søfartserhvervet. (*Styrket forskning og innovation; Gennemsigtige og effektive konkurrencevilkår; Bedre adgang til de globale markeder samt større og mere velfungerende markeder i EU*).
- arbejde for internationalt bindende krav til de søfarendes ansættelsesforhold m.v. (*Effektiv konkurrence samt offensiv udnyttelse af globaliseringen*)

Maritime kompetencer

Kompetencer, innovation og vækst i Det blå Danmark² gennem det maritime uddannelsessystem, samt andre tiltag til fremme af videnbaseret vækst.

Overordnede målsætninger, der understøtter Vækststrategien:

Søfartsstyrelsen skal:

- tilbyde nogle af verdens bedste maritime uddannelser, der skal være trendsættere over for andre landes uddannelser. (*Bedre brug af viden og ressourcer*)
- fremme tilgangen af studerende til søfartsuddannelserne svarer til erhvervenes behov. (*Bedre brug af viden og ressourcer*)

² Med Det Blå Danmark menes hele den maritime klynge, dvs. f.eks. rederier, værfter, udstyrsleverandører, shippingvirksomheder, maritime uddannelser og Søfartsstyrelsen.

- arbejde for, at der i Det Blå Danmark sker en løbende forbedring og tilpasning af alle kompetencer til skibs- og rederidrift, samt de øvrige hovedområder i Det Blå Danmark. (*Bedre brug af viden og ressourcer*)

Politikker, der understøtter Vækststrategien:

Søfartsstyrelsen vil i samarbejde med erhvervene, og andre der har central viden:

- implementere den politiske aftale om ”reform af den danske maritime uddannelses- og skolestruktur”. (*Bedre uddannelser samt styrket forskning og innovation*)
- udvikle og samordne attraktive uddannelser og uddannelsesmiljøer for studerende, der giver danske søfarende sådanne kvalifikationer, at de til stadighed vil være attraktive at ansætte i søfarts- og fiskerierhvervene samt i industrien på land. (*Bedre uddannelser*)
- tilvejebringe et stærkt videns- og udviklingsmiljø i styrelsen og fortsat organisere sig, så der kan leveres de politikforslag, som kan bidrage til at bedre betingelserne for dansk søfart. (*Nye partnerskaber mellem offentlig og privat sektor*)

Støtteprocesser til kerneprocesserne

Interne forhold i styrelsen, der er nødvendige for at kunne udføre de faglige kerneprocesser mest effektivt.

Overordnet målsætning, der understøtter Vækststrategien:

Arbejdet i Søfartsstyrelsen skal basere sig på styrelsens værdier og underbygge medarbejdernes evner til kompetent, selvstændig opgavevaretagelse, nytænkning og brug af ny teknologi til gavn for styrelsens effektive opgavevaretagelse. (*Bedre brug af viden og ressourcer*)

Politikker:

Styrelsen vil:

- styrke innovationskraft, videnstyring og e-administration.
- fortsat udvikle styrelsens interne kvalitetsstyringssystem og medarbejderinddragelsen.

Oversigt over alle resultatmål i kontrakten

I det foregående beskrives, hvad styrelsen vil i de kommende år. På de kommende sider beskrives de vigtigste konkrete tiltag (resultatmål), som styrelsen forventer at gennemføre, specielt i 2005, men også i årene fremover. I kontrakten nævnes kun de resultatmål, som er væsentlige for styringsdialogen imellem Søfartsstyrelsen og Økonomi- og Erhvervsministeriets departement. Styrelsen har mange andre resultatmål, der kommer til udtryk i styrelsens interne resultatkontrakter.

Nr.	Resultatmål	Ressourcer (mio. kr.)	Andel i %	Vægt %
Tværgående forhold				
1	Enhedsomkostninger	12,8	8,7	5
2	Ministerbetjening	2,2	1,5	5
3	Lovgivningsarbejde	0,3	0,2	5
4	Lettelse af de administrative byrder (Adm. Let) –	0,8	0,5	5

Søfartsstyrelsens resultatkontrakt 2005

Nr.	Resultatmål	Ressourcer (mio. kr.)	Andel i %	Vægt %
	afskaffelse af de danske særregler			
5	Klare mål	12,2	8,3	5
Sikkerhed, sundhed og miljø				
6	Fremme af kvalitetsskibsfart	0,2	0,1	5
7	Tilfredshedsundersøgelse og benchmarking	0,2	0,2	5
8	Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn	n.a.	n.a.	10
9	Forbedring af Sikkerhed og Sundhed til søs	n.a.	n.a.	10
10	Sejladssikkerhed	0,3	0,2	5
11	Synsvirksomhed	15,4	10,5	5
Økonomiske Rammebetingelser				
12	Danmark som Europas førende søfartsnation	1,7	1,1	10
Maritime Kompetencer				
13	Kvalitetsindeks på søfartsuddannelserne	n.a.	n.a.	5
14	Implementering af uddannelsesreformen	0,9	0,6	10
Støtteprocesserne til kerneprocesserne				
15	VIRK.DK og den øvrige digitalisering af styrelsen	5,9	4,8	10

Vægtningen af resultatmålene er udtryk for den relative afvejning ifht. målenes politiske og strategiske vigtighed i de kommende år.

Kolonnen "Ressourcer" er et budgettal for området inkl. andel af midlerne afsat til "generel ledelse og administration", "hjælpefunktioner" samt medarbejdernes løn under ferie, sygdom etc.

Kolonnen "Andel i %" er målets andel af styrelsens samlede ressourceforbrug.

Styrelsens resultatmål

Nedenfor findes styrelsens resultatmål. Målene er opdelt efter styrelsens kerneprocesser, og underopdelt efter excellencemodellen. Bemærk, at i de tilfælde, hvor et mål passer ind i flere kerneprocesser og excellencekriterier, er det kun medtaget i den første relevante proces / kriterium.

Generelt er styrelsen ved indgåelse af denne resultatkontrakt forpligtet til at opfylde de mål, der er formuleret i Økonomi- og Erhvervsministeriets organisatoriske- og faglige arbejdsprogram.

Tværgående forhold

(1) Enhedsomkostninger		
Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Partnerskaber og ressourcer	Vægt: 5 %
Direkte løn: 7,4 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,9 mio. kr.	Andel i %: 8,7
Andel G&A: 1,7 mio. kr.	Andel hjælp: 2,8 mio. kr.	Årsværk: 17,8
<p>Beskrivelse: <u>Enhedsomkostninger:</u> Søfartsstyrelsen er hele tiden opmærksom på at effektivisere sit arbejde. På de områder, hvor der er tale om en produktion af en nogenlunde ensartet ydelse med en passende volumen, vil et udtryk for effektiviseringen være, at der sker et fald i enhedsomkostningerne. Ændringerne i enhedsomkostningerne fra år til år er dog omvendt ikke udtryk for, hvorvidt der sker en samlet effektivisering i styrelsen eller ej. Dette skyldes, at på mange sagsområder i styrelsen er det ikke muligt at måle enhedsomkostninger.</p> <p>I forhold til tidligere år har styrelsen i år revideret antallet af områder, hvor der måles enhedsomkostninger. Styrelsens erfaringer med enhedsomkostningerne har vist, at ikke alle de områder, hvor der tidligere var mål, er lige egnede, enten fordi produktet ikke har været ensartet nok, eller volumen har været for lille.</p> <p>Styrelsen arbejder til stadighed med sine målinger af enhedsomkostninger, hvilket kan føre til ændring i opstillingen i kommende kontrakter.</p>		
Resultatmål: Resultatmålene for enhedsomkostningerne fremgår af bilag 5.		

(2) Ministerbetjening		
Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Kunderesultater	Vægt: 5 %
Direkte løn: 0,8 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,9 mio. kr.	Andel i %: 1,5
Andel G&A: 0,2 mio. kr.	Andel hjælp: 0,3 mio. kr.	Årsværk: 2,0
<p>Beskrivelse: Søfartsstyrelsen har det fulde ansvar for sin ministerbetjening. Dette resultatmål er en indikation på, hvorvidt kvaliteten af styrelsens ministerbetjening er i orden.</p> <p>Bemærk, at styrelsen før 2003 ikke har skelnet mellem bestilte sager og ikke-bestilte sager, hvorfor ikke-bestilte sager i perioden 2000 til 2002 er indregnet i opgørelsen af resultatmålet for samtlige sager. Det kan have påvirket opgørelsen af "sager afleveret til tiden", idet ikke bestilte sager pr. de-</p>		

(2) Ministerbetjening

inition altid vil være afleveret til tiden.

Resultatmål:

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
BESTILTE SAGER						
<i>Direkte anvendelig</i>						
Mål	90	90	90	90	90	90
Resultat	96	93	100	94	98	-
<i>Afleveret til tiden</i>						
Mål	95	95	95	95	90	90
Resultat	98	99,5	95	100	100	-
IKKE-BESTILTE SAGER						
<i>Direkte anvendelig</i>						
Mål	-	-	-	90	90	90
Resultat	-	-	-	95	98	-
Antal sager i alt	205	179	146	99	182	-

Tallene for 2004 er opnået pr. 1. september 2004

Målet for 2005 gentages i årene 2006-08

(3) Lovgivningsarbejde

Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Processer	Vægt: 5 %
Direkte løn: 0,1 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,05 mio. kr.	Andel i %: 0,2
Andel G&A: 0,03 mio. kr.	Andel hjælp: 0,05 mio. kr.	Årsværk: 0,3

Beskrivelse: I lighed med andre styrelser på ministerområdet har Søfartsstyrelsen også en stor del af ansvaret for at udarbejde og vedligeholde lovene under sit ressort. For at følge kvaliteten af dette arbejde, skal departementet foretage en evaluering af styrelsens indsats, når en lov er blevet vedtaget i Folketinget. Det er kun de i 2005 vedtagne love der vurderes, og vurderingen kan være "Over middel", "Middel" eller "Under middel" ift. følgende 3 kriterier pr. lov:

- Proces / form – overholdelse af retningslinierne for lovarbejdet.
- Politisk håndtering, herunder "påklædning af ministeren".

I 2005 forventer styrelsen følgende love på lovprogrammet:

- ændring af søloven.
- ændring af lov om registrering af skibe.

(3) Lovgivningsarbejde

Resultatmål:

Der er kun et lovforslag, hvor der er ét kriterium, der er vurderet som "Under middel".

(4) Lettelse af de administrative byrder (Adm. Let.) – afskaffelse af de danske særregler

Understøtter Vækststrategien: Ja (Regelforenklning og administrative lettelser)	Excellence kriterium:	Vægt: 5 %
Direkte løn: 0,4 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,1 mio. kr.	Andel i %: 0,5
Andel G&A: 0,1 mio. kr.	Andel hjælpe: 0,2 mio. kr.	Årsværk: 1,0

Beskrivelse:

Reglerne for skibsfart er i vidt omfang reguleret af internationale konventioner og EU-regler. Dette regelgrundlag suppleres i visse tilfælde af nationale danske særregler. De danske redere støtter i de fleste tilfælde idéen bag de danske særregler, men søfartserhvervet er et erhverv, der opererer globalt, og der er risiko for, at de nationale regler virker konkurrenceforvridende for de danske redere. Der er derfor et udbredt ønske i erhvervet om, at særreglerne gøres internationale eller i nogle tilfælde afskaffes.

Indsats

Styrelsen opdeler de danske særregler i 3 kategorier:

- Dem, der skal forsøges internationaliseret.
- Dem, der ikke kan internationaliseres, men som heller ikke skal afskaffes.
- Dem, der skal afskaffes.

I 2004 har styrelsen i samarbejde med de relevante interesseorganisationer identificeret antallet af danske særregler og de omkostninger, som disse særregler påfører erhvervet. Dette vil i 2005 blive fulgt op af en handlingsplan, der klarlægger, hvilke regler, der bør afskaffes og hvilke regler, der bør forsøges internationaliseret. Også denne handlingsplan vil blive udarbejdet i tæt samarbejde med erhvervets interesseorganisationer. På baggrund af denne handlingsplan vil internationaliseringen af udvalgte danske særregler blive påbegyndt.

Styrelsen vil endvidere i 2005 i lighed med de andre institutioner på ministerområdet deltage i en måling (AMVAB) af de administrative byrder, som reguleringen på Søfartsstyrelsens område pålægger erhvervet. Denne måling vil danne udgangspunkt for styrelsens fortsatte arbejde med regelforenklning.

Resultatmål:

- Søfartsstyrelsen vil bidrage til, at der inden 1. april 2005 foreligger en endelig AMVAB-måling med resultatsanalysen, der angiver byrderne i forhold til Økonomi- og Erhvervsministeriets erhvervsrettede love og bekendtgørelser.
- Inden 1. maj 2005 skal styrelsen fremlægge en plan over realiserbare initiativer og konkrete aktiviteter, som kan nedbringe de administrative byrder.

(4) Lettelse af de administrative byrder (Adm. Let.) – afskaffelse af de danske særregler

- Styrelsens plan indeholder et mål for, hvor meget styrelsen skal nedbringe sin andel af de administrative byrder med frem til 31. december 2005.
- Styrelsen vil inden 1. maj 2005 bidrage til og følge op på en samlet 2010-handlingsplan for Økonomi- og Erhvervsministeriet med det formål at lette de administrative byrder.

Inden den 1. december 2005 fremsættes to forslag i IMO eller ILO, med henblik på at internationalisere udvalgte danske særregler. Er der tale om regler undergivet EU kompetence, så skal forslaget fremsætte i EU inden den angivne frist.

(5) Klare mål

Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Samfundsresultater	Vægt: 5 %
Direkte løn: 7,3 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,3 mio. kr.	Andel i %: 8,3
Andel G&A: 1,7 mio. kr.	Andel hjælp: 2,8 mio. kr.	Årsværk: 17,8

Beskrivelse:

I forbindelse med regeringens ønske om en offentlig sektor præget af åbenhed om mål og resultater og koncernens vedtagne principper om udmøntningen af Finansministeriets krav om klare mål vil Søfartsstyrelsen i 2005 etablere en række klare mål.

Projektet er endnu i sin vorden, og i forbindelse med de kommende års resultatkontrakter vil styrelsen udbygge sin samling af klare mål.

Skibsregistrering

I forbindelse med skibsregistrering i Skibsregisteret vil det klare mål for kunden blive opgjort ved, at sagsbehandlingstiden i 80 % af sagerne skal ligge inden for et givent tidsinterval. For de resterende sagers vedkommende gælder, at der er tale om komplicerede sager, som det ikke er muligt at angive et fast mål for.

Uden at det er et egentlig resultatmål, så vil styrelsen stadigvæk have fokus på den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for en række sagstyper. Til orientering er den forventede gennemsnitlige sagsbehandlingstid opstillet i bilag 6.

Søfartsstyrelsens vagttelefon

Ud over den særlige Opklaringsenhed opretholder Søfartsstyrelsen en vagtordning, så det også uden for arbejdstid er muligt at gennemføre syn på skibe, der har været ude for en søulykke, hvor der er velbegrunder tvivl om sødygtigheden eller er omfattet af EU-direktivets krav om udvidet syn.

Ulykkesopklaring

Søfartsstyrelsens Opklaringsenheden skal ved undersøgelse af søulykker og alvorlige arbejdsulykker bidrage til at forebygge ulykker på skibe. Resultatet af de alvorlige ulykker bliver offentliggjort i en ulykkesrapport. Da rapporter anvendes i forebyggelsesøjemed, er en hurtig opklaring af ulykken ønskelig.

(5) Klare mål

Tiltalesager

Såfremt styrelsen konstaterer ved f.eks. syn på skibe, ulykkesopklaring, indberetninger fra 3. part eller lignende, at søfartslovgivningen ikke er overholdt, vil styrelsen ofte, alt efter omstændighederne, anmode den lokale anklagemyndighed (politimesteren) om rejsning af tiltale. Afklaringen af, hvorvidt der skal rejses en tiltale skal foregå så hurtigt som det er forsvarligt og muligt. Dette mål, måler på styrelsens andel af processen hvorimod den endelige beslutning af, hvorvidt der rejses tiltale, ligger hos anklagemyndigheden.

Målfastsættelsen tager hensyn til, at en del af tiltalesagerne er meget komplicerede, og vil have en væsentlig længere sagsbehandlingstid end angivet nedenfor.

Resultatmål:

Søfartsstyrelsens vagttelefon

Søfartsstyrelsens 24-timers vagttelefon vil i 2005 have en opetid på 100%, der må således ikke forekomme mistede opkald i perioden.

Skibsregistrering

80 % af sager vedr. registrering af skibe er afsluttet inden for 30 dage.

Ulykkesopklaring

Behandlingstiden for ulykker, hvor der udarbejdes ulykkesrapporter, må normalt ikke overstige 9 måneder. I tilfælde, hvor behandlingstiden ikke kan holdes pga. sagens kompleksitet, udsendes der efter 9 måneder en orientering til involverede om sagsforløbet og forventet afslutningstidspunkt.

Tiltalesager

For tiltalesagers vedkommende er målet, at 80 % af disse skal oversendes til den lokale politimester eller afsluttes inden for 100 dage.

Flere klare mål

Søfartsstyrelsen vil i 2005 gennemgå alle sine brugerrettede opgaver og opstille klare mål herfor, der vil indgå i styrelsens resultatkontrakt for 2006.

Sikkerhed, Sundhed og Miljø

(6) Fremme af kvalitetsskibsfart (Ændring af havnestatskontroldirektivet)

Understøtter Vækststrategien: Ja (Gennemsigtige og effektive konkurrencevilkår; Større og mere velfungerende markeder i EU)	Excellence kriterium: Politik og Strategi	Vægt: 5 %
Direkte løn: 0,07 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,05 mio. kr.	Andel i %: 0,1
Andel G&A: 0,02 mio. kr.	Andel hjælpe: 0,03 mio. kr.	Årsværk: 0,2

Beskrivelse af arbejdsopgaven

På rådsmødet for søtransportministre i december 2002 fik det danske formandskab, som opfølgning på PRESTIGEs forlis, vedtaget et sæt rådskonklusioner om skibes sikkerhed og forebyggelse af forurening. Et af elementerne heri er en ændring af havnestatskontroldirektivet, således at det i højere grad fremmer kvalitetsskibsfart.

Havnestatskontrol er et af de tiltag, som det enkelte land kan benytte sig af i forsøget på at påvirke adfærden hos de skibe, der anløber dets havne, således at disse lever op til de krav og standarder, der kendetegner kvalitetsskibsfart. Lever skibene ikke op til disse krav og standarder, så kan havnestaten tilbageholde skibe indtil forholdene er bragt i orden.

Havnestatskontroldirektivet indeholder en forpligtelse for medlemslandene til at inspicere 25 % af de skibe, der anløber deres havne. Da kvalitetsskibe er mindre ressourcekrævende at inspicere end ikke-kvalitetsskibe, så indebærer denne bestemmelse en risiko for, at havnestaten vælger at kontrollere kvalitetsskibe.

For at bremse denne udvikling – i tråd med ønsket om at fremme kvalitetsskibsfart - ønsker man fra dansk side, at havnestatskontrollen fokuseres på kontrol af ikke-kvalitetsskibe. Det vil betyde, dels at flere ikke-kvalitetsskibe vil blive kontrolleret og eventuelt tilbageholdt, dels at ikke-kvalitetsskibe får et incitament til at højne deres standarder.

Søfartsstyrelsen har allerede gjort en særlig indsats for at påvirke Kommissionens forslag i denne retning forud for fremlæggelsen af et ændringsdirektiv til havnestatskontroldirektivet.

Kommissionen forventes at fremlægge dette forslag til ændringsdirektiv ved udgangen af 1. kvartal 2005. Søfartsstyrelsen vil under forhandlingerne om direktivet arbejde for, at den såkaldte 25 % forpligtelse erstattes med en ordning, der i højere grad favoriserer kvalitetsskibsfart. Tidspunktet for ændring af direktiv forslaget fremsættelse betyder formentlig, at direktivforhandlingerne ikke bliver endeligt afsluttet i 2005.

Resultatmålet

Ved udgangen af 2005 skal status for forhandlingssituationen omkring ændring af direktivforslaget afspejle, at et kvalificeret flertal i Rådet vil erstatte den såkaldte 25 % forpligtelse med en ordning, der i højere grad favoriserer kvalitetsskibsfart.

(7) Tilfredshedsundersøgelser og benchmarking

Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Samfund	Vægt: 5 %
Direkte løn: 0,1 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,05 mio. kr.	Andel i %: 0,2
Andel G&A: 0,03 mio. kr.	Andel hjælpe: 0,04 mio. kr.	Årsværk: 0,3
<p>Beskrivelse: Som led i sit arbejde mod at blive en stadig bedre styrelse, vil Søfartsstyrelsen gerne lytte til sin kunder og måle sine resultater op imod tilsvarende institutioner i andre lande.</p> <p><u>Tilfredshedsmålinger</u> Søfartsstyrelsen gennemførte senest en tilfredshedsmåling i 2001, på synsarbejdet på fiskeskibe hhv. passagerskibe. Styrelsen fik fra disse to undersøgelser brugbar input til at forbedre sit synsarbejde. Dette arbejde har pågået indtil 2004, og styrelsen finder derfor at tiden er moden til at gentage disse to undersøgelser for at måle på udviklingen siden 2001, og samtidig finde inspiration til nye forbedringsområder for styrelsen på synsområdet.</p> <p><u>Benchmarking</u> Styrelsen har i de seneste par år samarbejdet med sine partnere blandt MAIG³ landene om at finde benchmarking indikatorer, der kan bruges til mere præcist at måle udviklingen på sammenlignelige områder landene imellem. Den største udfordring i dette arbejde er at sikre, at der sker en sammenligning på et ensartet grundlag, ikke at opstille målene. Foreløbigt er MAIG landene blevet enige om et sæt indikatorer, der belyser landenes præstationer på skibe tilbageholdt ved havnestatskontrol i udenlandsk havn, og er ved at forsøge at udvikle indikatorer om arbejds- og søulykker, og vil endvidere undersøgelse af muligheden for at udvikle indikatorer, der belyser de administrative områder.</p> <p>Resultatmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Styrelsen har i 2005 gennemført mindst én tilfredshedsmåling på synsområdet. • Styrelsen har sammen med MAIG landene i 2005 udviklet benchmarking indikatorer på ulykkesområdet samt det administrative område 		

(8) Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn (effekt mål)

Understøtter Vækststrategien: <i>Gen-nemsigtige og effektive konkurrence-vilkår, bedre adgang til de globale markeder.</i>	Excellence kriterium: Samfund	Vægt: 10 %
Direkte løn: n.a.	Øvrige direkte udgifter: n.a.	Andel i %: n.a.
Andel G&A: n.a.	Andel hjælpe: n.a..	Årsværk: n.a.
<p>Beskrivelse: En af Søfartsstyrelsens væsentligste opgaver er sammen med rederierne og klassifikationsselskaberne at sikre, at hele den danske handelsflåde har en god sikkerhedsmæssig standard, der mindst lever op til internationale bestemmelser. Antallet af danske skibe, der set over en tre-årig periode er tilbageholdt ved et PSC-syn (havnestatskontrol) i fremmed havn anses som en væsentlig indikator for effekten af dette arbejde. Danmarks placering måles en gang om året på den såkaldte hvidliste.</p>		

³ Et uformelt samarbejde mellem Norge, Sverige, Finland, Tyskland, Holland, UK og Danmark

(8) Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn (effektmål)

I de senere år har der i specielt PARIS-MOU (de europæiske lande) været en tendens til, at Danmark, set i forhold til sammenlignelige søfartsnationer (f.eks. UK, Sverige, Norge og Holland), har fået relativt flere skibe tilbageholdt.

Indsats

I 2004 har styrelsen i samarbejde med rederiforeningerne og klassifikationsselskaberne gennemført en skærpet opfølgning på konstaterede lovovertrædelser på skibene. Denne opfølgning vil fortsætte i 2005. Dette arbejde er en del af styrelsens indsats til at udvikle Danmark som Europas førende søfartsnation, se mål nr. 12.

Resultat

Det totale antal tilbageholdelser

Det er vigtigt, at Danmark befinder sig i den bedste del af hvidlisten, idet en sådan placering er en indikator for danske skibes sikkerhedsmæssige standard. En god placering er med til at sikre den danske flådes gode sikkerhedsmæssige ry, og er dermed med til at fastholde opfattelsen af, at dansk skibsfart med rette kan betegnes som værende kvalitetsskibsfart.

Det langsigtede mål for styrelsen er, at Danmark skal være blandt de 5 bedste på listerne i Paris MOU, Tokyo MOU⁴ og USCG⁵ (regnet som et gennemsnit for en 3 års rullende periode). Pga det relativt høje antal tilbageholdelser i 2002 og 2003 har styrelsen dog også i indeværende kontrakt valgt at fravige det hidtige mål til fordel for et mål om, at der skal være væsentligt færre tilbageholdelser i 2005 set i forhold til 2003. Søfartsstyrelsen vil dog til stadighed have stor fokus på sin placering på hvidlisten og vil i en senere kontrakt vende tilbage til målet om en 5. plads.

Benchmarking

Benchmarking indikatorerne (se endvidere mål 7 ovenfor) på skibe tilbageholdt ved havnestatskontrol, er en væsentlig udvidelse og mere nuancering af det næste mål i nærværende kontrakt. Det er dog valgt i denne kontrakt, at lade det nye benchmarking mål være et supplement til det ”klassiske” mål om tilbageholdte skibe, fordi at dette mål indeholder en tidsserie, så udviklingen kan fremgå. Styrelsen har pt. kun data for 2 år. Styrelsen vil endvidere i takt med erfaringerne med målet udvikle målformuleringen til næste kontrakt, således at denne bliver bedre i takt med styrelsens målsætninger på området.

I de seneste år har situationen blandt MAIG landene på disse benchmarking indikatorer været:

		Danmark (DIS)	Finland	Tyskland	Holland	Norge (NIS)	Sverige	UK
2002	Tilbageholdelser ifht. flådens størrelse (%)	6,0	4,2	1,7	7,2	6,4	2,9	2,2
	Tilbageholdelser ifht. total antal inspektioner (%)	3,2	3,4	1,0	3,4	2,7	2,7	1,6
	Inspektioner med fejl ifht. total antal inspektioner (%)	46	42	43,5	46,2	45,2	60,4	45,6
20	Tilbageholdelser ifht. flådens størrelse (%)	4,9	1,5	3,4	4,4	7,1	2,1	2,7

⁴ Landene omkring Stillehavet

⁵ US Coast Guard

(8) Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn (effektmål)

Tilbageholdelser ifht. total antal inspektioner (%)	2,2	1,2	2,3	2,1	2,4	1,3	1,9
Inspektioner med fejl ifht. total antal inspektioner (%)	48,2	45,8	42,1	43,3	51	41,4	47,1

Resultatmål:

- Det totale antal tilbageholdelser af dansk registrerede skibe i regionerne Paris MOU, Tokyo MOU og USCG i 2005 må ikke overstige 50% af det totale antal tilbageholdelser i 2003 – dvs. at der højst må være 9 tilbageholdelser.
- Danmark vil på mindst 2 af de 3 indikatorer på benchmarking af tilbageholdelser være blandt de 4 bedste MAIG lande.

(9) Forbedring af Sikkerhed og Sundhed til søs (indeholder effektmål)

Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Samfund	Vægt: 10 %
Direkte løn: n.a.	Øvrige direkte udgifter: n.a.	Andel i %: n.a.
Andel G&A: n.a.	Andel hjælpe: n.a.	Årsværk: n.a.

Beskrivelse:

Indsats

Søfartsstyrelsens "Handlingsplan 2005 – Sikkerhed og Sundhed til søs" (HP 2005) beskrev, hvordan sikkerhed og sundhed til søs kunne forbedres gennem en mere målrettet indsats på en række områder. Et af målene for HP-2005 var, at der over en årrække skete en reduktion i antallet af alvorlige arbejdsulykker i søfarts- og fiskerierhvervene. På baggrund af erfaringerne med arbejdet med HP2005 vil styrelsen i løbet af 2005 beslutte, hvordan arbejdet med Sikkerhed og Sundhed til Sø skal forløbe fremover.

Ny ulykkesdatabase

En vigtig kilde til viden om, hvilke forhold der fører til ulykker, og dermed også hvor der skal gøres en indsats for at undgå ulykker, ligger i Søfartsstyrelsen opklaring og registrering af ulykker på danske skibe og i dansk farvand. Styrelsen vil i 2005 afslutte udviklingsarbejdet med at udvikle en ny ulykkesdatabase, således at denne er klar til brug fra 2006.

Temaundersøgelser af søulykker

På baggrund af Søfartsstyrelsens registreringer og viden om søulykker vil styrelsen i samarbejde med andre relevante bidragsydere i 2005 lave en større undersøgelse, af hvilke forhold der fører frem til udvalgte typer af søulykker, og hvad der kan gøres for at forhindre denne type af ulykker.

Resultat

Effekten af styrelsens arbejde med at forbedre sikkerhed og sundhed til søs, vedrører alvorlige arbejdsulykker anmeldt til Søfartsstyrelsen og tager udgangspunkt i det observerede gennemsnitlige antal alvorlige arbejdsulykker i årene 1998, 1999 og 2000. Denne værdi (147) reduceres hvert år med 2 %. Resultatet for 2004 opgøres på baggrund af de ulykker, der er registreret i styrelsen pr. 1. februar 2005. Der sker efterfølgende ændringer af årets resultat, da styrelsen får nogle anmeldelser med en del forsinkelse. Der anvendes det rullende simple gennemsnit på alvorlige arbejdsulykker de seneste 3 år, hvilket udjævner tilfældige udsving. På denne måde måles der på trenden, og ikke tilfældige variationer.

(9) Forbedring af Sikkerhed og Sundhed til søs (indeholder effektmål)

Med alvorlige arbejdsulykker menes ulykker, hvor der er tale om åbent eller lukket knoglebrud, mistet legemsdel, eller hvor ulykken omfatter omfattende dele af legemet.

Resultatmål:

Alvorlige arbejdsulykker						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Fiskeskibe	71	53	53	45	14	-
Passagerskibe	14	12	19	12	5	-
Lastskibe	69	82	58	59	9	-
I alt alvorlige arbejdsulykker	154	147	130	116	28	-
3. års rullende gennemsnit	147	142	144	131	91	
Årets mål		≤144	≤141	≤139	≤136	≤133

Tallen for 2004 er opgjort pr. 1. september 2004.

(10) Sejladssikkerhed

Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Samfund	Vægt: 5 %
Direkte løn: 0,2 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,05 mio. kr.	Andel i %: 0,2
Andel G&A: 0,04 mio. kr.	Andel hjælp: 0,06 mio. kr.	Årsværk: 0,4

Beskrivelse:

Søfartsstyrelsen arbejder både nationalt og internationalt på at forbedre sejladssikkerheden. Nationalt samarbejdes med andre relevante myndigheder om håndtering af kyststatsrollen. Internationalt deltager Søfartsstyrelsen aktivt i arbejdet i IMO (International Maritime Organisation), HELCOM (Helsingfors Kommissionen) og EU med henblik på at øge sejladssikkerheden og derved nedbringe risikoen for uheld til søs, der kan medføre tab af menneskeliv og forurening af havmiljøet.

Indsatser

Handlingsplan som opfølgning på Rapport om øget anvendelse af lods samt styrket overvågning af sejladssikkerheden.

Regeringen har besluttet at gennemføre anbefalingerne i nævnte rapport, som er udarbejdet af et udvalg nedsat på baggrund af det supplerende regeringsgrundlag af 27. august 2003. Søfartsstyrelsen medvirker sammen med andre offentlige myndigheder til implementering af handlingsplanen. Søfartsstyrelsen har bl.a. ansvaret for, at der arbejdes for:

- at den kommende revision af Overvågningsdirektivet (Rådets direktiv 2002/59/EF) bringes til at indeholde et forbud mod havneanløb for skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger

(10) Sejladssikkerhed

- at lovgivningen vedrørende lodser justeres med henblik på at samle bestemmelser om lodspligt for derved at styrke myndighedsudøvelsen.

Nye ruteforanstaltninger

Danmark har i 2004 forhandlet i en HELCOM ekspertgruppe om oprettelse af nye rutesystemer for skibe, der sejler igennem Østersøen. Disse forhandlinger vil munde ud i et forslag til oprettelse af et eller flere nye rutesystemer samt eventuelle ændringer af eksisterende rutesystemer i de danske farvande. I 2004 har Danmark desuden deltaget i forhandlinger om gennemførelse af yderligere sejladssikkerhedsmæssige tiltag, der skal understøtte, at Østersøen i april 2004 blev principgodkendt som et særligt følsomt havområde. Et af disse tiltag kunne omfatte ruteforanstaltninger.

Et trafiksepareringssystem mellem Bornholm og Sverige vil forhindre en udbredt praksis med at skære hjørner af, idet det ikke er tilladt at sejle i en såkaldt kysttrafikzone, og forhindre skibe på modsatrettede kurser i at støde sammen. En ruteforanstaltning mellem Bornholmsgattet og Kadetrenden er en anden mulighed, som ligeledes vil kunne bidrage til at øge sejladssikkerheden i den danske del af Østersøen.

Søfartsstyrelsen vil på baggrund af det endelige resultat af ovenstående forhandlinger fremsætte et forslag til IMO's Subcommittee on Safety of Navigation om nye ruteforanstaltninger i Østersøen. Dette vil ske i samarbejde med andre HELCOM lande.

Resultatmål:

- Inden 1. marts 2005 fremsendes et forslag til IMO om nye ruteforanstaltninger i den danske del af Østersøen.
- Nye EU regler om forbud mod havneanløb for skibe, som ikke følger IMO lodsanbefalinger, søges indført i Overvågningsdirektivet i forbindelse med en revision af dette.

(11) Synsvirksomhed

Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Resultater	Vægt: 5 %
Direkte løn: 8,2 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 2,1 mio. kr.	Andel i %: 10,5
Andel G&A: 1,9 mio. kr.	Andel hjælp: 3,1 mio. kr.	Årsværk: 19,9

Beskrivelse:

Synsvirksomheden – dvs. syn af skibe samt auditering af besætninger og rederiorganisationer – indgår som et væsentligt element i kerneprocessen *Sikkerhed, Sundhed og Miljø* og er ressourcemæssigt et af styrelsens store indsatsområder. Synsvirksomheden er overvejende styret af lovgivningen – primært via implementeringen af internationale konventioner vedtaget i IMO og EU og sekundært via nationale særregler.

Effekten af styrelsens synsarbejde ses bl.a. under målene: *Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn* (mål nr. 8) samt *Forbedring af Sikkerhed og Sundhed til søs* (mål nr. 9).

Indsats

Synsstrategi

På baggrund af de øgede krav til effektivisering af styrelsens virksomhed, som senest er kommet til

(11) Synsvirksomhed

udtryk på Finansloven for 2004, udarbejdede styrelsen i efteråret 2003 en ny synsstrategi, der afspejler effektiviseringskravene. Det indebærer bl.a., at styrelsen vil udføre færre syn, men til gengæld målrette synsarbejdet mod de skibe, hvor der er sikkerhedsmæssige problemer. Redere og fiskeskippere, der sørger for, at sikkerheds- og sundhedsforholdene på deres skibe er i orden, skal således ikke påtvinges unødigt kontrol. I stedet skal kontrolindsatsen fokusere på de rederier og skibe, hvor der er størst behov ("noget for noget"), hvilket er medtaget i ændring af Lov om Sikkerhed til Sø, L 93 2004.

Endvidere vil der blive gennemført særlige informationskampagner i samarbejde med rederiforeningerne og klassifikationsselskaberne, der varetager de periodiske syn på lastskibene på styrelsens vegne. Effekten af synsstrategien ses i resultatmålene for 2005, idet der nu bliver gennemført færre, men mere målrettede syn.

Resultatmål:

Antal syn:	Passager-skibe	Last-skibe	Fiske-skibe	Andre	I alt			
					2002 Resultat	2003 Resultat	2004 Foreløbigt	2005 Mål
1. syn på nye/ombyggede/indflagede	6	39	25	5	46	95	80	75
Periodiske syn	180	170	190	35	634	643	480	575
Lovpligtige kontrolsyn	45	55	100	15	279	234	204	215
Uanmeldte kontrolsyn	15	25			23	21	40	40
Kampagnesyn	10	10	10		776	819	100	30
PSC (incl. affaldskontrolsyn)	30	570			602	603	391	600
ISM-audits	140	20			221	136	91	160
Maritim sikring, audits	3	2			-	-	10	5
Indtægtsdækkede		5		30	34	77	67	35
Total	429	896	325	85	2.615	2.628	1.463	1.735

Tallet for 2004 er pr. 1. september 2004.

- Målet for 2005 er således, at der mindst skal gennemføres 1.735 syn

Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser

(12) Danmarks som Europas førende søfartsnation (indeholder koncern- og effektmål)

Understøtter Vækststrategien: JA (Gennemsigtige og effektive konkurrencevilkår, Bedre adgang til de globale markeder, Større og mere velfungerende markeder i EU, Øresundsregionen som nordeuropæisk vækstcenter)	Excellence kriterium: Samfund	Vægt: 10 %
Direkte løn: 0,5 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,9 mio. kr.	Andel i %: 1,1
Andel G&A: 0,1 mio. kr.	Andel hjælpe: 0,2 mio. kr.	Årsværk: 1,1

Beskrivelse:

Dansk søfart har følgende profil:

- Søfarten er globaliseret og i en stærk konkurrence
- Globaliseringen af andre industrier, herunder den internationale specialisering, fører til vækst inden for søfart
- Kvalitetssøfart må forventes at blive en efterspurgt ydelse
- Konkurrencen på de sektorbaserede rammevilkår er hård
- Lande i Europas og Fjernøsten satser på udbygning af søfart og den tilhørende maritime industrier
- Søfarten er motoren i den danske maritime klynge – Det Blå Danmark – med deraf afledet beskæftigelse og vækstmuligheder

De grundlæggende økonomiske rammebetingelser med beskatning af søfarende og rederier er gode, og et bredt politisk forlig lægger op til styrkelse af søfartsuddannelserne og de maritime kompetencer. I fortsættelse heraf er der behov for at få set på, hvilke andre erhvervsvilkår som kan bidrage til at fastholde og udbygge Danmarks position som en af de førende europæiske søfartsnationer.

Indsatser

Styrelsen vil i 2005 i et koncernprojekt undersøge hvilke forhold, der vil fremme vækst i dansk søfart og beskæftigelse, og på den baggrund komme med forslag til en samlet dansk søfartspolitik.

Resultat

Såfremt der kommer yderligere vækst i dansk søfart vil en indikation her på være, at Danmarks andel af verdenstonnagen stiger. I de seneste år har Danmarks andel været:

(12) Danmarks som Europas førende søfartsnation (indeholder koncern- og effektmål)

Primo	2001		2002		2003		2004	
	Nr.	BT i %	Nr.	BT i %	Nr.	BT. i %	Nr.	BT. i %
Panama	1	21,17	1	22,01	1	22,02	1	21,5
Liberia	2	9,51	2	9,29	2	8,85	2	8,9
Bahamas	3	5,78	3	5,97	3	6,23	3	5,8
Grækenland	5	4,98	4	5,25	4	5,18	4	5,61
Malta	4	5,31	5	4,94	5	4,73	5	4,36
Norge	7	4,05	7	3,92	7	3,77	9	3,34
UK	-	-	25	0,94	15	1,29	14	1,73
Danmark	17	1,23	16	1,21	16	1,27	16	1,26

	2001	2002	2003	2004	2005
Mål i resultatkontrakt	1,00%	1,10%	1,15%	1,21%	1,24%

Ovenstående tabel viser skibene under flaglandet i procent af verdenstonnagen. Landene rangordnes efter bruttotonnage.

Målet for 2004 er fastlagt således, at der er en opadgående trend i Danmarks andel af verdenstonnagen, men samtidig således at målopfyldelsen ikke afhænger af tilfældige udsving (køb og salg af skibe) omkring opgørelsesdatoen (31. december).

Resultatmål:

- Koncernprojektet, der peger på de forhold, der kan medvirke til at fremme vækst i dansk søfart er færdig senest 31. december 2005.
- Det er styrelsens mål, at Danmarks andel af verdenstonnagen fastholdes og gerne forbedres, dvs. at andelen skal være mindst 1,24 %.

Maritime kompetencer

(13) Kvalitetsindeks på søfartsuddannelserne

Understøtter Vækststrategien: Bedre uddannelse	Excellence kriterium: Resultater	Vægt: 5 %
Direkte løn: n.a.	Øvrige direkte udgifter: n.a.	Andel i %: n.a.
Andel G&A: n.a.	Andel hjælpe: n.a.	Årsværk: n.a.
<p>Beskrivelse:</p> <p><i>Indsats</i></p> <p>De maritime uddannelsesinstitutioner er selvejende institutioner på taxametertilskud. Institutionerne dokumenterer deres resultater i et formelt kvalitetsstyringssystem med ekstern auditering. Den betydelige grad af decentralisering af ansvaret for uddannelserne skaber et behov for incitamentsstyring, hvor både kvantitet og kvalitet af institutionernes produktion har indflydelse på størrelsen af det samlede tilskud. En sådan styring kræver først og fremmest en relevant indikator for uddannelsernes kvalitet.</p> <p><i>Resultat</i></p> <p>Søfartsstyrelsen har derfor i samarbejde med uddannelsesinstitutionerne udarbejdet et kvalitetsindeks. Indholdet af det nuværende indeks er beskrevet i bilag 3. I forbindelse med implementeringen i ændringerne i Lov om åbenhed og gennemsigtighed m.v., vil det kunne blive nødvendigt at justere opgørelsesmetoden af kvalitetsindekset fra 2005.</p>		
<p>Resultatmål:</p> <p>2004: 0.74 fra 2005 er der forbehold for nødvendige ændringer i opgørelsesmetoden 2005: 0.76 2006: 0.77 2007: 0.78</p>		

(14) Implementering af uddannelsesreformen

Understøtter Vækststrategien: Ja (<i>Bedre uddannelse</i>)	Excellence kriterium: Resultater	Vægt: 10 %
Direkte løn: 0,4 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,2 mio. kr.	Andel i %: 0,6
Andel G&A: 0,1 mio. kr.	Andel hjælpe: 0,2 mio. kr.	Årsværk: 1,0
<p>Beskrivelse:</p> <p><u>Uddannelsesreformen</u></p> <p>I juni 2004 blev der indgået en politisk aftale om en reform af de maritime uddannelser og den maritime skolestruktur. Som opfølgning på den politiske beslutning udarbejdede Søfartsstyrelsen i efteråret 2004 en samlet handlingsplan for implementering af aftalen. Aftalen forventes fuldt implementeret i 2008/2009.</p> <p>I 2005 vil Søfartsstyrelsens arbejde være centreret om implementering af aftalen med afsæt i den udarbejdede handlingsplan. Der forestår et stort arbejde med at styre det kvalitets- og kompetenceløft, der er nødvendigt for at kunne udbyde maritime professionsbacheloruddannelser. Denne proces</p>		

(14) Implementering af uddannelsesreformen

inkluderer f.eks. sikring af et tilstrækkeligt antal lærerkompetencer på kandidat-/masterniveau, etablering af aftaler om forskningstilknytning og opdatering af det formelle grundlag for de reviderede maritime uddannelser i form af nye bekendtgørelser.

For skolerne er der tale om en længerevarende udviklingsproces. Det forventes at tage nogle år, før skolerne fuldt ud opfylder alle krav – specielt til lærernes kvalifikationer. På linie med den fremgangsmåde, Undervisningsministeriet fulgte for deres område, vil de maritime skoler kunne påbegynde udbud af professionsbacheloruddannelsen, når det dokumenteres, at skolen har iværksat en handlingsplan for at gennemføre den nødvendige udvikling.

Den ønskede tilgang

I den politiske aftale om en reform af de maritime uddannelser og den maritime skolestruktur indgik der tal for den ønskede årlige rekruttering til de forskellige maritime uddannelser. Tallene er udtryk for erhvervets skønnede behov og dækker både den maritime sektor (til søs og på land) og for maskinmestrenes vedkommende, det øvrige landbaserede arbejdsmarked.

Tallene er baseret på dels de analyser, der lå til grund for Søfartsstyrelsens rapport "Søfartspolitisk Vækststrategi" og dels på de tilkendegivelser, der fremgik af erhvervenes høringssvar i.f.t. rapporten.

Som følge af, at adgangskravet til de længerevarende maritime officersuddannelser som led i den politiske aftale hæves til fuldt gymnasialt niveau (kun udvalgte gymnasiale fag for faglærte ansøgere), må optaget til særligt maskinmesteruddannelsen forventes at falde midlertidigt i 2005. Det skyldes, at særligt faglærte ansøgere uden gymnasial eksamen skal bruge ½ år mere end hidtil på at opnå det krævede gymnasiale niveau i udvalgte fag.

Resultatmål:

- Første optag til skibsofficers- og maskinmesteruddannelserne på professionsbachelorniveau skal være i august 2005, og det formelle grundlag for uddannelsen skal forinden være bragt i orden gennem udstedelse af en ny bekendtgørelse.
- Senest 1. maj 2005 skal de uddannelsesinstitutioner, der skal udbyde professionsbacheloruddannelser fra august 2005, af Søfartsstyrelsen have godkendt en handlingsplan for den nødvendige udvikling. Øvrige institutioner skal have handlingsplanen godkendt 1. december 2005.
- Der skal senest den 1. august 2005 være oprettet et nyt maritimt forsknings- og innovationscenter ved Syddansk Universitets afdeling i Esbjerg, og ved udgangen af 2005 skal der være formuleret en ny maritim masteruddannelse, som kan udbydes senest sommeren 2006.
- Dual purpose skibsofficersuddannelsen: 200 studerende.
- Videreuddannelse fra single til dual purpose skibsofficer: 70 studerende.
- Maskinmesteruddannelsen: 240 studerende.

Støtteprocesser til kerneprocesserne

(15) VIRK.DK og den øvrige digitalisering af Søfartsstyrelsen		
Understøtter Vækststrategien: <i>Regelforenkling og administrative lettelser hhv. Et digitaliseret Danmark</i>	Excellence kriterium: Partnerskaber og ressourcer	Vægt: 10 %
Direkte løn: 1,8 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 4,0 mio. kr.	Andel i %: 4,0
Andel G&A: n.a.	Andel hjælpe: n.a.	Årsværk: 4,5
<p>Beskrivelse:</p> <p>I et moderne brugerorienteret, netværkssamfund er det en forventning fra styrelsens kunder, at det er muligt at kommunikere med styrelsen og at få adgang til så mange produkter som muligt alle døgnet 24 timer. Dette er specielt vigtigt, når kundegruppen er spredt globalt, som det er tilfældet med dansk søfart, fordi alle tider af døgnet hermed vil være ”inden for normal arbejdstid”.</p> <p>Styrelsen færdiggjorde i foråret 2004 sin nye IT-strategi. Strategien udstikker retningslinier for de kommende års IT-investeringer og udvikling. Styrelsen vil inden for sin IT-strategi igangsætte flere kundeorienterede projekter, hvoraf de største bliver indførelsen og accept af elektronisk skibsregistrering samt på synsområdet, elektronisk booking af syn samt muligheden følge sin egen synssag på nettet. Af andre projekter kan f.eks. nævnes elektronisk indsendelse af hyrekontraktdata og lægeattester, samt elektronisk anmeldelse af arbejdsulykker. I forbindelse med gennemførelsen af disse IT-projekter vil styrelsen løbende sikre, at der sker den nødvendige kobling til VIRK.DK.</p> <p>Før end disse IT-projekter er fuldt gennemførte formentlig medio 2007 har styrelsen en udfordring i at få afklaret de juridiske problemstillinger, udviklet de nødvendige IT-systemer og tilpasset sin organisation.</p> <p><i>Indsats</i></p> <p>Med hensyn til arbejdet med VIRK.DK vil styrelsen udarbejde og igangsætte en samlet handlingsplan for styrelsens arbejde med at gøre alle eksisterende services og væsentlige informationer tilgængelige på VIRK.DK i det omfang dette må være hensigtsmæssigt i forhold til lovgivning hhv. internationale konventioner. Planen skal desuden omfatte, hvordan og i hvilket omfang den digitale signatur bliver adgangskode til styrelsens relevante services og udviklingen af nye services på styrelsens område.</p> <p>I løbet af 2005:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tages et system til elektronisk indsendelse af hyrekontraktdata i brug, • gennemføres et projekt, der skal lede frem til elektronisk indsendelse af lægeattester, og • udarbejdes et lovforslag der skal muliggøre elektronisk skibsregistrering. <p>Resultatmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Styrelsen har senest 1. februar 2005 udarbejdet en handlingsplan, der beskriver, hvordan styrelsen bidrager til, at alle relevante indberetningsblanketter er tilgængelige på VIRK.DK senest 1. juli 2005. • Alle styrelsens erhvervsrettede indberetningsblanketter, hvorpå der årligt er mere end 100 transaktioner, og som inden for gældende lovgivning kan digitaliseres, skal være tilgængelige på VIRK.DK senest 1. juli 2005. • Styrelsen giver mulighed for elektronisk indsendelse af hyrekontraktdata senest 1. april 2005 		

(15) VIRK.DK og den øvrige digitalisering af Søfartsstyrelsen

- Styrelsen har færdiggjort et system til elektronisk indsendelse af lægeattester til test senest ved udgangen af 2005.
- Styrelsen har senest 1. juli 2005 udarbejdet de nødvendige lovudkast, der kan muliggøre elektronisk skibsregistrering.

Bilag 1: Sammenhæng i resultatkontrakten mellem kerneprocesser, overordnede målsætninger, politikker og resultatmål

Kerneprocess	Overordnede målsætninger for kerneprocessen	Politik for Søfartsstyrelsen	Resultatmål
Tværgående forhold			
	<p>Det skal være effektivt og let at være kunde og interessant i styrelsen</p> <p>De administrative byrder for erhvervet skal i videst muligt omfang holdes nede eller nedbringes.</p>	<p>Søfartsstyrelsen vil effektivisere ved en prioritering af arbejdsopgaverne, målretning af indsatsen samt brugerorientering og effektivisering af arbejdsprocesserne bla. gennem udbygget anvendelse af IT.</p> <p>Søfartsstyrelsen vil løbende arbejde for at understøtte sin sagsbehandling digitalt og samtidig lette erhvervenes og borgernes adgang til styrelsens ydelser og kommunikation med styrelsen via digitale medier, herunder specielt styrelsens hjemmeside.</p>	<p>VIRK.DK og den øvrige digitalisering af styrelsen.</p> <p>Enhedsomkostninger</p>
	<p>Reglerne på det maritime område skal (så vidt) være internationale, let tilgængelige, begrænset til det nødvendige og nyde opbakning i erhverv og samfund</p>	<p>Søfartsstyrelsen vil være en af hovedaktørerne i såvel internationale som nationale fora, hvor der træffes væsentlige beslutninger om maritime forhold inden for styrelsens område, herunder opnå størst mulig indflydelse på søfartspolitikken i EU.</p>	<p>Danmarks som Europas førende søfartsnation</p>
	<p>Danmark skal være blandt de førende kvalitetssøfartsnationer i Europa.</p>	<p>Søfartsstyrelsen vil medvirke til, at viden om dansk søfarts udvikling i international sammenhæng bliver gjort tilgængelig og gennemsigtig for offentligheden</p> <p>Søfartsstyrelsen vil medvirke til, at dansk søfart også i fremtiden er en væsentlig bidrager til et videnssamfund i vækst.</p>	<p>Lettelse af de administrative byrder</p>
Sikkerhed, Sundhed og miljø			
	<p>Kvalitetsskibsfart skal vinde frem globalt og regionalt og sub-standard skibe skal elimineres.</p>	<p>Styrelsen vil fremme kvalitetsskibsfart gennem udarbejdelse af internationale retningslinier til gode flagstater og auditing heraf.</p> <p>Søfartsstyrelsen vil arbejde for gennemførelsen af handlingsplanen, der var et resultat af det af regeringen nedsatte udvalg vedr. øget anvendelse af lods og styrket overvågning af sejladsikkerheden.</p> <p>Søfartsstyrelsen vil udbygge og opretholde partnerskaber med andre ligesindede landes administrationer med det formål at forbedre egen indsats og påvirke de flagstater, der ikke lever op til deres forpligtigelser.</p> <p>Styrelsen vil støtte at søfarterhvervet, som supplement til den nuværende</p>	<p>Fremme af kvalitetsskibsfart</p> <p>Sejladssikkerhed</p> <p>Tilfredshedsundersøgelser og benchmarking</p>

Kerneprocess	Overordnede målsætninger for kerneprocessen	Politik for Søfartsstyrelsen	Resultatmål
	Arbejds- og levevilkårene – sikkerhed og sundhed – i danske skibe skal være blandt de bedste i verden og følge udviklingen i samfundet i øvrigt.	<p>synsvirksomhed, selv tager yderligere ansvar for sikkerheden og øger selvreguleringen.</p> <p>Søfartsstyrelsen vil løbende målrette indsatsen således, at den har mest mulig effekt på nedbringelsen af ulykker, forurening og andre uønskede hændelser til søs.</p> <p>Styrelsen vil tage initiativ til, at der kommer mere fokus på koblingen mellem fiskeripolitikken og sikkerheden på fiskeskibene.</p>	Forbedring af Sikkerhed og Sundhed til søs Danske skibe tilbageholdt i udenlands havn Synsvirksomhed
Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser			
	Søfartsstyrelsen vil være værdiskabende for kvalitetsredere og de øvrige aktører under den danske maritime klynge, så det er attraktivt at drive kvalitetsskibsfart under dansk flag og øvrig maritim virksomhed i Danmark.	<p>Søfartsstyrelsen vil fortsat arbejde for, at det bliver muligt for dansk søfart at fastholde og udbygge markedsadgange, og at fastholde dansk ejet kvalitetsskibsfart under dansk flag.</p> <p>Styrelsen vil arbejde for ikrafttræden af de internationale erstatningsregler.</p>	Danmarks som Europas førende søfartsnation
	Søfartsstyrelsen skal sikre konkurrencedygtige vilkår på åbne og udbyggede markeder for en dansk registreret handelsflåde med et højt sikkerheds-, sundheds- samt miljømæssigt niveau, samt et højt niveau for beskyttelse af de søfarendes rettigheder.	<p>Styrelsen vil i samarbejde med alle relevante parter arbejde for at udvikle Det blå Danmark, så det får en central placering internationalt set med hensyn til vækst og innovation inden for søfartserhvervet.</p> <p>Styrelsen vil arbejde for internationalt bindende krav til de søfarendes rettigheder.</p>	Danmarks som Europas førende søfartsnation Danmarks som Europas førende søfartsnation
Maritime kompetencer			
	Søfartsstyrelsen skal tilbyde nogle af verdens bedste maritime uddannelser, der skal være trendsættere over for andre landes uddannelser.	Styrelsen vil i samarbejde med erhvervene, og andre der har central viden udvikle og samordne attraktive uddannelser og uddannelsesmiljøer for studerende, der giver danske søfarende sådanne kvalifikationer, at de til stadighed vil være attraktive at ansætte i søfarts- og fiskerierhvervene samt i industrien i land.	Kvalitetsindeks på søfartsuddannelserne Implementering af uddannelsesreformen

Kerneprocess	Overordnede målsætninger for kerneprocessen	Politik for Søfartsstyrelsen	Resultatmål
	<p>studerende til søfartsuddannelserne svarer til erhvervenes behov.</p> <p>Søfartsstyrelsen skal arbejde for, at der i "Det Blå Danmark" sker en løbende forbedring og tilpasning af alle kompetencer til skibs- og rederidrift, samt de øvrige hovedområder i "Det Blå Danmark".</p>	<p>Styrelsen vil i samarbejde med erhvervene, og andre der har central viden tilvejebringe et stærkt videns- og udviklingsmiljø og fortsat organisere sig, så der kan leveres de politik forslag, som kan bidrage et at bedre betingelserne for dansk søfart.</p> <p>Styrelsen vil i samarbejde med erhvervene, og andre der har central viden implementere den politiske aftale om "reform af den danske maritime uddannelses- og skolestruktur".</p>	<p>Danmarks som Europas førende søfartsnation</p> <p>Implementering af uddannelsesreformen</p>
<p>Støtteprocesser til kerneprocesserne</p>	<p>Arbejdet i Søfartsstyrelsen skal basere sig på styrelsens værdier og underbygger medarbejdernes evne til kompetent, selvstændig opgavevaretagelse, nytænkning og brug af ny teknologi til gavn for styrelsens effektive opgavevaretagelse</p>	<p>Styrelsen vil styrke innovationskraft, videnstyring og e-administration.</p> <p>Styrelsen vil fortsat udvikle styrelsens interne kvalitetsstyringssystem og medarbejderinvolvering</p>	<p>VIRK.DK og den øvrige digitalisering af styrelsen</p>

Bilag 2: Danmarks tidligere placeringer i forskellige MOU's

Nedenfor er anført Danmarks rangering i forskellige MOU's i de senere år.

PARIS-MOU

I de seneste par år har Danmarks placering på white-listen været:

2003	2002	2001	2000	1999
12	10	4	9	8

Antallet af tilbageholdte skibe har været:

2003	2002	2001	2000	1999
17	20	13	15	9

TOKYO-MOU (omfatter lande omkring Stillehavet)

I de seneste par år har Danmark været rangeret som nr.:

2003	2002	2001	2000	1999
7	16	9	-	-

Antallet af tilbageholdte skibe har været:

2003	2002	2001	2000	1999
0	0	3	6	4

US COAST GUARD

I de seneste par år har Danmark været rangeret som nr.:

2003	2002	2001	2000	1999
4	6	4	2	1

Antallet af tilbageholdte skibe har været:

2003	2002	2001	2000	1999
1	1	1	1	0

Bilag 3: En beskrivelse af kvalitetsindekset på uddannelserne

De maritime uddannelsesinstitutioner er selvejende institutioner på taxametertilskud i tråd med de øvrige uddannelsesområder i landet. Taxameterstyringen kræver som modvægt en indikator for kvaliteten af uddannelsesinstitutionens arbejde. Kvalitetsindekset i styrelsens regi har fokus på følgende tre overskrifter: Samfundsresultater, Evaluering og udvikling og Effektivitet.

Samfundsresultater

Samfundsbetalt uddannelse skal gennem positive resultater for erhvervet og den enkelte bidrage til samfundets vækst.

Der er udarbejdet 2 indeks, der giver en indikation af uddannelsesinstitutionens bidrag til samfundet:

Et *beskæftigelsesindeks* der beregnes på baggrund af dimittenderne fra året før
[(antal dimittender – antal ledige i december ifølge Danmarks Statistik) /antal dimittender]
(jo færre ledige dimittender jo bedre indeks)

Et *erhvervsinvolveringsindeks* der beregnes som
[antal evalueringer, hvor personer, beskæftiget i erhvervet, har medvirket som bedømmere/antal evalueringer]
(jo flere eksterne censorer jo bedre indeks)

Erhvervsinvolveringsindekset giver samtidig en indikation af, om der er et eksternt input til evaluering og udvikling på uddannelsesinstitutionen.

Evaluering og udvikling

Relevant og attraktiv erhvervsrettet uddannelse kræver en konstant proces, hvor uddannelsens indhold, metoder og miljø evalueres og udvikles.

Der er udarbejdet et indeks, der giver en indikation af om uddannelsesinstitutionen løbende evaluerer sin indsats og udvikler sig. Dette indeks tæller dobbelt ved udregningen af institutionens samlede kvalitetsindeks.

Udviklingsindekset beregnes som
[antal "ja"/antal spørgsmål, hvor der stilles 15 spørgsmål til skolens ledelse om udviklingen på skolen]
(Jo flere udviklingstiltag uddannelses institutionen kan svar ja til at de arbejder med, jo bedre indeks)

Effektivitet

Effektivitet/produktivitet er væsentlig i relation til økonomi som indikator for, at der sker en optimal ressourceudnyttelse.

Der er udarbejdet 3 indeks, der giver en indikation af om uddannelsesinstitutionen arbejder effektivt:

Et *studieeffektivitetsindeks* der beregnes som antal dimittender inden for normeret tid på en årgang divideret med antal studerende, der påbegyndte uddannelsen på årgangen
(jo flere der dimitterer på normeret tid jo bedre indeks)

Et *fastholdelsesindeks* der beregnes som

[1 minus (antal studerende på en årgang udmeldt uden at have gennemført uddannelsen divideret med antal studerende på årgangen)]

(jo færre udmeldte jo bedre indeks)

Et *undervisningsressourceindeks* der består af 2 dele:

Institutionsindeks = [samlet lønforbrug til undervisere/samlet lønforbrug i alt]

Underviserindeks = [1 - (antal underviserårsværk/antal årselever)]

Undervisningsressourceindekset = [(Institutionsindeks + Underviserindeks)/2]

(jo større del af det samlede lønforbrug, der går til undervisere og jo flere studerende per underviser jo bedre indeks)

Bilag 4: Scorebog

Det angives i nedenstående scorebog, hvordan bedømmelsen af resultatmålene skal ske

<i>Resultatmål</i>	<i>Budget (mio. kr.)</i>	<i>Opfyldt 100 point</i>	<i>Delvist opfyldt 50 point</i>	<i>Ikke opfyldt 0 point</i>
Tværgående mål				
(1) Enhedsomkostninger *	12,8	Alle 7 mål for enhedsomkostninger er opfyldte.	Mindst 5 mål for enhedsomkostningerne er opfyldte.	Mindre end 5 mål for enhedsomkostningerne er opfyldte.
(2) Ministerbetjening *	2,2	Alle 3 målepunkter \geq 90 %.	2 målepunkter \geq 90 %.	Mindre end 2 målepunkter \geq 90 %.
(3) Lovgivningsarbejde *	0,3	Karakteren "under middel" er højst tildelt i et 1 tilfælde.	Karakteren "under middel" er tildelt i 2 tilfælde.	Karakteren "under middel" er tildelt i 3 eller flere tilfælde.
(4) Lettelse af de administrative byrder *	0,8	Samtlige 5 mål er opfyldt.	4 ud af de 5 mål er opfyldte.	Mindre end 4 mål er opfyldte.
(5) Klare mål*	12,2	Samtlige 10 mål er opfyldt.	8 ud af de 10 mål er opfyldte.	Mindre end 8 mål er opfyldte.
Sikkerhed, Sundhed og Miljø				
(6) Fremme af kvalitetsskibsfart *	0,2	Forhandlingssituationen er som beskrevet.	Forhandlingssituationen er ikke så fremskreden, at man kan vurdere flertal, men Danmark har arbejdet for den beskrevne ordning.	Der tegner sig et flertal for at fastholde den såkaldte 25 % forpligtelse.
(7) Tilfredshedsundersøgelse og benchmarking *	0,2	Begge delresultatmål er opfyldt.	Et af delresultatmålene er opfyldte.	Ingen af delresultatmålene er opfyldte.
(8) Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn	n.a.	Det totale antal tilbageholdelser overstiger ikke 50 %. På 2 af de 3 indikatorer er Danmark blandt de 4 bedste i MAIG.	Det totale antal tilbageholdelser overstiger ikke 60 %. På 2 af de 3 indikatorer er Danmark blandt de 5 bedste i MAIG.	Det totale antal tilbageholdelser overstiger 60 %. På 2 af de 3 indikatorer er Danmark ikke blandt de 5 bedste i MAIG.
(9) Forbedring af Sikkerhed og Sundhed til søs	n.a.	Antallet af alvorlige arbejdsulykker er mindre end 133.	Antallet af alvorlige arbejdsulykker er mindre end 140.	Antallet af alvorlige arbejdsulykker er større end 140.
(10) Sejladsikkerhed *	0,3	Begge mål er opfyldt.	1 af målene er opfyldte.	Ingen af målene er opfyldte.
(11) Synsvirksomhed *	15,4	\geq 1.735	\geq 1.700	$<$ 1.700

Økonomiske rammebetingelser				
(12) Danmarks som Europas førende søfartsnation *	1,7	Begge mål er opfyldt.	Undersøgelsen er færdig ved udgangen af året, men andelen af verdens tonnagen \geq 1,20 %.	Undersøgelsen er ikke færdig.
Maritime kompetencer				
(13) Kvalitetsindeks på søfartsuddannelserne	n.a.	\geq 0,76	\geq 0,74	< 0,74
(14) Implementering af uddannelsesreformen *	0,9	Samtlige 6 mål er opfyldt.	4 ud af de 6 mål er opfyldt.	Mindre end 4 mål er opfyldt.
Støtteprocesser til kerneprocesserne				
(15) VIRK.DK og den øvrige digitalisering af Søfartsstyrelsen *	5,9	Samtlige 5 mål er opfyldt.	3 ud af de 5 mål er opfyldt.	Mindre end 3 mål er opfyldt.

Ved alle de med * markerede mål, er det relevant at budgettet indgår i scorebogen, således at målet er opfyldt, hvis teksten er opfyldt, og budget ikke afviger med: OPFYLDT \pm 20 %; DELVIST OPFYLDT \pm 30 %; IKKE OPFYLDT \pm 40 %

Bilag 5: Produktion, produktivitet og sagsbehandlingstid

Produktion

Driftsområde	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Syn på passagerskibe	522	476	406	334	490	490	490	490
Syn på fiskeskibe	632	865	1.103	350	375	375	375	375
Skibsregistrering	4.289	4.086	4.591	3.092	4.000	4.000	4.000	4.000
Refusionssager	5.261	3.509	3.332	2.082	4.000	4.000	4.000	4.000
Speedbådsbeviser	2.671	6.822	7.051	5.914	1.500	1.500	1.500	1.500
Duelighedsbeviser	5.401	6.477	5.938	2.251	5.500	5.500	5.500	5.500
Sønæringsbeviser	3.803	4.362	4.680	2.983	4.000	4.000	4.000	4.000
Tiltalsager	168	88	82	56	90	90	90	90

Tallene indtil 2004 er opnået resultat, i 2004 er tallet status pr. 1. oktober 2004, og fra 2005 og frem er der tale om det forventede antal.

Enhedsomkostning

Enhedsomkostningerne inkl. fordeling af indirekte omkostninger er et udtryk for en reel "pris" på det produkt, som styrelsen producerer. En produktivitetsforbedring betyder derfor, at prisen på produktet bliver billigere. Styrelsens resultatmål for produktivitetsforbedringer er derfor enhedsomkostningerne inkl. fordeling af indirekte omkostninger. De indirekte omkostninger fordeles ved hjælp af tidsregistreringen på styrelsens produkter.

Fald i enhedsomkostningerne i procent	2004 til 2005	2005 til 2006	2006 til 2007	2007 til 2008
Periodiske syn på passagerskibe	2	2	2	2
Periodiske syn på fiskeskibe	2	2	2	2
Skibsregistrering	2	2	2	2
Refusionssager	2	2	2	2
Speedbådsprøver	2	2	2	2
Duelighedsbeviser	2	2	2	2
Sønæringsbeviser	2	2	2	2

Bilag 6: Den forventede gennemsnitlige sagsbehandlingstid

Bruttosagsbehandlingstid (kalenderdage)

Driftsområde	2001	2002	2003	2004	2005
Skibsregistrering	14,2	13,4	15,7	18,7	17
Refusionssager	24,2	3,1	10,6	17,8	14
Speedbådsprøver	4,0	1,0	1,0	1,0	3
Duelighedsbeviser	5,1	2,5	1,0	1,0	3
Søfartsbøger	2,6	1,4	1,0	1,0	3
Sønæringsbeviser	2,3	1,5	1,0	1,0	3
Tiltalsager	47,8	53,8	39,5	58,1	70

Tallene indtil 2004 er opnået resultat, i 2004 er tallet status pr. 1. september 2004.

Bilag 7: Budget og bevillingsforhold

I kontraktperioden har styrelsens udgiftsbevilling (§ 08.71.01) følgende forløb:

FFL-05 (mio. kr.)	2004	2005	2006	2007	2008
Nettoudgiftsbevilling	136,9	132,7	133,0	130,5	127,9
Udgifter	154,2	146,9	147,2	144,7	142,1
Indtægter	17,3	14,2	14,2	14,2	14,2
Årsværk	228	219	215	213	209

Ovenstående er inkl. indtægtsdækket virksomhed.

Styrelsens interne budget (excl. indtægtsdækket virksomhed) forventes i 2005 at fordele sig således:

Mio. kr.	Øvrig drift (mio. kr.)
Syn på skibe	22,9
Opklaring af ulykker	3,2
Regeludarbejdelse under Sikkerhed, Sundhed og Miljø	8,6
Sejladssikkerhed	4,1
Sejlende skibe	4,1
Andet vedr. sikkerhed til Søs	9,2
Søfartssocialeforhold	4,8
Registrering af skibe	4,1
Rekruttering	0,6
Kvalitetsstyring af uddannelserne	2,3
Regeludarbejdelse under Maritime Kompetencer	1,0
Eksamen og censur	0,7
Sundhedsuddannelser	4,8
Andet vedr. uddannelser	3,8
Erhvervsmæssige rammebetingelser	7,5
Ministerbetjening	1,8
Internationalt arbejde	8,1
Udvikling	3,5
Generel ledelse og administration	19,8
Hjælpefunktioner	32,0
I alt	146,9

Ovenstående budget er under forudsætning af, at styrelsen opnår provenuet på 9 mio. kr. for betaling for lovpligtige syn, som forudsat på FFL2005.

Kompetence og ansvarsfordeling

Aftalen indgås mellem Økonomi- og Erhvervsministeriets departement og Søfartsstyrelsen. Det skal præciseres, at det aftale- og kontraktlignende begreb, som anvendes i denne resultatkontrakt, juridisk set ikke er en aftale i almindelig aftaleretlig betydning. Ministeren har stadig det sædvanlige parlamentariske ansvar, og gældende lovgivning og hjemmelskraft, budget- og bevillingsregler, overenskomster osv. skal følges, medmindre der på sædvanlig måde er skaffet hjemmel til fravigelse.

Dette indebærer, at der til enhver tid kan gøres sædvanligt politisk og juridisk ansvar gældende for ministerens og/eller embedsmændenes opgavevaretagelse, herunder også for forløbet af selve resultatstyringen.

Søfartsstyrelsens direktør har ansvaret for overholdelse af resultatkontrakten og eventuel genforhandling.

Ikrafttræden, resultatvurdering og revision

Resultatkontrakten træder i kraft den 1. januar 2005 og løber indtil den 31. december 2008. Resultatkontrakten revideres hvert år, hvor der indgås en ny resultatkontrakt for de kommende 4 år. Dette betyder, at de måltal, der i denne kontrakt rækker ud over finansåret 2005, kan ændres ved indgåelse af en ny resultatkontrakt på baggrund af den information, der er til rådighed ved indgåelsen af næste års resultatkontrakt. Endvidere kan resultatmål slettes og nye kan indgå, således at resultatmålene hele tiden er aktuelle og relevante for styrelsen.

Der vil ske afrapportering af resultatkontrakten i forbindelse med styrelsens aflæggelse af rammeredegørelse samt i forbindelse med Søfartsstyrelsens årlige aflæggelse af virksomhedsregnskab. I forbindelse med indsendelse af status på resultatkontrakten, vil styrelsen angive forslag til korrigerende handlinger, hvis et resultatmål afviger fra det forventede.

Bedømmelsen af målopfyldelsen i resultatkontrakten vil ske ud fra "scorebogen" i bilag 4.

Resultatkontrakten kan genforhandles i løbet af kontraktåret ved væsentlige ændringer i det grundlag, hvorpå kontrakten er indgået, herunder forudsætningerne for budgettet, og hvis begge parter er enige herom. Genforhandling kan kun ske ved ændringer i eksterne forhold, primært politiske omprioriteringer.

København, december 2004

Departementschef, Michael Dithmer

Direktør, Jørgen Hammer Hansen