

# **Søfartsstyrelsens resultatkontrakt 2002 - 2005**

## Indholdsfortegnelse

<b>OPBYGNINGEN AF KONTRAKTEN .....</b>	<b>3</b>
<b>INDLEDNING .....</b>	<b>4</b>
<b>FORANDRINGER SIDEN SIDSTE KONTRAKT .....</b>	<b>4</b>
<b>VILKÅR.....</b>	<b>4</b>
<b>MISSION.....</b>	<b>5</b>
<b>VISION.....</b>	<b>5</b>
<b>VISIONER OG STRATEGIER .....</b>	<b>5</b>
SIKKERHED, SUNDHED OG MILJØ.....	5
SØFARTSERHVERVENES KONKURRENCEEVNE.....	5
DANSK BESKÆFTIGELSE .....	6
STØTTEPROCESSER TIL KERNEPROCESSERNE.....	6
<b>OVERSIGT OVER ALLE RESULTATMÅL I KONTRAKTEN .....</b>	<b>7</b>
<b>STYRELSENS RESULTATMÅL .....</b>	<b>10</b>
FREMME AF KVALITETSSKIBSFART .....	10
OPFØLGNING PÅ HELCOM - EKSTRAORDINÆR MINISTERKONFERENCE .....	11
EU-FORMANDSKABET .....	12
ANALYSE AF KERNEPROCES .....	14
IMPLEMENTERING AF REGISTRERINGSGRUNDLAGET.....	14
BENCHMARKING.....	14
KVALITETSSTYRING AF SYNSVIRKSOMHEDEN.....	15
MINISTERBETJENING .....	16
SYGEFRAVÆR.....	16
LETTEELSE AF ADMINISTRATIVE BYRDER OMBORD PÅ SKIBENE .....	17
TILGANGEN TIL UDDANNELSERNE .....	17
DET RUMMELIGE ARBEJDSMARKED .....	18
DANSKE SKIBE TILBAGEHOLDT I UDENLANDSK HAVN .....	18
DANMARKS ANDEL AF VERDENS TONNAGEN .....	20
ALVORLIGE ARBEJDSULYKKER OG DØDSULYKKER.....	20
SYNSVIRKSOMHED .....	21
ENHEDSOMKOSTNINGER.....	23
KVALITETSINDEKS PÅ SØFARTSUDDANNELSERNE .....	24
<b>SCOREBOG .....</b>	<b>26</b>
<b>BUDGET OG BEVILLINGSFORHOLD.....</b>	<b>27</b>
<b>KOMPETENCE OG ANSVARSFORDELING.....</b>	<b>27</b>

## IKRAFTTRÆDEN, RESULTATVURDERING OG REVISION .....27

### Opbygningen af kontrakten

Søfartsstyrelsen traf i lighed med de andre institutioner under Erhvervsministeriet i sommeren 2000 beslutning om, at den vil anvende Excellence modellen som et fremtidigt ledelsesværktøj.

I løbet af 1. halvår af 2001 har styrelsen for første gang gennemført en selvevaluering, og fik i løbet af efteråret 2001 en feedback rapport fra et korps af interne og eksterne assessorer (bedømmere), der pegede på både styrker og forbedringsmuligheder i styrelsen. Forbedringsmulighederne dannede grundlag for, at styrelsens ledelsesgruppe på et seminar i slutningen af oktober 2001 besluttede, hvordan forbedringsindsatsen skulle gribes an.

Som et led i arbejdet med Excellence modellen (specielt for at skabe en bedre sammenhæng i styringen), har styrelsen for første gang opstillet sine resultatmål i overensstemmelse med strukturen i Excellence modellen. Et udkomme af arbejdet med Excellencemodellen er, at styrelsen har præciseret sine kerneprocesser. Dette arbejde er ikke endelig afsluttet endnu, men da kerneprocesserne er en gruppering på et overordnet niveau af det styrelsen skal levere til omverden, har styrelsen valgt at formulere sin strategi efter kerneprocesserne.

De reelle ændringer fra tidligere år er der gjort rede for i selve kontrakten.

#### *Definitioner*

I kontrakten bruges begreberne kunder, interessenter og partnerskaber ofte. Styrelsens definitioner af disse begreber er angivet nedenfor.

**Kunder:** Eksterne parter (eks. minister, rederier, værfter, fiskere og søfarende), der modtager et produkt eller en ydelse fra styrelsen.

**Interessenter:** Her menes de eksterne personer, organisationer, myndigheder mv., der har direkte eller indirekte indflydelse på styrelsens handlinger.

**Partnerskaber:** Alliancer, der indgås med eksterne organisationer eller personer, med det formål at fremme fælles interesser.

## Indledning

Søfartsstyrelsen er en styrelse under Økonomi- og Erhvervsministeriet. Styrelsen består af den centrale styrelse, 8 synskontorer udenfor den centrale styrelse inkl. kontorerne i Nuuk og Rotterdam samt skoleskibet DANMARK og Center for Maritime Sundhedsuddannelser.

Endvidere hører der under Søfartsstyrelsen: 3 undervisningscentre, 5 maskinmesterskoler, 1 navigationsskole og 1 skipperskole alle som taxameterstyrede selvejende institutioner. Endelig har Søfartsstyrelsen andel i simulatorcentret DanSim ved Dansk Maritimt Institut (DMI) i Lyngby.

## Forandringer siden sidste kontrakt

Styrelsens strategi er stort set uforandret fra 2001 til 2002. Styrelsen vil på baggrund af senere års søulykker, ikke mindst BALTIC CARRIERS kollision i Østersøen i marts 2001 med den deraf følgende større olieforurening optrappe arbejdet for at højne sejladsikkerheden i de danske farvande og gøre en større indsats for at fremme kvalitetsskibsfart globalt.

Skibstilsynet på Færøerne overgik pr. 1. januar 2002 til landsstyret på øerne. Dette betyder, at styrelsen ikke mere driver et regionskontor i Torshavn.

På synsområdet er der endvidere sket det væsentlige fremskridt, at styrelsen har færdiggjort og iværksat sin nye strategi på sikkerheds- og sundhedsområdet frem til 2005, strategien kaldes "Sikkerhed og Sundhed til søs 2005". Denne adskiller sig fra styrelsens synsstrategi ved, at synsstrategien beskriver, hvordan ressourcerne overordnet skal prioriteres på synsområdet, herunder uddelegering til klassifikationsselskaberne. "Sikkerhed og Sundhed til søs 2005" beskriver, hvilke indsatser der skal iværksættes og hvilke effekter, der søges opnået på det sikkerheds- og sundhedsmæssige område.

Styrelsen har efter en samlet prioritering af sine ressourcer truffet beslutning om, at de operationelle kontrolsyn på danske passagerskibe i indenrigsfart ophører, og der kun udføres syn på danske og udenlandske passagerskibe, der sejler mellem dansk og udenlandsk havn. Det er krævet i et EU-direktiv. Styrelsen skønner, at bortfaldet af de operationelle kontrolsyn er sikkerhedsmæssigt forsvarligt, da passagerskibene i forvejen gennemgår et årligt syn.

På synsområdet har styrelsen endelig fået ny lovgivning (øget kontrol med overholdelse af hviletidsbestemmelser samt intensivering af havnestatskontrollen og kontrol med bulkskibe), forslagene betyder samlet et øget årsværksforbrug i styrelsen på 5 årsværk.

År 2002 vil blive præget af, at Danmark overtager formandskabet i EU i 2. halvår. Dette får også indflydelse på Søfartsstyrelsens ressourcedisponering og aktiviteter, da formandskabet kræver ekstra ressourcer.

## Vilkår

Søfartsstyrelsen er en sektorstyrelse for søfartserhvervene. Styrelsens ressort omfatter alle emner vedrørende søfart herunder områderne: sikkerhed, skibsfartens påvirkning af det eksterne miljø, arbejdsmiljø, søfartssociale forhold og uddannelse for søfarende, skibsregistrering, søret samt erhvervs politik for søfartserhvervet både nationalt og internationalt.

Styrelsen har endvidere ansvaret for sikkerhed, sundhed samt påvirkning af det eksterne miljø, skibsregistrering og uddannelse inden for fiskerierhvervet, men har ikke ansvaret for fiskeripolitikken.

På trods af denne forskel, vil styrelsen i denne kontrakt omtale søfarts- og fiskerierhvervene under ét som enten søfartserhvervene eller kun erhvervene.

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

## Mission

Styrelsens mission er:

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

## Vision

Søfartsstyrelsens overordnede vision er:

*Søfartsstyrelsen sætter pejlemærker for fremtidens kvalitetssøfart.*

## Visioner og strategier

Nedenfor beskrives de visioner og strategiske udfordringer som styrelsen ser i de kommende år. Styrelsen har ved udformningen af sin strategi valgt at tage udgangspunkt i de tre kerneprocesser, der udspringer af styrelsens mission, og som fortsat er under bearbejdning.

### Sikkerhed, sundhed og miljø

#### Vision:

- Kvalitetsskibsfart globalt skal vinde frem og substandard skibsfart skal elimineres.
- Danske farvande skal være blandt de sikreste i verden.
- Arbejds- og levevilkårene – sikkerhed og sundhed – i danske skibe skal være blandt de bedste i verden og følge udviklingen i samfundet i øvrigt.

#### Strategi:

- Søfartsstyrelsen vil sikre en effektiv sammenhæng mellem indsats og virkning på sundhed og sikkerhed om bord på danske skibe og på det ydre miljø samt sejladsikkerheden i danske farvande.
- Søfartsstyrelsen vil være en af hovedaktørerne i såvel internationale som nationale fora, hvor der træffes væsentlige beslutninger om søsikkerhed.

### Søfartserhvervenes konkurrenceevne

#### Vision:

- Søfartsstyrelsen vil være værdiskabende for kvalitetsredere.

Strategi:

## Styrelsen:

- vil i samarbejde med erhvervene og andre, der har vigtig viden, tilvejebringe et stærkt viden- og udviklingsmiljø og fortsat organisere sig, så der kan leveres de politikforslag, der kan bidrage til at bedre betingelserne for dansk søfart.
- vil arbejde for, at reglerne for erhvervene skal være internationale og let tilgængelige, begrænset til det nødvendige og nyde opbakning i erhverv og samfund.
- vil skabe 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 forpligtelser.
- vil sikre konkurrencedygtige vilkår på åbne og udbyggede markeder for en dansk handelsflåde med et højt sikkerheds-, sundheds- samt miljømæssigt niveau.
- vil gøre det effektivt at være kunde og interessent i styrelsen.

**Dansk beskæftigelse**Vision:

- Søfartsstyrelsen vil tilbyde nogle af verdens bedste maritime uddannelser, der skal være trendsetterer over for andre landes uddannelser.

Strategi:

- Udvikle uddannelser og uddannelsesmiljøer som er attraktive for studerende og giver danske søfolk så brede kvalifikationer og højt niveau, at det til stadighed vil være attraktivt at ansætte dem i søfarts- og fiskerierhvervet samt i industrien i land.
- I samarbejde med erhvervene sikre at tilgangen af studerende til søfartsuddannelserne kommer på et niveau, der svarer til erhvervenes behov.

**Støtteprocesser til kerneprocesserne**Vision:

Ledelse i Søfartsstyrelsen skal basere sig på styrelsens værdier og underbygge medarbejdernes evner til selvstændig opgavevaretagelse, nytænkning og brug af ny teknologi.

Strategi

Styrelsen vil styrke medarbejderinvolvering, videnstyring og e-administration<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Grundet styrelsens økonomiske situation, igangsættes der ikke projekter inden for e-administration i 2002.

## Oversigt over alle resultatmål i kontrakten

I nærværende resultatkontrakt findes følgende resultatmål for Søfartsstyrelsen:

<i>Nr.</i>	<i>Resultatmål</i>	<i>Status</i>	<i>Ressourcer</i>	<i>Excellence</i>	<i>Vægt</i>
1	Fremme af kvalitetsskibsfart	Primært	0,7 mio.	Politik/Strategi	10
2	Opfølgning på HELCOM	Øvrig	0,3 mio.	Politik/Strategi	5
3	EU-formandskabet	Øvrig	2,0 mio.	Politik/Strategi	5
4	Analyse af kerneprocess	Øvrig	0,1 mio.	Processer	5
5	Implementering af registreringsgrundlaget	Øvrig	0	Processer	5
6	Benchmarking	Øvrig	0,1 mio.	Processer	5
7	Kvalitetsstyring i synsvirksomheden	Øvrig	1,2 mio.	Processer	5
8	Ministerbetjening	Øvrig	2,0 mio.	Kunderresultater	5
9	Sygefravær	Øvrig	n.a.	Medarbejderresultater	3
10	Administrative byrder på skibene	Øvrig	0,3 mio.	Samfund	5
11	Tilgangen til uddannelserne	Primært	1,7 mio.	Samfund	5
12	Det rummelige arbejdsmarked	Øvrig	n.a.	Samfund	2
13	Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn	Primært	n.a.	Samfund	5
14	Danmarks andel af verdenstonnagen	Primært	n.a.	Samfund	10
15	Arbejds- og dødsulykker	Primært	5,9 mio.	Samfund	10
16	Synsvirksomhed	Primært	43,4 mio. <sup>1)</sup>	Resultater	5
17	Enhedsomkostninger	Øvrig	59,0 mio.	Resultater	5
18	Kvalitetsindeks på søfartsuddannelserne	Øvrig	n.a.	Resultater	5
	Í alt				100

1) Budgettet indgår også i budgettet for enhedsomkostninger.

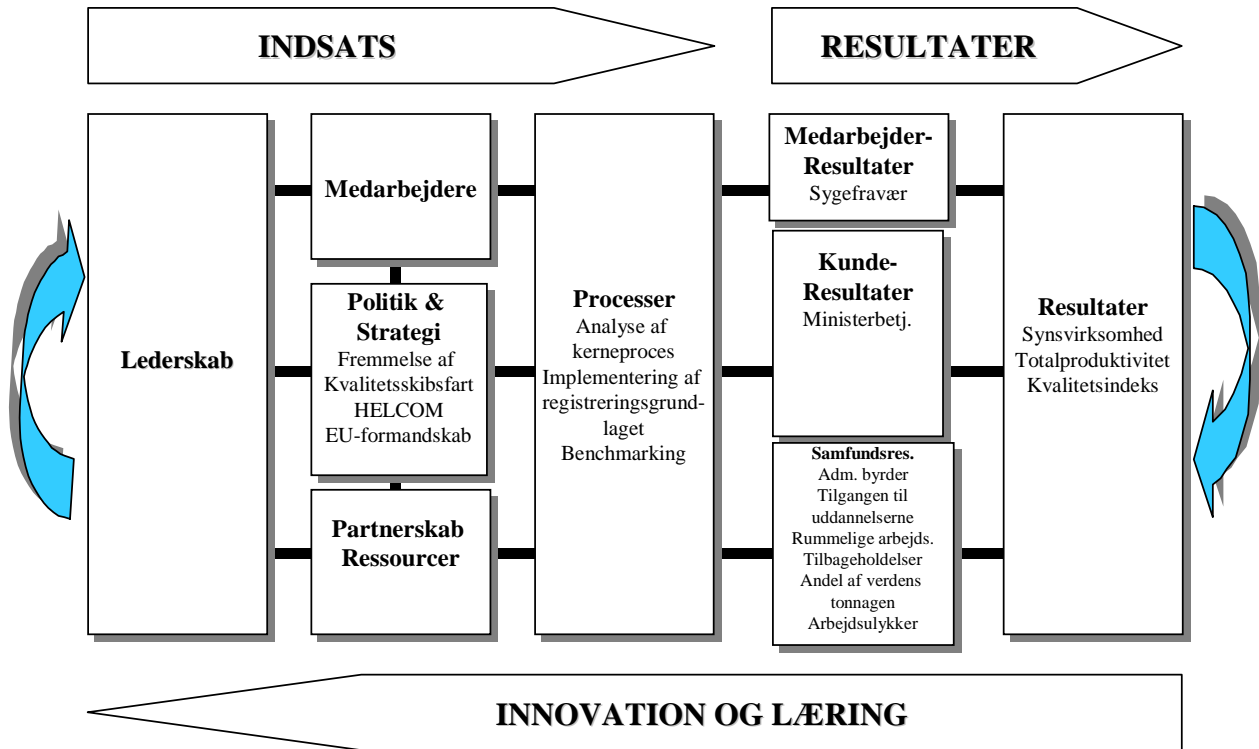
I kolonnen ”status” menes der med ”Primært”, at der her er tale om de mål, der er vigtigst for styrelsen og derfor i størst omfang vil være genstand for drøftelse imellem styrelsens og departementets ledelser. ”Øvrig” er øvrige vigtige mål for styringen af styrelsen.

Vægtningen af resultatmålene er sket i erkendelse af, at nogle mål har større betydning for styrelsen end andre, og disse mål derfor bør veje tungere, når den endelige målopfyldelse på resultatkontrakten opgøres. Vægtene er fastlagt ud fra et skøn over: politisk og strategisk vigtighed.

Kolonnen ”Ressourcer” er et budgettal for området inkl. andel af midlerne afsat til ”generel ledelse og administration” samt til ”hjælpefunktioner”.

Bemærk, at det ikke er relevant at tale om ressourceforbruget på mål vedr. uddannelserne. Dette skyldes, at uddannelsesinstitutionernes økonomi er opført på en separat hovedkonto på Finansloven, da de er selvejende taxameterstyrede institutioner.

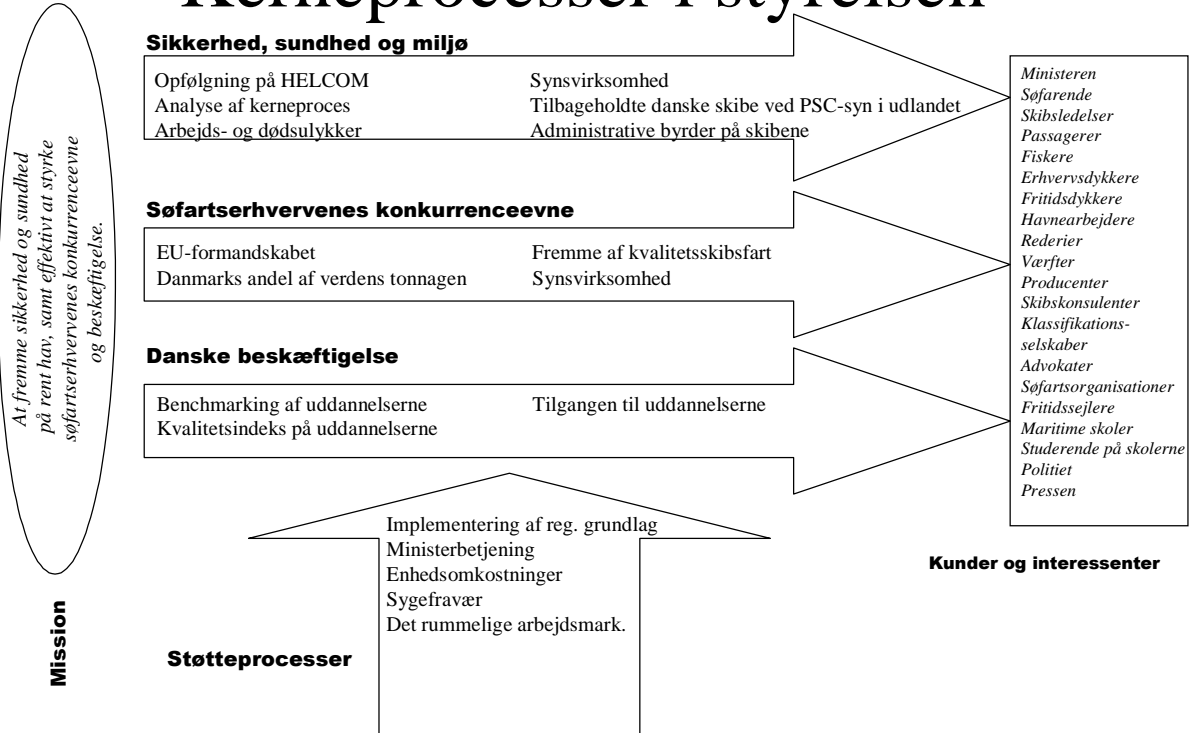
Nedenfor er illustreret, hvordan Excellence modellen i styrelsen ser ud, med ovenstående resultatmål indsat.



Væsentlige mål i denne kontrakt, der også indgår i ”Innovation og læring” er ulykkes- og PSC-statistikkerne samt analysen af en kerneproces.

Styrelsen har opstillet sin strategi med udgangspunkt i missionen og de kerneprocesser der udspringer af missionen. Koblingen imellem kerneprocesserne og resultatmålene fremgår af nedenstående figur:

# Kerneprocesser i styrelsen



## Styrelsens resultatmål

### Generelt:

Søfartsstyrelsen vil som opfølgning på regeringsgrundlagets afsnit om regelforenklingsinitiativer, deltage aktivt i arbejdet om regelforenklingsinitiativer, specielt med hensyn til egne regler, men også hvis påkrævet i tværministerielle arbejdsgrupper etc.

Styrelsen vil endvidere følge op på regeringens beslutning om reduktion af råd, nævn og udvalg ved i løbet 2002 at analysere rådsstrukturen under styrelsen.

### (1) Fremme af kvalitetsskibsfart

<b>Status:</b> Primært	<b>Excellence kriterium:</b> Politik og strategi	<b>Vægt:</b> 10 %
<b>Direkte løn:</b> 340.000	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> 203.000	<b>Andel i %:</b> 0,3
<b>Andel G&amp;L:</b> 61.000	<b>Andel hjælpe:</b> 120.000	<b>Årsværk:</b> 0.84

#### Beskrivelse:

**Quality shipping seminar:** Som led i opprioriteringen af det internationale arbejde, specielt med henblik på at sikre kvalitetsskibsfarten, vil styrelsen gerne have placeret Danmark som foregangsland for kvalitetsskibsfart og flagstatsimplementering. Der sigtes endvidere på, at få gjort de høje danske arbejdsmiljøstandarder til internationale standarder for kvalitetsskibsfart for at fremme sikkerhed og den danske konkurrenceevne. Seminaret er nærmere beskrevet under resultatmålet ”Projekt Danmark som formand for EU 2. halvår 2002”.

**ILO som instrument for at fremme kvalitetsskibsfart:** I december igangsættes et omfattende revisionsarbejde i ILO. Målet er at samle 30 ILO konventioner med tilhørende rekommandationer til en slagkraftigt tidssvarende konvention, som skal sikre en global beskyttelse af de søfarende levevilkår om bord, uanset skibets flag, og den sociale beskyttelse af de søfarende. Et af midlerne hertil vil være en øget havnestatskontrol. Hensigten er at eliminere substandard skibe og flagstater. Danmark vil som foregangsland i ILO gå aktivt ind i dette revisionsarbejde for at sikre de søfarendes rettigheder og lige konkurrencevilkår for kvalitetsskibsfart. Danmark er valgt som formand for den underarbejdsgruppe, der skal udforme udkast til ny konvention.

Opgaven skal ses i sammenhæng med arbejdet omkring quality shipping og på seminaret under det danske formandskab vil ILO arbejdet få en fremtrædende rolle.

**Maritim Administration Charter:** Der har siden efteråret 2000 i en kreds af lande været arbejdet med udformning af et såkaldt ’Maritime Administrations Charter’ og etablering af et struktureret partnerskab til fremme af kvalitetsskibsfart og bekæmpelse af sub-standardshipping.

Danmark har været blandt initiativtagerne til partnerskabsidéen og bør fortsat være en af hovedkræfterne i processen og sætte kraftigt præg på dagsordenen. I 2002 påregnes arbejdet at være koncentreret om udformning og eventuelt indledende implementering af de første initiativer. Styrelsen skal derfor påregne en betydelig arbejdsindsats hermed i 2002. Heri indgår også en kontakt til relevante dele af erhvervets organisationer. Hertil kommer arbejdet med generelt at yde en progressiv indsats i FSI – underkommiten i IMO (Flag State Implementation, kriterier for, hvad der skal gælde for gode flagstater). Styrelsen vil være pennefører på et oplæg til IMO om bindende flagstatskriterier, der vil foreligge primo 2002, som ved alt andet arbejde i internationale organisationer, er det herefter umuligt at forudse forslagens videre gang.

Opgaven hænger sammen med arbejdet med Quality Shipping under det danske EU-formandskab.

**Det skibsfartsrelaterede miljøarbejde:** Det er af betydelig interesse for skibsfartserhvervet, at den skibsfartsrelaterede regelfastsættelse og administration indenfor miljøområdet ikke blot udformes som en kopi af hvad der gælder på land, men tager hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende på søfartsområdet og i søfartslovgivningen. Søfartsstyrelsen vil fortsat prioritere det skibsfartsrelaterede miljøarbejde over en bred front, herunder arbejdet i MEPC (IMO's miljøkomite) og vægten på globale fremfor regionale (EU) løsninger, opfølgningen på HELCOM (se andet mål herfor). Håndteringen af dobbeltkrogssagen viser hvor betydelig en indsats og kamp til stregen, der kan være nødvendig. På sigt er det ikke kun udfaldet af de konkrete sager, men også Danmarks internationale anseelse og skibsfartserhvervets konkurrenceevne, der står på spil.

#### Resultatmål:

- Søfartsstyrelsen er i rammen af partnerskabssamarbejdet initiativtager til og pennefører på et fælles oplæg (submission) til FSI 10 i april 2002 om bindende flagstatskriterier. En betingelse for indsendelse af oplægget er, at det finder tilslutning fra 4 af de 5 partnerskabslande.
- Søfartsstyrelsen er i rammen af partnerskabssamarbejdet initiativtager til og koordinator på udarbejdelsen af et system til gensidige flagstatsaudits blandt partnerskabslandene. Et gennearbejdet og afprøvet (internt i Søfartsstyrelsen) forslag til et sådant system sendes til partnerskabslandene senest ved udgangen af 2002. I fald det skønnes politisk gangbart, vil Søfartsstyrelsen parallelt hermed arbejde for indførelsen af frivillige flagstatsaudits i IMO-regi.

## (2) Opfølgning på HELCOM - ekstraordinær ministerkonference

<b>Status:</b> Øvrig	<b>Excellence kriterium:</b> Politik og strategi	<b>Vægt:</b> 5 %
<b>Direkte løn:</b> 140.000	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> 95.000	<b>Andel i %:</b> 0,2
<b>Andel G&amp;L:</b> 25.000	<b>Andel hjælpe:</b> 50.000	<b>Årsværk:</b> 0,33

**Beskrivelse:** På baggrund af kollisionen i Østersøen i marts 2001 og den efterfølgende olieforurening af de danske farvande og kyster, blev der afholdt en ekstraordinært ministerkonference i Helsinki Kommissionen i september 2001 vedr. forbedring af sejladsikkerheden i Østersøen og de danske farvande. På konferencen blev ministrene enige om at vedtage forskellige tiltag, hvor Søfartsstyrelsen og Forsvarsministeriet har ansvaret for gennemførelsen af hovedparten af tiltagene. Søfartsstyrelsen yder endvidere en stor bistand til HELCOM sekretariatet i Helsinki og har den koordinerende rolle i Danmark.

Tiltagene som Søfartsstyrelsen helt eller delvist har ansvaret for gennemførelsen af er:

- Forbedring af eksisterende sejladsruter i Østersøen
- Øget brug af lods i Storebælt og Øresund
- Fremme brugen af elektroniske søkort
- Højne brugen af landbaserede AIS-systemer til overvågning af skibstrafikken
- Overholdelse af søsikkerhedslovgivningen
- Samarbejde med EU-Kommissionen

Når der inden for et par år er tilvejebragt et tilstrækkeligt datagrundlag, vil styrelsen forsøge at opstille et effektmål for styrelsens arbejde med sejladssikkerhed. På nuværende tidspunkt forventer styrelsen at effektmål vil gå på antal kollisioner og grundstødninger i forhold til antal gennemsejlinger.

#### Resultatmål:

- Søfartsstyrelsens ulykkesstatistik for 2001 skal indeholde statistikker over ulykker (grundstødninger og kollisioner) på udenlandske skibe i dansk farvand.
- Danmark skal i forbindelse med NAV 48 (underkomitee i IMO vedr. sejladssikkerhed) i 2002 fremlægge forslag til ændring af IMO Resolution A. 620 (15) med henblik på at udvide omfanget af skibe, som anbefales at anvende lods ved besejling af de danske stræder. Der skal således arbejdes for, at den nuværende grænse, hvor skibe i rute T med en dybgang på 13 m og derover anbefales at tage lods, fremover ændres til at gælde for skibe med en dybgang på 11 m og derover.
- Søfartsstyrelsen vil sikre, at der senest den 1. september 2002 på Søfartsstyrelsens eller Farvandsvæsenets hjemmeside er oplysninger og vejledning om sikker navigation på engelsk. Oplysningerne skal svare til, hvad der blev opnået enighed om på HELCOM-konferencen.
- Søfartsstyrelsen vil gennem industriaftaler baseret på selvregulering søge konkret aftale med de berørte erhvervsinteresser om, at de i deres kommercielle kontrakter kræver:
  - elektroniske søkortsystemer om bord på alle skibe, der udgør en særlig risiko for miljøet, og
  - at kun dobbeltkrogede tankskibe anvendes til transport af orimulsion (olie, der kun vanskeligt samles op fra havet).

Aftalerne skal være på plads senest den 1. juli 2002

### (3) EU-formandskabet

<b>Status:</b> Øvrig	<b>Excellence kriterium:</b> Politik og strategi	<b>Vægt:</b> 5 %
<b>Direkte løn:</b> 749.000	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> 876.000	<b>Andel i %:</b> 1,0
<b>Andel G&amp;L:</b> 125.000	<b>Andel hjælpe:</b> 249.000	<b>Årsværk:</b> 1,9

**Beskrivelse:** Traditionelt anvendes 80% af et EU formandskab på forslag, som er fremsat før formandskabet indledes. Kommissionens hvidbog om den fælles transportpolitik af 12. september 2001 indeholder således forslag til lovgivningstiltag, som det vil være i dansk interesse at følge nøje, herunder også under det danske formandskab. Det drejer sig ikke mindst om de forventede forslag vedrørende 1) EU's medlemskab af IMO, 2) indførelse af en europæisk tonnageskat, 3) etablering af et europæisk trafikstyringssystem for skibsfarten, 4) revision af statsstøtteretningslinjerne på søtransportområdet samt 5) regulering af de sociale vilkår for søfarende.

#### Mærkesager:

*Quality Shipping:* Danmark afholder en bred, international konference om Quality Shipping den 10.-11. juli 2002. Konferencens titel bliver "There is more to Quality Shipping than Clean Certificates". Økonomi- og erhvervsministeren deltager i konferencen.

Som led i ønsket om at opprioritere det internationale arbejde søger styrelsen at placere Danmark som foregangsland for kvalitetsskibsfart og flagstatsimplementering. Danmark har en væsentlig interesse i kvalitetsskibsfart både som flagstat og kyststat. Dette er afspejlet i Søfartsstyrelsens vision, hvorefter ”Søfartsstyrelsen sætter pejlemærker for fremtidens kvalitetssøfart.”

Konferencen har særlig fokus på følgende tre temaer:

- The Role of the Flag State
- Decent Working and Living Conditions
- The Human Element

*Eksterne relationer – Kina og Indien:* Sagen vedrører implementering af beslutning af 12. februar 1998, hvorved medlemsstaterne bemyndigede Kommissionen til at indlede forhandlinger med henblik på at indgå en aftale om søtransport mellem EU og dets medlemsstater og henholdsvis Kina og Indien. Danmark har allerede indgået en bilateral søfartsaftale med Kina og en aftale mellem EU og dets medlemsstater vil muligvis være indgået allerede inden det danske formandskab.

*Fælles søulykkesstatistik:* Fra dansk side er det et stærkt ønske, at der med henblik på at prioritere og målrette indsatsen for at styrke søsikkerheden mest muligt etableres en fælles europæisk søulykkesstatistik . Der foreligger endnu ikke et udkast til direktivforslag fra Kommissionens side.

### **Resultatmål:**

#### *Quality Shipping*

- at der opnås bred støtte til de danske synspunkter om kvalitetsskibsfart,
- at påvirke kommende bidrag til konkrete forslag om arbejdsmiljø i IMO og ILO og
- at skabe positiv og synlig offentlig opmærksomhed om økonomi- og erhvervsministeren i forbindelse med konferencen.

#### *Eksterne relationer – Kina og Indien*

Forhandlingerne med henblik på eventuel indgåelse af én eller begge aftaler under det danske formandskab flyttes markant.

#### *Fælles søulykkesstatistik*

At der under det danske formandskab opnås politisk forståelse for, at der i EU igangsættes et arbejde med en fælles europæisk søulykkesstatistik, gerne gennem det kommende søfartsagentur.

#### (4) Analyse af kerneproces

<b>Status:</b> Øvrig	<b>Excellence kriterium:</b> Processer	<b>Vægt:</b> 5 %
<b>Direkte løn:</b> 60.000	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> 0	<b>Andel i %:</b> 0,04
<b>Andel G&amp;L:</b> 10.000	<b>Andel hjælpe:</b> 21.000	<b>Årsværk:</b> 0,13
<p><b>Beskrivelse:</b> I forbindelse arbejdet med Excellence modellen i 2001, specielt selvevalueringen, har styrelsen afdækket et behov for, at kerneprocesserne i styrelsen analyseres nærmere. Styrelsen har i forbindelse med Excellence arbejdet i efteråret 2001 taget udgangspunkt i sin mission og fastlagt kerneprocesserne til følgende 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sikkerhed, sundhed og miljø</li> <li>• Søfartserhvervenes konkurrenceevne</li> <li>• Dansk beskæftigelse</li> </ul>		
<p><b>Resultatmål:</b> Kerneprocessen Sikkerhed, sundhed og miljø er analyseret og forslag til evt. handlingsplan for implementering af forbedringer foreligger ved udgangen af 2002, og der er påbegyndt en iværksættelse af disse forbedringer.</p>		

#### (5) Implementering af registreringsgrundlaget

<b>Status:</b> Øvrig	<b>Excellence kriterium:</b> Processer	<b>Vægt:</b> 5 %
<b>Direkte løn:</b> 0	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> 0	<b>Andel i %:</b> 0
<b>Andel G&amp;L:</b> 0	<b>Andel hjælpe:</b> 0	<b>Årsværk:</b> 0
<p><b>Beskrivelse:</b> I sommeren 2000 vedtog alle institutioner under Erhvervsministeriet et fælles registreringgrundlag, der opstiller minimumsstandarder for, hvordan data i de enkelte institutioner skal registreres og opgøres. Implementeringen af registreringsgrundlaget sker over en 3 årig periode, hvor 2001 var det første år.</p>		
<p><b>Resultatmål:</b> Søfartsstyrelsen lever op til den plan, der fremgår af den seneste gap-fit analyse.</p>		

#### (6) Benchmarking

<b>Status:</b> Øvrig	<b>Excellence kriterium:</b> Processer	<b>Vægt:</b> 5 %
<b>Direkte løn:</b> 40.000	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> 0	<b>Andel i %:</b> 0,02
<b>Andel G&amp;L:</b> 7.000	<b>Andel hjælpe:</b> 14.000	<b>Årsværk:</b> 0,05
<p><b>Beskrivelse:</b> Et væsentlig led i arbejdet med Excellence modellen er, at styrelsen skal måle sig med og lære af andre. Et godt redskab til dette er benchmarking. Styrelsen har i 1998 foretaget en benchmarking på syn, i 1999 på skibsregistrering og i 2001 på ulykkesopklaring. Opfølgningen vil først ske i 2. halvår af 2002, således at effekten af undersøgelsen på ulykkesopklaring når at vise sig.</p> <p>På baggrund af den voldsomme udvikling som søfartsuddannelserne har været igennem i de senere</p>		

år finder styrelsen, at tiden nu er moden til at foretage en international benchmarking på dette område for at konstatere i hvilken grad styrelsen lever op til visionen om, at søfartsuddannelserne skal være blandt verdens bedste.

Grundet styrelsens økonomiske situation, vil styrelsen kun have ressourcer til at foretage en planlægning af analysen i 2002. Benchmarkingen, der indebærer en del rejseaktivitet, vil først finde sted i 2003.

Styrelsen vil dog også i 2002 under rammen for Maritime Administration Charter og under Hollandsk ledelse deltage i en benchmarking om serviceniveauet til rederierne og de søfarende.

**Resultatmål:**

- Styrelsen vil i 2002 færdiggøre en plan samt træffe alle nødvendige aftaler for at gennemføre en benchmarking af uddannelsesområdet i 2003.
- Såfremt benchmarkingen under Maritime Administration Charter bliver gennemført, bliver der forelagt en endelig rapport ultimo 2002.

## (7) Kvalitetsstyring af synsvirksomheden

<b>Status:</b> Øvrig	<b>Excellence kriterium:</b> Processer	<b>Vægt:</b> 5 %
<b>Direkte løn:</b> 800.000	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> 50.000	<b>Andel i %:</b> 0,5
<b>Andel G&amp;L:</b> 134.000	<b>Andel hjælp:</b> 264.000	<b>Årsværk:</b> 2

**Beskrivelse:**

Søfartsstyrelsens synsvirksomhed er reguleret i lov om sikkerhed til søs, i de internationale konventioner for skibes sikkerhed og beskyttelse af det ydre miljø, i EU retsakter og i nationale tekniske forskrifter.

Det enkelte syns kvalitet har stor betydning for sikkerheden for de ombord værende og for risikoen for at forårsage forurening af havmiljøet. Endvidere har kvaliteten af synet betydning for de rammebetingelser, som erhvervet er underlagt.

For at sikre, at styrelsens synsvirksomhed opnår den fastsatte kvalitet, at de afgørelser der træffes er ensartede og at de ressourcer, som styrelsen råder over, giver størst mulig bidrag til sikkerhed, sundhed og beskyttelse af miljøet, er det nødvendigt, at synsvirksomheden styres ved hjælp af et kvalitetssystem.

Synsvirksomheden har altid været styret af systemer, men det enkelte system var rettet mod en bestemt del af virksomheden. En integration af de forskellige systemer til en helhed har længe været et ønske, men det er først blevet realistisk med adgangen til IT systemer med tilhørende udviklingsværktøjer og etableringen af netværk.

**Resultatmål:**

- 1. version af kvalitetsstyringssystemet for syn tages i brug ultimo februar 2002.
- På baggrund af brugernes erfaringer skal der udvikles en 2. version, som skal være fuld implementeret inden årets udgang.
- En plan for videreudviklingen af kvalitetsstyringen for syn skal være færdig ultimo året.

**(8) Ministerbetjening**

<b>Status:</b> Øvrig	<b>Excellence kriterium:</b> Kunderesultater	<b>Vægt:</b> 5 %
<b>Direkte løn:</b> 1,2 mio.	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> 0,2 mio. kr.	<b>Andel i %:</b> 0,9
<b>Andel G&amp;L:</b> 216.000	<b>Andel hjælpe:</b> 425.000	<b>Årsværk:</b> 3

**Beskrivelse:** Søfartsstyrelsen har siden 1998 haft hele ansvaret for sin ministerbetjening. Dette resultatmål er en indikation på, at kvaliteten af ministerbetjeningen er i orden.

**Resultatmål:**

<i>Procent</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>
<i>Direkte anvendelig</i>					
<i>Mål</i>	90	90	90	90	90
<i>Resultat</i>	86	94	96	93	-
<i>Afleveret til tiden</i>					
<i>Mål</i>	90	90	95	95	95
<i>Resultat</i>	97	100	98	99	-
<i>Antal sager</i>	134	159	205	179	-

**(9) Sygefravær**

<b>Status:</b> Øvrig	<b>Excellence kriterium:</b> Medarbejderresultater	<b>Vægt:</b> 5 %
<b>Direkte løn:</b> n.a.	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> n.a.	<b>Andel i %:</b> n.a.
<b>Andel G&amp;L:</b> n.a.	<b>Andel hjælpe:</b> n.a.	<b>Årsværk:</b> 0

**Beskrivelse:** Styrelsen har fra 2000 til 2001 kunnet konstatere faldende sygefravær, hvilket er glædeligt. Styrelsen vil dog stadigvæk holde sygefraværet under observation, da styrelsen mener, at sygefraværet kan være en indikation for medarbejdertilfredsheden i styrelsen.

**Resultatmål:**

<i>Dage pr. medarbejder</i>	<i>Resultat</i>	<i>Mål</i>
<i>2000</i>	6,5	-
<i>2001</i>	5,5	5,5
<i>2002</i>	-	5,5
<i>2003</i>	-	5,5
<i>2004</i>	-	5
<i>2005</i>	-	5

Der måles på korttidssygefraværet det vil sige sygdomsperioder under 30 kalenderdage. Styrelsen har ikke målinger på korttidsfraværet fra før 2000.

(10) Lettelse af administrative byrder ombord på skibene		
<b>Status:</b> Øvrig	<b>Excellence kriterium:</b> Samfund	<b>Vægt:</b> 5 %
<b>Direkte løn:</b> 200.000	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> 0	<b>Andel i %:</b> 0,1
<b>Andel G&amp;L:</b> 33.000	<b>Andel hjælp:</b> 65.000	<b>Årsværk:</b> 0,5
<p><b>Beskrivelse:</b> Som opfølgning på regeringsgrundlaget samt på baggrund af indikationer fra søfartserhvervene finder styrelsen, at der er behov for en gennemgang og gerne reducere af de administrative byrder ombord på skibene.</p>		
<p><b>Resultatmål:</b> Senest den 1. september 2002 har styrelsen fremlagt forslag til mulige lettelse af de administrative byrder på skibene.</p>		

(11) Tilgangen til uddannelserne				
<b>Status:</b> Primært	<b>Excellence kriterium:</b> Samfund		<b>Vægt:</b> 5 %	
<b>Direkte løn:</b> 0,8 mio.	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> 0,5 mio.		<b>Andel i %:</b> 0,8	
<b>Andel G&amp;L:</b> 144.000	<b>Andel hjælp:</b> 284.000		<b>Årsværk:</b> 2	
<p><b>Beskrivelse:</b> 1. januar 2001 blev alle uddannelsesinstitutioner under Søfartsstyrelsen selvejende, taxameterstyrede institutioner. Styrelsen har et overordnet ansvar for uddannelsernes indhold, kvalitet, og i samarbejde med erhvervet, at der bliver uddannet et tilstrækkeligt antal studerende, så erhvervets fremtidige behov dækkes.</p> <p>Ovenstående budget dækker udgifter i Søfartsstyrelsen (excl. censorløn), men ikke udgifter på uddannelserne.</p>				
<b>Resultatmål:</b>				
	Tilgang		Index	
	Resultat	Mål	Resultat	Mål
1998	1.301	-	100	-
1999	1.274	-	97,9	102,6
2000	1.449	1.330	111,4	102,2
2001	1.494	1.480	114,8	113,8
2002	-	1.440	-	110,7
2003	-	1.450	-	111,5
2004	-	1.450	-	111,5
2005	-	1.450	-	111,5

## (12) Det rummelige arbejdsmarked

<b>Status:</b> Øvrig	<b>Excellence kriterium:</b> Samfund	<b>Vægt:</b> 5 %
<b>Direkte løn:</b> n.a.	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> n.a.	<b>Andel i %:</b> n.a.
<b>Andel G&amp;L:</b> n.a.	<b>Andel hjælpe:</b> n.a.	<b>Årsværk:</b> n.a.

**Beskrivelse:** Søfartsstyrelsen er sig sit sociale ansvar bevidst. Derfor vil styrelsen i det kommende år leve op til nedenstående målsætning, der vil medvirke til at gøre Søfartsstyrelsen til en integreret del af det rummelige arbejdsmarked.

Opgørelsen følger Finansministeriets definition, der går på følgende tre kategorier:

1. Personer med permanent eller midlertidig nedsat arbejdsevne.
2. Aktiveringsordninger for ledige
3. Nuværende ordinære ansatte, der tidligere var ansat under pkt. 1 eller 2 – tæller med i 3 år efter den ordinære ansættelse.

Styrelsen henleder opmærksomheden på, at dette resultatmål er excl. undervisningsinstitutioner under styrelsen.

### Resultatmål:

% af årsværk	Mål	Resultat
1998	-	1,3
1999	-	1,2
2000	-	0,8
2001	2,5	3,3
2002	3,0	-
2003	3,5	-
2004	3,5	-
2005	3,5	-

Opgørelsen sker ultimo året.

## (13) Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn

<b>Status:</b> Primært	<b>Excellence kriterium:</b> Samfund	<b>Vægt:</b> 5 %
<b>Direkte løn:</b> n.a.	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> n.a.	<b>Andel i %:</b> n.a.
<b>Andel G&amp;L:</b> n.a.	<b>Andel hjælpe:</b> n.a.	<b>Årsværk:</b> n.a.

### Beskrivelse:

Et af Søfartsstyrelsens væsentligste formål er at sikre, at den danske handelsflåde har en god sikkerhedsmæssig standard, der mindst lever op til internationale bestemmelser, hvilket bl.a. sker igennem synsarbejdet. Som en væsentlig indikator for effekten af dette arbejde anses antallet af danske skibe, der er tilbageholdt ved et PSC-syn (havnestatskontrol) i fremmed havn, set over en 3 årig periode.

### (13) Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn

Som indikator for danske skibes sikkerhedsmæssige standard og for at sikre den danske flådes gode sikkerhedsmæssige ry og dermed fastholde konkurrenceevnen og den økonomiske formåen, er det vigtigt, at Danmark befinder sig i den bedste del af den såkaldte white-list (liste over de lande, hvor skibene gennemsnitlig set ikke udgør en sikkerhedsrisiko). Det har vist sig, at Danmark pga. af en del tilbageholdelser i sidste halvdel af 1998 og første halvdel af 1999, ikke ligger så godt som ønsket, men dog alligevel i den bedste halvdel af white-list, der i 2000 statistikken består af 22 lande.

Søfartsstyrelsen har søgt at bedre Danmarks placering ved siden sommeren 1999 at forstærke indsatsen i forhold til rederier og skibe på dette område.

Nr.	Land	Inspektioner	Tilbageholdelser
1	Finland	476	5
2	UK	562	8
3	Sverige	816	15
4	Tyskland	1.763	46
5	Irland	224	3
6	Frankrig	305	6
7	Holland	2.384	82
8	Norge	2.710	99
9	Danmark	1.280	46
10	Singapore	688	23

I de seneste par år har Danmarks placering været:

2000	1999	1998	1997
9.	8.	5.	3.

På trods af resultaterne vil styrelsen fastholde, at Danmark skal være blandt de 5 bedste, da styrelsen ellers ville opgive et af sine vigtigste mål.

#### Resultatmål:

Det er målet, at den danske placering skal være blandt de 5 bedste af de landes skibe, der synes ved PSC-syn.

## (14) Danmarks andel af verdens tonnagen

<b>Status:</b> Primært	<b>Excellence kriterium:</b> Samfund	<b>Vægt:</b> 10 %
<b>Direkte løn:</b> n.a.	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> n.a.	<b>Andel i %:</b> n.a.
<b>Andel G&amp;L:</b> n.a.	<b>Andel hjælpe:</b> n.a.	<b>Årsværk:</b> n.a.

### Beskrivelse:

En af Søfartsstyrelsen vigtige opgaver er at medvirke til, at de erhvervsmæssige rammebetingelser for det danske søfartserhverv er af en karakter, så handelsflåden under dansk flag bevares og gerne udbygges. Alternativt vil den danske flåde udflage til fremmede flag, hvor rederierne finder, at betingelserne er bedre. Da Danmark ønsker at have gode betingelser for handelsflåden, er det relevant at måle på andelen af verdens tonnagen.

Bemærk, at der er forskel på skibe under dansk flag og dansk ejede skibe. En dansk reder kan sagtens have et skib registreret under fremmed flag, og en udenlandsk reder kan have et skib registreret under dansk flag.

Landene rangordnes efter bruttotonnage.

Primo året	1999		2000		2001	
	Placering	BT i %	Placering	BT i %	Placering	BT i %
Panama	1	19,09	1	19,99	1	21,17
Liberia	2	11,75	2	10,27	2	9,51
Bahamas	4	5,42	3	5,62	3	5,78
Malta	6	4,75	4	5,45	4	5,31
Grækenland	5	4,98	5	4,80	5	4,98
....						
Rusland	16	1,30	20	1,22	19	1,19
Bermuda	25	0,95	21	1,19	22	1,08
Danmark	21	1,08	22	1,08	17	1,23
Taiwan	22	1,06	23	1,01	-	-
Sydkorea	23	1,01	24	0,99	23	1,05

### Resultatmål:

Det er styrelsens mål, at Danmarks andel af verdenstonnagen fastholdes og gerne forbedres, dvs. at andelen skal være mindst 1,10 %.

## (15) Alvorlige arbejds- og dødsulykker

<b>Status:</b> Primært	<b>Excellence kriterium:</b> Samfund	<b>Vægt:</b> 10 %
<b>Direkte løn:</b> 3,5	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> 0,5	<b>Andel i %:</b> 2,5
<b>Andel G&amp;L:</b> 630.000	<b>Andel hjælpe:</b> 1,2 mio.	<b>Årsværk:</b> 7,0

### Beskrivelse:

Søfartsstyrelsen har efter drøftelse med erhvervet i 2001 endelig vedtaget "Handlingsplan 2005 - Sikkerhed- og Sundhed til søs". Handlingsplanen beskriver hvordan sikkerhed og sundhed til søs kan bedres gennem en mere målrettet indsats.

## (15) Alvorlige arbejds- og dødsulykker

Det er formålet, at handlingsplanens gennemførelse skal have en positiv effekt på udviklingen i antallet af dødsfald og alvorlige arbejdsulykker (mistet legemsdel eller knoglebrud). Det skal dog bemærkes, at der her ikke er tale om et entydigt effektmål. Bedring af sikkerhed og sundhed er en vanskelig proces, der består af mange forskellige faktorer. Styrelsen finder dog, at målet er det mest sigende udtryk for, hvordan tilstanden er.

Styrelsen har ændret målepunkt i forhold til tidligere år. Der er sket en afgrænsning af arbejdsulykkerne til kun at omfatte visse af de alvorlige arbejdsulykker, idet udviklingen i det samlede antal anmeldelser (det hidtidige mål) ikke er så sikker en indikator for udviklingen. Endvidere anvendes den samme måling af Arbejdstilsynet på landjorden.

Til en forøget arbejdsmiljøindsats inden for fiskeriet har styrelsen i 2001 fået andel i Arbejdsministeriets pulje til bedring af arbejdsmiljøet inden for de "10 farligste erhverv". Dette betyder, at styrelsen får tilført 1,5 mio. kr. i 2001 og 1 mio. kr. i hvert af årene 2002, 2003 og 2004.

Resultatmålet er formuleret som en forbedring i forhold til det rullende gennemsnit de seneste 3 år, hvilket udjævner tilfældige udsving. På denne måde måles der på trenden, og ikke tilfældige variationer.

### Resultatmål:

	Alvorlige arbejdsulykker			Dødsulykker		
	Antal i året	Gns. af dette + foregående 2 år	Relativ ændring fra foregående år	Antal personer	Gns. af dette + foregående 2 år	Absolut ændring fra foregående år
1998	62	-	-	6	-	-
1999	51	-	-	16	-	-
2000	55	56	-	14	12	-
2001	-	-	-	12	14	+2
2002	-	-	≥-2%	-	-	≥-1
2003	-	-	≥-2 %	-	-	≥-1
2004	-	-	≥-2 %	-	-	≥-1
2005	-	-	≥-2 %	-	-	≥-1

## (16) Synsvirksomhed

<b>Status:</b> Primært	<b>Excellence kriterium:</b> Resultater	<b>Vægt:</b> 5 %
<b>Direkte løn:</b> 26,0	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> 3,5	<b>Andel i %:</b> 18,3
<b>Andel G&amp;L:</b> 4,6 mio.	<b>Andel hjælpe:</b> 9,2 mio	<b>Årsværk:</b> 65

**Beskrivelse:** Et af styrelsens store fagområder er sikkerhed udtrykt ved syn på skibe. En væsentlig del af disse er lovbundne og styrelsen har derfor ikke mulighed for at påvirke afholdelsen af dem. Styrelsen har endvidere hjemmel til at afholde forskellige former for syn, der ikke er lovbundne, men som er et væsentlig led i styrelsens arbejde med at opretholde en sikker skibsdrift, der er her ta-

## (16) Synsvirksomhed

le om uanmeldte kontrolsyn af forskellig art.

Når et skib under fremmed flag anløber dansk havn, har Danmark en international forpligtigelse til, når visse betingelser er opfyldt, at afholde et såkaldt PSC-syn (havnestatskontrolsyn), hvor skibets stand og besætningens levevilkår og kvalifikationer afprøves.

Som et led i styrelsens synsstrategi er yderligere en del forskellige syn blevet uddelegeret til klassifikationsselskaberne. Styrelsen har dog stadigvæk et ansvar for at sikre klassifikationsselskabernes syn bliver afholdt efter de standarder, der er specificeret af styrelsen. Det sker bl.a. ved de lovpligtige syn samt de såkaldte klassekontrolsyn.

Effekten af styrelsens synsarbejde ses bl.a. under effektmålene Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn samt Arbejds- og dødsulykker.

Budgettet for synsvirksomhed er omfattet af budgettet under totalproduktivitet. Budgettet omfatter hele synsvirksomheden, da det ikke er muligt endnu for styrelsen med den nødvendige sikkerhed at udskille budgettet for de synstyper, der nævnes nedenfor.

Bemærk venligst, at styrelsen i 2001 skifter registreringsprincip, således at der registreres alle syn i modsætning til tidligere, hvor der kun var tale om et udvalg.

### Resultatmål:

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
PSC-syn <sup>1)</sup>	664	590	596	612	625	625	625	625
Uanmeldte kontrolsyn på passagerskibe (PAX)	75	70	71	69	30	30	30	30
Uanmeldte kontrolsyn på lastskibe	-	-	117	28	100	100	100	100
Særlige kampagnesyn på fiskeskibe	833	-	827	600	550	<sup>2)</sup>	-	-
Kampagnesyn på fiskeskibe	236	168	214	257	200	200	200	200
Klassekontrolsyn	8	20	5	11	15	15	15	15
I alt	1.816	848	1.830	1.577	1.520	970	970	970

1) PSC-syn er direktiv bestemt og er derfor som sådant at regne som et lovbundet syn. Da styrelsen her imidlertid skal udøve en stærk opsøgende indsats er det alligevel medtaget her, så det indgår i resultatmålet.

2) Der er p.t. ikke planlagt nogle særlige kampagnesyn på fiskeskibe fra 2003 og frem.

Ovenstående resultatmål skal ses i forhold til, at styrelsens totale synsvirksomhed forventes at have følgende omfang (ej resultatmål):

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Syn i alt	2.387	1.604	2.468	2.354	2.151	1.600	1.600	1.600
Heraf lovbundne	571	756	638	777	631	630	630	630

Synsterminerne for de lovbundne syn følger ikke kalenderåret, hvorfor der er større udsving fra år til år.

## (17) Enhedsomkostninger (totalproduktivitet)

<b>Status:</b> Øvrig	<b>Excellence kriterium:</b> Resultater	<b>Vægt:</b> 5 %
<b>Direkte løn:</b> 35,5 mio.	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> 4,6 mio.	<b>Andel i %:</b> 24,8
<b>Andel G&amp;L:</b> .6,3 mio.	<b>Andel hjælpe:</b> 12,5 mio.	<b>Årsværk:</b> 92,5

### Beskrivelse:

For at sikre en stadig opmærksomhed på produktivitetudviklingen måler styrelsen løbende enhedsomkostningerne på sine driftsopgaver. Styrelsen fik først fra 1. januar 2001 et sammenhængende registreringsgrundlag at registrere tid, økonomi og sager i, tidligere har der kun været mål på tidsforbrug pr. sag på færre sager end det nu er muligt. Der er ikke 100 % overensstemmelse mellem de tidligere målinger (før 2001) og de nuværende.

Styrelsen forventer alt andet lige produktivitetstigning fra 2001 til 2002 på 2 %. Der vil ved beregningen af produktiviteten blive justeret for ændringer i rammebetingelserne for sagsbehandlingen, herunder:

- Styrelsen tager 1. april 2002 et nyt produktionssystem (kaldet MARTHA) i brug. I brugtagningen betyder, at styrelsen forventer, at de områder, der er omfattet af produktionssystemet (skibsregistrering, refusionssager, besætningskemaer, registrering af arbejdsulykker og lægeattester) ikke har en produktivitetstigning fra 2001 til 2002, da der skal bruges noget tid til at medarbejderne kan vænne sig til systemet.
- Styrelsens skibsinspektører kører til havnene i egen bil for at foretage syn. Inspektørerne får kørselsgodtgørelse efter statens regler, og får høj takst indtil grænseværdien. Grænseværdien er blevet sat op fra 12.000 km til 20.000 km. Derfor får styrelsen større rejseudgifter ved en uændret aktivitet. Dette indgår i produktivetsberegningen.
- Indholdet af havnestatskontrollen bliver i 2002 udvidet betragteligt (jf. nye EU-regler), men der skal stadigvæk laves det samme antal syn.

For at sikre at rapporteringen på produktivitetudviklingen kan ske samlet har det gl. Erhvervsministerium udviklet et såkaldt totalproduktivitetsindeks, der er en sammenvejning af enhedsomkostningerne. Indekset sikrer, at det er muligt på tværs af styrelserne at få en indikation af produktivitetudviklingen.

Bemærk at der ved ressourcerne ved dette resultatmål er en stort overlap med ressourcer til resultatmålet "antal syn".

### Resultatmål:

<i>Driftsområde</i>	<i>Forventet antal sager i 2002</i>	<i>Enhedsomkostning september 2001, niveau 2002</i>	<i>Resultatmål produktivitetsændring fra 2001 til 2002<sup>1)</sup></i>	<i>Forventet enhedsomkostning 2002, niveau 2002.</i>
Syn på passagerskibe	355	52.667	2 %	51.614
Syn på lastskibe	750	22.373	2 %	21.925
Syn på fiskeskibe	930	33.517	2 %	32.846
Syn på andre skibe	50	36.522	2 %	35.791
Ulykkesopklaring	80	124.901	2 %	122.402
Skibsregistrering	4.000	1.457	1 %	1.442
Refusionssager	4.000	696	1 %	689

## (17) Enhedsomkostninger (totalproduktivitet)

Besætningsskemaer	52.000	41	1 %	41
Registrering af arbejdsulykker	1.000	283	1%	280
Lægeattester	14.000	77	1 %	76
Auditering af uddannelser	30	72.003	3 %	69.842

1) Den relative ændring skal ses fra det endelige resultat for 2001.

Resultatmålet svarer til en ændring i totalproduktiviteten på 1,9 % fra 2001 til 2002

Længere frem forventer styrelsen følgende profil.

<i>Driftsområde</i>	<i>Produktivitetsændring fra 2001 til 2002</i>	<i>Produktivitetsændring fra 2002 til 2003</i>	<i>Produktivitetsændring fra 2003 til 2004</i>	<i>Produktivitetsændring fra 2004 til 2005</i>
Syn på passagerskibe	2 %	3 %	3 %	3 %
Syn på lastskibe	2 %	3 %	3 %	3 %
Syn på fiskeskibe	2 %	3 %	3 %	3 %
Syn på andre skibe	2 %	3 %	3 %	3 %
Ulykkesopklaring	2 %	3 %	3 %	3 %
Skibsregistrering	1 %	3 %	3 %	3 %
Refusionssager	1 %	3 %	3 %	3 %
Besætningsskemaer	1 %	3 %	3 %	3 %
Registrering af arbejdsulykker	1%	3%	3%	3%
Lægeattester	1%	3%	3%	3%
Auditering af uddannelser	3 %	2 %	2 %	2 %

## (18) Kvalitetsindeks på søfartsuddannelserne

<b>Status:</b> Øvrig	<b>Excellence kriterium:</b> Resultater	<b>Vægt:</b> 5 %
<b>Direkte løn:</b> n.a.	<b>Øvrige direkte udgifter:</b> n.a.	<b>Andel i %:</b> n.a.
<b>Andel G&amp;L:</b> n.a.	<b>Andel hjælpe:</b> n.a.	<b>Årsværk:</b> n.a.

### Beskrivelse:

Søfartsstyrelsen foretager jævnligt kvalitetsaudits på uddannelserne i styrelsens regi. Som et indeks for, hvordan kvaliteten udvikler sig, har styrelsen udviklet et kvalitetsindeks. Målingen går ud på at registrere følgende 6 forhold på den enkelte skole, hvor beregningsmetoden står i parentes:

- Gennemsnitlig studietid (normeret / faktisk)
- Frafald (antal eksaminerede / antal tilmeldte)
- Studieaktivitet (Afleveringsprocent /100)
- Karakterer (Opnåede gennemsnit /13)
- Beståelseskvotient (Antal beståede / antal indstillede)
- Elevtilfredshed (gennemsnitlig tilfredshed / 5)

For hvert af de 6 parametre udregnes forholdet mellem det maksimalt opnåelige og det faktisk reali-

## (18) Kvalitetsindeks på søfartsuddannelserne

serede. De 6 resultater summeres herefter til et samlet kvalitetsindeks. Under forudsætning af, at den gennemsnitlige faktiske studietid aldrig bliver mindre end den gennemsnitlige normerede studietid, vil det maksimalt opnåelige kvalitetsindeks være 6. Det reelle opnåelige maksimale leje vil dog ligge et sted omkring 5.

Det endelige resultat for 2001 vil først foreligge primo 2002.

Ovenstående budget indeholder styrelsen totale bevilling til skoleområdet, der er udskilt på en separat hovedkonto § 08.71.14. Bemærk, at det ikke er muligt at skille en tilskudsbevilling i løn hhv. drift.

Styrelsen har haft kvalitetsindekset siden 1996, hvor uddannelsessystemet så helt anerledes ud, end det er tilfældet i dag. Da den nye uddannelsesstruktur efterhånden er ved at være på plads finder styrelsen, at tiden er ved at være inde til at udarbejde et nyt kvalitetsindeks, der f.eks. inddrager elementer fra kvalitetsstyringen af uddannelserne, frafald, eksamensresultater etc. Arbejdet vil ske med inddragelse af uddannelsesinstitutionerne og Økonomi- og Erhvervsministeriets departement.

### **Resultatmål:**

#### Kvalitetsindeks:

År	Mål	Resultat
1998	4,87	4,89
1999	4,90	4,93
2000	4,92	4,96
2001	4,93	-
2002	4,95	-
2003	4,95	-
2004	4,95	-
2005	4,95	-

#### Nyt kvalitetsindeks:

Søfartsstyrelsen skal udarbejde et nyt kvalitetsindeks, således at dette kan figurere på finansloven for 2003.

## SCOREBOG

For at sikre mod uenighed i, hvordan målopfyldelsen af de enkelte mål skal bedømmes, angives i nedenstående scorebog, hvordan bedømmelsen skal ske:

<b>Resultatmål</b>	<b>Opfyldt</b>	<b>Delvist opfyldt</b>	<b>Ikke opfyldt</b>
Fremme af kvalitetsskibsfart	Begge delmål opfyldes	Et af delmålene opfyldes	Ingen af delmålene opfyldes.
Opfølgning på HELCOM	Alle undermål er opfyldt	Der mangler 1 undermål	Der mangler mere end 1 undermål
EU-formandskabet	Alle punkter er opfyldt	2 af hovedgrupperne er opfyldt	1 eller ingen af hovedgrupperne er opfyldt.
Analyse af kerneproces	Processen er analyseret og der foreligger en handlingsplan og dele af den er iværksat	Processen er analyseret, men handlingsplanen er ikke iværksat.	Processen er ikke analyseret.
Implementering af registreringsgrundlaget	Planen er fulgt		Planen er ikke fulgt
Benchmarking	Ultimo 2002 ligger en færdig plan for færdiggørelse af uddannelsesområdet.  Der er en rapport for benchmarkingen under MAC vedr. service for søfarende.	Planen for benchmarking af uddannelsesområdet og rapporten for service for søfarende kan foreligge i januar 2003	Plan for benchmarking af uddannelserne foreligger ikke  Rapporterne for service for søfarende foreligger senere end januar 2003.
Kvalitetsstyring af synsvirksomheden	Alle 3 delmål er opfyldt	2 af delmålene er opfyldt	Ingen eller kun 1 delmål er opfyldt
Ministerbetjening	Anvendelighed: > 90 % Til tiden: > 95%	Anvendelighed: [85% ; 90 %] Til tiden: [90; 95 %]	Anvendelighed: < 85 % Til tiden: < 90 %
Sygefravær	< 5,5	[6,00 ; 5,5 ]	> 6,00
Lettelse af administrative byrder ombord på skibene	Forslag til mulige lettelser fremlagt senest den 1. september 2002	Forslag til mulige lettelser fremlagt efter 1. september 2002	Forslag ikke fremlagt inden årets udgang
Tilgangen til uddannelserne	≥ 1.440	]1.440 ; 1.400]	< 1.400
Det rummelige arbejdsmarked	> 3,0 %	[3,0 % ; 2,5 %]	< 2,5 %
Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn	En placering som nr. 5 eller bedre	En placering som nr. 6, 7 eller 8	En placering som nr. 9 eller dårligere
Danmarks andel af verdenstonnagen	≥ 1,1 %	]1,1% ; 0,9%]	< 0,9 %
Døds- og alvorlige arbejdsulykker	Faldet er på ≥ 2 %	Faldet er på ≥ 1%	Faldet er på < 1%
Synsvirksomhed	≥ 1.520	]1.520 ; 1.480]	< 1.480
Enhedsomkostninger	3 områder må højst afvige et halvt procentpoint i negativ retning fra målet, og totalproduktivitetsindekset skal nås.	3 områder må højst afvige et helt procentpoint i negativ retning fra målet, og totalproduktivitetsindekset må højst afvige et halvt procentpoint i negativ retning.	Alle andre tilfælde end beskrevet under OPFYLDT eller DELVIST OPFYLDT.
Kvalitetsindeks på søfartsuddannelserne	≥ 4,95 Nyt kvalitetsindeks figurerer på FL2003	]4,95 ; 4,90 ] Nyt kvalitetsindeks indgår i RK2003	< 4,90 Nyt kvalitetsindeks indgår ikke i RK2003

## Budget og bevillingsforhold

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

<b>FFL-02 (mio. kr.)</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Nettoudgiftsbevilling	175,5	154,9	153,0	143,0	136,5	130,5
Indtægtsbevilling	20,0	5,3	6,7	6,7	6,7	5,7

Styrelsens interne budget forventes i 2002 at fordele sig således:

<b>Mio. kr.</b>	<b>Løn</b>	<b>Øvrig drift</b>	<b>I alt</b>
Ministerbetjening	1,2	0,2	1,4
Drift	81,8	21,0	102,1
Udvikling	1,5	0,5	2,0
Generel ledelse og administration	13,4	4,5	17,9
Hjælpefunktioner	5,7	29,6	35,3
<b>I alt</b>	<b>103,6</b>	<b>55,8</b>	<b>158,7</b>

Til øvrig drift skal lægges 2,0 mio. kr. til udgifter i forbindelse med rekvireret arbejde for at få budgettet til passe med tallet på finansloven. Der er endvidere i budgettet taget hensyn til, at skibstilsynet på Færøerne overgår til hjemmestyret fra og med 2002.

## 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 2002 og løber indtil den 31. december 2005. 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 2002, 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 styrelsen aflæggelse af rammeregørelse samt i forbindelse med Søfartsstyrelsens årlige aflæggelse af virksomhedsregnskab samt videnregnskab. I forbindelse med indsendelse af status på resultatkontrakter, vil styrelsen angive forslag til korrigerende handlinger, hvis et resultatmål afviger fra det forventede.

Bedømmelsen af målopfyldelsen i resultatkontrakten vil ske udfra vedlagte "scorebog".

Genforhandling/justering af kontrakten skal finde sted ved væsentlige ændringer af det grundlag, hvorpå kontrakten er indgået, og i øvrigt når parterne er enige herom.

København, februar 2002

---

Departementschef, Michael Dithmer

---

Direktør, Jørgen Hammer Hansen