



SØFARTSSTYRELSEN



**Resultatkontrakt
2010-2013**

Søfartsstyrelsens resultatkontrakt 2010-2013

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

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

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

Indholdsfortegnelse

Indledning	3
1. Præsentation af Søfartsstyrelsen	3
Mission	3
Vision	4
Vilkår	4
Økonomi- og Erhvervsministeriets arbejdsprogram	4
Opgavehierarki.....	5
2. Strategiske målsætninger, resultatmål og resultatkrav	6
Oversigt over årets produktgrupper, produkter og resultatmål	6
Opgave 1: Sikkerhed, sundhed og miljø.....	8
Opgave 2: Økonomiske rammebetingelser	9
Opgave 3: Maritime kompetencer	11
3. Budgetmæssige forudsætninger	12
4. Formalia og påtegning	13
5. Scorebog	14
Bilag 1: Måling af de strategiske målsætninger	16

Indledning

Denne kontrakt er indgået mellem Søfartsstyrelsen og Økonomi- og Erhvervsministeriets departement. Resultatkontrakten synliggør parternes krav og forventninger til styrelsens resultater i perioden 2010-2013. De indgåede resultatkrav for 2010 er bindende og vil blive afrapporteret i styrelsens årsrapport 2010.

Resultatkontrakten angiver styrelsens vigtigste eksterne målsætninger, resultatmål og resultatkrav for 2010. Der er enighed blandt parterne om, at kontrakten er ambitiøs. Kontrakten skal derigennem påvirke og motivere styrelsen til at opnå markante og synlige resultater. Heri ligger også implicit, at det ikke kan forventes, at alle mål opfyldes, og et manglende opfyldt mål er således ikke nødvendigvis et udtryk for, at styrelsen har løst sine opgaver utilfredsstillende.

Søfartsstyrelsens resultatkontrakt, samt årsrapporter kan findes på styrelsens hjemmeside: www.sofartsstyrelsen.dk

1. Præsentation af Søfartsstyrelsen

Søfartsstyrelsen er en styrelse under Økonomi- og Erhvervsministeriet. Styrelsen har myndighedsansvaret for:

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

Mission

Økonomi- og Erhvervsministeriets mission:

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

Søfartsstyrelsens mission:

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

Som sektorstyrelse for søfartserhvervet tager styrelsens ansvarsområde udgangspunkt i søfarten og dens rammevilkår, skibet og dets besætning. Søfartsstyrelsen støtter op om Økonomi- og Erhvervsministeriets mission ved på søfartsområdet at fremme kvalitetsskibsfart og gode rammevilkår for virksomheder, søfarende og andre interessenter i Det Blå Danmark.

Vision

Økonomi- og Erhvervsministeriets vision:

At opnå Europas bedste vækstvilkår, så det er attraktivt at bo, arbejde og drive virksomhed i Danmark

Søfartsstyrelsens vision:

Søfartsstyrelsen sætter pejlemærker for fremtidens kvalitetsskibsfart

På søfartsområdet støtter Søfartsstyrelsen op om Økonomi- og Erhvervsministeriets vision ved at arbejde for, at Danmark udvikles til at være Europas mest attraktive sted at drive international kvalitetsskibsfart. Vækstbetingelserne og konkurrencedygtigheden i hele Det Blå Danmark skal styrkes, samtidig med at sikkerhed, sundhed og miljø på skibene skal fastholdes og styrkes, så Danmark udvikler sig som en toneangivende søfartsnation med kvalitetsskibsfart og internationalt udsyn.

Vilkår

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

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

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

Økonomi- og Erhvervsministeriets arbejdsprogram

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

Søfartsstyrelsen har hovedansvaret for at nå følgende mål i arbejdsprogrammet:

- Danmark skal fastholde og udvikle sin førerposition på søfartsområdet, herunder gennem iværksættelse af den integrerede maritime politik.
- Der gennemføres initiativer, som skal bidrage til at nedbringe skibsfartens emissioner og skaber grundlag for vækst.
- Søfartsstyrelsen skal sikre, at sagsbehandlingstiden for 90 pct. af sagerne vedrørende sønæringsbeviser højst må være på 12 dage.

I gennem hele kontrakten angives, når et resultatkrav er identisk med eller bidrager til opfyldelsen af et årligt resultatmål i arbejdsprogrammet. Mål der indgår i arbejdsprogrammet skal være opfyldt pr. 1. oktober 2010.

Opgavehierarki

Mission	At fremme sikkerhed og sundhed på rent hav, samt effektivt at styrke søfartserhvervenes konkurrenceevne og beskæftigelse					
Vision	Søfartsstyrelsen sætter pejlemærker for fremtidens kvalitetssøfart					
Opgaver	Sikkerhed, sundhed og miljø		Økonomiske rammebetingelser		Maritime kompetencer	
Produktgrupper	Regelfastsættelse	Regelhåndhævelse	Politikudvikling og regelfastsættelse	Regelhåndhævelse og gode rammer	Udvikling og regelfastsættelse	Administration af uddannelserne
Produkter	Regler, tekniske forskrifter, bekendtgørelser mm.	Syn, auditering, afgørelser og påbud	Erhvervspolitik	Gode rammer	Fastsættelse af regler	Administration af tilskud
	Udvikling af globale regler og krav til reduktion af international skibsfarts CO ₂ -udledning		En dansk integreret maritim politik		Udvikling af uddannelser	Tilsyn og auditering
			Arbejdsretlige forhold		Information, erhvervsvejledning og rekruttering	
			Fastsættelse af regler		Forskning og udvikling	
Ledelse, administration og IT						

2. Strategiske målsætninger, resultatmål og resultatkrav

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

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

Oversigt over årets produktgrupper, produkter og resultatmål

Resultatmål	Vægt i pct.	Budget uden / med fællesudgifter (mio. kr.)
Sikkerhed, sundhed og miljø		
Produktgruppe: Regelfastsættelse		
<i>1) Produkt: Fastsættelse af regler om sikkerhed, sundhed og miljø</i>		
<p>Resultatmål 1: Implementeringen af den nye ILO-konvention om søfarendes arbejdsforhold – som sikrer dansk kvalitetsskibsfart uden at forringe danske skibes konkurrenceevne – er påbegyndt. Søfartsstyrelsen udarbejder udkast til forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven m.fl. mhp. at bringe dansk søfartslovgivning i overensstemmelse med ILO's konvention.</p> <p>Erstatningsansvar ved søtransport af farligt og forurenende gods (HNS).</p> <p>Bekæmpelse af pirateri.</p> <p>Arktisk sejlads. Sejladssikkerheden i de arktiske farvande skal styrkes, så risikoen ved den stigende sejlads i bl.a. grønlandske farvande mindskes.</p>	20	13,0/17,7
<i>2) Produkt: Udvikling af globale regler og krav til reduktion af international skibsfarts CO₂-udledning</i>		
<p>Resultatmål 2: Der gennemføres initiativer, som skal bidrage til at nedbringe skibsfartens emissioner og skaber grundlag for vækst.</p>	15	0,8/1,1
Produktgruppe: Regelhåndhævelse		
<i>3) Produkt: Syn, auditeringer, afgørelser og påbud</i>		
<p>Resultatmål 3: Færre arbejdsulykker om bord på danske skibe og færre tilbageholdelser af danske skibe i udenlandske havne</p>	20	26,5/37,5
Økonomiske rammebetingelser		
Produktgruppe: Politikudvikling og regelfastsættelse		
<i>4) Produkt: Erhvervspolitik</i>		
<p>Resultatmål 4: I regi af EU er det sikret, at politikken, herunder den nye maritime strategi, anerkender skibsfarten som et globalt erhverv med globale behov.</p> <p>København skal kunne facilitere internationale skibsfartspolitiske samtaler på højeste niveau og dermed bidrage til at promovere Danmark som et attraktivt sted for danske og</p>	12,5	4,4/6,4

udenlandske rederier at drive forretning fra. Danmark arbejder for åben og uindskrænket markedsadgang til de globale transportmarkeder, bl.a. i regi af CSG (Consultative Shipping Group). CSG hovedopgave er at overvåge og reagere på diskriminerende, restriktive eller unilaterale skibsfartspolitiske tiltag.		
<i>5) Produkt: En dansk integreret maritim politik</i> Resultatmål 5: Danmark skal fastholde og udvikle sin førerposition på søfartsområdet, herunder gennem iværksættelse af den integrerede maritime politik.	10	0,7/0,9
Produktgruppe: Regelhåndhævelse og gode rammer		
<i>6) Produkt: Gode rammer</i> Resultatmål 6: Kortere sagsbehandlingstider for styrelsens kunder Som en del af arbejdet med digitale indberetninger og virk.dk er alle større kommunikationsflader med kunderne, herunder regler og eksterne vejledninger, digitaliseret. Indikatorer for Danmark som Europas førende søfartsnation	12,5	2,5/3,9
Maritime kompetencer		
Produktgruppe: Udvikling og regelfastsættelse		
<i>7) Produkt: Rekruttering, beskæftigelse og udvikling</i> Resultatmål 7: Der rekrutteres og uddannes det antal studerende med de ønskede kvalifikationer, som søfartserhvervet kan aftage.	10	2,5/3,9
Sum på produktniveau		50,4/71,5
Overordnet budget		165,7
Dækningsgrad		30%/43%

Opgave 1: Sikkerhed, sundhed og miljø

I finansloven er opgaven beskrevet ved:

Kvalitetsskibs fart vinder frem globalt og regionalt, og substandard shipping elimineres. Arbejds- og levevilkårene – sikkerhed og sundhed – i danske skibe er blandt de bedste i verden og følger udviklingen i samfundet i øvrigt.

Samarbejdet med andre relevante myndigheder om håndtering af kyststatsrollen udbygges. Herudover skal Søfartsstyrelsen medvirke til en klar ansvarsfordeling mellem myndighederne, og med dette udgangspunkt være aktiv i at skabe nationale og internationale forbedringer af sejladsikkerheden.

Opgaven består af produktgrupperne: 1)Regelfastsættelse og 2)Regelhåndhævelse

Sikkerhed, sundhed og miljø

Produktgruppe 1: Regelfastsættelse

Strategiske målsætninger:

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

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

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

Søfartsstyrelsen arbejder for, at der inden udgangen af 2012 i regi af IMO er godkendt et obligatorisk internationalt regelsæt for sejlads i arktiske farvande.

Søfartsstyrelsen vil med sikkerhedspakken for fiskefartøjer iværksætte en række initiativer til forbedring af sikkerheden i fiskeriet. Som effekt heraf må der i 2012 ikke forekomme fiskeskibsforlis, hvor årsagen kan henføres til ombygninger, der ikke er anmeldt.

Resultatmål	Kravtype	Resultatkrav
Resultatmål 1: Implementeringen af den nye ILO-konvention om søfarendes arbejdsforhold – som sikrer dansk kvalitetsskibs fart uden at forringe danske skibes konkurrenceevne – er påbegyndt. Søfartsstyrelsen udarbejder udkast til forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven m.fl. mhp. at bringe dansk søfartslovgivning i overensstemmelse med ILO's konvention. Erstatningsansvar ved søtransport af farligt og forurenende gods (HNS). Bekæmpelse af pirateri. Arktisk sejlads. Sejladsikkerheden i de arktiske farvande skal styrkes, så risikoen ved den stigende sejlads i bl.a. grønlandske farvande mindskes.	Aktivitet	<ul style="list-style-type: none">For at styrke sikkerheden til søs vil der blive gennemført lovændringer med henblik på: -ratifikation af den nye ILO-konvention om søfarendes arbejdsforhold i dansk ret, og -tiltag til forbedring af sikkerheden på mindre fiskefartøjer.
	Aktivitet	<ul style="list-style-type: none">Søfartsstyrelsen vil fremlægge et forslag om erstatningsansvar for søtransport af farligt og forurenende gods, der transporteres i containere (HNS). Forslaget, der skal tilgodes danske erhvervsinteresser, fremlægges for en udvalgt kreds af lande, med henblik på at sikre støtte til forslaget inden diplomatkonferencen i april 2010.
	Aktivitet	<ul style="list-style-type: none">Danmark vil sammen med de andre EU-lande fremsætte et forslag om, hvordan de søfarende skal forholde sig i tilfælde af sørøveri, herunder forebyggelse af overfald, så det kan indgå i de uddannelseskrav der stilles i forbindelse med revisionen af STCW-konventionen i juni 2010.
	Effekt	<ul style="list-style-type: none">Med henblik på at styrke sejladsikkerheden i arktiske farvande skal IMO's underkomité, DE (Design and Equipment), i 2010 nå til enighed om et udkast til obligatoriske regler vedrørende sejlads i arktiske farvande. Udkastet skal indeholde krav til øget sikkerhed for passagerskibe, herun-

		der krav om lukkede redningsbåde i både nye og eksisterende skibe.
Resultatmål 2: Der gennemføres initiativer, som skal bidrage til at nedbringe skibsfartens emissioner og skaber grundlag for vækst.	Aktivitet	<ul style="list-style-type: none"> I IMO's miljøbeskyttelseskomite (MEPC) vil Danmark arbejde for at udvikle og fastsætte globale regler og krav til reduktion af international skibsfarts CO2-udledning, herunder videreudvikling af det markedsbaserede forslag om et brændstofbidrag og implementering af et energieffektivitets designindeks. (Resultatkravet opgøres pr. 1. oktober 2010)

Sikkerhed, sundhed og miljø

Produktgruppe 2: Regelhåndhævelse

Strategisk målsætning:

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

Resultatmål	Kravtype	Resultatkrav
Resultatmål 3: Færre arbejdsulykker om bord på danske skibe og færre tilbageholdelser af danske skibe i udenlandske havne	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> Hypigheden af alvorlige arbejdsulykker per 1.000 besætningsmedlemmer på alle skibstyper er faldet 3 pct. årligt i perioden 2006-2010 i forhold til perioden 2002-2006. Dette svarer til, at antallet af alvorlige arbejdsulykker i 2010 skal være faldet til under 66¹.
	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> Danmark er i top 5 på White listen i Tokyo-MoU
	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> Danmark er i top 5 på White listen i Paris-MoU
	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> Danmark er blevet en Qualship 21-nation hos USCG.
	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> Der må tilsammen være højst 9 tilbageholdelser af dansk registrerede skibe i regionerne Paris-MoU, Tokyo-MoU og USCG i 2010.

Opgave 2: Økonomiske rammebetingelser

I finansloven er opgaven beskrevet ved:

Søfartsstyrelsen skal være værdiskabende for kvalitetsrederier, så det er attraktivt at drive kvalitetsskibsfart under dansk flag. Styrelsen skal 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 søfarendes rettigheder.

Opgaven består af produktgrupperne: 1) Politikudvikling og regelfastsættelse og 2) Regelhåndhævelse og gode rammer

Økonomiske rammebetingelser

¹ Ved beregningen af faldet i arbejdsulykker til under 66 i 2010 forudsættes det, 1) at besætningsantallet i 2009 er på samme niveau som i 2008 eller højere, og 2) at antallet af alvorlige arbejdsulykker i 2009 maksimalt ender på 65 eller derunder.

Produktgruppe 1: Politikudvikling og regelfastsættelse

Strategiske målsætninger:

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

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

Resultatmål	Kravtype	Resultatkrav
Resultatmål 4: I regi af EU er det sikret, at politikken, herunder den nye maritime strategi, anerkender skibsfarten som et globalt erhverv med globale behov. København skal kunne facilitere internationale skibsfartspolitiske samtaler på højeste niveau og dermed bidrage til at promovere Danmark som et attraktivt sted for danske og udenlandske rederier at drive forretning fra. Danmark arbejder for åben og uindskrænket markedsadgang til de globale transportmarkeder, bl.a. i regi af CSG (Consultative Shipping Group). CSG's hovedopgave er at overvåge og reagere på diskriminerende, restriktive eller unilaterale skibsfartspolitiske tiltag.	Aktivitet	<ul style="list-style-type: none">For at medvirke til, at EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren fortsat udgør et stabilt rammevilkår, som sikrer europæisk skibsfarts internationale konkurrenceevne, vil Danmark inden 1. september 2010 fremlægge et forslag til et argumentationspapir, som vil kunne benyttes af alle MAIG lande i deres dialog med Kommissionen om den kommende revision af retningslinjerne.
	Aktivitet	<ul style="list-style-type: none">Søfartsstyrelsen arrangerer i 2010 et skibsfartspolitisk seminar i København i samarbejde med Kommissionen. Seminaret har deltagelse af repræsentanter fra mindst to aktører fra Asien (myndighed/ rederiforening/rederi). Desuden deltager mindst to internationale organisationer.
	Effekt	<ul style="list-style-type: none">Med dansk formandskab og sekretariat for CSG afholdes i 2010 et USA/CSG-dialogmøde, med deltagelse af mindst halvdelen af CSG-medlemmerne. Relevante myndighedsaktører i Brasilien accepterer desuden at afholde møde med CSG-formanden med henblik på overvejelser om et tættere samarbejde.
Resultatmål 5: Danmark skal fastholde og udvikle sin føreposition på søfartsområdet, herunder gennem iværksættelse af den integrerede maritime politik.	Aktivitet	<ul style="list-style-type: none">Søfartsstyrelsen vil i 2010 i samarbejde med de øvrige danske maritime myndigheder iværksætte regeringens integrerede maritime politik. (Resultatkravet opgøres pr. 1. oktober 2010)

Økonomiske rammebetingelser

Produktgruppe 2: Regelhåndhævelse og gode rammer

Strategisk målsætning:

Søfartsstyrelsen skal være værdiskabende for kvalitetsskibsfart.

Søfartsstyrelsen ønsker internationalt at udbrede de danske tanker om reduktion af skibsfarterhvervets administrative byrder. Søfartsstyrelsens målsætning er, at der inden udgangen af 2012 i regi af IMO er taget konkret initiativ til at arbejde herfor.

Resultatmål	Kravtype	Resultatkrav
Resultatmål 6: Kortere sagsbehandlingstider for styrelsens kunder Som en del af arbejdet med digitale indberetninger og virk.dk er alle større kommunikationsflader med kunderne, herunder regler og eksterne vejledninger, digitaliseret.	Produktivitet	<ul style="list-style-type: none">Søfartsstyrelsen skal sikre, at sagsbehandlingstiden for 90 pct. af sagerne vedrørende sønæringsbeviser højst må være på 12 dage. (Resultatkravet opgøres pr. 1. oktober 2010)
	Effekt	<ul style="list-style-type: none">I overensstemmelse med arbejdet i Økonomi- og Erhvervsministeriets task force for administrative lettelser har styrelsen reduceret søfarterhvervets administrative

Indikatorer for Danmark som Europas førende søfartsnation		byrder med den procentsats, som fremgår af Søfartsstyrelsens adm. let handlingsplan (svarende til X ² procentpoint).
	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> På 3 ud af 10 indikatorer ligger Danmark i top 3 blandt de europæiske søfartsnationer

Opgave 3: Maritime kompetencer

I finansloven er opgaven beskrevet ved:

Søfartsstyrelsen skal tilbyde nogle af verdens bedste maritime uddannelser, der skal være trendsættere over for andre landes uddannelser. Styrelsen skal endvidere arbejde for, at tilgangen af studerende til søfartsuddannelserne svarer til erhvervenes behov samt 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".

Opgaven består af produktgrupperne: 1)Udvikling og regelfastsættelse og 2)Administration af uddannelserne.

Maritime kompetencer		
Produktgruppe 1: Udvikling og regelfastsættelse		
Strategisk målsætning: Der fastholdes og udvikles know-how på danske hænder til søfart, fiskeri og øvrig maritim industri, så der til stadighed er den nødvendige rekrutterings- og vidensbase for vækst i Det Blå Danmark.		
Resultatmål	Kravtype	Resultatkrav
Resultatmål 7: Der rekrutteres og uddannes det antal studerende med de ønskede kvalifikationer, som søfartserhvervet kan aftage.	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> Rekrutteringen til de videregående søfartsuddannelser skal sikre, at det fastsatte mål på mindst 200 nye uddannelsesaftaler årligt med skibsofficerer og andre maritime officerer nås.
	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> Kvalitetsindekset skal i 2010 være på mindst 0,90 for at sikre en stadig forbedring af kvaliteten ved de maritime uddannelser.
	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> Beskæftigelsesindekset skal være mindst 0,93 i 2010 for at fremme, at de studerende hurtigst muligt kommer i beskæftigelse efter endt uddannelse.
	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> Alle de maritime uddannelsesinstitutioner, der udbyder professionsbacheloruddannelser, gennemfører en akkreditering i 2010 med positivt resultat.

²X fastlægges i 2010, når resultatet af Søfartsstyrelsens adm. let-handlingsplan opgøres. I handlingsplanen fra 2005 er de administrative lettelser vurderet til ca. 10 pct.

3. Budgetmæssige forudsætninger

Der tages forbehold for den endelige bevilling til Søfartsstyrelsen ved vedtagelsen af Finansloven 2010.

	FFL2010	Budget	Difference	BO1 2011	BO2 2012	BO3 2013
Nettoudgiftsbevilling	135,7	135,7	0,0	132,8	129,8	127,2
Forbrug af reserveret bevilling	4,0	4,0	0,0	2,3	0,5	0,5
Indtægt	26,0	26,0	0,0	26,0	26,0	26,0
Udgift (omkostninger)	165,7	165,7	0,0	161,1	156,3	153,7
Sikkerhed, sundhed og miljø	65,7	65,7	0,0	63,8	61,7	60,2
Økonomiske rammebetingelser	20,5	20,5	0,0	20,1	19,7	19,4
Maritime kompetencer	12,3	12,3	0,0	11,9	11,5	11,2
Generel ledelse og administration	67,2	67,2	0,0	65,3	63,4	62,9
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

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

4. Formalia og påtegning

1. Resultatkontrakten indgås mellem Søfartsstyrelsen og departementet. Resultatkontrakten træder i kraft den 1. januar 2010 og gælder for hele 2010. Resultatkontrakten er en del af ministeriets rullende kontraktstyring. De årlige bevillinger afhænger af årets finanslov.
2. Resultatkontrakten kan genforhandles i løbet af kontraktåret, hvis eksterne faktorer, som institutionen ikke kunne eller burde have forudset, gør, at et eller flere resultatkrav ikke kan nås.
3. Resultatkontrakten er ikke retsligt bindende og fjerner ikke ministerens beføjelser og ansvar. Ministeren har stadig det sædvanlige parlamentariske ansvar, og gældende lovgivning og hjemmelskrav, budget- og bevillingsregler, overenskomster osv. skal følges, med mindre der på sædvanlig måde er skaffet hjemmel til fravigelse.
4. Resultatkontrakten ændrer ikke det almindelige over-underordningsforhold mellem departement og styrelse.
5. Resultatkontrakten er i overensstemmelse med Finansministeriets henstillinger for kontraktstyring.
6. Status på resultatopfyldelsen i resultatkontrakten skal rapporteres, når departementet beder herom og følge departementets instrukser. Den endelige resultatopfyldelse i resultatkontrakten skal rapporteres i styrelsens årsrapport i overensstemmelse med Økonomistyrelsen og departementets vejledninger.
7. Styrelsesdirektøren har ansvaret for overholdelse af og afrapportering på resultatkontrakten samt eventuel genforhandling.

København, den 29-12-09


Departementschef Michael Dithmer

København, den 06-01-10


Direktør Andreas Nordseth

5. Scorebog

Produkt og resultatmål	Vægt i pct.	Delvist opfyldt (50 point)	Opfyldt (100 point)
<p>Produktgruppen: Regelfastsættelse, sikkerhed, sundhed og miljø.</p> <p>Strategisk målsætning: Reglerne skal være internationale og let tilgængelige, begrænset til det nødvendige og nyde opbakning i erhverv og samfund.</p> <p>Regelniveauet for sikkerhed, sundhed og miljøbeskyttelse på danske skibe skal være i top sammenlignet med andre førende søfartsnationer i Europa.</p> <p>Søfartsstyrelsens bidrag inden for sit ansvarsområde er med til effektivt at reducere risikoen for ulykker og forurening fra skibe i de danske farvande som følge af grundstødninger og kollisioner, og Søfartsstyrelsen bidrager til at fremme en bindende regulering af skibsfartens CO2-udledning, som effektivt medvirker til at reducere den globale CO2-udledning, og som samtidigt sikrer ensartede konkurrencevilkår.</p> <p>Søfartsstyrelsen arbejder for, at der inden udgangen af 2012 i regi af IMO er godkendt et obligatorisk internationalt regelsæt for sejlads i arktiske farvande.</p> <p>Søfartsstyrelsen vil med sikkerhedspakken for fiskefartøjer iværksætte en række initiativer til forbedring af sikkerheden i fiskeriet. Som effekt heraf må der i 2012 ikke forekomme fiskeskibsforlis, hvor årsagen kan henføres til ombygninger, der ikke er anmeldt.</p>			
<p>1) <i>Produkt: Fastsættelse af regler om sikkerhed, sundhed og miljø</i></p> <p>Resultatmål 1: Implementeringen af den nye ILO-konvention om søfarendes arbejdsforhold – som sikrer dansk kvalitetsskibsfart uden at forringe danske skibes konkurrenceevne – er påbegyndt. Søfartsstyrelsen udarbejder udkast til forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven m.fl. mhp. at bringe dansk søfartslovgivning i overensstemmelse med ILO's konvention.</p> <p>Erstatningsansvar ved søtransport af farligt og forurenende gods (HNS).</p> <p>Bekæmpelse af pirateri.</p> <p>Arktisk sejlads. Sejladssikkerheden i de arktiske farvande skal styrkes, så risikoen ved den stigende sejlads i bl.a. grønlandske farvande mindskes.</p>	20	3 RK opfyldt	4 RK opfyldt
<p>2) <i>Produkt: Udvikling af globale regler og krav til reduktion af international skibsfarts CO2-udledning</i></p> <p>Resultatmål 2: Der gennemføres initiativer, som skal bidrage til at nedbringe skibsfartens emissioner og skaber grundlag for vækst.</p>	15	0 RK opfyldt	1 RK opfyldt
<p>Produktgruppen: Regelhåndhævelse, sikkerhed, sundhed og miljø.</p> <p>Strategisk målsætning: Gennem regelhåndhævelse skal sikkerhedsniveauet opretholdes, så dansk skibsfart med rette kan betegnes som kvalitetsskibsfart.</p>			
<p>3) <i>Produkt: Syn, auditeringer, afgørelser og påbud</i></p> <p>Resultatmål 3: Færre arbejdsulykker om bord på danske skibe og færre tilbageholdelser af danske skibe i udenlandske havne.</p>	20	3 RK opfyldt	4 RK opfyldt
<p>Produktgruppen: Politikudvikling og regelfastsættelse, økonomiske rammebetingelser</p> <p>Strategisk målsætning: Niveauet og mulighederne for at drive kvalitetsskibsfart fra Danmark skal ligge i top internationalt, og dansk indflydelse i EU og internationalt skal styrkes.</p> <p>Principper om fri og åben adgang til de globale markeder, som søfartspolitikken bygger på, skal fastholdes og styrkes</p>			

under det danske formandskab for CSG			
<p>4) Produkt: Erhvervspolitik</p> <p>Resultatmål 4: I regi af EU er det sikret, at politikken, herunder den nye maritime strategi, anerkender skibsfarten som et globalt erhverv med globale behov.</p> <p>København skal kunne facilitere internationale skibsfartspolitiske samtaler på højeste niveau og dermed bidrage til at promovere Danmark som et attraktivt sted for danske og udenlandske rederier at drive forretning fra.</p> <p>Danmark arbejder for åben og uindskrænket markedsadgang til de globale transportmarkeder, bl.a. i regi af CSG (Consultative Shipping Group). CSG's hovedopgave er at overvåge og reagere på diskriminerende, restriktive eller unilaterale skibsfartspolitiske tiltag.</p>	12,5	2 RK opfyldt	3 RK opfyldt
<p>5) Produkt: En dansk integreret maritim politik</p> <p>Resultatmål 5: Danmark skal fastholde og udvikle sin førerposition på søfartsområdet, herunder gennem iværksættelse af den integrerede maritime politik.</p>	10	0 RK opfyldt	1 RK opfyldt
<p>Produktgruppe: Regelhåndhævelse og gode rammer, økonomiske rammebetingelser.</p> <p>Strategisk målsætning: Søfartsstyrelsen skal være værdiskabende for kvalitetsskibsfart</p> <p>Søfartsstyrelsen ønsker internationalt at udbrede de danske tanker om reduktioner af skibsfartserhvervets administrative byrder og lette papirgangene. Søfartsstyrelsens målsætning er, at der inden udgangen af 2012 indarbejdes et punkt i IMO's arbejdsprogram omkring en international lettelse af administrative byrder for skibsfartens interessenter (Lean Ship).</p>			
<p>6) Produkt: Gode rammer</p> <p>Resultatmål 6: Kortere sagsbehandlingstider for styrelsens kunder.</p> <p>Som en del af arbejdet med digitale indberetninger og virk.dk er alle større kommunikationsflader med kunderne, herunder regler og eksterne vejledninger, digitaliseret.</p> <p>Indikatorer for Danmark som Europas førende søfartsnation.</p>	12,5	2 RK opfyldt	3 RK opfyldt
<p>Produktgruppen: Udvikling og regelfastsættelse, maritime kompetencer.</p> <p>Strategisk målsætning: Der fastholdes og udvikles know-how på danske hænder til søfart, fiskeri og øvrig maritim industri, så der til stadighed er den nødvendige rekrutterings- og vidensbase for vækst i Det Blå Danmark. De maritime uddannelser er internationalt trendsættende og møder de danske maritime erhvervs behov.</p>			
<p>7) Produkt: Rekruttering, beskæftigelse og udvikling</p> <p>Resultatmål: Der rekrutteres og uddannes det antal studerende med de ønskede kvalifikationer, som søfartserhvervet kan aftage.</p>	10	3 RK opfyldt	4 RK opfyldt

En budgetafvigelse på mere end 20 pct. medfører en reduktion af resultatmålets score med 25 pct.

Søfartsstyrelsen har 3 særligt strategisk vigtige mål: Resultatmål nr. 1 om fastsættelse af regler om sikkerhed, sundhed og miljø, resultatmål nr. 2 om udvikling af globale regler og mål for reduktion af international skibsfarts CO₂-udledning og resultatmål nr. 3 om syn, auditeringer, afgørelser og påbud.

Bilag 1: Måling af de strategiske målsætninger

Sikkerhed, sundhed og miljø

Produktgruppen: Regelfastsættelse

Strategisk målsætning:

- 1) Søfartsstyrelsen arbejder for, at der inden udgangen af 2012 i regi af IMO er godkendt et obligatorisk internationalt regelsæt for sejlads i arktiske farvande.
- 2) Søfartsstyrelsen vil med sikkerhedspakken for fiskefartøjer iværksætte en række initiativer til forbedring af sikkerheden i fiskeriet. Som effekt heraf må der i 2012 ikke forekomme fiskeskibsforlis, hvor årsagen kan henføres til ombygninger, der ikke er anmeldt.

Løbende opfølgning:

- 1) Målopfyldelsen følges løbende via direktionsrapportering, status på styrelsens resultatkontrakt, samt interne centerkontrakter.
- 2) Opklaringsenheden udarbejder søulykkesrapporter ved alvorlige ulykker til søs. Rapporterne offentliggøres løbende.

Endelig opgørelse:

- 1) Den endelige opgørelse af den strategiske målsætning om et obligatorisk regelsæt for sejlads i arktiske farvande foretages i årsrapporten for 2012.
- 2) Den endelige opgørelse af effekten af sikkerhedspakken for fiskefartøjer sker i årsrapporten for 2012.

Data, der ligger til grund for opgørelsen:

- 1) Godkendelse af et obligatorisk internationalt regelsæt for sejlads i arktiske farvand i regi af IMO.
- 2) En række alvorlige ulykker og forlis har vist, at sikkerheden om bord i de mindre danske fiskefartøjer bør forbedres. En væsentlig årsag til forlis og dermed dødsfald er, at skibene er blevet ombygget eller har fået udstyr om bord, som væsentligt forringer skibenes sikkerhed. Opklaringsenheden udarbejder ved alvorlige ulykker til søs såkaldte søulykkesrapporter, der offentliggøres på styrelsens hjemmeside.

Sikkerhed, sundhed og miljø

Produktgruppen: Regelhåndhævelse

Strategisk målsætning:

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

Løbende opfølgning:

Der måles månedligt på målet vedrørende alvorlige arbejdsulykker. Årligt følges der op på Danmarks placering dels på white-listerne i Tokyo-MoU og Paris-MoU, og dels på listen over Qualship 21-nationer hos USCG.

Endelig opgørelse:

Den endelige opgørelse af den strategiske målsætning vil blive vurderet i årsrapporten for 2010.

Data, der ligger til grund for opgørelsen:

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

Resultatmålet kan uddybes med følgende:

- Hyppigheden beregnes som et rullende gennemsnit over en 5-årig periode.
- Der beregnes en hyppighed for henholdsvis fiskeriet og handelsflåden (dvs. passagerskibe og lastskibe med en tonnage over henholdsvis under 3.000). Begge hyppigheder skal falde med 3 pct. årligt for at opfylde resultatkravet.
- De alvorlige arbejdsulykker, der indgår i beregningen, er ulykker anmeldt til Søfartsstyrelsen, som resulterer i

åbent eller lukket knoglebrud, mistet legemsdel, eller hvor ulykken omfatter omfattende dele af legemet.

- Besætningsmedlemmer omfatter søfarende og fiskere til søs. Antal fiskere er baseret på Fiskeridirektoratets opgørelse af fiskere pr. 31. december, mens antal søfarende er baseret på Søfartsstyrelsens tal for antal påmønstrede pr. 30. september. Begge tal fremgår af de respektive styrelser hjemmesider. Det skal bemærkes, at det reelle antal beskæftigede på passager- og lastskibe er større end antallet af påmønstrede pr. 30. september, idet tallet for påmønstrede på en given dag ikke omfatter søfarende på ferie, afspadsering, eller under sygdom m.v.
- I hyppighedsberegningen for fiskeriet medtages ikke alvorlige arbejdsulykker på grønlandske fiskeskibe samt fiskere på grønlandske skibe.
- Der tages udgangspunkt i gennemsnittet for perioden 2002-2006 - dette resultat skal reduceres med mindst 3 pct. om året.
- Arbejdsulykker kan blive anmeldt til Søfartsstyrelsen med flere måneders forsinkelse. Ved opgørelsen af resultatmålet for et givent år i forbindelse med årsrapporten, er det derfor antallet af arbejdsulykker i det givne år, der er anmeldt til styrelsen pr. 1. februar i det efterfølgende år, der anvendes i beregningen.

I de to nedenstående tabeller er vist beregningsgrundlaget for resultatmålet.

Antal anmeldte alvorlige arbejdsulykker fordelt på år for ulykken

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	ÅTD 2009
Fiskeskibe*	71	52	50	41	29	26	23	15	14	13
Handelsskibe under 3.000	44	53	36	32	19	17	22	27	14	16
Handelsskibe over 3.000	25	30	22	28	19	11	26	31	23	19
Passagerskibe	14	12	19	12	14	12	8	8	14	7
Total	154	147	127	113	81	66	79	81	65	55

Kilde: Søfartsstyrelsen.

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

Antal besætningsmedlemmer på skibene

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Fiskeskibe (pr. 31/12)*	6.448	6.226	5.838	5.412	5.106	4.846	4.480	3.969	3.842
Handelsskibe under 3.000 (pr. 30/9)**	2.691	2.461	2.369	2.282	2.069	2.119	2.449	2.720	3.235
Handelsskibe over 3.000 (pr. 30/9)**	3.159	3.207	3.211	3.282	3.604	3.864	4.601	4.654	5.922
Passagerskibe (pr. 30/9)**	2.743	2.546	2.649	2.471	2.512	2.474	2.556	2.783	2.745** *

Kilde: Søfartsstyrelsen og *Fiskeridirektoratet. (Statistik omfatter Erhverv og bierhverv), tallet omfatter ikke fiskere på grønlandske skibe.

**Bemærk, at besætningsmedlemmer på handelsskibe og passagerskibe er antal påmønstrede på en given dato et givent år. Tallene omfatter således ikke søfarende på ferie, afspadsering, eller under sygdom m.v. Tallene for 30.9. 2009 kan trækkes i januar 2010.

*** I år har Søfartsstyrelsen valgt at arbejde med et skøn for passagerskibsbesætning for at kunne bibeholde sammenlignelighed i publikationen. Dette er blevet nødvendigt, da passagerskibe ikke længere behøver at indsende mønstringer til Søfartsstyrelsen.

Nedenfor er vist udviklingen i målet fra perioden 2000-2004 og frem for henholdsvis fiskeriet og handelsflåden. Det skal bemærkes, at tallene for 2005-2009 kun er en indikation af målet - beregnet på baggrund af de oplysninger som styrelsen var i besiddelse af pr. 25. november 2009.

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

	2000-2004	2001-2005	2002-2006	2003-2007	2004-2008	2005-2009*
Fiskeskibe ekskl. Grønland	8,4	7,2	6,6	5,6	4,8	4,0**

*Ikke det endelige tal for perioden 2005-2009, idet antallet af arbejdsulykker i 2009 er baseret på en lineær fremskrivning af det antal alvorlige arbejdsulykker, der var anmeldt til Søfartsstyrelsen pr. 25. no-

vember 2009.

**Mønstringstal på fiskeskibe er opgjort med baggrund i tallene for 2008. Fiskeridirektoratet har ikke på nuværende tidspunkt offentliggjort tallene for mønstringer. Når tallene foreligger, opdateres gennemsnittet.

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

	2000-2004	2001-2005	2002-2006	2003-2007	2004-2008	2005-2009*
Handelsskibe under 3.000	15,5	13,9	11	9,9	7,7	7,6
Handelsskibe over 3.000	7,5	6,4	5,8	5,7	4,7	4,9
Passagerskibe	5,5	5,5	5,2	4,5	4,9	5,6
Total handelsflåden	9,5	8,6	7,3	6,7	5,4	6,0

*Ikke det endelige tal for perioden 2005-2009, idet antallet af arbejdsulykker i 2009 er baseret på en lineær fremskrivning af det antal alvorlige arbejdsulykker, der var anmeldt til Søfartsstyrelsen pr. 25. november 2009.

Bemærk, at antal besætningsmedlemmer er antal påmønstrede på en given dato et givent år og omfatter således ikke søfarende på ferie, afspadsering, eller under sygdom m.v. Tallene 2009 kan først trækkes i januar 2010, derfor er hyppigheden i 2009 baseret på mønstringstallene i 2008.

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

Mou-regionerne udarbejder årligt en rangliste over flagstater, hvis skibe er blevet inspiceret i Mou-regionen. Ranglisten er baseret på gennemsnittet af flagstatens tilbageholdte skibe over den forudgående tre-årige periode. De lande, der er placeret i den øverste del af listen, er placeret på White-listen. Placeringen er en indikator for de enkelte flagstaters performance. Den årlige placering offentliggøres i Mou'ernes årsrapporter. Hvorvidt målsætningen om, at Danmark er i top 5 på White-listen i Paris-Mou og Tokyo-Mou inden udgangen af 2010, kan afgøres, når årsrapporterne for 2010 offentliggøres, formentlig i maj måned 2011.

Ved den seneste offentliggørelse i årsrapporterne for 2008 lå Danmark på en 8. plads på White-listen i Paris-MoU, og på en 4. plads på White-listen i Tokyo-MoU. Der er endnu ikke offentliggjort årsrapporter for 2009.

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

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

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

Nedenfor er vist beregningen af Danmarks treårige tilbageholdelsesprocent for perioden 2001 til 2008.

	Antal individuelle anløb af danske skibe i havne i USA	Antal tilbageholdelser (ikke ISPS) af danske skibe ved havnestatskontroller i USA	Årlig tilbageholdelsesprocent	Treårig tilbageholdelsesprocent
2001	142	1	0,7 %	0,5 %
2002	115	1	0,9 %	0,7 %
2003	113	0	0,0 %	0,5 %
2004	104	3	2,9 %	1,2 %
2005	92	1	1,1 %	1,3 %
2006	90	2	2,2 %	2,1 %
2007	87	0	0,0%	1,1%
2008	102	0	0,0%	0,7%

Kilde: USCG's årsrapporter.

Det ses af tabellen, at Danmark i perioden 2004-2007 har haft en treårig tilbageholdelsesprocent på mere end 1,0 pct.. Danmark har derfor ikke været Qualship 21-nation i disse år. Beregningsmetoden betyder, at et dårligt resultat i et enkelt

år, vil kunne mærkes i de efterfølgende tre år. På grund af den gode præstation i 2006 - 2008, som resulterede i en treårig tilbageholdelsesprocent på mindre end 1,0, er Danmark blevet udnævnt til Qualship 21-nation i 2009. Pr. 26. november 2009 er kun ét dansk skib blevet tilbageholdt ved havnestatskontroller i USA. Hvis dette niveau holdes, så bliver Danmark også Qualship 21-nation i 2010.

Økonomiske rammebetingelser

Produktgruppen: Politikudvikling og regelfastsættelse

Strategisk målsætning:

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

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

Løbende opfølgning:

Der måles årligt på den strategiske målsætning for at følge fremdriften.

Endelig opgørelse:

Den strategiske målsætning ang. det danske formandskab for CSG har udmøntet sig i et resultatkrav for 2010 ang. afholdelse af CSG-dialogmøde og drøftelser med Brasilien. Opfyldelsen af resultatkravet vurderes i årsrapporten for 2010.

Data, der ligger til grund for opgørelsen:

Der foreligger et argumentationspapir til MAIG-landene. Deltageroversigter fra skibsfartspolitisk seminar. Mødemateriale fra USA/CSG-dialogmøde, Brasilien accept af drøftelser med CSG-formanden. Udmøntning af den integrerede maritime politik.

Økonomiske rammebetingelser

Produktgruppen: Regelhåndhævelse og gode rammer

Strategisk målsætning:

Søfartsstyrelsen skal være værdiskabende for kvalitetsskibsfart.

Søfartsstyrelsen ønsker internationalt at udbrede de danske tanker om reduktion af skibsfartserhvervets administrative byrder. Søfartsstyrelsens målsætning er, at der inden udgangen af 2012 i regi af IMO er taget konkret initiativ til at arbejde herfor.

Løbende opfølgning:

Der følges i forbindelse med IMO-møder op på den strategiske målsætning ang. reduktion af skibsfartserhvervets administrative byrder.

Endelig opgørelse:

Den strategiske målsætning ang. reduktionen af de administrative byrder opgøres i årsrapporten for 2012.

Data, der ligger til grund for opgørelsen:

Mødemateriale fra IMO.

Maritime kompetencer

Produktgruppen: Udvikling og regelfastsættelse

Strategisk målsætning:

Der fastholdes og udvikles know-how på danske hænder til søfart, fiskeri og øvrig maritim industri, så der til stadighed er den nødvendige rekrutterings- og vidensbase for vækst i Det Blå Danmark.

Løbende opfølgning:

Der følges løbende op på antallet af uddannelsesaftaler. Der følges op på beskæftigelses- og kvalitetsindeks ved årets udgang. Der følges op på akkrediteringsprocessen for uddannelsesinstitutionerne løbende og samlet når denne er afsluttet.

Endelig opgørelse:

Den endelige opgørelse af den strategiske målsætning vil blive vurderet i årsrapporten for 2010.

Data, der ligger til grund for opgørelsen:

De realiserede rekrutteringstal. De beregnede beskæftigelses- og kvalitetsindeks. Resultatet af rekrutteringsprocessen.