



# Resultatkontrakt 2007-2010

# Søfartsstyrelsens resultatkontrakt 2007

© Søfartsstyrelsen 2007, Vermundsgade 38C, 2100 København Ø  
Telefon 39 17 44 00 - Fax 39 17 44 01  
[www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk) [sfs@dma.dk](mailto:sfs@dma.dk)

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

ISBN trykt udgave: 87-7454-088-2  
ISBN elektronisk udgave: 87-7454-092-0  
ISSN trykt udgave: 1902-2069  
ISSN elektronisk udgave: 1902-2077

# Indholdsfortegnelse

<b>1. PRÆSENTATION AF SØFARTSSTYRELSEN .....</b>	<b>1</b>
1.1 MISSION .....	2
1.2 VISION.....	2
1.3 ØKONOMI- OG ERHVERVSMINISTERIETS ARBEJDSPROGRAM .....	2
<b>2. SØFARTSSTYRELSENS OPGAVER .....</b>	<b>4</b>
2.1 SØFARTSSTYRELSENS OPGAVEHIERARKI.....	5
<b>3. STRATEGISKE MÅLSÆTNINGER OG RESULTATMÅL .....</b>	<b>5</b>
3.1 OVERSIGT OVER PRODUKTGRUPPER OG ÅRETS RESULTATMÅL M.M. ....	6
<b>4. RESULTATMÅL FOR 2007 .....</b>	<b>8</b>
SIKKERHED, SUNDHED OG MILJØ.....	8
ØKONOMISKE RAMMEBETINGELSER.....	10
MARITIME KOMPETENCER.....	12
KONCERNFÆLLES RESULTATMÅL .....	14
<b>5. BUDGETMÆSSIGE FORUDSÆTNINGER .....</b>	<b>15</b>
<b>6. FORMALIA OG PÅTEGNING .....</b>	<b>16</b>
<b>7. SCOREBOG.....</b>	<b>17</b>
<b>BILAG 1. MÅLING AF DE STRATEGISKE MÅLSÆTNINGER .....</b>	<b>19</b>
SIKKERHED, SUNDHED OG MILJØ.....	19
ØKONOMISKE RAMMEBETINGELSER.....	25
MARITIME KOMPETENCER.....	28
KONCERNFÆLLES RESULTATMÅL: .....	30
<b>BILAG 2. HANDLINGSPLANEN DANMARK SOM EUROPAS FØRENDE SØFARTSNATION .....</b>	<b>31</b>

## 1. Præsentation af Søfartsstyrelsen

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

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

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

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

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

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

## 1.1 Mission

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

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

## 1.2 Vision

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

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

## 1.3 Økonomi- og Erhvervsministeriets arbejdsprogram

Økonomi- og Erhvervsministeriets *fælles arbejdsprogram* fastlægger strategiske mål for hele ministerområdet, og hvad der skal gøres for at nå dem. Af de strategiske mål er Søfartsstyrelsen hovedansvarlig for at føre regeringens maritime globaliseringsstrategi, ”Danmark som Europas førende søfartsnation”, ud i livet. Strategien indeholder 3 centrale målsætninger:

- Danmark skal udvikles til at være Europas mest attraktive sted at drive international kvalitetsskibsfart.
- Vækstbetingelserne, sammenhængen og konkurrencedygtigheden i hele Det Blå Danmark skal styrkes.
- Aktiviteterne med sikkerhed, sundhed og miljø på skibene skal fastholdes og styrkes, så Danmark udvikler sig som en toneangivende søfartsnation med internationalt udsyn og kvalitetsskibsfart.

Målsætningerne udmøntes i en handlingsplan gennem følgende indsatsområder:

1. Bedre uddannelse og øget tilgang til Det Blå Danmark.
2. Forskning, udvikling og innovation i Det Blå Danmark.
3. Beskatning og udviklingsfinansiering.
4. Lettelse af administrative byrder og færre danske særregler.
5. Fremme af dansk indflydelse og markedsadgang.
6. Øget fokus på kvalitetsskibsfart.
7. En effektiv, serviceorienteret og moderne administration.

Strategien og handlingsplanen udgør omdrejningspunktet for Søfartsstyrelsens arbejde i de kommende år. Arbejdet hermed vil være påvirket af et øget pres, både nationalt og internationalt, for at fremme sikker skibsdrift, herunder ny EU-regulering. Dette i kombination med øget politisk fokus på skibsfarten som et centralt væksterhvert betyder, at Søfartsstyrelsen er nødt til at opruste indsatsen i relation til det internationale arbejde og EU-arbejdet yderligere. Skibsfart er international. Derfor er international og global regulering vigtig af såvel konkurrencemæssige som af sikkerheds- og miljømæssige årsager.

Derudover medvirker Søfartsstyrelsen til opfyldelsen af følgende strategiske mål:

- Økonomi- og Erhvervsministeriets kunder oplever et højt serviceniveau og et effektivt tilsyn.

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

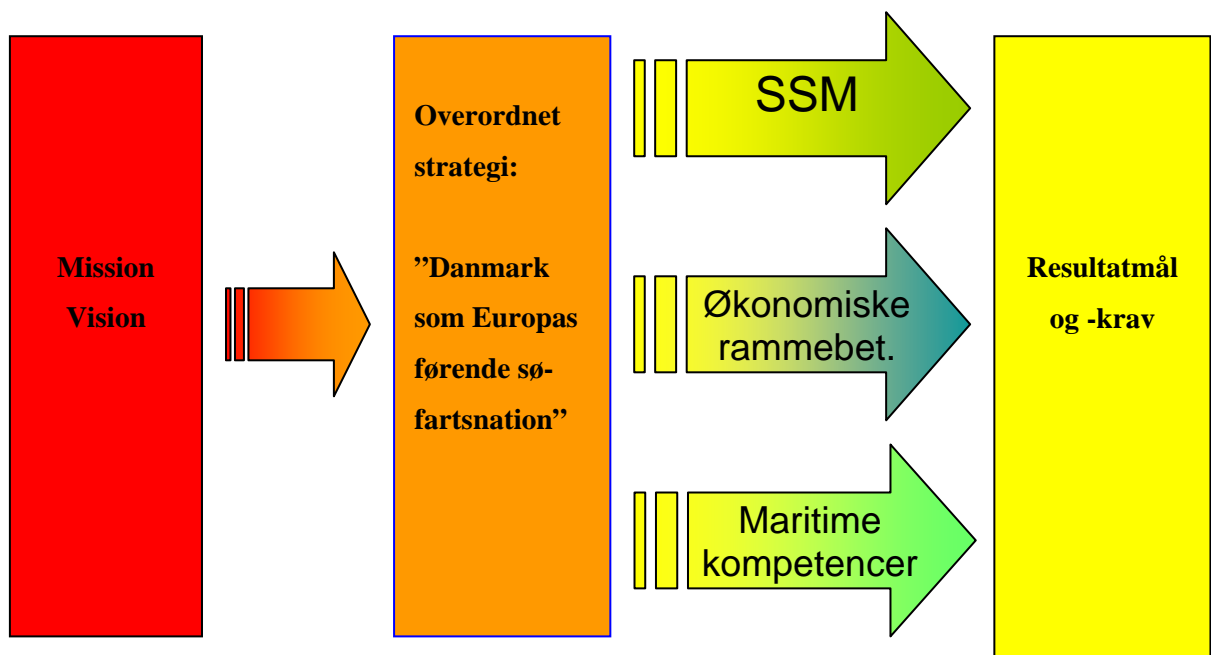
På de indre linier skal Søfartsstyrelsen fortsat effektivisere arbejdsgange og opgavevaretagelse, og endelig er rekruttering, fastholdelse og udvikling af tilstrækkelige kompetencer i Søfartsstyrelsen til at matche dansk skibsfart i vækst et grundvilkår og en udfordring.

## 2. Søfartsstyrelsens opgaver

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

- Sikkerhed, sundhed og miljø (SSM),
- Økonomiske rammevilkår og
- Maritime kompetencer.

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

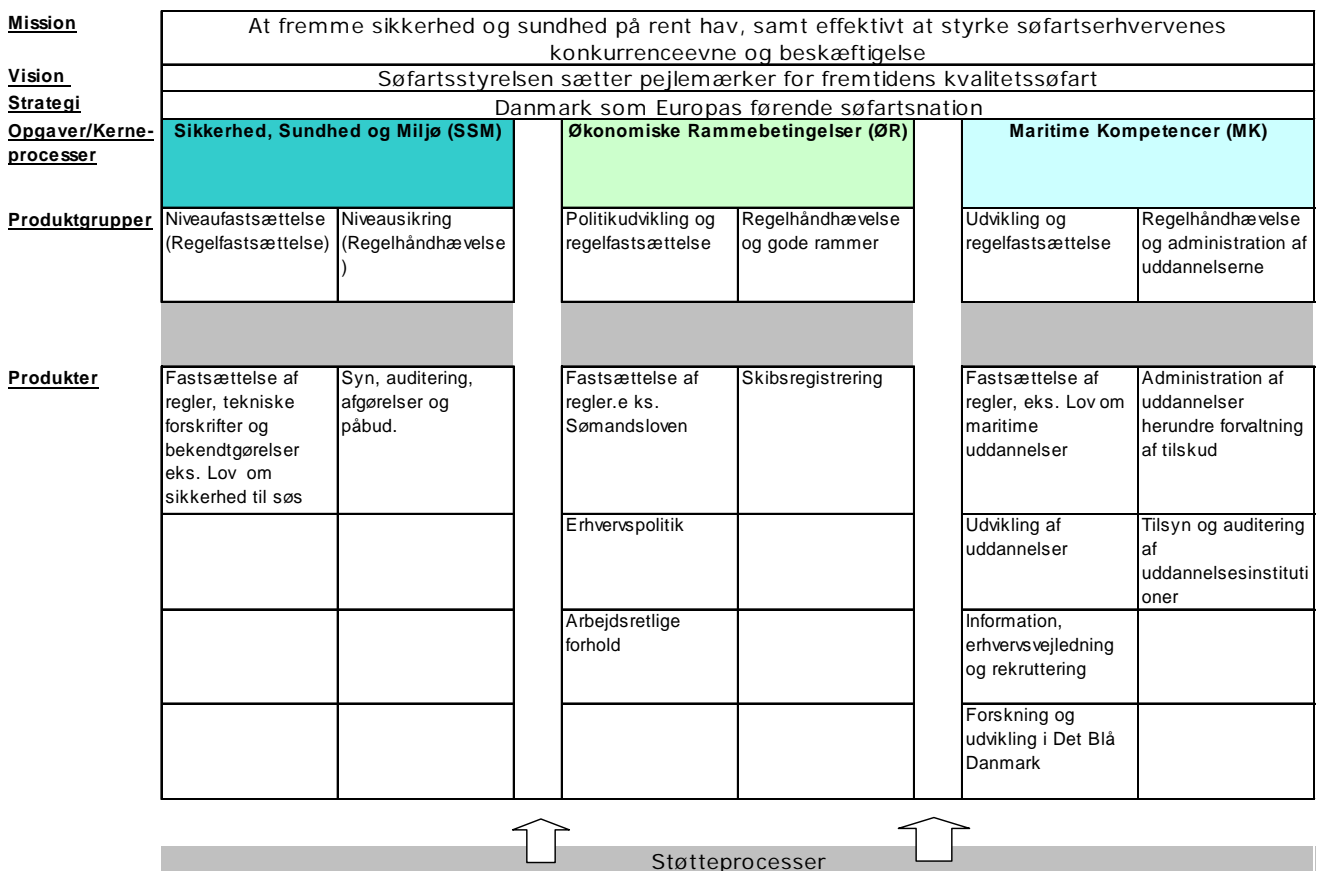


Ud over de 3 – faglige – kerneprocesser har Søfartsstyrelsen de internt rettede støtteprocesser.

## 2.1 Søfartsstyrelsens opgavehierarki

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

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



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

## 3. Strategiske målsætninger og resultatmål

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.

### 3.1 Oversigt over produktgrupper og årets resultatmål m.m.

Nr.	Produkter og resultatmål	Vægt i pct.	Budget uden/med fællesudgifter
<b>Sikkerhed, sundhed og miljø (SSM)</b>			61,9 (mio) <sup>1</sup>
<i>Produktgruppen: Niveaufastsættelse (Regelfastsættelse)</i>			
1	<b>Resultatmål:</b> Fastsættelse af regler om søsikkerhed	5	3.736.850 / 3.773.993
2	<b>Resultatmål:</b> Fastsættelse af regler om sejladsikkerhed	5	866.000 / 904.095
<i>Produktgruppen: Niveausikring (Regelhåndhævelse)</i>			
3	<b>Resultatmål:</b> Håndhævelse af regler, inden for SSM	15	16.679.300 / 17.576.443
<b>Økonomiske rammebetingelser</b>			18,1 (mio.)
<i>Produktgruppen: Politikudvikling og regelfastsættelse</i>			
4	<b>Resultatmål:</b> Lovgivningsarbejdet, eksklusiv Sømandsloven	10	373.000 / 392.048
5	<b>Resultatmål:</b> Erhvervspolitik	5	148.000 / 155.819
6	<b>Resultatmål:</b> Arbejdsretlige forhold	10	149.050 / 155.717
<i>Produktgruppen: Regelhåndhævelse og gode rammer</i>			
7	<b>Resultatmål:</b> Gode rammer for styrelsens kunder	15	6.864.027 / 7.131.218
<b>Maritime kompetencer</b>			14,7 (mio.)
<i>Produktgruppen: Udvikling og regelfastsættelse</i>			
8	<b>Resultatmål:</b> Udvikling af de maritime uddannelser	10	753.750 / 777.560
9	<b>Resultatmål:</b> Rekruttering	2,5	241.500 / 251.024
10	<b>Resultatmål:</b> Love og regler for bemanning og uddannelse	7,5	143.200 / 150.819
<i>Produktgruppen: Regelhåndhævelse og administration af uddannelserne</i>			
11	<b>Resultatmål:</b> Tilsyn og auditering af uddannelserne.	5	637.700 / 673.890
<b>Koncernfælles resultatmål</b>			
<i>Koncernfællesmål: Søfartsstyrelsen skal leve op til Økonomi- og Erhvervsministeriets koncernmål</i>			
12	<b>Resultatmål:</b> Økonomi- og Erhvervsministeriet skal have en	5	1.273.500 / 1.359.214

<sup>1</sup> Opgaver på finansloven uden fællesudgifter

Nr.	Produkter og resultatmål	Vægt i pct.	Budget uden/med fællesudgifter
	effektiv ministerbetjening		
13	<b>Resultatmål:</b> Lovgivningsarbejdet – Alle lovforslag er uden tekniske fejl, indholdsmæssige eller processuelle problemer	5	28.300 / 30.205
	Sum på produktniveau	100	31.894.425/ 33.332.044
	Overordnet budget		158,6 (mio.) <sup>2</sup>
	Dækningsgrad		20 % / 21 %

Søfartsstyrelsens udgifter til hjælpefunktioner samt generel ledelse og administration er beregnet på baggrund af regnskabstal samt registreret tidsforbrug i 2006. Timebudgettallet er anvendt som fordelingsnøgle i relation til fordeling af fællesudgifterne på produktniveau.

---

<sup>2</sup> Det overordnede budgettal er inklusiv Generel ledelse og administration.

## 4. Resultatmål for 2007

### Sikkerhed, Sundhed og Miljø

Sikkerhed, sundhed og miljø på skibe	Resultatkrav	
<b>Produktgruppen: Niveaufastsættelse (Regelfastsættelse)</b> <p><b>Strategisk målsætning:</b> Reglerne skal være internationale og let tilgængelige, begrænset til det nødvendige og nyde opbakning i erhverv og samfund</p> <p>Niveaueet 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.</p> <p>Konkret inden udgangen af 2010:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fortsætte internationaliseringen af gode danske særregler for skibe og mandskab, dvs. implementering af Handlingsplanen vedrørende danske særregler.</li> <li>- Bidrage til, at IMO godkender de "Aids for Navigation", som Forsvarsministeriet gennemfører som led i regeringens handlingsplan "om øget anvendelse af lodser samt styrket overvågning af sejladsikkerhed".</li> </ul>		
<b>Resultatmål:1)</b> Fastsættelse af regler om søsikkerhed – For at sikre de bedste ramme- og vækstvilkår for søfartserhvervet er det afgørende, at gode danske særregler internationaliseres, og at der fra dansk side øves indflydelse på den internationale regelfastsættelse til gavn for dansk søfart.	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerneelementerne i den danske regulering af STS operationer skal genfindes i de internationale regler vedtaget i IMO.</li> <li>• Der skal på mindst halvdelen af forslagene i EU's 3. søsikkerhedspakke som behandles i Rådet, konstateres tilslutning til danske synspunkter til fordel for dansk søfart.<sup>3</sup></li> </ul>
Vægt: 5 pct.		
<b>Resultatmål: 2)</b> Fastsættelse af regler om sejladsikkerhed – Styrelsen skal medvirke til, at sejladsikkerheden i de danske farvande forbedres.	Aktivitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I samarbejde med de svenske søfartsmyndigheder gennemføres mindst 3 initiativer til at forbedre sejladsikkerheden i Øresund<sup>4</sup>.</li> <li>• Longe-Range Identification and Tracking (LRIT) implementeres i Meddelelser B senest den 1. juli 2007.</li> </ul>
Vægt: 5 pct.	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I IMO-regi opnås tilslutning til en obligatorisk promillegrænse.</li> </ul>
<b>Produktgruppen: Niveauhåndhævelse (Regelhåndhævelse)</b> <p><b>Strategisk målsætning:</b> Gennem regelhåndhævelse skal sikkerhedsniveauet opretholdes, så dansk skibsfart med rette kan betegnes som kvalitetsskibsfart.</p> <p>Konkret inden udgangen af 2010</p>		

<sup>3</sup> Eksempelvis; forslag om ansvar for befordrere af passagerer til søs, ulykkesopklaring eller havnestatskontrol.

<sup>4</sup> Eksempelvis; Indførelse af et frivilligt meldesystem i Øresund for skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover Godkendelse af et forslag i IMO om at ændre trafikseparationssystemet mellem Helsingør og Helsingborg.

Sikkerhed, sundhed og miljø på skibe	Resultatkrav	
<p>- At hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker per 1.000 besætningsmedlemmer på alle skibstyper er faldet 3 % årligt i perioden 2006 – 2010 i forhold til perioden 2002 – 2006.</p> <p>- Danmark er i top 5 på White-listen i Paris-Mou og Tokyo-Mou</p> <p>- Danmark er blevet en Qualship 21 nation hos USCG.</p>		
<p><b>Resultatmål: 3)</b> Håndhævelse af regler inden for SSM – Skærpelse og målretning af indsatsen med sikkerhed, sundhed og miljø på danske skibe.</p> <p>Vægt: 15 pct.</p>	<p>Aktivitet</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der afholdes mindst 50 uanmeldte kontrolsyn på fiskefartøjer og andre mindre erhvervsfartøjer, der udgør en særlig risiko.</li> <li>• Inden udgangen af 2007 er der udført 10 klassekontroller på skibe og 3 klassekontroller på kontorer.</li> <li>• Forhold vedrørende skibets drift og besætning skal indgå i opfølgning og auditering på skibe, hvor der er konstateret problemer med sikkerheden.</li> <li>• Alle skibe i dansk farvand, der er udsat for en indrapporteret kollision eller grundstødning, bliver tilbageholdt og tillades først videre sejlads, når myndighederne har sikret sig, at skibet er sødygtigt.</li> <li>• Der udarbejdes en temaundersøgelse om fiskeskibsforlis.</li> </ul>
	<p>Effekt</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der må tilsammen være højst 9 tilbageholdelser af dansk registrerede skibe i regionerne Paris-Mou, Tokyo-Mou og USCG i 2007.</li> <li>• Hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker per 1.000 besætningsmedlemmer, på alle skibstyper, er i perioden 2003-2007 faldet med mindst 3 % i forhold til perioden 2002-2006, (jf. bilag 1).</li> <li>• Der udvikles et target-system til kortlægning af antallet af ulykker til søs, der kan relateres til manglende overholdelse af vagtholdbekendtgørelsen.</li> <li>• Danmark vil i 2007 på mindst 2 af de 3 indikatorer på benchmarking af tilbageholdte skibe i Paris MoU, Tokyo MoU og USCG, være blandt de 3 bedste MAIG lande<sup>5</sup>.</li> </ul>

<sup>5</sup> MAIG landene består af Danmark, England, Tyskland, Holland, Belgien, Sverige, Norge og Finland

## Økonomiske rammebetingelser

Søfartserhvervets økonomiske rammebetingelser	Resultatkrav	
<p><b>Produktgruppen: Politikudvikling og regelfastsættelse</b></p>		
<p><b>Strategisk målsætning:</b> 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>Konkret inden udgangen af 2010:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- I regi af EU er det sikret, at politikken, herunder den nye maritime strategi, anerkender skibsfarten som et globalt erhverv med globale behov.</li> <li>- Implementeringen af den nye ILO Superkonvention, som sikrer dansk kvalitetsskibsfart uden at forringe danske skibes konkurrenceevne, er påbegyndt.</li> </ul>		
<p><b>Resultatmål: 4)</b> Lovgivningsarbejdet, eksklusiv Sømandsloven – Søfartsstyrelsen skal overvåge søfartserhvervets økonomiske rammebetingelser i en global sammenhæng og pege på eventuelle behov for balancerede justeringer, så Danmark fortsat er attraktiv for danske kvalitetsrederier, og så Danmark kan tiltrække udenlandske rederier, der ønsker at drive kvalitetsskibsfart.</p> <p>Vægt: 10 pct.</p>	<p>Aktivitet</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Danmark skal i 2007 fremlægge forslag til fælles politikpapir vedrørende Kommissionens Maritime Grøn bog for MAIG-landene samt fremsende et dansk høringsbidrag, der understøtter den søfartspolitiske handlingsplan, til Kommissionens konsultationsproces vedrørende Grønbogen.</li> </ul>
	<p>Effekt</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dansk skibsfart har procentvis en større stigning på 2 af 10 indikatorer end de europæiske sammenligningslande i gennemsnit i 2007 (jf. bilag 1).</li> </ul>
<p><b>Resultatmål: 5)</b> Erhvervspolitik – Søfartsstyrelsen skal arbejde for at sikre konkurrencedygtige vilkår på åbne og udbyggede markeder for dansk kvalitetsskibsfart.</p> <p>Vægt: 5 pct.</p>	<p>Effekt</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der konstateres opbakning til danske synspunkter i EU. Dette søges opnået ved at få støtte fra et eller flere af østersølandene – der ikke er medlem af MAIG-samarbejdet – til principperne i MAIG-landenes fælles politikpapir vedr. den Maritime Grøn bog.</li> </ul>
<p><b>Resultatmål: 6)</b> Arbejdsretlige forhold: Der skal være et højt socialt beskyttelsesniveau for de søfarende på dansk flagede skibe</p> <p>Vægt: 10 pct.</p>	<p>Aktivitet</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ILO's superkonvention fastsætter et internationalt niveau for kvalitetsskibsfart, og der vil i 2007 blive udarbejdet en handlingsplan for, hvorledes Superkonventionen implementeres i dansk lovgivning.</li> </ul>

## Produktgruppen: Regelhåndhævelse og gode rammer

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

Konkret inden udgangen af 2010:

- Dansk skibsfart har procentvis en større stigning på 6 af 10 indikatorer end de europæiske sammenligningslande i gennemsnit, jf. Handlingsplanen Danmark som Europas førende søfartsnation.
- Som en del af arbejdet med digitale indberetninger og Virk.dk er alle større kommunikationsflader med kunderne,

Søfartserhvervets økonomiske rammebetingelser	Resultatkrav	
<p>herunder regler og eksterne vejledninger, digitaliseret.</p> <p>- I overensstemmelse med arbejdet i Økonomi- og Erhvervsministeriets task force for administrative lettelser har styrelsen reduceret søfartserhvervets administrative byrder med den procentsats, som fremgår af Søfartsstyrelsens adm. let handlingsplan (svarende til X pct. point).</p> <p>- Ved udgangen af 2009 skal enhedsomkostningerne være faldet med mindst 13 % i forhold til det opnåede resultat i 2005.</p>		
<p><b>Resultatmål: 7)</b> Gode rammer for styrelsens kunder - Det skal være let at sejle under dansk flag for kvalitetsredere, og der skal skabes gode rammer for kvalitetsskibsfart og de søfarende gennem effektiv, korrekt og serviceorienteret sagsbehandling. Digitale selvbetjeningsløsninger er et centralt middel til opnåelse heraf.</p> <p>Vægt: 15 pct.</p>	<p>Aktivitet</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handlingsplanen for Danmark som Europas førende søfartsnation følges (fem konkrete indsatser indgår i dette resultatkrav og fremgår af bilag 2, pkt. 5 - 10. Resultatkravet indgår ligeledes i Økonomi- og Erhvervsministeriets arbejdsprogram 2006/2007).</li> <li>• Styrelsen tester al ny lovgivning for e-administrerbarhed. Styrelsen tester endvidere eksisterende lovgivning i forbindelse med ændringer heraf. Resultatet anføres i bemærkningerne til lovforslaget (resultatkravet indgår ligeledes i Økonomi- og Erhvervsministeriets Arbejdsprogram 2006/2007).</li> <li>• Der udarbejdes kommunikationsplaner for al ny regulering<sup>6</sup> (resultatkravet indgår ligeledes i Økonomi- og Erhvervsministeriets Arbejdsprogram 2006/2007).</li> </ul>
	<p>Produktivitet</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 80 procent af sagerne vedrørende skibsregistrering behandles på 30 dage eller derunder (resultatkravet indgår ligeledes i Økonomi- og Erhvervsministeriets Arbejdsprogram 2006/2007).</li> <li>• For sager vedrørende registrering af skibe, sønæringsbeviser og refusionssager skal der ske en produktivitetsstigning, målt på enhedsomkostninger, på mindst 2 % i forhold til det endelige resultat for 2006<sup>7</sup>.</li> </ul>
	<p>Effekt</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 42,5 pct. af virksomhedernes indberetninger til SFS skal ske via Virk.dk<sup>8</sup> (resultatkravet indgår ligeledes i Økonomi- og Erhvervsministeriets arbejdsprogram 2006/2007).</li> <li>• Styrelsen skal i 2007 nedbringe de administrative byrder med 1,1 mio. kr. i overensstemmelse med styrelsens adm. let. handlingsplan fra 2005<sup>9</sup> (resultatkravet indgår ligeledes i Økonomi- og Erhvervsministeriets Arbejdsprogram 2006/2007).</li> </ul> <p>Lovforslag må i 2007 maksimalt medføre administrative byrder for Y mio. kr.<sup>10</sup> (resultatkravet indgår ligeledes i Økonomi- og Erhvervsministeriets Arbejdsprogram 2006/2007).</p>

<sup>6</sup> Se [www.kommunikationsguide.dk](http://www.kommunikationsguide.dk). Hvis ingen kommunikationsindsats er nødvendig, redegøres for dette i lovforslagets bemærkninger.

<sup>7</sup> Hvis en forholdsmæssig større del af det langsigtede mål allerede er nået ved udgangen af 2006, skal der *ikke* reduceres med yderligere 2 % i 2007.

<sup>8</sup> Procentsatsen forudsætter, at Søfartsstyrelsen pr. september 2007 stadig er resortansvarlig for havneindberetningsdatabasen, der pt. har cirka 18.500 elektroniske indberetninger årligt. Der foregår forhandlinger om, at havneindberetningsdatabasen i 2007 skal overtages af SOK i forbindelse med etableringen af indberetningssystemet Safe Sea Net.

<sup>9</sup> De 1,1 mio. kr. er baseret på den skønnede adm. lettelse, som de enkelte initiativer, der ifølge adm. let. handlingsplanen forventes gennemført i 2007, vurderes at give erhvervet. Målopfyldelsen vil ligeledes blive vurderet i forhold til den skønnede adm. lettelse, der fremgår i handlingsplanen.

<sup>10</sup> For hvert lovforslag aftales de maksimale administrative byrder (dvs. Y), som lovforslaget må medføre, med departementet – den enkelte styrelse er ansvarlig herfor.

## Maritime kompetencer

Maritime kompetencer	Resultatkrav	
<p><b>Produktgruppen: Udvikling og regelfastsættelse</b></p> <p><b>Strategisk målsætning:</b> Der fastholdes og udvikles know-how på danske hænder til søfart, fiskeri, offshore og øvrig maritim industri, så der til stadighed er den nødvendige rekrutterings- og vidensbase for vækst i Det Blå Danmark. De maritime uddannelser er internationalt trendsættende og møder de danske maritime erhvervs behov.</p> <p>Konkret inden udgangen af 2010:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Professionsbacheloruddannelserne er i færd med at blive akkrediteret af et eksternt organ.</li> <li>- Der rekrutteres og uddannes det antal studerende med de ønskede kvalifikationer, som søfartserhvervet kan aftage.</li> </ul>		
<p><b>Resultatmål: 8)</b> Udvikling af de maritime uddannelser – Styrelsen skal sikre bedre uddannelser</p> <p>Vægt: 10 pct.</p>	Aktivitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der gennemføres en prøveakkreditering af de nye professionsbacheloruddannelser på to institutioner.</li> </ul>
	Kvalitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvalitetsindekset skal i 2007 være på 0,78 for at sikre en stadig forbedring af kvaliteten ved de maritime uddannelsesinstitutioner.</li> </ul>
	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre uddannelser.</li> </ul> <p>(Fire konkrete indsatser indgår i dette resultatkrav og fremgår af bilag 2, pkt. 1 - 4. Resultatkravet indgår ligeledes i Økonomi- og Erhvervsministeriets arbejdsprogram 2006/2007)</p>
<p><b>Resultatmål: 9)</b> Rekruttering - Rekrutteringen til de maritime uddannelser og andre uddannelser med betydning for de maritime erhverv svarer til Det Blå Danmarks behov</p> <p>Vægt: 2,5 pct.</p>	Aktivitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der skal i 2007 udarbejdes en analyse af skibsofficersuddannelsen med henblik på løbende opgørelse/overvågning og evaluering af til- og afgangstal, frafald/færdiggørelse og beskæftigelse.</li> </ul>
	Produktivitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der er optaget mindst 200 kvalificerede ansøgere til 1. teorisemester på skibsofficersuddannelsen.</li> <li>• Der er optaget mindst 240 studerende på maskinmesteruddannelsen.</li> </ul>
	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beskæftigelsesindekset skal være mindst 0,92 i 2007 for at fremme, at de studerende hurtigst muligt kommer i beskæftigelse til gavn for erhvervet.</li> <li>• Den i 2006 aftalte effektivisering af skibsofficersuddannelsen skal være gennemført i 2007.</li> </ul>
<p><b>Resultatmål: 10)</b> Love og regler for bemanning og uddannelse - De danske regler om uddannelse og bemanning skal fremme kvalitetsskibsfart og understøtte</p>	Aktivitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Danmark vil arbejde aktivt for, at der ikke bliver stillet krav om skalabemanning på skibe i.f.m. revision af den eksisterende IMO-resolution om sikker bemanning.</li> </ul>

Maritime kompetencer	Resultatkrav	
udvikling af konkurrencedygtige danske maritime kompetencer  Vægt 7,5 pct.	Effekt	<ul style="list-style-type: none"><li>I IMO opnås tilslutning til, at adgangen til fleksibel certificering for søfarende som minimum bliver på det nuværende niveau.</li></ul>
<b>Produktgruppen: Regelhåndhævelse og administration af uddannelserne</b> <i>Strategisk målsætning: Det skal sikres, at det maritime uddannelsessystem opfylder betingelserne for at udføre maritim uddannelse inden for givne rammer. Endvidere skal det sikres, at tilsynet med uddannelserne og administrationen af tilskudsordningerne foregår smidigt, korrekt og gennemsigtigt.</i>		
<b>Resultatmål: 11)</b> Tilsyn og auditering af uddannelserne - Søfartsstyrelsen skal bl.a. gennem audits sikre, at betingelserne for at udføre maritim uddannelse er opfyldt og gennemsigtige.  Vægt: 5 pct.	Produktivitet	<ul style="list-style-type: none"><li>Ved afholdelse af audits af de maritime uddannelser skal der ske en produktivitetstigning, målt på enhedsomkostninger, på mindst 2 % i forhold til det endelige resultat for 2006<sup>11</sup></li></ul>

---

<sup>11</sup> Hvis en forholdsmæssig større del af det langsigtede mål allerede er nået ved udgangen af 2006, skal der *ikke* reduceres med yderligere 2 % i 2008.

## Koncernfælles resultatmål

Koncernfælles resultatmål	Resultatkrav	
<b>Resultatmål: 12)</b> Ministerbetjening - Effektiv betjening af Økonomi- og Erhvervsministeriet  Vægt: 5 pct.	Kvalitet	<ul style="list-style-type: none"><li>• Minimum 90 pct. af alle direkte bestillingssager er umiddelbart anvendelige.</li><li>• Minimum 90 % af alle direkte bestillingssager er afleveret rettidigt.</li><li>• Ingen direkte bestillingssager må pga. anvendelighed eller leveringstidspunktet resultere i, at de ikke kan leveres rettidigt til folketinget.</li></ul>
<b>Resultatmål: 13)</b> Lovprogram – Alle lovforslag er uden tekniske fejl, indholdsmæssige eller processuelle problemer.  Vægt: 5 pct.	Kvalitet	<ul style="list-style-type: none"><li>• I ingen lovforslag er der væsentlige processuelle problemer.</li><li>• I ingen lovforslag er der tekniske fejl, der overstiger bagatelgrænsen.</li></ul>

## 5. Budgetmæssige forudsætninger

	<b>F 2007</b>	<b>Budget<sup>1</sup></b>	<b>Difference</b>	<b>BO1 2008</b>	<b>BO2 2009</b>	<b>BO3 2010</b>
<i>Nettoudgiftsbevilling</i>	139,9			134,5	131,7	127,1
<i>Forbrug af reserveret bevilling</i>	1,8			1,0	1,0	
<i>Indtægt</i>	15,4			15,4	15,4	15,4
<i>Udgift (omkostninger)</i>	158,6			150,9	148,1	142,5
Sikkerhed-, sundhed og miljø	62,0	61,9	-1,9	59,2	58,1	56,2
Økonomiske rammebetingelser	18,1	18,1	2,0	16,9	16,7	16,1
Maritime kompetencer	18,5	14,7	3,8	17,6	17,3	16,3
Generel ledelse og administration	60,0	63,9	-3,9	57,2	56,1	53,9
<i>Årets resultat</i>	<i>-1,5</i>					

<sup>1</sup> Udgiftsbevilling fordelt ud fra styrelsens timefordeling og driftsbudget i 2006 justeret med kendte ændringer fra 2006 til 2007.

Fordelingen af henholdsvis bevilling og budget på de enkelte kerneprocesser/opgaver er ikke fuldstændig ens, idet forbruget er justeret med de senest tilkomne ændringer i prioriteringen af ressourceanvendelsen. I øvrigt bemærkes, at styrelsens afskrivninger er placeret under Generel ledelse og administration.

## 6. Formalia og påtegning

Resultatkontrakten indgås mellem Søfartsstyrelsen og departementet. Resultatkontrakten træder i kraft den 1. januar 2007 og gælder for året 2007. Resultatkontrakten er en del af ministeriets rullende kontraktstyring. De årlige bevillinger afhænger af årets finanslov.

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.

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.

Resultatkontrakten ændrer ikke det almindelige over-underordningsforhold mellem departement og styrelse.

Resultatkontrakten er i overensstemmelse med Finansministeriets henstillinger for kontraktstyring.

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.

Styrelsesdirektøren har ansvaret for overholdelse af og afrapportering på resultatkontrakten samt eventuel genforhandling.

**København,**

**København,**

---

**Departementschef Michael Dithmer**

---

**Direktør Jørgen Hammer Hansen**

## 7. Scorebog

Nr.	Produktgrupper og Resultatmål	Vægt i pct.	Delvist opfyldt (50 point)	Opfyldt (100 point)
<p><b>Produktgruppen: Niveaufastsættelse (Regelfastsættelse)</b></p> <p><b>Strategisk målsætning:</b> Reglerne skal være internationale og let tilgængelige, begrænset til det nødvendige og nyde opbakning i erhverv og samfund.</p> <p>Niveauet for sikkerhed, sundhed og miljøbeskyttelse på danske skibe er 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.</p>				
1	<p><b>Produkt:</b> Fastsættelse af regler om søsikkerhed</p> <p><b>Resultatmål:</b> For at sikre de bedste ramme- og vækstvilkår for søfartserhvervet er det afgørende, at danske særregler internationaliseres, og at der fra dansk side øves indflydelse på den internationale regelfastsættelse til gavn for dansk søfart.</p>	5	1 resultatkrav opfyldt	2 resultatkrav opfyldt
2	<p><b>Produkt:</b> Sejladssikkerhed</p> <p><b>Resultatmål:</b> Styrelsen skal medvirke til, at sejladssikkerheden i de danske farvande forbedres.</p>	5	2 resultatkrav opfyldt	3 resultatkrav opfyldt
<p><b>Produktgruppen: Niveausikring (Regelhåndhævelse)</b></p> <p><b>Strategisk målsætning:</b> Gennem regelhåndhævelse skal sikkerhedsniveauet opretholdes, så dansk skibsfart med rette kan betegnes som kvalitetsskibsfart.</p>				
3	<p><b>Produkt:</b> Håndhævelse af regler inden for SSM</p> <p><b>Resultatmål:</b> Skærpelse og målretning af indsatsen med sikkerhed, sundhed og miljø på danske skibe.</p>	15	5 resultatkrav opfyldt	7 resultatkrav opfyldt
<p><b>Produktgruppen: Politikudvikling og regelfastsættelse</b></p> <p><b>Strategisk målsætning:</b> Niveauet og mulighederne for at drive kvalitetsskibsfart fra Danmark skal ligge i top internationalt.</p>				
4	<p><b>Produkt:</b> Lovgivningsarbejdet, eksklusiv Sømandsloven</p> <p><b>Resultatmål:</b> Søfartsstyrelsen skal overvåge søfartserhvervets økonomiske rammebetingelser i en global sammenhæng og pege på eventuelle behov for balancerede justeringer, så Danmark fortsat er attraktiv for danske kvalitetsrederier, og så Danmark kan tiltrække udenlandske rederier, der ønsker at drive kvalitetsskibsfart.</p>	10	1 resultatkrav opfyldt	2 resultatkrav opfyldt
5	<p><b>Produkt:</b> Erhvervspolitik</p> <p><b>Resultatmål:</b> Søfartsstyrelsen skal arbejde for at sikre konkurrencedygtige vilkår på åbne og udbyggede markeder for dansk kvalitetsskibsfart.</p>	5	0 resultatkrav opfyldt	1 resultatkrav opfyldt
6	<p><b>Produkt:</b> Arbejdsretlige forhold</p> <p><b>Resultatmål:</b> Der skal være et højt socialt beskyttelsesniveau for de søfarende.</p>	10	0 resultatkrav opfyldt	1 resultatkrav opfyldt
<p><b>Produktgruppen: Regelhåndhævelse og gode rammer</b></p> <p><b>Strategisk målsætning:</b> Søfartsstyrelsen skal være værdiskabende for kvalitetsskibsfart.</p>				
7	<p><b>Produkt:</b> Gode rammer for styrelsens kunder</p> <p><b>Resultatmål:</b> Det skal være let at sejle under dansk flag for kvalitetsrederier, og der skal skabes gode rammer for kvalitetsskibsfart og de søfarende gennem effektiv, korrekt</p>	15	5 resultatkrav opfyldt	7 resultatkrav opfyldt

	og serviceorienteret sagsbehandling. Digitale selvbetjeningsløsninger er et centralt middel til opnåelse heraf.			
<b>Produktgruppen: Udvikling og regelfastsættelse</b>				
<b>Strategisk målsætning:</b> Der fastholdes og udvikles know-how på danske hænder til søfart, fiskeri, offshore og øvrig maritim industri, så der er den nødvendige rekrutterings- og videns base for vækst i Det Blå Danmark.				
8	<b>Produkt:</b> Udvikling af de maritime uddannelser <b>Resultatmål:</b> Styrelsen skal sikre bedre uddannelser	10	2 resultatkrav opfyldt	3 resultatkrav opfyldt
9	<b>Produkt:</b> Rekruttering <b>Resultatmål:</b> Rekrutteringen til de maritime uddannelser og andre uddannelser med betydning for de maritime erhverv svarer til Det Blå Danmarks behov	2,5	3 resultatkrav opfyldt	5 resultatkrav opfyldt
10	<b>Produkt:</b> Love og regler for bemanning og uddannelse <b>Resultatmål:</b> De danske regler om uddannelse og bemanning skal fremme kvalitetsskibsfart og understøtte udvikling af	7,5	1 resultatkrav opfyldt	2 resultatkrav opfyldt
<b>Produktgruppen: Regelhåndhævelse og administration af uddannelserne</b>				
<b>Strategisk målsætning:</b> Det skal sikres, at det maritime uddannelsessystem opfylder betingelserne for at udføre maritim uddannelse inden for givne rammer. Endvidere skal det sikres, at tilsynet med uddannelserne og at administrationen af tilskudsordningerne foregår smidigt, korrekt og gennemsigtigt.				
11	<b>Produkt:</b> Tilsyn og auditering af uddannelserne. <b>Resultatmål:</b> Søfartsstyrelsen skal bl.a. gennem audits sikre, at betingelserne for at udføre maritim uddannelse er opfyldte og gennemsigtige	5	0 resultatkrav opfyldt	1 resultatkrav opfyldt
<b>Koncernfællesmål: Søfartsstyrelsen skal leve op til Økonomi- og Erhvervsministeriets koncernmål</b>				
12	<b>Resultatmål:</b> Økonomi- og Erhvervsministeriet skal have en effektiv ministerbetjening	5	2 resultatkrav opfyldt	3 resultatkrav opfyldt
13	<b>Resultatmål:</b> Lovgivningsarbejdet – Alle lovforslag er uden tekniske fejl, indholdsmæssige eller processuelle problemer	5	1 resultatkrav opfyldt	2 resultatkrav opfyldt

For at årets samlede målopfyldelse kan betragtes som værende tilfredsstillende, skal mindst 75 % af målene være opfyldt. Som minimum forventes resultatmål 3, 7, 8 og 12 at blive opfyldt.

Et overforbrug på mere end 20 pct. eller en overbudgettering på mere end 20 pct. medfører en reducere af scoren med 25 point. Et resultatmål der er fuldt opfyldt, men fejlbudgetteret gives således 75 point, mens et resultatmål der er delvist opfyldt og fejlbudgetteret giver 25 point.

## Bilag 1. Måling af de strategiske målsætninger

I dette bilag redegøres nærmere for, hvordan de strategiske målsætninger skal nås. Søfartsstyrelsens mission og vision udgør de overordnede hensigtserklæringer, mens retningslinjer for styrelsens arbejde er udtrykt i de opstillede seks strategiske målsætninger, der dækker styrelsens arbejde. Som opfølgning på de strategiske målsætninger udarbejdes der et-årige resultatmål angivet i styrelsens resultatkontrakt. For de strategiske målsætninger er der endvidere fastsat konkrete mål, der alle har et 3-årigt sigte og således forventes opfyldt senest ved udgangen af 2010.

### Sikkerhed, Sundhed og Miljø

#### **Produktgruppe: Niveaufastsættelse (Regelfastsættelse)**

##### **Strategisk målsætning:**

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

*Niveauet 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.*

Konkret inden udgangen af 2010:

1. Fortsætte internationaliseringen af gode danske særregler for skibe og mandskab.
2. Bidrage til at IMO godkender de "Aids for Navigation" som Forsvarsministeriet gennemfører som led i regeringens handlingsplan "om øget anvendelse af lodser samt styrket overvågning af sejladsikkerhed".

**Løbende opfølgning:** Der måles årligt på målsætningen. I 2007 er der formuleret to resultatmål til den strategiske målsætning.

**Endelig opgørelse:** Den endelige opgørelse af den strategiske målsætning vil blive vurderet i årsrapporten for 2010. Den strategiske målsætning er opfyldt, hvis der er sket en internationalisering af gode danske særregler for skibe og mandskab, hvilket betyder, at Handlingsplanen vedrørende danske særkrav er implementeret. Endvidere skal IMO have godkendt "Aids for Navigation"

**Data, der ligger til grund for opgørelsen:** Materiale fra møderne i IMO samt internationale regelsæt.

## **Produktgruppe: Niveausikring (Regelhåndhævelse)**

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

Konkret inden udgangen af 2010:

1. At hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker pr. 1.000 besætningsmedlemmer på alle skibstyper er faldet 3 % årligt i perioden 2006 – 2010 i forhold til perioden 2002 – 2006.
2. Danmark er i top 5 på White-listen i Paris-Mou og Tokyo-Mou
3. Danmark er blevet en Qualship 21 nation hos USCG.

**Qualship 21 systemet:** US Coast Guard har som led i sin havnestatskontrol et særligt belønningssystem til de bedste skibe under fremmed flag, der anløber havne i USA, kaldet Qualship 21. Skibe, der opfylder en række kvalitetskrav, får tildelt et særligt certifikat og deres navn bliver opført på en liste<sup>12</sup> på US Coast Guards hjemmeside.

Ud over betydningen for det enkelte rederi og det danske flags omdømme, er der følgende fordele ved at være på listen: Lastskibe bliver kun udtaget til havnestatskontrol hvert andet år i stedet for årligt, og den årlige inspektion af tankskibe vil hvert andet år være mindre detaljeret. Desuden overvejes det at indføre lavere havneafgifter for skibe på listen.

Man kan ikke søge om at komme på listen; US Coast Guard giver rederen besked, når skibet opfylder alle kriterierne. Certifikatet udstedes med en gyldighed på to år, men det bliver inddraget i utide, hvis skibet forsynder sig på et af seks kriterier fastsat af US Coast Guard.

Et væsentligt kvalitetskrav for at komme på listen er, at flagstatens treårige tilbageholdelsesprocent ikke må være større end 1 %. Den treårige tilbageholdelsesprocent beregnes som forholdet mellem summen af tilbageholdelser de sidste tre år og summen af individuelle anløb de samme tre år. ISPS relaterede tilbageholdelser tælles ikke med. I 2005 havde Danmark en treårig tilbageholdelsesprocent på 1,29 %, hvilket betyder, at der ved seneste opdatering, den 5. september 2006, var 0 danske skibe tilbage på listen.

---

<sup>12</sup> [http://www.uscg.mil/hq/g-m/pscweb/list\\_of\\_qualified\\_vessels.htm](http://www.uscg.mil/hq/g-m/pscweb/list_of_qualified_vessels.htm)

**Løbende opfølgning:** Der vil løbende blive fulgt op på målsætningen både ved måling af hyppigheden for alvorlige ulykker på passagerskibe, lastskibe og fiskeskibe og ved Danmarks placering på White-listen i Paris MoU og Tokyo MoU samt ved Danmarks mulighed for at blive en Qualship 21 nation hos US Coast Guard.

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

**Data, der ligger til grund for opgørelsen:**

*Danmark er blandt top 5 på White-listen i Paris-Mou og Tokyo-Mou:*

På baggrund af tilbageholdelser inden for de såkaldte MoU<sup>13</sup>s udarbejdes der en årlig rangliste for de flagstater, som har været inspiceret. Ranglisten baseres på gennemsnittet af tilbageholdte skibe over den forudgående 5-års periode. De lande, der er placeret i den bedste del af listerne, indgår på White-listen. Placeringen på listerne er en indikator for flagstaternes performance. Flagstaternes placering for de enkelte år offentliggøres i de forskellige MoUs årsrapporter. Når placeringerne er fastlagt, kan opgørelsen offentliggøres, hvilket formentlig vil være i maj måned 2010.

*Danmark er blevet en Qualship 21 nation hos USCG:*

Det er vigtigt for Søfartsstyrelsen og rederierhvervet, at danske skibe har mulighed at blive udnævnt til Qualship 21 skibe. Det er derfor særdeles ubejlejligt, at de tre tilbageholdelser i 2004 fjerner den mulighed. Den sikkerhedsrelaterede tilbageholdelse i 2005 gør det umuligt for Danmark at komme tilbage på listen over flagstater før tidligst i 2008.

På grund af beregningsmetoden med treårige tilbageholdelsesprocenter kan et dårligt resultat i et enkelt år mærkes i de efterfølgende tre år. Hvis man antager, at danske skibe fortsat vil foretage knap 100 individuelle anløb om året, kan Danmark kun komme tilbage på listen, når der er tilbageholdt mindre end 3 skibe i løbet af 3 år.

Antallet af individuelle anløb af danske skibe i havne i USA, antallet af tilbageholdelser af danske skibe i forbindelse med havnestatskontrol i USA og de deraf beregnede årlige og treårige tilbageholdelsesprocenter fremgår af nedenstående tabel:

---

<sup>13</sup> MoU: Memorandum of Understanding on Port State Control

Årstal	Antal individuelle anløb	Antal tilbageholdelser (ikke ISPS)	Årlig tilbageholdelsesprocent	Treårig tilbageholdelsesprocent
2001	142	1	0,70 %	0,45 %
2002	115	1	0,87 %	0,74 %
2003	113	0	0,00 %	0,54 %
2004	104	3	2,88 %	1,20 %
2005	92	1	1,09 %	1,29 %

Kilde: Coast Guards årsrapporter.

At der i gennemsnit har været et fald i hyppigheden for alvorlige ulykker set som et gennemsnit over en 5-årig periode for alle skibstyper på 3 % årligt for perioden 2006 – 2010 i forhold til 2002 – 2006:

Vedrørende opgørelsen af alvorlige ulykker har styrelsen igennem en del år haft et mål i resultatkontrakten for udviklingen i antallet af alvorlige arbejdsulykker. Dette mål har imidlertid haft den ulempe, at det ensidigt har fokuseret på udviklingen i antallet af arbejdsulykker uden at tage hensyn til andre parametre, der kan spille ind og påvirke udviklingen.

Målet er nu formuleret som udviklingen i hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker (ulykker pr. 1.000 søfarende/fiskere) til søs samlet set for alle 4 overordnede kategorier af skibe (passagerskibe, fiskeskibe samt lastskibe med en tonnage over hhv. under 3.000).

Hyppigheden beregnes som et rullende gennemsnit set over en 5-års periode

Målet er beregnet på en sådan måde, at der tages udgangspunkt i gennemsnittet for perioden 2002-2006, og dette resultat skal formindskes med mindst 3 % om året.

Det afgøres, om resultatmålet er nået ved at konstatere, om den observerede hyppighed i det enkelte år, beregnet som et 5-års gennemsnit er større end målet (målet er ikke nået) eller mindre end målet (målet er nået).

Det er vanskeligt præcist at afgøre, hvor mange søfarende hhv. fiskere, der har været om bord på skibene, og i hvor lang tid. Til brug for dette mål er der derfor for de søfarendes vedkommende brugt Søfartsstyrelsens tal for antallet af påmønstrede søfarende pr. 30. september og for fiskernes vedkommende i antallet af fiskere

ifølge Fiskeridirektoratets opgørelse pr. 31. december. Begge tal fremgår af de respektive styrelser hjemmesider. Til dette skal bemærkes, at det reelt antal beskæftigede på passager- og lastskibene er større, end antallet påmønstrede pr. 30. september, da tallet for påmønstrede ikke omfatter søfarende på ferie, afspadsring, under sygdom m.v.

Nedenfor er angivet baggrundstallene for beregningen af hyppighederne.

Antallet af anmeldte alvorlige arbejdsulykker fordelt på år for ulykken

Alvorlige arbejdsulykker	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 <sup>1)</sup>
Fiskeriet	71	53	53	46	30	27	33
Handelsskibe under 3000	44	53	36	32	19	16	26
Handelsskibe over 3000	26	32	23	28	21	12	27
Passagerskibe	13	10	18	12	12	11	4
<b>Total</b>	<b>154</b>	<b>148</b>	<b>130</b>	<b>118</b>	<b>82</b>	<b>66</b>	<b>90</b>

1) Lineær fremskrivning af de anmeldte alvorlige arbejdsulykker pr. 1. august 2006.

Antallet af besætningsmedlemmer på skibene på en bestemt dato

Antal besætningsmedlemmer	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 <sup>1)</sup>
Fiskeriet (31/12)	6.519	6.291	5.892	5.450	5.146	4.894	4.700
Handelsskibe under 3000 (30/9)	2.735	2.502	2.393	2.306	2.131	2.313	2.397
Handelsskibe over 3000 (30/9)	3.206	3.249	3.253	3.321	3.609	3.984	4.127
Passagerskibe (30/9)	2.769	2.573	2.694	2.513	2.537	2.447	2.362
<b>Total</b>	<b>15.229</b>	<b>14.615</b>	<b>14.232</b>	<b>13.590</b>	<b>13.423</b>	<b>13.638</b>	<b>13.586</b>

1) Antal besætningsmedlemmer pr. 31. marts 2006

Den beregnede hyppighed for et enkelt år

Hyppigheden et enkelt år (ulykker pr. 1.000 besætningsmedlemmer)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Fiskeriet	10,9	8,4	9,0	8,4	5,8	5,5	7,0
Handelsskibe under 3000	16,1	21,2	15,0	13,9	8,9	6,9	10,8
Handelsskibe over 3000	8,1	9,8	7,1	8,4	5,8	3,0	6,5
Passagerskibe	4,7	3,9	6,7	4,8	4,7	4,5	1,7
<b>Total</b>	<b>10,1</b>	<b>10,1</b>	<b>9,1</b>	<b>8,7</b>	<b>6,1</b>	<b>4,8</b>	<b>6,6</b>

Den beregnede hyppighed, 5-års gennemsnit

<b>Hyppigheden over 5 år (ulykker pr. 1.000 besætningsmedlemmer)</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
Fiskeriet	21,0	7,6	7,2
Handelsskibe under 3000	15,2	13,4	11,2
Handelsskibe over 3000	7,8	6,7	6,1
Passagerskibe	5,0	4,9	4,5
<b>Total</b>	<b>8,9</b>	<b>7,8</b>	<b>7,1</b>

### **Beregning af det årlige mål**

Der skal være en faldende tendens i hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker uanset skibstype. Derfor fastsætter styrelsen målet for det kommende år (2007) som gennemsnittet af hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker for alle skibstyper i de seneste 5 år (2002-2006) minus 3 %. Da nogle anmeldelser af arbejdsulykker kommer til styrelsen med flere måneders forsinkelse, opgøres antallet af alvorlige arbejdsulykker i 2006 pr. 1. februar 2007. Det er dette tal der indgår i beregningen af det endelige mål for 2007.

Til illustration af niveauet for målet er udviklingen i målet siden 2002 beregnet efter ovennævnte metode. Det skal bemærkes, at tallene for 2007 ikke er resultatmålet, men kun en indikation af målet, beregnet på baggrund af de oplysninger som styrelsen var i besiddelse af 1. august 2006. 2007-tallet er således foreløbigt (opgjort pr. 1. august 2006).

<b>Alvorlige ulykker pr. 1.000 besætningsmedlemmer</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Fiskeriet	20,3	7,3	7,0
Handelsskibe under 3000	14,8	13,0	10,8
Handelsskibe over 3000	7,6	6,5	5,9
Passagerskibe	4,8	4,8	4,4
<b>Total (resultatmålet)</b>	<b>8,6</b>	<b>7,6</b>	<b>6,9</b>

## Økonomiske rammebetingelser

### **Produktgruppe:** Politikudvikling og regelfastsættelse

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

Konkret inden udgangen af 2010:

1. I regi af EU skal det sikres, at politikken, herunder den nye maritime strategi, anerkender skibsfarten som et globalt erhverv med globale behov.
2. Der skal påbegyndes en implementering af den nye ILO Superkonvention, som sikrer dansk kvalitetsskibsfart uden at forringe danske skibes konkurrenceevne.

**Løbende opfølgning:** Der måles årligt på målsætningen i form af de tre opstillede resultatmål under produktgruppen (mål 4-6), hvilket blandt andet betyder, at handlingsplanen for, hvorledes ILO's Superkonvention implementeres i dansk lovgivning skal være udarbejdet inden udgangen af 2007.

**Endelig opgørelse:** Den endelige opgørelse af den strategiske målsætning vil blive vurderet i årsrapporten for 2010. Målet vurderes opfyldt, hvis målene i Handlingsplanen for implementering af ILO's Superkonvention er påbegyndt, samt, hvis den nye maritime strategi i EU anerkender skibsfarten som et globalt erhverv med globale behov.

**Data, der ligger til grund for opgørelsen:** Handlingsplan for, hvorledes ILO's Superkonvention implementeres i dansk lovgivning danner datagrundlaget for opgørelsen af den strategiske målsætning. Implementeringen af den nye ILO Superkonvention skal følge handlingsplanen, som udarbejdes i 2007.

## **Produktgruppe: Regelhåndhævelse og gode rammer**

**Strategisk målsætning:** Søfartsstyrelsen skal være værdiskabende for kvalitetsredere

Konkret inden udgangen af 2010:

1. Dansk skibsfart har procentvis en større stigning på 6 af 10 indikatorer end de europæiske sammenligningslande i gennemsnit, jf. Handlingsplanen Danmark som Europas førende søfartsnation.
2. Som en del af arbejdet med digitale indberetninger og Virk.dk er alle større kommunikationsflader med kunderne, herunder regler og eksterne vejledninger, digitaliseret.
3. I overensstemmelse med arbejdet i Økonomi- og Erhvervsministeriets task force for administrative lettelser har styrelsen reduceret søfartserhvervets administrative byrder med den procentsats, som fremgår af Søfartsstyrelsens adm. let handlingsplan.
4. Ved udgangen af 2009 skal enhedsomkostningerne være faldet med mindst 13 % i forhold til det opnåede resultat i 2005.

**Løbende opfølgning:** Der måles årligt på den strategiske målsætning i form af, at dansk skibsfart har en procentvis større stigning på indikatorer, som er opsat i handlingsplanen *Danmark som Europas førende søfartsnation*. Målet for 2007, er at *Det skal være let at sejle under dansk flag for kvalitetsredere*, og der skal skabes gode rammer for kvalitetsskibsfart og de søfarende gennem effektiv, korrekt og serviceorienteret sagsbehandling.

**Endelig opgørelse:** Den strategiske målsætning blev etableret i forbindelse med udgivelsen af handlingsplanen. I handlingsplanen er der opstillet 10 indikatorer for udviklingen af søfartsdelen af Det Blå Danmark. Målsætningen vil blive vurderet til opfyldt, hvis dansk skibsfart har en procentvis større stigning på 6 ud af 10 nedenstående indikatorer end de europæiske sammenligningslande i gennemsnit ved udgangen af 2010 samt, hvis de konkrete mål 2 – 4 ligeledes nås i 2010. Den endelige opgørelse af den strategiske målsætning vil blive vurderet i årsrapporten for 2010.

De nævnte 10 indikatorer er følgende:

**Indikatorer:**

- Værditilvækst.
- Eksportindtjening.
- Beskæftigelse.
- Nationalt registreret flåde – totalt og på segmenter.
- Gennemsnitsalder for dansk registreret flåde – totalt og på segmenter.
- Ejermæssigt og operationelt kontrolleret flåde – totalt og på segmenter.
- Gennemsnitstal for ejermæssigt kontrollerede flåde – totalt og på segmenter.
- Udvikling i bruttoindtjening på indchartrede skibe.
- Danske rederes nybygningsordrer.
- Kvalitetsskibs fart – få tilbageholdelser

**Data, der ligger til grund for opgørelsen:** Opfyldelsen af den strategiske målsætning for 2010 vil blive vurderet ud fra datamaterialet for den enkelte indikator, som det fremgår af handlingsplanen. Beregningen af om dansk skibsfart har en procentvis større stigning på ovenstående indikatorer end de europæiske sammenligningslande i gennemsnit, vil blive fortaget årligt, så fremgangen kan følges.

## Maritime kompetencer

### **Produktgruppe:** Udvikling og regelfastsættelse

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

*Konkret inden udgangen af 2010:*

- 1. Professionsbacheloruddannelserne er i færd med at blive akkrediteret af et eksternt organ.*
- 2. Der rekrutteres og uddannes det antal studerende med de ønskede kvalifikationer, som søfartserhvervet kan aftage.*

**Løbende opfølgning:** Der måles årligt på den strategiske målsætning, både i form af indsatsområderne i Handlingsplanen *Danmark som Europas førende søfartsnation* samt ved, at der hvert år formuleres konkrete resultatmål og resultatkrav. Til at følge fremdriften af den strategiske målsætning er der i 2007 opstillet tre resultatmål.

**Endelig opgørelse:** De konkrete mål for produktgruppen danner grundlaget for opfyldelsen af den strategiske målsætning og opgøres endeligt i årsrapporten 2010.

**Data, der ligger til grund for opgørelsen:** Indsatsområderne og strategierne beskrevet i handlingsplanen *Danmarks som Europas førende søfartsnation* danner grundlag for vurderingen af opfyldelsen af de to konkrete mål og dermed for den strategiske målsætning.



**Produktgruppe:** Regelhåndhævelse og administration af uddannelserne

**Strategisk målsætning:** *Det skal sikres, at det maritime uddannelsessystem opfylder betingelserne for at udføre maritim uddannelse inden for givne rammer. Endvidere skal det sikres, at tilsynet med uddannelserne og administrationen af tilskudsordningerne foregår smidigt, korrekt og gennemsigtigt.*

**Løbende opfølgning:** Der måles årligt på målsætningen gennem auditering af de maritime uddannelser.

**Endelig opgørelse:** Ved udgangen af 2009 skal enhedsomkostningerne være faldet med mindst 13 % i forhold til det opnåede resultat i 2006.

**Data, der ligger til grund for opgørelsen:** Styrelsen egen registrering.

## Koncernfælles resultatmål:

**Produktgruppe:** Koncernfælles resultatmål

**Strategisk målsætning:** *Søfartsstyrelsen skal leve op til Økonomi- og Erhvervsministeriets koncernmål.*

**Løbende opfølgning:** Der vil årligt blive fulgt op på den strategiske målsætning ved at bidrage til opfyldelsen af de koncernfælles resultatmål.

**Endelig opgørelse:** Målet opgøres årligt og følger retningslinjerne fra Økonomi- og Erhvervsministeriet.

**Data, der ligger til grund for opgørelsen:** Jf. procedure fastlagt af Økonomi- og Erhvervsministeriet.

## Bilag 2. Handlingsplanen Danmark som Europas førende søfartsnation

Indsatsområder i handlingsplanen for 2007	
Nr.	Resultatkrav (kerneproces)
1	Søfartsstyrelsen vil sammen med DTU og de maritime erhverv etablere et program for at etablere de nødvendige praktikpladser for skibingeniører. (MK)
2	Der vil blive Indstiftet en maritim pris for at øge kendskabet til virksomheder inden for Det blå Danmark, som i det forløbne år har ydet en særlig indsats for at fremme og udvikle dansk skibsfart. Uddeles 1. gang i september 2007. (MK)
3	Den central koordinerede udbud af efter- og videreuddannelse for især personer med kortere uddannelsesbaggrund vil blive gennemgået og revideret. (MK)
4	Undersøgelse af grundlaget for en teknisk masteruddannelse – med henblik på studiestart 1. september 2007. (MK)
5	Etablering af en strategisk forsknings-, udviklings- og innovationsplatform for Det Blå Danmark. (MK)
6	Optrapning af den skibsfartspolitiske indsats i 2007 (herunder ved at styrke den danske repræsentation i IMO og på udvalgte markeder, der har stor betydning for dansk skibsfart, bl.a. USA og Kina.) (ØK)
7	I større omfang ekstraordinær auditering af rederne efter ulykker og tilbageholdelser, hvis der er tegn på mangler i rederiets sikkerhedsledelsessystem. Ved alle tilbageholdelser, hvor der er alvorlige mangler ved skibets sikkerhedsstyringssystem vil Søfartsstyrelsen gennemføre ekstraordinært rederaudit (SSM)
8	Etablering af elektronisk og papirløs skibsregistrering med elektronisk adgang til opslag og rettighedsregistrering. 2. fase (dematerialisering af ca. 25 blanketter vedrørende skibsregistrering) afsluttes 1. marts 2007. (Tværgående)
9	Digitalisering af anmeldelse af arbejdsulykker. (Tværgående)
10	Offentliggørelse af auditeringsresultaterne, senest 26. marts 2007. (Tværgående)

Ovennævnte indsatsområder fra handlingsplanen Danmark som Europas førende søfartsnation indgår i resultatmål 7 og 8. Handlingsplanen er et væsentligt bidrag til regeringens målsætning om at gøre Danmark til verdens mest konkurrencedygtige økonomi, hvorfor indsatsområderne strækker sig over flere år. I tabellen neden for er indsatsområderne frem til 2010 præsenteret.

Indsatsområder i handlingsplanen frem til 2010	
Nr.	Indsats
1	Rederierne iværksætter en rekrutteringskampagne via midler fra Den Danske Maritime Fond. SFS skal sikre overensstemmelse mellem erhvervets materiale og <a href="http://www.fuldskruefrem.dk">www.fuldskruefrem.dk</a> . (MK)
2	De nye professionsbacheloruddannelser skal kunne akkrediteres af Evalueringsinstituttet efter 2008. (MK)
3	Styrke uddannelse og forskning samt teknologi- og produktudvikling på det maritime område. Arbejdet udføres af DTU og Force Technologies. Søfartsstyrelsen er med i Advisory Board.
4	Etablering af iværksætterprojekt for Det Blå Danmark i samarbejde med EBST, Erhvervsservicecenter Taastrup og EMUC. Etableres i 2006, kører herefter i 2007-2009.
5	Reduktion af søfarts- og fiskerierhvervets administrative omkostninger. Planen indeholder indsatser der forventes gennemført i 2008: <ul style="list-style-type: none"><li>• Fjerne krav om at føre tilsynsbog,</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fjerne krav om maskindagbog,</li><li>• Fjerne krav om hviletidsregistrering for visse skibe.</li></ul>
6	Internationalisering eller afskaffelse af særregler
7	Gennemførelse af søfartsrelaterede projekter inden for rammerne af den danske udviklingsbistand søges intensiveret, sker løbende 2006-2009.
8	Intensivering af samarbejdet mellem Det Blå Danmark og Udenrigsministeriet/Danmarks Eksportråd med henblik på eksport- og investeringsfremme. Indsatsen sker løbende frem til 2009.
9	Al relevant lovgivning, bekendtgørelser, skemaer mv. oversættes til engelsk
10	Automatisk mønstringskontrol. Projektet er afhængigt af andre digitaliseringsprojekter og igangsættes derfor som et af de sidste
11	Digitalisering og forenkling af besætningsfastsættelse
12	Digitalisering af synsprocessen med elektronisk adgang til syn på egne skibe
13	Digitalisering af indberetning af helbredsoplysninger og elektroniske lægeattester,
14	Digitalisering af sønæringsbeviser
15	Elektronisk skibsdagbog
16	Undersøgelse af mulighederne for digitalisering af sygesikringssystemet og sygedagpengesystemet