

Resultatkontrakt 2011-2014

Søfartsstyrelsens resultatkontrakt 2011-2014

© Søfartsstyrelsen 2011, 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	4
2. Strategiske målsætninger, resultatmål og resultatkrav	5
Opgave 1: Sikkerhed, sundhed og miljø	6
Opgave 2: Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser	8
Opgave 3: Maritime kompetencer	10
3. Scorebog og budgetmæssige forudsætninger	11
4. Formalia og påtegning	13
Bilag 1 – Opgavehierarki	14
Bilag 2 – Måling af de strategiske målsætninger	15

Indledning

Denne kontrakt er indgået mellem Søfartsstyrelsen og Økonomi- og Erhvervsministeriets departement. Resultatkontrakten synliggør parternes krav og forventninger til styrelsens resultater i perioden 2011-2014. De indgåede resultatkrav for 2011 er bindende og vil blive afrapporteret i styrelsens årsrapport 2011.

Resultatkontrakten angiver styrelsens vigtigste eksterne målsætninger, resultatmål og resultatkrav for 2011. Der er enighed blandt partnerne 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 kan findes på styrelsens hjemmeside: www.sofartsstyrelsen.dk

1. Præsentation af Søfartsstyrelsen

Søfartsstyrelsen er central aktør for vækst og udvikling af de maritime erhverv i Danmark. Fokus er på at fastholde og udvikle Danmarks position som en af de mest konkurrencedygtige søfartsnationer med udgangspunkt i kvalitetsskibsfart.

Søfartsstyrelsen arbejder for at sikre et højt niveau af sikkerhed, sundhed og miljøbeskyttelse til søs, gode økonomiske rammebetingelser for søfartserhvervene og gode maritime kompetencer i Det Blå Danmark.

På grund af søfartens globale karakter er Søfartsstyrelsens arbejde i høj grad rettet mod at fremme danske maritime interesser 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.

Økonomi- og Erhvervsministeriets arbejdsprogram

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

Det fremgår af scorebogen, 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 2011.

2. Strategiske målsætninger, resultatmål og resultatkrav

Søfartsstyrelsen beskæftiger sig med tre opgaver (kerneprocesser): Sikkerhed, sundhed og miljø, søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser og maritime kompetencer. Som det fremgår af opgavehierarkiet (se bilag 1), kan de tre kerneprocesser inddeles i overordnede produktgrupper og mere specifikke produkter.

For hver produktgruppe har styrelsen formuleret en strategisk målsætning for, hvad der skal opnås på netop dette område inden for en tidshorizont på et til tre år. De strategiske målsætninger skaber en forbindelse mellem styrelsens langsigtede mål, dvs. styrelsens mission og vision, og de konkrete, årlige resultatmål og krav, som Søfartsstyrelsen har valgt at opstille for udvalgte, strategisk væsentlige produkter i det indeværende kontraktår.

For en oversigt over årets udvalgte, strategisk væsentlige produkter, strategiske mål, resultatmål samt budget, se afsnit 3 'Scorebog og budgetmæssige forudsætninger'.

Opgave 1: Sikkerhed, sundhed og miljø

Opgave 1 vedr. sikkerhed, sundhed og miljø består af to produktgrupper, hhv. regelfastsættelse og regelhåndhævelse. I finansloven er opgaven beskrevet ved:

”Kvalitetsskibsfart 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.”

Sikkerhed, sundhed og miljø

Regelfastsættelse

Strategisk målsætning

Reglerne skal være internationale og let tilgængelige, begrænset til det nødvendige og nyde opbakning i erhverv og samfund. Regelniveauet for sikkerhed, sundhed og miljøbeskyttelse på danske skibe skal være i top sammenlignet med andre førende søfartsnationer i Europa.

Søfartsstyrelsens mål er effektivt at reducere risikoen for ulykker og forurening fra skibe i de danske farvande som følge af grundstødninger og kollisioner.

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.

Inden udgangen af 2012 er der i regi af IMO godkendt et obligatorisk internationalt regelsæt for sejlads i arktiske farvande.

Resultatmål	Kravtype	Resultatkrav
Resultatmål 1: Søikkerheden i Arktis skal styrkes.	Aktivitet	Søfartsstyrelsen vil inden d. 1. juni udarbejde en handlingsplan, som sikrer, at skibe, der sejler i grønlandsk farvand, har kendskab til og anvender de gældende IMO-vejledninger om sejlads i Arktis.
	Effekt	Rigsfællesskabets strategi for Arktis, som koordineres af Udenrigsministeriet, skal afspejle Søfartsstyrelsens igangværende bestræbelser på at styrke søsikkerheden i Arktis. Strategien skal også indeholde elementer, der sigter på at skabe økonomisk vækst i området.
	Effekt	Efter forhandlingerne i IMO's underkommitte 'Design og Equipment' om den kommende polarkode, skal den danske mærkesag vedr. krav om parsejlads for krydstogtskibe indgå i udkastet til koden.
Søfartsstyrelsen vil styrke arbejdsmiljøet på fiskeskibe i Grønland.	Aktivitet	På baggrund af den nye aftale mellem Danmark og Grønland udfærdiges i samarbejde med det grønlandske selvstyre en handlingsplan for styrkelse af arbejdsmiljøet på grønlandske fiskeskibe. Første udkast ligger klar til drøftelse med hjemmestyret inden d. 1. oktober.
Resultatmål 2: I forbindelse med opfølgningen på Klimakommissionens rapport skal de erhvervsmæssige muligheder ved de globale klima- og miljøudfordringer styrkes, og der skal være globalt fokus i arbejdet med reduktion af skibsfartens emissioner. (Årligt resultatmål i ØEMs arbejdsprogram, opgøres pr. 1. okt. 2011)	Aktivitet	Danmark vil arbejde for fortsat fremdrift i forhandlingerne i IMO om global regulering af international skibsfarts udledning af CO ₂ . Der fremsættes et første udkast til en ny konvention til gennemførelse af forslaget om en 'International Greenhouse Gas Fund'. (Årligt resultatmål i ØEMs arbejdsprogram, opgøres pr. 1. oktober 2011)

Opgave 1: Sikkerhed, sundhed og miljø *fortsat*

Sikkerhed, sundhed og miljø		
Regelhåndhævelse		
<p>Strategisk målsætning</p> <p>Gennem regelhåndhævelse skal sikkerhedsniveauet opretholdes, så dansk skibsfart med rette kan betegnes som kvalitetsskibsfart.</p> <p>Indsatsen på fiskeskibsområdet skal medføre en reduktion i antallet af ulykker på mindre fiskeskibe, herunder må der fra 2012 ikke forekomme fiskeskibsforlis, hvor årsagen kan henføres til ombygninger, der ikke er anmeldt.</p>		
Resultatmål	Kravtype	Resultatkrav
<p>Resultatmål 3: Fortsat færre arbejdsulykker om bord på danske skibe og færre tilbageholdelser af danske skibe i udenlandske havne.</p> <p>Med henblik på at forbedre sikkerheden på fiskeskibe, implementerer Søfartsstyrelsen sikkerhedspakken for mindre fiskefartøjer.</p>	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> • Hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker per 1.000 besætningsmedlemmer på alle skibstyper skal falde 3 pct. i perioden 2007-2011 i forhold til perioden 2002-2006.
	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 fortsat 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.
	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> • På 3 ud af 10 indikatorer ligger Danmark i top 3 blandt de europæiske søfartsnationer.
	Aktivitet	<ul style="list-style-type: none"> • Inden d. 1. januar 2012 vil Søfartsstyrelsen: <ul style="list-style-type: none"> - i samarbejde med Fiskeriets Arbejdsmiljøråd gennemføre en informationskampagne om sikkerhedspakkens nye tiltag. Alle registrerede fiskeskibsejere vil modtage informationsmateriale. - sikre, at der gennemføres mindst 100 af de nye, periodiske syn på mindre fiskeskibe. - med inddragelse af erhvervet udarbejde en vejledning om grundlæggende forhold, der kræver særlig opmærksomhed i forbindelse med køb af et fiskeskib.

Opgave 2: Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser

Opgave 2 vedr. søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser består af to produktgrupper, hhv. politikudvikling og regelfastsættelse samt regelhåndhævelse og gode rammer. 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 de søfarendes rettigheder.”

Økonomiske rammebetingelser

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.

Resultatmål	Kravtype	Resultatkrav
Resultatmål 4: Danmarks styrkeposition og vækstmulighederne på søfartsområdet skal fastholdes (Årligt resultatmål i ØEMs arbejdsprogram, opgøres pr. 1. oktober 2011).	Aktivitet	<ul style="list-style-type: none"> Der gøres status på handlingsplanen 'Danmark som Europas førende søfartsnation' fra 2006, og der udarbejdes en ny handlingsplan, som sikrer, at der fortsat er internationalt konkurrencedygtige rammevilkår og gode vækstmuligheder for Det Blå Danmark. Søfartsstyrelsens udkast til departementet ligger klar d. 1. oktober. (Årligt resultatmål i ØEMs arbejdsprogram, opgøres pr. 1. oktober 2011).
	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> Med udgangen af 2011 er tonnagen i DIS vokset med 50 pct. i forhold til primo 2007.
Resultatmål 5: Søfartsstyrelsen arbejder for at fastholde og styrke principperne om fri og åben markedsadgang: Det danske CSG-formandskab anvendes offensivt med fokus på nye strategiske partnerskaber. Dansk indflydelse i EU og internationalt skal fastholdes og styrkes: Søfartsstyrelsen faciliterer EU's søfartsdialog med Kina. Søfartsstyrelsen forbereder effektivt det danske EU-formandskab 2012.	Effekt	<ul style="list-style-type: none"> Der afholdes et møde med henblik på at etablere en egentlig skibsfartspolitisk dialog mellem CSG og Brasilien. Mødet afholdes på højt embedsmandsniveau. Der arbejdes for at etablere grundlaget for intensiveret kontakt mellem CSG og Sydafrika.
	Aktivitet	<ul style="list-style-type: none"> Danmark forbereder og afholder det 8. implementeringsmøde vedr. EU-Kina søtransportaftalen, som led i bestræbelserne på at styrke og udbygge kontakten til Kina.
	Aktivitet	<ul style="list-style-type: none"> Søfartsstyrelsen indgår aktivt i trio-formandskabets arbejde, og de danske prioriteter for eget EU-formandskab fastlægges og afklares i videst mulig omfang med eksterne parter, herunder navnlig Europa-kommissionen.

Opgave 2: Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser *fortsat*

Økonomiske rammebetingelser

Regelhåndhævelse og gode rammer

Strategisk målsætning

Søfartsstyrelsen skal være værdiskabende for kvalitetsskibsfart.

Søfartsstyrelsen ønsker internationalt at udbrede de danske tanker om reduktion af skibsfartserhvervens 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: Virksomheder og borgere skal opleve kvalitet og effektivitet i kontakten med styrelsen. Søfartsstyrelsen vil internationalt udbrede de danske tanker om reduktion af skibsfartserhvervens administrative byrder.	Produktivitet	<ul style="list-style-type: none">Sagsbehandlingstiden for 90 pct. af sagerne vedrørende sønæringsbeviser må højst være på 12 dage. (Årligt resultatmål i ØEMs arbejdsprogram, opgøres pr. 1. oktober 2011).
	Kvalitet	<ul style="list-style-type: none">Søfartsstyrelsen vil i 2011 gennemføre en brugertilfredshedsundersøgelse af vores internetbaserede serviceydelser. Målet er, at mindst 75 pct. af brugerne er enten tilfredse eller meget tilfredse med disse serviceydelser.
	Aktivitet	<ul style="list-style-type: none">Søfartsstyrelsen vil udføre en analyse af daglige, administrative belastninger og irritationsbyrder om bord på skibene. På baggrund heraf udfærdiges en handlingsplan med konkrete initiativer for, hvordan disse byrder lettes.
	Aktivitet	Søfartsstyrelsen vil i 2011 fremsætte konkret forslag til, hvordan IMO fremover systematisk kan reducere de administrative byrder i den internationale søfartslovgivning.
Resultatmål 7: Af hensyn til at udnytte ressourcerne i styrelsen og departementet optimalt, skal der i 2011 foretages en skarp prioritering, så sager med ny politikindhold skal håndteres som indirekte ministerbetjening, mens sager uden ny politikindhold håndteres som direkte ministerbetjening. Andelen af direkte ministerbetjening skal som minimum fastholdes, således at den indirekte ministerbetjening kun anvendes, hvor der er særligt behov for det.	Kvalitet	Styrelsens direkte ministerbetjening udgør minimum 70% af styrelsens samlede ministerbetjening.

Opgave 3: Maritime kompetencer

Opgave 3 vedr. maritime kompetencer består af to produktgrupper, hhv. udvikling og regelfastsættelse samt administration af uddannelserne. I finansloven er opgaven beskrevet ved:

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

Maritime kompetencer		
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 8: Der rekrutteres og uddannes det antal studerende med de ønskede kvalifikationer, som søfartserhvervet kan aftage.	Effekt	• Det fastsatte mål på mindst 200 nye uddannelsesaftaler årligt med studerende ved skibsofficersuddannelsen og andre maritime officerer nås.
	Effekt	• Kvalitetsindekset skal i 2011 være på mindst samme niveau som i 2010 for at sikre en fastholdelse af kvaliteten ved de maritime uddannelser.
	Effekt	• Beskæftigelsesindekset skal være mindst 0,93 i 2011 for at fremme, at de studerende hurtigst muligt kommer i beskæftigelse efter endt uddannelse.
	Effekt	• Det forventes, at Europa-Kommissionen i løbet af 2011 offentliggør 'Pakke om en social maritim dagsorden'. Det danske forslag om en Standard of Excellence for maritime uddannelser skal være afspejlet i denne pakke.

3. Scorebog og budgetmæssige forudsætninger


Scorebog					
Opgave (Kerneproces)		Budget uden/ med fælles-udgifter (mio. kr.)	Vægt i pct.	Delvist opfyldt (50 point)	Helt opfyldt (100 point)
<ul style="list-style-type: none"> Produktgruppe <u>Strategisk målsætning</u> 1)-9). Resultatmål. <i>Produkttype angivet i parentes, se opgavehierarki.</i> 					
> Sikkerhed, sundhed og miljø					
<ul style="list-style-type: none"> Regelfastsættelse <p><u>Strategisk målsætning</u> 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 mål er effektivt at reducere risikoen for ulykker og forurening fra skibe i de danske farvande som følge af grundstødninger og kollisioner. 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. Inden udgangen af 2012 er der i regi af IMO godkendt et obligatorisk internationalt regelsæt for sejlads i arktiske farvande.</p>					
1)	Søsikkerheden i Arktis skal styrkes (a)	0,4/ 0,5	15	2 RK 3 RK	3 RK 4 RK
	Søfartsstyrelsen vil styrke arbejdsmiljøet på fiskeskibe i Grønland. (c)				
2)	I forbindelse med opfølgningen på Klimakommissionens rapport skal de erhvervsmæssige muligheder ved de globale klima- og miljøudfordringer styrkes, og der skal være globalt fokus i arbejdet med reduktion af skibsfartens emissioner. (b)	0,8/ 1,1	10	0 RK	1 RK
<ul style="list-style-type: none"> Regelhåndhævelse <p><u>Strategisk målsætning</u> Gennem regelhåndhævelse skal sikkerhedsniveauet opretholdes, så dansk skibsfart med rette kan betegnes som kvalitetsskibsfart. Indsatsen på fiskeskibsområdet skal medføre en reduktion i antallet af ulykker på mindre fiske-skibe herunder må der fra 2012 ikke forekomme fiskeskibsforlis, hvor årsagen kan henføres til ombygninger, der ikke er anmeldt.</p>					
3)	Fortsat færre arbejdsulykker om bord på danske skibe og færre tilbageholdelser af danske skibe i udenlandske havne. (c)	28,9/ 40,8	20	4 RK	5 RK
	Med henblik på at forbedre sikkerheden på fiskeskibe, implementerer Søfartsstyrelsen sikkerhedspakken for mindre fiskefartøjer. (c)				
> Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser					
<ul style="list-style-type: none"> Politikudvikling og regelfastsættelse <p><u>Strategisk målsætning</u> 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.</p>					
4)	Danmarks styrkeposition og vækstmulighederne på søfartsområdet skal fastholdes. (d)	1,9/ 2,8	15	2 RK	3 RK
5)	Danmark arbejder for at fastholde og styrke principperne om fri og åben markedsadgang under det danske CSG-formandskab. Dansk indflydelse i EU og internationalt skal fastholdes og styrkes. (d)	0,5/ 0,6	15	2 RK	3 RK
<ul style="list-style-type: none"> Regelhåndhævelse og gode rammer <p><u>Strategisk målsætning</u> Søfartsstyrelsen skal være værdiskabende for kvalitetsskibsfart. Søfartsstyrelsen ønsker internationalt at udbrede de danske tanker om reduktion af skibsfartserhvervens administrative byrder. Søfarts-styrelsens målsætning er, at der inden udgangen af 2012 i regi af IMO er taget konkret initiativ til at arbejde herfor.</p>					
6)	Virksomheder og borgere skal opleve kvalitet og effektivitet i kontakten med styrelsen. Søfartsstyrelsen vil internationalt udbrede de danske tanker om reduktion af skibsfartserhvervens administrative byrder.(g)	2,4/ 3,6	10	3 RK	4 RK
7)	Styrelsens direkte ministerbetjening udgør minimum 70% af styrelsens samlede ministerbetjening.	1,9/ 2,9	5	0 RK	1 RK
> Maritime kompetencer					
<ul style="list-style-type: none"> Udvikling og regelfastsættelse <p><u>Strategisk målsætning</u> 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.</p>					
8)	Der rekrutteres og uddannes det antal studerende med de ønskede kvalifikationer, som søfartserhvervet kan aftage. (j)	3,1/ 4,6	10	3 RK	4 RK
Sum på produktniveau		39,8/ 56,9			
Overordnet budget		165,6			
Dækningsgrad		24.0% / 34.3%			

Noter til scorebog

- En budgetafvigelse på mere end 20 pct. medfører en reducere af scoren med 25 point.
- Der henvises endvidere til Finansloven for 2011 resultatkontraktens budgetmæssige forudsætninger.
- Resultatkontrakten angiver styrelsens vigtigste målsætninger og resultatmål for 2011. Der er enighed blandt partnerne 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 på uacceptabel vis.
- Søfartsstyrelsen har i 2011 udvalgt følgende tre strategisk vigtige mål:
 - Resultatmål 2: I forbindelse med opfølgningen på Klimakommissionens rapport skal de erhvervsmæssige muligheder ved de globale klima- og miljøudfordringer styrkes, og der skal være globalt fokus i arbejdet med reduktion af skibsfartens emissioner.
 - Resultatmål 3: Fortsat færre arbejdsulykker om bord på danske skibe og færre tilbageholdelser af danske skibe i udenlandske havne.
 - Resultatmål 6: Danmarks styrkeposition og vækstmulighederne på søfartsområdet skal fastholdes

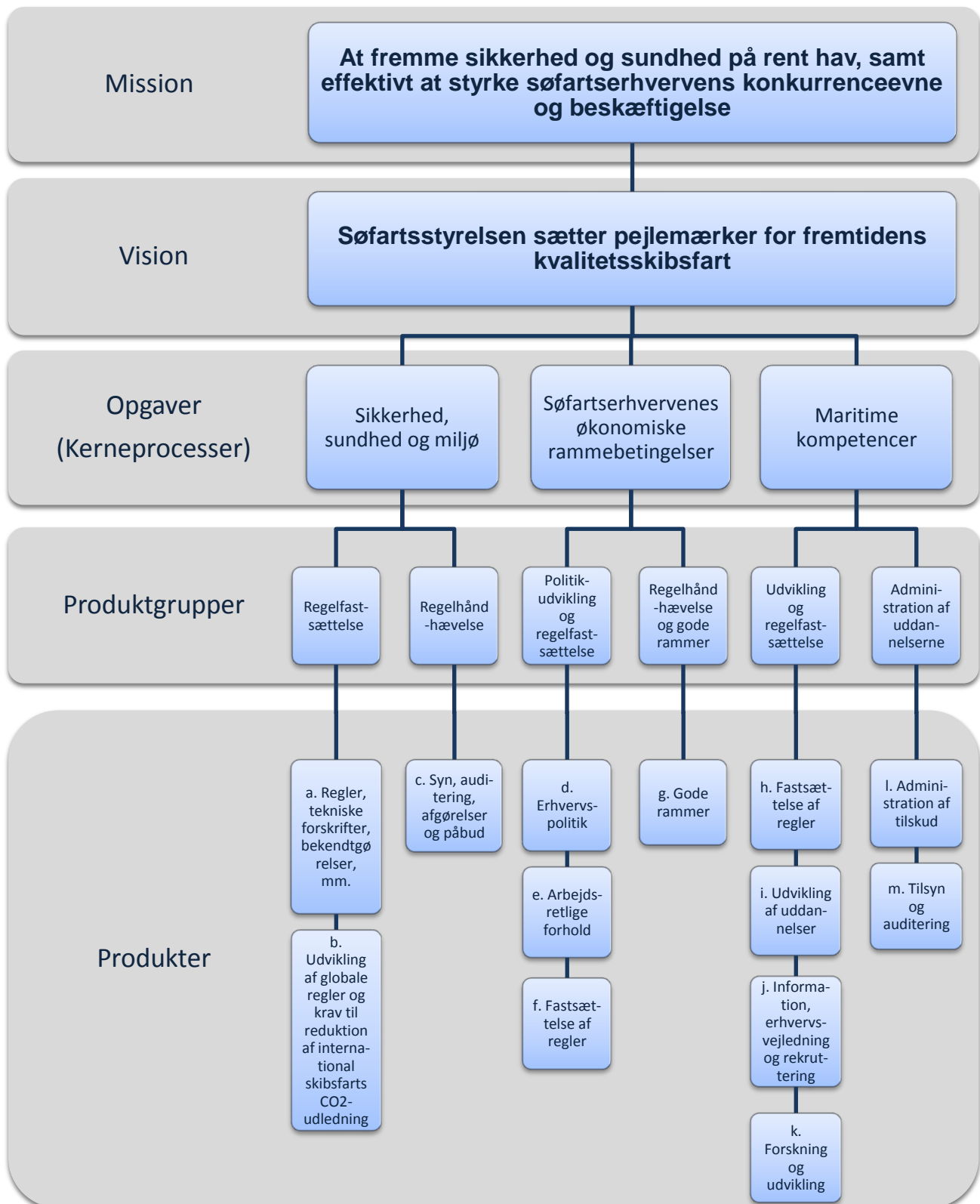
4. Formalia og påtegning

1. Resultatkontrakten indgås mellem Søfartsstyrelsen og departementet.
Resultatkontrakten træder i kraft den 1. januar 2011 og gælder for hele 2011.
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, medmindre der på sædvanlig måde er skaffet hjemmel til fravigelse.
4. Resultatkontrakten ændrer ikke det almindelige overunderordningsforhold mellem departement og styrelse.
5. Resultatkontrakten er i overensstemmelse med Finansministeriets anbefalinger 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.


Departementschef Michael Dithmer
København den 15 januar 2011


Direktør Andreas Nordseth
København den 20 januar 2011

Bilag 1 - Opgavehierarki



Bilag 2 – Måling af de strategiske målsætninger

Sikkerhed, sundhed og miljø	
• Regelfastsættelse	
Strategisk målsætning	<p>a) Reglerne skal være internationale og let tilgængelige, begrænset til det nødvendige og nyde opbakning i erhverv og samfund.</p> <p>b) Regelniveauet for sikkerhed, sundhed og miljøbeskyttelse på danske skibe skal være i top sammenlignet med andre førende søfartsnationer i Europa.</p> <p>c) Søfartsstyrelsens mål er effektivt at reducere risikoen for ulykker og forurening fra skibe i de danske farvande som følge af grundstødninger og kollisioner.</p> <p>d) Søfartsstyrelsen bidrager til at fremme en bindende regulering af skibsfartens CO₂-udledning, som effektivt medvirker til at reducere den globale CO₂-udledning, og samtidigt sikrer ensartede konkurrencevilkår.</p> <p>e) Inden udgangen af 2012 er der i regi af IMO godkendt et obligatorisk internationalt regelsæt for sejlads i arktiske farvande.</p>
Løbende opfølgning	<p>a - c) Ingen måling i 2011.</p> <p>d) Målopfyldelsen på resultatkravet knyttet til det strategiske mål følges løbende via direktionsrapportering samt status på styrelsens resultatkontrakt.</p> <p>e) Målopfyldelsen på resultatkravet knyttet til det strategiske mål følges løbende via direktionsrapportering samt status på styrelsens resultatkontrakt.</p>
Endelig opgørelse	<p>a - d) Endelig opgørelse er ikke planlagt.</p> <p>e) Den endelige opgørelse af den strategiske målsætning om et obligatorisk regelsæt for sejlads i arktiske farvande foretages i årsrapporten for 2012.</p>
Data, der ligger til grund for opgørelsen	<p>a - d) Endelig opgørelse er ikke planlagt.</p> <p>e) Godkendelse af et obligatorisk internationalt regelsæt for sejlads i arktiske farvand i regi af IMO.</p>

Sikkerhed, sundhed og miljø

• Regelhåndhævelse

Strategisk målsætning	<p>a) Gennem regelhåndhævelse skal sikkerhedsniveauet opretholdes, så dansk skibsfart med rette kan betegnes som kvalitetsskibsfart.</p> <p>b) Indsatsen på fiskeskibsområdet skal medføre en reduktion i antallet af ulykker på mindre fiskeskibe, herunder må der fra 2012 ikke forekomme fiskeskibsforlis, hvor årsagen kan henføres til ombygninger, der ikke er anmeldt.</p>
Løbende opfølgning	<p>a) Hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker opgøres månedligt, Danmarks placering på white-listerne i Tokyo-MoU og Paris-MoU samt Qualship 21 opgøres årligt.</p> <p>b) Opklaringsenheden (fra 17. juni 2011 'Havarikommissionen') udarbejder søulykkesrapporter ved alvorlige ulykker til søs. Rapporterne offentliggøres løbende.</p>
Endelig opgørelse	<p>a) Den endelige opgørelse af den strategiske målsætning foretages i <u>årsrapporten for 2011</u>.</p> <p>b) Den endelige opgørelse af effekten af sikkerhedspakken for fiskefartøjer foretages i årsrapporten for 2012.</p>

Data, der ligger til grund for opgørelsen

a) Hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker per 1.000 besætningsmedlemmer på alle skibstyper er faldet 3 pct. årligt i perioden 2007 – 2011 i forhold til perioden 2002 – 2006.

Definitioner og forklaringer:

- Hyppigheden beregnes som et rullende gennemsnit over en 5-årig periode.
- Der beregnes en hyppighed for henholdsvis fiskeriet og handelsflåden (lastskibe med en tonnage under 3.000, lastskibe med en tonnage over 3.000 samt passagerskibe). Hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker skal falde med 3 pct. årligt både for fiskeriet og for handelsflåden for at opfylde resultatkravet.
- De alvorlige arbejdsulykker, der indgår i beregningen, er ulykker anmeldt til Søfartsstyrelsen, som har medført skade i form af åbne og lukkede knoglebrud, mistede lemmer (amputationer) eller skader på omfattende dele af legemet.
- Besætningsmedlemmer omfatter søfarende og fiskere til søs. Antal fiskere er baseret på Fiskeridirektoratets opgørelse af fiskere pr. 31. december, mens antal søfarende er baseret på Søfartsstyrelsens tal for antal påmønstrede pr. 30. september. Begge tal fremgår af de respektive styrelsers hjemmeside.
- Det skal bemærkes, at det reelle antal beskæftigede på passager- og lastskibe er større end antallet af påmønstrede pr. 30. september, idet tallet for påmønstrede på en given dag ikke omfatter søfarende på ferie, 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. i forhold til perioden 2007 - 2011.
- 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.

a) Hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker per 1.000 besætningsmedlemmer på alle skibstyper er faldet 3 pct. årligt i perioden 2007 – 2011 i forhold til perioden 2002 – 2006. Fortsat

Følgende tabeller ('Antal anmeldte alvorlige arbejdsulykker fordelt på år for ulykken' samt 'Antal besætningsmedlemmer på skibene') udgør beregningsgrundlag for resultatmålet:

Antal anmeldte alvorlige arbejdsulykker fordelt på år for ulykken

(tabel opdateret d. 29.11.2010)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Fiskeskibe*	71	52	50	41	29	26	24	13	14	16
Handelsskibe under 3.000	44	53	36	32	19	17	21	27	16	18
Handelsskibe over 3.000	25	30	22	28	19	11	27	31	23	24
Passagerskibe	14	12	19	12	14	12	9	8	14	10
Total	154	147	127	113	81	66	81	79	67	68

Kilde: Søfartsstyrelsen.

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

Sikkerhed, sundhed og miljø *Fortsat*

• Regelhåndhævelse

Data, der ligger til grund for opgørelsen
Fortsat

Antal besætningsmedlemmer på skibene

(Tabel opdateret d. 29.11.2010)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Fiskeskibe (pr. 31/12)*	6.448	6.226	5.838	5.412	5.111	4.852	4.482	4.005	3.837	3.693
Handelsskibe under 3.000 (pr. 30/9)**	2.691	2.461	2.413	2.355	2.181	2.234	2.339	2.422	2.520	2.417
Handelsskibe over 3.000 (pr. 30/9)**	3.159	3.207	3.200	3.264	3.574	3.715	4.235	4.217	4.932	5.101
Passagerskibe (pr. 30/9)**	2.743	2.546	2.657	2.483	2.526	2.484	2.544	2.139	2.139 ⁴⁾	2.139 ⁴⁾

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, afspadsring, 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:

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	4,5

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	9,8	7,8	7,0
Handelsskibe over 3.000	7,5	6,4	5,8	5,7	4,7	4,2
Passagerskibe	5,5	5,5	5,2	4,5	4,9	4,8
Total handelsflåden	9,5	8,6	7,0	6,4	5,6	5,1

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

Definitioner og forklaringer:

- 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 2011, kan afgøres, når årsrapporterne for 2011 offentliggøres, formentlig i maj måned 2012.
- 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.

Sikkerhed, sundhed og miljø *Fortsat*

• Regelhåndhævelse

Data, der ligger til grund for opgørelsen *Fortsat*

Danmark er blevet en Qualship 21-nation hos USCG:

Definitioner og forklaringer:

- 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.
- Danmark har i perioden 2004-2007 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.

	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%
2009	97	1	1,0%	0,35%

Kilde: USCG's årsrapporter.

b)

Opklaringsenheden (fra 17. juni 2011 'Havarikommissionen') udarbejder søulykkesrapporter ved alvorlige ulykker til søs. Rapporterne offentliggøres løbende.

Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser

• Politikudvikling og regelfastsættelse

Strategisk målsætning	<p>a) Niveaue og mulighederne for at drive kvalitetsskibsfart fra Danmark skal ligge i top internationalt, og dansk indflydelse i EU og internationalt skal styrkes.</p> <p>b) Principper om fri og åben adgang til de globale markeder, som søfartspolitikken bygger på, skal fastholdes og styrkes under det danske formandskab for CSG.</p>
Løbende opfølgning	<p>a) Den reviderede handlingsplan foreligger i sit første udkast senest d. 1.10.2011 Danmarks placering ift. de ti udvalgte indikatorer opgøres tre til fire gange årligt. Forøgelsen af tonnage i DIS opgøres ultimo 2011.</p> <p>b) Mødemateriale fra CSG-møder Materiale udfærdiget i forbindelse med forberedelse og afholdelse af det 8. implementeringsmøde Materiale udfærdiget i forbindelse med forberedelse af EU-formandskab</p>
Endelig opgørelse	<p>a) Endelig opgørelse af den strategiske målsætning er ikke planlagt.</p> <p>b) Endelig opgørelse af den strategiske målsætning er ikke planlagt.</p>
Data, der ligger til grund for opgørelsen	<p>a) Endelig opgørelse af den strategiske målsætning er ikke planlagt.</p> <p>b) Endelig opgørelse af den strategiske målsætning er ikke planlagt.</p>

Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser

• Regelhåndhævelse og gode rammer

Strategisk målsætning	<p>a) Søfartsstyrelsen skal være værdiskabende for kvalitetsskibsfart.</p> <p>b) Søfartsstyrelsen ønsker internationalt at udbrede de danske tanker om reduktion af skibsfartserhvervens administrative byrder. Søfartsstyrelsens målsætning er, at der inden udgangen af 2012 i regi af IMO er taget konkret initiativ til at arbejde herfor.</p>
Løbende opfølgning	<p>a) Sagsbehandlingstid for sønæringsbeviser opgøres månedligt. Resultatet af brugertilfredshedsundersøgelsen forventes ultimo 2011. Resultatet af analysen af administrative belastninger og irritationsbyrder forventes ultimo 2011.</p> <p>b) Der følges i forbindelse med IMO-møder op på den strategiske målsætning ang. reduktion af skibsfartserhvervens administrative byrder.</p>
Endelig opgørelse	<p>a) Endelig opgørelse af den strategiske målsætning er ikke planlagt.</p> <p>b) Den strategiske målsætning ang. reduktionen af de administrative byrder opgøres i årsrapporten for 2012.</p>
Data, der ligger til grund for opgørelsen	<p>a) Endelig opgørelse af den strategiske målsætning er ikke planlagt.</p> <p>b) Mødemateriale fra IMO.</p>

Maritime kompetencer

• Udvikling og regelfastsættelse

Strategisk målsætning	<p>a) 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.</p>
Løbende opfølgning	<p>a) Antallet af uddannelsesaftaler opgøres i forbindelse med status på resultatkontrakten. Beskæftigelses- og kvalitetsindeks opgøres ved årets udgang. Standard of Excellence opgøres, når Europa-Kommissionen udsender meddelelse vedr. 'Pakke om en social maritim dagsorden'</p>
Endelig opgørelse	<p>a) Den endelige opgørelse af den strategiske målsætning vil blive vurderet i årsrapporten for 2011.</p>
Data, der ligger til grund for opgørelsen	<p>a) De realiserede rekrutteringstal, de beregnede beskæftigelses- og kvalitetsindeks samt kommissionens meddelelse vedr. 'Pakke om en social maritim dagsorden'.</p>