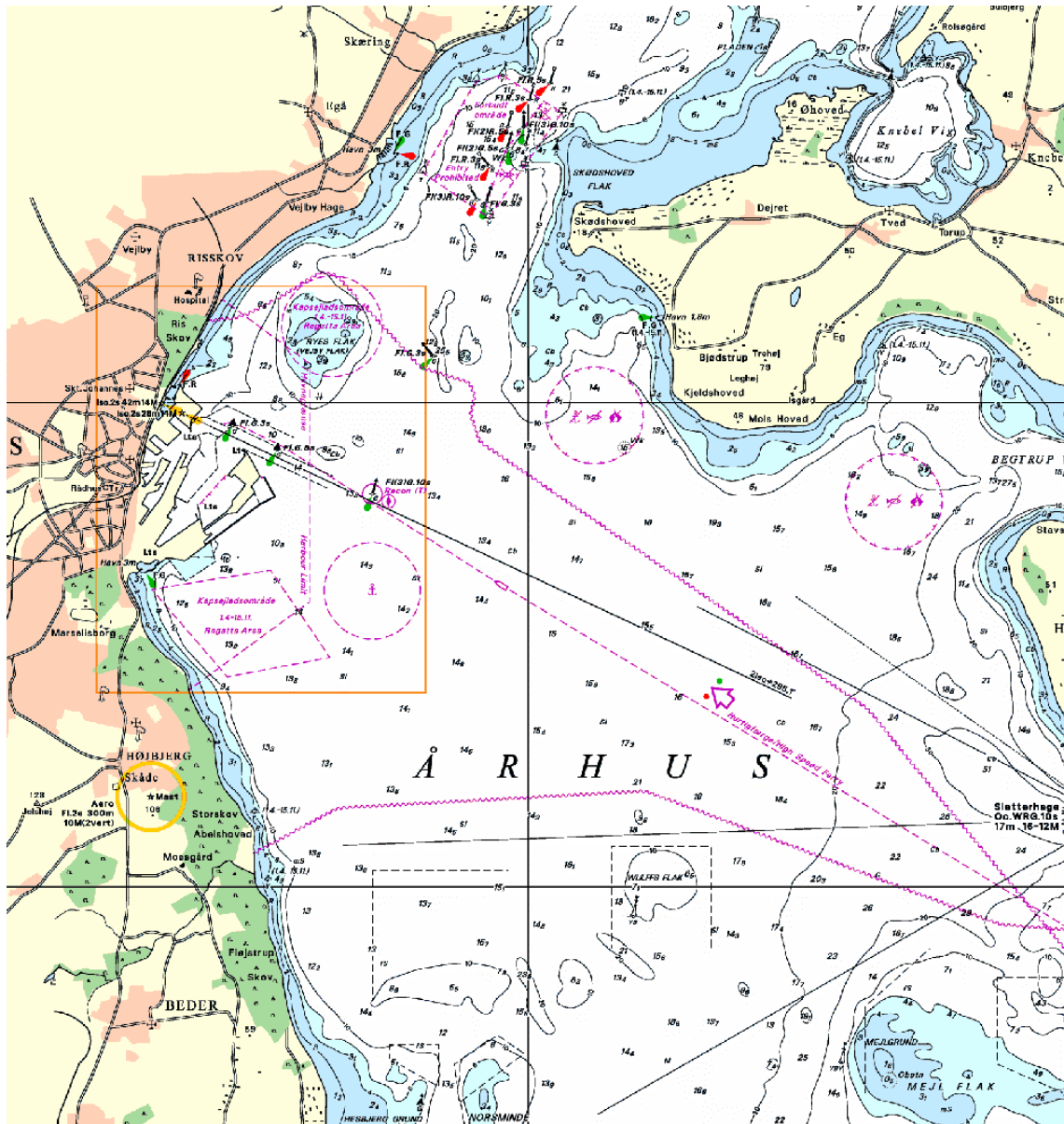




SØFARTSSTYRELSEN

Resultatkontrakt 2004 - 2007



Indholdsfortegnelse

INDLEDNING	1
FORANDRINGER SIDEN SIDSTE KONTRAKT	1
VILKÅR	1
VISION	3
SIKKERHED, SUNDHED OG MILJØ.....	4
SØFARTSERHVERVENES ØKONOMISKE RAMMEBETINGELSER	5
STØTTEPROCESSER TIL KERNEPROCESSERNE.....	6
OVERSIGT OVER ALLE RESULTATMÅL I KONTRAKTEN	6
STYRELSENS RESULTATMÅL	8
TVÆRGÅENDE FORHOLD	8
EU	8
ENHEDSOMKOSTNINGER OG SAGSBEHANDLINGSTID	9
MINISTERBETJENING	9
SIKKERHED, SUNDHED OG MILJØ	11
KVALITETSSTYRING AF SYNSVIRKSOMHEDEN	11
DANSKE SKIBE TILBAGEHOLDT I UDENLANDSK HAVN	12
NEDBRINGELSE AF ANTALLET AF ALVORLIGE ARBEJDSULYKKER	13
SEJLADSSIKKERHED	14
FREMME AF KVALITETSSKIBSFART	15
SYNSVIRKSOMHED	17
SØFARTSERHVERVENES ØKONOMISKE RAMMEBETINGELSER	19
DANMARKS ANDEL AF VERDENS TONNAGEN	19
Globale vækstvilkår – nye markedsadgange	20
TILGANGEN TIL UDDANNELSERNE.....	21
OPFØLGNING PÅ DEN SØFARTSPOLITISKE VÆKSTSTRATEGI.....	22
KVALITETSINDEKS PÅ SØFARTSUDDANNELSERNE	22
STØTTEPROCESER TIL KERNEPROCESSERNE	24
NEMMERE OG MERE EFFEKTIV ADGANG TIL STYRELSENS YDELSER (E-ADMINISTRATION).....	24
SØFARTSSTYRELSENS ARBEJDE MED EXCELLENCEMODELLEN	24
DET RUMMELIGE ARBEJDSMARKED	25
BILAG 1: SAMMENHÆNG I RESULTATKONTRAKTEN MELLE KERNEPROCESSER, OVERORDNEDE MÅLSÆTNINGER, POLITIKKER, OG RESULTATMÅL	26
BILAG 2: DANMARKS PLACERING I FORSKELLIGE MOU'S	29
BILAG 3: SCOREBOG	30
BILAG 4: PRODUKTION, PRODUKTIVITET OG SAGSBEHANDLINGSTID	32

BILAG 5: BUDGET OG BEVILLINGSFORHOLD	35
KOMPETENCE OG ANSVARFORDELING	36
IKRAFTTRÆDEN, RESULTATVURDERING OG REVISION.....	36

Indledning

Søfartsstyrelsen er en styrelse under Økonomi- og Erhvervsministeriet. Styrelsen består af den centrale styrelse, 9 synskontorer uden for den centrale styrelse inkl. kontorerne i Nuuk og Rotterdam samt Center for Maritime Sundhedsuddannelser. Driftsansvaret for skoleskibet DANMARK henhører under det maritime uddannelsescenter MARTEC i Frederikshavn, men skibet ejes fortsat af staten repræsenteret ved Søfartsstyrelsen.

Endvidere er Søfartsstyrelsen overordnet ansvarlig for det maritime uddannelsessystem, der består af: 3 uddannelsescentre, 5 maskinmesterskoler, 1 navigationsskole, 1 skipperskole, 1 søfartsskole og skoleskibet Georg Stage, der alle er taxameterstyrede, selvejende institutioner.

Forandringer siden sidste kontrakt

Styrelsens strategi er stort set uforandret fra 2003 til 2004, men har dog gennemgået en redaktionel opstramning.

Søfartsstyrelsen oprettede i februar 2003 en døgnvagt, således at styrelsen kan kontaktes, såfremt der er anmeldelser om syn eller forhold vedrørende sejladsens betryggelse, der kræver øjeblikkelig handling fra styrelsens side.

I 2003 overtog det maritime uddannelsescenter MARTEC i Frederikshavn driftsansvaret, og dermed ansvaret for rederivirksomheden, for skoleskibet DANMARK. Skibets ejer er stadigvæk staten, og Søfartsstyrelsen er overordnet ansvarlig for at sikre, at MARTEC – i henhold til aftalte retningslinier – anvender skibet til uddannelsesformål samt repræsentative opgaver. Styrelsen stiller som led i aftalen med MARTEC en årlig underskudsgaranti på 6 mio. kr. for skibets drift.

Søfartsstyrelsen oprettede pr. 1. august 2003 et synskontor i Fredericia. Formålet hermed var primært at styrke indsatsen i forbindelse med den danske havnestatskontrol. Samtidig var det hensigten at effektivisere synsindsatsen og nedbringe rejsetiden i relation til ikke mindst et betydeligt antal havnestatskontrolsyn i Fredericia/Kolding området.

Økonomi- og Erhvervsministeriet oprettede i 2003 et koncernfællesskab på det økonomiadministrative område. Fællesskabet blev sat i drift den 1. juli 2003 og vil på sigt betyde en reduktion af styrelsens udgifter til administration.

Styrelsen står over for øgede opgaver og fortsat faldende bevillinger, hvilket indebærer, at betydelige effektiviseringer og målretning af styrelsens opgavevaretagelse er nødvendig. Styrelsen vil søge at tilpasse opgavevaretagelsen, således at styrelsen også i de nærmeste år vil have en bæredygtig økonomi. Dette betyder, at styrelsen hurtigst muligt skal reducere personaleressourcerne svarende til ca. 24 årsværk, hvilket i videst muligt omfang tilstræbes at ske ved naturlig afgang.

Vilkår

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

- Danske skibes bygning, udstyr og drift (dette omfatter sikkerhed, terrorforebyggelse, forholdsregler for sejladsen, bemanning, arbejdsmiljø og miljøbeskyttelse) samt havnestatskontrol af udenlandske skibe i dansk havn,

- Skibsregistrering,
- De søfarendes uddannelse, beskæftigelse, sundhed og søfartssociale forhold,
- Skibsfartspolitik, erhvervs politik samt søret

Myndighedsansvaret gælder også fiskerierhvervet. Styrelsen har dog ikke ansvaret for fiskeripolitikken (erhvervs politikken for fiskeriet). Søfarts- og fiskerierhvervene omtales i nærværende kontrakt under ét som enten søfartserhvervene, eller kun erhvervene.

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

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

Søfartsstyrelsens styringsmodel

Excellencemodellen

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

Styrelsens kerneprocesser er:

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

Regeringens vækststrategi

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

Mission

Økonomi- og Erhvervsministeriets overordnede mission er:

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

Søfartsstyrelsens udmøntning af den overordnede mission er som følger:

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

Vision

Økonomi- og Erhvervsministeriets overordnede vision er:

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

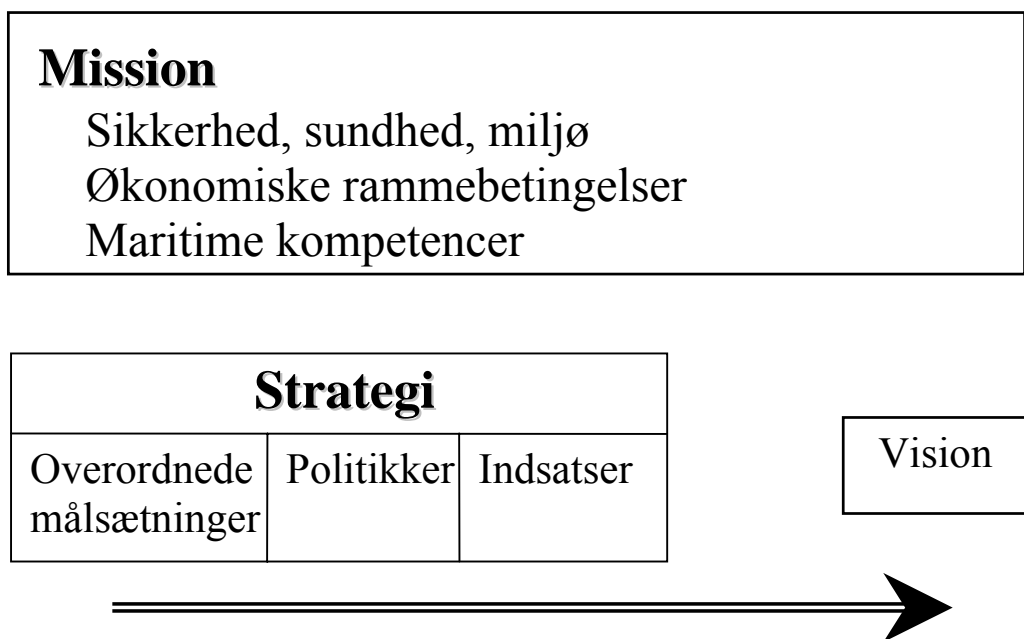
Omsat til ”maritimt sprog” lyder visionen:

Søfartsstyrelsen sætter pejlemærker for fremtidens kvalitetssøfart.

Overordnede målsætninger og politikker

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

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



Tværgående forhold

Faglige forhold, der har indvirkning på flere kerneprocesser.

Overordnede målsætninger, der understøtter Vækststrategien

- Det skal være effektivt og let at være kunde og interessent i styrelsen. (*Frihed og virkelyst samt Bedre brug af viden og ressourcer*)
- Omkostningerne ved det ”administrative bøl” for erhvervet skal i videst muligt omfang holdes nede eller nedbringes. (*Frihed og virkelyst samt Bedre brug af viden og ressourcer*)

- Reglerne på det maritime område skal (så vidt muligt) være internationale, let tilgængelige, begrænset til det nødvendige og nyde opbakning i erhverv og samfund. *(Større frihed og virkelyst samt Offensiv udnyttelse af globaliseringen)*

Politikker der understøtter Vækststrategien:

Søfartsstyrelsen vil

- være en af hovedaktørerne i såvel nationale som internationale fora, hvor der træffes væsentlige beslutninger om maritime forhold inden for styrelsens område, herunder opnå størst mulig indflydelse på søfartspolitikken i EU. *(Større og mere velfungerende markeder i EU samt Bedre adgang til de globale markeder)*
- løbende arbejde for at understøtte sin sagsbehandling digitalt og samtidig lette erhvervenes og borgernes adgang til styrelsens ydelser og kommunikation med styrelsen via digitale medier. *(Et digitaliseret Danmark samt Regelforenkling og administrative lettelser)*
- effektivisere ved en prioritering af arbejdsopgaverne og effektivisering af arbejdsprocesserne bl.a. gennem udbygget anvendelse af IT.

Sikkerhed, sundhed og miljø

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

Overordnede målsætninger, der understøtter Vækststrategien:

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

Politikker, der understøtter Vækststrategien

Styrelsen vil:

- fremme kvalitetsskibsfart gennem udarbejdelsen af internationale retningslinier for gode flagstater og auditering heraf. *(Gennemsigtige og effektive vækstvilkår samt Bedre adgang til de globale markeder)*
- udbygge og opretholde partnerskaber med andre ligesindede landes administrationer¹ med det formål at forbedre egen indsats og påvirke de flagstater, der ikke lever op til deres forpligtelser. *(Bedre adgang til de globale markeder)*

Øvrige politikker:

Søfartsstyrelsen vil:

- udbygge samarbejdet med andre relevante myndigheder om håndtering af kyststatsrollen, herunder medvirke til en klar ansvarsfordeling mellem myndighederne, og med dette ud-

¹ Søfartsstyrelsen deltager p.t. i et partnerskab, kaldet MAIG landene (Maritime Administrations Implementation Group), der består af Danmark, Finland, Holland, Storbritannien, Sverige og Tyskland

gangspunkt være aktiv i at skabe nationale og internationale forbedringer af sejladsikkerheden.

Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser

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

Overordnede målsætninger, der understøtter Vækststrategien:

Søfartsstyrelsen skal:

- være værdiskabende for kvalitetsredere, så det er attraktivt at drive kvalitetsskibe under dansk flag. (*Større frihed og virkelyst samt Effektiv konkurrence*)
- sikre konkurrencedygtige vilkår på åbne og udbyggede markeder for en dansk registreret handelsflåde med et højt sikkerheds-, sundheds- og miljømæssigt niveau, samt et højt niveau for beskyttelsen af de søfarendes rettigheder (*Offensiv udnyttelse af globaliseringen*)

Politikker, der understøtter Vækststrategien:

Styrelsen vil:

- arbejde for ikrafttræden af de internationale erstatningsregler. (*Bedre adgang til de globale markeder*)
- fortsat arbejde for, at det bliver muligt for dansk søfart at fastholde og udbygge markedsadgange, og at fastholde dansk ejet kvalitetsskibsfart under dansk flag. (*Bedre adgang til de globale markeder*)
- arbejde for internationalt bindende krav til de søfarendes rettigheder. (*Effektiv konkurrence samt Offensiv udnyttelse af globaliseringen*)

Maritime kompetencer

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

Overordnede målsætninger, der understøtter Vækststrategien:

Søfartsstyrelsen skal:

- tilbyde nogle af verdens bedste maritime uddannelser, der skal være trendsættere over for andre landes uddannelser. (*Bedre brug af viden og ressourcer*)
- fremme at tilgangen af studerende til søfartsuddannelserne svarer til erhvervenes behov. (*Bedre brug af viden og ressourcer*)
- arbejde for, at der i "Det Blå Danmark" sker en løbende forbedring og tilpasning af alle kompetencer til skibs- og rederidrift, samt de øvrige hovedområder i "Det Blå Danmark". (*Bedre brug af viden og ressourcer*)

Politikker, der understøtter Vækststrategien:

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

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

- udvikle og samordne attraktive uddannelser og uddannelsesmiljøer for studerende, der giver danske søfarende sådanne kvalifikationer, at de til stadighed vil være attraktive at ansætte i søfarts- og fiskerierhvervene samt i industrien i land. (*Bedre uddannelser*)
- tilvejebringe et stærkt videns- og udviklingsmiljø og fortsat organisere sig, så der kan leveres de politikforslag, som kan bidrage til at bedre betingelserne for dansk søfart. (*Nye partnerskaber mellem offentlig og privat sektor*)

Støtteprocesser til kerneprocesserne

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

Overordnet målsætning, der understøtter Vækststrategien:

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

Politikker:

Styrelsen vil

- styrke medarbejderinvolvering, videnstyring og e-administration.
- tilpasse formuleringen af styrelsens værdier til Økonomi- og Erhvervsministeriets værdier og gøre værdierne nærværende i hverdagen.

Oversigt over alle resultatmål i kontrakten

I det foregående beskrives, hvad styrelsen vil i de kommende år. På de kommende sider beskrives de vigtigste konkrete tiltag (resultatmål), som styrelsen forventer at gennemføre, specielt i 2004, men også i årene fremover. I kontrakten nævnes kun de resultatmål, som er væsentlige for styringsdialogen imellem Søfartsstyrelsen og Økonomi- og Erhvervsministeriets departement. Styrelsen har mange andre resultatmål, der kommer til udtryk i styrelsens interne resultatkontrakter.

Nr.	Resultatmål	Ressourcer (mio. kr.)	Andel i %	Vægt %
Tværgående forhold				
1	EU	1,4	0,9	5
2	Enhedsomkostninger og sagsbehandlingstid	45,2	29,6	3
3	Ministerbetjening	2,8	1,8	5
Sikkerhed, sundhed og miljø				
4	Kvalitetsstyring	1,6	1,0	5
5	Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn (effektmål)	0,9	0,6	10
6	Nedbringelse af antallet af alvorlige arbejds-	3,3	2,2	10

Søfartsstyrelsens resultatkontrakt 2004

Nr.	Resultatmål	Ressourcer (mio. kr.)	Andel i %	Vægt %
	ulykker (<i>effekt</i> mål)			
7	Sejladssikkerhed	4,8	3,2	5
8	Fremme af kvalitetsskibsfart	0,7	0,4	5
9	Synsvirksomhed	36,1	23,7	5
Økonomiske Rammebetingelser				
10	Danmarks andel af verdenstonnagen (<i>effekt</i> -mål)	-	-	5
11	Globale vækstvilkår – nye markedsadgange	1,1	0,8	5
Maritime Kompetencer				
12	Tilgangen til uddannelserne	0,6	0,4	5
13	Opfølgning på den søfartspolitiske vækststrategi	0,6	0,4	15
14	Kvalitetsindeks på søfartsuddannelserne	0,2	0,1	5
Mål, der falder uden for, eller går på tværs af kerneprocesserne				
15	E-administration	2,6	1,7	5
16	Søfartsstyrelsens arbejde med Excellence	0,3	0,2	5
17	Det rummelige arbejdsmarked	0,1	0,1	2
I alt		66,4¹⁾	43,4	100

1) Herfra er fratrukket budgettet til mål 9 ”Synsvirksomhed”, da dette også optræder under mål 2 ”Enhedsomkostninger og sagsbehandlingstid”.

Vægtningen af resultatmålene er sket i erkendelse af, at nogle mål har større betydning for opfyldelsen af styrelsens mission og vision end andre. Disse mål bør derfor veje tungere, når den endelige målopfyldelse på resultatkontrakten opgøres. Vægtningen er et udtryk for den relative afvejning af resultatmålene, som Søfartsstyrelsen har foretaget ud fra en overvejelse af målenes politiske og strategiske vigtighed. Endelig har det betydning, i hvor høj grad Søfartsstyrelsen har mulighed for selv at påvirke resultatmålet.

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

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

Styrelsens resultatmål

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

Tværgående forhold

(1) EU		
Understøtter Vækststrategien: <i>Større og mere velfungerende markeder i EU</i>	Excellence kriterium: Politik og Strategi	Vægt: 5 %
Direkte løn: 0,4 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,4 mio. kr.	Andel i %: 0,9
Andel G&A: 0,1 mio. kr.	Andel hjælpe: 0,2 mio. kr.	Årsværk: 1,0
<p>Beskrivelse: <u>EU-søfartspolitik:</u> Søulykker i Europa, der medfører omfattende miljøskader eller tab af menneskeliv, rejser naturligt krav fra offentligheden om hurtigt at gennemføre nye regler, der kan forebygge gentagelser. Samtidig er det generelt ønskeligt, at den internationale skibsfart reguleres af internationale regler på et højt niveau.</p> <p>EU's rolle inden for sikkerhed til søs vil blive styrket efter dannelsen af EMSA (Det Europæiske Søsikkerhedsagentur). Denne styrkelse giver anledning til at nærmere at vurdere, hvad der fremover bør varetages i fællesskab gennem EMSA, og hvad der fortsat bør varetages af de enkelte medlems-stater.</p> <p><i>Indsats</i> Med baggrund i den politiske linje, der blev lagt med PRESTIGE³ sagen, er der behov for en mere proaktiv og offensiv dansk EU-strategi på søfartsområdet. Det er hensigten at udvikle denne strategi i tæt kontakt med MAIG-landene, som normalt deler de danske holdninger.</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • Inden 30. juni 2004 har Søfartsstyrelsen udarbejdet en strategi for en proaktiv linie i EU til gavn for europæisk skibsfart. • Den nye transportkommissær inviteres til – inden et halvt år efter sin tiltræden – at deltage i et møde med økonomi- og erhvervsministeren i København, hvor der bliver lejlighed til at møde repræsentanter fra ”Det blå Danmark” med henblik på at præsentere dansk skibsfartspolitik. • Der arrangeres mindst 2 årlige kontakter mellem relevante embedsmænd og Kommissionens transport-tjenestegren med henblik på drøftelse af arbejdsprogram, internationale og strategiske udfordringer m.v. • Et antal medarbejdere på sagsbehandlerniveau i Kommissionens transport-tjenestegren deltager i 2004 i et arrangement i København, hvor der er mulighed for at møde repræsentanter fra ”Det blå Danmark” med henblik på udveksling af synspunkter og etablering af netværk. 		

³ Tankskib, der forliste ud for nord Spaniens kyst den 19. november 2002 med en stor olieforurening til følge.

(2) Enhedsomkostninger og sagsbehandlingstid

Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Partnerskaber og ressourcer samt Kunderesultater	Vægt: 3 %
Direkte løn: 18 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 3 mio. kr.	Andel i %: 29,6
Andel G&A: 4,3 mio. kr.	Andel hjælpe: 6,9 mio. kr.	Årsværk: 45,0
<p>Beskrivelse: <u>Enhedsomkostninger:</u> For at sikre en stadig opmærksomhed på produktivitetsudviklingen måler styrelsen løbende enhedsomkostningerne på sine vigtigste driftsopgaver. Styrelsen fik først fra 1. januar 2001 et sammenhængende registreringsgrundlag at registrere tid, økonomi og sager i, hvorfor der tidligere har været målt på færre sager, end det nu er muligt.</p> <p><u>Sagsbehandlingstid:</u> Bemærk, at der ved ressourcerne til dette resultatmål er et stort overlap med ressourcerne til resultatmålet ”synsvirksomhed”.</p>		
<p>Resultatmål: Resultatmålene fremgår af bilag 4.</p>		

(3) Ministerbetjening

Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Kunderesultater	Vægt: 5 %																																																								
Direkte løn: 0,9 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,1 mio. kr.	Andel i %: 1,8																																																								
Andel G&A: 0,2 mio. kr.	Andel hjælpe: 0,4 mio. kr.	Årsværk: 2,3																																																								
<p>Beskrivelse: Søfartsstyrelsen har det fulde ansvar for sin ministerbetjening. Dette resultatmål er en indikation på, om kvaliteten af ministerbetjeningen er i orden.</p> <p>Bemærk, at styrelsen før 2002 ikke har skelnet mellem bestilte sager og ikke-bestilte sager, hvorfor ikke-bestilte sager i perioden 1999 til 2001 er indregnet i opgørelsen af resultatmålet for samtlige sager. Det kan have påvirket opgørelsen af ”sager afleveret til tiden”, idet ikke bestilte sager pr. definition altid vil være afleveret til tiden.</p>																																																										
<p>Resultatmål:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>1999</th> <th>2000</th> <th>2001</th> <th>2002</th> <th>2003</th> <th>2004</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="7">BESTILTE SAGER</td> </tr> <tr> <td colspan="7"><i>Direkte anvendelig</i></td> </tr> <tr> <td>Mål</td> <td>90</td> <td>90</td> <td>90</td> <td>90</td> <td>90</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>Resultat</td> <td>94</td> <td>96</td> <td>93</td> <td>100</td> <td>93</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td colspan="7"><i>Afleveret til tiden</i></td> </tr> <tr> <td>Mål</td> <td>90</td> <td>95</td> <td>95</td> <td>95</td> <td>95</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>Resultat</td> <td>100</td> <td>98</td> <td>99,5</td> <td>95</td> <td>100</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>				1999	2000	2001	2002	2003	2004	BESTILTE SAGER							<i>Direkte anvendelig</i>							Mål	90	90	90	90	90	95	Resultat	94	96	93	100	93	-	<i>Afleveret til tiden</i>							Mål	90	95	95	95	95	95	Resultat	100	98	99,5	95	100	-
	1999	2000	2001	2002	2003	2004																																																				
BESTILTE SAGER																																																										
<i>Direkte anvendelig</i>																																																										
Mål	90	90	90	90	90	95																																																				
Resultat	94	96	93	100	93	-																																																				
<i>Afleveret til tiden</i>																																																										
Mål	90	95	95	95	95	95																																																				
Resultat	100	98	99,5	95	100	-																																																				

(3) Ministerbetjening

ANTAL SAGER	159	205	179	146	76	-
--------------------	------------	------------	------------	------------	-----------	----------

Tallene for 2003 er opnået pr. 1. september 2003

Målet for 2004 gentages i årene 2005-07.

Sikkerhed, Sundhed og Miljø

(4) Kvalitetsstyring		
Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Processer	Vægt: 5 %
Direkte løn: 0,8 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,3 mio. kr.	Andel i %: 1,0
Andel G&A: 0,2 mio. kr.	Andel hjælp: 0,3 mio. kr.	Årsværk: 2,0
<p>Beskrivelse: Kvaliteten af Søfartsstyrelsens synsarbejde har betydning for sikkerheden for de ombordværende og for risikoen for, at et skib forårsager forurening af havmiljøet. Endvidere er kvaliteten af synsarbejdet et element i de rammebetingelser, som erhvervet er underlagt. I 2003 gennemførte styrelsen intern auditering af en del af synsvirksomhedens kvalitetsstyringssystem. Der blev desuden indhentet udtalelser fra et eksternt certificeringsorgan for at belyse, i hvilken grad kvalitetsstyringssystemet opfylder relevante punkter i ISO 9001 standarden.</p> <p><i>Indsats</i> Styrelsen vil i 2004 implementere de indhentede anbefalinger fra den interne auditering samt udtalelserne fra det eksterne certificeringsorgan. Derudover vil den interne auditering blive udvidet til hele synsområdet. Formålet hermed er at målrette synsaktiviteterne og styrelsens ressourceanvendelse på dette område, så der opnås mest mulig sikkerhed, sundhed og miljø for pengene.</p> <p>Kravet om at kunne dokumentere kvaliteten af synsarbejdet er i dag uundgåeligt. For at kunne sammenligne Søfartsstyrelsens kvalitet i synsarbejdet med andre søfartsadministrationers arbejde, har styrelsen indledt et arbejde med at konstruere sammenlignelige indikatorer (kaldet Performance Indicators) inden for MAIG. Det første resultat af dette arbejde vil være indikatorer, der sammenligner resultaterne fra tilbageholdelserne af egne skibe.</p> <p><i>Resultat</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ensartet synsarbejde med et højt – og kendt/dokumenteret – kvalitetsniveau. 		
<p>Resultatmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der er inden årets udgang gennemført korrigerende handlinger i henhold til den interne auditering fra 2003 og implementering af udtalelserne fra det eksterne certificeringsorgan. • Der gennemføres i 2004 intern auditering af <i>hele</i> styrelsens synsvirksomhed. 1. december foreligger samlet rapportering med forslag til forbedringer og en konklusion om, hvorvidt systemet bør certificeres i 2005. • Der skal i styrelsens resultatkontrakt for 2005 indgå ”performance indicators”, der udvikles i løbet af 2004 i MAIG samarbejdet. 		

(5) Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn (effektmål)		
Understøtter Vækststrategien: <i>Gen-nemnsigtige og effektive konkurrence-vilkår, Bedre adgang til de globale markeder.</i>	Excellence kriterium: Samfund	Vægt: 10 %
Direkte løn: 0,6 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,5 mio.	Andel i %: 0,6
Andel G&A: 0,06 mio. kr.	Andel hjælpe: 0,1 mio. kr.	Årsværk: 0,7
<p>Beskrivelse: En af Søfartsstyrelsens væsentligste opgaver er sammen med rederierne og klassifikationsselskaberne at sikre, at den danske handelsflåde har en god sikkerhedsmæssig standard, der mindst lever op til internationale bestemmelser. Antallet af danske skibe, der set over en tre-årig periode er tilbageholdt ved et PSC-syn (havnestatskontrol) i fremmed havn anses som en væsentlig indikator for effekten af dette arbejde.</p> <p>I de senere år har der i specielt PARIS-MOU (de europæiske lande) været en tendens til, at Danmark, set i forhold til andre lande, har fået flere skibe tilbageholdt.</p> <p><u>Indsats</u> I 2003 har styrelsen bl.a. udsendt en vejledning, iværksat ekstraordinære syn på de tilbageholdte skibe, afholdt møder på højt niveau med rederiforeningerne om problemerne med de tilbageholdte danske skibe og ført drøftelser med klassifikationsselskaberne om problemerne.</p> <p>I 2004 vil styrelsen i samarbejde med rederiforeningerne og klassifikationsselskaberne gennemføre en skærpet opfølgning på konstaterede grove lovovertrædelser på skibene.</p> <p><u>Resultat</u> Det er vigtigt, at Danmark befinder sig i den bedste del af hvidlisten, idet en sådan placering er en indikator for danske skibes sikkerhedsmæssige standard. En god placering er med til at sikre den danske flådes gode sikkerhedsmæssige ry og er dermed med til at fastholde opfattelsen af, at dansk skibsfart med rette kan betegnes som værende kvalitetsskibsfart.</p> <p>Målet for styrelsen er, at Danmark skal rangere blandt de 5 bedste på listerne i Paris MOU, Tokyo MOU⁴ og USCG⁵ (regnet som et gennemsnit for en 3 års rullende periode). Pga det relativt høje antal tilbageholdelser i 2002 og 2003 har styrelsen dog i indeværende kontrakt valgt at fravige det hidtige mål til fordel for et mål om, at der skal være væsentligt færre tilbageholdelser i 2004 set i forhold til 2003. Søfartsstyrelsen vil dog til stadighed have stor fokus på sin placering på whitelysten og vil i en senere kontrakt vende tilbage til målet om en 5. plads.</p>		
<p>Resultatmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Procedurer for den praktiske iværksættelse af den ekstraordinære opfølgning på konstaterede grove lovovertrædelser er udarbejdet og sat i kraft inden 1. april 2004 • Det totale antal tilbageholdelser af dansk registrerede skibe i regionerne Paris MOU, Tokyo MOU og USCG i 2004 må ikke overstige 50% af det totale antal tilbageholdelser i 2003. 		

⁴ Landene omkring Stillehavet

⁵ US Coast Guard

(6) Nedbringelse af antallet af alvorlige arbejdsulykker (effekt mål)

Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Samfund	Vægt: 10 %
Direkte løn: 0,9 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 1,8 mio. kr.	Andel i %: 2,2
Andel G&A: 0,2 mio. kr.,	Andel hjælpe: 0,4 mio. kr.	Årsværk: 2,3

Beskrivelse:

Søfartsstyrelsens "Handlingsplan 2005 – Sikkerhed og Sundhed til søs" (HP 2005) beskriver, hvordan sikkerhed og sundhed til søs kan forbedres gennem en mere målrettet indsats på en række områder. Et af målene for HP-2005 er, at der sker en mærkbar reduktion i antallet af alvorlige arbejdsulykker i søfarts- og fiskerierhvervene.

I 2001 fik styrelsen en andel af Beskæftigelsesministeriets pulje til forbedring af arbejdsmiljøet inden for "De 10 farligste erhverv". Styrelsen har således fået tilført i alt 4,7 mio. kr. i årene 2001-2004 til en særlig indsats i forhold til fiskeriet. Det væsentligste tiltag er "Projekt Hanstholm - sund fiskerby", hvor styrelsen i samarbejde med bla. Fiskeriets Arbejdsmiljøråd gennemfører en målrettet forebyggelseskampagne blandt besætningerne på skibe hjemmehørende i Hanstholm.

Resultat

Resultatmålet vedrører alvorlige arbejdsulykker og tager udgangspunkt i det observerede gennemsnitlige antal alvorlige arbejdsulykker i årene 1998, 1999 og 2000. Denne værdi (138) reduceres hvert år med 2 %. Resultatet for 2004 opgøres på baggrund af de ulykker, der er registreret i styrelsen pr. 1. februar 2005. Der kan ske efterfølgende ændringer af årets resultat, da det ikke er ualmindeligt, at styrelsen først får anmeldelser med en del forsinkelse. Der anvendes det rullende simple gennemsnit på alvorlige arbejdsulykker de seneste 3 år, hvilket udjævner tilfældige udsving. På denne måde måles der på trenden, og ikke tilfældige variationer.

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

Resultatmål:

Alvorlige arbejdsulykker					
	2000	2001	2002	2003	2004
Fiskeskibe	70	51	53	25	-
Passagerskibe	14	12	19	7	-
Lastskibe	62	81	58	32	-
I alt alvorlige arbejdsulykker	146	144	130	64	-
3. års rullende gennemsnit	138	136	140	113	-
Årets mål		135	132	129	126

Tallet for 2003 er opgjort pr. 1. oktober 2003.

(7) Sejladssikkerhed

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

Beskrivelse:

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

Indsats:

Ruteforanstaltninger

Den 31. maj 2003 kolliderede skibene GDYNIA og FU SHAN HAI i farvandet mellem Bornholm og Sverige. Det skal undersøges, om ruteforanstaltninger kan være med til at forbedre sejladssikkerheden for skibstrafikken mellem den østlige del af Østersøen og de danske farvande. Et trafiksepareringssystem mellem Bornholm og Sverige er én mulighed for en ruteforanstaltning, som vil forhindre en udbredt praksis med at skære hjørner af. En anbefalet rute for tankskibe imellem Bornholmsgattet og Kadetrenden, som undersøges i HELCOM-regi, er en anden mulig ruteforanstaltning, som eventuelt vil kunne bidrage til at øge sejladssikkerheden i dette område af Østersøen. Der skal på baggrund af en risikoanalyse opnås enighed med Sverige, Tyskland og gerne flere Østersølande med henblik på at fremsætte fælles forslag i IMO.

Udvalg til styrkelse af sejladssikkerheden

Regeringen vil øge anvendelsen af lodser og styrke sejladssikkerheden ved gennemsejling af danske farvande. Til at forberede et konkret forslag har Regeringen besluttet at nedsætte en arbejdsgruppe, der inden for rammerne af internationale konventioner skal vurdere mulighederne for at øge anvendelsen af lodser ved gennemsejling af danske farvande samt at styrke overvågningen af sejladssikkerheden. Udvalget skal primo marts 2004 have afsluttet sit arbejde.

Resultatmål:

- Der skal senest 1. juli 2004 foreligge en risikoanalyse vedr. ruteforanstaltninger.
- Inden 1. november 2004 skal der være opnået enighed med Sverige og Tyskland om, hvilke ruteforanstaltninger, der skal fremsættes forslag om i IMO.
- Der skal i forbindelse med udvalgsarbejdet opnås enighed med Forsvarsministeriet om tiltag, der kan anbefales iværksat for at forbedre sejladssikkerheden, og der skal foreligge en klar opgavefordeling i forbindelse hermed.

(8) Fremme af kvalitetsskibsfart

Understøtter Vækststrategien: <i>Gennemsigtige og effektive konkurrencevilkår</i>	Excellence kriterium: Resultater	Vægt: 5 %
Direkte løn: 0,9 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,5 mio. kr.	Andel i %: 0,4
Andel G&A: 0,1 mio. kr.	Andel hjælp: 0,1 mio. kr.	Årsværk: 0,9

Beskrivelse: Arbejdet for sikring af kvalitetsskibsfart sker globalt såvel som regionalt og omfatter en bred vifte af indsatser. Arbejdet har også betydning for sikkerhedsniveauet i de skibe, der sejler i de danske farvande, jf. mål nr. 7 om sejladsikkerhed.

Enkeltskrogede tankskibe

På rådsmødet for søtransportministre i december 2002 fik det danske formandskab, som opfølgning på PRESTIGES forlis, vedtaget et sæt rådskonklusioner om skibes sikkerhed og forebyggelse af forurening. Et væsentligt element heri er at sikre, at transport af tung olie fremover kun foregår i dobbeltskrogede tankskibe. Dette har foreløbigt resulteret i nye EU-regler, der trådte i kraft i oktober 2003, og som blandt andet forbyder enkeltskrogede tankskibes transport af tung olie til og fra EU havne. Derudover har EU-landene i samarbejde med EU-Kommissionen stillet forslag i IMO's miljøkomite, MEPC, om indførelsen af tilsvarende globale regler. Indtil sådanne globale regler træder i kraft, hvilket tidligst vil kunne ske i 2005, er det i Danmarks interesse, at de øvrige Østersølande, herunder særligt Rusland som er en af verdens to største olieeksportører, indgår en aftale om en tidligere ikrafttrædelsesdato. En sådan aftale er EU-Kommissionen forpligtet til at få i stand med Rusland.

Indsats:

Danmark har i forskellige regionale fora, samt direkte over for de involverede parter, vedholdende søgt at fremme indgåelsen af en aftale med Rusland. Denne linje vil blive fastholdt i 2004.

Beskyttelse af store brændselsolietanke

I rådskonklusionerne opfordres medlemslandene endvidere af EU og Kommissionen til at fremme udviklingen – inden for rammerne af IMO – af regler om beskyttelse af store brændselsolietanke i alle kategorier af skibe ved kollisioner og grundstødning.

Indsats:

Det er naturligt, at Danmark medvirker i disse bestræbelser, og Søfartsstyrelsen vil derfor fremsætte et forslag i IMO-regi om beskyttelse af brændselsolietanke. Forslaget fremsendes til det kommende møde i DE (47) i marts 2004, hvor punktet er på dagsordenen.

ILO

I ILO arbejdes på en konsolidering af 30 søfartskonventioner med tilhørende rekommandationer til en ny konvention (kaldet "Superkonventionen"). Målet er at styrke arbejdstagernes forhold og sikre lige konkurrencevilkår for kvalitetsredere. Der afholdes i 2004 en forberedende konference og Superkonventionen skal vedtages på en diplomatkonference i 2005.

Indsats:

Søfartsstyrelsen vil fortsætte den særdeles aktive indsats i arbejdet med "sammenskrivningen" af de nuværende 30 søfartskonventioner med tilhørende rekommandationer.

(8) Fremme af kvalitetsskibsfart

ILO - fiskeriet

ILO vil på sommerkonferencen i 2004 have den forberedende drøftelse af en ny konvention om arbejds- og levevilkår inden for fiskeriet. Der er tale om at revidere og samle de eksisterende konventioner med henblik på at gøre den nye konvention mere tidssvarende.

Indsats:

Søfartsstyrelsen vil arbejde for at få en ny konvention, som Danmark kan ratificere, og hvor Danmark, som må anses for et foregangsland på området, har påvirket udformningen. Den endelige vedtagelse af konventionen sker i 2005.

Internationalisering af regler

Den accelererede udfasning af ozonnedbrydende stoffer (halon) inden for EU samt et globalt forbud mod anvendelse af disse stoffer i skibe, hvor det primært anvendes til brandslukning, har fået industrien til at erstatte stofferne med andre. I skibe er halon nu overvejende blevet erstattet af kuldioxid (CO₂) i brandslukningssystemer. Grundet den alvorlige risiko for dødsulykker ved utilsigtet udløsning af CO₂ har Søfartsstyrelsen fastsat skærpede nationale regler for brandslukningssystemer med CO₂ som slukningsmedie. Den stigende anvendelse af CO₂ som slukningsmedie har også internationalt medført en stigende opmærksomhed om CO₂'s potentielle farlighed.

Indsats:

Styrelsen vil arbejde for, at de danske regler om CO₂ bliver gældende internationalt. Arbejdet vil foregå i IMO's relevante komiteer.

Resultatmål:

- At der efter vedtagelse af nye internationale regler i IMO om tankskibe til olietransport, direkte eller gennem EU eller andre relevante regionale fora, optages forhandlinger med Rusland om hurtig iværksættelse af reglerne om transport af tung olie, og at der inden årets udgang opnås en aftale om en tidligere ikrafttrædelsesdato end i de internationale regler.
- At der til DE (47) i marts 2004 fremsendes et velunderbygget dansk forslag om forebyggelse mod olieforurening fra brændselolietanke
- At bestemmelserne i det danske forslag (om forebyggelse mod olieforurening fra brændselolietanke) afspejles i det endelige forslag, der fremsendes til godkendelse i MSC/MEPC.
- At sikre dansk indflydelse på ILO's Superkonvention således, at Danmark kan tiltræde denne.
- At der i det konventionsudkast om arbejds- og levevilkår inden for fiskeriet, som udarbejdes i 2004 med henblik på vedtagelse i 2005 kan påvises konkrete områder, hvor Danmark har fået indflydelse på udformningen.
- At det danske forslag vedr. internationalisering af de danske særregler for installation af CO₂-anlæg får en kvalificeret behandling i arbejdsgruppen under Fire Protection underkomiteen på mødet i 2004.

(9) Synsvirksomhed

Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Resultater	Vægt: 5 %
Direkte løn: 12,1 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 2,7 mio. kr.	Andel i %: 23,7
Andel G&A: 2,9 mio. kr.	Andel hjælpe: 4,7 mio. kr.	Årsværk: 30,3

Beskrivelse:

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

Effekten af styrelsens synsarbejde ses bl.a. under effektmålene: *Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn* (mål nr. 5) samt *Nedbringelse af antallet af alvorlige arbejdsulykker* (mål nr. 6).

Ny synsstrategi

På baggrund af de øgede krav til effektivisering af styrelsens virksomhed, som senest er kommet til udtryk på Finansloven for 2004, har styrelsen i efteråret 2003 udarbejdet en ny synsstrategi, således at denne afspejler effektiviseringskravene. Det indebærer bl.a., at styrelsen vil udføre færre syn, men til gengæld målrette synsarbejdet mod de skibe, hvor der er sikkerhedsmæssige problemer. Redere og fiskeskippere, der sørger for, at sikkerheds- og sundhedsforholdene på deres skibe er i orden, skal således ikke påtvinges unødigt kontrol. I stedet skal kontrolindsatsen fokusere på de rederier og skibe, hvor der er størst behov ("noget for noget"). Det giver mest mulig sikkerhed og sundhed for pengene.

Endvidere vil der blive gennemført særlige informationskampagner i samarbejde med rederiforeningerne og klassifikationselskaberne, der varetager de periodiske syn på lastskibene på styrelsens vegne.

Styrelsen skiftede i 2001 registreringsprincip, således at alle syn registreres i modsætning til tidligere, hvor der kun var tale om et udvalg. Af denne årsag har styrelsen ikke registreringer fra før 2001.

Ovenstående budget indgår også i mål nr. 2 (enhedsomkostninger og sagsbehandlingstid). Bemærk, dog, at budgettet for kampagnesyn for fiskefartøjer indgår i budget for mål nr. 6 "Nedbringelse af antallet af alvorlige arbejdsulykker". Dette skyldes, at disse kampagnesyn finansieres af puljen til "De 10 farligste erhverv", hvor en væsentlig indsats bliver et projekt i Hanstholm, der skal forbedre arbejdsmiljøet på fiskeskibene.

Resultatmål:

Antal syn:	Passagerskibe	Lastskibe	Fiske-skibe	Andre	I alt			
					2001	2002	2003	2004
1. syn på nye/ombyggede/indflagede	5	30	15		124	46	17	50
Periodiske syn	190	190	200	40	619	634	624	620
Lovpligtige kontrolsyn	40	50	150	5	298	279	275	245

(9) Synsvirksomhed

Uanmeldte kontrolsyn	10	10	10		111	23	30	30
Kampagnesyn			60		308	776	753	60
PSC (incl. af-faldskontrolsyn)	45	555			592	602	600	600
ISM-audits	180	10			273	221	225	190
Maritim sikring, audits	20	5				-	-	25
Indtægtsdækkede		5		20	8	34	25	25
Total	490	855	375	65	2.332	2.615	2.549	1.845

- Målet for 2004 er således, at der i alt skal gennemføres 1.845 syn
- Alle syn vedr. maritim sikring, der er anmeldt til styrelsen senest 1. april 2004, skal færdiggøres inden skæringsdatoen 1/7-2004.

Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser

(10) Danmarks andel af verdenstonnagen								
Understøtter Vækststrategien: Ja	Excellence kriterium: Samfund						Vægt: x %	
Direkte løn: n.a.	Øvrige direkte udgifter: n.a.						Andel i %: n.a.	
Andel G&A: n.a.	Andel hjælpe: n.a.						Årsværk: n.a.	
Beskrivelse:								
En af Søfartsstyrelsens vigtige opgaver er at medvirke til, at de erhvervsmæssige rammebetingelser for det danske søfartserhverv er af en karakter, så en betydelig dansk registreret handelsflåde bevarer som grundlag for vækst i den danske maritime sektor. Alternativt vil den danske flåde udflage til fremmede flag, hvor rederierne finder, at betingelserne er bedre. Som en indikator på rammevilkårene / vækstbetingelserne måles der på den danske flådes andel af verdenstonnagen.								
<u>Indsats</u>								
Indsatsen på dette område er beskrevet under resultatmålene ”Fremme af kvalitetsskibsfart” og ”Globale vækstvilkår”.								
<u>Resultat</u>								
Nedenstående tabel viser skibene under flaglandet i procent af verdenstonnagen. Landene rangeres efter bruttotonnage.								
Primo	2000		2001		2002		2003	
	Nr.	BT i %	Nr.	BT i %	Nr.	BT i %	Nr.	BT. i %
Panama	1	19,99	1	21,17	1	22,01	1	22,02
Liberia	2	10,27	2	9,51	2	9,29	2	8,85
Bahamas	3	5,62	3	5,78	3	5,97	3	6,23
Grækenland	5	4,80	5	4,98	4	5,25	4	5,18
Malta	4	5,45	4	5,31	5	4,94	5	4,73
Norge	8	4,34	7	4,05	7	3,92	7	3,77
UK	12	1,52	-	-	25	0,94	15	1,29
Danmark	22	1,08	17	1,23	16	1,21	16	1,27
Resultatmål:								
<ul style="list-style-type: none"> • Det er styrelsens mål, at Danmarks andel af verdenstonnagen fastholdes og gerne forbedres, dvs. at andelen skal være mindst 1,21 %. 								

(11) Globale vækstvilkår – nye markedsadgange		
Understøtter Vækststrategien: <i>Bedre adgang til de globale markeder samt Gennemsigtige og effektive konkurrencevilkår</i>	Excellence kriterium: Resultater	Vægt: 5 %
Direkte løn: 0,7 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,5 mio. kr.	Andel i %: 0,8 %
Andel G&A: 0,1 mio. kr.	Andel hjælpe: 0,2 mio. kr.	Årsværk: 1,0
<p>Beskrivelse: Som følge af, at mere end 90 % af de danske rederes indtjening stammer fra sejlads på fremmede havne, er erhvervet helt afhængig af frie og åbne globale markeder. Opstilling af resultatmål på dette område er vanskeligt, da ”spillereglerne” i det internationale arbejde gør, at det ofte er særdeles vanskeligt at forudse, hvornår resultaterne foreligger. I det følgende har styrelsen beskrevet nogle af sine væsentligste indsatser i de kommende år med tilhørende – så vidt muligt – målbare resultatmål.</p> <p><i>Indien</i> I 2003 afholdtes et dansk-indisk søfartspolitisk seminar i København. I 2004 bygges videre på de kontakter, der etableredes på seminaret med henblik på opnåelse af en aftale eller forståelse om søtransport med Indien i lighed med den aftale, som først Danmark – og siden hen EU – fik med Kina.</p> <p><i>Det amerikanske marked</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Det amerikanske marked er det største enkeltmarked for dansk skibsfart, og en udbygning af relationerne mellem Danmark og USA har derfor høj prioritet. Dette vil blandt andet ske gennem et ministerbesøg i 2004. <p><i>Ansvarsregler ved transport til søs</i> Erhvervet er, både når det drejer sig om ansvarsregler i og uden for kontrakt, afhængig af en global regulering, som muliggør transporter uden nationale særordninger i de forskellige regioner, som dansk skibsfart opererer i.</p> <p>IMO har gennem de senere år udfærdiget og vedtaget en række skærper i de internationale ansvarsregler om transport. Søfartsstyrelsen vil arbejde for, at Danmark opfylder en EU-målsætning om (så vidt muligt) at tiltræde disse skærper inden 30. juni 2006 for at sikre Danmarks stilling som foregangsland. Styrelsen vil påbegynde det lovforberedende arbejde i relation hertil i 2004.</p>		
<p>Resultatmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • EU og Danmark presser i 2004 på for at få fremskridt i forhandlingerne om en skibsfartsaftale med Indien. • Ministerbesøget i USA skaber positiv fokus på dansk skibsfart • Styrelsen vil inden 1. april 2004 gennem Sølovsudvalget igangsætte det lovforberedende arbejde til ændring af Søloven (i relation til implementeringen af en række skærper i de internationale ansvarsregler om søtransport). Arbejdet skal munde ud i en lovbetænkning med et konkret lovforslag. 		

(12) Tilgangen til uddannelserne – og ny måde at måle på

Understøtter Vækststrategien: <i>Bedre uddannelser</i>	Excellence kriterium: Samfund	Vægt: 5 %
Direkte løn: 0,2 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,3 mio. kr.	Andel i %: 0,4
Andel G&A: 0,04 mio. kr.	Andel hjælp: 0,06 mio. kr.	Årsværk: 0,4

Beskrivelse: Styrelsen har et overordnet ansvar for de maritime uddannelsers indhold og kvalitet, og – i samarbejde med erhvervet – at der bliver uddannet et tilstrækkeligt antal studerende, så erhvervets fremtidige behov dækkes. Definitionen af erhvervet er her meget bred, da f.eks. maskinmestre også uddannes til en række landbaserede opgaver.

Betydningen af udviklingen i tilgangen af studerende skal ses i lyset af den Søfartspolitiske Vækststrategi (jævnfør næste resultatmål), hvor tilvejebringelsen af de rette maritime kompetencer er en afgørende forudsætning for at skabe vækst i Det blå Danmark. Det forventes, at der primo 2004 vil være truffet politisk beslutning om udmøntning af strategien, herunder stillingtagen til fremtidens rekruttering og uddannelse. Ét af resultaterne vil med stor sandsynlighed være, at fremtidens tilgangstal, og metoden for opgørelse heraf, skal revurderes. Den nye opgørelse skal være klar til finanslov 2005

Ovenstående budget dækker udgifter i Søfartsstyrelsen, men ikke udgifter på uddannelsesinstitutionerne, der afholder langt de fleste udgifter i forbindelse med rekrutteringskampagner etc.

Resultatmål:

- Nedenstående tilgangstal skal opnås i 2004.

	Tilgang Resultat	Tilgang Mål	Index Resultat	Index Mål
2001	1.636	1.480	125,7	113,8
2002	1.785	1.440	137,2	110,7
2003	1.724	1.600	132,5	123,0
2004		1.600		123,0
2005		1.600		123,0
2006		1.600		123,0
2007		1.600		123,0

Tallet for 2003 er foreløbigt.

- Der skal inden 1. juni 2004 – og med virkning fra 1. januar 2005 – være udviklet en ny måde at opgøre tilgangen til de maritime uddannelser, og der skal være opstillet nye måltal for fremtidens tilgang i overensstemmelse med den politiske udmøntning af vækststrategien.

(13) Opfølgning på den Søfartspolitiske Vækststrategi		
Understøtter Vækststrategien: <i>Bedre uddannelser, Styrket forskning og innovation</i>	Excellence kriterium: Samfund	Vægt: 15 %
Direkte løn: 0,4 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,3 mio. kr.	Andel i %: 0,4
Andel G&A: 0,05 mio. kr.	Andel hjælp: 0,08 mio. kr.	Årsværk: 1,0
<p>Beskrivelse: Den Søfartspolitiske Vækststrategi peger på principper for den fremtidige politik for søfartsuddannelserne. På baggrund af høringsvar m.v. forelægges et konsolideret løsningsforslag for ministeren primo 2004, hvorefter det forventes, at der træffes en endelig politisk beslutning om justering af de maritime uddannelser i foråret 2004. Der udarbejdes herefter en handlingsplan for implementeringen af de løsningsforslag i vækststrategien, der finder politisk opbakning.</p>		
<p>Resultatmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der udarbejdes en handlingsplan for implementering af resultaterne i vækststrategien, og handlingsplanen følges. 		

(14) Kvalitetsindeks på søfartsuddannelserne		
Understøtter Vækststrategien: Bedre uddannelse	Excellence kriterium: Resultater	Vægt: 15 %
Direkte løn: 0,05 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,1 mio. kr.	Andel i %: 0,1
Andel G&A: 0,01 mio. kr.	Andel hjælp: 0,02 mio. kr.	Årsværk: 0,1
<p>Beskrivelse: <u>Kvaliteten af uddannelserne</u> De maritime uddannelsesinstitutioner er selvejende institutioner på taxametertilskud. Institutionerne dokumenterer deres resultater i et formelt kvalitetsstyringssystem med ekstern auditering. Den betydelige grad af decentralisering af ansvaret for uddannelserne skaber et behov for incitamentsstyring, hvor både kvantitet og kvalitet af institutionernes produktion har indflydelse på størrelsen af det samlede tilskud. En sådan styring kræver først og fremmest en relevant indikator for uddannelsernes kvalitet. I 2002 indkredsede styrelsen de indikatorer, der skal indgå i et nyt kvalitetsindeks. <u>Kvalitetsindeksets bestanddele</u> Der er i indekset fokus på tre hovedområder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Samfundsresultater Samfundsbetalt uddannelse skal gennem positive resultater for erhvervet og den enkelte bidrage til samfundets vækst. • Evaluering og udvikling Relevant og attraktiv erhvervsrettet uddannelse forudsætter en løbende proces, hvor uddannelsens indhold, metoder og miljø evalueres og udvikles. 		

(14) Kvalitetsindeks på søfartsuddannelserne

- **Effektivitet**

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

Nedenfor er anført de indikatorer, som indekset konkret består af:

- + **Beskæftigelsesindeks** (Samfundsresultater)
- + **Erhvervsinvolveringsindeks** (Samf.+Eval. og udv.)
- + **2* Udviklingsindeks** (Eval. og udv.)
- + **Studieeffektivitetsindeks⁶** (Effektivitet)
- + **Fastholdelsesindeks⁷** (Effektivitet)
- + **Undervisningsressourceindeks** (Effektivitet)

Ovenstående budget dækker udgifter til indsamling af data til, og udarbejdelse af, kvalitetsindekset.

Resultatmål:

2003: 0.72
2004: 0.74
2005: 0.76
2006: 0.77

⁶ Beregnes som: Antal dimittender inden for normeret tid på en årgang divideret antal studerende, der påbegyndte uddannelsen på årgangen.

⁷ Beregnes som: 1 minus antal studerende på en årgang udmeldt uden at have gennemført uddannelsen divideret studerende på årgangen.

Støtteprocesser til kerneprocesserne

(15) Nemmere og mere effektiv adgang til styrelsens ydelser (e-administration)		
Understøtter Vækststrategien: Regelforenkling og administrative lettelser hhv. Et digitaliseret Danmark	Excellence kriterium: Partnerskaber og ressourcer	Vægt: 5 %
Direkte løn: 0,4 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 2,0 mio. kr.	Andel i %: 1,7
Andel G&A: 0,1mio. kr.	Andel hjælpe: 0,2 mio. kr.	Årsværk: 1,0
<p>Beskrivelse:</p> <p>I det moderne netværkssamfund er det en forventning fra styrelsens kunder, at det er muligt at kommunikere med styrelsen og at få adgang til så mange produkter som muligt alle døgnet 24 timer. Dette er specielt vigtigt, når kundegruppen er spredt globalt, som det er tilfældet med dansk søfart, fordi alle tider af døgnet hermed vil være ”inden for normal arbejdstid”.</p> <p>Søfartsstyrelsen har i årene 1999 – 2003 udviklet og implementeret helt nye IT-produktionssystemer. Systemerne er baseret på en moderne IT-arkitektur, der bl.a. giver mulighed for at etablere IT-understøttelse af de krav, styrelsens kunder måtte stille til direkte adgang til styrelsens ydelser. Fundamentet for digitalisering af styrelsens forvaltning er således til stede.</p> <p>Styrelsen vil prioritere de IT-investeringer, der giver størst mulig effektiviseringsgevinst for styrelsen, andre offentlige myndigheder og kunderne.</p>		
<p>Resultatmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Søfartsstyrelsen gennemfører i 2004 et projekt, som ved udgangen af 1. kvartal 2005 fuldt ud understøtter elektronisk indberetning af alle mønstringsdata for søfarende. En testversion af projektet skal være klar ultimo 2004. • Styrelsen udvikler i 2004 sit produktionssystem, så det bliver muligt at erindre rederen m.fl. om tidspunktet for afholdelsen af lovpligtige syn. 		

(16) Søfartsstyrelsens arbejde med Excellencemodellen		
Understøtter Vækststrategien:	Excellence kriterium: Processer	Vægt: 5 %
Direkte løn: 0,2 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,05 mio. kr.	Andel i %: 0,2
Andel G&A: 0,04 mio. kr.	Andel hjælpe: 0,06	Årsværk: 0,4
<p>Beskrivelse: Styrelsen vil i 2004 forsætte sit arbejde med Excellencemodellen. Specielt vil styrelsen – i regi af IMO – fokusere på udarbejdelse af en international flagstatskode, dvs. retningslinier for gode flagstater, og tilhørende audit program. Flagstatskoden forpligter de kontraherende parter til at leve op til de internationale konventioner om søsikkerhed og forureningsforebyggelse, og er således et væsentligt instrument til fremme af flagstatsansvaret. Søfartsstyrelsen koordinerer arbejdet med både flagstatskoden og audit programmet i to såkaldte korrespondencegrupper i IMO.</p> <p>Koden og audit programmet forventes vedtaget på IMO's generalforsamling i 2005, men inden da</p>		

(16) Søfartsstyrelsens arbejde med Excellencemodellen

vil Søfartsstyrelsen gennemføre et internt audit med henblik på dels at teste styrelsens opfyldelse af kravene til en ansvarlig kvalitetsflagstat, og dels at afprøve det udkast til kode, der på det tidspunkt foreligger. Erfaringerne fra det interne audit vil herefter kunne anvendes i det videre arbejde i korrespondencegrupperne. Målet er således at forbedre egen indsats og påvirke de flagstater, der ikke lever op til deres forpligtelser.

Resultatmålet kunne ligeså vel have været beskrevet under resultatmål nr. 4 om kvalitetsstyring og resultatmål nr. 8 om fremme af kvalitetsskibsfart.

Resultatmål:

- Søfartsstyrelsen gennemfører senest 1. juli 2004 et internt flagstats audit efter audit programmet.

(17) Det rummelige arbejdsmarked

Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Samfund	Vægt: 2 %
Direkte løn: 0,08 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: n.a.	Andel i %: 0,1
Andel G&A: 0,02 mio. kr.	Andel hjælpe: 0,03 mio. kr.	Årsværk: 0,2

Beskrivelse: Søfartsstyrelsen vil i det kommende år leve op til nedenstående målsætning for det rummelige arbejdsmarked.

Det skal bemærkes, at dette resultatmål er ekskl. uddannelsesinstitutionerne, herunder skoleskibet DANMARK, da styrelsen ikke har direkte indflydelse på ansættelser m.v.

Resultatmål:

Styrelsen skal mindst opnå følgende andele:

% af årsværk	Mål	Resultat
1999		1,2
2000		0,8
2001	≥2,5	3,0
2002	≥3,0	3,2
2003	≥3,5	3,7
2004	≥3,5	-
2005	≥3,5	-
2006	≥3,5	-
2007	≥3,5	-

Opgørelsen sker ultimo året. Tallet for 2003 er pr. 1. september 2003.

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

Kerneprocess	Overordnede målsætninger for kerneprocessen	Politik for Søfartsstyrelsen	Resultatmål
Tværgående forhold			
	Det skal være effektivt og let at være kunde og interessant i styrelsen	Søfartsstyrelsen vil effektivisere ved en prioritering af arbejdsopgaverne og effektivisering af arbejdsprocesserne bla. gennem udbygget anvendelse af IT.	(15) E-administration
	Omkostningerne ved det ”administrative bøl” for erhvervet skal i videst muligt omfang nedbringes.	Søfartsstyrelsen vil løbende arbejde for at understøtte sin sagsbehandling digitalt og samtidig lette erhvervenes og borgernes adgang til styrelsens ydelser via digitale medier.	(15) E-administration
	Reglerne på det maritime område skal være internationale, let tilgængelige, begrænset til det nødvendige og nyde opbakning i erhverv og samfund	Søfartsstyrelsen vil være en af hovedaktørerne i såvel internationale som nationale fora, hvor der træffes væsentlige beslutninger om maritime forhold inden for styrelsens område, herunder opnå størst mulig indflydelse på søfartspolitikken i EU.	(11) Globale vækstvilkår (8) Fremme af kvalitetsskibsfart
Sikkerhed, Sundhed og miljø			
	Kvalitetsskibsfart globalt og regionalt skal vindefrem og sub-standard skibe skal elimineres.	Styrelsen vil fremme kvalitetsskibsfart gennem udarbejdelse af internationale retningslinier til gode flagstater og auditering heraf.	(1) EU (4) Kvalitetsstyring (8) Fremme af kvalitetsskibsfart (9) Synsvirksomhed
		Søfartsstyrelsen vil udbygge samarbejdet med andre relevante myndigheder om håndtering af kyststatsrollen, herunder medvirke til en klar ansvarsfordeling mellem myndighederne.	(7) Sejladsikkerhed
	Arbejds- og levevilkårene – sikkerhed og sundhed – i danske skibe skal være blandt de bedste i verden og følge udviklingen i samfundet i øvrigt.		(6) Alvorlige arbejdsulykker til søs (9) Synsvirksomhed

Kerneprocess	Overordnede målsætninger for kerneprocessen	Politik for Søfartsstyrelsen	Resultatmål
Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser			
	Søfartsstyrelsen skal være værdiskabende for kvalitetsredere, så det er attraktivt at drive kvalitetsskibe under dansk flag.	Søfartsstyrelsen vil fortsat arbejde for, at det bliver muligt for dansk søfart at fastholde og udbygge markedsadgange, og at fastholde dansk ejet kvalitetsskibsfart under dansk flag.	(10) Andel af verdenstonngagen (11) Globale vækstvilkår
		Styrelsen vil arbejde for en styrkelse af implementeringen af de internationale erstatningsmekanismer.	(11) Globale vækstvilkår
	Søfartsstyrelsen skal sikre konkurrencedygtige vilkår på åbne og udbyggede markeder for en dansk registreret handelsflåde med et højt sikkerheds-, sundheds- samt miljømæssigt niveau, samt et højt niveau for beskyttelse af de søfarendes rettigheder.	Styrelsen vil fortsat arbejde for, at det bliver muligt for dansk søfart at fastholde og udbygge markedsadgange, og fastholdelse af en dansk ejet kvalitetsskibsfart under dansk flag.	(10) Andel af verdenstonngagen (11) Globale vækstvilkår
		Styrelsen vil arbejde for internationalt bindende krav til de søfarendes rettigheder.	
Maritime kompetencer			
	Søfartsstyrelsen skal tilbyde nogle af verdens bedste maritime uddannelser, der skal være trendsættere over for andre landes uddannelser.	Styrelsen vil i samarbejde med erhvervene, og andre der har central viden udvikle og samordne attraktive uddannelser og uddannelsesmiljøer for studerende, der giver danske søfarende sådanne kvalifikationer, at de til stadighed vil være attraktive at ansætte i søfarts- og fiskerierhvervene samt i industrien i land.	(13) Opfølgning på vækststrategien (14) Kvalitetsindeks på skolerne
	Søfartsstyrelsen skal sikre at tilgangen af studerende til søfartsuddannelserne svarer til erhvervenes behov.		(12) Tilgangen til søfartsuddannelserne
	Søfartsstyrelsen skal arbejde for, at der i ”Det Blå Danmark” sker en løbende forbedring og tilpasning af alle kompetencer til skibs- og rederidrift, samt de øvrige hovedområder i ”Det Blå Danmark”.	Styrelsen skal tilvejebringe et stærkt videns- og udviklingsmiljø og fortsat organisere sig, så der kan leveres de politik forslag, som kan bidrage et at bedre betingelserne for dansk søfart.	(16) Excellencemodellen
Støtteprocesser til kerneprocesserne			

Kerneprocess	Overordnede målsætninger for kerneprocessen	Politik for Søfartsstyrelsen	Resultatmål
	Arbejdet i Søfartsstyrelsen baserer sig på koncernens værdier og underbygger medarbejdernes evne til selvstændig opgavevaretagelse, nytænkning og brug af ny teknologi til gavn for styrelsens effektive opgavevaretagelse	Styrelsen vil styrke medarbejder involvering, videnstyring og e-administration.	(15) E-administration (16) Excellencemodellen
		Styrelsen vil tilpasse formuleringen af styrelsens værdier til Økonomi- og Erhvervsministeriets værdier.	(16) Excellencemodellen

Bilag 2: Danmarks tidligere placeringer i forskellige MOU's

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

PARIS-MOU

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

2002	2001	2000	1999
10.	4.	9.	8.

Antallet af tilbageholdte skibe har været.

2002	2001	2000	1999
20	13	15	9

TOKYO-MOU (omfatter lande omkring Stillehavet)

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

2002	2001	2000	1999
16	9	-	-

Antallet af tilbageholdte skibe har været.

2002	2001	2000	1999
0	3	6	4

US COAST GUARD

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

2002	2001	2000	1999
6	4	2	1

Antallet af tilbageholdte skibe har været.

2002	2001	2000	1999
1	1	1	0

Bilag 3: Scorebog

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

<i>Resultatmål</i>	<i>Budget (mio. kr.)</i>	<i>Opfyldt</i>	<i>Delvist opfyldt</i>	<i>Ikke opfyldt</i>
Tværgående mål				
(1) EU	1,4	Alle 4 mål er opfyldt	Mindst 3 mål er opfyldt	Mindre end 3 mål er opfyldt.
(2) Enhedsomkostninger og sagsbehandlingstid	45,2	Alle mål opfyldt	Højst 2 mål har en negativ produktivitsændring	Mere end 2 mål har en negativ produktivitsændring
(3) Ministerbetjening	2,8	Alle 3 målepunkter $\geq 95\%$	2 målepunkter $\geq 95\%$, resten $\geq 90\%$	1 eller intet målepunkt $\geq 95\%$
Sikkerhed, Sundhed og Miljø				
(4) Kvalitetsstyring	1,6	Alle 3 mål er opfyldt	Mindst 2 punkter er opfyldt	0 eller 1 mål er opfyldt.
(5) Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn	0,9	Procedurene er sat i kraft 1 april Det totale antal tilbageholdelser overstiger ikke 50 %	Procedurene er sat i kraft 1 maj Det totale antal tilbageholdelser overstiger ikke 60 %	Procedurene er sat i kraft 1 maj Det totale antal tilbageholdelser overstiger 60 %
(6) Alvorlige personulykker til søs	3,3	Antallet af alvorlige arbejdsulykker ≤ 126	Antallet af alvorlige arbejdsulykker ≤ 135	Antallet af alvorlige arbejdsulykker > 135
(7) Sejladsikkerhed	4,8	Alle 3 mål er opfyldt	Mindst 2 punkter er opfyldt	0 eller 1 mål er opfyldt.
(8) Fremme af kvalitetsskibsfart	0,7	Alle 5 mål er opfyldt	Mindst 4 punkter er opfyldt	3 eller færre mål er opfyldt.
(9) Synsvirksomhed	36,2	≥ 1.845	≥ 1.800	< 1.800
Økonomiske rammebetingelser				
(10) Danmarks andel af verdenstonnagen	*	Det samlede tonnage udgør mindst 1,2 % af verdenstonnagen	Det samlede tonnage udgør mindst 1,17 % af verdenstonnagen	Det samlede tonnage er mindre end 1,7 % af verdenstonnagen
(11) Globale vækstvilkår – nye markedsadgange	1,1	Alle 3 mål er opfyldt	Mindst 2 punkter er opfyldt	0 eller 1 mål er opfyldt.
Maritime kompetencer				
(12) Tilgangen til uddannelserne	0,6	≥ 1.600	≥ 1.550	< 1.550
(13) Opfølgning på den søfartspolitiske vækststrategi	0,6	Den udarbejdede handlingsplan følges.	Handlingsplanen følges bortset fra små afvigelser	Der er større afvigelser i opfyldelsen af handlingsplanen

<i>Resultatmål</i>	<i>Budget (mio. kr.)</i>	<i>Opfyldt</i>	<i>Delvist opfyldt</i>	<i>Ikke opfyldt</i>
(14) Kvalitetsindeks på søfartsuddannelserne	0,2	≥ 0,74	≥ 0,70	< 0,70
Mål, der falder udenfor, eller går på tværs af kerneprocesserne				
(15) E-administration	2,6	Begge mål opfyldt	Et af målene er højst 3 måneder forsinket.	Begge mål nås ikke
(16) Søfartsstyrelsens arbejde med Excellence	0,3	Det interne audit er gennemført senest 1/7	Det interne audit er gennemført senest 1/9	Det interne audit er gennemført senere end 1/9
(17) Det rummelige arbejdsmarked	0,1	≥ 3,5	≥ 3,0	< 0,3

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

Bilag 4: Produktion, produktivitet og sagsbehandlingstid

Produktion

<i>Driftsområde</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>
Syn på passagerskibe	-	-	522	476	238	490	490	490
Syn på lastskibe	-	-	1.047	1.316	658	855	855	855
Syn på fiskeskibe	-	-	632	865	859	375	375	375
Syn på andre skibe	-	-	136	186	93	65	65	65
Ulykkesopklaring	120	155	98	204	109	80	80	80
Skibsregistrering	3.356	4.411	4.289	4.086	3.001	4.000	4.000	4.000
Refusionssager	4.411	4.817	5.261	3.509	2.096	4.000	4.000	4.000
Besætningsskemaer	52.032	52.532	43.435	50.010	29.029	52.000	52.000	52.000
Arbejdsulykker	1.034	971	823	591	456	700	700	700
Lægeattester	12.423	12.261	13.800	13.202	9.076	14.000	14.000	14.000
Auditering af uddannelser	-	44	34	32	16	30	30	30
Speedbådsbeviser	-	1.630	2.671	6.822	5.262	1.500	1.500	1.500
Duelighedsbeviser	-	5.554	5.401	6.477	4.818	5.500	5.500	5.500
Søfartsbøger	1.816	2.023	1.819	2.134	1.801	1.800	1.800	1.800
Sønæringsbeviser	5.713	3.917	3.803	4.362	2.952	4.000	4.000	4.000
Tiltalsager	-	96	168	88	48	90	90	90

Tallene indtil 2003 er opnået resultat, i 2003 er tallet status pr. 1. september 2003, og fra 2004 og frem er der tale om det forventede antal.

Bemærk, at styrelsen pr. 1. januar 2001 skiftede opgørelsesprincip for antallet af syn. Det er ikke muligt at sammenligne med antallet af opgjorte syn fra før dette tidspunkt.

Enhedsomkostning inkl. fordeling af indirekte omkostninger

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

<i>Driftsområde (kr.)</i>	<i>Opnået 2002 niveau 2004</i>	<i>Sept. 2003, niveau 2004</i>	<i>Resultatmål ændring fra 2003 til 2004¹⁾</i>	<i>Forventet 2004, niveau 2004.</i>
Syn på passagerskibe	26.231	28.363	3	27.459
Syn på lastskibe	13.063	11.830	3	11.453
Syn på fiskeskibe	8.188	6.304	3	6.103
Syn på andre skibe	21.162	25.345	3	24.537
Ulykkesopklaring	26.428	15.888	3	15.381
Skibsregistrering	1.002	1.058	3	1.024
Refusionssager	361	378	3	366
Besætningsskemaer	24	17	3	17
Arbejdsulykker	210	67	3	65
Lægeattester	28	33	3	32
Auditering af udd.	45.961	46.798	3	45.305
Speedbådsprøver	52	82	3	79
Duelighedsbeviser	101	123	3	119
Søfartsbøger	253	215	3	209
Sønæringsbeviser	208	188	3	182

1) Den relative ændring skal ses i forhold til det endelige resultat for 2003.

Længere frem forventer styrelsen nedenstående profil. Styrelsen vil dog formentlig fra resultatkontrakten for 2005 angive produktivitetsforbedringen set over hele kontraktperioden og ikke kun fra år til år.

<i>Ændring pr. driftsområde</i>	<i>2004 til 2005</i>	<i>2005 til 2006</i>	<i>2006 til 2007</i>
Syn på passagerskibe	3	3	3
Syn på lastskibe	3	3	3
Syn på fiskeskibe	3	3	3
Syn på andre skibe	3	3	3
Ulykkesopklaring	3	3	3
Skibsregistrering	3	3	3
Refusionssager	3	3	3
Besætningsskemaer	3	3	3
Reg. af arbejdsulykker	3	3	3
Lægeattester	3	3	3
Auditering af uddannelser	3	3	3
Speedbådsprøver	3	3	3
Duelighedsbeviser	3	3	3
Søfartsbøger	3	3	3
Sønæringsbeviser	3	3	3

Ændringen fra 2002 til 2003 er pr. 1. oktober 2002.

Til belysning af enhedsomkostningernes sammensætning vises nedenfor, enhedsomkostningerne ekskl. fordeling af indirekte omkostninger, dvs. den rene produktionspris for varen.

Enhedsomkostning ekskl. fordeling af indirekte omkostninger

<i>Driftsområde (kr.)</i>	<i>Opnået 2002 niveau 2004</i>	<i>Sept. 2003, niveau 2004</i>	<i>Resultatmål ændring fra 2003 til 2004 ¹⁾</i>	<i>Forventet 2004, niveau 2004.</i>
Syn på passagerskibe	11.631	12.552	3	12.152
Syn på lastskibe	5.872	5.402	3	5.230
Syn på fiskeskibe	3.755	2.827	3	2.737
Syn på andre skibe	9.163	11.264	3	10.904
Ulykkesopklaring	8.881	12.162	3	11.774
Skibsregistrering	327	344	3	333
Refusionssager	114	111	3	108
Besætningsskemaer	8	5	3	5
Arbejdsulykker	67	19	3	19
Lægeattester	8	12	3	12
Auditering af udd.	17.345	17.272	3	16.721
Speedbådsprøver	17	26	3	25
Duelighedsbeviser	35	40	3	39
Søfartsbøger	112	64	3	62
Sønæringsbeviser	60	57	3	55

1) Den relative ændring skal ses i forhold til det endelige resultat for 2003.

Bruttosagsbehandlingstid (kalenderdage)

<i>Driftsområde</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>
Skibsregistrering	15,3	16,7	14,2	13,4	18,0	17	17	17	17
Refusionssager	12,5	16,2	24,2	3,1	14,3	14	14	14	14
Besætningsskemaer	11,6	5,3	4,3	8,8	9,7	10	10	10	10
Registrering af arbejdsulykker	-	-	-	1,1	1,0	6	6	6	6
Lægeattester	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	3	3	3	3
Speedbådsprøver	-	2,6	4,0	1,0	1,0	3	3	3	3
Duelighedsbeviser	-	5,1	5,1	2,5	1,0	3	3	3	3
Søfartsbøger	-	2,4	2,6	1,4	1,0	3	3	3	3
Sønæringsbeviser	-	4,1	2,3	1,5	1,0	3	3	3	3
Tiltalsager	-		47,8	53,8	39,8	70	70	70	70

Tallene indtil 2003 er opnået resultat, i 2003 er tallet status pr. 1. september 2003, og fra 2004 og frem er der tale om forventet antal.

Bilag 5: Budget og bevillingsforhold

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

FFL-04 (mio. kr.)	2003	2004	2005	2006	2007
Nettoudgiftsbevilling	152,1	136,9	131,8	130,1	127,7
Udgifter	166,6	152,8	146,7	145,0	142,6
Indtægter	14,5	15,9	14,9	14,9	14,9
Årsværk	240	228	218	214	214

Ovenstående er inkl. indtægtsdækket virksomhed.

Styrelsens interne budget (excl. indtægtsdækket virksomhed) forventes i 2004 at fordele sig således:

Mio. kr.	Øvrig drift (mio. kr.)
Syn på skibe	14,8
Opklaring af ulykker	4,3
Regeludarbejdelse under Sikkerhed, Sundhed og Miljø	8,3
Sejladssikkerhed	4,0
Sejlende skibe	5,5
Andet vedr. sikkerhed til Søs	8,9
Søfartssocialeforhold	6,4
Registrering af skibe	6,1
Rekruttering	0,4
Kvalitetsstyring af uddannelserne	1,2
Regeludarbejdelse under Maritime Kompetencer	1,1
Eksamen og censur	0,7
Sundhedsuddannelser	5,6
Andet vedr. uddannelser	4,6
Erhvervsmæssige rammebetingelser	8,4
Ministerbetjening	1,5
Internationalt arbejde	7,3
Skoleskibet DANMARK (underskudsgaranti)	6,0
Udvikling	3,6
Generel ledelse og administration	20,6
Hjælpefunktioner	33,5
I alt	152,8

Ovenstående budget er under forudsætning af, at styrelsen opnår provenuet på 9 mio. kr. for betaling for lovpligtige syn, som forudsat på FL2004.

Kompetence og ansvarsfordeling

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

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

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

Ikrafttræden, resultatvurdering og revision

Resultatkontrakten træder i kraft den 1. januar 2004 og løber indtil den 31. december 2007. Resultatkontrakten revideres hvert år, hvor der indgås en ny resultatkontrakt for de kommende 4 år. Dette betyder, at de måltal, der i denne kontrakt rækker ud over finansåret 2004, kan ændres ved indgåelse af en ny resultatkontrakt på baggrund af den information, der er til rådighed ved indgåelsen af næste års resultatkontrakt. Endvidere kan resultatmål slettes og nye kan indgå, således at resultatmålene hele tiden er aktuelle og relevante for styrelsen.

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

Bedømmelsen af målopfyldelsen i resultatkontrakten vil ske ud fra vedlagte ”scorebog”.

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

København, den 13. januar 2004

Departementschef, Michael Dithmer

Direktør, Jørgen Hammer Hansen