

# **Søfartsstyrelsens resultatkontrakt 2001 - 2004**

# Indholdsfortegnelse

<b><u>INDLEDNING</u></b> .....	<b>3</b>
<b><u>FORANDRINGER SIDEN SIDSTE KONTRAKT</u></b> .....	<b>3</b>
<b>1. <u>VILKÅR</u></b> .....	<b>3</b>
<b>2. <u>MISSION</u></b> .....	<b>3</b>
<b>3. <u>VISION</u></b> .....	<b>3</b>
<b>4. <u>STRATEGISKE UDFORDRINGER</u></b> .....	<b>5</b>
<b>4.1 <u>KOBLING TIL .DK21</u></b> .....	<b>5</b>
<b>5. <u>OVERSIGT OVER ALLE RESULTATMÅL</u></b> .....	<b>6</b>
<b>5.1 <u>SAMMENHÆNGEN MELLEM RESULTATMÅLENE OG .DK21</u></b> .....	<b>7</b>
<b>6. <u>PRIMÆRE RESULTATMÅL</u></b> .....	<b>8</b>
<b>6.1 <u>STYRELSENS RESULTATER</u></b> .....	<b>8</b>
<u>ÅNTAL UDFØRTE SYN</u> .....	8
<u>DANSKE SKIBE TILBAGEHOLDT VED PSC-SYN</u> .....	9
<u>REDUKTION AF DØDSULYKKER OG ALVORLIGE ARBEJDSULYKKER I SØFARTS- OG FISKERIEERHVET</u> .....	11
<u>TILGANGEN TIL UDDANNELSERNE I STYRELSENS REGI</u> .....	12
<u>KVALITETSINDEKS PÅ UDDANNELSERNE</u> .....	13
<b>6.2 <u>STRATEGI OG UDVIKLING</u></b> .....	<b>14</b>
<u>NYE UDDANNELSESLOVE</u> .....	14
<u>KONCERNPROJEKT: DEN BLÅ LANDEVEJ</u> .....	14
<u>PROJEKT: QUALITY SHIPPING</u> .....	16
<b>6.3 <u>VIDENSTYRING</u></b> .....	<b>17</b>
<u>STYRKELSE AF STYRELSENS INTERNATIONALE FOKUS</u> .....	17
<u>SYGEFRAVÆRET</u> .....	18
<u>MEDARBEJDER TILFREDSHEDSUNDERSØGELSE</u> .....	18
<b>7. <u>ØVRIGE RESULTATMÅL</u></b> .....	<b>19</b>
<b>7.1 <u>STYRELSENS RESULTATER</u></b> .....	<b>19</b>
<u>MNISTERBETJENING</u> .....	19
<u>TOTALPRODUKTIVITET</u> .....	21
<u>ENHEDSOMKOSTNINGER</u> .....	22
<u>SAGSBEHANDLINGSTID</u> .....	23
<u>KUNDEUNDERSØGELSE</u> .....	23
<u>DEN DANSKE HANDELSFLÅDES ANDEL AF VERDENS SAMLEDE TONNAGE</u> .....	24
<b>7.2 <u>STRATEGI OG UDVIKLING</u></b> .....	<b>25</b>
<u>REGELTILTAG PÅ FISKERIOMRÅDET</u> .....	25
<b>7.3 <u>VIDENSTYRING</u></b> .....	<b>26</b>
<u>BENCHMARKING</u> .....	26
<u>DET RUMMELIGE ARBEJDSMARKED</u> .....	26
<u>IMPLEMENTERING AF REGISTRERINGSGRUNDLAGET</u> .....	28
<b>8. <u>BUDGET OG BEVILLINGSFORHOLD</u></b> .....	<b>29</b>
<b>9. <u>KOMPETENCE OG ANSVARSFORDELING</u></b> .....	<b>29</b>
<b>10. <u>IKRAFTTRÆDEN, RESULTATVURDERING OG REVISION</u></b> .....	<b>29</b>

## Indledning

Søfartsstyrelsen er en styrelse under Erhvervsministeriet. Styrelsen består af den centrale styrelse, 10 synskontorer udenfor den centrale styrelse inkl. kontorerne i Thorshavn, Nuuk og Rotterdam. Endvidere hører der fra 1. januar 2001 under Søfartsstyrelsen: 3 undervisningscentre, 5 maskinmesterskoler, 1 navigationsskole og 1 skipperskole alle som taxameterstyrede selvejende institutioner samt 1 skoleskib og 1 Center for Maritim Sundhedsuddannelse. Endvidere har Søfartsstyrelsen andel i simulatorcentret DanSim ved Danmarks Maritime Institut (DMI) i Lyngby.

## Forandringer siden sidste kontrakt

Siden resultatkontrakten for 2000 - 03 blev underskrevet, er den nye skolestruktur blevet vedtaget, hvilket medfører, at alle styrelsens undervisningsinstitutioner bortset fra Skoleskibet DANMARK og Center for Maritim Sundhedsuddannelser pr. 1. januar 2001 vil være selvejende, taxameterstyrede institutioner.

### 1. Vilkår

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

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

På trods af denne forskel, vil styrelsen i denne kontrakt omtale søfarts- og fiskerierhvervet under ét som enten søfartserhvervet, eller kun erhvervet.

Endelig varetager Søfartsstyrelsen Erhvervsministeriets opgaver på det transportpolitiske område.

### 2. Mission

Styrelsens mission er:

*At fremme sikkerhed og godt arbejdsmiljø på rent hav, samt effektivt at styrke søfartserhvervets konkurrenceevne og beskæftigelse.*

### 3. Vision

Søfartsstyrelsens overordnede vision er:

*Søfartsstyrelsen sætter pejlemærker for fremtidens kvalitetsøfart.*

Styrelsen har på grund af de meget forskellige fagområder fundet det hensigtsmæssigt, at definere en vision for hvert af de vigtigste områder, der understøtter styrelsens overordnede vision.

#### **Skibsfartspolitik og regelfastsættelse**

Søfartsstyrelsen vil være en af hovedaktørerne i såvel internationale som nationale fora, hvor væsentlige beslutninger for søfart træffes.

Styrelsen skal arbejde for nationalt som internationalt, at reglerne for erhvervet skal være let tilgængelige, begrænset til det nødvendige og nyde opbakning i erhvervet.

### ***Sikkerhed / arbejdsmiljø / levevilkår på danske skibe***

Sikkerheden på danske handels- og fiskeskibe skal være blandt de bedste i verden, og de søfarendes arbejdsmiljø og sociale forhold skal så vidt muligt svare til forholdene på land.

Regelsættet på arbejdsmiljøområdet skal i videst muligt omfang internationaliseres.

### ***Uddannelsesområdet***

Søfartsstyrelsen skal tilbyde nogle af verdens bedste maritime uddannelser, der skal være trendsættende over for andre landes uddannelser. Der skal uddannes et tilstrækkeligt antal søfarende, fiskere og maskinmestre med så brede kvalifikationer og højt niveau, at det til stadighed vil være attraktivt at ansætte dem i handelsflåden, fiskerierhvervet og industrien i land.

### ***Erhvervsøkonomiske forhold***

Søfartsstyrelsen vil styrke sin viden om og indflydelse på dansk og international skibsfart, herunder dansk skibsfarts konkurrencevilkår, samt i relation til de øvrige transportformers erhvervsøkonomiske forhold.

### ***Administrative forhold***

Søfartsstyrelsen skal være blandt de bedste i statsadministrationen, når det gælder:

- anvendelse af IT-teknologi, herunder web-teknologien, til at lette sagsbehandlingen og til spredning af information og viden – internt og eksternt,
- effektiv kommunikation med omverden,
- en serviceorienteret holdning – internt og eksternt,
- kompetenceudvikling og videnstyring,
- ressourcestyring, og
- tilgængelighed til styrelsens regler.

Styrelsen skal udvikle og understøtte et videncenter ved bl.a. at,

- holde foredrag,
- danne partnerskaber med forskningsinstitutioner og andre søfartsadministrationer,
- inddrage personer som f.eks. enten ph.d. studerende, forskere eller trainees,
- udgive artikler om søfartsrelaterede emner.

## 4. Strategiske udfordringer

### I kontraktperioden er de vigtigste strategiske udfordringer for styrelsen:

- At medvirke til at tilgangen af studerende til søfartsuddannelserne kommer på et niveau, der svarer til erhvervets behov, dette modsvarer af resultatmål nr. 4.
- At sikre en sammenhæng imellem indsats og effekt på sikkerheds- og arbejdsmiljøområdet, hvilket kommer til udtryk i resultatmålene 1, 2, 3 og 8
- At sikre konkurrencedygtige vilkår for en dansk handelsflåde med et højt sikkerheds- og arbejdsmiljømæssigt niveau, samt beskyttelse af det eksterne miljø, dette ses i resultatmålene 2, 7, 8 og 17.
- At indføre, anvende og vedligeholde den mest moderne metode og teknologi i videnstyring, sagsbehandling, ressourcestyring og kontakten med styrelsens samarbejdspartnere og offentligheden, dette fremgår af målene 9, 13, og 14.

### 4.1 Kobling til .dk21

Som det fremgår af ovenstående, er Søfartsstyrelsens overordnede vision ” Søfartsstyrelsen sætter pejlemærker for fremtidens kvalitetssøfart. ”.

Visionens hovedvægt ligger på fokusområde pejlemærkerne ”Globalt udsyn”, ”Det holdbare samfund”, ”Det kompetente og innovative Danmark” og ”Et Danmark med velfungerende markeder” .

På det uddannelsesmæssige område er der for det sejlene personel tale om internationalt fastsatte minimumskrav, således at der meget langt hen ad vejen er tale om et globalt arbejdsmarked for et globalt erhverv. Skibsfartspolitikken sigter på vedligeholdelse og udbygning af åbne og velfungerende markeder, da skibsfartserhvervets indtjening og beskæftigelse - på land som til vands - såvel stammer fra danskejede skibe registreret i Danmark og i udlandet som fra indchartrede skibe. Herudover er rederisektoren med til at skabe indtjening og beskæftigelse i den øvrige del af Det Blå Danmark.

I takt med, at transportkøberne i stigende grad efterspørger dør til dør løsninger og supply chain management, hvor samlede transport- og logistikbehov står i centrum, bliver der stillet nye krav til skibsfarten.

For det holdbare samfund koncentrerer arbejdet sig om etablering af tidssvarende og sikre arbejdspladser samt et godt arbejdsmiljø. Hertil kommer sikring af passagerers sikkerhed. Regeludvikling og synsaktiviteter af såvel dansk registrerede som udenlandsk registrerede skibe står i centrum for dette arbejde. For udenlandsk registrerede skibe søges dette sikret gennem syn, når de anløber dansk havn. Hertil kommer, at styrelsen i samarbejde med andre søfartsadministrationer har påbegyndt et arbejde med at påvirke flagstater, der ikke lever op til deres forpligtelser. Regelgrundlaget på det sikkerhedsmæssige område forsøges så vidt muligt aftalt internationalt, så sikkerhedsmæssige forhold ikke bliver en konkurrenceparameter.

## 5. Oversigt over alle resultatmål

I nærværende resultatkontrakt findes følgende resultatmål for Søfartsstyrelsen:

Nr.	Resultatmål	Status	Løn + drift (kr.)
<b>Styrelsens resultater</b>			
1	Antal udførte syn	Primært mål	41.300.000
2	Danske skibe tilbageholdt ved PSC-syn	Primært mål	n.a.
3	Reduktion af arbejds- og dødsulykker i søfarts- og fiskerierhvervet	Primært mål	n.a.
4	Tilgangen til uddannelserne i styrelsens regi	Primært mål	n.a.
5	Kvalitetsindeks på uddannelserne <sup>1)</sup>	Primært mål	165.300.000
12	Ministerbetjening	Øvrigt mål	673.000
13	Totalproduktivitet	Øvrigt mål	*
14	Enhedsomkostninger	Øvrigt mål	4.166.000
15	Sagsbehandlingstid	Øvrigt mål	*
16	Kundetilfredshedsundersøgelse	Øvrigt mål	107.000
17	Den danske handelsflådes andel af verdens samlede tonnage	Øvrigt mål	n.a.
<b>Strategi og udvikling</b>			
6	Nye uddannelseslove	Primært mål	279.000
7	Koncernprojekt: Den blå landevej	Primært mål	586.000
8	Projekt: Quality shipping	Primært mål	479.000
18	Regeltiltag på fiskeriområdet	Øvrigt mål	150.000
<b>Videnstyring</b>			
9	Styrkelse af styrelsens internationale fokus.	Primært mål	3.000.000
10	Sygefravær	Primært mål	n.a.
11	Medarbejder tilfredshedsundersøgelse	Primært mål	58.000
19	Benchmarking af styrelsens opklaringsenhed	Øvrigt mål	143.000
20	Det rummelige arbejdsmarked	Øvrigt mål	n.a.
21	Implementering af registreringsgrundlaget	Øvrigt mål	100.000

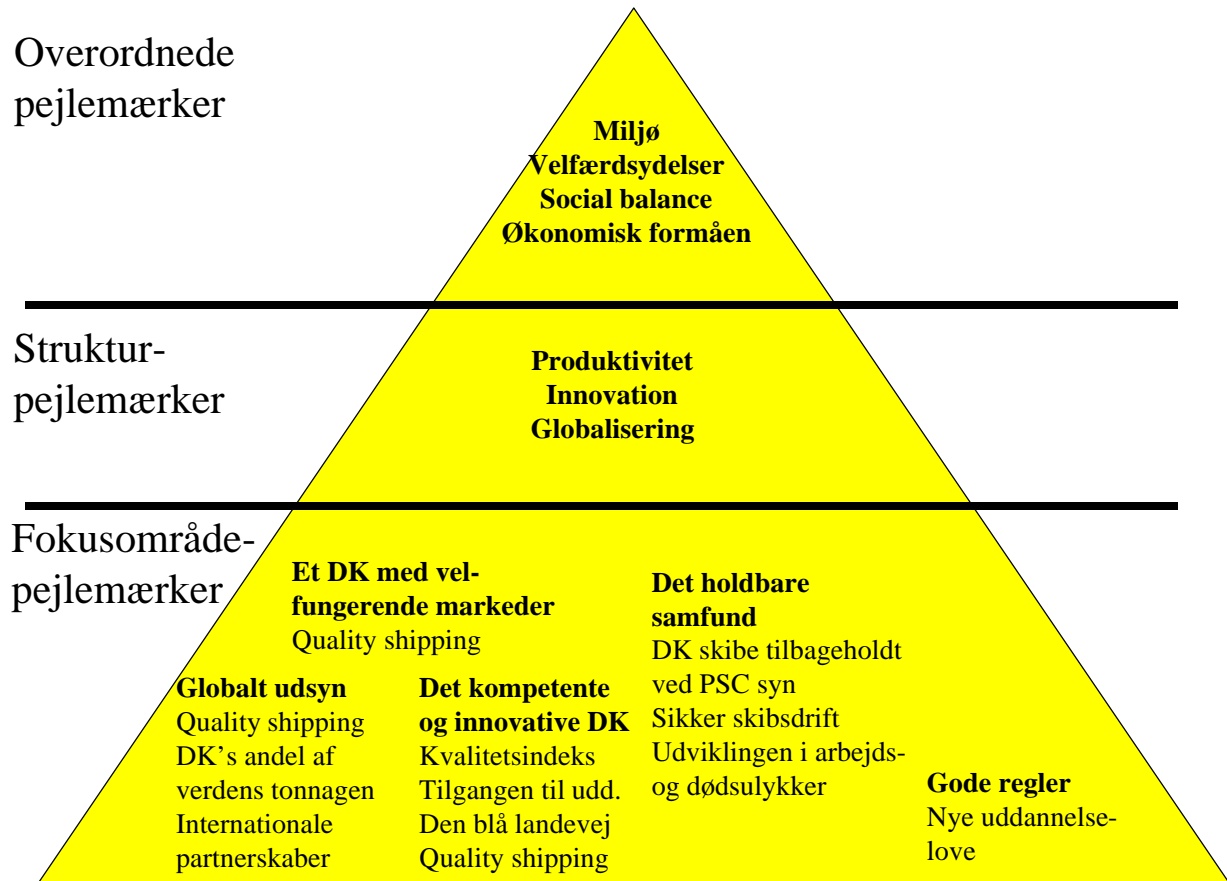
\* Disse budgetter er allerede dækket af andre resultatmål.

1) Separat hovedkonto

Ovenstående budgetter indeholder kun de direkte henførbare udgifter til de pågældende resultatmål. Styrelsen har først fra og med 2001 en tidsregistrering af en sådan kvalitet, at det er muligt at fordele andel af fælles funktioner, samt ydelser uden slutbruger.

## 5.1 Sammenhængen mellem resultatmålene og .dk21

7



### Resultatmål, der falder udenfor .dk21:

Antal syn,  
Benchmarking på Opklaringsfunktionen,  
Det rummelige arbejdsmarked,  
Enhedsomkostninger,  
Hurtig behandling af sociale ydelser,  
Implementering af registreringsgrundlaget,  
Kundetilfredshedsundersøgelse,  
Medarbejder tilfredshedsundersøgelse,  
Ministerbetjening,  
Sygefravær  
Styrkelse af styrelsens internationale fokus,  
Totalproduktivitet.

## 6. Primære resultatmål

De mål som styrelsen primært vil styre på i resultatkontraktperioden.

### 6.1 Styrelsens resultater

Det fokusområde, der indeholder produktions-, produktivitets-, kvalitets- og effektmål for drift og ministerbetjening

<b>(1) Antal udførte syn</b>									
<p><b>Baggrund og forudsætninger:</b> Sikkerhed til søs er et af styrelsens kerne- og fokusområder. Søfartsstyrelsen ser det som en af sine hovedopgaver at styrke indsatsen omkring udvikling af sikker skibsdrift, højnelse af arbejdsmiljøet og forebyggelse af forurening. Alle disse punkter er med til at forbedre søfartserhvervets konkurrenceevne og produktivitet, og er på denne måde med til at opfylde sigtepunkterne i .dk21.</p> <p>Resultatmålet for syn på skibe, bortset fra kampagnesyn, er fastlagt ud fra den kendte bestand af skibe på tidspunktet for kontraktens indgåelse, disse skibes synsterminer samt de planlagte og igangværende nybygninger. Resultatmålet for indkøbte skibe er fastlagt ud fra erhvervets øjeblikkelige situation.</p> <p>Styrelsen har ændret sin strategi på PSC-syn, således, at der nu mere målrettet søges efter de udenlandske skibe, der udgør en potentiel sikkerhedsrisiko.</p>	<p><b>Resultatmål:</b> I tabellen nedenfor er det bundlinien, der skal betragtes som målet, specifikationen på syn er kun en oplysning om, hvordan styrelsen forventes at komme op til målet. Styrelsen skal henlede opmærksomheden på, at der ikke kan siges noget om antallet af syn i årene 2003 og 2004, da det i sagens natur er afhængigt af antallet af skibe og antallet af synsområder under styrelsen.</p> <p>Resultatmålet, som er specificeret i nedenstående tabel er, at Søfartsstyrelsen i 2001 skal have gennemført 1.607 syn.</p> <table border="0"> <tr> <td>Øvrig drift</td> <td style="text-align: right;">20.000.000</td> </tr> <tr> <td>Lønsum</td> <td style="text-align: right;">21.300.000</td> </tr> <tr> <td><b>I alt</b></td> <td style="text-align: right;"><b>41.300.000</b></td> </tr> <tr> <td>Andel af bruttoudgifter</td> <td style="text-align: right;">26,7 %</td> </tr> </table>	Øvrig drift	20.000.000	Lønsum	21.300.000	<b>I alt</b>	<b>41.300.000</b>	Andel af bruttoudgifter	26,7 %
Øvrig drift	20.000.000								
Lønsum	21.300.000								
<b>I alt</b>	<b>41.300.000</b>								
Andel af bruttoudgifter	26,7 %								

Antal syn		1999	2000	2001	2002
Årlige syn på passagerskibe (≥ 20 BT)	Resultat	144	127	-	-
	Mål	153	116	120	120
Uanmeldte kontrolsyn på passagerskibe	Resultat	70	71	-	-
	Mål	70	70	55	55
Periodiske syn på fiskeskibe (≥ 20 BT)	Resultat	313	341	-	-
	Mål	274	283	256	225
Kampagnesyn på fiskeskibe (< 20 BT)	Resultat	168	214	-	-
	Mål	199	197	246	250
Første hovedsyn på nybygninger (≥ 20 BT)	Resultat	38	50	-	-
	Mål	45	49	50	50
Første hovedsyn på indkøbte skibe (≥ 20 BT)	Resultat	28	32	-	-
	Mål	35	30	30	30
ISM-auditeringer	Resultat	233	217	-	-
	Mål	120	194	140	225
PSC-syn	Resultat	590	596	-	-
	Mål	650	550	625 <sup>1)</sup>	625 <sup>1)</sup>
Kampagnesyn på lastskibe	Resultat	-	117	-	-
	Mål	-	100	100	100
<b>I alt</b>	<b>Resultat</b>	<b>1.584</b>	<b>1.765</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	<b>Mål</b>	<b>1.546</b>	<b>1.585</b>	<b>1.622</b>	<b>1.680</b>

1) 60 PSC-syn vil blive gennemført som udvidede syn.

## (2) Danske skibe tilbageholdt ved PSC-syn

### Baggrund og forudsætninger:

Et af Søfartsstyrelsens væsentligste formål er at sikre, at den danske handelsflåde har en god sikkerhedsmæssig standard, der fuldt ud lever op til internationale bestemmelser. Som en væsentlig indikator for effekten af dette arbejde anses antallet af danske skibe, der er tilbageholdt ved et PSC-syn (havnestatskontrol) i fremmed havn, set over en 3 årig periode (1997 – 1999).

Denne statistik er i 1999, ifølge international aftale (Paris MOU), blevet ændret, således at landene under Paris MOU bliver optaget på enten en black-list, grey-list eller en white-list. Hvor white-listen anses for lande med sikre skibe, black-listen er lande med usikre skibe, og grey-listen er gråzonen. Grænserne for, hvornår landet er på hvilken liste, er fastlagt på forhånd i aftalen. Ved optagelse på listen, bliver der endvidere foretaget en statistisk korrektion, således at placeringen ikke er afhængig af antallet af inspektioner.

Resultaterne tilbage i historien er ikke beregnet efter denne nye metode, hvorfor det ikke er muligt at komme med sammenligningstal for tidligere år.

For at sikre den danske flådes gode sikkerhedsmæssige ry og dermed fastholde konkurrenceevnen og den økonomiske formåen, er det vigtigt, at Danmark befinder sig i den bedste del af white-listen. Det har vist sig, at Danmark pga. af en del tilbageholdelser i sidste halvdel af 1998 og første halvdel af 1999, ikke ligger så godt, som ønsket, men dog alligevel i den bedste halvdel af white-listen, der i 1999 statistikken består af 20 lande.

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

Nr

Land

Inspektioner

Tilbageholdelser

1

Japan

98

0

2

Tyskland

1.814

42

3

Irland

243

3

4

Finland

439

8

5

Holland

2.185

66

### Resultatmål:

Det er målet at den danske placering skal være blandt de 5 bedste af de landes skibe, der synes ved PSC-syn inden for det område, der dækkes af Paris-aftalen.

Øvrig drift

n.a.

Lønsum

n.a.

I alt

n.a.

Andel af bruttoudgifter

n.a.

6		
Sverige	802	21
7		
Norge	2.638	88
8		
Danmark	1.204	40
9		
Storbritannien	521	15

### (3) Reduktion af dødsulykker og alvorlige arbejdsulykker i søfarts- og fiskerierhvervet

#### Resultatmål:

	Dødsulykker		Arbejdsulykker	
	Mål	Resultat	Mål	Resultat
1999	16	16	≤655	765
2000	≤10	17	≤620	781
2001	≤10	-	≤600	-
2002	≤10	-	≤580	-
2003	≤10	-	≤560	-
2004	≤10	-	≤540	-

tingere ville være anført. I forbindelse med forøgelsen af styrelsens arbejdsmiljøindsats vil styrelsen være opmærksom på, hvorvidt der kan findes bedre effektmål.

Tallet for 2000 er opgjort medio oktober 2000.

Øvrig drift

n.a.

Lønsum

n.a.

**I alt**

**n.a.**

Andel af bruttoudgifter

n.a.

#### (4) Tilgangen til uddannelserne i styrelsens regi

##### Baggrund og forudsætninger:

Pr. 1. januar 2001 overgår alle uddannelsesinstitutioner under styrelsen til at blive selvejende taxameterstyret institutioner. Dette betyder, at uddannelser for en øget selvstændighed med hensyn til den daglige drift, men styrelsen har stadigvæk det overordnede ansvar for kvaliteten af uddannelserne, og i samarbejde med erhvervet og skolerne ansvaret for, at tilgangen til skolerne er på et niveau, der svarer til erhvervets behov.

##### Resultatmål:

Den samlede tilgang til uddannelsesinstitutionerne skal i kontraktperioden være:

År	Tilgang Index
1998	1.301 100
1999	1.274 97,9
2000	1.449 (1.330) 111,4 (102,2)
2001	1.480 113,8
2002	1.530 117,6
2003	1.650 126,8
2004	1.700 130,7

I 2000 er tallet i parentes målet, og tallet uden for parentes det faktiske resultat for året.

Bemærk, at der er tale om bruttotilgangen til skolerne. Bruttotilgangen betyder, at den samme elev over tid godt kan tælles flere gange, da uddannelsesystemet er indrettet, således, at eleven kan gå ind og ud af det.

Øvrig drift	n.a.
Lønsum	n.a.
<b>I alt</b>	<b>n.a.</b>
Andel af bruttoudgifter	n.a.

Det giver ingen mening at angive et budet, da det altid kan diskuteres, hvorvidt det skal være budgettet for rekrutteringsindsatsen, kvalitetsudviklingen eller skolerne totale budget, der skal angives. Alle tre budgetter findes selvfølgelig i styrelsen.

## (5) Kvalitetsindeks på uddannelserne

<b>Baggrund og forudsætninger:</b>	<b>Resultatmål:</b>	
Søfartsstyrelsen foretager jævnligt kvalitetsaudits på uddannelserne i styrelsens regi. Som et indeks for, hvordan kvaliteten udvikler sig, har styrelsen udviklet et kvalitetsindeks for henholdsvis maskinmester- og navigationsskolerne. Målingen går ud på at registrere følgende 6 forhold på den enkelte skole, hvor beregningsmetoden står i parentes:	<b>År</b>	<b>Mål Resultat</b>
	1999	4,90 4,93
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gennemsnitlig studietid (Normeret / Faktisk)</li> <li>• Frafald (Antal eksaminerede / Antal tilmeldte)</li> <li>• Studieaktivitet (Afleveringsprocent / 100)</li> <li>• Karakterer (Opnået gennemsnit / 13)</li> <li>• Beståelseskvotient (Antal beståede / Antal indstillede)</li> <li>• Elevtilfredshed (Gennemsnitlig tilfredshed / 5)</li> </ul>	2000	4,92 -
	2001	4,93 -
For hver af de 6 parametre udregnes forholdet mellem det maksimalt opnåelige og det faktisk realiserede. De 6 resultater summeres herefter til et samlet kvalitetsindeks. Under forudsætning af, at den gennemsnitlige faktiske studietid aldrig bliver mindre end den gennemsnitlige normerede studietid, vil det maksimalt opnåelige kvalitetsindeks være 6. Det reelle opnåelige maksimale leje vil dog ligge et sted omkring 5.	2002	4,95 -
	2003	4,96 -
Det endelige resultatet for 2000 foreligger først primo 2001.	2004	4,97 -
Ovenstående budget indeholder styrelsens totale bevilling til skoleområdet, der er udskilt på separat hovedkonto 26.41.14. Bemærk, at det ikke er muligt at skille en tilskudsbevilling i løn hhv. drift.		
	Øvrig drift	-
	Lønsum	-
	<b>I alt</b>	<b>165.300.000</b>
	Andel af bruttoudgifter Giver ikke mening, da pengene står på en separat hovedkonto.	

## 6.2 Strategi og udvikling

Det fokusområde, der tilsammen markerer styrelsens innovative kraft og udviklingsrettede ambition.

### (6) Nye uddannelseslove

#### Baggrund og forudsætninger:

Fra januar 2001 er alle de maritime uddannelser revideret, og en ny uddannelsesstruktur ligger klar. Med denne indføres bl.a. mål- og rammestyring samt en dobbeltuddannelse, der giver kompetencer som både navigatør og maskinmester. Der er over alt indført krav om kvalitetsstyring. Endvidere vil alle skoler være selvejende institutioner under taxameterstyring. Lovgrundlaget for det maritime uddannelsesområde er ikke revideret siden reformeringen af området blev iværksat. Der er nu behov og grundlag for en revision af lovsættet, så uddannelsesområdet får et lovgrundlag, der passer til den fremtidige struktur.

#### Resultatmål:

- Forslag til en ny lov om Søfartsuddannelse og uddannelse af maskinmestre skal være klar til lovprogrammet 2001/2002.
- På en skala fra 1-4, hvor 4 er meget tilfredsstillende, skal departementet bedømme styrelsens indsats i forbindelse med dette lovarbejde til mindst 3.

Øvrig drift	20.000
Lønsum	259.000
<b>I alt</b>	<b>279.000</b>
Andel af bruttoudgifter	0,2 %

### (7) Koncernprojekt: Den blå landevej

**Baggrund og forudsætninger:**

I takt med stigningen i handlen er behovet for transport steget væsentligt. Produktionsmønstrene ændrer sig, og virksomheder flytter dele af deres aktiviteter til lande med de mest fordelagtige betingelser. Dette medfører et øget behov for transport af høj værdi varer, bestående af halvfabrikata og færdigvarer. Transportens hurtighed og frekvens er vigtige faktorer, hvilket traditionelt ikke er skibstransportens stærke side. På den anden side er de multimodale transportkæder (transportkæde, der omfatter flere transportformer) med inddragelse af et skibsled i fokus i hele Europa på grund af kapacitetsproblemer på vejnettet og stigende forbrugerkrav til et renere miljø.

Havnenes traditionelle opgave er at tilvejebringe og vedligeholde infrastrukturen og store dele af suprastrukturen som pakhuse og kraner. Den nye havnelov åbner op for en større kommercialisering af havnedriften, herunder ved indgåelse af partnerskaber med de regionale havevirksomheder og rederier m.v.

Erfaringer fra Europas førende havne viser, at Informationsteknologi er en forudsætning for at skabe såvel effektivitet som overblik over aktiviteter i transportkæden.

Projektet Den Blå Landevej har en naturlig forbindelse til Dør til Dør projektet, da begge tager udgangspunkt i en transportkædesammenhæng. Den Blå Landevej bygger på de erfaringer, der blev draget i forbindelse med Dør til Dør projektet, og sætter særligt fokus på effektivitet og værditilvækst i havnen gennem samarbejdsrelationer, IT-anvendelse og kompetenceudvikling.

**Resultatmål:**

- Senest 1. maj er der afholdt et dialogseminar med havnenes parter på grundlag af en vision om fremtidens havn.
- Grundlaget for at regeringen kan fremlægge en havneudviklingspakke er tilstede senest 1. juli 2001.
- Koncernprojektets hovedkonklusioner er formidlet i publikationen "Tæt på Erhvervspolitikken" senest ved udgangen af 2001.
- Der skal udarbejdes et oplæg, der kan gøre Regeringen i stand til i 2001 at tage en beslutning om, hvorvidt der under det danske EU-formandskab i 2. halvår af 2002 afholdes en europæisk konference til fremme af konkurrencedygtig søtransport og effektive havne.

Øvrig drift	160.000
-------------	---------

Lønsum	426.000
--------	---------

<b>I alt</b>	<b>586.000</b>
--------------	----------------

Andel af bruttoudgifter	0,4 %
-------------------------	-------

## (8) Projekt: Quality shipping

### Baggrund og forudsætninger:

Som led i arbejdet med, at styrelsen skal opprioritere det internationale arbejde, vil styrelsen gerne få placeret Danmark som foregangsland for kvalitetsskibsfart og flagstatsimplementering. Projektet sigter endvidere på, at få gjort de høje danske arbejdsmiljøstandarder til internationale standarder for kvalitetsskibsfart for at fremme sikkerhed og den danske konkurrenceevne.

Søfartsstyrelsen arbejder for, at der skabes international opbakning til, at Danmark tager værtsskabet for et Quality Shipping seminar i år 2002, når Danmark har formandskabet i EU.

Seminarets hovedtema er kvalitetsskibsfart, men med særlig fokus på flagstaternes rolle, herunder også når det gælder arbejdsmiljø. Projektet skal afdække og forberede flere temaer og sætte ministeren i stand til at profilere sig på området.

Eventuelle temaer, der skal undersøges

- Flagstaternes rolle i at sikre kvalitetsskibsfart
- Arbejdsmiljø
- Telemedicin
- Præsentation af det bæredygtige skib

### Resultatmål:

At Danmark i løbet af 2001 får tildelt værtsskabet for et Quality shipping seminar i efteråret 2002.

Øvrig drift	150.000
Lønsum	329.000
<b>I alt</b>	<b>479.000</b>
Andel af bruttoudgifter	0,3 %

## 6.3 Videnstyring

Det fokusområde, der markerer styrelsens videnkapital (human- og strukturkapital).

### (9) Styrkelse af styrelsens internationale fokus

#### Baggrund og forudsætninger:

Som det fremgår af denne kontrakt har styrelsen fra og med 2001 ændret sin vision til at Søfartsstyrelsen sætter pejlemærker for fremtidens kvalitetssøfart. For at udvikle styrelsens globalt rettede aktiviteter, der gør en forskel internationalt, skal der ske ændringer i nogle af styrelsens virkemåder. Styrelsen vil sætte ind på nedenstående fire punkter.

Rådgivning: Styrelsen vil udvikle sine rådgivnings- og udviklingsopgaver (primært systemeksport) samt arbejdet, der støtter det danske søfartserhvervs rammebetingelser.

Forskning: Styrelsen vil styrke en forskningsbaseret tilgang til det maritime miljø for at kunne være med til at støtte det globalt på sigt. Styrelsen ønsker f.eks. at skabe mulighed for at ansætte ph.d. studerende, gæsteforskere og trainees. Endvidere vil styrelsen ved passende anledninger stå for maritime konferencer i Danmark.

Information: Styrelsens hjemmeside skal matche en globalt rettet virksomhed. Hjemmesiden skal derfor redesignes, så den i globalt perspektiv (men også nationalt) bliver nem at gå til.

Netværk: Styrelsen vil søge at få etableret et formaliseret internationalt netværk med ligesindede flagstater for at styrke videndeling, arbejdsdeling og arbejdet med at fastholde flagstater globalt på deres forpligtelser. Endvidere vil styrelsen åbne op for, at medarbejdere i perioder - og under forudsætning af ekstern finansiering - kan arbejde i udlandet i forbindelse med bl.a. maritim systemeksport. Formålet hermed er ikke alene at eksportere maritim know how, men også at opbygge et internationalt netværk og en viden i Søfartsstyrelsen om internationale forhold. Det er vigtigt, at det globale udsyn blandt Søfartsstyrelsens medarbejdere på denne måde videreudvikles. Endelig er det nødvendigt, at styrelsen i arbejdet med det danske søfartserhvervs rammebetingelser følger og analyserer udviklingen i andre landes maritime rammevilkår.

For at blive en administration af det ønskede internationale format, er det endvidere nødvendigt, at styrelsen kommer til at arbejde i en kvalitetsorienteret kultur. Som ledelsesværktøj for sikring af dette, har styrelsen valgt at bruge Excellence-modellen, hvor styrelsen har planlagt at afholde den første selvevaluering i 2001.

Omfanget af ovenstående projekt er meget afhængigt af mulighederne for finansiering. En del af projektet vil under alle omstændigheder blive gennemført for styrelsens egen bevilling, da det ellers ikke er muligt at leve op til den nye vision.

I sagens natur kan resultatmålene i nærværende kontrakt, derfor kun rettes mod de tiltag, der vil ske for styrelsens egen bevilling.

#### Resultatmål:

- Senest 1. april 2001 vil styrelsen selv have større kompetence til at oversætte regler og andet relevant stof til engelsk.
- Ultimo 2001 er hjemmesiden reorganiseret til at være mere internationalt rettet.
- Der skal kunne måles en 10 % stigning i besøg på hjemmesiden fra udlandet i 1. halvår af 2002 i forhold til 2. halvår 2001.
- Ultimo 2001 vil styrelsen have afdækket mulighederne for at etablere et partnerskab med ligesindede flagstater.
- Styrelsen vil i løbet af 2001 gennemføre en selvevaluering.

Øvrig drift	1.000.000
Lønsum	2.000.000
<b>I alt</b>	<b>3.000.000</b>
Andel af bruttoudgifter	1,9 %

## (10) Sygefraværet

### Baggrund og forudsætninger:

Sygefraværet i styrelsen har været stigende igennem de senere år. Styrelsen finder udviklingen bekymrende og har allerede i 2000 haft sygefraværet under skærpet observation.

Styrelsen mener, at der også er en sammenhæng imellem sygefraværet og medarbejdertilfredsheden.

Styrelsen har indtil nu kunnet nøjes med den kvartalsvise opfølgning på sygefraværet, som SCL giver mulighed for. Men i en situation med et stigende sygefravær må det erkendes, at et månedligt opfølgningssystem er nødvendigt for at kunne reagere hurtigere i tilfælde af forsat stigning.

Opgørelsen er inkl. langtidssyge og følger Økonomistyrelsens definitioner.

Det gennemsnitlige sygefravær i staten i 1999 var 7,4 fraværdsdage. Gennemsnittet i Erhvervsministeriet i hele 1999 var 7,5 fraværdsdage.

### Resultatmål:

Udviklingen i sygefraværet fremgår af nedenstående tabel

#### Periode

**Dage pr. medarb.**

**inkl. langtidssyg**

**Dage pr. medarb.**

**excl. langtidssyg**

1999	6,96
	5,39
4. kv. 99 – 3. kv. 00	9,49
	6,49
2001	8
	5,5
2002	7
	5
2003	7
	5
2004	7
	5

Resultatmålet er antallet af sygedage excl. langtidssyge og er for 2001 maksimalt 5,5 dage pr. medarbejder.

- Styrelsen vil senest 1. marts 2001 have udviklet et månedligt opfølgningssystem på sygefraværet, med henblik på at lave en mere målrettet opfølgning på sygefraværet.

Øvrig drift	n.a.
Lønsum	n.a.
<b>I alt</b>	<b>n.a.</b>
Andel af bruttoudgifter	n.a.

## (11) Medarbejdertilfredshedsundersøgelse

### Baggrund og forudsætninger:

Søfartsstyrelsen har i lighed med de øvrige institutioner under Erhvervsministeriet gennemført en medarbejdertilfredshedsundersøgelse i årene 1996, 1997, 1998 og 2000. Selvom det endnu ikke er afklaret, hvorvidt

der skal gennemføres en undersøgelse på ministerområdet i 2001, vil Søfartsstyrelsen under alle omstændigheder gennemføre en sådan.

Søfartsstyrelsen anser det centralt for at nå sine mål, at medarbejderne er tilfredse og har det godt med at gå på arbejde. Derfor vil styrelsen som en del af sit arbejde med Excellence-modellen hele tiden holde sig medarbejdernes tilfredshed for øje.

Målet for 2001 nedenfor er fastsat til at være lig målet for 2000. I betragtning af de ændringer, som styrelsen er i gang med, og som vil fortsætte i 2001, må målfastsættelsen for 2001 betragtes som værende ambitiøs, da ændringer af denne art på kort sigt altid vil medføre en vis usikkerhed i en organisation.

#### Resultatmål:

Andel af medarbejderne, der mener .....	1998	2000	2001	2002
..de har et udviklende arbejde	91 (80)	82 (90)	(90)	(93)
..er tilfredse med deres chefs kompetence inden for personaleledelse	77 (67)	75 (80)	(80)	(85)
..de har kendskab til styrelsens strategi	94 (75)	91 (80)	(85)	(90)
..de har kendskab til Erhvervsministeriets overordnede strategi	79 (55)	67 (70)	(70)	(80)
..styrelsen gør en målrettet indsats for at udvikle medarbejderne i hele deres erhvervsaktive alder	77 (45)	65 (60)	(75)	(80)

Tallet i parentes er måltal

Øvrig drift	30.000
Lønsum	28.000
<b>I alt</b>	<b>58.000</b>
Andel af bruttoudgifter	0,04 %

## 7. Øvrige resultatmål

### 7.1 Styrelsens resultater

Det fokusområde, der indeholder produktions, produktivitets- og kvalitetsmål for drift og ministerbetjening.

## (12) Ministerbetjening

**Baggrund og forudsætninger:**

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

Det er i sagens natur vanskeligt at angive, hvor mange ministerbetjeningssager Søfartsstyrelsen vil få i 2001, men siden 1998 har niveauet være ca. 140 sager om året.

**Resultatmål:**

Tallet for 2000 i nedenstående tabel er til og med august 2000.

**Afleveret til tiden  
Direkte anvend.**

	Mål	Resultat	Mål	Resultat
1999	90	100	90	93,7
2000	95	98,0	90	95,6
2001	95	-	90	-
2002	95	-	90	-
2003	95	-	90	-
2004	98	-	95	-
Øvrig drift	0			
Lønsum		673.000		
<b>I alt</b>		<b>673.000</b>		
Andel af bruttoudgifter			4,3 %	

## (13) Totalproduktivitet

### Baggrund og forudsætninger:

I lighed med de andre institutioner under Erhvervsministeriet har Søfartsstyrelsen fastlagt et totalproduktivtetsindeks. Dette betyder, at styrelsen har opstillet et mål for, hvor meget produktiviteten på styrelsens driftsopgaver skal stige set under ét.

Indholdet i totalproduktiviteten er de samme sagstyper som der er opstillet mål for i mål 14 – enhedsomkostninger.

Styrelsen overgår ved årsskiftet 2001/2002 til et nyt produktionssystem. Det må forventes, at der i 2002 er en indlæringsperiode, hvorfor der her ikke kan forventes en stigning i produktiviteen.

I totalproduktiviteten indgår de sagsområder, der neden for er beregnet enhedsomkostninger for.

Styrelsen har grundet en radikal omlægning af sit registreringsgrundlag i 1999 ikke mulighed for at beregne historiske tal.

### Resultatmål:

#### Stigning i forhold til året før Stigning i procent

2001

1

2002

0

2003

3

2004

4

#### Øvrig drift

63.000

Dækkes af andet mål

#### Lønsum

4.103.000

Dækkes af andet mål

#### I alt

4.166.000

**Dækkes af andet mål**

#### Andel af bruttoudgifter

2,7 %

Dækkes af andet mål

Bemærk, at budgettet er det samme som i det næste mål 14.

## (14) Enhedsomkostninger

### Baggrund og forudsætninger:

Med enhedsomkostninger forstås i denne resultatkontrakt de direkte henførbare omkostninger til fagområdet. Der er ikke foretaget en fordeling af fælles omkostninger og omkostninger til fraværstid (ferie, sygdom m.v.). Dette skyldes, at styrelsen har valgt at fordele disse omkostninger med det realiserede timeforbrug på fagområdet som fordelingsnøgle. Først ved årsskiftet 2000/2001 får styrelsen en tidsregistrering på synsområdet, der er konsistent med tidsregistreringen i den øvrige styrelse. Der er derfor på tidspunktet for indgåelsen af nærværende kontrakt ikke et nøjagtigt nok datamateriale til at foretage den ønskede fordeling af fælles omkostninger og omkostninger til fraværstid. Beregningen af enhedsomkostningerne i resultatkontrakten for 2002 vil være inkl. en fordeling. Nedenfor er der angivet enhedsomkostninger for 2002 sammenlignet med 2001.

Der er ikke beregnet enhedsomkostninger på synsopgaverne. Dette skyldes, som nævnt ovenfor, at styrelsens tidsregistrering på syn ikke er konsistent med den øvrige tidsregistrering i styrelsen før fra 2001. Da det ikke vil være muligt at lave en fornuftig bro mellem gl. og ny tidsregistrering på synsområdet, er det udeladt i nærværende resultatkontrakt, men vil indgå i resultatkontrakten for 2002.

**Resultatmål:** Enhedsomkostningen opgøres i kr.

Enhedsomkostninger	2000	2001	2002	2003	2004
Skibsregistrering	622	741	741	726	712
Refusionssager	208	155	155	152	149
Besætningskemaer	8	8	8	8	8
Registrering af arbejdsulykker	104	66	65	64	62
Lægeattester	36	29	30	29	29

Stigningen fra 2000 til 2001 skyldes, at der forventes færre skibsregistreringssager. De ledige ressourcer vil blive kanaliseret over til udviklingsopgaver. F.eks. nyt it-produktionssystem og arbejdet med excellence-modellen.

Enhedsomkostningerne er beregnet med følgende produktionsforudsætninger:

Antal sager	2000	2001
Skibsregistrering	4.411	3300
Refusionssager	4.817	4.000
Besætningskemaer	51.862	75.000
Registrering af arbejdsulykker	971	1.000
Lægeattester	12.261	14.000

Øvrig drift	63.000
Lønsum	4.103.000
<b>I alt</b>	<b>4.166.000</b>
Andel af bruttoudgifter	2,7 %

## (15) Sagsbehandlingstid

### Baggrund og forudsætninger:

Sagsbehandlingstiden er et udtryk for, hvor hurtigt styrelsens kunder kan få den ønskede ydelse. Da styrelsen ikke har sagspukler, der giver en uforholdsmæssig lang sagsbehandlingstid, har styrelsen valgt kun at opstille mål for de sagstyper, hvor evt. kommende sagspukler vil berøre mange kunder, eller hvor en enkelt kunde vil kunne blive udsat for en urimelig belastning.

For tiltalesagerne indgår tiden, der går fra en eventuel søulykkesrapport foreligger, indtil sagen overgives til politiet.

I tabellen nedenfor er tallet for 2000 pr. 31. august 2000.

### Resultatmål:

Kalenderdage	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Skibsregistrering						
Resultat	15,3	18,7	-	-	-	-
Mål	50	37	21	20	20	20
Refusionssager						
Resultat	12,5	17,1				
Mål	15	15	14	14	14	14
Besætningsskemaer						
Resultat	11,6	5,0				
Mål	15	10	6	6	6	6
Lægeattester						
Resultat	1,0	1,0				
Mål	10	3	3	3	3	3
Tiltalesager						
Resultat	-	71,5				
Mål	-	90	80	80	80	80

Sagsbehandlingstiden er fastsat med følgende produktionsforudsætninger:

Antal sager	2000	2001
Skibsregistrering	4.411	3300
Refusionssager	4.817	4.000
Besætningsskemaer	51.862	75.000
Lægeattester	12.261	14.000
Tiltalesager	96	100

Øvrig drift	58.000
Lønsum	4.101.000
<b>I alt</b>	<b>4.159.000</b>
Andel af bruttoudgifter	2,7 %

## (16) Kundetilfredshedsundersøgelse

**Baggrund og forudsætninger:**

Styrelsen havde i sin resultatkontrakt for 2000 et mål om, at der skulle udføres en kundeundersøgelse på fiskeskibe. Styrelsen vil i fortsættelse af denne undersøgelse gennemføre en kundeundersøgelse på handelsskibene i 2001. Kundeundersøgelsen vil ske efter samme principper som kundeundersøgelsen i 2000, dog med nogle ændringer i spørgsmålene.

Formålet med kundeundersøgelsen er at få et indblik i, hvordan skibenes besætninger opfatter styrelsen i deres kontakt med denne.

**Resultatmål:**

Kundeundersøgelsen på handelsskibene skal være gennemført senest 1. oktober 2001.

Øvrig drift	50.000
Lønsum	57.000
<b>I alt</b>	<b>107.0000</b>
Andel af bruttoudgifter	0,7 %

## (17) Den danske handelsflådes andel af verdens samlede tonnager

**Baggrund og forudsætninger:**

En af Søfartsstyrelsens fornemste opgaver er at medvirke til, at de erhvervsmæssige rammebetingelser for det danske søfartserhverv er af en karakter, så den danske handelsflåde bevares og gerne udbygges. Alternativt vil den danske flåde udflage til fremmede flag, hvor rederier finder, at betingelserne er bedre.

Pr. 1 januar 2000 så situationen således ud, tallet i parentes er placeringen i 1999:

Placering	Land	BT i %
1 (1)	Panama	19,99 (19,09)
2 (2)	Liberia	10,27 (11,75)
3 (4)	Bahamas	5,62 (5,42)
4 (6)	Malta	5,45 (4,75)
5 (5)	Grækenland	4,80 (4,98)
....		
20 (16)	Rusland	1,22 (1,30)
21 (25)	Bermuda	1,19 (0,95)
22 (21)	Danmark	1,08 (1,08)
23 (22)	Taiwan	1,01 (1,06)
24 (23)	Sydkorea	0,99 (1,01)

Landene rangordnes efter bruttotonnager. Statistikken skal forstås således, at det er tonnagen under landets flag, ikke tonnagen som ejes af landet.

**Resultatmål:**

Det er styrelsens mål, at Danmarks andel af verdenstonnagen fastholdes og gerne forbedres, dvs. at andelen skal være mindst 1,00 %

Øvrig drift	n.a.
Lønsum	n.a.
<b>I alt</b>	<b>n.a.</b>
Andel af bruttoudgifter	n.a.

## 7.2 Strategi og udvikling

Det fokusområde, der tilsammen markerer styrelsens innovative kraft og udviklingsrettede ambition.

### (18) Regeltiltag på fiskeriområdet

**Baggrund og forudsætninger:**

Sikkerhed og arbejdsmiljø i fiskeriet er et af Søfartsstyrelsens kerneområder.

I 2001 vil styrelsen sætte fokus på en fortsat styrkelse af samarbejdet med fiskerierhvervet, det tværfaglige arbejde i styrelsens interne Fiskerinetværk, et udbygget samspil med Fiskeridirektoratet, en international indsats omkring IUU fishing (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing) samt en analyse af de særlige problemer med enmandsbetjente fartøjer.

**Resultatmål:**

Ultimo 2001 skal spørgsmålet om, hvilke regeltiltag der skal gennemføres i det følgende år f.s.v.a. enmandsbetjente fiskefartøjer være færdigbehandlet i Fiskeskibsudvalget.

Øvrig drift	0
Lønsum	150.000
<b>I alt</b>	<b>150.000</b>
Andel af bruttoudgifter	0,1 %

## 7.3 Videnstyring

Det fokusområde, der markerer styrelsens videnkapital (human- og strukturkapital)

### (19) Benchmarking

#### Baggrund og forudsætninger:

Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed har ansvaret for opklaringen af ulykker til søs i danske skibe, og følger opklaringen af ulykker med udenlandske skibe i dansk farvand. Ulykkesopklaring sker også inden for togdrift (Jernbanetilsynet), vejtrafik (politiet, Statens Biltilsyn) og luftfart (Haverienheden for civil luftfart). Styrelsen har løbende kontakt til disse opklaringsenheder, men ønsker i 2001 at lave en egentlig procesbenchmarking med enten en udenlandsk opklaringsenhed eller en eller flere af ovenstående enheder, med det formål at forbedre ulykkesopklaringen.

Når uddannelsesområdet under Søfartsstyrelsen er endeligt på plads i løbet af kontraktperioden, vil styrelsen lade foretage en ekstern evaluering af de maritime uddannelser eller benchmarke uddannelserne i forhold til andre landes uddannelser.

#### Resultatmål:

Senest ultimo 2001 skal der ligge en færdig benchmarkingsrapport med anbefalinger til styrelsens direktion om evt. forbedringsområder for opklaringsarbejdet i styrelsen.

Øvrig drift	100.000
Lønsum	43.000
<b>I alt</b>	<b>143.000</b>
Andel af bruttoudgifter	0,09 %

### (20) Det rummelige arbejdsmarked

<b>Baggrund og forudsætninger:</b> Søfartsstyrelsen er sig sit sociale ansvar bevidst. Derfor vil styrelsen i det kommende år leve op til nedenstående målsætning, der vil medvirke til at gøre Søfartsstyrelsen til en integreret del af det rummelige arbejdsmarked.	<b>Resultatmål:</b> Tallet for 2000 er opgjort pr. 1. september 2000.	<b>% af årsværk</b>	<b>Mål Resultat 31.12</b>
Opgørelsen følger Finansministeriets definition, der går på følgende tre kategorier:.		1999	- 1,22
1) Personer med permanent eller midlertidig nedsat arbejdsevne. 2) Aktiveringsordninger for ledige 3) Nuværende ordinære ansatte der tidligere var ansat under pkt. 1 eller 2 – tæller i ind til 3 år efter den ordinære ansættelse.		2000	- 1,23
Styrelsen henleder opmærksomheden på, at dette resultatmål er excl. undervisningsinstitutioner under styrelsen. Det vil dog indgå i tilskudsvilkårene for disse institutioner, at de skal opfylde deres forpligtigelser i forhold til det rummelige arbejdsmarked.		2001	2,5 -
		2002	3,0 -
		2003	3,5 -
		2004	3,5 -
		Øvrig drift	n.a.
		Lønsum	n.a.
		<b>I alt</b>	<b>n.a.</b>
		Andel af bruttoudgifter	n.a.

## (21) Implementering af registreringsgrundlaget

### Baggrund og forudsætninger:

Erhvervsministeriet har siden sommeren 1999 gennemført et koncernstyringsprojekt, der har udviklet en model til resultat- og økonomistyringen af ministeriet. Som en del af dette projekt er der fastlagt et fælles registreringsgrundlag for ministeriet, der beskriver hvilke data, der som minimum skal registreres, hvordan registrering af data skal foregå, og hvordan de registrerede data kan bruges til målinger.

Søfartsstyrelsen har i 4. kvartal indsendt en redegørelse (gap-fit analyse) til departementet, der beskriver, hvor langt styrelsen er fra at kunne opfylde kravene i registreringsgrundlaget, samt en handlingsplan for indførelsen af de manglende punkter.

### Resultatmål:

Handlingsplanen for implementering af registreringsgrundlaget i 2001 er gennemført inden for de tidsfrister, der er fastsat i planen.

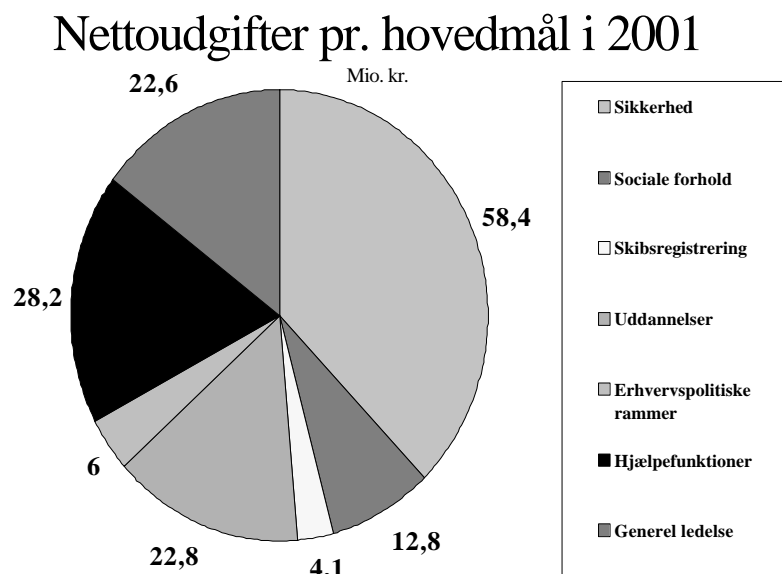
Øvrig drift	50.000
Lønsum	50.000
<b>I alt</b>	<b>100.000</b>
Andel af bruttoudgifter	0,06 %

## 8. Budget og bevillingsforhold

I kontraktperioden har styrelsens udgiftsbevilling (§ 26.41.01) følgende forløb:

FFL-01 (mio. kr.)	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nettoudgiftsbevilling	324,0	301,9	154,9	157,0	151,7	149,8
Indtægtsbevilling	47,3	35,5	2,8	2,8	2,8	2,8

De resultatmål, der er nævnt i denne kontrakt, forventes at kunne opfyldes inden for de gældende økonomiske rammer. Ændringen fra 2000 til 2001 skyldes, at styrelsens uddannelser er blevet udskilt som selvejende institutioner og flyttet til hovedkonto § 26.41.14



## 9. Kompetence og ansvarsfordeling

Aftalen indgås mellem 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.

## 10. Ikrafttræden, resultatvurdering og revision

Resultatkontrakten træder i kraft den 1. januar 2001 og løber indtil den 31. december 2004. 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 2001, 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 Søfartsstyrelsens årlige aflæggelse af virksomhedsregnskab. Genforhandling/justering af kontrakten kan finde sted ved

væsentlige ændringer af det grundlag, hvorpå kontrakten er indgået, og i øvrigt når parterne er enige herom. 30

København, den

---

Departementschef Jørgen Rosted

---

Direktør Jørgen Hammer Hansen