



Søfartsstyrelsens årsrapport 2010

© Søfartsstyrelsen 2011, Vermundsgade 38C, 2100 København Ø
Telefon 39 17 44 00 - Fax 39 17 44 01
www.sofartsstyrelsen.dk sfs@dma.dk

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

ISSN trykt udgave: 1901-8657
ISSN elektronisk udgave: 1901-8665

Indholdsfortegnelse

| | |
|---|-----------|
| 1. Beretning | 3 |
| 1.1. Præsentation af Søfartsstyrelsen | 3 |
| 1.2. Årets faglige resultater | 4 |
| 1.3. Årets økonomiske resultat..... | 6 |
| 1.4. Opgaver og ressourcer | 9 |
| 1.4.1. Opgaver og ressourcer: Skematisk oversigt | 9 |
| 1.4.2. Redegørelse for reservation | 10 |
| 1.5 Administrerede udgifter og indtægter / Udgiftsbaserede hovedkonti | 11 |
| 1.6. Forventninger til det kommende år | 12 |
| 2. Målrapporing | 13 |
| 2.1. Målrapporing 1. del: Skematisk oversigt | 13 |
| 2.2. Målrapporing 2. del: Uddybende analyser og vurderinger..... | 17 |
| 3. Regnskab | 23 |
| 3.1. Anvendt regnskabspraksis..... | 23 |
| 3.2. Resultatopgørelse | 23 |
| 3.3. Balancen..... | 25 |
| 3.4. Egenkapitalforklaring..... | 26 |
| 3.5. Opfølgning på likviditetsordning | 26 |
| 3.5.1. Opfølgning på låneramme..... | 27 |
| 3.5.2. Opfølgning på øvrige likviditetsregler | 27 |
| 3.6. Opfølgning på lønsumsloft..... | 27 |
| 3.7. Bevillingsregnskabet | 28 |
| 4. Påtegning af det samlede regnskab | 29 |
| 5. Bilag til årsrapporten | 30 |
| 5.1. Noter til resultatopgørelse og balance | 30 |
| 5.1.1. Noter til balancen..... | 30 |
| 5.2. Indtægtsdækket virksomhed..... | 32 |
| 5.3. Gebyrfinansieret virksomhed | 32 |
| 5.4. Tilskudsfinansierede aktiviteter | 32 |
| 5.5. Forelagte investeringer..... | 32 |

1. Beretning

1.1. Præsentation af Søfartsstyrelsen

Søfartsstyrelsen er en styrelse under Økonomi- og Erhvervsministeriet. Som sektorstyrelse for søfartserhvervet tager styrelsens ansvarsområde udgangspunkt i søfarten og dens rammevilkår, skibet og dets besætning. Styrelsen har således myndighedsansvaret for:

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

Søfartsstyrelsen består af den centrale styrelse, otte regionale synskontorer inklusive kontoret i Nuuk samt Center for det Maritime Sundhedsvæsen på Fanø. Skoleskibet DANMARK ejes af staten repræsenteret ved Søfartsstyrelsen. Driftsansvaret har siden 2003 været varetaget af det maritime uddannelsescenter MARTEC¹ i Frederikshavn. Søfartsstyrelsen er overordnet ansvarlig for det maritime uddannelsessystem, der består af taxameterstyrede, selvejende institutioner.

Med udgangspunkt i Økonomi- og Erhvervsministeriets mission og vision om at skabe fremtidsrettede vækstvilkår for borgere og virksomheder i en stadig mere global verden er vores mission og vision:

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

Vision Søfartsstyrelsen sætter pejlemærker for fremtidens kvalitetssøfart

Følgende tværgående hovedopgaver (kerneprocesser) udspringer af Søfartsstyrelsens mission:

Hovedopgaver Sikkerhed, sundhed og miljø
Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser
Maritime kompetencer

Årsrapporten aflægges for følgende hovedkonti:

| Hovedkonto | Navn | Bevillingstype |
|------------|--|-----------------------|
| 08.71.01 | Søfartsstyrelsen | Driftsbevilling |
| 08.71.03 | Registreringsafgift for fritidsfartøjer | Anden bevilling |
| 08.71.11 | Velfærdsforanstaltninger, forsikring mv. | Lovbunden bevilling |
| 08.71.14 | Maritime uddannelser | Reservationsbevilling |
| 08.71.15 | Forskellige tilskud | Anden bevilling |
| 08.71.78 | Reserve vedrørende de maritime uddannelser | Reservationsbevilling |

¹ Maritime Training and Education Centre

1.2. Årets faglige resultater

Stigende tonnage

2010 var et år præget af stigende tonnage under dansk flag. Bruttotonnagen voksede fra 11,5 mio. til 12,3 mio. Dette medførte et øget aktivitetsniveau i Søfartsstyrelsen bl.a. i relation til skibsregistrering, syn af skibe, besætningsfastsættelse, efteruddannelse og certifikatudstedelse.

I følge Økonomi- og Erhvervsministeriets arbejdsprogram for 2009/2010 var hovedudfordringen at fastholde og styrke førerpositionen på søfartsområdet, og det er positivt, at det lykkedes at imødegå denne udfordring og fastholde vækst under dansk flag; også i et år, hvor det globale skibsfartsmarked, som danske skibe konkurrerer på, fortsat var præget af den økonomiske krise.

Forbedring af søfarendes arbejdsforhold og sikkerhed i fiskeriet

I 2010 blev der vedtaget et stort og vigtigt lovforslag, som danner grundlaget for, at Danmark kan tiltræde FN's nye internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold². Konventionen medfører som noget nyt, at lande, der ikke ratificerer konventionen, og som ikke lever op til den, reelt vil være afskåret fra at drive international skibsfart. Konventionen sikrer dermed, at rederier ikke kan konkurrere på dårligere arbejdsforhold. Dette vil være til gavn for dansk kvalitetsskibsfart. Som et væsentligt initiativ til at styrke sikkerheden til søs indeholder loven endvidere en sikkerhedspakke for fiskeriet, der bl.a. indfører lastelinjemærker og periodiske syn på mindre fiskeskibe.

Bekæmpelse af pirateri

Pirateri er et alvorligt problem for international skibsfart. Danmark gik i 2010 ind i ReCAAP³ samarbejdet, der bekæmper pirateri i Asien og Det Indiske Ocean. Søfartsstyrelsen afholdt endvidere et seminar, hvor der især var fokus på situationen ud for Somalias kyst og pirateri i farvandene ud for Afrika generelt.

Forbedret sejladsikkerhed ved Grønland og Arktis

Søfartsstyrelsen har længe arbejdet for at styrke sejladsikkerheden for det stigende antal krydstogtskibe i farvandene ved Arktis og Grønland. Hvor der for ti år siden bare var et par krydstogtskibe, som sejlede langs Grønlands kyster, er dette antal i de senere år mangedoblet. Denne udvikling har ført til, at Danmark ønsker obligatoriske internationale regler for sejlads i de kolde egne. Se afsnit 2.2 for en uddybende analyse af dette strategisk vigtige mål.

Reduktion af skibsfartens emissioner

I 2010 fortsatte det lange seje træk med at sikre globale og ikke-konkurrenceforvridende regler om reduktion af skibsfartens emissioner. Forhandlingerne i FN's internationale søfartsorganisation (IMO⁴) blev imidlertid vanskeliggjort grundet markant forskellige holdninger til flagneutralitet. For Danmark var det utilfredsstillende, at der som følge heraf ikke blev truffet væsentlige beslutninger og dermed sikret fremdrift på to danske mærkesager: Reduktionskrav til nye lastskibes CO₂-udslip og et markedsbaseret brændstofbidrag. Se afsnit 2.2 for en uddybende analyse af dette strategisk vigtige mål.

Færre arbejdsulykker og tilbageholdelser

Antallet af alvorlige arbejdsulykker på danske skibe fortsatte i 2010 den nedadgående tendens over en femårig periode, hvilket er tilfredsstillende. Målet om at være i top fem på hvidlisten⁵ i Tokyo-MoU⁶ blev ikke nået. Danmark kom til gengæld i mål med placeringen på de to øvrige, udvalgte hvidlister

² The Maritime Labour Convention (MLC).

³ Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia.

⁴ International Maritime Organization.

⁵ Statistisk metode til sammenligning de enkelte flagstaters inspektioner og tilbageholdelser.

⁶ 'Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region' er en mellemstatslig samarbejdsaftale om havnestatskontrol i Asien-Stillehavsregionen.

(Paris-MoU⁷, USCG⁸), og målet om, at der højst måtte være ni tilbageholdelser af danske skibe i udenlandsk havn blev også opfyldt med syv registrerede tilbageholdelser. Se afsnit 2.2 for en uddybende analyse af dette strategisk vigtige område.

International skibsfartspolitik

På det skibsfartspolitiske område bød 2010 på vigtige aktiviteter. Søfartsstyrelsen og EU-kommissionen var værter for en international skibsfartskonference i København, hvor man for første gang samlede beslutningstagere fra industrien og de maritime lande – herunder Kina, Japan, Singapore og USA samt en række europæiske søfartsnationer – med det formål at drøfte international skibsfartspolitik. I 2010 blev der endvidere afholdt det første maritime konsultationsmøde mellem Danmark og Kina på højt niveau om fremtiden for maritim transport. Danmark varetog også i 2010 formandskabet for Consultative Shipping Group (CSG), som består af en række søfartsnationer, der sammen overvåger skibsfartspolitikken i USA og reagerer samlet på diskriminerende eller restriktive tiltag. Der var i 2010 en betydelig aktivitet i dette regi, hvor der bl.a. blev afholdt møde i Korea og et dialogmøde mellem USA og CSG.

En samlet maritim strategi

Regeringen udgav i 2010 ”En samlet maritim strategi”, der giver et tværgående billede af de politikker, der ligger til grund for det maritime område i Danmark. Strategien er baseret på bidrag fra en lang række myndigheder med opgaver relateret til det maritime område, og Søfartsstyrelsen forestod koordineringen heraf. I forlængelse af strategien er der nedsat et direktørforum, og der vil i 2011 blive gjort status på implementering af strategien.

Administrative lettelser for søfartserhvervet

Søfartsstyrelsen nåede ikke målet om at gennemføre administrative lettelser for søfartserhvervet på ca. 32 mio. kr., hvilket er utilfredsstillende, men gennemførte dog lettelser for skønsmæssigt 28 mio. kr. Den manglende målopfyldelse skyldes bl.a., at styrelsens digitaliserings-/selvbetjeningsløsninger ikke havde den forventede fremdrift. Se afsnit 2.2 for en uddybende analyse.

De maritime uddannelsesinstitutioner

Endelig blev en vigtig milepæl på uddannelsesområdet nået i 2010 med en positiv akkreditering af professionsbacheloruddannelserne. Endvidere blev der i 2010 vedtaget en ny maritim områdelov, jf. rapporten ’Selvejende institutioner – styring, regulering og effektivitet’. I forhold til beskæftigelsessituationen blev målet om, at beskæftigelsesindekset skulle ligge på 0,93 for færdiguddannede imidlertid ikke nået, hvilket bl.a. skal ses i lyset af den økonomiske situation. Se afsnit 2.2 for en uddybende analyse.

Søfartsstyrelsen vurderer samlet set, at en målopfyldelsesgrad i styrelsens resultatkontrakt for 2010 på 87,50 pct. var tilfredsstillende, om end det var en lavere score end i de foregående år. Dette skal også ses i lyset af kontraktens ambitionsniveau, samt at der blev løst en række væsentlige opgaver uden for resultatkontrakten.

⁷’The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control’ er en mellemstatslig samarbejdsaftale om havnestatskontrol ved de europæiske kyststater samt det nordlige Atlanterhav mellem Nordamerika og Europa.

⁸ United States Coast Guard.

1.3. Årets økonomiske resultat

Søfartsstyrelsens økonomiske hoved- og nøgletal for 2010 for styrelsens driftsbevilling er vist i tabel 1 nedenfor.

Tabel 1. Virksomhedens økonomiske hoved- og nøgletal (for §08.71.01)

| Hovedtal (mio. kr.) | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---------------|---------------|--------------|
| Resultatopgørelse | | | |
| Ordinære driftsindtægter | -164,7 | -167,0 | 158,9 |
| - Heraf indtægtsført bevilling | -140,5 | -143,2 | 132,8 |
| - Heraf eksterne indtægter | -24,2 | -23,8 | -26,1 |
| Ordinære driftsomkostninger | 155,7 | 153,0 | 156,0 |
| - Heraf løn | 101,2 | 103,1 | 107,6 |
| - Heraf af- og nedskrivninger | 5,1 | 5,9 | 3,6 |
| - Heraf øvrige omkostninger | 49,4 | 44,0 | 44,8 |
| Resultat af ordinær drift | -9,0 | -14,0 | -2,9 |
| Resultat før finansielle poster | -8,0 | -8,9 | -7,4 |
| Årets resultat (-/overskud, +/underskud) | -7,4 | -8,8 | -6,6 |
| Balance | | | |
| Anlægsaktiver | 21,3 | 18,5 | 16,4 |
| Omsætningsaktiver | 11,1 | 14,3 | 13,2 |
| Egenkapital | -15,1 | -23,9 | -30,5 |
| Langfristet gæld | -21,3 | -17,0 | -17,8 |
| Kortfristet gæld | -20,6 | -44,6 | -32,8 |
| Lånerammen | 34,2 | 34,2 | 34,4 |
| Træk på lånerammen | 21,3 | 17,0 | 17,8 |
| Finansielle nøgletal | | | |
| Udnyttelsesgrad af lånerammen i % | 62,3 | 49,7 | 51,7 |
| Negativ udsvingsrate | 4,3 | 7,3 | 9,6 |
| Overskudsgrad i % | 4,5 | 5,3 | 4,2 |
| Bevillingsandel i % | 85,3 | 85,8 | 83,6 |
| Personaleoplysninger | | | |
| Antal årsværk | 210 | 203 | 204 |
| Årsværkspris 1.000 kr.*) | 473 | 497 | 499 |
| Lønomsætningsandel i % | 60,1 | 61,8 | 64,6 |
| Lønsumsloft (inkl. videreførelse) | 101,0 | 106,5 | 107,6 |
| Lønforbrug under lønsumsloft | 97,7 | 101,9 | 101,1 |
| Lønforbrug i alt (inkl. indtægtsdækket virks.) | 99,0 | 103,1 | 102,6 |

*) Ved opgørelse af årsværksprisen er der set bort fra en lønudgift til specialattachéer på 2.285 t.kr. i 2009 og 857 t.kr. i 2010, da disse ikke indgår i antal årsværk.

2010 var præget af den dispositionsbegrænsning på én pct. af bevillingen, der blev pålagt alle statsinstitutioner. Det bevirkede, at Søfartsstyrelsen indførte et midlertidigt ansættelsesstop medio året og indskærpede generel tilbageholdenhed på udgiftssiden. Endvidere udarbejdede styrelsen en effektiviseringsstrategi, der sætter rammen for indsatsen med at tilpasse forbruget til de faldende bevillinger. I forlængelse heraf blev der i 2010 gennemført konkrete besparelser på områder som udestillinger (attachéer), energiforbrug og porto.

Resultatet for 2010 blev et overskud på 6,6 mio. kr.

I forhold til forventningerne, som de kom til udtryk i årsrapporten for 2009, lykkedes det i 2010 at øge aktiviteterne under dansk flag. Der var en vækst i tonnagen i de danske registre, dels fra nybygninger, og dels fra indflagninger fra andre landes registre. Bl.a. valgte flere svenske rederier at indflage skibe til dansk flag. Dette var medvirkende årsag til de øgede indtægter, men det medførte også et øget pres på styrelsens opgaveportefølje.

Forberedelsen af nye kontrol- og tilsynsopgaver som følge af FN's nye internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold og de nye periodiske syn på mindre fiskefartøjer, herunder eventuel uddelegering, pågik som forventet i 2010. De nye periodiske syn på mindre fiskeskibe påbegyndes i marts 2011.

Den internationale indsats for at reducere skibsfartens udledning af CO₂ var i 2010 fortsat en krævende opgave, og der blev således brugt ca. 2.700 timer i forhold til de budgetterede 2.100 timer.

Det økonomiske grundlag for de maritime uddannelsesinstitutioner blev også en stor udfordring som følge af det stigende optag ikke mindst på maskinmesteruddannelsen. Det medførte en budgetoverskridelse på i alt ca. 1 mio. kr. på § 08.71.14 og § 08.71.15. Overskridelsen skete på trods af, at der i aktstykke nr. 33 af 2. december 2010 blev tilvejebragt 19,8 mio. kr. ekstra til de maritime uddannelser i 2010, se i øvrigt note til tabel 4 vedr. styrelsens administrerede udgifter og indtægter.

I forbindelse med efterårets finanslovsforhandlinger manglede der yderligere ca. 380 mio. kr. på det maritime uddannelsesområde i perioden 2011-2014 i forhold til de eksisterende bevillinger. Det blev i den forbindelse besluttet at tilføre de maritime uddannelser ca. 175 mio. kr. over en fireårig periode, jf. finanslovsaftalen. Samtidig blev det besluttet at genindføre adgangsrestriktionen på skibsofficers- og maskinmesteruddannelserne samt at reducere taxametrene med 1,5 pct. i 2011 med henblik på at få skoleøkonomien til at hænge sammen.

Årets økonomiske resultat betragtes alt i alt som tilfredsstillende.

Forventningen til det kommende år er, at det bliver nødvendigt med fortsat fokus på effektivisering og skærpet prioritering med henblik på at tilpasse styrelsens forbrug til de faldende bevillinger. Dette vil være en udfordring i og med, at der på samme tid vil være et øget pres på Søfartsstyrelsens opgavevaretagelse, jf. også afsnit 1.6. om forventninger til det kommende år.

Kommentarer til finansielle nøgletal

Udnyttelsesgrad af lånerammen

Søfartsstyrelsens udnyttelse af lånerammen udgjorde knap 52 pct. ved udgangen af 2010. Anlægsmassen er ved at være udtjent, og der er planlagt genanskaffelser og fornyelser i de kommende år, hvilket der vil være plads til under lånerammen. Den relativt lave udnyttelse af lånerammen skyldes bl.a., at de planlagte IT anskaffelser har krævet længere tid end forventet, ikke mindst som følge af behovet for en helt ny IT-arkitektur.

Negativ udsvingsrate

Søfartsstyrelsen har et videreført overskud på 27,6 mio. kr. Med en startkapital på 2,9 mio. kr. har styrelsen en negativ udsvingsrate på 9,6 mio. kr., og der er således en stor margin i forhold til udsvingsgrænsen for et akkumuleret underskud. Styrelsen forventer derfor ikke at få problemer med denne bevillingsregel i de kommende år.

Overskudsgrad

Søfartsstyrelsens overskudsgrad har de seneste år ligget omkring fem pct., således at der over tid er akkumuleret et overskud. Det er styrelsens vurdering, at det nuværende videreførte overskud på 27,6 mio. kr. er rimeligt for styrelsens nuværende og kommende aktivitetsniveau. Denne vurdering skal også ses i lyset af de kommende års stigende opgaveportefølje, hvor bl.a. implementeringen af FN's nye internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold og sikkerhedspakken for de mindre fiskeskibe vil medføre en række nye opgaver for styrelsen.

Bevillingsandel

Søfartsstyrelsens bevilling har i de senere år udgjort en meget stabil andel af de samlede indtægter på 83-86 pct. Hovedparten af styrelsens aktiviteter er således finansieret af finanslovsbevillingen, og styrelsen er kun i et vist omfang afhængig af andre finansieringskilder.

Årsværkspris

Den gennemsnitlige årsværkspris udgjorde 499 t.kr. i 2010. Der er således tale om en lille stigning på 2 t.kr. fra 2009 til 2010. Bevægelser på kontiene vedrørende skyldige feriepenge og over-/merarbejde samt hensættelser til åremålskontrakter har stort set ophævet hinanden, og de har således ikke påvirket årsværksprisen i samme grad som de foregående år, hvor der var større bevægelser på disse konti.

Søfartsstyrelsen har reduceret antallet af medarbejdere i 2010, men da afregningen af feriepenge i forbindelse med afgang rent teknisk trækker årsværk i lønsystemet, slår denne reduktion ikke igennem i opgørelsen af antal årsværk i 2010. Endvidere har Søfartsstyrelsen i overensstemmelse med kravet i Økonomi- og Erhvervsministeriets arbejdsprogram gjort en betydelig indsats for at ansætte medarbejdere med løntilskud, hvilket også har bidraget til antallet af årsværk.

1.4. Opgaver og ressourcer

1.4.1. Opgaver og ressourcer: Skematisk oversigt

Tabel 2. Sammenfatning af økonomi for virksomhedens opgaver

| Opgave (beløb i mio. kr.) | Indtægtsført bevilling* | Øvrige indtægter** | Omkostninger | Andel af årets overskud |
|-----------------------------------|----------------------------|-----------------------|--------------|----------------------------|
| Generel ledelse og administration | -60,9 | -9,1 | 77,5 | 7,5 |
| Sikkerhed, sundhed og miljø | -45,9 | -19,1 | 58,4 | -6,6 |
| Økonomiske rammebetingelser | -12,4 | -7,7 | 15,8 | -4,3 |
| Maritime kompetencer | -13,6 | -7,0 | 17,4 | -3,2 |
| I alt | -132,8 | -42,9 | 169,1 | -6,6 |

*) Fordeling af "indtægtsført bevilling" er foretaget manuelt ud fra antallet af timer, der er anvendt på de enkelte opgaver.

**) Øvrige indtægter steg markant i 2010 i forhold til 2009, hvor disse udgjorde 28,7 mio. kr. mod 42,9 mio. kr. i 2010. Stigningen skyldes bl.a. det øgede aktivitetsniveau, som er gebyrfinansieret m.m. Endvidere kan stigningen henføres til interne statslige overførselsindtægter, der steg med 4,7 mio. kr. fra 2009 til 2010. Endelig blev der i 2010 foretaget bogføring af et provenu på 6,6 mio. kr. modtaget fra det statslige ejendomsselskab Freja i forbindelse med salget af maskinmesterskolen i Esbjerg, jf. aktstykke nr. 119 af 17. marts 2006 og aktstykke nr. 33 af 2. december 2010.

Søfartsstyrelsen anvendte i 2010 77,5 mio. kr. på 'generel ledelse og administration', svarende til ca. 46 pct. af de samlede omkostninger. I forhold til den indtægtsførte bevilling resulterede det i et merforbrug på ca. 7,5 mio. kr. Det skyldes, at forbruget under 'generel ledelse og administration' – udover timer – indeholder en række store udgiftsposter, som går på tværs af de faglige opgaver. Det gælder f.eks. udgifter til ejendomsdrift (husleje, varme, el, vand, rengøring, vagt, vedligehold, reparationer, kontormøbler m.m.). Udgifter til indkøb af IT-udstyr, IT-drift, multifunktionsmaskiner m.m. konteres ligeledes under 'generel ledelse og administration', ligesom alle styrelsens afskrivninger er placeret her. Endvidere er udgifter i relation til personaleområdet som arbejdsmarkedets elevrefusion (AER), stillingsannoncer m.m. placeret under 'generel ledelse og administration'.

Opgaven 'sikkerhed, sundhed og miljø' er Søfartsstyrelsens største faglige område, hvor bevilling og forbrug i 2010 var henholdsvis 45,9 mio. kr. og 58,4 mio. kr., svarende til ca. en tredjedel af styrelsens samlede bevilling og omkostninger. Indtægten på ca. 19 mio. kr. vedrører primært styrelsens opkrævning af gebyrer for syn af skibe samt indtægtsdækket virksomhed. Hovedaktiviteten under 'sikkerhed, sundhed og miljø' er syn af skibe. En stor del af synene er lovpligtige, men herudover udfører Søfartsstyrelsen også såkaldte kontrolsyn (ikke-lovpligtige syn) på områder, hvor der konstateres problemer med sikkerheden. Den samlede produktion i perioden 2001-2010 har været følgende:

| År | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Antal syn | 2.337 | 2.855 | 2.702 | 2.082 | 2.078 | 2.047 | 2.646 | 2.792 | 2.757 | 2.754 |

Udsving årene i mellem skyldes bl.a., at antallet af ikke-lovpligtige syn varierer. I øvrigt er de enkelte syn af meget varierende længde og kompleksitet. Effekten af Søfartsstyrelsens samlede indsats for 'sikkerhed, sundhed og miljø' kan bl.a. måles i antallet af tilbageholdte danske skibe i udenlandsk havn, herunder placeringen på en række internationale hvidlister, jævnfør også afsnit 2.2.

Til opgaven 'økonomiske rammebetingelser' havde Søfartsstyrelsen i 2010 en bevilling på 12,4 mio. kr. og et forbrug på 15,8 mio. kr. Opgaven omfatter en række forskellige aktiviteter fra skibsregistrering til

de søfarendes sociale forhold, internationalt arbejde samt national erhvervs politik. En meget væsentlig del af Søfartsstyrelsens internationale indsats vedrører regulering af skibsfarten. Det er styrelsens målsætning, at reglerne skal være internationale og let tilgængelige, begrænset til det nødvendige og nyde opbakning i erhverv og samfund, bl.a. med det formål at sikre kvalitetsskibsfart på lige konkurrencevilkår. Effekten af indsatsen måles bl.a. på antallet af skibe under dansk flag, hvor bruttotonnagen i de tre danske skibsregistre i 2010 voksede til 12,3 mio. Endvidere lå Danmark på tre ud af ti indikatorer i top tre blandt de europæiske søfartsnationer.

Til opgaven 'maritime kompetencer' havde Søfartsstyrelsen i 2010 en bevilling på 13,6 mio. kr. og et forbrug på 17,4 mio. kr. Der afholdtes i 2010 en stor engangsudgift på 1,3 mio. kr. til Danmarks Evalueringsinstitut (EVA) i forbindelse med akkreditering af professionsbacheloruddannelserne, som alle blev akkrediteret med et positivt resultat. Det er styrelsens målsætning, at der fastholdes og udvikles know-how på danske hænder til søfart, fiskeri, offshore og øvrig maritim industri, så der til stadighed er den nødvendige rekrutterings- og vidensbase for vækst i Det Blå Danmark. Effektmålet om mindst 200 nye uddannelsesaftaler årligt med skibsofficerer og andre maritime officerer blev opfyldt med 201 uddannelsesaftaler. Der udarbejdes hvert år et kvalitetsindeks for hver enkelt uddannelsesinstitution. Indekset er sammensat af en række underindeks, der tilsammen giver et bredt billede af kvaliteten i de maritime uddannelser. Effektkravet i 2010 var, at kvalitetsindekset skulle være på mindst 0,90, og det blev opfyldt med resultatet 0,93. Beskæftigelsesindekset blev derimod ikke opfyldt. Indekset for beskæftigelse endte således på 0,91 mod målsætningen på 0,93, se afsnit 2.2.

1.4.2. Redegørelse for reservation

Søfartsstyrelsen gik ind i 2010 med en reserveret bevilling på 9,9 mio. kr., hvoraf de 8,4 mio. kr. vedrørte handlingsplanen "Danmark som Europas førende søfartsnation"⁹. Forbruget af den reserverede bevilling i 2010 blev kun på 1,6 mio. kr., hvilket var 2,4 mio. kr. mindre end det forventede og derfor utilfredsstillende.

Tabel 3. Reservation, hovedkonto 08.71.01

| Opgave (beløb i mio. kr.) | Reserveret År | Reservaton Primo | Forbrug i året | Reservaton ultimo | Forventet afslutning |
|---|---------------|------------------|----------------|-------------------|----------------------|
| 10 farligste erhverv | 2006 | 0,9 | 0,0 | 0,9 | 2011 |
| Handlingsplan "Danmark som Europas førende søfartsnation" | 2007 | 8,4 | 1,0 | 7,4 | 2012 |
| Single sign on | 2009 | 0,6 | 0,6 | 0,0 | 2010 |
| I alt | | 9,9 | 1,6 | 8,3 | |

Af de forbrugte 1,6 mio. kr. vedrørte de 0,6 mio. kr. projektet "Single sign on" med udvikling af et modul, der kan håndtere log in til virk.dk, borger.dk og soefartsstyrelsen.dk, således at man kan logge ind på alle sites fra ét sted. Dette projekt blev planmæssigt gennemført.

Den resterende 1 mio. kr. blev anvendt til projektet "Ny regeldatabase", som er en del af handlingsplanen "Danmark som Europas førende søfartsnation".

Årsagen til mindreforbruget var primært, at en række øvrige IT-projekter blev forsinkede, da styrelsen først har skullet opbygge en helt ny IT-arkitektur, da den nuværende arkitektur er både kompleks og forældet og dermed hindrer udviklingen af nye produkter.

⁹ Økonomi- og Erhvervsministeriet, marts 2006.

Omlægningen til en moderne og fleksibel IT-arkitektur er en omfangsrig proces, der både omfatter ændringer af interne arbejdsgange og udvikling af IT-systemer. Søfartsstyrelsen har valgt at gribe processen an ved en trinvis omlægning af den eksisterende arkitektur, så den daglige drift samtidig kan oprettholdes.

Det er Søfartsstyrelsens forventning, at der i 2011 og 2012, vil blive gennemført IT-udviklingsprojekter til en værdi af ca. 10 mio. kr.

Søfartsstyrelsen har flere mindre projekter på vej i relation til sikkerhedspakken for fiskeriet, som i 2011 forventes at gøre brug af de reserverede midler under ”10 farligste erhverv”, f.eks. udarbejdelse af en sikkerhedsguide for de mindste enmandsbetjente fiskebåde og bygning af en skibsmodel til brug for undervisning, herunder anskueliggørelse af konsekvensen af ændrede stabilitetsforhold på fiskeskibe.

Søfartsstyrelsen har ikke foretaget nye reservationer i 2010.

1.5 Administrerede udgifter og indtægter / Udgiftsbaserede hovedkonti

Tabel 4. Søfartsstyrelsens administrerede udgifter og indtægter

| Art | Bevillingstype | Hovedkonto | | Bevilling (mio. kr.) | Regnskab (mio. kr.) |
|---|----------------|--|-----------|----------------------|---------------------|
| Administrerede tilskud og lovbundne ordninger | Lovbunden | 08.71.11. Velfærdforanstaltninger, forsikring m.v. | Udgifter | 4,8 | 4,4 |
| | Reservation | 08.71.14. Maritime uddannelser | Udgifter | 291,3 | 295,3 |
| | Anden | 08.71.15. Forskellige tilskud | Udgifter | 13,7 | 14,4 |
| | Reservation | 08.71.78. Reserve vedrørende de maritime uddannelser | Udgifter | 7,4 | 7,4 |
| Øvrige administrerede udgifter og indtægter | Anden | 08.71.03. Registreringsafgift for fritidsfartøjer | Indtægter | 1,2 | 1,0 |

Note

Merforbruget på 08.71.14 skyldtes aktivitetsstigninger på de maritime skibsofficers- og maskinmesteruddannelser med frit optag. 3,7 mio. kr. finansieredes ved forbrug af videreført overskud, og 0,3 mio. kr. videreførtes som en negativ beholdning, der modregnes i regnskabet for 2011.

Merforbruget på ca. 0,7 mio. kr. på 08.71.15 skyldtes, at Søfartsstyrelsen ultimo 2009/primo 2010 modtog anmodning om udbetaling af tilskud vedrørende deltagelse i voksen- og efteruddannelseskurser fra en af de maritime uddannelsesinstitutioner for de afsluttende uger af 2009. Denne anmodning blev ved en fejltagelse periodiseret således, at den kom til at indgå i Søfartsstyrelsens 2010 regnskab. Søfartsstyrelsen var ikke opmærksom herpå, hvorfor der ved bevillingsafregningen for 2009 bortfaldt et mindreforbrug, der rettelig, jf. hjemlen på finansloven, burde have været videreført til 2010.

Den faldende registreringsafgift for fritidsfartøjer er udtryk for, at der ikke i 2010 blev handlet så mange fritidsfartøjer som følge af den generelle økonomiske afmatning.

1.6. Forventninger til det kommende år

I overensstemmelse med Søfartsstyrelsens mission og handlingsplanen 'Danmark som Europas førende søfartsnation' vil målet for styrelsens arbejde i 2011 være, at Danmarks styrkeposition og vækstmulighederne på søfartsområdet skal fastholdes, jf. også Økonomi- og Erhvervsministeriets arbejdsprogram 2010/2011.

Opdatering af handlingsplanen 'Danmark som Europas førende søfartsnation'

I forlængelse heraf vil Søfartsstyrelsen i 2011 opdatere handlingsplanen 'Danmark som Europas førende søfartsnation' med vækst og fastholdelse af kvalitetsskibsfart som centrale pejlemærker. Der vil som led heri blive set på mulighederne for at afskaffe barrierer for vækst, herunder administrative lettelser, afskaffelse af danske særkrav og forbedring af mulighederne for indflagning.

Udmøntning af Søfartsstyrelsens nye forebyggelsesstrategi

Danmark er kendetegnet ved kvalitetsskibsfart, og for yderligere at udvikle dette udarbejdede styrelsen i 2010 en strategi for sikkerhed, sundhed og miljø i fremtidens kvalitetsskibsfart. Strategien indeholder en række indsatsområder, der med fokus på sikkerhedskultur gennem sikkerhedsledelse og sikkerhedskommunikation samt risikobaseret håndhævelse sætter pejlemærker for styrelsens arbejde de kommende år. I 2011 vil konkrete initiativer til udmøntning af strategien blive iværksat.

Implementering af sikkerhedspakke for mindre fiskes fartøjer

Som led i den særlige sikkerhedspakke for fiskeriet påbegyndes de periodiske syn af mindre fiskeskibe i marts 2011. Baggrunden herfor er en række alvorlige ulykker inden for dette segment af fartøjer. Søfartsstyrelsen har som en vigtig strategisk målsætning, at der i 2012 ikke må forekomme fiskeskibsforlis, hvor årsagen kan henføres til ombygninger, der ikke er anmeldt til styrelsen.

Udskillelse af Opklaringsenheden til ny maritim havarikommission

Danmark skal i henhold til EU-direktiv 2009/18/EF om undersøgelser af søulykker etablere en uafhængig havarikommission inden d. 17. juni 2011. Der vil således i 2011 blive fremlagt et lovforslag, der implementerer direktivet, ligesom det praktiske omkring udskillelsen af den eksisterende opklaringsenhed fra Søfartsstyrelsen skal finde sted.

Forberedelse af det danske EU formandskab

2011 vil også i høj grad blive præget af forberedelsen af det danske formandskab i EU i første halvdel af 2012. Søfartsstyrelsen vil inden for de eksisterende rammer skulle finde betydelige ressourcer til dette arbejde.

Adgangsbegrænsning og ny områdelov på uddannelsesområdet

På det maritime uddannelsesområde skal adgangsbegrænsningen på skibsofficers- og maskinmesteruddannelserne udmøntes, ligesom den nye områdelov om maritime uddannelser, som er en udløber af den tværgående analyse "Selvejende institutioner – styring, regulering og effektivitet"¹⁰, skal implementeres.

Effektiviseringsinitiativer

Endelig vil 2011 fortsat stå i effektiviseringens lys, og Søfartsstyrelsen har som mål, at lønsumsforbruget skal være nedbragt med fem pct. primo 2012. Der vil således i 2011 være fokus på skærpet prioritering og en optimering og effektivisering af styrelsens arbejde. Udover at overholde de økonomiske rammer og løse de eksisterende opgaver er formålet hermed også at sikre økonomisk råderum til fortsat at kunne udvikle Søfartsstyrelsen.

¹⁰ Finansministeriet, april 2009.

2. Målrapportering

2.1. Målrapportering 1. del: Skematisk oversigt

Tabel 5: Årets resultatopfyldelse

| Sikkerhed, sundhed og miljø: Regelfastsættelse | |
|---|--|
| <p>Resultatmål 1 <i>Resultatmål nået med fire ud af fire resultatkrav opfyldt</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Implementeringen af den nye ILO-konvention¹¹ om søfarendes arbejdsforhold, som sikrer dansk kvalitetsskibsfart uden at forringe danske skibes konkurrenceevne, er påbegyndt. Søfartsstyrelsen udarbejder udkast til forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven m.fl. mhp. at bringe dansk søfartslovgivning i overensstemmelse med ILO's konvention. - Erstatningsansvar ved søtransport af farligt og forurenende gods (HNS). - Bekæmpelse af pirateri. - Arktisk sejlads. Sejladsikkerheden i de arktiske farvande skal styrkes, så risikoen ved den stigende sejlads i bl.a. grønlandske farvande mindskes. | |
| Resultatkrav | Status |
| <p>1.1 For at styrke sikkerheden til søs vil der blive gennemført lovændringer med henblik på:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ratifikation af den nye ILO-konvention om søfarendes arbejdsforhold i dansk ret - tiltag til forbedring af sikkerheden på mindre fiskefartøjer. | <p>Opfyldt. L 100¹², som danner grundlaget for dansk ratifikation af ILO-konventionen, blev vedtaget i Folketinget d. 27. april 2010. L 100 indeholder også de lovændringer, som er nødvendige til gennemførelse af fiskepakken.</p> |
| <p>1.2 Søfartsstyrelsen vil fremlægge et forslag om erstatningsansvar for søtransport af farligt og forurenende gods, der transporteres i containere (HNS). Forslaget, der skal tilgodese danske erhvervsinteresser, fremlægges for en udvalgt kreds af lande med henblik på at sikre støtte til forslaget inden diplomatkonferencen i april 2010.</p> | <p>Opfyldt. Søfartsstyrelsen cirkulerede før diplomatkonferencen vedr. ændring af HNS-konventionen¹³ et forslag til en bred kreds af lande. Af hensyn til forhandlingerne ønskede flere lande ikke forud for konferencen at tilkendegive deres endelige position. Det endelige kompromis på konferencen lå tæt op ad det danske forslag, hvorfor forslaget har tjent sit formål, som en katalysator - og som sikring af støtte til en løsning, der var acceptabel for erhvervet.</p> |
| <p>1.3 Danmark vil sammen med de andre EU-lande fremsætte et forslag om, hvordan de søfarende skal forholde sig i tilfælde af sørøveri, herunder forebyggelse af overfald, så det kan indgå i de uddannelseskra, der stilles i forbindelse med revisionen af STCW-konventionen¹⁴ i juni 2010.</p> | <p>Opfyldt. Danmark har udarbejdet en række ændringsforslag til Kommissionens tekstforslag, som fik opbakning i EU-kredsen og siden i IMO. Det er dermed en tekst, som Danmark har haft stor indflydelse på, der blev vedtaget på diplomat-konferencen i Manilla i juni 2010.</p> |
| <p>1.4 Med henblik på at styrke sejladsikkerheden i arktiske farvande skal IMO's underkomité, DE (Design and Equipment), i 2010 nå til enighed om et udkast til obligatoriske regler vedrørende sejlads i arktiske farvande. Udkastet skal indeholde krav til øget sikkerhed for passagerskibe, herunder krav om lukkede redningsbåde i både nye og eksisterende skibe.</p> | <p>Opfyldt. I 2010 blev der opnået enighed om rammerne for Polarkoden i IMO's underkomité DE. Der er fortsat støtte til de danske mærkesager, hvoraf det særligt kan nævnes, at polarkoden gøres risikobaseret, så der kan tages hensyn til blandt andet årstid og isforekomster, at de konstruktionskrav, som anvendes for danske skibes sejlads i Arktis, vil indgå i koden, samt at der anvendes overdækkede redningsbåde ved sejlads i polarområderne.</p> |

¹¹ The Maritime Labour Convention vedtaget i 2006 i regi af the International Labour Organization (ILO).

¹² L 100 (samling 2009-10) Forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab.

¹³ The International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea.

¹⁴ International Convention on the Standards of Training, Certification & Watchkeeping.

Sikkerhed, sundhed og miljø: Regelfastsættelse *fortsat*

Resultatmål 2 *Resultatmålet nået med ét ud af ét resultatkrav opfyldt*

Der gennemføres initiativer, som skal bidrage til at nedbringe skibsfartens emissioner og skaber grundlag for vækst.

| Resultatkrav | Status |
|---|--|
| <p>2.1 I IMO's miljøbeskyttelseskomite (MEPC¹⁵) vil Danmark arbejde for at udvikle og fastsætte globale regler og krav til reduktion af international skibsfarts CO₂-udledning, herunder videreudvikling af det markedsbaserede forslag om et brændstofbidrag og implementering af et energieffektivitets designindeks. (Resultatkravet blev opgjort pr. 1. oktober 2010).</p> | <p>Opfyldt. Blandt andet med baggrund i en meget aktiv dansk indsats er det i IMO lykkedes at færdiggøre et udkast til bindende regler for nye lastskibes energieffektivitet. I december 2010 cirkulerede IMO's generalsekretær dette udkast med henblik på vedtagelse og indarbejdelse i IMO's miljøkonvention (MARPOL¹⁶). Grundet de storpolitiske komplikationer forud for en global klimaaftale er det usikkert, hvornår det vil være muligt at vedtage sådanne regler.</p> <p>En ekspertgruppe i IMO, hvori Danmark også deltog, har foretaget en første, men omfattende evaluering af de fremsendte markedsbaserede forslag. Miljøkomiteen har som opfølgning herpå besluttet at nedsætte en ekstraordinær arbejdsgruppe til nærmere at evaluere forslagene. Danmark vil med henblik herpå skulle udarbejde uddybende papirer, herunder formentlig et første udkast til en ny og for IMO anderledes konvention. Der arbejdes således fortsat efter den vedtagne arbejdsplan, men så længe ovennævnte storpolitiske komplikationer ikke bliver opløst, vil det næppe være muligt at træffe væsentlige beslutninger.</p> |

Sikkerhed, sundhed og miljø: Regelhåndhævelse

Resultatmål 3 *Resultatmålet nået med fire ud af fem resultatkrav opfyldt*

Færre arbejdsulykker om bord på danske skibe og færre tilbageholdelser af danske skibe i udenlandske havne.

| Resultatkrav | Status |
|---|--|
| <p>3.1 Hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker per 1.000 besætningsmedlemmer på alle skibstyper er faldet tre pct. årligt i perioden 2006-2010 i forhold til perioden 2002-2006. Dette svarer til, at antallet af alvorlige arbejdsulykker i 2010 skal være faldet til under 66.</p> | <p>Opfyldt. Ved udgangen af 2010 var der registeret 58 alvorlige arbejdsulykker i 2010.</p> |
| <p>3.2 Danmark er i top fem på White listen i Tokyo-MoU.</p> | <p>Ikke opfyldt. Danmark indtog i 2009 en 8. plads på White-listen i Tokyo-MoU. En opgørelse af placeringen på White-listen for 2010 foreligger først i sommeren 2011, hvorfor 2009-placeringen er anvendt.</p> |
| <p>3.3 Danmark er i top fem på White listen i Paris-MoU.</p> | <p>Opfyldt. Danmark indtog i 2009 en 3. plads på White-listen i Paris-MoU. En opgørelse af placeringen på White-listen for 2010 foreligger først i juli 2011, hvorfor 2009-placeringen er anvendt.</p> |
| <p>3.4 Danmark er blevet en Qualship 21-nation hos USCG¹⁷.</p> | <p>Opfyldt. Danmark var en Qualship 21-nation i USCG i 2009 og 2010.</p> |
| <p>3.5 Der må tilsammen være højst ni tilbageholdelser af dansk registrerede skibe i regionerne Paris-MoU, Tokyo-MoU og USCG i 2010.</p> | <p>Opfyldt. Ved udgangen af 2010 var der tilsammen registreret syv tilbageholdelser i Paris-MoU, Tokyo-MoU og USCG.</p> |

¹⁵ Marine Environment Protection Committee

¹⁶ International Convention for the Prevention of Pollution From Ships

¹⁷ United States Coast Guard

Økonomiske rammebetingelser: Politikudvikling og regelfastsættelse

Resultatmål 4 *Resultatmålet nået med tre ud af tre resultatkrav opfyldt*

- I regi af EU er det sikret, at politikken, herunder den nye maritime strategi, anerkender skibsfarten som et globalt erhverv med globale behov.
- København skal kunne facilitere internationale skibsfartspolitiske samtaler på højeste niveau og dermed bidrage til at promovere Danmark som et attraktivt sted for danske og udenlandske rederier at drive forretning fra.
- Danmark arbejder for åben og uindskrænket markedsadgang til de globale transportmarkeder, bl.a. i regi af Consultative Shipping Group (CSG). CSG's hovedopgave er at overvåge og reagere på diskriminerende, restriktive eller unilaterale skibsfartspolitiske tiltag.

Resultatkrav

Status

4.1 For at medvirke til at EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren fortsat udgør et stabilt rammevilkår, som sikrer europæisk skibsfarts internationale konkurrenceevne, vil Danmark inden 1. september 2010 fremlægge et forslag til et argumentationspapir, som vil kunne benyttes af alle MAIG¹⁸ lande i deres dialog med EU-Kommissionen om den kommende revision af retningslinjerne.

Opfyldt. Forud for MAIG-mødet i Hamburg d. 13-14. september havde Danmark i august måned forberedt og rundsendt et argumentationspapir vedr. den forestående revision af statstøtteretningslinjerne. Argumentationspapiret blev drøftet på mødet i MAIG-kredsen, hvor der var stor tilfredshed med det danske papir.

4.2 Søfartsstyrelsen arrangerer i 2010 et skibsfartspolitisk seminar i København i samarbejde med Kommissionen. Seminaret har deltagelse af repræsentanter fra mindst to aktører fra Asien (myndighed/rederiforening/rederi). Desuden deltager mindst to internationale organisationer.

Opfyldt. Den 10. juni 2010 afholdt Søfartsstyrelsen i samarbejde med EU-Kommissionen et internationalt skibsfartspolitisk seminar under overskriften 'Meeting the Challenges for Global Shipping - Policies and Strategies'. På seminaret deltog repræsentanter fra skibsfartsadministrationerne i bl.a. Kina, Japan, Singapore og USA, samt internationale organisationer som IMO, ICS¹⁹ og ECSA²⁰.

4.3 Med dansk formandskab og sekretariat for CSG afholdes i 2010 et USA/CSG-dialogmøde, med deltagelse af mindst halvdelen af CSG-medlemmerne.

Opfyldt. CSG-US dialogmødet blev afholdt den 15.-16. juni 2010 i Washington. Langt hovedparten af CSG-medlemmerne deltog i mødet sammen med et bredt udsnit af den maritime del af den amerikanske administration samt repræsentanter fra både den amerikanske og den internationale søfartsindustri.

Relevante myndighedsaktører i Brasilien accepterer desuden at afholde møde med CSG-formanden med henblik på overvejelser om et tættere samarbejde.

Den brasilianske søfartsadministration har bekræftet, at man i 2011 er indstillet på at mødes med en dansk delegation, idet den nærmere planlægning af et sådant besøg, herunder fastlæggelse af et specifikt mødetidspunkt, endnu udestår.

Resultatmål 5 *Resultatmålet nået med ét ud af ét resultatkrav opfyldt*

Danmark skal fastholde og udvikle sin førerposition på søfartsområdet, herunder gennem iværksættelse af den integrerede maritime politik.

Resultatkrav

Status

5.1 Søfartsstyrelsen vil i 2010 i samarbejde med de øvrige danske maritime myndigheder iværksætte regeringens integrerede maritime politik. (Resultatkravet blev opgjort pr. 1. oktober 2010).

Opfyldt. Regeringen fremlagde i juli 2010 "En samlet maritim strategi" (en integreret maritim politik) udarbejdet af Søfartsstyrelsen i samarbejde med øvrige danske maritime myndigheder. De enkelte delområder af strategien iværksættes nu af de relevante maritime myndigheder. Økonomi- og Erhvervsministeriet/ Søfartsstyrelsen koordinerer opfølgningen på implementeringen af den samlede maritime strategi.

¹⁸ Maritime Administration Implementation Group er et flagsstatssamarbejde om fremme af kvalitetsskibsfart, der blev grundlagt i 2001 på dansk initiativ og nu består af Danmark, Belgien, Norge, Sverige, UK, Holland, Finland, Tyskland og Polen.

¹⁹ International Chamber of Shipping

²⁰ European Community Shipowners' Association

Økonomiske rammebetingelser: Regelhåndhævelse og gode rammer

Resultatmål 6 *Resultatmålet delvist nået med to ud af tre resultatkrav opfyldt*

- Kortere sagsbehandlingstider for styrelsens kunder.
- Som en del af arbejdet med digitale indberetninger og virk.dk er alle større kommunikationsflader med kunderne, herunder regler og eksterne vejledninger, digitaliseret.
- Indikatorer for Danmark som Europas førende søfartsnation.

| Resultatkrav | Status |
|--|---|
| 6.1 Søfartsstyrelsen skal sikre, at sagsbehandlingstiden for 90 pct. af sagerne vedrørende sønæringsbeviser højst må være på 12 dage. | Opfyldt. Pr. 30. september 2010 var sagsbehandlingstiden for 100 pct. af sønæringsbeviser under 12 dage. (Resultatkravet blev opgjort pr. 1. oktober 2010). |
| 6.2 I overensstemmelse med arbejdet i Økonomi- og Erhvervsministeriets task force for administrative lettelser har styrelsen reduceret søfartserhvervets administrative byrder med den procentsats, som fremgår af Søfartsstyrelsens adm. let handlingsplan (svarende til ti procentpoint). | Ikke opfyldt. Der er gennemført lettelser for ca. 28 mio. kr. ud af handlingsplanens mål på ca. 32 mio. kr. Når styrelsens IT-udviklingsprojekter er gennemført, vil to af handlingsplanens mål yderligere kunne opfyldes i løbet af 2011-2012. Den samlede lettelse for disse to initiativer, er opgjort til 1,3 mio. kr. Målet vedr. digitalisering af skibsregisteret (beløbsfastsat til 1,1 mio. kr.) er sat i bero, idet dette initiativ blev langt mere kompliceret og omfattende end forventet, og det blev besluttet at afvente erfaringerne fra det lignende initiativ med den digitale tinglysning. Styrelsen har endvidere løbende gennemført flere initiativer for at fjerne eller reducere irritationsbyrder for erhvervet. Endelig har styrelsen i 2010 taget initiativ til, at der også i regi af IMO, hvorfra en stor del af byrderne stammer, fokuseres på, hvordan disse kan reduceres. |
| 6.3 På tre ud af ti indikatorer ligger Danmark i top tre blandt de europæiske søfartsnationer | Opfyldt. Danmark ligger i top tre på følgende indikatorer: Nettoindsejling (2. plads), placering på Paris Mou hvidlisten (2. plads) og antal indbragte forslag til IMO kommitter (3. plads). |

Maritime kompetencer: Udvikling og regelfastsættelse

Resultatmål 7 *Resultatmålet er delvist nået, med tre ud af fire resultatkrav opfyldt*

Der rekrutteres og uddannes det antal studerende med de ønskede kvalifikationer, som søfartserhvervet kan aftage.

| Resultatkrav | Status |
|---|---|
| 7.1 Rekrutteringen til de videregående søfartsuddannelser skal sikre, at det fastsatte mål på mindst 200 nye uddannelsesaftaler årligt med skibsofficerer og andre maritime officerer nås. | Opfyldt. Pr. 16. september 2010 var der indgået 201 uddannelsesaftaler. |
| 7.2 Kvalitetsindekset skal i 2010 være på mindst 0,90 for at sikre en stadig forbedring af kvaliteten ved de maritime uddannelser. | Opfyldt. Kvalitetsindekset var 0,93 i 2010. |
| 7.3 Beskæftigelsesindekset skal være mindst 0,93 i 2010 for at fremme, at de studerende hurtigst muligt kommer i beskæftigelse efter endt uddannelse. | Ikke opfyldt. Beskæftigelsesindekset var 0,91 i 2010. |
| 7.4 Alle de maritime uddannelsesinstitutioner, der udbyder professionsbacheloruddannelser, gennemfører en akkreditering i 2010 med positivt resultat. | Opfyldt. De fem maritime uddannelsesinstitutioner, der uddanner maritime studerende på bachelorniveau, blev akkrediteret i juni 2010 med et positivt resultat. Fire uddannelsesinstitutioner er akkrediteret endeligt, og én uddannelsesinstitution skal arbejde videre med henblik på supplerende akkreditering i løbet af det kommende år. |

| Produkt | Resultatmål | Vægt i pct. | Budget 2010 uden/ med fællesudgifter | Forbrug 2010 med fællesudgifter | Mere/ mindre forbrug i pct. | Opnået score | |
|---------------------------------------|-------------|-------------|--------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|------------------|--------------|
| Sikkerhed, sundhed, miljø | | | | | | | |
| Regelfastsættelse | 1 | 20 | 13,0 | 17,7 | 19,0 | 7,3 | 20,00 |
| | 2 | 15 | 0,8 | 1,1 | 1,3 | 14,2 | 15,00 |
| Regelhåndhævelse | 3 | 20 | 26,5 | 37,5 | 36,3 | - 3,3 | 20,00 |
| Økonomiske rammebetingelser | | | | | | | |
| Politikudvikling og regelfastsættelse | 4 | 12,5 | 4,4 | 6,4 | 6,9 | 8,3 | 12,50 |
| | 5 | 10 | 0,7 | 0,9 | 1,0 | 9,8 | 10,00 |
| Regelhåndhævelse og gode rammer | 6 | 12,5 | 2,5 | 3,9 | 4,0 | 2,9 | 6,25 |
| Maritime kompetencer | | | | | | | |
| Udvikling og regelfastsættelse | 7 | 10 | 2,6 | 3,9 | 2,6 | - 32,7 | 3,75 |
| Total | | | 50,5 mio. | 71,4 mio. | 71,1 mio. | 0,42 pct. | 87,50 |

Søfartsstyrelsen vurderer samlet set, at en målopfyldelsesgrad på 87,50 pct. var tilfredsstillende, om end det var en lavere score end i de foregående år. Denne vurdering skal også ses i lyset af, at samtlige strategisk vigtige mål blev nået, og at kontraktens ambitionsniveau var højt. Endelig blev der løst en række væsentlige opgaver uden for resultatkontrakten. Forbrug med fællesudgifter afveg samlet set 0,3 mio. kr. fra det budgetterede, hvilket styrelsen også vurderer som tilfredsstillende.

2.2. Målrapportering 2. del: Uddybende analyser og vurderinger

Søfartsstyrelsen har valgt at foretage uddybende analyser og vurderinger af følgende resultatmål:

- **Resultatmål 1:** Implementering af den nye ILO-konvention om søfarendes arbejdsforhold; erstatningsansvar ved søtransport af farligt og forurenende gods; bekæmpelse af pirateri samt arktisk sejlads. Resultatmålet blev nået med fire ud af fire resultatkrav opfyldt. Målet var af særlig strategisk betydning og er derfor udvalgt til nærmere analyse med fokus på kravet vedr. sejladsikkerhed i arktiske farvande, som var en højt prioriteret sag.
- **Resultatmål 2:** ”Der gennemføres initiativer, som skal bidrage til at nedbringe skibsfartens emissioner og skaber grundlag for vækst”. Resultatmålet blev nået med et ud af et resultatkrav opfyldt. Målet var af særlig strategisk betydning og er derfor udvalgt til nærmere analyse.
- **Resultatmål 3:** ”Færre arbejdsulykker om bord på danske skibe og færre tilbageholdelser af danske skibe i udenlandske havne.” Resultatmålet blev nået, dog kun med fire ud af fem resultatkrav opfyldt, idet Danmark kun opnåede en 8. plads på Tokyo-MoU hvidlisten. Målet var af særlig strategisk betydning og er derfor udvalgt til nærmere analyse med fokus på Danmarks placering på en række internationale hvidlister og antallet af tilbageholdte danske skibe i udenlandsk havn.
- **Resultatmål 6:** Kortere sagsbehandlingstider; digitale indberetninger (administrative lettelser) samt indikatorer for Danmark som Europas førende søfartsnation. Dette resultatmål blev delvist opfyldt med to ud af tre resultatkrav opfyldt. Styrelsen gennemførte kun administrative lettelser for erhvervet for 28 mio. kr. ud af handlingsplanens mål på ca. 32. mio. kr. Resultatkravet om administrative lettelser er som følge heraf udvalgt til nærmere analyse.
- **Resultatmål 7:** ”Der rekrutteres og uddannes det antal studerende med de ønskede kvalifikationer, som søfarterhvervet kan aftage.” Resultatmålet blev delvist opfyldt med 3 ud af 4 resultatkrav opfyldt. Beskæftigelsesindekset blev kun 0,91, hvor målet var 0,93, hvorfor dette resultatkrav er udvalgt til nærmere analyse. Herudover var der et mindreforbrug på 32,7 pct. i forhold til det budgetterede. Den uddybende analyse ser derfor også på den økonomiske side af målet.

Resultatmål 1 vedr. sejladsikkerheden i de arktiske farvande:

Forebyggelse af ulykker til søs står centralt for Søfartsstyrelsen i bestræbelserne på at realisere såvel mission som vision om kvalitetsskibsfart. I 2010 formulerede Søfartsstyrelsen i forlængelse heraf et særligt resultatkrav om sejlads i Arktis: ”Med henblik på at styrke sejladsikkerheden i arktiske farvande skal IMO’s underkomité, DE, i 2010 nå til enighed om et udkast til obligatoriske regler vedrørende sejlads i arktiske farvande. Udkastet skal indeholde krav til øget sikkerhed for passagerskibe, herunder krav om lukkede redningsbåde i både nye og eksisterende skibe.”

Styrkelse af sejladsikkerheden i Arktis er en mærkesag for Danmark, særligt for så vidt angår at forebygge skibulykker med krydstogtskibe. Ekstreme vejrforhold og tilstedeværelsen af is gør, at der er behov for at supplere de internationale konventioner om søsikkerhed og miljøbeskyttelse med regler, der tager hensyn til de særlige forhold ved skibes sejlads i Arktis. Samtidig foregår sejladsen i øde farvande med begrænset infrastruktur, hvor der ikke kan etableres et rednings- og miljøberedskab, som vi kender det i danske farvande. Det er derfor afgørende, at skibe bygges og udrustes til Arktiske forhold, så skibulykker forebygges bedst muligt.

Skibsfarten som globalt erhverv skal reguleres af internationale sikkerhedsregler. Derfor foreslog Danmark, Norge og USA i 2009 IMO’s søsikkerhedskomiteé at udarbejde en obligatorisk ’Polarkode’ for sejlads i Arktis og Antarktis. Forslaget fik stor støtte, og arbejdet blev påbegyndt i DE-underkomiteen marts 2010, og fortsatte på næste møde i underkomiteen, oktober 2010.

Til det første møde indsendte Danmark en analyse af risici ved sejlads i Arktis – som var blevet udarbejdet på Søfartsstyrelsens foranledning i samarbejde med erhvervet – hvor brug af utilstrækkelige redningsmidler er anført som en af de væsentlige risici, som Polarkoden skulle tage højde for. Danmark indsendte endvidere i samarbejde med andre lande forslag om, at Polarkoden skulle omfatte eksisterende skibe efter en rimelig overgangsperiode. På mødet var der generelt støtte til forslagene.

Resultatet af det andet møde i underkomiteen var, at der generelt blev opnået enighed om, at rammerne for Polarkoden skulle være risikobaserede for at tage hensyn til forskelle i forhold så som tilstedeværelse af is samt sejlads på forskellige årstider. Dette har særlig betydning for sejlads i grønlandske farvande, hvor forholdene kan variere afhængig af årstid og område. Selvom der på dette møde ikke blev opnået enighed om den endelige tekst i udkastet til en Polarkode, var der generelt enighed om et udkast til Polarkode, der indeholder Søfartsstyrelsens mærkesager, og som forventes at kunne danne grundlag for godkendelse af den endelige tekst på underkomiteens møde i 2011. Herefter skal Polarkoden behandles i andre relevante underkomiteer samt i miljøkomiteen med hensyn til miljømæssige krav.

En af årsagerne til, at der endnu ikke foreligger en endelig tekst, er, at det har været nødvendigt at drøfte en række forslag blandt andet fra interesseorganisationer, vedr. omfanget af regler ved miljøbeskyttelse samt hvilke skibe udover passagerskibe og lastskibe, som skal være omfattet af koden. Det vurderes dog fortsat, at det er muligt at følge den tidsplan, hvorefter søsikkerhedskomiteen kan godkende et udkast til Polarkoden ved udgangen af 2012.

For at sikre bedst mulig fremdrift i de danske mærkesager har Danmark primo 2011 indsendt supplerende forslag til regler for redningsmidler samt forslag om krav til, at krydstogtskibe skal etablere partnersejlads for at kunne få hjælp fra andre skibe, hvis der skulle ske en ulykke. Danmark har også, i samarbejde med Sverige og Finland, indsendt et forslag til, hvordan skibe, der er isklasset efter ældre regler, kan tilpasses reglerne i den nye Polarkode.

Ressourceforbruget på det samlede resultatmål 1 var lidt højere end budgetteret, svarende til ca. syv pct. Alt i alt vurderes mål-opfyldelsen på resultatmål 1 som værende tilfredsstillende.

Resultatmål 2 vedr. nedbringelse af skibsfartens emissioner:

Reduktion af CO₂-emissioner fra transport med skib bidrager til Søfartsstyrelsens mission ved at medføre en mere miljøvenlig skibsfart på rent hav. Området har i gennem flere år været meget højt prioriteret i Søfartsstyrelsen.

Danmark stillede oprindeligt forslag om etableringen af et såkaldt energieffektivitetsindeks (EEDI), der skal gøre nye lastskibe mere energieffektive og dermed reducere udslippet af CO₂. I løbet af 2010 var der tre (to ordinære og ét ekstraordinært) møder om EEDI i IMO. Danmark fremsendte til disse møder en række forslag med henblik på at færdiggøre indekset. Det lykkedes på denne baggrund at færdiggøre et udkast til bindende regler for nye lastskibes energieffektivitet. Grundet markant forskellige holdninger til flagneutralitet kunne der ikke opnås enighed om at påbegynde vedtagelsesprocessen ved mødet i IMO's miljøkomité. Derfor anmodede Danmark og otte andre lande i december 2010 IMO's generalsekretær om at cirkulere det udarbejdede udkast med henblik på vedtagelse og indarbejdelse i IMO's miljøkonvention (MARPOL). Det er hensigten, at vedtagelse kan ske på miljøkomitéens møde i juli 2011, men dette afhænger af, om den nødvendige politiske vilje er til stede.

Danmark arbejder sammen med en række andre lande endvidere for, at der udarbejdes en ny konvention om et markedsbaseret brændstofbidrag på brændstof til skibe i international fart, hvor provenuet anvendes til at nedbringe CO₂-udledningen. Danmark deltog i 2010 i en ekspertgruppe, der foretog en første omfattende evaluering af de fremsendte markedsbaserede forslag, herunder forslaget om et brændstofbidrag. Miljøkomiteen besluttede som opfølgning herpå at afholde et ekstraordinært arbejdsgruppemøde i 2011 til nærmere at evaluere forslagene. Der arbejdes således efter den i miljøkomitéen vedtagne arbejdsplan, men så længe der fortsat er så markant forskellige holdninger, vil det næppe være muligt at træffe væsentlige beslutninger med henblik på en realisering af for eksempel brændstofbidraget.

I regi af UNFCCC²¹ (FN's klimakonvention) bliver der også set på, hvorledes den internationale skibsfart skal bidrage til at begrænse CO₂-udledningen. Der blev ikke ved klimaforhandlingerne under COP16 nået en løsning på reduktion af den internationale skibsfarts emissioner.

Ressourceforbruget på det samlede resultatmål 2 var højere end budgetteret. Der blev således brugt ca. 2.700 timer i forhold til det budgetterede på 2.100 timer. Alt i alt vurderes målopfyldelsen på resultatmål 2 som værende tilfredsstillende uanset, at de danske mærkesager i 2010 stødte på store forhindringer, og fremdriften ikke i enhver henseende var tilfredsstillende for Danmark.

Resultatmål 3 vedr. færre arbejdsulykker på og tilbageholdelser af danske skibe:

Antallet af alvorlige arbejdsulykker på danske skibe og antallet af tilbageholdelser af danske skibe – herunder også Danmarks placering på udvalgte hvidlister/kvalitetslister – er centrale effektmål for sikkerheden på danske skibe. Disse effektmål afspejler styrelsens mission og vision og udtrykker den samfundsmæssige effekt af Søfartsstyrelsens arbejde og indsats, om end styrelsen ikke er den eneste faktor, der påvirker målene.

Resultatmål 3 indeholdt 5 resultatkrav: Hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker, Danmarks placering på 2 hvidlister samt Qualship 21 og endelig antallet af tilbageholdte danske skibe. Bortset fra Danmarks placering på Tokyo-Mou hvidlisten blev alle resultatkrav opfyldt; herunder også resultatkravet vedrørende hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker per 1.000 besætningsmedlemmer. Den positive tendens i hyppigheden af alvorlige arbejdsulykker fortsatte således, hvilket er tilfredsstillende. Søfartsstyrelsen vil fremadrettet fastholde fokus på de alvorlige arbejdsulykker, idet styrelsen vurderer, at det er vigtigt at følge tendensen over en længere årrække. Området vil dog ikke i nærværende årsrapport være genstand

²¹ United Nations Framework Convention on Climate Change

for yderligere analyse. I stedet analyseres resultatdannelsen på tilbageholdelser samt placeringen på hvidlister/kvalitetslister.

Nedenstående oversigt viser, at Danmark i 2010 havde syv danske skibe, der blev tilbageholdt af udenlandske havnestatsmyndigheder i regionerne Paris-MoU (Vesteuropa), Tokyo-MoU (Asien og Stillehavsområdet) og USCG (United States Coast Guard). Hermed opfyldtes resultatkravet om højst ni tilbageholdelser. Tendensen i antallet af tilbageholdelser er i øvrigt nedadgående, hvilket er positivt.

Antal danske skibe tilbageholdt af udenlandske havnemyndigheder:

| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|-------------|-----------|-----------|----------|----------|-----------|----------|
| Paris-MoU | 8 | 12 | 3 | 5 | 6 | 5 |
| Tokyo-MoU | 1 | 0 | 0 | 2 | 3 | 1 |
| USGG *) | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Ialt | 10 | 14 | 3 | 7 | 10 | 7 |

*) Inkluderer kun "safety"-tilbageholdelser.

Tallene er relativt små, og udsving kan derfor skyldes tilfældigheder. Der opnås lidt større sikkerhed, når tallene vurderes over tre-årige perioder. I dette tilfælde er der samlet set 24 tilbageholdelser i perioden 2008-2010, set i forhold til 27 tilbageholdelser i den foregående tre års periode fra 2005 til 2007. Set på baggrund af denne sammenligning ligger tilbageholdelserne i den seneste tre års periode lidt under niveauet for tilbageholdelser i den forrige tre års periode.

Det skal bemærkes, at tilbageholdelserne er påvirket af en lang række faktorer, som styrelsen kun indirekte har indflydelse på. Det er først og fremmest rederierne, der har det løbende ansvar for at drive skibene sikkerhedsmæssigt forsvarligt, mens det er Søfartsstyrelsen, der sætter de overordnede rammer for sikkerheden på skibene. Søfartsstyrelsen vil derfor fortsat anvende tilbageholdelserne som et vigtigt effektivt mål for styrelsens indsats. Indsatsen for at sikre korrigerende tiltag fra skibe og rederier, når der er tegn på mangler i rederiets sikkerhedsledelsessystem, vil ligeledes blive fastholdt.

Placering på hvidlister er en statistisk metode til at sammenligne de enkelte flagstats tilbageholdelser. Metoden tager hensyn til antallet af inspektioner (med og uden tilbageholdelser) samt antallet af tilbageholdelser. I beregningen af placeringen i et givet år indgår endvidere placeringen i de to foregående år.

En opgørelse af placeringen på hvidlisten i Tokyo MoU for 2010 foreligger først i sommeren 2011, hvorfor 2009-placeringen er anvendt. Danmark var placeret på en 8. plads på hvidlisten i Tokyo-MoU i 2009. Dermed blev dette resultatkrav ikke opfyldt. Danmark fik i 2009 tre skibe tilbageholdt mod to tilbageholdte skibe i 2008, ingen tilbageholdelser i 2007 og 2006 og kun én tilbageholdelse i 2005. Der er tale om små tal, hvorfor de årlige udsving relativt set kan være betydelige og behæftet med nogen tilfældighed, men det må konstateres, at en 8. plads er den ringeste placering i perioden 2005-2009, hvilket ikke er tilfredsstillende. Som det fremgår af oversigten, faldt antallet af tilbageholdelser imidlertid igen i 2010, hvilket forventes at påvirke Danmarks placering på listen i 2010 i positiv retning.

Også i relation til Danmarks placering på hvidlisten i Paris Mou anvendes 2009-placeringen, da resultatet af placeringen i 2010 først foreligger i sommeren 2011. Danmark fik seks skibe tilbageholdt og blev placeret på en 3. plads på hvidlisten i Paris-MoU i 2009, hvorved resultatkravet blev opfyldt. Også for dette resultatkrav kan udsving skyldes tilfældigheder, og resultatet skal vurderes med forsigtighed.

USCG udarbejder ikke en hvidliste, men har et andet kvalitetssikringssystem, det såkaldte Qualship 21 program, hvor placeringen for 2010 allerede på nuværende tidspunkt er beregnet. Danmark har i de fire sidste år fået tilbageholdt under én pct. af de individuelle skibe, der er anløbet amerikansk havn, og dermed er Danmark også i 2010 en Qualship 21-nation i USCG. Det var Danmark også i 2009. Resultatkravet blev opfyldt.

For Søfartsstyrelsen er det væsentligt med et vedvarende fokus på området, således at det lavere niveau for tilbageholdelser kan fastholdes. Søfartsstyrelsen holder rederier med tilbageholdte skibe under særligt opsyn og foretager uanmeldte kontrolsyn på skibe fra sådanne rederier. Supplerende tiltag vil herudover blive overvejet for at opnå en positiv dialog med rederier, der har tilbagevendende tilfælde af tilbageholdelser. Formålet hermed er at tilskynde disse rederier til at øge deres indsats i retning af en mere proaktiv forebyggelsesstrategi på skibene.

Herudover vil Søfartsstyrelsen som noget nyt øge kontakten til tre af de større klassifikationselskaber, der dækker i alt 59 pct. af skibene, men som repræsenterer omkring 83 pct. af tilbageholdelserne i den seneste tre års periode. Denne kontakt er vigtig med henblik på en dialog om, hvordan klassifikationen bedre kan understøtte en proaktiv forebyggelsesstrategi på skibene.

Endelig skal det bemærkes, at Paris-MoU fra 2011 overgår til et nyt inspektionsregime, hvor gode skibe belønnes med længere intervaller mellem inspektioner, mens dårlige skibe inspiceres oftere.

Resultatmål 6 vedr. administrative lettelser:

Reduktion af erhvervslivets administrative byrder skal bidrage til at fastholde kvalitetsskibsfart under dansk flag – og også gerne tiltrække ny tonnage – og bidrager dermed til styrelsens mission og vision.

Målsætningen i Søfartsstyrelsens resultatkontrakt var at nedbringe virksomhedernes administrative byrder i overensstemmelse med styrelsens handlingsplan, dvs. i størrelsesordenen ca. 32 mio. kr. inden udgangen af 2010. Denne målsætning var baseret på den oprindelig handlingsplan, der bestod af 38 initiativer. Styrelsen har gennemført 31 af disse initiativer, hvilket har givet lettelser for ca. 28. mio. kr. Handlingsplanen er flere gange blevet revideret, og der er blevet tilføjet initiativer. Den senest reviderede handlingsplan er fra 2009 og består af i alt 48 initiativer. Heraf er 37 opfyldt. Flere af disse gennemførte initiativer er ikke beløbsfastsatte, da deres primære mål har været at fjerne eller reducere irritationsbyrder for erhvervet. Det bør endvidere bemærkes, at en stor del af de administrative omkostninger, der pålægges erhvervet på søfartsområdet, har international oprindelse (ca. 73 pct.). Danmark har derfor taget initiativ til, at der også i regi af IMO, hvorfra en stor del af byrderne stammer, fokuseres på, hvordan disse kan reduceres.

De initiativer, der ikke er blevet gennemført endnu jf. den oprindelige handlingsplan, er alle digitaliseringsinitiativer. Disse initiativer har været vanskelige at opfylde. Bl.a. var et af initiativerne at digitalisere skibsregisteret (svarende til lettelser for 1,1 mio. kr.). Dette arbejde blev dog langt mere omfattende og kompliceret end forventet, og det blev besluttet at afvente erfaringerne med det lignende initiativ med den digitale tinglysning. Andre af initiativerne er afhængige af hinanden. Således afhænger digitalisering af mønstringskontrol af digitalisering af sønærings- og besætningsfastsættelsesprojekterne, som er blevet forsinkede. Søfartsstyrelsen forventer dog, at disse to initiativer vil blive gennemført i 2011-2012 (svarende til en lettelse på 1,3 mio. kr.).

Søfartsstyrelsen har således gennemført en lang række af handlingsplanens initiativer. Herudover har styrelsen gennemført og taget initiativ til en række andre projekter mv., som er medvirkende til at reducere administrative byrder. Ressourceforbruget på det samlede resultatmål var stort set som budgetteret. Samlet set vurderes målopfyldelsen – under de givne forudsætninger – at være tilfredsstillende.

Resultatmål 7 vedr. de maritime uddannelser:

Rekruttering og uddannelse af det antal studerende med de ønskede kvalifikationer, som søfartserhvervet kan aftage, afspejler styrelsens mission. Beskæftigelsesindekset er i forlængelse heraf et godt effektmål for, om de maritime dimittender aftages af såvel de maritime erhverv som industrien.

Beskæftigelsesindekset skulle være mindst 0,93 i 2010 som indikator for, at de studerende hurtigst muligt kommer i beskæftigelse efter endt uddannelse. Af nedenstående oversigt fremgår det, at beskæftigelsesindekset i 2010 blev 0,91. Dermed blev resultatkravet ikke opfyldt.

| Beskæftigelsesindeks 2010 | |
|------------------------------|-------------|
| SIMAC | 0,97 |
| Københavns Maskinmesterskole | 0,83 |
| Fredericia Maskinmesterskole | 0,84 |
| Århus Maskinmesterskole | 0,90 |
| MARTEC | 0,80 |
| Marstal Navigationsskole | 0,96 |
| Skagen Skipperskole | 0,96 |
| Svendborg Søfartsskole | 0,94 |
| GEORG STAGE | 0,96 |
| Gennemsnit | 0,91 |

Årsagen hertil er først og fremmest, at – som det også fremgår af oversigten – de rene maskinmesterskoler og MARTEC trækker ned. Det hænger sammen med, at den økonomiske krise og efterfølgende lavkonjunktur har forringet beskæftigelsesmulighederne i de fleste erhverv; således også for maskinmestrene. Det viser sig konkret i en stigning i ledigheden for især aldersgruppen 20-29 år. Ved udgangen af 2010 var der således 53 ledige ud af de i alt 581 personer i denne gruppe, svarende til en ledighed på omkring ti pct.. Ledigheden for den samlede erhvervsaktive gruppe af maskinmestre er dog stadig forholdsvis lav, pt. omkring tre pct²².

Hertil kommer, at maskinmestre i modsætning til de navigationsbaserede officersuddannelser fra SIMAC ikke nødvendigvis har en uddannelsesaftale med et rederi. Det hænger sammen med, at størstedelen af maskinmestrene finder beskæftigelse i industrien. Det vil sige, at ledigheden for maskinmestre i højere grad er afhængig af konjunkturerne generelt set og ikke bare konjunkturforløbet inden for den maritime verden.

Udover den manglende opfyldelse af resultatkravet vedr. beskæftigelsesindekset var der et væsentlig mindreforbrug i forhold til det budgetterede for resultatmålet som helhed. Der var afsat 3,9 mio. kr. inkl. fællesudgifter til opfyldelse af de fire krav, som var knyttet til resultatmålet. Ved udgangen af 2010 var der kun forbrugt 2,6 mio. kr. svarende til et mindreforbrug på 32,7 pct.

Der er tre forhold, som har haft indflydelse på forbruget i 2010, når der sammenlignes med budgettet. For det første viste det sig, at akkrediteringen af professionsbacheloruddannelserne blev gennemført i direkte samspil mellem Danmarks Evalueringsinstitut (EVA) og de maritime uddannelsesinstitutioner og derfor krævede en mindre indsats fra Søfartsstyrelsens side i 2010 end forventet.

Derudover blev der primo 2010 lagt en ny strategi for auditering af de maritime uddannelsesinstitutioner, der bl.a. via en øget grad af skriftligt tilsyn skulle skabe en effektivisering. Budgettet blev lagt i 2009 og tog derfor ikke højde for denne effektiviseringsgevinst.

Endelig har kombinationen af en styrket information på hjemmesiden og fokus på ikke at overlape skolerens vejledningsopgaver ført til et fald i tidsforbruget på henvendelser fra nuværende og kommende studerende.

Samlet set var målopfyldelsen på resultatmål 7 ikke tilfredsstillende. Der er fra og med 2011 genindført adgangsbegrænsning på de videregående maritime uddannelser, og Søfartsstyrelsen vil i samarbejde med de maritime uddannelsesinstitutioner følge beskæftigelsessituationen for dimittender nøje.

²² Ledighedsstatistik offentliggjort i Maskinmesteren januar 2011 (Maskinmestrenes Forening).

3. Regnskab

3.1. Anvendt regnskabspraksis

Søfartsstyrelsen aflægger såvel omkostningsbaseret som udgiftsbaseret regnskab. Regnskabsaflæggelsen sker i henhold til retningslinjerne i Finansministeriets Økonomisk Administrative Vejledning (OAV).

Det omkostningsbaserede regnskab aflægges for styrelsens driftsbevilling, som i 2010 indgik i statsregnskabet under § 08.71.01. Udgiftsbaseret regnskab aflægges for øvrige paragraffer under § 08.71.

Driftsbevillingen omfatter almindelig virksomhed og indtægtsdækket virksomhed. De øvrige paragraffer vedrører styrelsens tilskudsordninger, reservation samt registreringsafgift for fritidsfartøjer, der henregnes til statens indtægtsbudget.

Gebyrer for anerkendelsesbeviser, søfartsbøger, bunkerscertifikater og certifikater for betjening i den maritime meldetjeneste indbetales inden udstedelse. Gebyrer vedrørende yachtskippereksamen og duelighedsbeviser indbetales inden aflæggelse af prøver. Afgifter vedrørende lovpligtige syn og konsultentsyn mm., herunder indtægtsdækket virksomhed, indtægtsføres på fakturerings tidspunktet.

Data til udarbejdelse af regnskabet stammer fra Navision og er afstemt med Statens Koncern System.

3.2. Resultatopgørelse

Tabel 6 viser Søfartsstyrelsens resultatopgørelse for 2010. Årets resultat er et overskud på 6,6 mio. kr., som består af ordinære driftsomkostninger på 156,0 mio. kr. og ordinære driftsindtægter på 158,9 mio. kr. Hertil kommer andre driftsposter og finansielle poster med nettoindtægter på 3,7 mio. kr. Overskuddet fremkommer som følge af et overskud på 1,5 mio. kr. på styrelsens indtægtsdækkede virksomhed og 7,1 mio. kr. på den gebyrfinansierede virksomhed. I sidstnævnte indgår der dog ikke andele af styrelsens fællesudgifter, hvilket medvirker til, at den ordinære virksomhed gav et underskud på 2,0 mio. kr.

Posten 'Andre personaleomkostninger' er steget i 2010, da der fra og med FL-2010 er udgiftsført dagpenge mv. til søfarende, som Søfartsstyrelsen afholder på vegne af Beskæftigelsesministeriet. Indtægten er ført som en intern statslig overførselsindtægt og indgår i 'Andre driftsindtægter'. Beløbet udgør 4,9 mio. kr. i 2010.

Niveauet for omkostninger og indtægter i 2011 forventes at blive som i 2010. Dog vil posten øvrige driftsindtægter blive ca. 6 mio. kr. lavere end i 2010, da Søfartsstyrelsen i 2010 indtægtsførte 6,6 mio. kr. fra Økonomistyrelsen vedrørende merprovenu i forbindelse med salg af maskinmesterskolen i Esbjerg som led i likvidationen af Maritimt Uddannelsescenter Vest. Beløbet blev ved modtagelsen i 2009 placeret under anden kortfristet gæld, mens man afventede, hvorledes beløbet skulle håndteres. De 6,6 mio. kr. indgik i 2010 i finansieringen af underskuddet vedrørende de maritime uddannelser, jf. aktstykke nr. 33 af 2. december 2010. Søfartsstyrelsen blev i forbindelse hermed pålagt en rammereduktion på 6,6 mio. kr., således at årets resultat i Søfartsstyrelsens omkostningsbaserede regnskab forblev uændret.

Søfartsstyrelsen har i 2011 indbudgetteret et forventet træk på tidligere års reserverede bevillinger på 4,2 mio. kr. Styrelsen har i 2010 påbegyndt en række EU-udbud vedrørende IT-investeringer i relation til handlingsplanen "Danmark som Europas førende søfartsnation". Disse IT-investeringer forventes påbegyndt og for nogles vedkommende også sat i drift i 2011. Der er indbudgetteret et træk på det videreførte overskud på 0,5 mio. kr. i 2011. Beløbet vedrører styrkelse af EU-repræsentationen i forbindelse med EU-formandskabet i første halvdel af 2012.

Tabel 6. Resultatopgørelse

| Note | Mio. kr. | 2009 | 2010 | 2011 |
|------|---|---------------|---------------|---------------|
| | Ordinære driftsindtægter | | | |
| | Indtægtsført bevilling | | | |
| | Bevilling | -141,3 | -131,2 | -130,9 |
| | Anvendt af tidl. års res. bevillinger | -2,5 | -1,6 | -4,2 |
| | Reserveret af indeværende års bevilling | 0,6 | 0,0 | 0,0 |
| | Indtægtsført bevilling i alt | -143,2 | -132,8 | -135,1 |
| | Salg af vare- og tjenesteydelser | -4,5 | -6,9 | -6,5 |
| | Tilskud til egen drift | -2,1 | -1,1 | -0,7 |
| | Gebyrer | -17,2 | -18,1 | -18,0 |
| | Ordinære driftsindtægter i alt | -167,0 | -158,9 | -160,3 |
| | Ordinære driftsomkostninger | | | |
| | Forbrugsomkostninger | | | |
| | Husleje | 10,6 | 11,4 | 11,2 |
| | Forbrugsomkostninger i alt | 10,6 | 11,4 | 11,2 |
| | Personaleomkostninger | | | |
| | Lønninger | 92,7 | 92,3 | 91,0 |
| | Andre personaleomkostninger | 0,2 | 5,6 | 5,0 |
| | Pension | 13,0 | 13,8 | 13,6 |
| | Lønrefusion | -2,8 | -4,0 | -3,0 |
| | Personaleomkostninger i alt | 103,1 | 107,6 | 106,6 |
| | Af- og nedskrivninger | 5,9 | 3,6 | 5,0 |
| | Andre ordinære driftsomkostninger | 33,4 | 33,4 | 37,0 |
| | Ordinære driftsomkostninger i alt | 153,0 | 156,0 | 159,8 |
| | Resultat af ordinær drift | -14,0 | -2,9 | -0,5 |
| | Andre driftsposter | | | |
| | Andre driftsindtægter | -4,4 | -16,6 | -10,0 |
| | Andre driftsomkostninger | 9,5 | 12,1 | 10,0 |
| | Resultat før finansielle poster | -8,9 | -7,4 | -0,5 |
| | Finansielle poster | | | |
| | Finansielle indtægter | -0,5 | -0,2 | -0,2 |
| | Finansielle omkostninger | 0,6 | 1,0 | 1,2 |
| | Resultat før ekstraordinære poster | -8,8 | -6,6 | 0,5 |
| | Ekstraordinære poster | | | |
| | Ekstraordinære indtægter | - | - | - |
| | Ekstraordinære omkostninger | - | - | - |
| | Årets resultat | -8,8 | -6,6 | 0,5 |

Årets resultat er disponeret til overført overskud. Det videreførte overskud udgør herefter 27,6 mio. kr.

Tabel 7. Resultatdisponering 2010

| | (mio. kr.) |
|--|------------|
| Disponeret til bortfald | |
| Disponeret til reserveret egenkapital (båndlagt) | |
| Disponeret til udbytte til statskassen | |
| Disponeret til overført overskud | 6,6 |

3.3. Balancen

Nedenstående tabel 8 viser Søfartsstyrelsens aktiver og passiver pr. 31. december 2010. Balancen udgør 89,9 mio. kr., hvilket er et fald på 3,8 mio. kr. i forhold til 2009. Faldet kan hovedsagligt henføres til anlægsaktiverne på aktivsiden og kortfristede gældsposter på passivsiden. Her kan de førømtalte 6,6 mio. kr. forklare en del af faldet i 2010. Skyldige kreditorer faldt til et mere normalt niveau, idet der i 2009 indgik nogle store fakturaer, som var blevet modtaget meget sent.

Endvidere faldt saldoen på den reserverede bevilling, mens egenkapitalen steg svarende til årets overskud.

Tabel 8. Balance

| Note | Aktiver (mio. kr.) | 2009 | 2010 | Note | Passiver (mio. kr.) | 2009 | 2010 |
|------|---|-------------|-------------|------|--------------------------------------|-------------|-------------|
| | Anlægsaktiver | | | | Egenkapital | | |
| 1 | Immaterielle anlægsaktiver | | | | Reguleret egenkapital (Startkapital) | 2,9 | 2,9 |
| | Færdiggjorte udviklingsprojekter | 2,6 | 3,2 | | Opskrivninger | - | - |
| | Erhv. koncessioner, patenter m.v. | 0,0 | 0 | | Reserveret egenkapital | - | - |
| | Udvikl.projekter under opførelse | 3,6 | 2,0 | | Bortfald af årets resultat | - | - |
| | Immaterielle anlægsaktiver i alt | 6,2 | 5,2 | | Udbytte til staten | - | - |
| 2 | Materielle anlægsaktiver | | | | Overført overskud | 21,0 | 27,6 |
| | Grunde, arealer og bygninger | 10,9 | 10,7 | | Egenkapital i alt | 23,9 | 30,5 |
| | Infrastruktur | | | 4 | Hensatte forpligtelser | 8,1 | 8,8 |
| | Transportmateriel | 0,0 | 0 | | | | |
| | Produktionsanlæg og maskiner | 0,0 | 0 | | | | |
| | Inventar og IT-udstyr | 1,3 | 0,5 | | | | |
| | Igangv. arbejder for egen regning | | | | Langfristede gældsposter | | |
| | Materielle anlægsaktiver i alt | 12,3 | 11,2 | | | | |
| | | | | | FF4 Langfristet gæld *) | 17,0 | 17,8 |
| | Finansielle anlægsaktiver | | | | | | |
| | Statsforskrivning | 2,9 | 2,9 | | Donationer | - | - |
| | Øvrige finansielle anlægsaktiver | | | | Prioritets gæld | - | - |
| | Finansielle anlægsaktiver i alt | 2,9 | 2,9 | | Anden langfristet gæld | - | - |
| | Anlægsaktiver i alt | 21,4 | 19,3 | | Langfristet gæld i alt | 17,0 | 17,8 |

| Omsætningsaktiver | | | | Kortfristede gældsposter | | | |
|--------------------------|-----------------------------------|-------------|-------------|---------------------------------|-------------------------------------|-------------|-------------|
| | Varebeholdninger | | | | | | |
| | Tilgodehavender | 14,3 | 13,2 | | Leverandører af varer og tj.ydelser | 8,4 | 3,9 |
| | Værdipapirer | | | 5 | Anden kortfristet gæld | 8,7 | 1,8 |
| | | | | 6 | Skyldige feriepenge | 12,6 | 12,6 |
| | Likvide beholdninger | | | | Reserveret bevilling | 9,9 | 8,3 |
| | FF5 Uforrentet konto | 13,9 | 31,8 | | Igangv. arb. for fremmed regning | 2,4 | 2,6 |
| | FF7 Finansieringskonto | 44,0 | 25,7 | | Periodeafgrænsningsposter | 2,7 | 3,6 |
| 3 | Andre likvider | 0,1 | -0,1 | | | | |
| | Likvide beholdninger i alt | 58,0 | 57,4 | | Kortfristet gæld i alt | 44,6 | 32,8 |
| | Omsætningsaktiver i alt | 72,3 | 70,6 | | Gæld i alt | 61,6 | 50,6 |
| | Aktiver i alt | 93,7 | 89,9 | | Passiver i alt | 93,7 | 89,9 |

*) Inkl. 0,8 mio. kr. vedr. FF6-kontoen (Bygge- og IT-kreditten) i 2009.

3.4. Egenkapitalforklaring

Søfartsstyrelsens egenkapital ultimo 2010 fremgår af tabel 9. Egenkapitalen udgør i alt 30,5 mio. kr. og består af statsforskrivning på 2,9 mio. kr. og overført overskud på 27,6 mio. kr. Heraf stammer 6,6 mio. kr. fra overskuddet for 2010.

Tabel 9. Egenkapitalforklaring

| | Egenkapital primo 2010 (mio. kr.) | 2009 | 2010 |
|---|--|-------------|-------------|
| | | | |
| | Startkapital primo | 2,9 | 2,9 |
| + | Ændring i startkapital | | |
| | Startkapital ultimo | 2,9 | 2,9 |
| | | | |
| | Overført overskud primo | 12,2 | 21,0 |
| + | Overført fra årets resultat | 8,8 | 6,6 |
| | Overført overskud ultimo | 21,0 | 27,6 |
| | Egenkapital ultimo 2010 | 23,9 | 30,5 |

3.5. Opfølgning på likviditetsordning

Med virkning fra 1. april 2010 blev FF6 Bygge og IT-kreditten afskaffet, og saldoen blev overført til FF4 Langfristet gæld.

Søfartsstyrelsen fulgte i løbet af 2010 op på saldoen på FF4-kontoen og foretog kvartalsvis de relevante likviditetsflytninger mellem FF4-kontoen og FF7 finansieringskontoen. Flytninger vedrørende bevægelser i anlægsaktiverne i 4. kvartal 2010 blev imidlertid først foretaget den 4. februar 2011.

Den uforrentede konto FF5 er afstemt efter regnskabsårets afslutning. Saldoen på FF5-kontoen ultimo 2010 skulle udgøre 28,5 mio.kr. Ultimo 2009 var saldoen på 38,4 mio. kr. (efter likviditetsflytningen i 1. kv. 2010), men i forlængelse af, at der blev indtægtsført 6.6 mio. kr., som stod på anden kortfristet gæld, og

bevillingen blev tilsvarende reduceret, fik styrelsen departementets tilladelse til at overføre 6,6 mio. kr. fra FF5-kontoen til FF7-kontoen, jf. afsnit 3.2.

Der skulle således overføres 3,3 mio. kr. fra FF5-kontoen til FF7-kontoen. Likviditeten blev flyttet den 17. februar 2010.

3.5.1. Opfølgning på låneramme

Søfartsstyrelsens låneramme udgjorde 34,4 mio. kr. på Finanslov 2010. Ultimo 2010 var der trukket 17,8 mio. kr. svarende til 51,7 pct. Efter likviditetsflytningerne for 4. kvartal 2010 var foretaget, udgjorde saldoen på FF4-kontoen i alt 16,5 mio. kr. svarende til 48,0 pct. af lånerammen.

Tabel 10. Udnyttelse af låneramme

| | 2010 mio. kr. |
|---|------------------|
| Sum af saldo på FF4 pr. 31. december 2010 | 17,8 |
| Låneramme på FL10 | 34,4 |
| Udnyttelsesgrad i pct. | 51,7 |

3.5.2. Opfølgning på øvrige likviditetsregler

Da Økonomiservicecenteret først foretog afskrivninger på styrelsens anlægsaktiver i slutningen af periode 13a, kunne FF4-kontoen ikke afstemmes, og likviditetsflytninger ikke bogføres pr. 31. december 2010.

Likviditetsflytninger vedrørende bevægelser på FF4-kontoen i 4. kvartal 2010 blev derfor foretaget i februar 2011. I den forbindelse blev der overført 1,4 mio. kr. fra FF7-kontoen til FF4-kontoen. Beløbet består af afdrag på 1,6 mio. kr. og optagelse af ny gæld på 0,2 mio. kr.

3.6. Opfølgning på lønsumsloft

På Finanslov 2010 havde Søfartsstyrelsen en lønsumsbevilling på 102,3 mio. kr. Hertil kom 0,8 mio. kr. på Lov om Tillægsbevilling i relation til Koncernprojekter.

Under almindelig virksomhed havde Søfartsstyrelsen udgifter under lønsumsloftet på 101,1 mio. kr. i 2010. Der var således et mindreforbrug på 2,0 mio. kr., som sammen med videreførelsen fra 2009 giver en samlet opsparring af lønsum på 6,5 mio. kr.

Tabel 11: Opfølgning på lønsumsloft

| Hovedkonto | 08.71.01, mio.kr. |
|------------------------------------|----------------------|
| Lønsumsloft FL | 102,3 |
| Lønsumsloft inkl. TB/aktstykker | 103,1 |
| Lønforbrug under lønsumsloft | 101,1 |
| Difference (mindreforbrug) | 2,0 |
| Akk. opsparring ultimo 2009 | 4,5 |
| Akk. opsparring ultimo 2010 | 6,5 |

Søfartsstyrelsens samlede personaleomkostninger udgjorde 107,6 mio. kr. i 2010. Heraf vedrører 5,0 mio. kr. 'Tilskud til personer', som ikke indgår i lønsummen. jf. omtalen i afsnit 3.2. Søfartsstyrelsen afholdt endvidere lønudgifter for 1,5 mio. kr. i relation til styrelsens aktiviteter under indtægtsdækket virksomhed.

3.7. Bevillingsregnskabet

Søfartsstyrelsens bevillingsregnskab for 2010 viste et overskud på 6,6 mio. kr. Resultatet er fremkommet som en kombination af øgede indtægter og tilbageholdenhed på udgiftssiden. Styrelsen indførte således midlertidigt ansættelsesstop. Endvidere reducerede styrelsen omkostningerne til en attaché i Washington ved at indgå en lokal ansættelsesaftale frem for den tidligere anvendte udstationering. Samtidig nedlagde styrelsen attaché stillingen i London. Endelig iværksatte styrelsen en række yderligere besparelser og effektiviserings tiltag, jf. også den udarbejdede effektiviseringsstrategi.

Tabel 12. Bevillingsregnskab § 08.71.01

| Mio. kr. | 2009 Regnskab | 2010 | | | | 2011 Bevilling |
|-----------------------------|------------------|-----------|------|----------|------------|-------------------|
| | | Bevilling | TB | Regnskab | Difference | |
| Nettoudgiftsbevilling | 141,3 | 134,5 | -3,3 | 131,2 | 0,0 | 130,9 |
| Nettoforbrug af reservation | 1,9 | 4,0 | 0,0 | 1,6 | 2,4 | 4,2 |
| Indtægter | 28,7 | 26,0 | 6,6 | 42,9 | -10,3 | 30,6 |
| Udgifter | 163,1 | 164,5 | 3,3 | 169,1 | -1,3 | 166,2 |
| Årets resultat | 8,8 | 0,0 | 0,0 | 6,6 | -6,6 | -0,5 |

Den relativt store difference på indtægtssiden kan især henføres til en stigning i interne statslige overførselsindtægter, hvor Søfartsstyrelsen i 2010 bogførte Arbejdsmarkedsstyrelsens dækning af udgifter vedrørende udbetaling af dagpenge til søfarende på 4,9 mio. kr. Der er et tilsvarende udgiftsbeløb under tilskud til personer, men det slår ikke så tydeligt igennem på bevillingsregnskabet, da det ophæves af besparelser på andre områder. Transaktionerne vedrørende dagpengeområdet blev tidligere ført på en beholdningskonto. De tidligere omtalte 6,6 mio. kr. fra salget af Esbjerg Maskinmesterskole indgår både som en indtægt på TB og i regnskabet for 2010.

Der er indbudgetteret et træk på det videreførte overskud på 0,5 mio. kr. i 2011. Beløbet vedrører forstærkning af EU-repræsentationen i forbindelse med EU-formandskabet.

4. Påtegning af det samlede regnskab

Årsrapporten omfatter de hovedkonti på finansloven, som Søfartsstyrelsen (CVR-nummer 29 83 16 10) er ansvarlig for:

- §08.71.01 Søfartsstyrelsen,
- §08.71.03 Registreringsafgift for fritidsfartøjer,
- §08.71.11 Velfærdsforanstaltninger, forsikring mv.,
- §08.71.14 Maritime uddannelser,
- §08.71.15 Forskellige tilskud og
- §08.71.78 Reserve vedrørende de maritime uddannelser,

herunder de tilhørende regnskabsmæssige forklaringer for de omkostningsbaserede bevillinger, som skal tilgå Rigsrevisionen i forbindelse med bevillingskontrollen for 2010.

Påtegning

Det tilkendegives hermed:

1. at årsrapporten er rigtig, dvs. at årsrapporten ikke indeholder væsentlige fejlinformationer eller udeladelser, herunder at målopstillingen og målrapporteringen i årsrapporten er fyldestgørende.
2. at de dispositioner, som er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis, og
3. at der er etableret forretningsgange, der sikrer en økonomisk hensigtsmæssig forvaltning af de midler og ved driften af de institutioner, der er omfattet af årsrapporten.

Sted, dato
København, 25. marts 2011



Andreas Nordseth, direktør

Sted, dato
Kbh 31/3 - 2011



Michael Dithmer, departementschef

5. Bilag til årsrapporten

5.1. Noter til resultatopgørelse og balance

5.1.1. Noter til balancen

Note 1. Immaterielle anlægsaktiver

| | Færdiggjorte udviklingsprojekter | Erhvervede koncessioner, patenter, licenser m.v. | I alt |
|--|----------------------------------|--|--------------|
| Kostpris primo 2010 | 28,9 | 0,4 | 29,2 |
| Primokorrekationer og flytning ml. bogføringskredse | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Tilgang | 2,1 | 0,0 | 2,1 |
| Afgang | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Kostpris pr. 31.12.2010 | 30,9 | 0,4 | 31,3 |
| Akkumulerede afskrivninger | -27,2 | -0,4 | -27,6 |
| Akkumulerede nedskrivninger | -0,5 | 0,0 | -0,5 |
| Akkumulerede af- og nedskrivninger pr. 31.12.2010 | -27,7 | -0,4 | -28,1 |
| Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2010 | 3,2 | 0,0 | 3,2 |
| Årets afskrivninger | -1,5 | 0,0 | -1,5 |
| Årets nedskrivninger | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Årets af- og nedskrivninger | -1,5 | 0,0 | -1,5 |
| Afskrivningsperiode/år | 3 - 8 år | 3 år | |

| | Igangværende udviklingsprojekter |
|--|----------------------------------|
| Primosaldo pr. 1. januar 2010 | 3,6 |
| Tilgang | 2,4 |
| Nedskrivninger | -0,5 |
| Overført til færdiggjorte udviklingsprojekter *) | -3,5 |
| Kostpris pr. 31.12.2010 | 2,0 |

*) Heri indgår 0,8 mio. kr. til el-besparesestiltag, som ved projektets færdigførelse blev overført til anlægsgbøgringsgruppen Bygninger, jf. Note 2.

Note 2. Materielle anlægsaktiver

| | Grunde, arealer og bygninger | Produktionsanlæg og maskiner | Transportmateriel | Inventar og IT-udstyr i øvrigt | I alt |
|--|------------------------------|------------------------------|-------------------|--------------------------------|--------------|
| Kostpris primo 2010 | 20,1 | 0,1 | 0,4 | 8,9 | 29,4 |
| Primokorrektion og flytning mellem bogføringskredse | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Tilgang | 0,8 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 1,1 |
| Afgang | 0,0 | -0,1 | 0,0 | -5,6 | -5,7 |
| Kostpris pr. 31.12.2010 | 20,9 | 0,0 | 0,4 | 3,5 | 24,8 |
| Akkumulerede afskrivninger | -10,2 | 0,0 | -0,4 | -3,0 | -13,6 |
| Akkumulerede nedskrivninger | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Akkumulerede af- og nedskrivn. pr. 31.12.2010 | -10,2 | 0,0 | -0,4 | -3,0 | -13,6 |
| Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2010 | 10,7 | 0,0 | 0,0 | 0,5 | 11,2 |
| Årets afskrivninger | -1,0 | 0,0 | 0,0 | -0,6 | -1,6 |
| Årets nedskrivninger | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Årets af- og nedskrivninger | -1,0 | 0,0 | 0,0 | -0,6 | -1,6 |
| Afskrivningsperiode/år | 10-50 år | 3 år | 5 år | 3 år | |

Den store afgang under "Inventar og IT-udstyr i øvrigt" skyldes, at Søfartsstyrelsen i 2010 solgte IT-udstyr til Statens IT for 492 tkr., men rent teknisk tilbageførtes hele kostprisen i Navision.

Note 3: Vedrørende andre likvider

Søfartsstyrelsens kassekonto stod opført med en kreditsaldo pr. 31.12.2010 på 156 tkr. i Navision Stat. Det skyldes, at automatiske tømninger blev bogført i banken og Navision pr. 30.12.2010, mens de relaterede indbetalinger først bogførtes i Navision den 3. januar 2011. Debetsaldi på andre af styrelsens bankkonti uden for SKB-systemet bevirkede, at "Andre likvider" fremstår med en kreditsaldo på 0,1 mio. kr. under aktiverne.

Note 4: Vedrørende hensatte forpligtelser

Søfartsstyrelsen hensatte i alt forpligtelser for 8,8 mio. kr. Heraf vedrører 6,3 mio. kr. en reetableringsforpligtelse vedrørende styrelsens lejemål, og 2,5 mio. kr. vedrører åremålskontrakter.

Note 5: Vedrørende anden kortfristet gæld

Posten anden kortfristet gæld faldt med 6,9 mio. kr. fra ultimo 2009 til ultimo 2010. Heraf kan 6,6 mio. kr. henføres til, at styrelsen indtægtsførte dette beløb som led i finansieringen af underskuddet i 2010 vedrørende de maritime uddannelser, jf. beskrivelsen i afsnit 3.2.

Note 6: Vedrørende skyldige feriepenge

Årets forskydning i skyldige feriepenge udgjorde 29 tkr., og den er således ikke synlig i balancen.

5.2. Indtægtsdækket virksomhed

Søfartsstyrelsens indtægtsdækkede virksomhed omfatter den del af det maritime område, som falder uden for styrelsens myndighedsansvar, men som er en naturlig udløber af institutionens almindelige virksomhed. Som indtægtsdækket virksomhed udføres bl.a. konsultantsyn på skibe og havanlæg mv. samt auditering af eksterne skoleer, virksomheders og institutioners kvalitetsstyringssystemer. Endvidere udføres efteruddannelsesvirksomhed, herunder sundhedsuddannelse på Center for Maritim Sundhed, viden-eksport samt konsulenttydelser i øvrigt inden for offshore industri og på det maritime område. Endelig omfatter den indtægtsdækkede virksomhed opgaver på områder, der er grønlandsk eller færøsk særanliggende.

Den indtægtsdækkede virksomhed gav i 2010 et overskud på 1,5 mio. kr., og det samlede akkumulerede resultat for området udgjorde ultimo 2010 et overskud på 9,7 mio. kr.

Tabel 13. Akkumuleret resultat (overskud) for indtægtsdækket virksomhed

| (1.000 kr.) | Årets resultat | | | | I alt |
|---------------------|----------------|---------------|-------------|---------------|---------------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | |
| Maritim sundhed | -768 | -1.023 | -605 | -744 | -3.563 |
| Synsvirksomhed m.v. | -2.687 | -1.618 | -248 | -727 | -6.129 |
| I alt | -3.455 | -2.641 | -853 | -1.471 | -9.692 |

5.3. Gebyrfinansieret virksomhed

Tabel 14. Gebyrordninger

| Ordning (1.000 kr.) | Årets resultat | | | | I alt |
|-------------------------|----------------|--------|--------|--------|---------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | |
| Lovpligtige syn | -3.432 | -3.654 | -3.670 | -5.249 | -18.944 |
| Øvrige gebyrer/afgifter | -1.074 | -1.977 | -1.903 | -1.863 | -7.602 |

Bemærk, at ovenstående tal består af de direkte indtægter og udgifter og således ikke indeholder andele af styrelsens fællesudgifter.

Stigningen under lovpligtige syn skyldes bl.a., at der i 2010 var et øget aktivitetsniveau, samt at der blev faktureret (afsluttet) en række sager, der var påbegyndt i årene forud, og hvor der løbende var afholdt udgifter - primært den anvendte tid - i de foregående år. Lovpligtige syn gav et overskud på 5,2 mio. kr. i 2010, og det samlede akkumulerede resultat for området udgjorde 18,9 mio. kr. ultimo 2010.

Øvrige gebyrer/afgifter gav et overskud på 1,9 mio. kr. i 2010, og det samlede akkumulerede resultat for området udgjorde 7,6 mio. kr. ultimo 2010.

Søfartsstyrelsen vil i 2011 gennemgå samtlige gebyrer og genberegne disse i tråd med Rigsrevisionens anbefalinger fra den løbende årsrevision 2010.

5.4. Tilskudsfinansierede aktiviteter

Søfartsstyrelsen havde ingen tilskudsfinansierede aktiviteter.

5.5. Forelagte investeringer

Søfartsstyrelsen havde ingen igangværende projekter af en sådan størrelse, at de enkeltvis blev forelagt Folketingets finansudvalg.