

Resultatkontrakt 2003 - 2006



Indholdsfortegnelse

INDLEDNING.....	2
FORANDRINGER SIDEN SIDSTE KONTRAKT.....	2
VILKÅR.....	2
MISSION	3
VISION	3
SIKKERHED, SUNDHED OG MILJØ.....	3
SØFARTSERHVERVENES ØKONOMISKE RAMMEBETINGELSER	4
MARITIME KOMPETENCER.....	5
STØTTEPROCESSER TIL KERNEPROCESSERNE.....	5
OVERSIGT OVER ALLE RESULTATMÅL I KONTRAKTEN.....	5
STYRELSENS RESULTATMÅL.....	6
SIKKERHED, SUNDHED OG MILJØ	7
KVALITETSSTYRING AF SYNSVIRKSOMHEDEN	7
DANSKE SKIBE TILBAGEHOLDT I UDENLANDSK HAVN	8
ALVORLIGE ARBEJDSULYKKER OG DØDSULYKKER	9
FREMME AF KVALITETSSKIBSFART.....	10
SEJLADSSIKKERHED	12
SYNSVIRKSOMHED	14
SØFARTSERHVERVENES ØKONOMISKE RAMMEBETINGELSER.....	15
SØFARTSPOLITISK VÆKSTSTRATEGI (SØFARTENS BIDRAG TIL VÆKSTEN I DANMARK).....	15
MINISTERBETJENING	16
DANMARKS ANDEL AF VERDENS TONNAGEN.....	17
Globale vækstvilkår	18
MARITIME KOMPETENCER	21
IMPLEMENTERING AF 'BEDRE UDDANNELSER'	21
TILGANGEN TIL UDDANNELSERNE.....	22
KVALITETSINDEKS PÅ SØFARTSUDDANNELSERNE.....	23
MÅL, DER GÅR PÅ TVÆRS ELLER FALDER UDEN FOR KERNEPROCESSERNE..	25
NEMMERE OG MERE EFFEKTIV ADGANG TIL STYRELSENS YDELSER (E-ADMINISTRATION).....	25
ENHEDSOMKOSTNINGER OG SAGSBEHANDLINGSTID	27
DET RUMMELIGE ARBEJDSMARKED.....	28
BILAG 1: SAMMENHÆNG I RESULTATKONTRAKTEN MELLEM KERNEPROCESSER, VISIONER, STRATEGI OG RESULTATMÅL.....	30

BILAG 2: SCOREBOG.....	33
BILAG 3: PRODUKTION, PRODUKTIVITET OG SAGSBEHANDLINGSTID	34
BILAG 4: BUDGET OG BEVILLINGSFORHOLD	37
KOMPETENCE OG ANSVARFORDELING	38
IKRAFTTRÆDEN, RESULTATVURDERING OG REVISION.....	38

Søfartsstyrelsens styringsmodel

Søfartsstyrelsen valgte i 2000 at anvende Excellencemodellen som styringsmodel. Som led i arbejdet med modellen blev der i 2001 gennemført en selvevaluering, der blandt andet pegede på, at styrelsen skulle strukturere sine kerneprocesser bedre. Som følge af dette arbejde og da kerneprocesserne, på et overordnet niveau, er en gruppering af det, styrelsen skal levere til omverden, har styrelsen valgt at formulere sin strategi efter kerneprocesserne, og opstille sine resultatmål i overensstemmelse med strukturen i Excellence modellen.

I 2002 analyserede styrelsen kerneprocessen Sikkerhed, Sundhed og Miljø og blev herved opmærksom på, at definitionen af de tre kerneprocesser ikke var præcis nok. Derfor er styrelsens kerneprocesser nu defineret således:

- Sikkerhed, Sundhed og Miljø
- Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser
- Maritime kompetencer

Styrelsen laver primo 2003 en status på resultaterne fra selvevalueringen fra 2001, og beslutter på baggrund heraf, hvornår den næste selvevaluering gennemføres.

Indledning

Søfartsstyrelsen er en styrelse under Økonomi- og Erhvervsministeriet. Styrelsen består af den centrale styrelse, 8 synskontorer udenfor den centrale styrelse inkl. kontorerne i Nuuk og Rotterdam samt skoleskibet DANMARK og Center for Maritime Sundhedsuddannelser.

Endvidere hører der under Søfartsstyrelsen: 3 uddannelsescentre, 5 maskinmesterskoler, 1 navigationskole, 1 skipperskole, 1 søfartsskole og skoleskibet Georg Stage alle som taxameterstyrede, selvejende institutioner.

Forandringer siden sidste kontrakt

Styrelsens strategi er stort set uforandret fra 2002 til 2003.

Styrelsen har efter Finansloven for 2003 hjemmel til at opkræve brugerbetaling for lovpligtige syn på alle skibe undtagen fiskeskibe. Det forventede provenu fra denne hjemmel er på 9 mio. kr. og skal ses i sammenhæng med indførelsen af tonnageskatten for rederierhvervet, hvor erhvervet får en skattelettelse på 75 mio. kr.

På baggrund af begivenhederne den 11. september 2001, er der bl.a. på amerikansk initiativ iværksat et omfattende arbejde i IMO for at få vedtaget internationale regler for effektive foranstaltninger mod terrorisme (security). Danmark støtter arbejdet, og Søfartsstyrelsen arbejder for gøre besluttede tiltag tilstrækkelige, internationalt gældende og uden negativ indflydelse på fri og ubesværet verdenshandel.

Styrelsen gennemførte i sommeren 2002 en intern audit, baseret på et udkast til en egentlig flagstatsstandard. Auditrapporten gav en række anbefalinger, som styrelsen i løbet af efteråret 2002 har overvejet og i større eller mindre grad implementeret i sit fremtidige arbejde.

Sammen med søfartsadministrationerne i Storbritannien, Sverige og Holland har styrelsen gennemført et forstudie med henblik på at etablere sammenlignelige indikatorer for kvaliteten af flagstatsadministrationerne. Arbejdet med at udvikle et sådant benchmark fortsætter ind i 2003.

Søfartsstyrelsen besluttede i sommeren 2002 at flytte sit regionskontor fra Lemvig til Thyborøn, da styrelsen har større "kundegrundlag" her. Flytningen sker primo 2003 og vil mindske omkostningerne til rejser fra kontoret i Lemvig.

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

Vilkår

Søfartsstyrelsen er en sektorstyrelse for søfartserhvervene. Styrelsens ressort omfatter de fleste emner vedrørende søfart herunder områderne: sikkerhed (både teknisk sikkerhed, sejladsikkerhed og security), skibsfartens påvirkning af det eksterne miljø, arbejdsmiljø, søfartssociale forhold og uddannelse for søfarende, skibsregistrering, søret samt erhvervs politik for søfartserhvervet både nationalt og internationalt.

Styrelsen har endvidere ansvaret for sikkerhed, sundhed samt påvirkning af det eksterne miljø, skibsregistrering og uddannelse inden for fiskerierhvervet. Styrelsen har ikke ansvaret for fiskeripo-

litikken, men vil alligevel omtale søfarts- og fiskerierhvervene under ét som enten søfartserhvervene eller kun erhvervene i denne kontrakt.

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

Mission

Styrelsens mission er:

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

Vision

Søfartsstyrelsens overordnede vision er:

Søfartsstyrelsen sætter pejlemærker for fremtidens kvalitetssøfart.

Visioner og strategiske udfordringer

Nedenfor beskrives styrelsens visioner og strategiske udfordringer for de kommende 3-5 år. Styrelsen har ved udformningen af sin strategi valgt at tage udgangspunkt i de tre kerneprocesser, der udspringer af styrelsens mission. Bemærk, at de strategiske indsatser er struktureret efter dem, som understøtter Vækststrategien og styrelsens øvrige strategiske indsatser. I bilag 1 illustreres den ”røde tråd” fra visioner over strategiske udfordringer til resultatmål.

Styrelsen arbejder løbende for at understøtte sin sagsbehandling digitalt og samtidig lette erhvervenes og borgernes adgang til styrelsens ydelser via digitale medier. På dette punkt vil styrelsen specielt arbejde for i videst muligt omfang at understøtte den kommende erhvervsportal, således at kunderne kun behøver én indgang til det offentlige.

Med hensyn til digitalisering er styrelsen meget langt fremme, så et stort it-løft er unødvendigt. Styrelsens IT-systemer skal dog løbende udvikles. Dette beskrives nærmere i resultatmål nr. 14 på side 25.

Sikkerhed, sundhed og miljø

Vision:

- Kvalitetssøfart globalt skal vinde frem og sub-standard søfart skal elimineres.
- Danske farvande skal, i forhold til trafikmængden, være blandt de sikreste i verden.
- Arbejds- og levevilkårene – sikkerhed og sundhed – i danske skibe skal være blandt de bedste i verden og følge udviklingen i samfundet i øvrigt.

Indsatser, der understøtter Vækststrategien

Søfartsstyrelsen vil:

- sikre konkurrencedygtige vilkår på åbne og udbyggede markeder for en dansk handelsflåde med et højt sikkerheds-, sundheds- samt miljømæssigt niveau. (*Gennemsigtige og effektive konkurrencevilkår*)

- arbejde for, at reglerne skal være internationale og let tilgængelige, begrænset til det nødvendige og nyde opbakning i erhverv og samfund. (*Regelforenkling og administrative lettelser*)
- udbygge og opretholde partnerskaber med andre ligesindede landes administrationer¹ med det formål at forbedre egen indsats og påvirke de flagstater, der ikke lever op til deres forpligtigelser. (*Bedre adgang til de globale markeder*)
- fortsætte arbejdet med at forbedre indsatsen og prioriteringen under kerneprocessen Sikkerhed, Sundhed og Miljø. (*Gennemsigtige og effektive konkurrencevilkår samt Regelforenkling og administrative lettelser*)

Øvrige indsatser

Søfartsstyrelsen vil:

- være en af hovedaktørerne i såvel internationale som nationale fora, hvor der træffes væsentlige beslutninger om søsikkerhed, herunder sejladssikkerhed og security, samt sikre en bedre national koordinering af disse opgaver.

Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser

Vision:

- Søfartsstyrelsen vil være værdiskabende for kvalitetsredere.

Indsatser, der understøtter Vækststrategien:

Styrelsen vil:

- gøre det effektivt og let at være kunde og interessent i styrelsen. (*Regelforenkling og administrative lettelser*)
- synliggøre søfartens bidrag til væksten i Danmark. (*Gennemsigtige og effektive konkurrencevilkår*)
- sikre at omkostningerne ved det ”administrative bøvl” for erhvervet i videst muligt omfang nedbringes. (*Regelforenkling og administrative lettelser*)
- i samarbejde med erhvervene og andre, der har vigtig viden, tilvejebringe et stærkt viden- og udviklingsmiljø og fortsat organisere sig, så der kan leveres de politikforslag, som kan bidrage til at bedre betingelserne for dansk søfart. (*Nye partnerskaber mellem offentlig og privat sektor*)

Øvrige indsatser

Søfartsstyrelsen vil:

- være en af hovedaktørerne i såvel internationale som nationale fora, hvor der fastsættes rammevilkår for at drive skibsfart under dansk flag.
- udbygge kommunikationen til brugerne om generelle forhold og enkelt-sager via elektroniske medier.

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

Maritime kompetencer

Vision:

Søfartsstyrelsen vil:

- tilbyde nogle af verdens bedste maritime uddannelser, der skal være trendsættende over for andre landes uddannelser.
- arbejde for, at der i "Det Blå Danmark" sker en løbende forbedring af alle kompetencer, hvad angår skibs- og rederidrift.

Indsats, der understøtter Vækststrategien:

- Udvikle og samordne attraktive uddannelser og uddannelsesmiljøer for studerende og giver danske søfarende sådanne kvalifikationer, at de til stadighed vil være attraktive at ansætte i søfarts- og fiskerierhvervet samt i industrien i land. (*Bedre uddannelser*)
- I samarbejde med erhvervene sikre at tilgangen af studerende til søfartsuddannelserne kommer på et niveau, der svarer til erhvervenes behov. (*Bedre uddannelser*)

Støtteprocesser til kerneprocesserne

Vision:

Ledelse i Søfartsstyrelsen skal basere sig på styrelsens værdier og underbygge medarbejdernes evner til selvstændig opgavevaretagelse, nytænkning og brug af ny teknologi.

Indsats

Styrelsen vil styrke medarbejderinvolvering, videnstyring og e-administration.

Oversigt over alle resultatmål i kontrakten

I det forgående beskrives, hvad styrelsen vil i de kommende år. På de kommende sider beskrives de vigtigste konkrete tiltag (mål), som styrelsen forventer at gennemføre, specielt i 2003, men også i årene fremover.

I kontrakten nævnes kun de resultatmål, som er væsentlige for styringsdialogen imellem Søfartsstyrelsen og Økonomi- og Erhvervsministeriets departement.

Nr.	Resultatmål	Ressourcer (mio. kr.)	Vægt %	Andel i %
Sikkerhed, sundhed og miljø				
1	Kvalitetsstyring af synsvirksomheden	1,7	5	1,1
2	Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn	0,8	10	0,5
3	Alvorlige arbejds- og dødsulykker	4,0	10	2,5
4	Fremme af kvalitetsskibsfart	0,6	10	0,4
5	Sejladssikkerhed	3,4	5	2,2
6	Synsvirksomhed	24,2	5	16,4
Økonomiske Rammebetingelser				
7	Søfartspolitisk vækststrategi	2,7	5	0,9

Nr.	Resultatmål	Ressourcer (mio. kr.)	Vægt %	Andel i %
8	Ministerbetjening	1,6	5	1,0
9	Danmarks andel af verdenstonnagen	0	5	n.a.
10	Globale vækstvilkår	1,1	5	0,7
Maritime Kompetencer				
11	Implementering af ”Bedre uddannelser”	1,3	10	0,8
12	Tilgangen til uddannelserne	0,4	10	0,3
13	Kvalitetsindeks på søfartsuddannelserne	0,2	3	0,1
Mål, der falder uden for, eller går på tværs af kerneprocesserne				
14	Nemmere og mere effektiv adgang til styrelsens ydelser	1,6	5	1,0
15	Enhedsomkostninger og sagsbehandlingstid	33,2	5	21,0
16	Det rummelige arbejdsmarked	0,1	2	n.a.
I alt		77,4	100	49,0

Vægtningen af resultatmålene er sket i erkendelse af, at nogle mål har større betydning for opfyldelsen af styrelsens mission end andre. Disse mål bør derfor veje tungere, når den endelige målopfyldelse på resultatkontrakten opgøres. Vægtningen er et udtryk for den relative afvejning af resultatmålene, som Søfartsstyrelsens direktion har foretaget ud fra en overvejelse af målenes politiske og strategiske vigtighed.

Kolonnen ”Ressourcer” er et budgettal for området inkl. andel af midlerne afsat til ”generel ledelse og administration” samt til ”hjælpefunktioner”.

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

Det skal bemærkes, at ressourceforbruget til mål nr. 6 også indgår i mål nr. 15., samt at ressourceforbruget til mål nr. 11 indgår i mål nr. 7. Resultatmålene omfatter ca. en tredjedel af styrelsens ressourceforbrug.

Styrelsens resultatmål

Nedenfor findes styrelsens resultatmål. Målene er opdelt efter styrelsens kerneprocesser, og underopdelt efter excellencemodellen. For at give et overblik indledes hver kerneprocess, med en grafisk fremstilling af kerneprocessens strategi og resultatmål. Bemærk, at i de tilfælde, hvor et mål passer ind i flere kerneprocesser og excellencekriterier, er det kun medtaget i den første relevante proces / kriterium

Generelt:

Søfartsstyrelsen vil som opfølgning på regeringsgrundlagets afsnit om regelforenklingsinitiativer, deltage aktivt i arbejdet om regelforenklings, specielt med hensyn til egne regler, men også hvis påkrævet i tværministerielle arbejdsgrupper etc.

Sikkerhed, Sundhed og Miljø**(1) Kvalitetsstyring af synsvirksomheden**

Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Processer	Vægt: 5 %
Direkte løn: 0,9 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,2 mio. kr.	Andel i %: 1,1
Andel G&A: 0,2 mio. kr.	Andel hjælpe: 0,35 mio. kr.	Årsværk: 2,3

Beskrivelse:

I Søfartsstyrelsen har det enkelte syns kvalitet stor betydning for sikkerheden for de ombordværende og for risikoen for at forårsage forurening af havmiljøet. Endvidere har kvaliteten af synet betydning for de rammebetingelser, som erhvervet er underlagt.

Indsats

Synsvirksomheden skal udføres ensartet ud fra et dynamisk kvalitetssystem. Derved sikres det, at synsvirksomheden får en fastsat kvalitet, og at styrelsens ressourcer på området bidrager mest muligt til sikkerhed, sundhed og beskyttelse af miljøet..

Søfartsstyrelsen tog i 2002 IT-systemet ”SynsService” i brug. SynsService skal sikre, at synspraksis bliver ensartet og udføres efter en foruddefineret kvalitet, som er beskrevet bl.a. ved procedurer, vejledninger og checklister. Herved imødegås kritikpunkter i kundetilfredshedsundersøgelserne på synsområdet fra 2001.

Resultat

I 2003 vil styrelsen følge op på anvendelsen af SynsService ved at udføre interne audits ved samtlige synende enheder i styrelsen. De interne audits skal bruges til at følge op på implementeringen af SynsService overalt i synsvirksomheden herunder identificere udviklings- og forbedringsforslag til systemet.

For at sikre, at kvalitetssystemet i styrelsen opnår en fortsat eksternt anerkendelse og værdi, vil styrelsen i løbet af 2003 indhente udtalelser fra et eksternt certificeringsorgan til at belyse, i hvilken grad systemet opfylder relevante punkter i ISO 9001 standarden.

Søfartsstyrelsen vil endvidere som opfølgning på benchmarkundersøgelsen blandt MAIG-landene i 2002 arbejde med at opstille fælles kvalitetsindikatorer for MAIG-landene, således at kvaliteten af dele af synsorganisationerne kan sammenlignes.

Resultatmål:

- Der skal være gennemført et internt kvalitetsaudit hos alle de synende enheder i styrelsen senest den 1. september 2003.
- Resultaterne fra de interne audits danner udgangspunkt for udarbejdelse af en handlingsplan, som beskriver den fortsatte kvalitetsudvikling i synsvirksomheden herunder løsningsmodeller til, hvordan synsvirksomhedens kvalitetsstyringssystem kan opfylde relevante krav i ISO 9001 standarden. Handlingsplanen foreligger senest 1. november 2003.
- Synsvirksomheden skal senest ved udgangen af 2003 være klar til, at et eksternt dansk certificeringsorgan kan auditere organisationen efter SynsService systemet samt vurdere graden af opfyldelse af ISO-9001 standarden. Der er senest d. 31. december 2003 foretaget et eksternt audit af synsvirksomheden.

(1) Kvalitetsstyring af synsvirksomheden

- En afgørelse på, hvorvidt der skal udvikles kvalitetsindikatorer i MAIG-landenes regi, foreligger senest 1. februar 2003.

(2) Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn

Understøtter Vækststrategien: Ja	Excellence kriterium: Samfund	Vægt: 10 %
Direkte løn: 0,2 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,5 mio.	Andel i %: 0,5
Andel G&A: 0,04 mio. kr.	Andel hjælpe: 0,08 mio. kr.	Årsværk: 0,5

Beskrivelse:

Et af Søfartsstyrelsens væsentligste formål er at sikre, at den danske handelsflåde har en god sikkerhedsmæssig standard, der mindst lever op til internationale bestemmelser, hvilket bl.a. sker igennem synsarbejdet. Antallet af danske skibe, der set over en tre-årig periode er tilbageholdt ved et PSC-syn (havnestatskontrol) i fremmed havn, anses som en væsentlig indikator for effekten af dette arbejde.

Danske skibe skal have en så høj kvalitet, at de ikke bliver tilbageholdt af andre staters havnestatskontrol. I 2001 fik Danmark en flot 4. plads på Paris MOU landenes hvidliste (liste over de lande, hvor skibene gennemsnitlig set ikke udgør en sikkerhedsrisiko). I sommeren 2002 stod det klart, at en tilsvarende placering formentlig ikke opnås, når tallene for 2002 foreligger i maj 2003.

Indsats

Det er især mindre skibe som tilbageholdes. Der er mange gengangere, og det er ofte den samme type fejl og mangler, som giver anledning til tilbageholdelserne. Det går ud over Danmarks omdømme som kvalitetsflag, hvilket er til skade for dansk skibsfart. Søfartsstyrelsen har allerede prioriteret at få nedbragt antallet af tilbageholdelser, men som et yderligere tiltag skal der udarbejdes en vejledning.

Årsagerne til tidligere tilbageholdelser er kendte. På den baggrund skal særlige problemområder identificeres og fremgå af en liste i vejledningen, som f.eks. kan gennemgås ved førerskifte. Opmærksomheden skal i særlig grad rettes mod problemområder for mindre skibe. Vejledningen vil også skulle indgå i forbindelse med (efter)uddannelse af skibsofficerer.

Resultat

Det er vigtigt, at Danmark befinder sig i den bedste del af hvidlisten, da en sådan placering er en indikator for danske skibes sikkerhedsmæssige standard. En god placering sikrer den danske flådes gode sikkerhedsmæssige ry og fastholder dermed konkurrenceevnen og den økonomiske formåen.. Det er dog som tidligere nævnt tvivlsomt, om en ”pæn” placering på hvidlisten kan nås i 2002.

I de seneste par år har Danmarks placering været:

2001 2000 1999 1998 1997
4. 9. 8. 5. 3.

Antallet af tilbageholdte skibe har været.

(2) Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn

2001 2000 1999 1998 1997
13 15 9 21 10

Budgettet omfatter den ekstra ordinære indsats overfor skibene.

Resultatmål:

- Ved alle tilbageholdelser, der sker under henvisning til de i vejledningen nævnte problemområder, skal Søfartsstyrelsen omgående iværksætte en passende indsats ved syn eller på anden måde, der bedst muligt sikrer, at det pågældende skib eller det pågældende rederis skibe er i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand.
- Det er målet, at den danske placering fortsat skal være blandt de fem bedste på Paris-Moulandenes hvidliste.

(3) Alvorlige arbejds- og dødsulykker

Understøtter Vækststrategien:	Excellence kriterium: Samfund	Vægt: 10 %
Direkte løn: 1,9 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 1 mio. kr.	Andel i %: 2,5
Andel G&A: 0,4 mio. kr.	Andel hjælpe: 0,7 mio. kr.	Årsværk: 4,7

Beskrivelse:

Søfartsstyrelsens arbejde med sikkerhed og sundhed er beskrevet i strategiplanen "Handlingsplan 2005 – Sikkerhed- og Sundhed til søs". Handlingsplanen beskriver hvordan sikkerhed og sundhed til søs kan bedres gennem en mere målrettet indsats.

Indsats

Styrelsen har i 2001 fået andel i Beskæftigelsesministeriets pulje til bedring af arbejdsmiljøet inden for de "10 farligste erhverv" til en forøget arbejdsmiljøindsats inden for fiskeriet. Det betyder, at styrelsen fik tilført 1,5 mio. kr. i 2001 og får 1 mio. kr. i hvert af årene 2002, 2003 og 2004.

Det er formålet, at handlingsplanens gennemførelse skal have en positiv effekt på udviklingen i antallet af dødsfald og alvorlige arbejdsulykker (mistet legemsdel eller knoglebrud). Det skal dog bemærkes, at der her ikke er tale om et entydigt effektmål. Bedring af sikkerhed og sundhed er en vanskelig proces, der består af mange forskellige faktorer. Styrelsen finder dog, at målet er et sigende udtryk for, hvordan udviklingen er.

Konkrete initiativer under Handlingsplan 2005² er aftalt med søfartserhvervene og indgår i styrelsens interne resultatkontakter. I dette resultatmål er der fokuseret på effekten af alle tiltagene, færre ulykker. Det kan dog nævnes, at styrelsen specielt vil gøre en indsats for arbejdsmiljøet på de små handelsskibe og generelt på fiskeskibene, hvor specielt stabiliteten på små fiskeskibe og informationsvirksomheden til fiskerne ses som indsatsområder.

(3) Alvorlige arbejds- og dødsulykkerResultat

Resultatmålet er formuleret som en forbedring i forhold til det rullende gennemsnit de seneste 3 år, hvilket udjævner tilfældige udsving. På denne måde måles der på trenden, og ikke tilfældige variationer.

Resultatmål:

	<i>Alvorlige arbejdsulykker</i>			<i>Dødsulykker</i>		
	Antal	Gns. Af dette + foregående 2 år	Relativ ændring	Antal	Gns. Af dette + foregående 2 år	Absolut ændring
1998	62	-	-	6	-	-
1999	51	-	-	16	-	-
2000	55	56	-	14	12	-
2001	142	83	+48%	12	14	+2
2002	18	72	-	9	12	-2
2003	-	-	≤-2 %	-	-	≤-1
2004	-	-	≤-2 %	-	-	≤-1
2005	-	-	≤-2 %	-	-	≤-1
2006	-	-	≤-2 %	-	-	≤-1

- Tallet for 2002 er 12 måneder bagud den 1. september 2002.

(4) Fremme af kvalitetsskibsfart

Understøtter Vækststrategien: Gennemsigtige og effektive konkurrencevilkår	Excellence kriterium: Resultater	Vægt: 10 %
Direkte løn: 0,3 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,1 mio. kr.	Andel i %: 0,4
Andel G&A: 0,07 mio. kr.	Andel hjælp: 0,12 mio. kr.	Årsværk: 0,8

Søfartsstyrelsen arbejder for, at dansk skibsfart globalt set er så sikker som muligt, samtidigt med at det er muligt for skibsfarten at tjene penge til det danske samfund. Tilsammen er det to vigtige elementer i kvalitetsskibsfart. Tiltagene indenfor dette emne er mangfoldige. De vigtigste i 2003 er nævnt nedenfor.

Security

På baggrund af begivenhederne den 11. september er der på bl.a. amerikansk initiativ iværksat et omfattende arbejde i IMO med henblik på at lave internationale regler/omforanstaltninger mod terrorisme (security).

Indsats

Den danske handelsflåde og rederidrift ligger på et højt internationalt niveau og vil kunne gennemføre security-pakken. Det er lykkedes at få gennemført få, men væsentlige tilpasninger, så forslagene ikke bliver et unødvendigt indgreb i skibs- og havnedrift.

Kravene skal være gennemført inden den 1. juli 2004. Havne og skibe, der ikke har godkendte planer

(4) Fremme af kvalitetsskibsfart

på plads, vil reelt være afskåret fra at deltage i international søtransport. Grundet Danmarks høje niveau ventes pakken på kort sigt at være en konkurrencefordel for Danmark.

Resultat

Ændringerne vedrørende maritim sikring forventes accepteret den 1. januar 2004 med ikrafttræden den 1. juli 2004. Regelarbejdet skal færdiggøres i løbet af 2003, så reglerne kan udstedes primo januar 2004. Den skibsbaserede del gennemføres med hjemmel i Lov om Sikkerhed til Søs, men det er sandsynligt, at der vil blive udarbejdet en samlet lovpakke omfattende flere ministeriers lovgivning.

Da security-pakken omfatter flere ministeriers ressort: Økonomi- og Erhvervsministeriet (skibsdriften og de søfarende), Forsvarsministeriet (farvandsovervågningen og kontrol på søterritoriet), Udlændingestyrelsen (udenlandske søfolk i transit), Justitsministeriet (jurisdiktion og de politimæssige opgaver), Udenrigsministeriet (jurisdiktion) og Trafikministeriet (havnene), er der brug for en national koordinering. Søfartsstyrelsen vil søge at påtage sig ansvaret for denne koordinering.

Flagstatsimplementering

Den danske indsats i forbindelse med FSI³ forventes koncentreret om to arbejdsprogrampunkter, nemlig udkast til den ny flagstatskode og udvikling af retningslinier under AFS-konventionen⁴.

Det forventes, at flagstatskoden sammen med et kommende system med flagstatsaudit vil blive væsentligt redskab for den enkelte søfartsadministration til at dokumentere, at der er tale om et kvalitetsflag

Indsats

Det er sigtet, at Danmark udarbejder et udkast til en flagstatskode og sammen med ligesindede flagstater⁵ fremsender dette til FSI i april 2003 med henblik på, at dette udkast kommer til at danne grundlag for det videre arbejde med en flagstatskode i IMO. Indholdet af flagstatskoden og et kommende auditsystem vil i indhold skulle afstemmes efter hinanden. Auditsystemet må dog forventes ikke at begrænse sig til flagstatsforpligtigelser, men se mere bredt på en kontraherende stats forpligtigelser.

Internationalisering af danske særregler

Danmark ønsker, at danske maritime særregler, der overstiger internationalt niveau, gøres internationale, så dansk skibsfart undgår konkurrenceforvridende forhold.

Indsats

Som opfølgning på det helt nye kapitel til SOLAS om brandsikkerhed samt tilhørende FSS-kode⁶ er det på initiativ af USA og med dansk støtte besluttet, at der skal udarbejdes standar-

³ FSI = Flag State Implementation Sub-Committee. Underkomite under IMO, der bl.a. har til opgave at fastlægge et "regelsæt" (flagstatskoden) for, hvad der kendetegner en "god" flagstat.

⁴ "The International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships", dvs. en konvention om kontrol med skadelige (giftige) bundmalinger på skibe.

⁵ Danmark har foreløbig støtte til arbejdet fra de fire øvrige MAIG-partnerskabslande (Holland, Norge, Sverige og UK) samt syv øvrige lande (Australien, Canada, Fiji, Finland, New Zealand, Polen, Portugal, Singapore, Spanien og Tyskland).

⁶ The international Code for Fire Safety Systems.

(4) Fremme af kvalitetsskibsfart

der for afprøvning og godkendelse af brandslukningssystemer. Der er blevet nedsat en korrespondancegruppe under USA's ledelse. Der vil blive arbejdet med punktet i de næste tre år.

Fra dansk side har brandslukningssystemers effektivitet og driftssikkerhed altid haft høj prioritet. Danmark har derfor nu mulighed for at bidrage til, at de internationale regler kommer til at indeholde præcise krav omkring effektivitetsafprøvning og løbende kontrol. Danmark vil især kunne bidrage til, at de internationale regler for brandslukningssystemer med CO₂ forbedres. Der vil i den forbindelse blive udarbejdet et dansk forslag med henblik på at få de danske særkrav på området indarbejdet i SOLAS konventionen.

Resultatmål:Security

- Søfartsstyrelsens del af lovpakken er klar til at komme på lovprogrammet 2003/04.
- De relevante hæfter til Meddelelser B og den tilhørende reviderede forskrift skal ved udgangen af 2003 ligge klar til udstedelse primo januar med henblik på ikrafttræden 1. juli 2004.

Flagstatsimplementering

- At Danmark – sammen med ligesindede – fremsender et udkast til en flagstatskode til FSI 11 i april 2003

Internationalisering af danske særkrav

- Der fremsendes et dansk forslag om krav til CO₂-slukningssystemer inden udgangen af 2003.

(5) Sejladssikkerhed

Understøtter Vækststrategien:	Excellence kriterium: Resultater	Vægt: 5 %
Direkte løn: 400.000	Øvrige direkte udgifter: 2,8 mio. kr.	Andel i %: 2,2
Andel G&A: 0,09 mio. kr.	Andel hjælp: 0,15 mio. kr.	Årsværk: 1,0

Beskrivelse:Opfølgning på HELCOM-ministerkonferencen i København

Som følge af kollisionen i Østersøen i foråret 2001 og den efterfølgende olieforurening af Møn og Falster, blev der rettet en fornyet opmærksomhed mod sejladssikkerheden i de danske farvande. Da mulighederne for at gribe ind over for specielt transittrafikken er begrænset, søgte Danmark regionalt samarbejde om forbedringer for hele Østersøområdet. Arbejdet kulminerede i HELCOM ministerkonferencen i København den 10. september 2001, hvor en række tiltag til fremme af sejladssikkerheden og forebyggelse/bekæmpelse af forurening i Østersøområdet blev vedtaget. Som initiativtager til ministerkonferencen føler Søfartsstyrelsen et særligt ansvar for, at de vedtagne initiativer bliver gennemført såvel nationalt som regionalt blandt de øvrige Østersølande.

På Rådsmødet for søtransportministre i december 2002 fik det danske formandskab, som opfølgning på PRESTIGE ulykken, vedtaget et sæt rådskonklusioner om fremme af sikkerheden og forebyggelse af forurening, herunder et umiddelbart forbud mod anvendelse af enkeltskrogede tankski-

(5) Sejladsikkerhed

be til transport af svær forurenende olie. En række af de foreslåede tiltag skal gennemføres i 2003 og vil kræve lovændringer. En hurtigere gennemførelse af havnestatskontroldirektivet med øget tilsyn over for de dårligste skibe vil medføre, at der i 2003 skal afsættes yderligere ressourcer til dette område. Disse ressourcer vil styrelsen skaffe ved omprioritering af de ressourcer, der er allokeret til synsvirksomheden (mål nr. 6).

Indsats

I 2003 udestår der stadigvæk gennemførelsen af følgende tiltag inden for Søfartsstyrelsens område:

- At gennemføre rådskonklusionerne om blandt andet hurtigere indførelse af skærpet og udvidet havnestatskontrol og gennem nødvendige regelændringer m.m. at få forbud mod transport af visse typer af olie i enkeltskrogede tankskibe.
- At fremme processen i IMO med at fastlægge retningslinjer for udpegning af nødømråder (Places of refuge).
- At bistå Farvandsvæsenet i forbindelse med indgåelse af aftaler om:
 - samarbejde med Udenrigsministeriet at overveje, hvorvidt man med fordel kan forelægge spørgsmålet om de folkeretlige begrænsninger for lodspligt gennem internationale stræder, for FN's "Committee on Sustainable Development".
 - en regional aftale om udveksling af AIS data mellem Østersølandene,
 - fastlæggelse af sejladsstatistikker,
 - om anvendelsen af AIS signaler i forbindelse med sejladsvejledning udover territorialfarvandet.
 - etablering af et nationalt "early warning system", således at berørte skibe informeres om IMO's anbefalinger for anvendelse af lods i sejlruterne til og fra Østersøområdet samt at Søværnets Operative Kommando modtager tilsvarende informationer om disse skibe.

Øvrige tiltag

Indsats

Undertiden opstår der ved sejlads farlige situationer, der kunne have været endt med en ulykke, de såkaldte nearmiss. Disse situationer skyldes ofte overtrædelse af søfartsregler. Da situationerne kun kommer til styrelsens kendskab, såfremt de bliver anmeldt (hvilket sjældent sker) tabes der en del viden om, hvordan sejladsikkerheden kan forbedres. Søfartsstyrelsen vil over årsskiftet 2002/03 overveje, hvordan der kan skabes et indberetningssystem, således at "nearmiss" og omstændighederne omkring disse kommer til styrelsens kendskab. En mulighed kan være at tage udgangspunkt i systemet for luftfart, hvor farlige situationer bliver indberettet anonymt med stor succes.

Resultat

Søfartsstyrelsen vil have afsluttet sine overvejelser i 1. kvartal 2003, og på baggrund af disse komme med et forslag. Såfremt forslaget kræver lovændring vil dette komme på lovprogrammet 2003/04.

Ovenstående budget er inkl. 2,7 mio. til kontingentbetaling for diverse meldetjenester.

Resultatmål:

- Søfartsstyrelsen vil inden udgangen af 2003 have gennemført de sejladsikkerhedsmæssige tiltag, der ligger inden for Styrelsens kerneområde;
- Søfartsstyrelsen vil bistå Farvandsvæsenet i arbejdet med en rettidig etablering af et nationalt landbaseret AIS monitoreringssystem,
- Søfartsstyrelsen vil arbejde for at de øvrige Østersølande lever op til en effektiv og rettidig opfølgning på ministerdeklarationen i hele regionen.

(5) Sejladsikkerhed

Øvrige tiltag

- Styrelsen har 1. april 2003 afsluttet sine overvejelser om et system for indberetning af "nearmiss"
- Såfremt et indberetningssystem for nearmiss' kræver lovændring, så indgår denne i lovprogrammet 2003/04.

(6) Synsvirksomhed

Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Resultater	Vægt: 5 %
Direkte løn: 14,3 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 3,1 mio. kr.	Andel i %: 16,4
Andel G&A: 3,1 mio. kr.	Andel hjælp: 5,5 mio. kr.	Årsværk: 35,7

Beskrivelse:

Et af de områder, hvor styrelsen bruger mange ressourcer er ved syn på skibe. En væsentlig del af disse er lovbundne og styrelsen har derfor ikke mulighed for her at påvirke antallet af syn. Styrelsen har endvidere hjemmel til at afholde forskellige former for syn, der ikke er lovbundne, men som er et væsentligt led i styrelsens arbejde med at opretholde en sikker skibsdrift, der er her tale om uanmeldte kontrolsyn af forskellig art.

Når et skib under fremmed flag anløber dansk havn, har Danmark en international forpligtigelse til, når visse betingelser er opfyldt, at afholde et PSC-syn (havnstatskontrolsyn), hvor skibets stand og besætningens levevilkår og kvalifikationer kontrolleres.

Som et led i styrelsens synsstrategi er yderligere en del forskellige syn blevet uddelegeret til klassifikationselskaberne. Styrelsen har dog stadigvæk et ansvar for at sikre, at klassifikationselskabernes syn bliver afholdt efter de standarder, der er specificeret af styrelsen. Det sker bl.a. ved styrelsens lovpligtige syn samt de særlige klassekontrolsyn.

Effekten af styrelsens synsarbejde ses bl.a. under effektmålene Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn på side 8 samt Arbejds- og dødsulykker på side 9.

Budgettet for synsvirksomhed er omfattet af budgettet under produktivitet.

Bemærk venligst, at styrelsen i 2001 skiftede registreringsprincip, således at der registreres alle syn i modsætning til tidligere, hvor der kun var tale om et udvalg.

Ovenstående budget indgår også i mål nr. 15 (enhedsomkostninger og sagsbehandlingstid).

Resultatmål:

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
PSC-syn ⁷	590	596	612	340	600	600	600	600
Kampagnesyn på lastskibe	-	117	28	6	80	80	80	80

⁷ PSC-syn er direktiv bestemt og er derfor som sådant at regne som et lovpligtigt syn. Da styrelsen her imidlertid skal udøve en stærk opsøgende indsats, er de alligevel medtaget her og indgår i resultatmålet. Her i indgår også medvirken til syn på danske passagerskibe i udenlandsk havn.

(6) Synsvirksomhed

Kampagnesyn på fiskeskibe	168	1.041	857	596	703 ⁸	703	703	703
KlassekontROLSYN	20	5	11	11	24	24	24	24
I alt	778	1.759	1.482	953	1.407	1.407	1.407	1.407

Tallet for 2002 er pr. 1. september 2002

Ovenstående resultatmål skal ses i forhold til, at styrelsens totale synsvirksomhed forventes at have følgende omfang (ej resultatmål):

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Syn i alt	1.604	2.468	2.354	1.681	2.544	2.544	2.544	2.544
Heraf lovbundne	826	709	1.577	728	1.137	1.137	1.137	1.137

Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser**(7) Søfartspolitisk vækststrategi (Søfartens bidrag til væksten i Danmark)**

Understøtter Vækststrategien: Gennemsigtige og effektive konkurrencevilkår	Excellence kriterium: Processer	Vægt: 10 %
Direkte løn: 507.000	Øvrige direkte udgifter: 575.000	Andel i %: 0,9
Andel G&A: 109.000	Andel hjælp: 193.000	Årsværk: 1,3

Beskrivelse:

Dansk skibsfarts markeder er kendetegnet ved en meget stærk priskonkurrence og dermed behov for minimering af omkostninger. Ved en vurdering af omkostningerne er det værd at bemærke, at de stort set er ens for alle konkurrenter, da der opereres globalt. Undtagelsen er aflønningen af de søfarende, hvor der for de højt udviklede lande som Danmark er en stor afsmitning af lønniveauet i den øvrige del af samfundet til søsiden. Samtidig giver landbeskæftigelsen også en lang række muligheder.

Grundet den stærke priskonkurrence vil der altid være krav om innovation set i forhold til omkostningssiden. Ydelsessiden giver kun rum herfor i det omfang, det er muligt at differentiere produktet, således at der skabes en øget værdi for kunderne.

Samtidig kan skibsfarten betragtes som motoren i den danske maritime klynge (Det Blå Danmark) med skibsfart, havne, motor- og udstyrsleverandører samt serviceudbydere m.v.

Her er det vigtigt at holde sig for øje, at der er behov for et medarbejdermæssigt "omløb" i Det Blå Danmark. Der må således være et tilstrækkeligt antal danske søfarende, primært officerer til, at der kan bringes søfartsmæssige kompetencer ind i rederierne landorganisationer, uddannelsesinstitutionerne, klassifikationsselskaberne, udstyrsindustrien og endelig de øvrige dele af Det Blå Danmark.

Hvis dette ikke sker, vil dansk skibsfart være truet. Det er således vigtigt, at rederierne betragter de søfarende som en investering i fremtiden.

⁸ 203 alm. kampagnesyn samt 547 kampagnesyn på redningsflåder

(7) Søfartspolitisk vækststrategi (Søfartens bidrag til væksten i Danmark)

Hovedparten af værditilvæksten i dansk skibsfart skabes af skibe i DIS (Dansk Internationalt Skibsregister). Forudsætningen herfor er aktiviteter på rederikontorerne, som også driver indchartrede skibe, der traditionelt tegner sig for ca. halvdelen af rederiernes indtjening. Hertil kommer betydningen for værditilvæksten i den øvrige del af Det Blå Danmark.

Med udgangspunkt i, at innovation er identificeret som en central parameter for den fremtidige udvikling, vil redegørelsen koncentrere sig om kompetencer; ingen innovation uden kompetencer.

Opbygningen af redegørelsen vil ske ud fra følgende elementer:

- Klyngeanalyse af Det Blå Danmark - fx værditilvækst, beskæftigelse og sammenhænge mellem delsektorerne
- Forløbsanalyse for officerer - fx hvor længe bliver de i handelsflåden og går de til de øvrige dele af Det Blå Danmark?
- Benchmarking af det danske søfartsuddannelsessystem mod udvalgte lande
- Fremtidens uddannelsespolitik for søfarende, herunder rekruttering

Det primære sigte for redegørelsen vil være dansk skibsfart og sekundært Det Blå Danmark.

Hvad kan der konkret komme ud af projektet?

Det overordnede budskab i afsnit 2 er, at Danmark er en vigtig søfartsnation, der samtidig giver grundlag for Det (samlede) Blå Danmark. Dette er imidlertid ikke noget naturgivent.

Med udgangspunkt i et kompetence- og innovationsmæssigt perspektiv sigter den Søfartspolitiske Vækststrategi på at fastlægge forudsætningerne for, at Danmark fortsat kan være en stærk søfartsnation.

Denne resultatmål vil blive gennemført integreret med resultatmål nr. 11 "Implementering af bedre uddannelser". Disse to mål er skilt i resultatkontrakten af hensyn til overskueligheden.

Resultatmål:

- Endelig rapport på benchmarkingen af uddannelserne med anbefalinger til det fremtidige virke vil foreligge senest den 1. maj 2003.
- Endelig beskrivelse af benchmarksystemet for dansk skibsfart er færdig 1. juli 2003.
- Styrelsen udarbejder en søfartspolitisk vækststrategi, som økonomi- og erhvervsministeren præsenterer senest 1. september.

(8) Ministerbetjening

Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Kunderesultater	Vægt: 5 %
Direkte løn: 0,9 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,1 mio. kr.	Andel i %: 1,0
Andel G&A: 0,2 mio. kr.	Andel hjælp: 0,36 mio. kr.	Årsværk: 2,3

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

Bemærk, at styrelsen ikke tidligere har skelnet mellem bestilte sager og ikke-bestilte sager, hvorfor

(8) Ministerbetjening

ikke-bestilte sager er indregnet i opgørelsen af resultatmålet for samtlige sager. Det kan have påvirket opgørelsen af ”sager afleveret til tiden”, idet ikke bestilte sager pr. definition altid vil være afleveret til tiden.

Resultatmål:

Procent 1998 1999 2000 2001 2002 2003

BESTILTE SAGERDirekte anvendelig

Mål	90	90	90	90	90	90
Resultat	86	94	96	93	95,5	-

Afleveret til tiden

Mål	90	90	95	95	95	95
Resultat	97	100	98	99,5	100	-

IKKE-BESTILTE SAGERDirekte anvendelig

Mål	-	-	-	-	-	90
Resultat	-	-	-	-	-	-

Antal sager	134	159	205	179	89	-
-------------	-----	-----	-----	-----	----	---

Tallene for 2002 er opnået pr. 1. september 2002.

Målet for 2003 gentages i årene 2004-06.

(9) Danmarks andel af verdens tonnagen

Understøtter Vækststrategien: Ja	Excellence kriterium: Samfund	Vægt: 5 %
Direkte løn: n.a.	Øvrige direkte udgifter: n.a.	Andel i %: n.a.
Andel G&A: n.a.	Andel hjælpe: n.a.	Årsværk: n.a.

Beskrivelse:

En af Søfartsstyrelsens vigtige opgaver er at medvirke til, at de erhvervsmæssige rammebetingelser for de danske søfartserhverv er af en karakter, så handelsflåden under dansk flag bevares og gerne udbygges. Alternativt vil den danske flåde udflage til fremmede flag, hvor rederierne finder, at betingelserne er bedre. Da Danmark ønsker at have gode betingelser for handelsflåden, er det relevant at måle på andelen af verdens tonnagen.

Indsats

Indsatsen på dette område er beskrevet under resultatmålene ”Fremme af kvalitetsskibsfart” på side 10 og ”Globale vækstvilkår” på side 18

Resultat

Bemærk, at der er forskel på skibe under dansk flag og dansk ejede skibe. En dansk reder kan have

(9) Danmarks andel af verdens tonnagen

et skib registreret under fremmed flag, og en udenlandsk reder kan have et skib registreret under dansk flag.

Landene rangordnes efter bruttotonnage.

Primo året	1999		2000		2001		2002	
	Nr.	BT i %	Nr.	BT i %	Nr.	BT i %	Nr.	BT i %
Panama	1	19,09	1	19,99	1	21,17	1	22,01
Liberia	2	11,75	2	10,27	2	9,51	2	9,29
Bahamas	4	5,42	3	5,62	3	5,78	3	5,97
Grækenland	5	4,98	5	4,80	5	4,98	4	5,25
Malta	6	4,75	4	5,45	4	5,31	5	4,94
MAIG-landene								
Norge	8	4,39	8	4,34	7	4,05	7	3,92
Danmark	21	1,08	22	1,08	17	1,23	16	1,21
UK	15	1,42	12	1,52	-	-	25	0,94

Bemærk, at MAIG landene Sverige og Holland ikke optræder i kilden for statistikken.

Styrelsen anerkender, at dette effektmål for de Økonomiske Rammebetingelser er meget groft. Et bedre effektmål vil fremkomme, når styrelsen har færdiggjort sit tidligere omtalte benchmark-system, se beskrivelsen af målet på side 15.

Resultatmål:

Det er styrelsens mål, at Danmarks andel af verdenstonnagen fastholdes og gerne forbedres, dvs. at andelen skal være mindst 1,15 %.

(10) Globale vækstvilkår

Understøtter Vækststrategien: Ja <i>Bedre adgang til de globale markeder samt Gennemsigtige og effektive konkurrencevilkår</i>	Excellence kriterium: Resultater	Vægt: 5 %
Direkte løn: 0,4 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,5 mio. kr.	Andel i %: 0,7
Andel G&A: 0,09 mio. kr.	Andel hjælpe: 0,15 mio. kr.	Årsværk: 1,0

Beskrivelse: Som følge af, at mere end 90 % af dansk reders indtjening stammer fra sejlads på fremmede havne er erhvervet helt afhængig af frie og åbne globale markeder. Som en konsekvens af erhvervets struktur er spørgsmålet om etablering af frie markedsadgange essentielt.

Fokus på særlige udviklingsområder

Der er fortsat fokus på en liberalisering af markedsadgangen. Dansk skibsfarts marked ligger for 70%'s vedkommende udenfor Danmark og EU, hvor også mulighederne for vækst er at finde.

Aftale med Indien

(10) Globale vækstvilkår

Kommissionen fik for et par år siden mandat fra Rådet til at forhandle med Indien om en skibsfarts-politisk aftale. Der arbejdes nu gennem EU på at få en aftale svarende til den aftale, som Danmark bilateralt har med Kina, og som EU og dets medlemslande med aktiv indsats fra dansk side har opnået med Kina. Erfaringsmæssigt tager det ca. 5 –6 år at få en sådan aftale. Der synes ikke at være fremgang i forhandlingerne med Indien, hvor man kun er nået til de indledende drøftelser. Danmark vil fortsat sammen med andre EU lande arbejde for, at Kommissionen får skub i forhandlingerne. Lykkes det ikke, vil man fra dansk side søge at få en bilateral forståelse med Indien, i det omfang dette kan ske uden at komme i konflikt med EU.

Det overordnede mål er for en EU-Indien-aftale at sikre bedre markedsadgang og etableringsmuligheder for europæiske rederier.

Det amerikanske marked

Det amerikanske marked er det største enkelt marked for dansk skibsfart og en udbygning af relationerne mellem Danmark og USA bør ske gennem et ministerbesøg i 2003.

Styrkelse af globale vækstvilkår

En øget liberalisering af skibsfarten gennem WTO vil også kræve en fortsættelse af den aktive danske indsats. Forhandlingerne forventes afsluttet i 2005.

De overordnede mål for søfartssektoren er:

- fjernelse af protektionistiske og diskriminerende tiltag og sikring af fri adgang til fragtmærker i tredjelande
- åbning af adgang til at etablere egen rederidrift, skibsagentur og speditivsvirksomhed i tredjelande
- adgang til at yde hele dør-til-dør transporttjenester (multimodal transport), hvor søfart udgør det væsentligste led i transportkæden.

Erhvervet er også, når det drejer sig om ansvarsregler både i og uden for kontrakt, afhængig af en global regulering, som muliggør transporter uden nationale særordninger i de forskellige regioner, som dansk skibsfart opererer i. Der arbejdes bl.a. i UNCITRAL⁹ på globale regler om kontraktretligt ansvar i forbindelse med multimodale transporter, hvor der indgår et søled. Formålet er at fremme de multimodale transporter ved en fælles kontrakt, som kan være elektronisk, samt at modvirke unilaterale aktioner bl.a. fra USA. Arbejdet forventes færdigt i 2004-2005. De danske erhvervsinteresser omfatter bl.a. danske redere, men også afskiberinteresser i Dansk Industri.

Resultatmål:

- at EU arbejder for at få en skibsfartsaftale med Indien, og at EU når videre i forhandlingerne med mindst et møde i 2003, eller - såfremt dette ikke lykkes - at holde et dansk møde med de indiske myndigheder for at se, om der er basis for bilateral aftale mellem Danmark og Indien
- at man gennem WTO får en øget liberalisering af markedsadgangen og etableringsmulighederne, der giver gode vækstbetingelser for dansk skibsfart og at EU's tilbud om liberalisering, der skal fremlægges i 2003, afspejler de danske søfartsinteresser

⁹ Komite under FN, der laver regler om søtransport

(10) Globale vækstvilkår

- at ministerbesøget i USA skaber positiv fokus på ministeren og dansk skibsfart (måles på baggrund af presseomtale og resultater).
- at afholde et seminar i 2003 om UNCITRAL for at fremme forståelsen for arbejdet – om muligt sammen med Danmarks Rederiforening og Dansk Industri.

Maritime Kompetencer

(11) Implementering af "Bedre uddannelser"

Understøtter Vækststrategien: Bedre uddannelse	Excellence kriterium: Kunderesultater	Vægt: 10 %
Direkte løn: 800.000	Øvrige direkte udgifter: 50.000	Andel i %: 0,8
Andel G&A: 172.000	Andel hjælpe: 305.000	Årsværk: 2,0

Beskrivelse:

Regeringen udgav i juni 2002 sin uddannelsespolitiske strategi "Bedre uddannelser". Søfartsuddannelserne indgår i denne strategi, med et kapitel om udviklingen af de maritime uddannelser. Formålet med udviklingen af uddannelserne er at sørge for at vedligeholde de maritime kompetencer, således at dansk søfart fortsat kan give sit bidrag til væksten i Danmark.

Der er således en sammenhæng mellem implementering af den uddannelsespolitiske strategi og udviklingen af en søfartspolitisk vækststrategi, der er beskrevet i det tidligere resultatmål om den søfartspolitiske vækststrategi på side 15.

Udviklingen af de maritime uddannelser

De maritime uddannelser har tradition for, at der til ethvert behov i erhvervet tilrettelægges en uddannelse. Derfor findes et relativt stort udbud af uddannelser, hvis varighed er øget i takt med nye krav fra erhvervet, og mulighederne for merit på tværs af uddannelserne er blevet vanskeligere.

Større samordning

Uddannelserne har siden 1997 gennemgået en større omlægning. I stedet for en central indholdsstyring på pensum og eksamen, er der indført mål- og rammestyring. Målstyringen åbner således mulighed for i større omfang at se på realkompetencer, frem for tid og struktur, hvorved der kan skabes en bedre sammenhæng mellem uddannelserne og mere effektive uddannelsesforløb.

I 2002 gennemgår Søfartsstyrelsen den samlede pakke af maritime uddannelser med henblik på identifikation af kernekompetencer samt mulighederne for at nedsætte uddannelsestiderne, så de kan udbydes i mere sammenhængende forløb med gode afstignings- og videreuddannelsesmuligheder for alle kategorier af studerende. I 2003 beslattes de nødvendige justeringer.

Akademiske videreuddannelsesmuligheder

I det maritime Danmark er omtrent 13.000 personer beskæftiget til søs, mens ca. 35.000 er beskæftiget i land. Stadig flere stillinger i land kræver uddannelse på akademisk niveau.

Hidtil har det i relation til videreuddannelse været meget vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at opnå anerkendelse for en maritim uddannelse i forbindelse med akademisk videreuddannelse. Dette kan medføre, at maritimt personale forlader erhvervet, da de som følge af manglende videreuddannelse har begrænsede karrieremuligheder. En konsekvens heraf er bl.a., at erhvervet kan miste erfaring og viden i stedet for at fastholde en stærk competenceopbygning.

Der skal skabes grundlag for akademiske videreuddannelsesmuligheder for personer med maritim baggrund. I 2002 undersøger Søfartsstyrelsen mulighederne for akademisk merit af maritime uddannelser og etablering af masteruddannelse med relation til det maritime erhverv. Undersøgelsen skal danne grundlag for beslutning om en handlingsplan, der skal lede frem til akademiske videreuddannelsesmuligheder.

(11) Implementering af "Bedre uddannelser"

Lettere adgang til erhvervsrettet kompetencegivende voksenuddannelse

Inden for de maritime erhverv findes en stor gruppe af voksne personer med begrænset uddannelsesbaggrund. For at sikre disses fortsatte beskæftigelse i forhold til erhvervets behov, skal der i den kommende tid tilrettelægges målrettede uddannelses tilbud på vilkår, som gør det attraktivt for målgruppen.

Der skal tilrettelægges en pakke af videreuddannelsesforløb, herunder adgangsgivende kurser, for voksne. I forbindelse med gennemgangen af de maritime uddannelser i løbet af 2002, skal de økonomiske aspekter af mulige støtteordninger belyses.

Dette resultatmål løses i tæt sammenhæng med mål nr. 7 (Søfartspolitisk vækststrategi). Målene er adskilt i denne resultatkontrakt af hensyn til overskueligheden.

Resultatmål:

Større samordning

- Der foreligger en beslutning (fra Søfartsstyrelsens side efter indstilling fra Uddannelsesrådet for de maritime uddannelser) om større samordning af uddannelserne, således at de første tiltag kan sættes i værk fra skoleårets start i august 2003.
- Alle besluttede tiltag vedr. 2003 er gennemført ved udgangen af 2003.

Akademiske videreuddannelsesmuligheder

Den besluttede tiltag vedr. 2003 i handlingsplanen for de akademiske videreuddannelsesmuligheder skal være gennemført ved udgangen af 2003.

(12) Tilgangen til uddannelserne

Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Samfund	Vægt: 10 %
Direkte løn: 140.000	Øvrige direkte udgifter: 300.000	Andel i %: 0,3
Andel G&A: 0,03 mio. kr.	Andel hjælpe: 0,05 mio. kr.	Årsværk: 0,4

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

Udviklingen i tilgangen nedenfor skal ses i lyset af den vækststrategi for de maritime uddannelser, der bliver implementeret som led i regeringens uddannelsesstrategi.

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

Resultatmål:

	<i>Tilgang</i>		<i>Index</i>	
	<i>Resultat</i>	<i>Mål</i>	<i>Resultat</i>	<i>Mål</i>
1998	1.301	-	100	-
1999	1.274	-	97,9	102,6

(12) Tilgangen til uddannelserne

2000	1.449	1.330	111,4	102,2
2001	1.494	1.480	114,8	113,8
2002	1.597	1.440	122,8	110,7
2003	-	1.600	-	123,0
2004	-	1.600	-	123,0
2005	-	1.600	-	123,0
2006	-	1.600	-	123,0

(13) Kvalitetsindeks på søfartsuddannelserne

Understøtter Vækststrategien: Bedre uddannelse	Excellence kriterium: Resultater	Vægt: 5 %
Direkte løn: 0,08 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 0,03 mio. kr.	Andel i %: 0,1
Andel G&A: 0,02 mio. kr.	Andel hjælp: 0,03 mio. kr.	Årsværk: 0,2

Beskrivelse:Kvaliteten af uddannelserne

Alle de maritime uddannelsesinstitutioner er i fremtiden selvejende institutioner på taxametertilskud i tråd med øvrige uddannelsesområder. Institutionerne dokumenterer resultaterne i et formelt kvalitetssystem med ekstern auditering.

Den store grad af decentralisering af ansvaret for uddannelserne skaber et behov for incitamentstyring, hvor både kvantitet og kvalitet af institutionernes produktion har indflydelse på størrelsen af det samlede tilskud.

En sådan styring kræver først og fremmest en relevant indikator for uddannelsernes kvalitet. I 2002 har Søfartsstyrelsen indkredset de indikatorer, der skal indgå i et nyt kvalitetsindeks. De hidtidige overvejelser om at gøre en del af institutionernes tilskud afhængige af indekset viser, at det er vanskeligt, men i 2003 fortsættes undersøgelserne af mulighederne herfor.

Ovenstående indgår i regeringens handlingsplan "Bedre uddannelser" fra juni 2002.

Kvalitetsindeksets bestanddele

Ved udarbejdelsen af forslaget til et revideret indeks, er der sat fokus på tre hovedområder:

- **Samfundsresultater**
Samfundsbetalt uddannelse skal gennem positive resultater for erhvervet og den enkelte bidrage til samfundets vækst.
- **Evaluering og udvikling**
Relevant og attraktiv erhvervsrettet uddannelse kræver en konstant proces, hvor uddannelsens indhold, metoder og miljø evalueres og udvikles.
- **Effektivitet**
Effektivitet/produktivitet er væsentlig i relation til økonomi som indikator for, at der sker en optimal ressourceudnyttelse.

(13) Kvalitetsindeks på søfartsuddannelserne

Nedenfor er anført forslag til de indikatorer, et revideret indeks skal bestå af:

- Beskæftigelsesindeks** (Samfundsresultater)
 - + **Erhvervsinvolveringsindeks** (Samf.+Eval. og udv.)
 - + **2* Udviklingsindeks** (Eval. og udv.)
 - + **Studieeffektivitetsindeks¹⁰** (Effektivitet)
 - + **Fastholdelsesindeks¹¹** (Effektivitet)
 - + **Undervisningsressourceindeks** (Effektivitet)
- : 7
= **Kvalitetsindeks**

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

Resultatmål:

2003: 0.72
2004: 0.75
2005: 0.77
2006: 0.78

Kvalitetsindekset er endnu helt uafprøvet, hvorfor ovenstående mål bygger på en ønsket udvikling.

¹⁰ Beregnes som: Antal dimittender inden for normeret tid på en årgang divideret antal studerende, der påbegyndte uddannelsen på årgangen.

¹¹ Beregnes som: 1 minus antal studerende på en årgang udmeldt uden at have gennemført uddannelsen divideret studerende på årgangen.

Mål, der går på tværs eller falder uden for kerneprocesserne**(14) Nemmere og mere effektiv adgang til styrelsens ydelser (e-administration)**

Understøtter Vækststrategien: Regelforenkling og administrative lettelser hhv. Et digitaliseret Danmark	Excellence kriterium: Partnerskaber og ressourcer	Vægt: 10 %
Direkte løn: 0,4 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 1,0 mio. kr.	Andel i %: 1,0
Andel G&A: 0,09 mio. kr.	Andel hjælpe: 0,15 mio. kr.	Årsværk: 1,0

Beskrivelse: I det moderne netværkssamfund er det en forventning fra styrelsens kunder, at det er muligt at kommunikere med styrelsen og få adgang til så mange produkter som muligt alle døgnet 24 timer. Dette er specielt vigtigt, når kundegruppen er spredt globalt, som det er tilfældet med dansk søfart. Dansk søfart er repræsenteret over hele jorden, hvorfor det på alle tider af døgnet vil være inden for normal arbejdstid, for nogle af styrelsens kunder.

Søfartsstyrelsen har siden 1997 gennemført et stort IT moderniseringsprojekt, der blev afsluttet i efteråret 2002 med ibrugtagningen af styrelsens nye produktionssystem, kaldet MARTHA. Styrelsens nye IT-systemer udgør det nødvendige grundlag for en effektiv offentlig e-administration, og har allerede betydet nogen effektivisering af styrelsens interne arbejdsgange. Der mangler nu en udbygning af systemerne i retning af at blive en lettelse for kunderne.

Elektroniske checkskemaer

Som en første del af dette arbejde indleder styrelsens et projekt, der skal belyse mulighederne for at gøre skibsinspektørernes checkskemaer i forbindelse med syn elektroniske. Fordelen ved dette er bl.a., at inspektøren kan afslutte synet med det samme, skibet skal ikke vente på, at inspektøren kommer ind på regionskontoret og får afsluttet papirarbejdet i forbindelse med synet. Samtidig får styrelsen den fordel, at oplysningerne på skibet bliver gjort tilgængelige for andre i styrelsen med det samme.

Elektronisk kontakt med kunderne

Styrelsen ser umiddelbart 3 områder, hvor der vil være en gevinst ved at indføre elektronisk kontakt med kunderne:

- Skibsregistrering
- Administrationen af skibe
- Administration af søfarendes forhold

Søfartsstyrelsen vil i 2003 fortsat undersøge mulighederne for at igangsætte et projekt om tinglysning af elektroniske dokumenter i skibsregistrering. Projektet kræver anvendelse af digital signatur, der er mere sikker end den gængse, der udleveres gratis af f.eks. Erhvervs- og Selskabsstyrelsen

Administration af skibe hhv. søfarendes forhold er meget komplekse områder, hvor styrelsen mangler en analyse af, præcis hvilke elementer af områderne der egner sig til elektronisk administration og kommunikation med kunderne. Styrelsen vil straks efter ibrugtagningen af sit nye produktionssystem, i 4. kvartal 2002, iværksætte en analyse af dette. Et af problemerne på dette område er, at styrelsen udsteder identifikationspapirer til de søfarende, hvor der efter internationale aftaler kræves

(14) Nemmere og mere effektiv adgang til styrelsens ydelser (e-administration)

egen underskrift, originalt billede samt sikker identifikation ligesom ved udstedelse af et alm. pas.

Analysen vil afdække, hvilke områder der med fordel kan lægges ind under den nye erhvervsportal, og hvilke der med størst fordel kan bibeholdes hos styrelsen.

Regeldatabase

Søfartsstyrelsen har i 2002 etableret en database indeholdende de gældende forskrifter, som er udstedt i medfør af lov om sikkerhed til søs, herunder de større regelsamlinger for særlige skibsgrupper. Databasens formål er ved hjælp af elektronisk medie at lette adgangen til Søfartsstyrelsens regler.

Yderligere udbygning og strukturering af databasen vil være nødvendig. Der vil være behov for at medtage visse historiske forskrifter, som gælder for eksisterende skibe, samt vejledninger og bemærkninger. Endvidere vil det være ønskeligt, at databasen udbygges med forskrifter udstedt i medfør af andre søfartslove.

Det skal endvidere analyseres, hvorledes en offentlig elektronisk adgang til regelsamlingen kan etableres, og afhængig af løsningsmulighederne skal dette iværksættes.

Resultatmål:

Elektroniske checkskemaer

- Mulighederne for at gøre styrelsens checkskemaer i forbindelse med syn elektroniske er be-lyst senest 1. marts 2003.
- Såfremt der er betydelige fordele for brugerne, og såfremt der er tale om en overskuelig op-gave ved at gøre styrelsens checkskemaer elektroniske, skal muligheden være implementeret for alle styrelsens store (i mængder) synstyper ved udgangen af 2003.

Elektronisk kontakt med kunderne

- Ultimo februar 2003 har styrelsen udarbejdet en handlingsplan for, hvordan områderne un-der administration af skibe og søfarende kan drages ind under elektronisk administration / der kan foretages elektronisk indberetning.
- Styrelsen har ved udgangen af 2003 på mindst halvdelen af de relevante områder under ad-ministration af skibe og søfarende indført elektronisk indberetning /administration.

Regeldatabase

- Databasens indhold skal inden 31. december 2003 udbygges med
 - vejledninger og bemærkninger til tekniske forskrifter
 - væsentlige historiske forskrifter og regelværker, som benyttes for eksisterende skibe
 - øvrige love og bekendtgørelser fra styrelsen

(14) Nemmere og mere effektiv adgang til styrelsens ydelser (e-administration)

- Databasens struktur skal inden 31. december 2003 forbedres med en alfabetisk indgang til tekniske forskrifter som supplement til kronologisk indgang
- Muligheder for offentlig adgang til databasen skal analyseres inden 1. juli 2003, og afhængig af analysens resultat skal etablering påbegyndes inden 31. december 2003.

(15) Enhedsomkostninger og sagsbehandlingstid

Understøtter Vækststrategien: Nej	Excellence kriterium: Partnerskaber og ressourcer samt Kunderesultater	Vægt: 3 %
Direkte løn: 18,9 mio. kr.	Øvrige direkte udgifter: 3,0 mio kr.	Andel i %: 21,0
Andel G&A: 4,1 mio. kr.	Andel hjælpe: 7,2 mio. kr.	Årsværk: 47,3
<p>Beskrivelse: <u>Enhedsomkostninger:</u> For at sikre en stadig opmærksomhed på produktivitetsudviklingen måler styrelsen løbende enhedsomkostningerne på sine vigtigste driftsopgaver. Styrelsen fik først fra 1. januar 2001 et sammenhængende registreringsgrundlag at registrere tid, økonomi og sager i, hvorfor der tidligere har været målt på færre sager end det nu er muligt.</p> <p>Som følge af kravene om effektivisering på finansloven for 2002 foretog styrelsen en væsentlig indskrænkning af forbruget i 2002, med en stor produktivetsgevinst til følge (se bilag 3). Styrelsen forventer derfor ikke, at det vil være muligt at opnå en større produktivetsforbedring fra 2002 til 2003 end på højst 2 %</p> <p>Det skal bemærkes, at styrelsen havde forventet, at tage sit nye produktionssystem MARTHA i brug i april 2002, med heraf følgende midlertidig produktivetsnedgang til følge. Grundet fejl i det leverede blev produktionsdatoen udskudt til oktober 2002. Børnesygdommene i forbindelse med opstarten af MARTHA vil formentlig betyde en lavere produktivitet på de områder, der er omfattet heraf i begyndelsen af 2003.</p> <p>Styrelsen påtænker i fremtidige resultatkontrakter at opgøre produktivetsforbedringer set over hele kontraktperioden. Forstået på den måde, at der i løbet af fire år formuleres mål for en forbedring på x %. Hvis denne så er nået i løbet af to år grundet en ekstraordinær indsats, så skal der ikke ske yderligere forbedringer, idet niveauet så blot skal holdes. Styrelsen vil bruge 2002 som år 0 for dette.</p>		
<p><u>Sagsbehandlingstid:</u> Bemærk, at der ved ressourcerne ved dette resultatmål er en stort overlap med ressourcer til resultatmålet "antal syn".</p>		
<p>Bemærk, at ovenstående budget inkl. budgettet til synsvirksomhed – mål nr. 6.</p>		
<p>Resultatmål: Resultatmålene fremgår af bilag.</p>		

(16) Det rummelige arbejdsmarked

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

Beskrivelse: Søfartsstyrelsen er sig sit sociale ansvar bevidst. Derfor vil styrelsen i det kommende år leve op til nedenstående målsætning, der vil medvirke til at gøre Søfartsstyrelsen til en integreret del af det rummelige arbejdsmarked.

Opgørelsen følger Finansministeriets definition, der går på følgende tre kategorier:

1. Personer med permanent eller midlertidig nedsat arbejdsevne.
2. Aktiveringsordninger for ledige
3. Nuværende ordinære ansatte, der tidligere var ansat under pkt. 1 eller 2 – tæller med i 3 år efter den ordinære ansættelse.

Styrelsen henleder opmærksomheden på, at dette resultatmål er excl.:

- Undervisningsinstitutioner under styrelsen, hvor styrelsen ikke har direkte indflydelse på ansættelserne.
- Skoleskibet DANMARK, hvor der af sikkerhedsmæssige årsager ikke kan ansættes personer med nedsat arbejdsevne.

Lønudgiften er til medarbejdere ansat under det rummelige arbejdsmarked efter den 1. april 2002. For medarbejdere ansat efter denne dato betaler Økonomistyrelsen kun det halve af differencen mellem den aftale løn og kommunens tilskud, mod tidligere hele differencen.

Resultatmål:

% af årsværk	Mål	Resultat
1998	-	1,3
1999	-	1,2
2000	-	0,8
2001	2,5	3,3
2002 1. september	3,0	2,8
2003	3,5	-
2004	3,5	-
2005	3,5	-
2006	3,5	-

Opgørelsen sker ultimo året.

Bilag 1: Sammenhæng i resultatkontrakten mellem kerneprocesser, visioner, strategi og resultatmål

I nedenstående skema er vist sammenhængen fra visionerne for styrelsens tre kerneprocesser via de strategiske udfordringer ned til det enkelte resultatmål. Bemærk, at både de strategiske udfordringer og resultatmålene støtter op omkring flere visioner hhv. udfordringer.

Kerneprocess	Vision for kerneprocessen	Indsats for Søfartsstyrelsen	Resultatmål
Sikkerhed, Sundhed og miljø	Kvalitetssøfart globalt skal vinde frem og sub-standard søfart skal elimineres	Søfartsstyrelsen vil sikre en effektiv sammenhæng mellem indsats og virkning på sundhed og sikkerhed om bord på danske skibe og på det ydre miljø samt sejladssikkerheden i danske farvande.	<i>Fremme af kvalitetsskibsfart</i>
		Styrelsen vil udbygge og opretholde partnerskaber med andre ligesindede landes administrationer med det formål at forbedre egen indsats og påvirke de flagstater, der ikke lever op til deres forpligtelser.	<i>Fremme af kvalitetsskibsfart</i>
		Styrelsen vil være en af hovedaktørerne i såvel internationale som nationale fora, hvor der træffes væsentlige beslutninger om søsikkerhed.	<i>Fremme af kvalitetsskibsfart</i>
		Sikre konkurrencedygtige vilkår på åbne og udbyggede markeder for en dansk handelsflåde med et højt sikkerheds-, sundheds- samt miljømæssigt niveau.	<i>Fremme af kvalitetsskibsfart Danmarks andel af verdens tonnagen</i>
	Danske farvande skal i forhold til trafik mængden, være blandt de sikreste i verden	Søfartsstyrelsen vil sikre en effektiv sammenhæng mellem indsats og virkning på sundhed og sikkerhed om bord på danske skibe og på det ydre miljø samt sejladssikkerheden i danske farvande.	<i>Sejladssikkerhed</i>
	Arbejds- og levevilkårene – sikkerhed og sundhed – i danske skibe skal være blandt		

Kerneprocess	Vision for kerneprocessen	Indsats for Søfartsstyrelsen	Resultatmål
	de bedste i verden og følge udviklingen i samfundet i øvrigt	Styrelsen vil fortsætte arbejdet med at forbedre indsatsen og prioriteringer af indenfor kerneprocessen Sikkerhed, Sundhed og Miljø, f.eks. ved at indkassere gevinsten ved ISM arbejdet.	<i>Kvalitetsstyring af synsvirksomheden Alvorlige arbejds- og dødsulykker</i>
		Søfartsstyrelsen vil sikre en effektiv sammenhæng mellem indsats og virkning på sundhed og sikkerhed om bord på danske skibe og på det ydre miljø samt sejladsikkerheden i danske farvande.	<i>Kvalitetsstyring af synsvirksomheden Alvorlige arbejds- og dødsulykker</i>
		Sikre konkurrencedygtige vilkår på åbne og udbyggede markeder for en dansk handelsflåde med et højt sikkerheds-, sundheds- samt miljømæssigt niveau.	<i>Danmarks andel af verdenstonnagen</i>
	Søfartserhvervenes økonomiske rammebetingelser Søfartsstyrelsen vil være værdiskabende for kvalitetsredere	Sikre og forbedre markedsadgangene for dansk kvalitetsskibsfart og etableringsmulighederne for danske rederier globalt	<i>Globale vækstvilkår</i>
		Gøre det effektivt og let at være kunde og interessent i Søfartsstyrelsen.	<i>Nemmere og mere effektiv adgang til styrelsens ydelser Enhedsomkostninger og sagsbehandlingstid</i>
		Styrelsen vil specielt via elektroniske medier, udbygge kommunikationen til brugerne om generelle forhold og enkeltsager.	<i>Nemmere og mere effektiv adgang til styrelsens ydelser</i>
		Synliggøre søfartens bidrag til væksten i Danmark.	<i>Globale vækstvilkår Søfartens bidrag til væksten i Danmark</i>
		Sikre at omkostningerne og ”det administrative bøvl” for erhvervet i vi-	

Kerneprocess	Vision for kerneprocessen	Indsats for Søfartsstyrelsen	Resultatmål
		dest muligt omfang nedbringes.	
		I samarbejde med erhvervene og andre, der har vigtig viden, tilvejebringe et stærkt viden- og udviklingsmiljø og fortsat organisere sig, så der kan leveres de politikforslag, der kan bidrage til at bedre betingelserne for dansk søfart.	<i>Nemmere og mere effektiv adgang til styrelsens ydelser</i>
			<i>Søfartens bidrag til væksten i Danmark Ministerbetjening</i>
	Maritime kompetencer		
	Søfartsstyrelsen vil tilbyde nogle af verdens bedste maritime uddannelser, der skal være trendsættere over for andre landes uddannelser	Udvikle og samordne uddannelser og uddannelsesmiljøer, som er attraktive for studerende og giver danske søfolk sådanne kvalifikationer, at de til stadighed vil være attraktivt at ansætte dem i søfartserhvervene såvel som i industrien i land.	<i>Tilpasning af uddannelsessystemet Kvalitetsindeks på uddannelserne</i>
		I samarbejde med erhvervene sikre at tilgangen af studerende til søfartsuddannelserne kommer på et niveau, der svarer til erhvervenes behov.	<i>Tilgangen til uddannelserne</i>
	Styrelsen vil arbejde for, at der i "Det Blå Danmark" sker en løbende forbedring af alle kompetencer, både hvad angår skibsdrift som skibsbygning og rederidrift	Udvikle og samordne uddannelser og uddannelsesmiljøer, som er attraktive for studerende og giver danske søfolk så brede kvalifikationer og højt niveau, at det til stadighed vil være attraktivt at ansætte dem i søfartserhvervene såvel som i industrien i land.	<i>Tilpasning af uddannelsessystemet</i>

Bilag 2: Scorebog

For at sikre mod uenighed om, hvordan målopfyldelsen af de enkelte mål skal bedømmes, angives i nedenstående scorebog, hvordan bedømmelsen skal ske:

Resultatmål	Budget (mio. kr.)	Opfyldt	Delvist opfyldt	Ikke opfyldt
Sikkerhed, Sundhed og Miljø				
* Kvalitetsstyring af synsvirksomheden	1,7	Alle mål opfyldt	3 mål opfyldt	Mindre end 3 mål opfyldt
* Danske skibe tilbageholdt i udenlandsk havn	0,8	Danmark har en 5. plads eller bedre	Danmark har en 8. plads eller bedre	Danmark ligger på en plads dårligere end 8
* Alvorlige arbejds- og dødsulykker	4,0	Begge mål for ulykker opfyldt.	* Arbejdsulykker under 5 procentpoint dårligere * Dødsulykker under 3 dårligere	* Arbejdsulykker mere end 5 procentpoint dårligere * Dødsulykker mere end 3 dårligere
* Fremme af kvalitetsskibsfart	0,6	Alle mål opfyldt	3 mål opfyldt	Mindre end 3 mål opfyldt
* Sejladsikkerhed	3,4	Alle mål opfyldt	3 mål opfyldt	Mindre end 3 mål opfyldt
* Synsvirksomhed	25,9	≥1.407	≥1.350	<1.350
Økonomiske rammebetingelser				
* Søfartspolitisk vækststrategi	1,4	Alle mål opfyldt	2 mål opfyldt	Mindre end 2 mål opfyldt
Ministerbetjening	1,6	Bestilte til tiden: ≥95 % Bestilte ok: ≥90 % Ikke-bestilte ok: ≥90 %	Bestilte til tiden: ≥93 % Bestilte ok: ≥88 % Ikke-bestilte ok: ≥88 %	Bestilte til tiden: <93 % Bestilte ok: <88 % Ikke-bestilte ok: <88 %
Danmarks andel af verdens tonnagen	0	≥ 1,15 %	≥ 1,10 %	< 1,10 %
Globale vækstvilkår	1,1	Alle mål opfyldt	3 mål opfyldt	Mindre end 3 mål opfyldt
Maritime kompetencer				
* Implementering af ”Bedre uddannelser”	1,3	Alle mål opfyldt	2 mål opfyldt	Mindre end 2 mål opfyldt
* Tilgangen til uddannelserne	0,5	≥ 1600	≥1.550	<1.550
* Kvalitetsindeks på søfartsuddannelserne	0,2	≥0,72	≥0,68	<0,68
Mål, der falder uden, eller går på tværs af kerneprocesserne				
* Nemmere og mere effektiv adgang til styrelsens ydelser	1,6	7 mål opfyldt	5 mål eller flere opfyldt	Mindre end 5 mål opfyldt
* Enhedsomkostninger og sagsbehandlingstid	33,2	Alle mål opfyldt	Højest 1 mål har en negativ produktivitetændring	Mere end 1 mål har en negativ produktivitetændring.
Det rummelige arbejdsmarked	0,1	≥ 3,5	≥3,0	<3,0

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

Bilag 3: Produktion, produktivitet og sagsbehandlingstid**Produktion**

<i>Driftsområde</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>
Syn på passagerskibe	-	-	522	229	454	454	454	454
Syn på lastskibe	-	-	1.047	498	826	826	826	826
Syn på fiskeskibe	-	-	632	880	1.135	1.135	1.135	1.135
Syn på andre skibe	-	-	136	74	129	129	129	129
Ulykkesopklaring	120	155	98	127	80	80	80	80
Skibsregistrering	3.356	4.411	4.289	2.786	4.000	4.000	4.000	4.000
Refusionssager	4.411	4.817	5.261	2.471	4.000	4.000	4.000	4.000
Besætningskemaer	52.032	52.532	43.435	34.287	52.000	52.000	52.000	52.000
Arbejdsulykker	1.034	971	823	381	700	700	700	700
Lægeattester	12.423	12.261	13.800	9.113	14.000	14.000	14.000	14.000
Auditering af uddannelser	-	44	34	20	30	30	30	30
Speedbådsbeviser	-	1.630	2.671	4.785	1.500	1.500	1.500	1.500
Duelighedsbeviser	-	5.554	5.401	4.930	5.500	5.500	5.500	5.500
Søfartsbøger	1.816	2.023	1.819	1.479	1.800	1.800	1.800	1.800
Sønæringsbeviser	5.713	3.917	3.803	3.201	4.000	4.000	4.000	4.000
Tiltalsager	-	96	168	65	90	90	90	90

Tallene indtil 2002 er opnået resultat, i 2002 er tallet status pr. 1. september 2002, og fra 2003 og frem er der tale om forventet antal.

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

Enhedsomkostning inkl. fordeling af indirekte omkostninger

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

<i>Driftsområde</i>	<i>Opnået 2001 niveau 2003</i>	<i>August 2002, niveau 2003</i>	<i>Resultatmål ændring fra 2002 til 2003 ¹⁾</i>	<i>Forventet 2003, niveau 2003.</i>
Syn på passagerskibe	42.121	35.678	2	34.964
Syn på lastskibe	18.773	16.565	2	16.234
Syn på fiskeskibe	24.722	7.578	2	7.426
Syn på andre skibe	28.477	33.077	2	32.415
Ulykkesopklaring	30.450	27.985	2	27.425
Skibsregistrering	1.559	1.063	0	1.063
Refusionssager	590	380	0	380
Besætningsskemaer	37	28	0	28
Arbejdsulykker	249	205	0	205
Lægeattester	64	29	0	29
Auditering af udd.	64.569	50.338	0	50.338
Speedbådsprøver	231	51	0	51
Duelighedsbeviser	192	92	0	92
Søfartsbøger	408	248	0	248
Sønæringsbeviser	459	189	0	189

1) Den relative ændring skal ses i forhold til det endelige resultat for 2001.

Længere frem forventer styrelsen nedenstående profil. Styrelsen vil dog formentlig fra resultatkontrakten for 2004 ang. produktivitetsforbedringen set over hele kontraktperioden og ikke kun fra år til år.

<i>Ændring pr. driftsområde</i>	<i>2001 til 2002</i>	<i>2002 til 2003</i>	<i>2003 til 2004</i>	<i>2004 til 2005</i>	<i>2005 til 2006</i>
Syn på passagerskibe	+16	2	2	2	2
Syn på lastskibe	+12	2	2	2	2
Syn på fiskeskibe	+70	2	2	2	2
Syn på andre skibe	-18	2	2	2	2
Ulykkesopklaring	+31	2	2	2	2
Skibsregistrering	+32	0	0	0	0
Refusionssager	+21	0	0	0	0
Besætningsskemaer	+21	0	0	0	0
Reg. af arbejdsulykker	+18	0	0	0	0
Lægeattester	+54	0	0	0	0
Auditering af uddannelser	+22	0	0	0	0
Speedbådsprøver	+78	0	0	0	0
Duelighedsbeviser	+52	0	0	0	0
Søfartsbøger	+39	0	0	0	0
Sønæringsbeviser	+59	0	0	0	0

Ændringen fra 2001 til 2002 er pr. 1. september 2002.

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

Enhedsomkostning eksl. fordeling af indirekte omkostninger

<i>Driftsområde</i>	<i>Opnået 2001 niveau 2003</i>	<i>August 2002, niveau 2003</i>	<i>Resultatmål ændring fra 2002 til 2003 ¹⁾</i>	<i>Forventet 2003, niveau 2003.</i>
Syn på passagerskibe	13.503	15.151	2	14.848
Syn på lastskibe	6.175	7.427	2	7.278
Syn på fiskeskibe	7.860	3.359	2	3.292
Syn på andre skibe	9.238	14.964	2	14.664
Ulykkesopklaring	11.487	12.616	2	12.364
Skibsregistrering	373	307	0	307
Refusionssager	124	112	0	112
Besætningsskemaer	6	9	0	9
Arbejdsulykker	55	58	0	58
Lægeattester	15	8	0	8
Auditering af udd.	19.445	17.678	0	17.678
Speedbådsprøver	55	15	0	15
Duelighedsbeviser	49	28	0	28
Søfartsbøger	89	120	0	120
Sønæringsbeviser	112	55	0	55

Sagsbehandlingstid

<i>Driftsområde</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>
Skibsregistrering	15,3	16,7	14,2	10,2	17	17	17	17
Refusionssager	12,5	16,2	24,2	2,4	14	14	14	14
Besætningsskemaer	11,6	5,3	4,3	9,9	10	10	10	10
Registrering af arbejdsulykker	-	-	-	1,1	6	6	6	6
Lægeattester	1,0	1,0	1,0	1,0	3	3	3	3
Speedbådsprøver	-	2,6	4,0	1,0	3	3	3	3
Duelighedsbeviser	-	5,1	5,1	2,9	3	3	3	3
Søfartsbøger	-	2,4	2,6	1,5	3	3	3	3
Sønæringsbeviser	-	4,1	2,3	1,7	3	3	3	3
Tiltalsager	-	-	47,8	55,8	70	70	70	70

Tallene indtil 2002 er opnået resultat, i 2002 er tallet status pr. 1. september 2002, og fra 2003 og frem er der tale om forventet antal.

Bilag 4: Budget og bevillingsforhold

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

FFL-03 (mio. kr.)	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nettoudgiftsbevilling	174,9	153,0	149,2	137,6	131,5	129,4
Udgifter	192,5	161,9	163,7	152,1	145,0	142,9
Indtægter	17,7	8,9	14,5	14,5	13,5	13,5
Årsværk	253	248	240	232	222	218

Ovenstående er inkl. indtægtsdækket virksomhed.

Styrelsens interne budget (excl. indtægtsdækket virksomhed) forventes i 2003 at fordele sig således:

Mio. kr.	Øvrig drift (mio. kr.)
Syn på skibe	17,3
Opklaring af ulykker	4,3
Regeludarbejdelse	8,2
Sejladssikkerhed	3,4
Andet vedr. sikkerhed til Søs	16,3
Søfartssocialeforhold	6,4
Registrering af skibe	6,1
Rekruttering	0,4
Kvalitetsstyring	1,2
Regeludarbejdelse	1,4
Eksamen og censur	0,7
Sundhedsuddannelser	6,2
Andet vedr. uddannelser	4,6
Erhvervsmæssige rammebetingelser	8,1
Ministerbetjening	1,5
Internationalt arbejde	7,3
Skoleskibet DANMARK	8,5
Udvikling	3,9
Generel ledelse og administration	20,6
Hjælpefunktioner	36,5
I alt	162,9

Ovenstående budget er under forudsætning af, at styrelsen opnår provenuet på 9 mio. kr. ved indførelsen af betaling for lovpligtige syn, som forudsat på FL2003.

Kompetence og ansvarsfordeling

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

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

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

Ikrafttræden, resultatvurdering og revision

Resultatkontrakten træder i kraft den 1. januar 2003 og løber indtil den 31. december 2006. Resultatkontrakten revideres hvert år, hvor der indgås en ny resultatkontrakt for de kommende 4 år. Dette betyder, at de måltal, der i denne kontrakt rækker ud over finansåret 2003, kan ændres ved indgåelse af en ny resultatkontrakt på baggrund af den information, der er til rådighed ved indgåelsen af næste års resultatkontrakt. Endvidere kan resultatmål slettes og nye kan indgå, således at resultatmålene hele tiden er aktuelle og relevante for styrelsen.

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

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

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

København, december 2002

Departementschef, Michael Dithmer

Direktør, Jørgen Hammer Hansen