



Søfarts
Styrelsen
Erhvervsministeriet



Virksomhedsregnskab 2000

Forord

Kvalitetsskibsfart

2000 blev året, hvor Søfartsstyrelsen vurderede, at visionen om at blive søfartserhvervets centrale samarbejdspartner var realiseret. Den rolle er vi glade for at have, og vi vil søge at fastholde den frem over. Vi har brug for en ny ledestjerne. Derfor blev 2000 også året, hvor en ny vision for Søfartsstyrelsen så dagens lys:

Vi sætter pejlemærker for fremtidens kvalitetsskibsfart.

Det meste af det arbejde, vi gør i styrelsen, er allerede rettet mod at skabe dansk kvalitetsskibsfart, der lever op til samfundets krav og forventninger. Derfor er det daglige arbejde med uddannelse, sikkerhed og arbejdsmiljø af største betydning. Den måde, vi samarbejder med søfartserhvervene på om disse opgaver, har samtidig en international dimension. Ved at være det gode eksempel kan Danmark påvirke den kurs, som den konkurrencedygtige kvalitetsskibsfart internationalt vil tage.

Vi er gode til at uddanne søfolk i Danmark. Dygtige søfolk er en forudsætning for kvalitetsskibsfart. Derfor vil vi gerne være med til at sikre et højt internationalt niveau for søfartsuddannelserne.

Også når det gælder sikkerhed og sundhed til søs, kan Danmark byde på systemer, der er så gode, at andre søfartsnationer med fordel kan anvende dem. Selv om vi selv synes, at der stadig er et godt stykke vej til, at vi er tilfredse, så er Danmark et af de lande, der er kommet længst og satser mest på at forbedre f.eks. arbejdsmiljøet om bord.

I år 2000 overhalede skibsfartserhvervet landbruget og ligger nu som nummer to på listen over de erhverv, der tjener mest fremmed valuta til landet. Vi skal fortsat levere nogle vilkår, som gør det attraktivt for danske rederier at have tonnager under dansk flag og være med til at uddanne nye søfolk til at videreføre Det Blå Danmark. Gennem det internationale søfartspolitiske arbejde skal styrelsen arbejde for, at det danske niveau sætter sig igennem internationalt. På den måde kan vi bidrage til både at styrke danske rederiers konkurrenceevne og forbedre sikkerhed og sundhed på stadig flere af verdens skibe - med andre ord kvalitetsskibsfart.

Jeg glæder mig til at tage fat på de udfordringer, der ligger forude. Søfartsstyrelsens nye vision er ambitiøs. Men det skal den også være, og jeg er sikker på, at styrelsens dygtige medarbejdere vil gøre sit til, at vi også får realiseret denne nye vision i de kommende år.

Jørgen Hammer Hansen
Direktør

Indholdsfortegnelse

<u>VIRKSOMHEDSPROFIL</u>	4
<u>BERETNING</u>	5
<u>SØFARTSSTYRELSENS RESULTATKONTRAKT</u>	5
<u>VÆSENTLIGE RESULTATER I 2000</u>	5
<u>SØFARTSSTYRELSEN I 2000</u>	6
<u>TILGANGEN AF STUDERENDE TIL SØFARTSUDDANNELSERNE</u>	6
<u>SAMMENHÆNG MELLEM INDSATS OG EFFEKT PÅ SIKKERHEDS- OG ARBEJDSMILJØOMRÅDET</u>	7
<u>KONKURRENCEDYGTIGE VILKÅR FOR EN DANSK HANDELSFLÅDE</u>	8
<u>ANVENDELSE AF DEN MEST MODERNE METODE OG TEKNOLOGI</u>	8
<u>VÆSENTLIGE NYE UDVIKLINGSTILTAG I 2001</u>	9
<u>ØKONOMISKE FORHOLD</u>	10
<u>TILGANGEN AF STUDERENDE TIL SØFARTSUDDANNELSERNE</u>	12
<u>OVERGANGEN TIL SELVEJENDE INSTITUTIONER</u>	12
<u>TILGANGEN TIL UDDANNELSERNE</u>	13
<u>ANTAL ELEVER</u>	13
<u>KVALITET PÅ UDDANNELSERNE</u>	15
<u>SAMLET VURDERING AF UDFORDRINGEN: TILGANGEN AF STUDERENDE TIL SØFARTSUDDANNELSERNE</u>	16
<u>SAMMENHÆNG MELLEM INDSATS OG EFFEKT PÅ SIKKERHEDS- OG ARBEJDSMILJØOMRÅDET</u>	16
<u>ANTAL SYN</u>	17
<u>HAVNESTATSKONTROL</u>	20
<u>ARBEJDSMILJØ TIL SØS</u>	21
<u>EVALUERING AF DEN STRATEGISKE UDFORDRING</u>	22
<u>KONKURRENCEDYGTIGE VILKÅR FOR EN DANSK HANDELSFLÅDE</u>	22
<u>RÅDSMØDET I NICE</u>	22
<u>ANDEL AF VERDENSTONNAGEN</u>	22
<u>RESSOURCEANVENDELSE PÅ UDFORDRINGEN</u>	23
<u>UDVIKLING</u>	23
<u>EVALUERING AF DEN STRATEGISKE UDFORDRING</u>	23
<u>ANVENDELSE AF DEN MEST MODERNE METODE OG TEKNOLOGI</u>	23
<u>NYE IT-SYSTEMER</u>	23
<u>ORGANISATIONSÆNDRING</u>	24
<u>EVALUERING AF DEN STRATEGISKE UDFORDRING</u>	25
<u>STRATEGISK VIGTIGE HÆNDELSER I ØVRIGT</u>	25
<u>PRODUKTION OG EFFEKT</u>	25
<u>RESSOURCEANVENDELSE</u>	26
<u>UDVIKLING</u>	26

<u>ØKONOMI</u>	27
<u>REGNSKABSPRINCIPPER</u>	27
<u>DEFINITIONER</u>	27
<u>PRINCIPPER BAG OPGØRELSE AF RESULTATSTATISTIKKER</u>	27
<u>DRIFTSREGNSKAB, BEVILLINGSAFREGNING OG OPSPARINGSOVERSIGT</u>	28
<u>DRIFTSREGNSKAB</u>	28
<u>BEVILLINGSAFREGNING</u>	28
<u>OPSPARINGSOVERSIGT.</u>	29
<u>ANLÆGSREGNSKAB</u>	30
<u>RESULTATOPGØRELSE FOR DET MARKEDSSTYREDE OMRÅDE</u>	32
<u>DRIFTREGNSKAB I ØVRIGT</u>	34
<u>SKOLEOMRÅDET</u>	34
<u>OVERSIGT OVER STYRELSENS TILSKUD</u>	37
<u>LEDELSENS PÅTEGNING</u>	38
<u>BILAG 1 STYRELSENS RESULTATKONTRAKT</u>	39
<u>DATABLAD FOR RESULTATER</u>	48
<u>SIKKERHED TIL SØS</u>	48
<u>SØFARTSSOCIALE FORHOLD</u>	49
<u>SKIBSREGISTRERING</u>	50
<u>UDDANNELSE</u>	51
<u>ERHVERVSMÆSSIGE RAMMEBETINGELSER</u>	52
<u>PERSONALE OG ORGANISATION</u>	53
<u>GRØNT REGNSKAB</u>	56

Virksomhedsprofil

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

Søfartsstyrelsen er en sektorstyrelse. Styrelsens særlige faglige ekspertise relaterer sig til den maritime sektor på det sikkerheds-, uddannelses- og tinglysningsmæssige område samt søfartssociale og skibsfartspolitiske opgaver. Derudover har Søfartsstyrelsen opbygget en erhvervsøkonomisk kompetence med fokus på rammebetingelserne for det maritime kompleks. Styrelsen bidrager ved alle sine fagområder aktivt til at understøtte regeringens erhvervsstrategi .dk21.

Søfartsstyrelsens mission:

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

Søfartsstyrelsens værdigrundlag:

- Vi er en del af det maritime Danmark
- Vi er til for vores omgivelser
- Vi er internationalt orienterede
- Vi har stærke fagmiljøer
- Vi søger nye og bedre løsninger
- Vi løser vores opgaver effektivt og i tide
- Vi samarbejder

I relation til fiskerierhvervet har Søfartsstyrelsen ansvaret for reguleringen af sikkerheden, herunder arbejdsmiljøet, og de sociale, uddannelses- og tinglysningsmæssige forhold.

Søfartsstyrelsen har delt sin virksomhed op i 5 forskellige hovedområder¹, der hver for sig afspejler en del af styrelsens ydelser til sine kunder. De fem områder er:

Søfartsstyrelsens nye overordnede vision er:

Vi sætter pejlemærker for fremtidens kvalitetssøfart

Sikkerhed: Sikkerhed for skibe, havanlæg og deres ombordværende (inkl. arbejdsmiljø) samt sikring af farvande og havne mod skader og forurening fra skibe og havanlæg.

Sundhed og sociale forhold: Sikre at de søfarendes sundhed og trivsel samt deres fritidstilbud så vidt muligt i niveau svarer til forholdene i land.

Skibsregistrering: Sikre en betryggende matrikulering og efterfølgende rettighedsregistrering af danske skibe.

Uddannelse: Sikre at danske søfarende uddannes i nødvendigt antal og på en sådan måde, at uddannelsen har det nødvendige sikkerhedsmæssige indhold samt er et aktivt element i dansk søfarts konkurrenceevne.

Erhvervsmæssige rammebetingelser: Bidrage til at sikre optimale erhvervsmæssige rammebetingelser for dansk skibsfart ("Det Blå Danmark").

¹ Svarer til hovedformålene på Finansloven.

Beretning

Søfartsstyrelsen betjener et erhverv, der beskæftiger ca. 20.000 på skibene og i land. Samtidig er rederierne en vigtig faktor for følgeindustrier på produkt- og servicesiden. Rederierhvervets betydning for det maritime kompleks er således større end beskæftigelsen på skibene indikerer, idet skibsfarten kan betragtes som ”dynamoen” i det maritime kompleks, hvor der beskæftiges omkring 45.000. Mere end 90 % af indtjeningen stammer fra sejlads mellem udenlandske havne. Den totale nettoindsejling var i 2000 rekordstor – ca. 15 mia. kr. Der er knap 600 handelsskibe over 100 bruttotons under dansk flag svarende til ca. 5,4 millioner bruttotons. Det gør Danmark til én af Europas væsentligste søfartsnationer.

Søfartsstyrelsens resultatkontrakt

I lighed med alle andre styrelser under Erhvervsministeriet indgår Søfartsstyrelsen hvert år en resultatkontrakt, der rækker 4 år ud i fremtiden. I resultatkontrakten findes såvel styrelsens strategi som de resultatmål, der implementerer strategien. Søfartsstyrelsen har tidligere haft det som sin vision, ”at styrelsen skulle være søfartserhvervets centrale samspilspartner”. Styrelsen konstaterede i løbet 2000, at denne vision var nået, da **alle** forhold vedr. søfart, i modsætning til tidligere, nu har Søfartsstyrelsen som den centrale aktør. Visionen er derfor ikke mere ”holdepunktet” ude i horisonten. Styrelsen har derfor formuleret den nye vision, der fremgår af forgående side.

I Søfartsstyrelsens resultatkontrakt for 2000-2003 var der 26 mål. Den overordnede målopfyldelse - fordelt på styrelsens hovedmål - fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 1, Opfyldelsen af styrelsens resultatkontrakt for 2000

Hovedområde	Helt opfyldt	Næsten opfyldt	Ikke opfyldt	I alt
Sikkerhed	6	3	1	10
Arbejds miljø og sundhed	1	0	0	1
Skibsregistrering	0	0	0	0
Uddannelse	5	0	1	6
Erhvervets rammebetin- gelser	2	0	0	2
Fælles funktioner	2	4	1	7
I alt	16	7	3	26 ²⁾
I procent¹⁾	61,6	26,9	11,5	100
I procent i 1999	71,1	24,4	4,5	100
I procent i 1998	83,8	6,5	9,7	100

1) Procenten er beregnet ud fra antallet af mål fratrukket de mål, det ikke blev relevant at måle på.

2) I 1998 var der 33 mål, og 1999 var der 45 mål.

Væsentlige resultater i 2000

Søfartsstyrelsen vurderer, at resultatopfyldelsen samlet set er tilfredsstillende. Nedenfor er kort beskrevet de væsentligste positive og negative resultater i 2000. Den mere detaljerede opfyldelse af de enkelte resultatmål afrapporteres i Resultatanalysen samt bilag 1.

Styrelsen har noteret sig, at andelen af resultatmål er faldende. Årsagen til dette skyldes dels, at resultatkontrakterne er blevet mere fokuseret med færre mål, og samtidig er blevet mere ambitiøse. Styrelsen finder ikke udviklingen alarmerende.

Styrelsen arbejder i en meget omskiftelig verden, hvor fokus og muligheder ofte skifter. I løbet af 1. halvår 2000 besluttede styrelsen sammen med de øvrige institutioner under Erhvervsministeriet at strukturere sin fremtidige styring og ledelse efter principperne i Excellence modellen, og har igangsat et stort udviklingsprojekt for at omstille organisationen til denne model.

Arbejdet i 2000 har betydet en forfinelse af Søfartsstyrelsens strategi, så den bedre passer ind i principperne for Excellence modellen. Endvidere er strategien tilpasset til regeringens erhvervspolitiske strategi .dk21². Blandt de vigtigste ændringer fra 2000 til 2001 er, at strategien er blevet mere eksternt rettet, så den går bedre i tråd med mission og vision..

Styrelsen har valgt at strukturere virksomhedsregnskabet efter Økonomistyrelsens nye vejledning til virksomhedsregnskaber (dog med opfyldelse af mindstekravene efter den gl. ordning). Opstillingen af virksomhedsregnskabet tager som noget nyt udgangspunkt i de strategiske udfordringer i styrelsens resultatkontakt. Styrelsen har i 2000 reelt arbejdet med de strategiske udfordringer som beskrives i resultatkontrakten for 2001. Derfor er fremstillingen struktureret efter disse.

De strategiske udfordringer for styrelsen i resultatkontrakten 2001 ser således ud:

Figur 1, Søfartsstyrelsens strategiske udfordringer i resultatkontrakten for 2001

- *At medvirke til at tilgangen af studerende til søfartsuddannelserne kommer på et niveau, der svarer til erhvervets behov.*
- *At sikre en sammenhæng i mellem indsats og effekt på sikkerheds- og arbejdsmiljøområdet.*
- *At sikre konkurrencedygtige vilkår for en dansk handelsflåde med et højt sikkerheds- og arbejdsmiljømæssigt niveau, samt beskyttelse af det eksterne miljø.*
- *At indføre, anvende og vedligeholde den mest moderne metode og teknologi i videndeling, sagsbehandling, ressourcestyring og kontakten med styrelsens samarbejdspartnere og offentligheden.*

Søfartsstyrelsen i 2000

Tilgangen af studerende til søfartsuddannelserne

På baggrund af erhvervsministerens beslutning, har styrelsen gennem hele 2000 arbejdet med at omdanne samtlige skoler under Søfartsstyrelsen til selvejende taxameterstyrede institutioner. Arbejdet er forløbet meget tilfredsstillende med kun mindre afvigelser fra den udarbejdede handlingsplan.

Styrelsen konstaterer endvidere med tilfredshed, at tilgangen af elever er vendt i 2000 (indgår i styrelsens resultatkontrakt som mål nr. 21), hvilket skyldes en stor satsning på rekruttering fra styrelsens og erhvervets side. Hvor der i 1998 blev optaget 1.301 elever, var tallet i 1999 nede på 1.274 elever, men dette tal er i 2000 steget til 1.437 elever. Styrelsen har som mål i sin resultatkontrakt for 2001, at tilgangen til skolerne er jævnt stigende i de kommende år indtil år 2004, hvor der forventes et niveau på ca. 1.700 elever, der må anses for passende ud fra de betingelser, der er kendt nu.

² Den erhvervspolitiske strategi beskrives på hjemmesiden www.dk21.dk

Sammenhæng mellem indsats og effekt på sikkerheds- og arbejdsmiljøområdet

Havnestatskontrol

En væsentlig indikator for effekten af styrelsens arbejde med at fremme sikkerheden på danske skibe er antallet af danske skibe tilbageholdt ved havnestatskontrol (PSC-syn) i fremmed havn set over en tre årig periode. Siden efteråret 1998 har Danmark haft flere tilbageholdelser end tidligere. Det har betydet, at Danmark er gået fra en 3. plads til en 8. plads (indgår i styrelsens resultatkontrakt som mål nr. 20).

Styrelsen er bekymret over denne udvikling og har derfor, siden 1999 har iværksat en forstærket indsats overfor de skibe og rederier, hvor tilbageholdelserne er sket. Desværre endnu uden synlig effekt for det samlede antal tilbageholdelser.

Arbejdsmiljøet til søs

En anden væsentlig indikator for effekten af styrelsens arbejde findes på arbejdsmiljøområdet. Som effekt-mål måles der på antallet af arbejdsulykker og omkomne som følge af arbejdsulykker (indgår i styrelsens resultatkontrakt som mål nr.18). Begge disse tal er i modsætning til det forventede stagneret, hvilket ikke er tilfredsstillende. For yderligere at forstærke og målrette indsatsen, har styrelsen i efteråret 2000 udarbejdet en handlingsplan for arbejdsmiljøområdet (sikkerhed og sundhed til søs).

Af konkrete tiltag på arbejdsmiljøområdet kan nævnes, at styrelsen vil arbejde for, at de høje danske standarder i videst mulig omfang bliver gjort internationale, så det ikke virker konkurrenceforvridende for rederierne at sejle under dansk flag. Dette arbejde er en vigtig del af arbejdet med at gøre Danmark til et foregangsland for fremtidens kvalitetssøfart.

ERIKA

Den 12. december 1999 brækkede det enkeltskrogede maltesiske tankskib Erika i 2 stykker i et forlis udfør Bretegenes kyst og 31.000 tons råolie lækkede ud i havet. Denne miljøkatastrofe forstærkede presset for at få udfaset de enkeltskrogede tankskibe³. EU-kommisionen viste sig, efter pres fra Frankrig, stærkt interesseret i, at EU skulle vedtage regler for udfasningen. Da disse regler kun ville gælde skibe, der førte flag fra et EU-land, eller som anløb et EU-land, var stort set samtlige EU-lande imod dette, og argumenterede for, at udfasningen af de enkeltskrogede tankskibe burde vedtages internationalt i IMO, således at også skibe fra tredielande i transit i farvandene omkring Europa ville skulle opfylde de nye krav. Lige sikkerhedskrav for alle lande sikrer samtidig lige konkurrencevilkår.

En trojka (bestående af Danmark, Holland og Storbritannien) tog initiativ til forhandlinger med 3. lande uden for EU for at skabe

mulighed for et kompromis om udfasningen i IMO. Det lykkedes med Danmark som hovedkraft at opnå et tilfredsstillende resultat i IMO i efteråret 2000. Løsningen tager hensyn til både ønsket om beskyttelse af havmiljøet, og til at de nuværende enkeltskrogede tankskibe ikke kan udskiftets før, end det er muligt at få bygget nye dobbeltskrogede tankskibe. De nye regler forventes endeligt vedtaget i IMO i april 2001.

Konklusioner fra Nice-topmødet om maritim sikkerhed:

39. Det Europæiske Råd opfordrer Europa-Parlamentet og Rådet til at drage omsorg for, at der hurtigst muligt vedtages bestemmelser om havnestatskontrol og klassifikationsselskaber, navnlig ved, at der indføres en ordning for forstærket kontrol med de skibe, der udgør den største risiko, samt bestemmelser om fremskyndet afskaffelse af olietankskibe med enkeltskrog, idet der såvidt muligt bør tilstræbes en aftale i Den Internationale Søfartsorganisations regi.

40. Det Europæiske Råd noterer sig Kommissionens nye forslag med henblik på at forstærke sikkerheden til søs. Disse forslag tager sigte på at forbedre det europæiske indberetnings- og informationssystem vedrørende søfart, oprette et europæisk agentur vedr. sikkerheden til søs samt afhjælpe manglerne ved den eksisterende ordning for ansvar og erstatning.

³ Moderne tankskibe har dobbeltskrog.

Når man fra dansk side lagde så stor vægt på en IMO-løsning, skyldes det endvidere skibsfartserhvervets generelle behov for at bevare IMO som kompetent globalt regeludviklende forum. Det var Søfartsstyrelsens vurdering, at IMO på længere sigt ville miste handlekraft og troværdighed, hvis man ikke kunne adressere et så væsentligt problem i dette forum.

På grund af det hurtige kompromis forventes EU-reguleringen begrænset til at gennemføre IMO-resultatet. Kun såfremt IMO-resultatet – mod forventning – ikke skulle blive tilfredsstillende, vil man skride til særregler i EU om udfasning. Det europæiske Råds konklusioner om søsikkerhed er afspejlet i boksen - disse konklusioner er tilfredsstillende for Danmark.

Konkurrencedygtige vilkår for en dansk handelsflåde

Årets flotteste resultat fik Søfartsstyrelsen, da erhvervsministeren underskrev en søfartsaftale med Kina. Aftalen, der har været forhandlet med Kina over en længere periode, indebærer, at danske rederier får en særstatus i sejladsen på Kina. Søfartsstyrelsen er hele tiden på udkig efter at åbne nye markeder for dansk skibsfart, og arbejder bl.a. på, at der med tiden kan komme en søfartsaftale i stand med Indien.

Gode konkurrencedygtige vilkår for den danske handelsflåde vil betyde, at den danske handelsflåde bevares og udbygges, i modsætning til alternativet hvor den placeres under de fremmede flag, fordi rederierne finder, at betingelserne er gunstigere. Som indikator for effekten af arbejdet for at forbedre vilkårene for den danske flåde, er styrelsen begyndt at måle på den danske flådes andel af verdens tonnagen. Denne har været stabil i årene 1999 og 2000 på 1% af verdens tonnagen, hvilket styrelsen finder tilfredsstillende, målet indgår i styrelsens resultatkontrakt fra og med 2001 .

Anvendelse af den mest moderne metode og teknologi

Opmærksomheden henledes på, at dette punkt vil blive behandlet mere uddybende i det videnregnskab, som styrelsen udsender ultimo maj 2001.

Nye IT-systemer

Efter at styrelsen i efteråret 1999 fik den første leverance på det nye IT-system (dokumenthåndteringssystemet DocuLive), har styrelsen i 2000 brugt mange kræfter på at kravsificere og udvikle en prototype på et registersystem . Dette system skal afløse styrelsens nuværende, der daterer sig tilbage til midten af 80'erne. Den første prototype blev leveret til styrelsen ultimo 2000. Systemet ventes endeligt ibrugtaget i begyndelsen af 2002 (dette indgår i styrelsens resultatkontrakt som mål nr. 10). Det nye registersystem baserer sig på det nyeste inden for webteknologien og dennes mange muligheder bl.a. for kommunikation med styrelsens kunder og interessenter. Systemet bringer således styrelsen op i førergruppen med hensyn til IT.

IT-projektet har allerede medført større ændringer i indgroede arbejdsrutiner, med de umiddelbare ulemper sådanne ændringer medfører. For at begrænse ulemperne har styrelsen i 2000 gjort et stort arbejde ud af at "få menneske og maskine til at mødes", og dette arbejde vil blive fortsat i 2001.

Styrelsen vil i 2001 bruge mange kræfter på at få udviklet det nye registersystem. Når dette tages i brug i begyndelsen af 2002, vil styrelsen rette sine IT-udviklingsressourcer imod at få konsolideret teknologianvendelsen blandt medarbejderne og søge nye veje til at udnytte teknologien bedst muligt – ikke mindst i videndeling og kommunikationen med omverden. Teknologien skal hele tiden hjælpe med til at give styrelsens kunder den oplevelse, at Søfartsstyrelsen er en moderne og effektiv offentlig institution.

Som forberedelse til tiden efter ibrugtagningen af det nye registersystem har styrelsen i efteråret 2000 udarbejdet en ny it-strategi, der har fokus på organisatorisk implementering og udvikling af styrelsen til en IT-baseret arbejdsplads.

Ny styrings- og ledelsesmodel

Moderne styring og ledelse af en offentlig institution stiller store krav til videndeling, optimal anvendelse af teknologi og ressourcer, servicekoncepter og kvalitet. For at leve op til disse krav besluttede styrelsen i lighed med Erhvervsministeriets departement og andre styrelser at bruge Excellence modellen⁴ som den fremtidige styringsmodel.

Organisationsændring

Selve arbejdet med Excellence modellen vil først blive påbegyndt i 2001. Styrelsen tog allerede det første skridt til en mere dynamisk organisation ved at foretage en organisationsændring, hvor mange af de hidtidige kontorer er blevet slået sammen til centre. Denne centerdannelse vil fuldt implementeret betyde en bedre udnyttelse af ressourcerne og større videndeling internt i organisationen.

Væsentlige nye udviklingstiltag i 2001

Styrelsen lægger vægt på innovation og sætter løbende gang i nye udviklingsprojekter. I år 2001 kører blandt andet projekterne Den blå Landevej og Quality Shipping

Den blå Landevej

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

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

Projektet Den Blå Landevej sætter særligt fokus på effektivitet og værditilvækst i havnen gennem samarbejdsrelationer, IT-anvendelse og kompetenceudvikling, og vil i slutningen af 2001 munde ud i oplæg, der kan gøre regeringen i stand til i 2001 at tage en beslutning om, hvorvidt der under det danske EU-formandskab i 2. halvår af 2002 skal afholdes en europæisk konference til fremme af konkurrencedygtig søtransport og effektive havne.

Dette projekt er med til at understøtte pejlemærket "Det kompetente og innovative Danmark" i regeringens erhvervsstrategi .dk21.

Quality Shipping

Styrelsen vil opprioritere det internationale arbejde og prioritere Danmark som foregangsland for kvalitets-skibsfart og flagstatsimplementering. Projektet sigter endvidere på at få gjort de høje danske arbejdsmiljøstandarder til internationale standarder for kvalitetsskibsfart for at fremme sikkerheden og den danske konkurrenceevne.

Søfartsstyrelsen arbejder for, at der skabes international opbakning til, at Danmark tager værtskabet for et Quality Shipping seminar i år 2002, når Danmark har formandskabet i EU. Såfremt dette ikke kan lade sig gøre, er det styrelsens sekundære mål at få de af Danmarks emner på dagsordenen.

Seminarets hovedtema er kvalitetsskibsfart, men med særlig fokus på flagstaternes rolle, herunder også når det gælder arbejdsmiljø.

⁴ Excellence modellen er f.eks. beskrevet i "Kvalitetsprisen for den Offentlige Sektor 2000-2001 - vejledning", Statens Center for Kompetence- og Kvalitetsudvikling.

Eventuelle temaer, der skal undersøges er:

- Flagstaternes rolle i at sikre kvalitetsskibsfart
- Ordentlige arbejds- og levevilkår for besætninger
- Den menneskelige faktor

Dette projekt er med til at understøtte pejlemærkerne ”Et Danmark med velfungerende markeder”, ”Globalt udsyn” samt ”Det kompetente og innovative Danmark” i regeringens erhvervsstrategi .dk21.

Økonomiske forhold

Bevilling (og forbrug):

I 2000 og 2001 har styrelsen følgende bevilling på finansloven (og forbrug i 2000):

Tabel 2, Styrelsens bevilling i hovedtal

(Mio. kr.)	2000			2001
	Bevilling	Regnskab	Afvigelse	Bevilling
Nettoudgiftsbevilling	312,8	330,1	-17,3	154,9
Udgift	349,4	374,7	-25,3	162,2
Indtægt	36,6	44,6	-8,0	7,3

Styrelsens negative årsresultat var planlagt og er derfor ikke overraskende.

Det skal bemærkes, at bevillingen for 2001 ikke omfatter skolerne, da disse fra og med 2001 finansieres af en separat tilskudsbevilling.

Årets underskud skal reduceres med et beløb på 2,9 mio. kr. vedrørende afregning af udviklingskontrakter, 2,2 mio. kr. vedr. betaling fra Arbejdsformidlingen for ledige med handlingsplan på styrelsens skoler, samt 1,4 mio. kr. fra Skagen Skipperskole. Alle disse beløb indgår først i regnskabet for 2001. Det ”reelle” underskud i 2000 udgør således 10,8 mio. kr.

Styrelsens udgiftsbevilling indeholder tillægsbevilling på 5,0 mio. kr. til etableringsudgifter på centrene for søfartsuddannelse, 4,0 mio. kr. til opgaveomlægning og udviklingsopgaver, 1,1 mio. kr. til helikopterberedskab på Grønland samt 1,0 mio. kr. til en ILO undersøgelse.

Indtægtsforøgelsen hidrører primært fra udviklingskontraktordningen i Erhvervsfremme Styrelsen.

Beholdningen af overførselsmidler fra 1999 er blevet reduceret med ca. 17,0 mio. kr. Det skyldes især, at styrelsen har budgetteret med et merforbrug til:

- realisering af styrelsens IT handlingsplan,
- udgifter i forbindelse med skolernes fremtidige struktur
- øget tilgang til fiskeriuddannelserne.

Styrelsens samlede indtægtsdækkede virksomhed havde i 2000 en omsætning på 17,5 mio. kr. med et overskud på 4,1 mio. kr. Resultatet er i forhold til 1999 en fremgang på 1,3 mio. kr.

Som følge af, at alle skoler pr. 1. januar 2001 er selvejende institutioner er deres akkumulerede resultat på 9,4 mio. kr. overført til ordinær virksomhed.

Det akkumulerede resultat under indtægtsdækket virksomhed udgør herefter 1,8 mio. kr.

Opsparing:

Styrelsen havde ved udgangen af 2000 en opsparing på 23,2 mio. kr. Fordelingen af disse midler på opsparingsformål fremgår af nedenstående

Tabel 3, Styrelsens opsparing fordelt på opsparingsformål (mio. kr.)

Implementering af IT-strategi	6,5
Egenfinansiering af udviklingsprojekt ISESO	1,5
Overskud fra indtægtsdækket virksomhed anvendes til bl.a. anskaffelser	1,8
Implementering af ny skolestruktur	6,8
Afregning af tilgodehavender til skolerne	4,7
ILO undersøgelse	0,5
Organisations- og kompetenceudvikling	1,0
Helikopterberedskab i Grønland	0,4
I alt	23,2

Da styrelsen jf. beskrivelsen ovenfor manglede indtægter for 6,5 mio. kr. i 2000, skal det reelle overførselsbeløb til 2001 forhøjes med dette beløb.

Resultatanalyse

I dette kapitel beskrives de vigtigste resultater af styrelsens arbejde i 2000 og perspektiver for arbejdet fremover. Kapitlet indeholder primært kun de resultater, der vedr. styrelsens strategiske udfordringer og er som sådan ikke en fuldstændig afrapportering på styrelsens resultatkontrakt for 2000. For en fuldstændig afrapportering henvises i stedet til bilag 1. Styrelsen har suppleret resultatanalysen ved at beskrive nogle centrale forhold omkring personalet, der falder uden for den egentlige opdeling i strategiske udfordringer. Styrelsen har skønnet, at beskrivelserne er væsentlige for forståelsen af styrelsens arbejde i 2000 og 2001.

I tabellerne om ressourceforbrug er der altid tale om de direkte henførbare udgifter uden evt. fordeling af fælles udgifter. Det skyldes, at styrelsen først fra årsskiftet 2000/2001 har tidsregistreret efter et ensartet system i hele styrelsen, og først ved en ensartet tidsregistrering er det muligt at foretage en rimelig fordeling af de fælles udgifter. Manglen på et sammenhængende tidsregistreringssystem er også årsagen til, at de nævnte tabeller er uden lønudgifter. En evt. indregning af lønudgifter vil kun kunne ske ved anvendelsen af et groft skøn.

Tilgangen af studerende til søfartsuddannelserne

Søfartsstyrelsen har ansvaret for fastlæggelsen af rammerne for søfarts-, fiskeri- og maskinmesteruddannelserne i Danmark og har samtidig det økonomiske ansvar for hovedparten af disse uddannelser. Det er en af styrelsens strategiske udfordringer at sikre, at søfartserhvervene kan få en tilstrækkelig tilgang af dansk uddannet arbejdskraft i de kommende år.

Overgangen til selvejende institutioner

Effekter og produkter

Styrelsen har gennem flere år måttet konstatere en faldende tilgang til søfartsuddannelserne. For at opnå, at tilgangen til uddannelserne skal modsvare erhvervens behov, har styrelserne gennemført et kvalitetsprojekt, der skulle løfte uddannelsernes kvalitet yderligere.

Erhvervsministeren besluttede i august 1999 at iværksætte en undersøgelse af den fremtidige struktur på området. Den nye struktur skulle sikre en tilgang til erhvervet og samtidig effektivisere ressourceanvendelsen på uddannelserne. Undersøgelsen resulterede i en række anbefalinger til erhvervsministeren, der i februar 2000 besluttede, at alle skolerne skulle overgå til taxameterstyrede selvejende institutioner. Samtidig skulle der ske en sammenlægning af skolerne i Svendborg hhv. Esbjerg/Fanø og Frederikshavn til egentlige uddannelsescentre.

Der har for de enkelte skoler været tale om en meget stor omvæltning, men arbejdet med overgangen til selvejende institutioner har fulgt den udarbejdede arbejdsplan med kun mindre afvigelser, hvilket styrelsen finder er meget tilfredsstillende (dette indgår i styrelsens resultatkontrakt som mål nr. 22).

Ressourceforbrug

Tabel 4, Ressourceforbrug på tilgangen til skolerne

	Status	Ressourceindsats			
		% af bruttoudgifter		1000 kr.	
		Resultat 2000	Budget 2000	Resultat 2000	Budget 2000
Skolernes overgang til selvejende institutioner	opfyldt	2,2	1,2	2.015	1.027

Den store forskel mellem det budgetterede og det realiserede skyldes, at styrelsen ikke fra begyndelsen var klar over, hvor stor udgiften til ekstern bistand, der rent faktisk var brug for.

Tilgangen til uddannelserne

Effekter og produkter

Styrelsen har sideløbende i 2000 i samarbejde med skolerne fortsat den forstærkede indsats for at rekruttere elever til skolerne, bl.a. ved målrettede annoncekampagner mod unge uddannelsessøgende og ved deltagelse i uddannelsesmesser. Arbejdet bar frugt, idet styrelsen har kunnet konstatere, at der var en større tilgang end forventet til skolerne. Først når tilgangen er oppe på ca. 1.700 studerende om året, forventes erhvervets løbende behov at kunne dækkes (hvis det nuværende frafald er uændret). Styrelsen håber at nå op på dette niveau i de kommende år – omkring 2004/2005.

Tabel 5, Tilgangen til søfartsuddannelserne:

Antal elever	1998	1999	2000	2001
Resultat	1.301	1.274	1.437	
Mål			1.330	1.480

Resultatet er en meget tilfredsstillende opfyldelse af målet (nr. 21) i styrelsens resultatkontrakt. Selve "produktionen" af søfartsuddannede fremgår af nedenstående Tabel 6, hvor antallet af færdiguddannede elever er faldende, hvilket betyder, at det for en periode bliver sværere for erhvervet at rekruttere dansk uddannet arbejdskraft.

Tabel 6, Færdiguddannede elever

	1997	1998	1999	2000
I alt	1.005	940	964	873

Nedgangen i antallet af færdiguddannede elever kan henføres til den manglende tilgang til skolerne. Da søfartsuddannelserne typisk tager nogle år, er faldet af færdiguddannede elever først slået igennem nu.

For at dække rekrutteringsbehovet har styrelsen i samarbejde med skolerne og erhvervet iværksat en stor rekrutteringskampagne i både foråret 2000 samt foråret 2001.

Tabel 7, Ressourceforbrug på tilgangen til skolerne

	Status	Ressourceindsats			
		% af bruttoudgifter		1.000 kr.	
		Resultat 2000	Budget 2000	Resultat 2000	Budget 2000
Rekruttering	opfyldt	1,3	0,2	1.144	145

Den store forskel skyldes, at en del af rekrutteringsindsatsen fra årets start lå ude på skolerne, men at betalingerne i løbet af året blev flyttet ind i styrelsen. Endvidere er budgettet ikke blevet korrigeret for, at indsatsen på området blev kraftigt intensiveret fra styrelsens side i 2000, hvilket også har vist sin værdi, da tilgangen er steget. Det må dog fortsat understreges, at erhvervenes egen rekrutteringsindsats vil være afgørende for, at den positive udvikling i 2000 fortsætter.

Tabel 8, Årselever og enhedsomkostninger (løbende priser)

Enhedsomkostninger i 1.000 kr.	1997 Resultat	1998 Resultat	1999 Resultat	2000 Resultat
Maskinmesterskoler				
Antal årselever	1.299	1.098 ¹⁾	1.044	1.050
Enhedsomkostninger pr. årselev	76,8	82,9	85,1	88,3
Søfartsskoler				
Antal årselever	123 ²⁾	114	112	117
Enhedsomkostninger pr. årselev	163,0	187,7	188,4	180,5
Navigations- og skipperskoler				
Antal årselever	556	518 ¹⁾	509	421
Enhedsomkostninger pr. årselev	91,1	92,3	104,7	133,0
Skoleskibet "DANMARK"				
Antal elever	80	80	80	80
Enhedsomkostninger pr. elev	135,5	126,9	151,7 ³⁾	140,1

- 1) Antal årselever og enhedsomkostninger i 1998 for henholdsvis Maskinmesterskoler og Navigations- og skipper-skoler er korrigeret i forhold til virksomhedsregnskabet for 1999, grundet regnefejl.
- 2) En af de væsentligste årsager til, at udgiftsniveaulet for søfartsskoler ligger væsentlig højere end for de andre skoletyper er, at styrelsens 2 søfartsskoler begge er kostskoler.
- 3) Skoleskibet DANMARK har i 1999 haft ekstraordinære store vedligeholdelsesudgifter.

Det er ikke relevant at angive et måltal for denne tabel for 2001 og frem. Dette skyldes, at den nye skolestruktur ikke mere gør det relevant, at tale om isolerede skoletyper.

Omlægningen af ressourcerne på uddannelsesområdet internt i styrelsen

Tidligere har styrelsens ressourcer på uddannelsesområdet internt i styrelsen været anvendt til en meget styrende funktion. I forbindelse med uddannelsesreformen er styrelsen på vej væk fra den styrende funktion til en auditerende, koordinerende og udviklende virksomhed, og der er i 2000 brugt mange omkostninger i forbindelse omlægningen af skolestrukturen. Den nye struktur på uddannelsesområdet har derfor efter forventningerne endnu ikke betydet en besparelse i styrelsen - dog er nogle udgifter, der tidligere blev afholdt centralt blevet gjort til en del af tilskuddet til skolerne f.eks. midler til pædagogisk grunduddannelse og nogle af udgifterne til rekruttering. På sigt forventer styrelsen at kunne frigive nogle ressourcer på uddannelsesområder til brug for opprioritering andre steder i styrelsen.

Udvikling

Uddannelserne skal konstant udvikles for at leve op til kravene fra erhvervenes side. I 2000 har de fleste af udviklingskræfterne været brugt til den nye struktur på skoleområdet, men der kan dog nævnes følgende tiltag: Udarbejdelse af en fjernundervisningsstrategi og opkvalificering af lærerne til at undervise i moderne simuleringsprogrammer (f.eks. maskinrumssimulatoer og skibssimulator).

Fra 2001 forventer styrelsen, at udviklingen på uddannelsesområdet specielt vil koncentrere sig om fjernundervisning. Fjernundervisning ser styrelsen som fremtidens undervisningsform i efteruddannelsen, hvor søfolk, i deres fritid om bord på skibene, kan videre- og efteruddanne sig.

Kvalitet på uddannelserne Effekter og produkter

For at de danske søfartsuddannelser kan være internationalt anerkendte, er det nødvendigt, at de følger den internationale standard, der er beskrevet i STCW 95 konventionen⁵. Heri er blandt andet krævet, at uddannelserne lever op til nogle kvalitetskrav, og at disse krav efterlevelse undersøges jævnligt. Styrelsen har derfor uddannet sit eget korps af auditører, der ved en kvalitetsauditering på de enkelte skoler konstaterer, hvorvidt skolen lever op til den kvalitetsstandard, som skolen i samarbejde med styrelsen har fastlagt. Såfremt skolen ikke lever op til den beskrevne kvalitet, vil skolen få pålæg om at bringe forholdet i orden. Dette bliver kontrolleret af auditøren ved et opfølgende audit.

Styrelsen kontrollerer ikke alene uddannelsen på egne skoler, kvaliteten af private søfartsuddannelser er også under styrelsens tilsynsområde. Antallet af audits i 2000 fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 9, Antal udførte audits i 2000

Audit-type	2000	2001
Konsulentaudits		
Resultat	9	-
Mål	15	5
Implementeringsaudits		
Resultat	15	-
Mål	6	7
Opfølgingsaudits		
Resultat	16	-
Mål	14	20
Audits på DANMARK		
Resultat	2	-
Mål	2	2
Andre ¹⁾		
Resultat	2	-
Mål	0	-
I alt		
Resultat	44	-
Mål	37	34

1) Audit af Radio Medical i Esbjerg samt inspektion af 4 uddannelsesinstitutioner på Filippinerne, som led i den gensidige anerkendelse af andre landes søfartsuddannelser, som ligeledes er krævet i STCW95.

I 2000 har styrelsen skrevet 56 afvigelsesrapporter. De typiske afvigelser er manglende interne auditeringer, eller ledelsens beretning om kvalitetsstyringen. Dette er helt almindelige afvigelser, der ikke viser noget væsentlig problem.

Styrelsen finder, at resultatet af auditorvirksomhed er meget tilfredsstillende, da der i opstartsfasen ikke er fundet alvorlige problemer. Styrelsen har samtidig har

Konsulentaudit: Konsulentaudit er ikke et egentligt audit, men kan udføres i forbindelse med udviklingen af kvalitetsstyringssystemet. Det væsentligste formål med et konsulentaudit er at bistå uddannelsesinstitutionen med at **udvikle og implementere** kvalitetsstyringssystemet.

Implementeringsaudit: Implementeringsaudit skal udføres, når uddannelsesinstitutionen har implementeret det dokumenterede kvalitetsstyringssystem.

Opfølgingsaudit: Opfølgingsaudit kan udføres, hvor Uddannelseskantoret finder en særlig efterprøvning nødvendig. Opfølgingsaudit følger altid efter et implementeringsaudit, og gentages indtil alt findes i orden.. Opfølgingsaudit kan evt. udføres uden varsel.

Definition på afvigelse: Manglende opfyldelse af specificerede krav som f.eks.:

- et beskrevet krav i kvalitetsdokumentationen, der ikke efterleves i praksis,
- et antal mangler, der som isolerede tilfælde ikke er væsentlige afvigelser, men som, når de optræder i et større antal, indikerer, at der er tale om systematisk forekommende mangler,
- manglende opfyldelse af love og bestemmelser, eller
- krav til kvalitetsstyringssystemet, der ikke er dokumenteret.

⁵ Standard of Training, Certification and Watchkeeping. International konvention, der opstiller krav til indholdet af den uddannelse, som skibes besætninger skal have.

opbygget et auditorkorps med et så godt ry, at andre maritime undervisningsinstitutioner, der ikke er forpligtet til det, har bedt om at blive auditeret.

Fra og med 1996 har styrelsen etableret en kvalitetsmåling på henholdsvis maskinmester- og navigations-skolerne. Målingen går ud på at registrere følgende 6 forhold på den enkelte skole, hvor beregningsmetoden står i parentes:

- Gennemsnitlig studietid (Faktisk / Normeret)
- Karakter (Opnået gennemsnit / 13)
- Frafald (Antal eksaminerede / Antal tilmeldte)
- Studieaktivitet (Afleveringsprocent / 100)
- Beståelseskvotient (Antal beståede / Antal indstillede)
- Elevtilfredshed (Gennemsnitlig tilfredshed / 5)

For hver af de 6 parametre udregnes forholdet mellem det maksimalt opnåelige og det faktisk realiserede. De 6 resultater summeres herefter til et samlet kvalitetsindeks. Det maksimalt opnåelige kvalitetsindeks er 6 og den mindst mulige værdi er 0. I de forløbne år har kvalitetsindekset været:

Tabel 10, Kvalitetsindeks på Søfartsstyrelsens skoler

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Kvalitetsindex – mål	4,80	4,85	4,87	4,90	4,92	4,93
Kvalitetsindex – resultat	4,84	4,84	4,89	4,93	4,96	-

Resultatet i 2000 viser, at kvaliteten på styrelsens uddannelser stadigvæk er stigende, hvilket er glædeligt. Kvalitetsindekset indgår i styrelsens resultatkontrakt (som mål nr. 2), og styrelsen finder det, situationen på skolerne i 2000 taget i betragtning, meget tilfredsstillende, at kvalitetsindekset steg i 2000.

Ressourceanvendelse

Til den produktion, som er nævnt i dette afsnit, har styrelsen forbrugt:

Tabel 11, Ressourceforbrug på audits på skolerne

	Status	Ressourceindsats			
		% af bruttoudgifter		1.000 kr.	
		Resultat 2000	Budget 2000	Resultat 2000	Budget 2000
Audits	opfyldt	0,2	0,2	173	161

Styrelsen har forbrugt lidt flere ressourcer end budgetteret på audits på skolerne. Dette skyldes, at 2000 var det første rigtige år med audits, hvor styrelsen ikke havde det nødvendige erfaringsgrundlag for en mere nøjagtig budgettering.

Samlet vurdering af udfordringen: Tilgangen af studerende til søfartsuddannelserne

Styrelsen finder samlet, at udviklingen indenfor denne udfordring er positiv, men der er stadigvæk et stykke vej igen, før erhvervet er sikret en tilstrækkelig tilgang af unge mennesker. Styrelsen finder endvidere, at det er lykkedes at opbygge et væsentligt grundelement i fremtidens kvalitetsskibsfart, nemlig kvalitet i uddannelsen og certificeringen af de søfarende.

Sammenhæng mellem indsats og effekt på sikkerheds- og arbejdsmiljøområdet

Søfartsstyrelsen har ansvaret for at opstille rammerne for de dansk indregistrerede skibe, således at Danmark kan opretholde sit ry for sikker skibsfart. Det gælder for sikkerheden om bord for besætningen og passagerne, sikkerheden for det eksterne miljø samt sikkerheden for lasten.

Da søfartserhvervet er et fuldt globaliseret erhverv, skal styrelsen også arbejde for, at så mange sikkerheds- og arbejdsmiljøkrav som muligt, bliver internationale, gerne efter dansk forbillede. Det sikrer, at dansk skibsfart ikke oplever det som konkurrenceforvridende at være underlagt det høje danske sikkerhedsniveau. Styrelsens udfordring på dette område kan kort karakteriseres som: *Mest mulig sikkerhed for pengene.*

I det faglige hænger arbejdet med sikkerhed og arbejdsmiljø uløseligt sammen, det er dog af analytiske årsager valgt at skille disse to ad.

Antal syn

Effekt og produktion

Synsvirksomheden er en af styrelsens hovedopgaver. Udviklingen på området fremgår af nedenstående Tabel 12, hvoraf det fremgår, at der er tale om en tilfredsstillende opfyldelse af styrelsens resultatmål vedr. antal syn (indgår i styrelsens resultatkontrakt som mål nr. 23).

Tabel 12 Afsluttede synsforretninger

	1997	1998	1999	2000	2001
Resultat	1.726	1.546	1.584	1.636	-
Mål	-	1.518	1.546	1.585	1.607

Der er i 2000 afholdt flere syn end forventet, hvilket bl.a. kan henføres til følgende forhold:

- Passagerskibene er ikke blevet udfaset så hurtigt som forventet efter ibrugtagning af broerne.
- Der har været en større efterspørgsel end forventet på at bruge styrelsen som konsulent på ISM-audit, selvom klassifikationsselskaberne⁶ kan gøre dette (styrelsen tager betaling for denne ydelse, når det vedr. lastskibene).
- Styrelsen er blevet nødt til at foretage flere havnestatskontroller end forventet, da antallet er proportionalt med antallet af havneanløb af udenlandske skibe.

Dette er alt sammen glædelige forhold, men det har samtidig betydet, at det ikke er lykkedes at nedbringe saldoen for over- og merarbejde blandt skibsinspektørerne, så meget som forudsat. Ultimo 2000 var der således et afspadseringstilgodehavende blandt skibsinspektørerne på godt 17.000 timer.

Ressourceanvendelse

Nedenfor vises ressourceforbruget

Tabel 13, Ressourceforbrug på sammenhæng mellem indsats og effekt på synsområdet

	Status	Ressourceindsats			
		% af bruttoudgifter		1.000 kr.	
		Resultat 2000	Budget 2000	Resultat 2000	Budget 2000
Syn	opfyldt	7,1	9,4	6.360	8.218

⁶ Et klassifikationsselskab udvikler standarder for skibes konstruktion og udstyr, udfører tilsyn med at disse standarder bliver overholdt, og udsteder et certifikat, som rederen kan anvende som dokumentation på, at hans skib er optaget i registeret hos selskabet.

Ovenstående er inkl. udgifterne til rekvireret arbejde⁷. Forskellen mellem budget og resultat skyldes primært, effektiviseringer af synsarbejdet.

Styrelsen har siden 1999 opgjort produktiviteten på sine synsforretninger, som timer pr. syn⁶⁾. Fra og med 2001 vil styrelsen begynde at opgøre produktiviteten i form af enhedsomkostninger.

Tabel 14, Produktivitet på synsforretninger

Timer pr. syn⁸	1999	2000
Årlige syn på passagerskibe (≥ 20 BT)		
Resultat	25,4	24,7
Mål	25	22
Unmeldte kontrolsyn på passagerskibe		
Resultat	20,2	19,3
Mål	15	20
Første hovedsyn på indkøbte skibe (≥ 20 BT)¹⁾		
Resultat	80,8	127,5
Mål	120	125
ISM-auditeringer¹⁾		
Resultat	14,6	15,3
Mål	25	20
Havnstatskontrol (Port State Control)¹⁾		
Resultat	4,1	4,3
Mål	5	5
Periodiske syn på fiskeskibe (≥ 20 BT)		
Resultat	11,0	10,0
Mål	10	9
Kampagnesyn på fiskeskibe (< 20 BT)		
Resultat	2,6	2,6
Mål	3	3

1) Faldet i produktiviteten for disse synstyper kan antageligt primært henføres til, at tidsregistreringen i afdelingerne ansvarlig for synet er blevet mere præcis i 2000.

Styrelsen finder, at dette resultat er i orden, men at der bør arbejdes yderligere med at få registreringerne på området præciseret.

Merarbejdet blandt skibsinspektørerne

Styrelsen har over en meget lang periode oparbejdet en pukke af merarbejde blandt skibsinspektørerne som fremgår af Tabel 15.

⁷ Synsarbejde, hvor styrelsen har hjemmel til at få dækket sine omkostninger.

⁸ Det vil være mest korrekt at opgøre produktiviteten som enhedsomkostninger, men p.g.a styrelsens registreringssystem kan dette først ske fra og med 2001.

Tabel 15, Merarbejde blandt skibsinspektører

Timer	1997	1998	1999	2000
Saldo primo året	-	13.822,5	13.458,0	17.614,5
Nettobevægelse i året	-	-364,5	4.156,5	-325,0
Saldo ultimo året	13.832,5	13.458,0	17.614,5	17.289,5
Antal inspektører ultimo året	72	72	78	77

Styrelsen finder, at afspadsringssaldoen på 9 årsværk repræsenterer et betydeligt problem. Styrelsen anser det ikke for muligt at afvikle al tilgodehavende afspadsring på meget kort sigt, men vil have fokus på en løbende nedbringelse.

Søfartsstyrelsen har en strategi for det fremtidige synsarbejde, der blandt andet indebærer, at synsressourcerne skal koncentreres på de områder, hvor styrelsen er bundet af internationale aftaler (f.eks. havnestatskontrol), politiske hensyn (f.eks. uanmeldte syn på passagerskibe og kontrolsyn på lastskibe vedr. arbejdsmiljø), eller hvor styrelsen har brug for læring. Dette vil på sigt medvirke til at merarbejdspeklen kan reduceres.

Synsstrategien

I bestræbelserne på at realisere synsstrategien og dermed tilpasse ressourcerne på synsområdet, har styrelsen gennemført en række tiltag:

- Fuld uddelegering til de anerkendte klassifikationsselskaber af områderne inden for de internationale konventioner, Danmark har tiltrådt vedr. lastskibe
- Kompetenceudvikling med henblik på færre skibsinspektører på visse typer af syn
- Intensivering af de faglige fora i styrelsen
- Kravsificering til nyt synsstøttesystem for at lette arbejdsgangen ved syn

De anerkendte klassifikationsselskaber har fået delegeret syn og certifikatudstedelse indenfor de internationale konventioner på nybyggede og eksisterende lastskibe, der indflager til dansk flag. Dette har betydet en klarere grænseflade mellem styrelsen og klassifikationsselskaberne.

Der er fortsat kompetenceudvikling af skibsinspektørerne med henblik på at kunne udføre visse syn med færre inspektører. Den totale gevinst ved dette tiltag forventes dog først at kunne måles, når styrelsen råder over et tilstrækkeligt antal inspektører, der er uddannet til at varetage disse såkaldte enhedssyn.

Der er foretaget en intensivering af de faglige fora for at give mulighed for videndeling. Dette medfører, at skibsinspektørerne generelt bliver bedre i stand til at træffe ensartede afgørelser.

Styrelsen finder, at synsstrategien efter en langsom start nu, efter nogle korrektioner, er på rette vej. De synlige resultater for eksterne iagttagere lader vente på sig, men styrelsen forventer at resultaterne vil vise sig i 2001.

Udvikling

Synsstøttesystem

I Søfartsstyrelsens synsstrategi indgår et synsstøttesystem som et element. Et synsstøttesystem er et IT-system, der hjælper inspektørerne til at foretage de rigtige ting, når synet planlægges, afholdes og efterbehandles (kvalitetssikring). Systemet vil betyde en arbejdsbesparelse for inspektøren, da denne altid er sikker på hurtigt at kunne få et overblik over skibets historie (f.eks. hvilke fejl er tidligere fundet ved skibet). Skibsinspektørerne har altid de korrekte checkeskemaer for synets udførelse ved hånden og kan lave det meste af efterbehandlingen af synet, mens han endnu er om bord. Det sidste vil også være en stor service for skibet og rederiet.

Et synsstøttesystem er ikke et standardsystem. Der gælder meget komplicerede regler for syn på skibene, og da nogle af skibene kan have en meget lang synshistorie, har det vist sig sværere end først antaget at opbygge det ønskede system. Først i 2000 er styrelsen blevet færdig med at kravspecifcere systemet, men har samtidigt måtte konstatere, at det ikke er muligt at finansiere systemet inden for styrelsens nuværende rammer, hvorfor styrelsen i 2001 vil forsøge at finde en løsning på finansieringsproblemet.

Centerdannelser

Som et led i udviklingen af arbejdet med sikkerhed til søs ændrede styrelsen i 2000 sin organisation, således at den inden for dette område ved indgangen til 2001 består af tre centre: Synscentret, Regelcentret samt Centret for Skibsteknik og Arbejds miljø. Organisationsændringen er nødvendiggjort af:

- Synsstrategien, der har uddelegeret de strategisk og politisk mindre vigtige syn til klassifikationsselskaber
- Ønsket om at præge den internationale udvikling af regeldannelsen for søfart
- Bedre mulighed for intern videndeling, således at arbejdet med at påvirke fremtidens kvalitetsskibsfart kan målrettes endnu mere.

Styrelsen har store forventninger til, at de nye centerdannelser vil være medvirkende til, at der inden for 1-2 år kan skabes endnu bedre resultater i arbejdet. Disse forventninger har allerede givet sig udslag i resultatkontrakten for 2001, hvor styrelsen bl.a. beskriver sine forventninger til den øgede internationale indsats. Disse forventninger omfatter bl.a. øget videndeling internt i styrelsen, men også eksternt med søfartsadministrationer, der har samme holdninger til sikkerhed som Danmark.

Havnestatskontrol

Effekt og produktion

En væsentlig indikator for effekten af styrelsens arbejde med at fremme sikkerheden på danske skibe er antallet af danske skibe tilbageholdt ved havnestatskontrol (PSC-syn) i fremmed havn. For at sikre den danske flådes gode sikkerhedsmæssige ry og dermed fastholde konkurrenceevnen og den økonomiske formåen er det vigtigt, at Danmark er blandt de lande i verden, der får tilbageholdt færrest skibe. Styrelsen har det mål, at Danmark set over en 3 årig periode skal være blandt de 5 bedste i verden. I efteråret 1998 og foråret 1999 havde Danmark flere tilbageholdelser end tidligere. Det har betydet, at Danmark er gået fra en 3. plads til en 8. plads. Det er ikke tilfredsstillende i forhold til målet i styrelsens resultatkontrakt (mål nr. 20). Styrelsen har i sin resultatkontrakt for 2001 forsat et mål om, at blive blandt de 5 bedste nationer i verden.

Styrelsen har siden sommeren 1999 iværksat en forstærket indsats overfor de skibe og rederier, hvor tilbageholdelserne er sket.

Danmark koncentrerer sig fra efteråret 1998 sin indsats på havnestatskontrollen, således at styrelsen så vidt muligt kun ville syne potentielt dårlige skibe, og så gøre en god indsats her. Her opstod imidlertid i løbet af 2000 det problem, at Danmark risikerede at krænke EU-retten. Et EU-direktiv foreskriver nemlig, at antallet af havnestatskontroller skal være proportionalt med havneanløbene af udenlandske skibe. Styrelsen blev derfor nødt til at udføre flere syn af denne type, end forventet.

Styrelsen vil også i de kommende år rette stor opmærksomhed mod de skibe og rederier, der får skibe tilbageholdt ved havnestatskontrol i fremmed havn, og samtidig være specielt opmærksom på de "dårlige" skibe, der anløber dansk havn, og som udgør en potentiel fare for sikkerheden og det eksterne miljø.

Det er ikke muligt at angive ressourceanvendelsen, på dette område da det meste ligger hos udenlandske myndigheder. Udviklingstiltagene er indeholdt i de øvrige udviklingstiltag på dette område (synsstrategi, handlingsplan for arbejdsmiljøet etc.).

Arbejds miljø til søs

Effekt og produktion

En væsentlig indikator for effekten af styrelsens arbejde findes på arbejdsmiljøområdet, hvor der er sket en kraftig opprioritering siden 1996. Som effektmål måles på antallet af arbejdsulykker og omkomne som følge af arbejdsulykker. Begge disse tal er, som det fremgår af Tabel 16 i modsætning til det forventede, stagneret. Dette er mindre tilfredsstillende og en beklagelig udvikling i forhold til målet i styrelsens resultatkontrakt (mål nr. 18).

Tabel 16, Mål for effekten af den øgede arbejdsmiljøindsats

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Dødsulykker								
Resultat	14	8	6	16	14	-	-	-
Mål	-	-	-	≤8	≤8	≤10	≤10	≤10
Arbejdsulykker								
Resultat	Ej op-	655	797	765	771	-	-	-
Mål	gjort	-	-	≤655	≤620	≤600	≤580	≤560

Det stigende antal omkomne kan forklares med, at der i 2000 har været flere forlis med omkomne, specielt inden for handelsflåden. Al erfaring viser dog, at en øget indsats på arbejdsmiljøområdet i første omgang leder til flere anmeldelser af arbejdsulykker. Styrelsen tror dog ikke på, at dette er hele forklaringen og har derfor i efteråret 2000 udarbejdet en handlingsplan for arbejdsmiljøområdet, der skal målrette indsatsen endnu mere.

Af konkrete tiltag på arbejdsmiljøområdet kan nævnes, at styrelsen vil arbejde for, at de høje danske standarder i videst mulig omfang bliver gjort internationale, så det ikke virker konkurrenceforvridende for rederierne at sejle under dansk flag. Dette arbejde er et vigtigt middel på vejen til at gøre Danmark til et foregangsland for fremtidens kvalitetsskibsfart. Arbejdet skulle gerne munde ud i, at Danmark under sit formandskab for EU i 2. halvår af 2002 bliver værtsnation for et Quality Shipping seminar.

Ressourceanvendelse

Tabel 17, Ressourceforbrug på arbejdsmiljøarbejdet

	Status	Ressourceindsats			
		% af bruttoudgifter		1.000 kr.	
		Resultat	Budget	Resultat	Budget
		2000	2000	2000	2000
Arbejds miljøarbejdet	Næsten opfyldt	0,2	0,2	137	210

Ressourceforbruget er det, der direkte kan henføres til arbejdet med og især udvikling af arbejdsmiljøet for søfarende. Opmærksomheden skal dog henledes på, at syn vedr. arbejdsmiljø er en integreret del af den øvrige synsvirksomhed, og kan ikke udskilles fra denne.

Udvikling

Styrelsen udarbejder i efteråret 2000 en fornyet handlingsplan for arbejdsmiljø og sundhed til søs. Planen går frem til 2005 og er udarbejdet på baggrund af antallet af arbejds- og dødsulykker ikke er faldet på trods af adskillige års indsats. Handlingsplanen er sendt i høring hos de relevante parter inkl. Skibstilsynsrådet. Handlingsplanen identificerer på baggrund af de seneste ti års ulykkesdata m.v. områder, hvor en indsats er særlig vigtig. De konkrete tiltag vil bestå af regeludvikling, synsvirksomhed, opmærksomhedskampagner og udviklingsprojekter. Disse tiltag vil blive tilrettelagt og gennemført i samarbejde med erhvervene og arbejdsmiljørådene for handelsflåden og fiskeriet.

Evaluering af den strategiske udfordring

Styrelsen udfører en god indsats for at opretholde den høje danske standard for sikkerhed til søs. Det er dog problematisk, at der på trods af en indsats igennem flere år endnu ikke kan spores en bedring i arbejds- og dødsulykkerne. Styrelsen forventer, at den nye handlingsplan for området vil hjælpe på dette.

Det er endvidere en udfordring for styrelsen at få nedbragt skibsinspektørernes store overarbejds pukkel, hvilket uddelegering af visse syn til klassifikationsselskaberne af skal hjælpe med til.

Konkurrencedygtige vilkår for en dansk handelsflåde

Det er en af styrelsens hovedopgaver at arbejde for, at den danske handelsflåde har så konkurrencedygtige vilkår som muligt. Dette betyder, at styrelsen skal arbejde for, at den danske handelsflåde kan få adgang til alle de ønskede markeder, samt at den høje danske sikkerhedsstandard for skib, besætning og det eksterne miljø kan opretholdes, uden det får danske rederier til at udflage. Det bedste eksempel på indsatsen på dette område er aftalen med Kina, der blev underskrevet i 2000 – se beretningen side 8.

Rådsmødet i Nice

Produktion og effekt

Et andet væsentligt resultat, der medvirker til at bevare konkurrenceevnen for dansk skibsfart, opnåedes ved den Europæiske Unions topmøde i Nice i december 2000. Her lykkedes det Danmark at få undtaget søtransportsektoren fra forslaget om, at handel med tjenesteydelser skulle lægges ind under EU's fælles handelspolitik med øjeblikkelig overgang til kvalificeret flertal og eksklusiv fællesskabskompetence til følge. Danmark opnåede endvidere, at medlemslandene stadigvæk har retten til at indgå bilaterale handelsaftaler med tredje-lande eller internationale organisationer, for så vidt sådanne aftaler respekterer fællesskabsretten og andre relevante internationale aftaler.

Baggrunden for Søfartsstyrelsens indsat har især været ønsket om at sikre den bedst mulige forhandlingssituation i de kommende WTO-forhandlinger ved at bevare størst mulig dansk indflydelse på forhandlingsresultatet på søfartsområdet. Fra erhvervsside er der bl.a. i pressen udtrykt stor tilfredshed med den danske indsats og Nice-resultatet.

Andel af verdenstonnagen

Produktion og effekt

Gode konkurrencedygtige vilkår for den danske handelsflåde vil betyde, at den bevarer og udbygges, i modsætning til alternativet hvor handelsflåden placeres under de fremmede flag, hvor rederierne finder, at betingelserne er gunstigere. Som indikator for effekten af arbejdet for at forbedre vilkårene for den danske flåde er styrelsen begyndt at måle på den danske andel af verdenstonnagen. Denne har været stabil i årene 1999 og 2000 (fremgår af hosstående figur), hvilket styrelsen finder tilfredsstillende. Fra og med resultatkontrakten for 2001 indgår dette punkt i styrelsens resultatkontrakt som et mål, hvoraf det fremgår, at Danmark skal have mindst 1 % af verdens tonnagen registreret i DIS og DAS.

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

Parenteserne viser resultatet i 1999.

Figur 2, Dansk registreret andel af verdenstonnagen i 1999 og 2000 (1. januar).

Ressourceanvendelse på udfordringen

Det er i sagens natur vanskeligt at angive omkostningen til opnåelsen af de enkelte resultater inden for denne strategiske udfordring. Det skyldes, at indsatsen sjældent er et samlet forløb, men sker ”drypvis” over en længere periode, og mange gange også i flere forskellige sammenhænge. Styrelsen har derfor fundet det mest relevant at angive ressourceanvendelsen på hovedområderne inden for dette strategiske indsatsområde i stedet for på de konkrete resultater. Dette giver det mest retvisende billede af, hvad styrelsen har brugt af ressourcer på området i 2000.

Tabel 18, Ressourceforbrug på konkurrencedygtige vilkår for den danske handelsflåde

	Status	Ressourceindsats			
		% af bruttoudgifter		1.000 kr.	
		Resultat 2000	Budget 2000	Resultat 2000	Budget 2000
International skibsfartspolitik	opfyldt	0,1	0,3	91	229
EU	opfyldt	0,7	0,5	622	463

Forskellen mellem budgettet og resultatet skyldes, at aktiviteten på dette område er meget vanskelig at forudsæ. Styrelsen finder ikke, at der er tale om et problematisk forhold.

Udvikling

Styrelsen har flere forskellige udviklingsprojekter i gang (Den blå Landevej og Quality Shipping). Disse er beskrevet nærmere under beretningen.

Evaluering af den strategiske udfordring

Resultaterne på dette område kunne næppe være meget bedre, end tilfældet blev i 2000. Styrelsens indsats vil der dog hele tiden være brug for, da markederne og dermed konkurrenceforholdene konstant er under forandring.

Anvendelse af den mest moderne metode og teknologi

Søfartsstyrelsen ønsker at være blandt de offentlige institutioner, der anvender de mest moderne organisations-, ledelses- og arbejdsmetoder samt teknologi, uden dog at være den fremmeste (der finder alle fejlene først). Grunden til dette er, at styrelsen betjener et meget dynamisk og effektivt erhverv, der har en naturlig forventning om, at styrelsen leverer en kvalificeret og moderne service.

Nye IT-systemer

Produktion og effekt

Med sin IT-strategi fra ultimo 1997 igangsatte styrelsen i 1998 et IT-projekt, der havde til formål at løfte styrelsen teknologisk til et niveau, der forventes af en offentlig institution på tærsklen til det 3. årtusinde. Efter at styrelsen i efteråret 1999 fik den første leverance på det nye IT-system (dokumenthåndteringssystemet DocuLive), har styrelsen i 2000 brugt mange kræfter på at kravsificere og udvikle en prototype på et registersystem til afløsning for styrelsens nuværende, der daterer sig tilbage til midten af 80'erne. Den første prototype blev leveret til styrelsen den 4. december, systemet ventes endeligt ibrugtaget i begyndelsen af 2002 (dette indgår i styrelsens resultatkontrakt som mål nr. 10).

Styrelsen har dog haft den utilfredsstillende hændelse, at det ikke har været muligt at få udviklet et processystem (work-flow management), der skulle understøtte behandlingen af de konkrete sager. På baggrund af intensiv test har styrelsen måtte konkludere, at teknologien på nuværende tidspunkt ikke lever op til styrelsens krav. Styrelsen vil forsøge at tage processystemet op igen på et senere tidspunkt, når teknologien har udviklet sig.

IT-projektet har allerede medført større ændringer i hidtidige arbejdsrutiner med de umiddelbare vanskeligheder og sådanne ændringer medfører. For at begrænse vanskelighederne har styrelsen i 2000 gjort et stort arbejde ud af at "få menneske og maskine til at mødes", og dette arbejde vil blive fortsat i 2001.

Tilvænningen til de nye systemer, og almindelige "børnesygdomme" med systemerne medfører, at styrelsen ikke forventer at kunne præstere nogen produktivitetsstigning af betydning i årene 2001 og 2002. Herefter forventer styrelsen en produktivitetsstigning på 3-4% om året uden negative konsekvenser for kvaliteten i arbejdet. Når arbejdet er tilendebragt, vil styrelsen være på "forkant" med fuld elektronisk sagsbehandling.

Ressourceanvendelse

Udgifterne til resultaterne inden for dette område har været:

Tabel 19, Ressourceforbrug på nye IT-systemer

	Status	Ressourceindsats			
		% af bruttoudgifter		1.000 kr.	
		Resultat	Budget	Resultat	Budget
		2000	2000	2000	2000
IT-system	opfyldt	20,3	19,9	18.197	17.380

Forskellen mellem budgettet og resultatet skyldes, at betalingerne for det nye it-system tidsmæssigt er faldet lidt senere (i 2001) end forudsat.

Udvikling

Styrelsen vil i 2001 bruge mange kræfter på at få udviklet et nyt registersystem. Når dette tages i brug i begyndelsen af 2002, vil styrelsen rette sine IT-udviklingsressourcer imod mindre hjælpesystemer, men også imod at få konsolideret teknologianvendelsen blandt medarbejderne og søge nye veje til at udnytte teknologien bedst muligt – ikke mindst i videnstyring og kommunikationen med omverden. Teknologien skal hele tiden hjælpe med til at give styrelsens kunder den oplevelse, at Søfartsstyrelsen er en moderne og effektiv offentlig institution.

Styrelsen har i efteråret 2000 udarbejdet en ny it-strategi, der har fokus på organisatorisk implementering og udvikling af styrelsen til en IT-baseret arbejdsplads.

Organisationsændring

Produktion og effekt

Selve arbejdet med Excellence modellen vil først blive påbegyndt i 2001, men styrelsen tog allerede det første skridt til en mere dynamisk organisation ved at foretage en organisationsændring, hvor mange af de hidtidige kontorer er blevet slået sammen til centre. Denne centerdannelse vil fuldt implementeret betyde en bedre udnyttelse af ressourcerne og større videndeling internt i organisationen.

Ressourceanvendelse

Udgifterne til resultaterne inden for dette område har været:

Tabel 20, Ressourceforbrug på anvendelse af den mest moderne metode og teknologi"

	Status	Ressourceindsats			
		% af bruttoudgifter		1.000 kr.	
		Resultat	Budget	Resultat	Budget
		2000	2000	2000	2000
Organisationsændring	opfyldt	0,3	0,3	283	282

Den store post på dette område er afholdelse af kontorseminarer, som der har været ekstraordinært mange af i 2000 på grund af centerdannelserne.

Evaluering af den strategiske udfordring

Styrelsen finder, at der gode tiltag, der er også er lykkedes, for at imødekomme udfordringen. Men der resterer stadigvæk et stor stykke arbejde, før end styrelsen lever op til, at være blandt de statsinstitutioner, der anvender den mest moderne metode og teknologi. Dette vil først være tilfældet, når styrelsen har fået sit nye registersystem.

Strategisk vigtige hændelser i øvrigt

Styrelsen har nedenfor beskrevet nogle resultater og tiltag vedr. personalet, der ikke naturligt er faldet ind under de strategiske udfordringer, men som alligevel skal med i resultatanalysen for at give et nødvendigt helhedsbillede af styrelsen.

Produktion og effekt

Erhvervsministeriet har i lighed med tidligere år i 2000 gennemført en medarbejdertilfredshedsundersøgelse med det formål at "tage temperaturen" blandt medarbejderne i de enkelte institutioner. For Erhvervsministeriet som helhed er der opstillet 5 koncernmål, hvor resultatopnåelsen indgik i styrelsernes resultatkontrakt for 2000 (som mål nr. 8).

Tabel 21, Resultatet af medarbejdertilfredshedsundersøgelsen i Søfartsstyrelsen.

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

Tallet i parentes er målet for det pågældende år.

Styrelsen finder det mindre tilfredsstillende, at det ikke er lykkedes at nå de opstillede mål. Umiddelbart kan der ikke peges på en enkelt årsag til resultatet, men årsager skal nok blandt andet findes i: Usikkerhed i forbindelse med organisationsændringen i styrelsen, der ikke var faldet helt på plads ved afholdelsen af spørgeskemaundersøgelsen, usikkerhed og utilfredshed blandt skibsinspektørerne om de nye ændrede arbejdsopgaver afledt af styrelsens synsstrategi, specielt uddelegeringen til klassen af arbejdsopgaver, samt vanskelighederne ved at indføre et nyt it-baseret journalsystem.

Det skal til ovenstående bemærkes, at hvor svarprocenten i 1998 var på 56 % var den i 2000 på 88 %, da styrelsen i 2000 gjorde en ekstraordinær indsats for at få en høj svarprocent.

Styrelsen ser resultatet af medarbejdertilfredshedsundersøgelsen som et udtryk for, at styrelsens udviklingsaktiviteter har været for omfattende samtidig med, samtidig med at styrelsens produktion, produktivitet og service har skulle forbedres.

Styrelsen håber blandt andet, at arbejdet med Excellence modellen, hvor alle medarbejdere deltager, kan være et skridt på vejen til at sikre en løbende udvikling – tilsvarende gælder for indførelsen af den værdibaseret personalepolitik.

For at få svar på de spørgsmål, som tilfredshedsmålingen **ikke** tager stilling til, nemlig hvad der bør ændres, og hvem der skal gøre hvad, har styrelsen primo 2001 haft et top-down-bottom-up forløb. Dette forløb gik ud på, at modtagerne af målingen (styrelsens chefgruppe/ledelse) har stillet medarbejderne spørgsmål om, hvad der skal ændres i styrelsen, og hvad medarbejderne selv kan og vil gøre. Resultaterne af medarbejdernes tilbagemelding er samlet i en konklusion, der vil danne grundlag for det videre personalepolitiske arbejde, og

skal virke som inspiration til alle for at gøre en ekstra indsats for at ændre styrelsen til et endnu bedre sted at arbejde.

Ressourceanvendelse

Styrelsen (excl. skolerne) har igennem de senere år kunnet konstatere et stigende korttidssygefravær⁹

Tabel 22, Sygefraværet i Søfartsstyrelsen (excl. skolerne)

	1998	1999	2000	2001
Excl. langtidssyge	-	-	6,47	5,5
Inkl. langtidssyge	6,79	7,40	9,24	-

Sygefraværet har været stigende, hvilket er bekymrende. På baggrund af den stigning, der kunne konstateres primo 2000, undersøgte styrelsen, hvad årsagen kunne være. De eneste signifikante udslag skyldes dels nogle organisatoriske problemer i en enkelt enhed, samt stort sygefravær blandt elever. De organisatoriske problemer var kendte og blev løst. Sygefraværet blandt elever var ikke kendt, men undersøgelsen fik styrelsen til at stramme op omkring elevernes forhold.

Ultimo 2000 kan styrelsen dog stadigvæk konstatere, at sygefraværet er for højt, hvorfor styrelsen har derfor udviklet en egen statistik, således at sygefraværet kan følges meget tættere månedsvis og ikke som tidligere kvartalsvis. Endvidere har styrelsen indsat et måltal i sin resultatkontrakt for 2001, der gør, at fokus på sygefraværet bliver fastholdt. Tal fra primo 2001 viser, at sygefraværet er på vej ned.

Udvikling

Søfartsstyrelsen har i løbet af 2000 udarbejdet en ny værdibaseret personalepolitik, der i modsætning til den

Personalepolitiske værdier:

- Ansvarlighed
- Professionalisme
- Flexibilitet
- Engagement og arbejdsglæde
- Tillid og omsorg
- Respekt og anerkendelse
- Åben dialog
- Individuelle hensyn
- Udvikling

tidligere regelbaserede, bygger på styrelsens værdigrundlag. De fælles værdier er styrende for, hvordan Sø-

Søfartsstyrelsen værdigrundlag:

- Vi er en del af det maritime Danmark
- Vi er til for vores omgivelser
- Vi er internationale orienterede
- Vi har stærke fagmiljøer
- Vi søger nye og bedre løsninger
- Vi løser vores opgaver effektivt og i tide
- Vi samarbejder

fartsstyrelsen skal være som arbejdsplads. Dvs., at værdigrundlaget især er rettet imod opgaveløsningen, men også spiller en rolle for det interne samarbejde i styrelsen. 2001 bliver det første år, hvor den nye personalepolitik skal virke. For at hjælpe den nye

personalepolitik godt i gang afholdt styrelsen den 27. februar 2001 en personalekonference, hvor den nye personalepolitik og forskellige personalepolitiske problemstillinger blev diskuteret, herunder de væsentligste konklusioner fra medarbejdertilfredshedsundersøgelsen i efteråret 2000.

⁹ En periode med sygefravær, der kan vare til og med 30 arbejdsdage, herudover er der tale om langtidssygefravær.

Økonomi

Regnskabsprincipper

Søfartsstyrelsen følger i dette regnskab de almindelige, statslige regnskabsprincipper.

Styrelsen er omfattet af ordningen om selvstændig likviditet.

Med *hjælpefunktioner* forstås i dette virksomhedsregnskab øvrige driftsudgifter til: husleje, ejendomsadministration, IT, reception, betjentfunktion, journal samt vagt, rengøring, telefon, kontorhold m.v. Endvidere lønudgifter til pedeller og egne håndværkere på uddannelsesområdet.

Generel ledelse og administration omfatter i dette virksomhedsregnskab løn- og driftsudgifter til: topledelse, overordnet planlægning, personaleadministration, efteruddannelse, publikationsvirksomhed, organisationsudvikling samt økonomiforvaltning. Endvidere lønudgifter (ekskl. pedel/egne håndværkere under uddannelsesområdet) til ovennævnte hjælpefunktioner.

Driftsregnskabet og anlægsregnskabet er opgjort i løbende priser, medens driftsregnskab for de enkelte hovedmål, resultatanalyser samt tilskud er opgjort i faste priser med virksomhedsregnskabsåret som basisår.

Definitioner

Centralstyrelsen eller den centrale styrelse: Her menes styrelsen i Vermundsgade samt regionskontorer, dvs. konto 26.41.01.10 på finansloven.

Enhedsomkostninger: Forholdet mellem det producerede antal af den pågældende aktivitet og de direkte udgifter til aktiviteten. En mere korrekt metode ville være at indregne de indirekte omkostninger fra fælles funktioner. Søfartsstyrelsen er først i stand til dette i forbindelse med indførelsen af Navision, hvorfor dette ikke er sket i dette virksomhedsregnskab.

Fælles funktioner: ”Hjælpefunktioner, samt generel ledelse og administration” under ét.

Langtidssyg: En person, der er syg i mere end 30 sammenhængende kalenderdage.

Lønårsværk: Svarer til 37 timer i 52 uger = 1.924 timer.

Ressourceandel: Aktiviteternes direkte udgifter i forhold til hovedmålets direkte udgifter (ekskl. indtægtsdækket virksomhed).

Skolerne: Her menes styrelsens uddannelsesinstitutioner, dvs. kontiene 26.41.01.30 til 26.41.01.60 på finansloven.

Årselev: Årselev er en elev, som modtager undervisning i et skoleår.

Årsværk: Med mindre andet er specifikt angivet i teksten i virksomhedsregnskabet, er et årsværk i Søfartsstyrelsen lig med 1.500 timer.

Principper bag opgørelse af resultatstatistikker

Produktion

Der tælles antallet af enheder, hvor sagsbehandlingen er afsluttet i virksomhedsregnskabsåret.

Sagsbehandlingstid

Sagsbehandlingstid måles i arbejdsdage og brutto. Det vil sige, at der måles antallet af arbejdsdage, fra styrelsen overtager ansvaret for sagen (sagen opstår), til styrelsen endeligt afgiver ansvaret for sagen (sagen afsluttes).

Med mindre andet er angivet, menes der i dette virksomhedsregnskab altid den gennemsnitlige sagsbehandlingstid, når der omtales sagsbehandlingstid.

Produktivitet

Produktiviteten måles, hvor intet andet er givet som arbejdsproduktivitet set over en given tidsperiode. Det vil sige, at der måles afsluttede sager i tidsperioden pr. time eller timer pr. afsluttet sag.

Generelt har styrelsen ikke produktivitetstal fra før 1998.

Personaleomsætning

Opgøres som:
$$\frac{\text{antal tiltrådte i året} + \text{antal fratrådte i året}}{\text{realiseret lønårsværk i året}} * 100$$

Opgørelsen følger finansåret.

Driftsregnskab, bevillingsafregning og opsparingsoversigt

Regnskabet omfatter den centrale styrelse inklusiv regionskontorer, samt uddannelsesområdet herunder Center for Maritime Sundhedsuddannelser.

Driftsregnskab

Tabel 23, Driftsregnskab

1.000 kr.	1999		2000		2001	
	Regnskab	Regnskab	Bevilling	B-R	Bevilling	Budget
Indtægter	373.555	357.413	349.400	-8.013	162,2	174,3
Nettotal (tilskud)	326.300	312.800	312.800	0	154,9	167,0
Driftsindtægter	47.255	44.613	36.600	-8.013	7,3	7,3
Udgifter	371.223	374.695	349.400	-25.295	162,2	174,3
Lønninger	214.284	212.254	204.100	-8.154	105,5	107,3
Driftsudgifter	156.939	162.441	145.300	-17.141	56,7	67,0
Underskud	2.332	-17.282	0	-17.282	0	0

Årets underskud skal reduceres med et beløb på 2,9 mio. kr. vedrørende afregning af udviklingskontrakter, 2,2 mio. kr. vedr. betaling fra Arbejdsformidlingen for ledige med handlingsplan på styrelsens skoler, samt 1,4 mio. kr. fra Skagen. Alle disse beløb indgår først i regnskabet for 2001. Det "reelle" merforbrug i 2000 udgør således 10,8 mio. kr.

Bevillingsafregning

Bevillingsafregning omfatter en opgørelse af afvigelser mellem bevilling og regnskab. Endvidere en opgørelse af om et overskud eller underskud kan videreføres til et senere finansår sammen med eventuelle videreførselsadgange fra tidligere finansår.

Herudover er det den rammebelagte lønsum, der opgøres i bevillingsafregningen, hvori lønsummen i indtægtsdækket virksomhed ikke indgår. Lønudgiften i bevillingsregnskabet vil derfor være lavere end lønsummen i driftsregnskabet.

Tabel 24, Bevillingsafregning, drift

Mio. kr.	Nettoudgifter		
	Lønsum	Øvrig drift	I alt
Resultatopgørelse for 2000			
Bevilling (FL + TB)	195,4	117,4	312,8
Regnskab	203,3	126,8	330,1
Ikke-fradragsberettiget købsmoms			
Bevillingstekniske omflytninger	0,8	-0,8	-
Årets overskud	-7,1	-10,2	-17,3
Akkumuleret resultat			
Akkumuleret overskud ultimo 1999	13,0	27,5	40,5
Årets overskud (jf. resultatopgørelsen)	-7,1	-10,2	-17,3
Akk. overskud til videreførsel ultimo 2000	5,9	17,3	23,2

Bevillingsteknisk omflytning af 0,8 mio. kr. fra øvrig drift til lønsum skyldes merforbrug af lønudgifter og – indtægter (merindtægten indgår i øvrig drift) i forbindelse med Søfartsstyrelsens rekvirerede arbejde (syn for reders regning) samt udviklingskontrakter.

Årets underskud skyldes primært realisering af styrelsens IT-handlingsplan samt udgifter i forbindelse med gennemførelse af den nye skolestruktur.

Bevillingsafregning for styrelsens anlægsbevilling findes under anlægsregnskabet.

Opsparingsoversigt.

Tabel 25, Opsparingsoversigt pr. 31. december 2000

(1.000 kr.)	Primo saldo	Årets forbrug	Årets opsparing	Ultimo saldo
Ordinær virksomhed, løn	13.020	7.171	0	5.849
Ordinær virksomhed, drift	20.397	4.833	0	15.564
Indtægtsdækket virksomhed	7.100	5.280	0	1.820
I alt	40.517	17.284	0	23.233

Tabel 26, Akkumuleret resultat

Beløb i 1.000 kr.	Resultat	Ultimo saldo
1994	12.638	23.338
1995	21.293	44.631
1996	-5.464	35.591
1997	2.471	38.062
1998	123	38.185
1999	2.332	40.517
2000	-17.284	23.233

Opsparingen vil blive anvendt til :

	Mio. kr.
Implementering af IT-strategi	6,5
Egenfinansiering af udviklingsprojekt ISESO.	1,5
Overskud fra indtægtsdækket virksomhed anvendes til bl.a. anskaffelser	1,8
Implementering af ny skolestruktur	6,8
Afregning af tilgodehavender til skolerne	4,7
ILO undersøgelse	0,5
Organisations- og kompetenceudvikling	1,0
Helikopterberedskab i Grønland	0,4
I alt	23,2

Anlægsregnskab

Projektbeskrivelse: Etablering af sundhedsuddannelsescenter

Hjemmel: FL 96

Igangsættelse: 1996

Færdiggørelse: 2001

Anlægsbevillingen anvendes til etablering af et maritimt sundhedsuddannelsescenter på Fanø.

Tabel 27, Anlægsregnskab for etablering af sundhedsuddannelsescenter

Mio. kr.	Totaludgift	Statsudgift
Totaludgift	4,4	3,6
Restudgift		0,3

Af den samlede statsudgift ydes 2,4 mio. kr. som et rente og afdragsfrit statslån til Fanø kommune, som har deltaget i finansieringen med 0,8 mio. kr.

Projektbeskrivelse: Udskiftning af tag på Fanø Søfartsskole

Hjemmel: Akt 65 19/11 1997 og FL 99.

Igangsættelse: 1999

Færdiggørelse: 2001

Tabel 28, Anlægsregnskab for udskiftning af tag på Fanø Søfartsskole

Mio. kr.	Total udgift	Statsudgift
Totaludgift		4,3
Restudgift		0,3

Anlægsbevillingen anvendes til udskiftning af undertag og tegltag på Fanø Søfartsskole.

Projektbeskrivelse: Udskiftning af master m.v. på skoleskibet DANMARK

Hjemmel: FL 99.

Igangsættelse: 1999

Færdiggørelse: 2000

Tabel 29, Anlægsregnskab for udskiftning af master m.v. på skoleskibet DANMARK

<i>Mio. kr.</i>	<i>Total udgift</i>	<i>Statsudgift</i>
Totaludgift		2,6
Årets udgift		2,0

Anlægsbevillingen er anvendt til udskiftning af master samt vedligeholdelse

Projektbeskrivelse: Renovering på Københavns Maskinmesterskole

Hjemmel: FL 99.

Igangsættelse: 1999

Færdiggørelse: 2000

Tabel 30, Anlægsregnskab for renovering på Københavns Maskinmesterskole

<i>Mio. kr.</i>	<i>Total udgift</i>	<i>Statsudgift</i>
Totaludgift		6,0
Årets udgift		3,0

Anlægsbevillingen er anvendt til renovering af nedslidte og utidssvarende undervisningslokaler

Projektbeskrivelse: Lokaleudvidelse på Århus Maskinmesterskole

Hjemmel: FL 99.

Igangsættelse: 1999

Færdiggørelse: 2001

Tabel 31, Anlægsregnskab for lokaleudvidelse på Århus Maskinmesterskole

<i>Mio. kr.</i>	<i>Total udgift</i>	<i>Statsudgift</i>
Totaludgift		2,8
Restudgift		2,5

Anlægsbevillingen anvendes til udvidelse af undervisningslokaler

Projektbeskrivelse: Mindre byggearbejder på regionskontorer

Hjemmel: FL 99.

Igangsættelse: 1999

Færdiggørelse: 2001

Tabel 32, Anlægsregnskab for mindre byggearbejder på regionskontorer

<i>Mio. kr.</i>	<i>Total udgift</i>	<i>Statsudgift</i>
Totaludgift		1,0
Årets udgift		0,3
Restudgift		0,6

Anlægsbevillingen anvendes til istandsættelse af bolig samt udvidelse af kontorarealet på regionskontor Nuk.

Projektbeskrivelse: Gæstehus ved simulatorcentret DanSim

Hjemmel: Akt 65 19/11 1997

Igangsættelse: 1999

Færdiggørelse: 2000

Tabel 33, Anlægsregnskab for gæstehus ved simulatorcentret DanSim

Mio. kr.	Totaludgift	Statsudgift
Totaludgift	9,5	2,4
Årets udgift		2,4

Statsudgiften på 2,4 mio. kr. er ydet som rente- og afgiftsfrit statslån.

Anlægsbevillingen er anvendt til medfinansiering af et gæstehus ved simulatorcentret DanSim i Lyngby, som er et offentligt-privat samarbejde mellem Søfartsstyrelsen og Dansk Maritimt Institut.

Anlægsarbejdet er afsluttet i 1999, men lånet er først afregnet i 2000.

Projektbeskrivelse: Etablering af anlæg med en fritfaldsbåd med rampe på Danish Offshore School

Hjemmel: FL 00.

Igangsættelse: 2001

Færdiggørelse: 2001

Tabel 34, Anlægsregnskab for etablering af anlæg med en frifaldsbåd med rampe på Danish Offshore School

Mio. kr.	Total udgift	Statsudgift
Totaludgift		2,0
Restudgift		2,0

Anlægsbevillingen anvendes til anlæg af en frifaldsbåd med rampe. Udmøntningen af bevillingen afventer fornyet vurdering fra bestyrelsen for Maritimt Uddannelsescenter Vest.

Tabel 35, Bevillingsafregning, anlæg

Mio. kr.	Udgifter	Indtægter
Resultatopgørelse for 2000		
Bevilling (FL + TB)	11,1	4,1
Regnskab	12,1	4,1
Bevillingsteknisk omflytning		
Årets overskud	-1,0	0
Akkumuleret resultat		
Akkumuleret overskud ultimo 1999	6,8	-
Årets overskud (jf. resultatopgørelsen)	-1,0	-
Akk. overskud til videreførsel ultimo 2000	5,8	-

Resultatopgørelse for det markedsstyrede område

Søfartsstyrelsens indtægtsdækkede virksomhed omfatter konsulentstøt samt efteruddannelseskurser på skoler og skibe. Der udbydes kurser i radarsimulering, meteorologi, broprocedure, radiotelefoni, køleanlæg, el-diagram og naturgasfyrede anlæg m.m. Endvidere tilbydes offshore-kurser i sikkerhed og olieboringsteknologi på olieboringsplatforme.

Tabel 36, Omkostningsbaseret resultatopgørelse 2000

1.000 kr.	
Omsætning	17.536
Direkte omkostninger	9.039
Driftsoverskud før indirekte omkostninger	8.497
Indirekte omkostninger	4.373
Årets resultat	4.124

Ved opgørelse af de indirekte omkostninger er der som fordelingsnøgler primært anvendt lønandele og arealanvendelse.

Tabel 37, Udgiftsbaseret resultatopgørelse

1.000 kr.	
Omsætning	17.536
Udgifter (excl. anvendelse af overskud)	13.112
Årets driftsoverskud	4.424
Forbrug af overskud fra tidligere år	300
Årets resultat	4.124

Tabel 38, Akkumuleret resultatopgørelse

1.000 kr.	
Akkumuleret resultat ultimo 1999	7.100
Årets resultat	4.124
Overskud overført til ordinær virksomhed	9.404
Akkumuleret resultat til videreførsel	1.820

I forbindelse med skolernes nye struktur fra 1. januar 2001 som selvejende institutioner og dermed omlagt til tilskudskonto er skolernes overskud overført til ordinær virksomhed.

Tabel 39, Driftssituationen

1.000 kr.	
Driftsresultat for finansåret 1998	3.839
Driftsresultat for finansåret 1999	2.883
Driftsresultat for finansåret 2000	4.124
Virksomhedens driftssituation	10.846

Driftregnskab i øvrigt

Tabel 40, Ressourceforbruget i 2000 fordelt på hovedmål

1.000 kr.	Udgifter	Indtægter	Nettoudgifter
1. Sikkerhed	67.264	10.232	-57.032
2. Sundhed og sociale forhold	5.113	241	-4.872
3. Skibsregistrering	3.714	4	-3.710
4. Uddannelse	140.944	25.465	-115.479
heraf den centrale styrelse	14.265	440	-13.825
heraf skoleområdet	126.679	25.025	-101.654
5. "Det blå Danmark"	20.957	8.671	-12.286
Hjælpefunktioner	82.687		-82.687
heraf den centrale styrelse	41.613		-41.613
heraf skoleområdet	41.074		-41.074
Generel ledelse og administration	54.016		-54.016
heraf den centrale styrelse	32.220		-32.220
heraf skoleområdet	21.796		-21.796
Over- / underskud før netttotal	374.695	44.613	-330.082
Netttotal			312.800
Over-/underskud efter netttotal			-17.282

Søfartsstyrelsens underskud skal reduceres med 6,5 mio. kr. vedrørende henholdsvis et beløb på 2,9 mio. kr. for afregning af udviklingskontrakter, et beløb på 2,2 mio. kr. for betaling fra Arbejdsformidlingen for ledige med handlingsplan på styrelsens skoler samt et beløb på 1,4 mio. kr. fra Skagen. Disse beløb indgår først i regnskabet for 2001, og det reelle merforbrug reduceres herved til 10,8 mio. kr. Det negative årsresultat er i overensstemmelse med budgetlægningen.

Tabel 41, Udviklingen i "hjælpefunktioners" samt "generel ledelse og administrations" andel af de samlede udgifter (ekskl. indtægtsdækket virksomhed)

Procent	1997	1998	1999	2000
Hjælpefunktioner	20,3	19,8	23,1	22,9
Den centrale styrelse	20,4	18,0	20,6	22,5
Skoleområdet	20,2	21,5	25,9	23,2
Generel ledelse og administration	13,5	14,3	14,4	14,9
Den centrale styrelse	16,6	15,7	16,0	17,5
Skoleområdet	10,9	12,9	12,6	12,3

Stigningen i andelen af udgifter anvendt til generel ledelse og administration i den centrale styrelse kan henføres til øgede udgifter i forbindelse med omlægningen til den nye skolestruktur samt udgifter i forbindelse med centerdannelserne.

Nedenfor vises driftsregnskabet for de enkelte hovedmål samt for fællesfunktioner. Driftsregnskaberne rapporteres i faste priser og er kommenteret i nødvendigt omfang.

Endvidere er kontingentet til IMO (2,4 mio. kr.) ved en fejl i 2000 bogført under generel ledelses og administration og ikke som korrekt hovedmål 1.

Tabel 42, Hovedmål 1 - sikkerhed

1.000 kr.	1997	1998	1999	2000
Bevillingsfinansieret område				
Udgifter	63.804	68.574	68.907	66.749
Indtægter	7.324	9.416	8.695	8.936
Nettoudgifter	56.480	59.158	60.212	57.813
Markedsstyret område				
Udgifter	-	246	865	615
Indtægter	26	556	1.526	1.296
Dækningsbidrag	26	310	661	681
Nettoudgifter i alt	56.454	58.848	59.551	57.032

Søfartsstyrelsens indtægter vedrører primært syn af danske skibe, der gennemføres uden for normal arbejdstid samt syn, der foretages i udlandet. Endvidere indtægter i forbindelse med syn på havanlæg og udenlandske skibe

Tabel 43, Hovedmål 2 - sundhed og sociale forhold

1.000 kr.	1997	1998	1999	2000
Bevillingsfinansieret område				
Udgifter	10.356	11.329	12.639	5.113
Indtægter	308	335	305	241
Nettoudgifter	10.048	10.994	12.334	4.872

Reduktionen i udgifterne skyldes overførsel af arbejdsmiljø til hovedmål 1 i efteråret 1999, samt at der i årene 1997 til 1999 er brugt ekstra ordinært mange midler på at bygge arbejdsmiljøområdet op.

Tabel 44, Hovedmål 3 - skibsregistrering

1.000 kr.	1997	1998	1999	2000
Bevillingsfinansieret område				
Udgifter	4.771	4.010	4.221	3.714
Indtægter	6	54	15	4
Nettoudgifter	4.765	3.956	4.206	3.710

Nedgangen skyldes primært reduktion i medarbejderstaben på dette område.

Søfartsstyrelsen opkræver stempelafgift for skibsregistrering for Told og Skattestyrelsen. Beløbet indgår ikke i ovenstående tabel. Endvidere opkræves registreringsafgift for fritidsfartøjer. Denne indtægt indgår under statens indtægtsbudget på konto 26.41.03.

Tabel 45, Hovedmål 4 - uddannelse

1.000 kr.	1997	1998	1999	2000
Bevillingsfinansieret område				
Udgifter	135.418	125.006	121.103	128.147
Indtægter	8.863	7.402	7.718	9.225
Nettoudgifter	126.555	117.604	113.385	118.922
Markedsstyret område				
Udgifter	15.894	18.469	13.724	12.797
Indtægter	17.986	21.500	15.633	16.240
Dækningsbidrag	2.092	3.031	1.909	3.443
Nettoudgifter i alt	124.463	114.573	111.476	115.479

Forøgelsen af nettoudgifterne skyldes primært udgifter i forbindelse med strukturændringerne på uddannelsesområdet.

Tabel 46, Hovedmål 5 - "Erhvervets rammebetingelser"

1.000 kr.	1997	1998	1999	2000
Bevillingsfinansieret område				
Udgifter	6.432	18.909	21.560	20.957
Indtægter	-	9.724	13.740	8.671
Nettoudgifter	6.432	9.185	7.820	12.286

Indtægterne (og tilsvarende udgifter) vedrører udviklingskontrakter henholdsvis et projekt vedrørende informationsteknologi (ISESO), et projekt vedrørende aluminiumskonstruktioner samt et projekt vedrørende brugen af nærskibsfart på godsområdet (dør til dør transport).

Et beløb på 2,9 mio. kr. vedrørende udviklingskontrakter indgår først i regnskabet for 2001, hvilket forklarer størstedelen af forskellen fra 1999.

Tabel 47, Hjælpefunktioner

1.000 kr.	1997	1998	1999	2000
Bevillingsfinansieret område				
Udgifter	67.734	68.271	84.610	82.687
Indtægter	-	-	-	-
Nettoudgifter	67.734	68.271	84.610	82.687

Stigningen i 1999 i forhold til 1998 skyldes primært implementering af styrelsens IT-handlingsplan samt internet-opkobling af skolerne, særligt udstyr, programmer i forbindelse med simulatorer og markedsføring i forbindelse med rekruttering af elever på uddannelsesområdet.

I 2000 er implementeringen af styrelsens IT-handlingsplan fortsat. Endvidere er der afholdt yderligere udgifter til simulatorer.

Tabel 48, Generel ledelse og intern administration

1.000 kr.	1997	1998	1999	2000
Bevillingsfinansieret område				
Udgifter	44.998	49.353	52.503	54.016
Indtægter	-	-	-	-
Nettoudgifter	44.998	49.353	52.503	54.016

Ved en fejl er kontingentet til IMO 2,4 mio. kr. bogført her og ikke som korrekt under hovedmål 1.

Oversigt over styrelsens tilskud

Søfartsstyrelsen yder tilskud til erhverv, anden virksomhed samt personer. Udviklingen i prisniveau 2000 på disse områder har været:

Tabel 49, Forskellige tilskud:

Mio. kr.	1997	1998	1999	2000
Arbejds miljøråd og arbejdsmiljøtjenester	-	0,2	1,8	2,5
TV-betjening af søfarende	5,2	5,1	5,0	4,7
Søfartsmedicinsk Institut	2,9	2,8	2,7	2,6
Private søfartsskoler og skoleskibe	11,8	12,3	12,2	13,3
Private maskintekniske værkstedskoler	0,9	0,7	1,3	1,2
Fiskeruddannelse	3,0	4,3	4,9	7,4
Praktikplads	-	2,8	5,0	10,7
I alt	23,8	28,2	32,9	42,4

Tabel 50, Lovbundne tilskud:

Mio. kr.	1997	1998	1999	2000
Hjemsendelse af søfarende	0,3	0,5	0,1	0,1
Krigsulykkesforsikring for søfarende	6,4	5,7	5,1	4,6
Handelsflådens Velfærdsråd	3,2	3,1	2,9	2,7
Lægeundersøgelse af skibsmandskab	2,2	2,2	2,6	4,5 ¹⁾
Hædersgaver til sømænd og deres efterladte	0,7	0,6	0,6	0,8
Visse hædersgaver til sømænd og deres efterladte	0,3	0,3	0,2	0,3
Uddannelsesstøtte	7,8	7,1	6,1	5,5
I alt	20,9	19,5	17,6	18,5

1) I forbindelse med overførsel af lønudgifter fra SCL/Navision er tilskudskontoen fejlagtigt blevet udgiftsført med et beløb på ca. 2,1 mio.kr. med en beholdningskonto som modkonto. Det reelle beløb på tilskudskontoen skulle være ca. 2,4 mio.kr. Ompostering foretages i 2001.

Ledelsens påtegning

Aflæggelse af dette virksomhedsregnskab sker i henhold til aktstykke nr. 82 af 4. december 1996.

For de dele af virksomhedsregnskabet, der svarer til det ordinære regnskab (jf. Finansministeriets bekendtgørelse nr. 1163 af 20. december 1994 om statens regnskabsvæsen m.v. § 9), sker ledelsens underskrivelse i henhold hertil.

Ledelsens underskrift gælder også de regnskabsmæssige forklaringer, der skal tilgå Rigsrevisionen i forbindelse med bevillingskontrollen for finansåret 2000. De regnskabsmæssige forklaringer er indeholdt i virksomhedsregnskabet.

For den øvrige del af virksomhedsregnskabet angives med underskriften, at virksomhedsregnskabet er dækkende og dokumenteret.

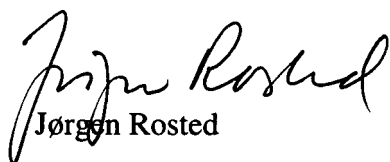
København, den 18. april 2001

Søfartsstyrelsen



Direktør, Jørgen Hammer Hansen

Erhvervsministeriets departement



Jørgen Rosted

Departementschef, Jørgen Rosted

Bilag 1 Styrelsens resultatkontrakt

Resultatmålene i styrelsens resultatkontrakt for 2000 fremgår af nedenstående tabel. For så vidt angår resultatkontrakten for 2000 er en kort beskrivelse af målopfyldelsen indsat. En mere detaljeret beskrivelse af målene i styrelsens resultatkontrakt for 2000 samt målopfyldelsen for kontrakten for 1999 fremgår af virksomhedsregnskabet.

Følgende symboler er nedenfor anvendt til at bedømme resultatopnåelsen:

- = Resultatmålet er opfyldt
- () = Resultatmålet er delvist opfyldt
- = Resultatmålet er ikke opfyldt
- O = Målet blev irrelevant at måle på, grundet den politiske situation eller andet.

Styrelsen finder, at den samlede resultatopnåelse er tilfredsstillende.

I oversigten nedenfor er angivet i parentes, hvilket af styrelsens hovedmål det enkelte resultatmål kan henføres til. Målopfyldelsen pr. hovedmål kan opgøres som:

Hovedområde	Helt opfyldt	Næsten opfyldt	Ikke opfyldt	I alt
<i>Sikkerhed</i>	6	3	1	10
<i>Arbejds miljø og sundhed</i>	1	0	0	1
<i>Skibsregistrering</i>	0	0	0	0
<i>Uddannelse</i>	5	0	1	6
<i>Erhvervets rammebetingelser</i>	2	0	0	2
<i>Fælles funktioner</i>	2	4	1	7
I alt	16	7	3	26 ²⁾
I procent¹⁾	61,6	26,9	11,5	100
I procent i 1999	71,1	24,4	4,5	100
I procent i 1998	83,8	6,5	9,7	100

1) Procenten er beregnet ud fra antallet af mål fratrukket de mål, det ikke blev relevant at måle på.

2) I 1998 var der 33 mål, og 1999 var der 45 mål.

2000

Resultatmål	Opnået resultat	Side Kun hvor relevant	Opfyldt
Forretningssystem			
()			
<i>Lønpolitik (Fælles funktioner)</i>			
Inden 1. august 2000 skal styrelsen have udarbejdet et oplæg til et produktivitsfremmende lønsystem blandt skibsinspektørerne.	Oplægget var færdigt primo august.		
Ved den personalepolitiske spørgeskemaundersøgelse i efteråret 2000 vil styrelsen søge at fastholde følgende resultater på spørgsmål, der er forbundet med løn:	Tallet i parentes er målet alt er opgjort i procent af besvarelserne Lønpolitikken er gennemskuelig 45 (50) Sammenhæng mellem kvalifikationer og løn 54 (60) Sammenhæng mellem funktioner og løn 56 (60) Sammenhæng mellem præstationer og løn 50 (60)	53	
<i>Kvalitetsindeks på Søfartsstyrelsens skoler (Uddannelse)</i>			
Kvalitetsindekset skal være mindst 4,92	Resultatet var 4,96	16	
<i>Produktivitet</i>			
()			
Produktivitet på skibsregistrering	Tallet i parentes er målet, registreringer pr. time DIS 0,4 (0,6) DAS 0,5 (0,6) Mindre erhvervfartøjer 0,7 (0,3) Fritidsfartøjer 0,9 (0,4) Fartøjsfortegnelsen 1,04 (0,6) Grønlandske skibe 0,7 (0,5)	18	()
Produktivitet på synsvirksomhed	Tallet i parentes er målet, timer pr. syn Årlige syn på pas.skibe 24,7 (22) Uanm. syn pas.skibe 19,3 (20) Indkøbte skibe 127,5 (125) ISM 15,3 (20) PSC 4,3 (5) Periodisk fiskeskibe 10,0 (9) Kampagne fiskeskibe 2,6 (3)	18	()
Produktivitet på søfartssociale forhold	Tallet i parentes er målet, sager pr. time Mønstringer 31,3 (17,5) Lægeundersøgelse 6,2 (5,5) Dagpenge 1,0 (1,1) Arbejdsulykker 2,5 (5,5)	49	()

Resultatmål	Opnået resultat	Side	Opfyldt
-------------	-----------------	------	---------

Kun hvor relevant

Videnprojekt om, hvorledes man bliver en lærende organisation

Inden 1. november 2000 skal det være beskrevet, hvordan videndeling i og imellem to enheder kan ske.	<i>Det blev beskrevet, hvordan videndeling kan ske.</i>		
Inden udgangen af år 2000 skal det besluttes, hvorvidt erfaringerne fra dette projekt kan overføres til andre dele af styrelsen.	<i>Det blev besluttet, at erfaringerne kan bruges i den videre videndeling i styrelsen. Dette vil bl.a. være en opgave for styrelsens kommende videnmanager.</i>		

Kvalitetsstyring i synsorganisationen

Inden den 1. august 2000 skal der foreligge en godkendt handlingsplan for det videre arbejde med kvalitetsstyring i synsorganisationen herunder en identifikation af de områder, der skal omfattes samt en beskrivelse af, på hvilken måde kvalitetsstyringen skal ske.	<i>Handlingsplanen blev godkendt primo august 2000.</i>		
---	---	--	--

Opfølgning på synsstrategien

()			
Chefgruppen på synsområdet udsender senest 1. april et udkast til revision og udbygning af synsstrategien.	<i>Oplægget blev udsendt ultimo marts 2000.</i>	19	
Ultimo år 2000 har styrelsen fastlagt retningslinierne for udvidelse af egenkontrollen ombord på lastskibene	<i>Projektet er stillet i bero, idet forudsætningerne for at udvide egenkontrollen (rederiernes og klassifikationsselskabernes positive interesse) ikke var til stede.</i>	19	0
Inden 1. oktober 2000 er der gennemført normtider på ISM-området.	<i>Dette vil først ske ved årsskiftet. Det skyldes, at styrelsen udgav en teknisk forskrift med nye normtider primo året. Det ville derfor virke utroværdigt, hvis der blev udgivet ændrede normtider før årsskiftet 2000/2001.</i>		()
Inden 1. oktober 2000 er alle de nuværende normtider revideret	<i>Se ovenfor.</i>		()

Udvikling

Menneskelige ressourcer (Fælles funktioner)

()			
Styrelsens hovedsamarbejdsudvalg skal i år 2000 have taget stilling til en ny værdibaseret personalepolitik.	<i>Styrelsens samarbejdsudvalg vedtog den værdibaserede personalepolitik den 20. december 2000.</i>	26	
Ansatte i Søfartsstyrelsen under det sociale kapitel skal i år 2000 udgøre samme relative andel af den totale beskæftigelse i styrelsen,	<i>I 1999 var den relative andel 1,98 % i 2000 var den 2,54 %</i>	54	

<i>Resultatmål</i>	<i>Opnået resultat</i>	<i>Side</i> Kun hvor relevant	<i>Opfyldt</i>
som det var tilfældet i 1999.			
Sygefraværet i år 2000 skal være på niveau med eller lavere end sygefraværet i 1999. Styrelsens sygefravær var i perioden juli 1998 til juni 1999, 6,18 sygedage pr. medarbejder.	<i>Sygefraværet var 5,9 i 1999 og 6,0 i 2000.</i>	26	
<i>Koncernpersonalepolitiske spørgeskemaundersøgelse</i>			
<i>De opstillede mål skal overholdes</i>	Tallet i parentes er målet alt er opgjort i procent af besvarelserne <i>Udviklingen arbejde 82 (90)</i> <i>Tilfreds med chefens kompetence indenfor personaleledelse 75 (80)</i> <i>Kendskab til styrelsens strategi 91 (80)</i> <i>Kendskab til Erhvervsministeriets strategi 67 (70)</i> <i>Udvikle medarbejde i hele deres karriere 65 (60)</i>	25	
<i>Nyt IT-system (Fælles funktioner)</i>			
			()
I år 2000 implementeres yderligere to arbejdsgange i et workflowmanagementsystem. Ved indgangen til år 2000 er arbejdsgangen "Ulykkesopklaring" og "EU Retsakt" implementeret.	<i>Styrelsen har udskudt dette på ubestemt tid, da det viste sig, at den nuværende teknologi ikke lever op til styrelsens krav.</i>	23	
Ved udgangen af år 2000 har styrelsen en prototype på det nye registersystem.	<i>Styrelsen fik leveret første prototype på sit nye registersystem den 4. december 2000.</i>	23	
Ved udgangen af år 2001 er det nye registersystem taget i brug.	<i>Dette forventes at ske primo 2002</i>	23	
Senest 1. september 2000 har styrelsen taget et nyt fælles elevadministrativt system i brug.	<i>Dette skete</i>		
Ved udgangen af 2000 har styrelsen udarbejdet og vedtaget en ny IT-strategi for de kommende 4 års IT-udvikling i styrelsen.	<i>Dette skete</i>	23	
<i>Ledelses- og organisationsudvikling</i>			
			()
Senest 1. juli 2000 afholdes et seminar for ledelsesgruppen hhv. forstandere, hvor principperne bag Business Excellence bliver præsenteret og diskuteret med henblik på en beslutning, om principperne for Business Excellence skal anvendes i styrelsen.	<i>Dette skete. Dog deltog forstanderne ikke, grundet arbejdet med at udskille skolerne som selv-ejende institutioner.</i>		
Ved den personalepolitiske spørgeskemaundersøgelse i år 2000 vil styrelsen opnå følgende resultat i forbindelse med ledelse.	<i>Tallet i parentes er målet alt er opgjort i procent af besvarelserne</i>	53	

<i>Resultatmål</i>	<i>Opnået resultat</i>	<i>Side</i> Kun hvor relevant	<i>Opfyldt</i>
	<i>Medarbejderudviklingsområdet 75 (75) Strategisk/tværgående ledelse 65 (70)</i>		

Maritime ekspertsystemer

Såfremt der findes finansiering til projektet, skal der senest den 1. oktober foreligge en af styrelsen og departementet godkendt projektplan.

Der er - i samarbejde med Mentor Institutet - udarbejdet en foreløbig projektbeskrivelse (maritime ekspertsystemer/"ekspertweb.dk") og afholdt møde med Erhvervsfremme Styrelsen. Denne har opfordret Søfartsstyrelsen til at søge om midler på udviklingskontraktpuljen. Puljen var brugt op for i år 2000.

Såfremt finansieringen til projektet kan falde på plads, skal der 9 måneder efter igangsættelsesdatoen foreligge en teknisk- og organisatorisk kravspecifikation.

Se ovenstående

Systemeksport af uddannelserne og andet know-how

Systemeksportenheden skal være etableret i styrelsen senest 1. maj 2000.

Enheden blev oprettet pr. 15. maj 2000.

()

Der skal iværksættes mindst 1 maritimt systemeksport projekt i år 2000.

Styrelsen søgte om et projekt, men fik det ikke.

Fortsat regelforenklning

Søfartsstyrelsen skal inden 1. december 2000 fremkomme med et udspil til erhvervets organisationer til såvel en ny meddelelse A og særskilte arbejdsmiljøkapitler til meddelelse B og D (integration af arbejdsmiljøkrav i de øvrige regelværker).

Udkast til nye kapitler II-4 til meddelelse B og D blev forhandlet færdigt med erhvervet og sendt til notifikation henholdsvis den 23. juni 2000 og den 25. september 2000. Udkast til en hel ny meddelelse A blev fremsendt til erhvervet den 30. november 2000.

En ny Meddelelse F om bygning og udstyr for erhvervsfartøjer under 15 m længde (regulerer bl.a. den væsentligste del af den danske fiskeriflåde) skal til notifikation senest den 1. juli 2000.

Meddelelsen blev sendt til notifikation i foråret 2000.

En vejledning om stabilitetsoplysninger og havarikontrolplaner skal udstedes senest 1. december 2000.

Vejledningen om stabilitetsoplysninger og havarikontrolplaner er udstedt som "Vejledning nr. 7 af 3. oktober 2000 om godkendelse af skibes stabilitet"

<i>Resultatmål</i>	<i>Opnået resultat</i>	<i>Side</i> Kun hvor relevant	<i>Opfyldt</i>
En vejledning om anvendelsen af "Multiple loadlines marks" skal udstedes senest den 1. september 2000.	<i>Udstedt som vejledning nr. 6 af 14. august 2000.</i>		

Kvalitet i uddannelserne

Alle navigations-, maskinmester-, skipper- og søfartsskoler, skoleskibet under Søfartsstyrelsen samt Kogtved, Nyborg og Svendborg Søfartsskoler, skoleskibet Georg Stage samt Maersk Training Centre skal have gennemført et audit – i alt 20 audits.	<i>Alle de nævnte audits er gennemført.</i>	<i>1</i>	
Der afholdes to temadage (kalibreringsmøder) for auditorer.	<i>Der er i hele 2000 blevet afholdt månedlige kalibreringsmøder.</i>		
Der skal udgives en revideret udgave af retningslinier for kvalitetsstyring. Retningslinierne skal foreligge i en dansk og en engelsk udgave.	<i>Dette er sket.</i>		

Samfund

Ministerbetjening og EU-arbejde

I 2000 skal 95 % af alle henvendelser vedr. ministerbetjening besvares senest til tiden.	<i>98 % af alle ministerbetjenings-sagerne blev afleveret til tiden.</i>	<i>52</i>	
I 2000 skal 90 % besvarelserne vedr. ministerbetjening have en sådan kvalitet, at de er umiddelbart anvendelige.	<i>96 % af alle ministerbetjenings-sagerne var direkte anvendelige for ministeren.</i>	<i>52</i>	
I 2000 skal 90 % af henvendelserne fra Kommissionen besvares til tiden og med den fornødne kvalitet.	<i>Alle henvendelserne blev besvaret til tiden.</i>	<i>52</i>	

Reduktion af emissioner fra skibe

En bred beskrivelse af skibsfartens eksterne miljøforhold set i forhold til alternative transportmidler.	<i>Denne beskrivelse forelå ultimo 2000.</i>		
Et overblik over de teknologiske muligheder for at forbedre skibsfartens eksterne miljøpåvirkning.	<i>Denne beskrivelse forelå ultimo 2000.</i>		
En analyse af de tekniske, økonomiske og markedsmæssige konsekvenser af at indføre regionale og/eller globale tiltag til reduktion af skibes emissioner m.v.	<i>Denne beskrivelse forelå ultimo 2000.</i>		

Internationalt arbejde

Styrelsen skal inden for en 3-årig periode have påvirket den internationale regeldannelse for arbejdsmiljøet for søfarende i tankskibe. Årsrapporteringen for indeværende resultatkontrakt skal indeholde en positiv frem-	<i>Der er udarbejdet en rapport om området, der er fremlagt i det relevante forum i IMO</i>		
--	---	--	--

<i>Resultatmål</i>	<i>Opnået resultat</i>	<i>Side</i> Kun hvor relevant	<i>Opfyldt</i>
--------------------	------------------------	----------------------------------	----------------

driftsrapport.

Fortsættelse af indsatsen for at bedre arbejdsmiljø og sundhed ()

På nye og eksisterende last-passager-og fiskeskibe foretages check af arbejdsmiljø-og sundhedsmæssige forhold ved alle synsforretninger.	<i>Dette er sket siden primo 2000.</i>		
Der foreligger senest 1. december 2000 en vurdering af hvilke forebyggende tiltag, der evt. skal gennemføres på nye og eksisterende tankskibe.	<i>Tiltagene er diskuteret på et møde med erhvervet i december 2000.</i>	<i>Fejl!</i>	
Der foreligger reviderede medicinkistefortegnelser for alle kister senest 1.oktober – det nye efteruddannelsesmodul (2) er integreret som en fast del af sygdomsbehandleruddannelsen på last-og passagerskibe senest 1.maj – og der foreligger en kvalitets-styringsmodel og et første audit på Radio-Medical og AMU-centrenes arbejde.	<i>Målet er opfyldt.</i>		
Der foreligger inden årets udgang en handlingsplan (arbejdsmiljø og sundhed til søs – 2005) til kommentarer for erhvervene.	<i>Udkast til handlingsplan forelå til kommentar for erhvervet i december 2000. Handlingsplanen vil først blive endelig vedtaget på et møde i Skibstilsynsrådet i sommeren 2001.</i>	<i>21</i>	
Antallet af dødsulykker skal være mindre end 8.	<i>Antallet var 14.</i>	<i>21</i>	
Antallet af arbejdsulykker skal være mindre end 620	<i>Antallet var 771.</i>	<i>21</i>	

Særlige søfartspolitiske indsatsområder i 2000

At gennemgå den eksisterende skibsfartsaftale med Kina med henblik på udarbejdelse af et tillæg til aftalen, der kan underskrives af ministrene i år 2000	<i>Aftalen er underskrevet af Erhvervsministeren maj 2000.</i>	<i>8</i>	
At sikre størst mulig indflydelse på det endelige forhandlingsresultat i WTO på søfartsområdet på baggrund af bred opbakning fra erhvervets side. Kvaliteten af ovenstående mål kontrolleres ved hjælp af reaktionerne fra rederierhvervet.	<i>Søtransport forhandlingerne på WTO-området er reelt ikke gået i gang endnu. Det forberedende arbejde i EU med fastlæggelse af fælles politik og holdning pågår.</i> <i>Søfartsstyrelsen har ved aktiv indsats sat sit præg på det papir, som EU fremlægger for de øvrige WTO-deltagere i januar 2001.</i> <i>Søfartsstyrelsen har i forbindelse med fastlæggelse og gennemfø-</i>		

<i>Resultatmål</i>	<i>Opnået resultat</i>	<i>Side</i> Kun hvor relevant	<i>Opfyldt</i>
	<i>sel af dansk holdning i Det Europæiske Råds møde i Nice i december 2000 ydet en aktiv og intens indsats for at bevare den blandede kompetence (EU/national) på søtransportområdet. Fra erhvervsside er der bl.a. i pressen udtrykt stor tilfredshed med den danske indsats og Nice-resultatet.</i>		
Danske skibe tilbageholdt ved PSC-syn			
Danmark skal være blandt de 5 bedste.	<i>Danmark blev for perioden 1997 til 1999 placeret på 8. plads.</i>	20	
Brugere			
Tilgangen til styrelsens uddannelser			
Tilgangen skal være på niveau med tilgangen i 1997.	<i>Tilgangen var større end forventet 1.437 studerende.</i>	12	
Ny skolestruktur			
Såfremt der træffes politisk beslutning inden udgangen af 1999, skal der foreligge en handlingsplan for implementering af beslutningen senest 15. februar 2000.	<i>Den politiske beslutning forelå den 7. februar 2000. Handlingsplanen var færdig den 16. marts 2000.</i>	6	
Handlingsplanen skal gennemføres efter planen.	<i>Handlingsplanen blev gennemført med kun ubetydelige afvigelser.</i>	6	
Antal syn			
Der skal i alt synes 1.585 skibe.	<i>Der blev i alt synet 1.636 skibe.</i>	17	
Sagsbehandlingstid			
Sagsbehandlingstiderne skal overholdes.	<i>Der skete en mindre overskridelse af sagsbehandlingstiden på 1 ud af 9 måleområder (refusionsager).</i>	48, 50, 51, 52	
Kommunikation med styrelsens kunder			
Senest 1. maj skal styrelsen have undersøgt mulighederne for at oprette en brugergruppe vedr. hjemmesiden.	<i>Muligheden blev først undersøgt i løbet af maj, og der blev oprettet en brugergruppe. Desværre viste den reelle interesse for at medvirke at være begrænset, hvorfor undersøgelsen ikke gav et brugbart resultat.</i>		()

<i>Resultatmål</i>	<i>Opnået resultat</i>	<i>Side</i> Kun hvor relevant	<i>Opfyldt</i>
Såfremt brugergruppen oprettes, skal den første evalueringsrapport foreligge ultimo året.	<i>Se ovenfor.</i>		
Alle blanketter, der ikke kræver original underskrift, skal senest ved udgangen af december 2000 kunne udfyldes og indsendes til styrelsen elektronisk.	<i>Dette er tilfældet, alle blanketterne findes på styrelsens hjemmeside.</i>		

Imageundersøgelse på synsområdet

Senest 1. oktober 2000 skal en imageundersøgelse på tilsynsområdet være planlagt.	<i>Dette var tilfældet.</i>		
Senest 1. maj 2001 skal der foreligge en rapport over en gennemført imageundersøgelse på tilsynsområdet.	<i>Dette vil ske.</i>		
Senest 2 måneder efter præsentationen af afrapporteringen på imageundersøgelsen på tilsynsområdet, skal styrelsens direktion have et notat om behov for initiativer, med baggrund i imageundersøgelsens resultater.	<i>Dette vil ske.</i>		

Datablad for resultater

Nedfor afrapporteres i oversigts form på de resultater, der er relevante for forståelse af styrelsens arbejde, der ikke er fundet plads til i resultatanalysen, eller i en mere detaljeret form end i resultatanalysen.

Sikkerhed til søs

Tabel 51 Afsluttede synsforretninger

	1997	1998	1999	2000	2001
Årlige syn på passagerskibe (≥ 20 BT)					
Resultat	197	155	144	105	-
Mål	-	163	153	116	120
Uanmeldte kontrolsyn på passagerskibe					
Resultat	75	75	70	71	-
Mål	75	75	70	70	55
Første syn på nybygninger (≥ 20 BT)					
Resultat	23	33	38	50	-
Mål	-	25	45	49	50
Første hovedsyn på indkøbte skibe (≥ 20 BT)					
Resultat	27	39	28	32	-
Mål	-	25	35	30	30
ISM-auditeringer					
Resultat	127	72	233	217	-
Mål	125	75	120	194	140
Havnestatskontrol (Port State Control)					
Resultat	577	664	590	596	-
Mål	600	625	650	550	625
Kampagnesyn på lastskibe					
Resultat				117	-
Mål				100	100
Periodiske syn på fiskeskibe (≥ 20 BT)					
Resultat	367	272	313	234	-
Mål	-	280	274	283	256
Kampagnesyn på fiskeskibe (< 20 BT)					
Resultat	333	236	168	214	-
Mål	250	250	199	197	246
Antal syn i alt					
Resultat	1.726	1.546	1.584	1.636	-
Mål	-	1.518	1.546	1.585	1.622

Tabel 52 Behandling af ulykker

	1997	1998	1999	2000
Søulykker behandlet/afsluttet af styrelsen	269	187	120	155
heraf udarbejdede søulykkesrapporter	76	46	43	37
Antal arbejdsulykker	66	73	22	48
Antal erhvervsdykkerulykker	2	2	0	3

Tabel 53, Sagsbehandlingstid for udstedelse af søfartsbøger pr. post

Kalenderdage	1999	2000	2001
Udstedelse af søfartsbøger			
Resultat	1,8	1,1	-
Mål	2	2	

Søfartssociale forhold

Tabel 54 Behandlede sager på det søfartssociale område

	1997	1998	1999	2000
Manuelle mønstringsindberetninger				
Antal sager				
Resultat	56.248	62.217	52.032	52.532
Mål	55.000	45.000	45.000	35.000
Sager pr. time ²⁾				
Resultat			16,5	31,3
Mål			16	17,5
Elektroniske mønstringsindberetninger				
Antal sager				
Resultat	29.082	22.093	25.076	27.408
Mål	44.000	40.000	35.000	45.000
Lægeundersøgelser				
Antal sager				
Resultat	12.128	12.187	12.423	8.483
Mål	13.000	-	14.000	15.000
Sager pr. time ²⁾				
Resultat			4,2	6,2
Mål			5	5,5
Dagpenge/sygesikringrefusioner				
Antal sager				
Resultat	4.605	4.536	4.411	3.319
Mål	5.000	5.000	5.000	5.000
Sager pr. time ²⁾				
Resultat			1,1	1,0
Mål			1	1,1
Arbejdsulykker ¹⁾				
Antal sager				
Resultat	905	1.095	1.034	971
Mål	-	.	1.150	1.000
Sager pr. time ²⁾				
Resultat			4,2	2,5
Mål			3	5,5

1) Her er tale om det samlede antal arbejdsulykker, der er registreret i forbindelse med skibsfart, dvs. også ulykker, der sker i de søfarendes fritid om bord på skibene, og ikke kun arbejdsulykker i forbindelse med arbejdet om bord.

Tabel 55, Sagsbehandlingstid på det søfartssociale område

Kalenderdage	1998	1999	2000	2001
Hjemrejsesager (§ 8 sager)				
Resultat	3,2	1,5	2,6	-
Mål	-	4	3	3
Refusionssager om sygedagpenge/sygesikring				
Resultat	13,9	12,5	16,2	-
Mål	15	15	15	14
Lægeattester				
Resultat	1)	1,0	1,0	-
Mål		10	10	3
Besætningsskemaer				
Resultat	8,4	11,6	5,6	-
Mål	-	15	10	6

1) Der er ikke foretaget målinger på dette område i 1998.

Skibsregistrering

Tabel 56 Forskellen mellem DIS, DAS og Fartøjsfortegnelsen

	Dansk Internationalt Skibsregister (DIS)	Dansk Skibsregister (DAS)	Fartøjsfortegnelsen
Optagelseskrav	Passagerskibe (der ikke er i indenlandsk rutefart) og handelsskibe med bruttotonnage på 20 og derover.	Alle danske skibe med en bruttotonnage på 20 og derover skal registreres i DAS, hvis ikke de er optaget i DIS. Skibe med en bruttotonnage på mellem 5 og 20 kan begæres optaget.	Alle danske erhvervsfartøjer med en bruttotonnage op til 20, der ikke allerede er optaget i DAS, skal registreres i dette register.
Mulighed for rettighedsregistrering – pantsætning	JA	JA	NEJ

Tabel 57 Produktion og produktivitet på skibsregistreringsområdet

	1998		1999		2000		2001
	Forventet Antal	Antal	Forventet Antal	Antal	Forventet Antal	Antal	Forventet Antal
Skibe i DIS							
Antal registreringer	300	583	750	331	350	314	300
Registreringer pr. time			0,8	0,4	0,6	0,4	0,2
Skibe i DAS							
Antal registreringer	1.000	776	750	668	550	685	1.300
Registreringer pr. time			0,8	0,7	0,6	0,5	0,2
Mindre erhvervsfartøjer							
Antal registreringer	800	1.040	1.000	655	600	1.106	
Registreringer pr. time			0,5	0,4	0,3	0,7	
Fritidsfartøjer							
Antal registreringer	1.300	1.310	1.300	1.270	1.000	1.554	1.200
Registreringer pr. time			1,0	0,7	0,4	0,9	0,4
Fartøjsfortegnelsen							
Antal registreringer	800	745	600	312	400	593	400
Registreringer pr. time			1,0	0,5	0,6	1,04	0,4
Grønlandske skibe							
Antal registreringer	200	271	300	120	100	159	100
Registreringer pr. time			0,9	0,5	0,5	0,7	0,2
Registreringer i alt	4.400	4.725	4.700	3.356	3.000	4.411	3.300

Tabel 58, Sagsbehandlingstid på skibsregistrering

Dage	Mål	Resultat
1999	50	15,3
2000	37	16,7
2001	21	-

Det store misforhold mellem mål og resultat i 1999 skyldes, at der kun blev målt sagsbehandlingstid på sager oprettet efter 1. januar 1999. Resultatmålet forudsatte ved en fejl, at der skulle måles på alle sager afsluttet i 1999. I 2000 måles på alle sager afsluttet.

Tabel 59 Antal skibe i DAS og DIS over 20 BT/BRT ultimo året

	1997			1998			1999			2000		
	DAS	DIS	I alt	DAS	DIS	I alt	DAS	DIS	I alt	DAS	DIS	I alt
Passagerskibe	167	5	172	158	9	167	127	8	135	105	24 ³⁾	129
Tankskibe	10	83	93	7	78	85	6	84	90	5	88	93
Fiskeskibe	667	0	667	624	0	624	695	0	695 ¹⁾	803 ⁴⁾	0	803
Boreplatforme	5	1	6	4	0	4	4	0	4	4	0	4
Fritidsskibe	92	0	92	96	0	96	102	0	102	102	0	102
Lastskibe	251	325	576	189	321	510	204	320	524	211	376	587
Andet ²⁾	233	71	304	205	111	316	198	118	316	271	97	368
I alt	1.425	485	1.910	1.283	519	1.802	1.336	530	1.866	1.501	585	2.086

- 1) Stigningen skyldes bl.a. at mange mindre fiskefartøjer efter ommåling har fået en tonnage, der er større end 20.
- 2) F.eks. pramme, forsyningskibe og stenfiskere.
- 3) Stigningen skyldes, at DIS i 2000 er blevet udvidet, så passagerskibe i international fart mellem én dansk havn og havne i vores nabolande, også kan blive omfattet af DIS-ordningen. Antallet af passagerskibe i DAS er faldet tilsvarende – og lidt til, som følge af etablering af broer m.m.
- 4) Stigningen skyldes primært, at mange fiskefartøjer – på grund af ommåling – har ændret tonnage fra under 20 til over 20.

Uddannelse

Tabel 60, Tilgangen til søfartsuddannelserne:

Antal elever	1998	1999	2000	2001
Skibsassistenter og –mekanikere	69	56	55	
Svende	80	94	95	
Skibofficersaspiranter	119	129	92	
Navigatører	118	59	0	
Fiskeskipper	96	101	31	
Maskinmestre	297	162	209	
El-uddannelsen	53	40	47	
HF-søfart	41	49	40	
Skibsass./mekaniker Fred.havn.	90	84	93	
Skibsofficer 1. teorisemester	5	90	165	
Danmark	80	59 ¹⁾	68	
Sætte- og Fiskeskipper 1	24	96	99	
Værkstedsskole	93	86	102	
Maritim forberedelse	136	169	296	
Skibsmaskinist			45	
Resultat	1.301	1.274	1.437	
Mål			1.330	1.480

Tabel 61, Færdiguddannede elever

	1997	1998	1999	2000
<i>Skibsfører</i>	147	114	95	105
<i>Maskinmester</i>	333	278	256	180
<i>Vagtofficer</i>	108	112	18	4
<i>Skibsassistent (traditionelt)</i>	76	85	49	42
<i>Skibsassistent (faglig)</i>	67	70	71	86
<i>Skibsmekaniker</i>		23	44	23
<i>Maritim forberedelse</i>	126	120	196	207
<i>Fiskeskipper 1</i>	55	53	3 *)	23
<i>Fiskeskipper 3</i>	25	30	63	44
<i>Fiskeskipper i alt</i>	80	83	66	67
<i>Sætteskipper</i>	38	19	25 *)	38
<i>Kystskipper</i>	38	36	78	54
I alt	1.005	940	964	873

*) Eksamensterminen er ændret efter indførelsen af de nye uddannelser.

Tabel 62, Sagsbehandlingstid på uddannelsesområdet

<i>Sagsbehandlingstid i arbejdsdage</i>	1999		2000	
	Mål	Resultat	Mål	
Udstedelse af sønæringsbeviser	2	3,2	2	
Ombytning af sønæringsbeviser	5	4,1	2	
Duelighedsprøver	-	-	5	
Udstedelse af søfartsbøger	-	1,8	2	

Tabel 63, Produktivitet på bevisudstedelse

<i>Sager pr. time</i>	Mål for 2000	Resultat for 2000
Udstedelse af sønæringsbeviser	1,1	1,2
<i>Ombytning af sønæringsbeviser</i>	1,1	1,2
<i>Udstedelse af søfartsbøger</i>	2,0	2,4
<i>Speedbådsprøver</i>	3,3	2,6
<i>Duelighedsbeviser</i>	3,3	5,1

Erhvervsmæssige rammebetingelser

Tabel 64, Resultat på ministerbetjeningsmål

<i>Procent</i>	1998	1999	2000	2001
<i>Henvendelser besvaret til tiden</i>				
Resultat	97	100	98,0	-
Mål	90	90	95	95
<i>Besvarelser af en sådan kvalitet, at de er direkte anvendelige</i>				
Resultat	86	93,7	95,6	-
Mål	90	90	90	90
<i>Henvendelser fra Kommissionen besvares til tiden og med den fornødne kvalitet</i>				
Resultat		100	100	-
Mål		90	90	90
<i>Årsværksforbrug</i>	4,7	4,2	5	5

Tabel 65, Antal ministerbetjeningssager

Antal	1998	1999	2000
Ministerbetjeningssager	134	159	205
Besvaret til tiden	130	159	201
Direkte anvendelige	115	149	196

Det større antal sager i 2000 skyldes sagen vedr. udskilningen af skolerne som selvejende institutioner.

Personale og organisation

Figur 3, Styrelsens organisation pr. 1. januar 2001.



Tabel 66, Resultatet af medarbejdertilfredshedsundersøgelserne

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

Tabel 67, Medarbejderundersøgelsens del vedr. løn.

Andel af medarbejderne. Jeg synes	1997	1998	2000
.. at Søfartsstyrelsens lønpolitik er rimelig gennemskuelig.	45	48	45 (50)
.. at der er rimelig sammenhæng mellem mine kvalifikationer og min løn	58	60	54 (60)
.. at der er rimelig sammenhæng mellem mine funktioner og min løn	58	58	56 (60)
.. at der er rimelig sammenhæng mellem mine præstationer, resultater og løn	54	54	50 (60)

Tabel 68, Medarbejderundersøgelsens del vedr. ledelse

Andel af medarbejderne. Jeg er tilfreds med min chefs indsats	1997	1998	2000
.. på medarbejderudviklingsområdet	62	73	75 (75)
.. inden for strategisk/tværgående ledelse	59	66	65 (70)

Tabel 69, Personaleforbrug i årsværk (tallet i parentes er excl. skoler)

Bevillingslønramme	1997	1998	1999	2000
Øvrige	553,57 (200,33)	542,55 (194,00)	548,53 (202,45)	491,60 (193,38)
35	9,45 (5,00)	15,53 (9,82)	17,08 (9,42)	19,78 (14,78)
36	18,42 (10,42)	19,50 (11,50)	21,14 (13,14)	19,44 (13,69)
37	15,40 (14,40)	15,76 (14,75)	15,95 (14,95)	15,73 (12,25)
38	3,00 (3,00)	2,25 (2,25)	2,00 (2,00)	2,92 (2,92)
39	1,00 (1,00)	1,00 (1,00)	1,00 (1,00)	1,00 (1,00)
I alt	600,84 (234,15)	596,59 (233,32)	605,71 (242,97)	550,47 (238,02)

Tabel 70, Antal medarbejdere i styrelsen ultimo året

Antal personer	1997	1998	1999	2000
Vermundsgade	191	197	201	196
Regionskontorerne	43	44	43	43
Uddannelsesstederne + Skib	347	350	329	295
I alt	581	591	573	534

I ovenstående tabeller ses et lavere personaleforbrug i 2000, dette skyldes, at skolerne er begyndt tilpasningen til det lavere elevtal.

Tabel 71, Sygefraværet i Søfartsstyrelsen, inkl. skolerne

	1997	1998	1999	2000
Excl. langtidssyge ¹⁾				4,0
Inkl. langtidssyge ¹⁾	5,4	5,6	5,9	6,0

1) Langtidssygdom, der varer i mere end 30 arbejdsdage.

Tabel 72, Gennemsnitsalderen i styrelsen

	1997	1998	1999	2000
Mænd	50,8	50,7	51,4	50,5
Kvinder	45,9	45,5	44,8	44,5
I alt	48,9	48,6	48,6	47,8

Tabel 73, Ansatte i styrelsen under det sociale kapitel

	1997		1998		1999		2000		2001
	Antal	Mål	Resultat	Mål	Resultat	Mål	Resultat	Mål	
Central styrelsen	1		3		3		2		
Skolerne	8		16		9		12		
I alt	9	10	19	20	12		14		
Andel af lønårsværk	1,5 %		3,3 %		2,1 %	2,1 %	2,5 %	2,5 %	

Tabel 74 Nyansatte og fratrådte medarbejdere, hele styrelsen

	Nyansatte	Fratrådte	Personaleomsætning
1997	61	64	20,8
1998	83	78	27,0
1999	67	75	23,4
2000	51	90	25,6

Tabel 75, Udbetalt over- og merarbejde i Den centrale Styrelse¹⁰

1.000 kr.	1997	1998	1999	2000
Merarbejde	2.028	2.699	2.633	2.312
Overarbejde	150	348	445	423
I alt excl. merarbejdsaftaler	2.178	3.047	3.078	2.735
Andel af lønsum (%)	2,6	3,4	3,2	2,9
Merarbejdsaftaler	1.663	2.159	2.368	2.411
Andel af lønsum (%)	2,0	2,4	2,5	2,5
I alt incl. merarbejdsaftaler	3.841	5.206	5.446	5.146
Andel af lønsum (%)	4,6	5,8	5,7	5,4

Tabel 76, Udbetalt over- og merarbejde på Uddannelsesområdet

1.000 kr.	1997	1998	1999	2000
Merarbejde	6		566	1.849
Overarbejde	6.084	2.558	8.372	6.968
I alt excl. merarbejdsaftaler	6.090	2.558	8.938	8.817
Andel af lønsum (%)	5,5	2,2	7,5	7,5
Merarbejdsaftaler	654	3.356	697	381
Andel af lønsum (%)	0,6	2,9	0,6	0,3
I alt incl. merarbejdsaftaler	6.744	5.914	9.635	9.198
Andel af lønsum (%)	6,1	5,1	8,1	7,9

Tabel 77, Udbetalt over- og merarbejde i alt

1.000 kr.	1997	1998	1999	2000
Merarbejde	2.034	2.699	3.199	4.161
Overarbejde	6.234	2.906	8.817	7.391
I alt excl. merarbejdsaftaler	8.268	5.605	12.016	11.552
Andel af lønsum (%)	4,3	2,7	5,6	5,4
Merarbejdsaftaler	2.317	5.515	3.065	2.792
Andel af lønsum (%)	1,2	2,7	1,4	1,3
I alt incl. merarbejdsaftaler	10.585	11.120	15.081	14.344
Andel af lønsum (%)	5,4	5,4	7,0	6,8

Styrelsen er klar over, at en forholdsvis høj andel af lønsummen bliver brugt til betaling af over- og merarbejde. Dette skal dog ses på baggrund af, at skibsinspektørerne får udbetalt for rekvireret arbejde, samt at der stadigvæk sker udbetaling på skolerne.

¹⁰ Styrelsen i København samt regionskontorene.

Grønt regnskab

Styrelsen opstiller for 2000 et miljødatablad med angivelse af tallene for 1999 og 2000.

Tabel 78, Miljødatablad

	<i>Skolerne 1999</i>	<i>Skolerne 2000</i>	<i>Centrale styrelse 1999</i>	<i>Centrale styrelse 2000</i>	<i>I alt 1999</i>	<i>I alt 2000</i>
<i>El (KWh)</i>	1.841.044	1.924.019	469.007	484.290	2.310.051	2.408.309
<i>Vand (m³)</i>	14.781	14.034	1.411	1.595	16.192	15.629
<i>Varme</i>	20.313	19.717	955	1.040		
<i>Skoler (GJ)</i>						
<i>Centrale Styrelse (m3 kondensat)</i>						
<i>Toner</i>	295	574	116	127	411	701
<i>Hvidt papir</i>	3.489.000	3.497.500	2.875.000	3.800.000	6.364.000	7.297.500

Tabel 79, Nøgletal i styrelsens grønne regnskab

	<i>Skolerne 1999</i>	<i>Skolerne 2000</i>	<i>Centrale styrelse 1999</i>	<i>Centrale Styrelse 2000</i>	<i>I alt 1999</i>	<i>I alt 2000</i>
<i>El-forbrug pr. medarbejder (KWh)</i>	6.895	7.635	2.369	2.496	4.968	5.400
<i>Vand-forbrug pr. medarbejder (m3)</i>	55,4	55,7	7,1	8,2	34,8	35,0
<i>Varme-forbrug pr. medarbejder</i>	76,1	78,2	4,8	5,4		
<i>Skoler (GJ)</i>						
<i>Centrale Styrelse (m3 kondensat)</i>						
<i>Forbrug af ark hvidt papir pr. medarbejder</i>	13.067	13.879	14.520	19.588	13.686	16.362

Det bemærkes, at en fornyet optælling af dataene vedrørende 1999 har medført en justering i det opgjorte forbrug af hvidt papir fra 3.435.000 stk. til 3.489.000 stk., og justering i antallet af årsværk i den centrale styrelse fra 201 årsværk til 198 årsværk.

Der er tale om mindre stigninger og mindre fald i udviklingen i forbruget på skolerne, hvilket alt i alt må siges at være acceptabelt, især når det erindres, at mange af skolerne i 2000 har forberedt sig på den nye struktur med etablering af centre, som trådte i kraft med virkning fra 1. januar 2001.

Udviklingen i forbruget på områderne el, vand, varme og hvidt papir for den centrale styrelse må der imod siges at være utilfredsstillende.

Når det udstedte "Energimærke 2000" sammenlignes med "Energimærke 1999" for den centrale styrelse må det konstateres, at styrelsen er vurderet en kategori dårligere for såvel varme, vand og den samlede vurdering af energiforbrugets miljøbelastning pr. m2. Det er alene elforbruget i 2000, der vurderes til samme kategori som i 1999, hvor det til gengæld var vurderet en kategori dårligere end i 1998.

Konsulentrapporten fra maj 2000 anfører, at iværksættelse af en el- og vandsparekampagne blandt medarbejderne vil medføre en besparelse på det samlede forbrug. For at vende udviklingen har Søfartsstyrelsen derfor

sammen med Skov- og Naturstyrelsen med starttidspunkt 1. januar 2001 iværksat en sparekampagne og en konkurrence for at få den enkelte medarbejder til at spare på forbruget. I løbet af året vil der blive udsendt remindere med gode råd og årstidsbestemte spareforslag.

Om den centrale styrelses elforbrug bemærkes, at dette vurderes som et højt forbrug, hvilket formentlig for en dels vedkommende skyldes, at den centrale styrelse har forholdsmæssig mange elforbrugende kontormaskiner. Da udviklingen går mod anskaffelse af flere og flere af disse, vil det i fremtiden blive vanskeligt at spare på elforbruget.

For så vidt angår den centrale styrelses øgede forbrug af papir bemærkes, at dette formentlig skyldes dels den forøgede mængde af elektronisk information til medarbejderne, som så udskriver meddelelserne, dels en stigning i antallet af rapporter udgivet af Søfartsstyrelsen.

En øget fokusering på den enkelte medarbejders behov for i papirform at kunne opbevare de elektronisk udsendte informationer må forventes at medføre en nedgang i papirforbruget. Søfartsstyrelsens deltagelse i den politiske debat på transportområdet med udsendelse af bl.a. rapporter kan der imod ikke forventes at blive mindre i de kommende år.



Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
Postboks 2605
2100 København Ø

Telefon 39 17 44 00
Telefax 39 17 44 01
E-post sfs@dma.dk

ISSN 1399-2708
(trykt udgave)
1399-2716
(elektronisk udgave)

April 2001

Publikationen kan også findes
på www.sofartsstyrelsen.dk
