



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Årsrapport 2024

Fotokonkurransen for sjøfolk 2024
Foto: Ole Jørgen Nygård Pedersen
Frida Knutsen



NIS  NOR

Januar



23 personer omkom ved bruk av fritidsfartøy i fjor

08. januar 2024



Nærmere 900 pålegg etter tilsynskampanje

24. januar 2024

Februar



Styrker maritim cybersikkerhet

07. februar 2024



Konsentrert øyeblikksbilde til topps i den norske fotokonkurransen for sjøfolk

23. februar 2024

Mars



Rapport fra Havarikommisjonen om Viking Sky

19. mars 2024



Faglig påfyll om ISM om bord på fiskefartøy

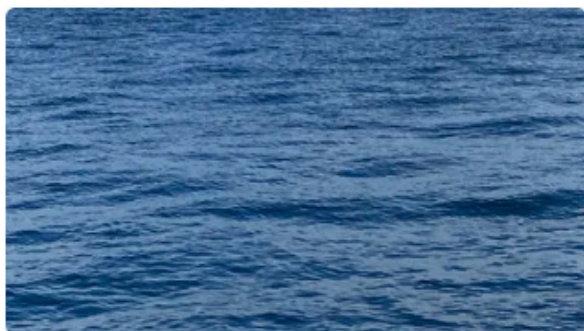
21. mars 2024

April



Vær forsiktig om du tar fritidsbåten ut i påsken

27. mars 2024



Økt spenning og trussel i Persiske Gulf, Hormuzstredet, Omanbukten og Arabiske hav

13. april 2024

Mai



Bli med på Nordsjøcupen 2024 i Hirtshals

22. mai 2024



En halv million nordmenn har tatt båtførerbeviset

23. mai 2024

Juni



Mange dødsulykker skjer i mørket

28. juni 2024



NHO Sjøfart etablerer bransjestandard

14. juni 2024

Juli



Ny vurdering av begroingsforskrift

02. juli 2024



Trygg i båt-kampanjen setter sikkerheten i førersetet

29. juli 2024

August



Gjennomføring av FuelEU Maritime sendt på høring

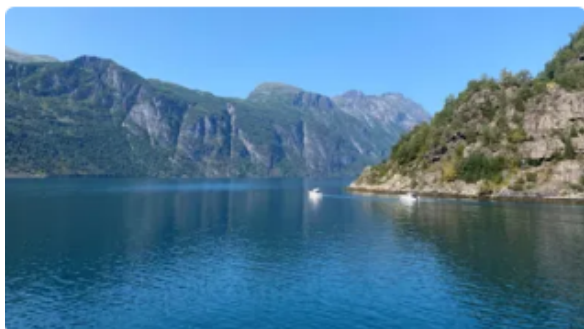
23. august 2024



Skipsregistrene tar i bruk Posten e-signering

03. september 2024

September



Skal fastsette krav om nullutslipp for turistskip- og ferger i verdensarvfjordene

23. september 2024



Nullvisjonstiltakene presentert på Maritim uke

30. september 2024

Oktober



Sjøfartsdirektoratet får nye nettsider

16. oktober 2024



Fagmiljø og maritim næring sammen mot begroing

30. oktober 2024

November



La grunnlaget for fremtidige inspeksjoner

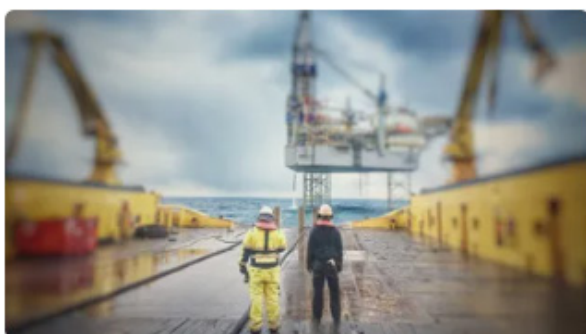
08. november 2024



25 år sidan Sleipner-ulukka

26. november 2024

Desember



Vellykket innføring av ny tilskuddsportal

10. desember 2024



Lanserer Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet

17. desember 2024





Innhold

DEL I	Lederens beretning	10
DEL II	Introduksjon til virksomheten og samfunnsoppdraget	12
	Utvalgte hovedtall	15
	Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet	16
DEL III	Årets aktiviteter og resultater	18
	Hovedmål 1 Høy sikkerhet, renere miljø	19
	Ulykkesbildet 2024 – Næringsfartøy	22
	Ulykkesbildet 2024 – fritidsfartøy	25
	Hovedmål 2 Profesjonalitet og kundefokus	30
	Hovedmål 3 Verdensledende og attraktiv samarbeidspartner	33
	Bevilgningsoppstilling og ressursbruk	36
DEL IV	Styring og kontroll i virksomheten	43
	Overordnet risikovurdering i Sjøfartsdirektoratet	44
	Fellesføringer	45
	Personalmessige forhold	49
DEL V	Vurdering av framtidsutsikter	52
	Hovedmål 1 Ingen omkomne, hardt skadde eller alvorlige hendelser i nærings- og fritidsflåten i tråd med nullvisjonen	53
	Hovedmål 2 Sjøfolk skal ha en trygg og attraktiv arbeidsplass med gode arbeids og levevilkår	53
	Hovedmål 3 Maritim næring skal være klima- og miljøvennlig og velge grønne løsninger	54
	Hovedmål 4 Norge skal være en attraktiv flaggstat og en verdensledende sjøfartsnasjon	55
DEL VI	Årsregnskapet	57
	Ledelseskommentar årsregnskapet 2024	57
	Prinsippnote til årsregnskapet	59
	Bevilgningsrapportering	61
	Forklaring til bruk av budsjettfullmakter	63
	Artskontorrapporteringen	64

DEL I Lederens beretning

2024 var et år med veldig høy aktivitet i Sjøfartsdirektoratet. Vi opplever en stadig økende mengde oppgaver og oppdrag, men vi har levert i samsvar med tildelingsbrevet og vårt samfunnsoppdrag.

Den urolige geopolitiske situasjonen har preget året, og direktoratet får stadig flere oppgaver innen samfunnssikkerhet og beredskap. Hyppigere vurderinger av ISPS-sikringsnivå, økt deltakelse i totalforsvaret, møter i Nortraship-ledelsen og samarbeid med Kystverket og NORMA Cyber om sektorresponsmiljø er eksempler på områder som prioriteres høyt, og som er viktigere enn noen gang. Direktoratet har også jobbet målrettet med å styrke intern sikkerhet ved å bygge en god sikkerhetskultur.

Tilsynsåret 2024 har vært preget av høy aktivitet og økt fokus på risikobaserte tilsyn. Alle bestilte inspeksjoner for skip ble gjennomført innen tidsfristen. I 2024 var fokusområdet psykososialt arbeidsmiljø, og direktoratet har bygget solid kompetanse på dette området. Fokusområdet er inkludert i tilsynsarbeidet. Det er også jobbet bredt med dette i form av forbedret informasjon på nettsidene, avholdte seminarer, bidrag inn i arbeidet med likestillingsstrategi og opprettelse av en «tips oss»-funksjon på nettsidene. Psykososialt arbeidsmiljø har vært tema i alle møter med eksterne gjennom året.

Tilsyn av norske fartøy viser at vi i stor grad har et kvalitetsflagg. Likevel avdekker vi funn hos enkelte fartøy og rederi som skaper bekymring. Det risikobaserte tilsynet gir gode resultater i forhold til ressursbruken. Vi fokuserer på høyrisikoskip.

Det norske flagget er et kvalitetsflagg. Vi bruker de såkalte hvitelistene til de største havnestatskontrollregimene for å vurdere kvaliteten. Disse listene måler kvalitet basert på antall tilbakeholdelser ved havnestatskontroll. Det norske flagget er rangert som nummer tre på Paris MoU sin hviteliste, vi er medlem av US Coast Guard sitt Qualship 21-program, og vi har en høy rangering Tokyo MoU sin hviteliste. Disse plasseringene indikerer kvalitet og gir oss trygghet i markedsføringen av det norske flagget som «the Quality Flag».

NOR-registeret har vært forholdsvis stabilt sammenlignet med tidligere år. Året endte med en reduksjon på netto 8 fartøy sammenlignet med 2023. NIS-registeret har hatt en positiv utvikling i 2024, og ved utgangen av året var 744 skip registrert med en samlet bruttotonnasje på 17 439 879. Dette er det høyeste antallet skip i flåten på 27 år. Til sammenligning var det 733 skip i registeret ved utgangen av 2023.

Sjøfartsdirektoratet bruker betydelige ressurser på internasjonalt arbeid i IMO og bidrar aktivt til utviklingen av oppdatert regelverk. I 2024 fortsatte direktoratet sitt sterke engasjement i IMO. Regelverksarbeidet har høy prioritet, og det er blitt lagt ned mye godt arbeid. Vi ser en stadig økende mengde regelverksarbeid, særlig på miljøsidene.



Ulykkestillene på næringsfartøy og fritidsfartøy er svært bekymringsfulle, spesielt antall omkomne på fritidsfartøy. Samarbeid mellom sentrale aktører blir avgjørende i det videre sikkerhetsarbeidet. Det gjøres mye godt arbeid med tilsyn, regelverk og holdningsskapende tiltak, men de alvorlige tallene viser at det trengs ytterligere innsats i årene som kommer.

Den nasjonale handlingsplanen for sjøsikkerhet, som ble ferdigstilt i desember 2024, er et viktig verktøy for å redusere ulykkestillene. Arbeidet med planen ble ledet av Sjøfartsdirektoratet og utført i samarbeid med Kystverket, Fiskeridirektoratet, Politiet og DSB. Næringen har bidratt med verdifulle innspill. Handlingsplanen og nullvisjonsmålet vil være høyt prioritert de neste årene, og det er stor tro på at tiltakene vil gi gode resultater.

Sjøfartsdirektoratet har gjennom 2024 videreutviklet prosessen for håndtering av alternativ design, inkludert nye teknologier. Det er satt av betydelige ressurser til å bidra i internasjonalt arbeid med utvikling av retningslinjer og regelverk for ny teknologi og grønne løsninger. Flere spennende prosjekter har startet i 2024, for eksempel Yara Eyde og ammoniakk på Viking Energy. Prosjektene behandles på en god måte, men direktoratet står overfor utfordringer når det gjelder kompetanse til å håndtere dem. Å sørge for sikkerhet ved implementering av ny teknologi krever omfattende kunnskap og kompetanse, som det er vanskelig å rekruttere i dagens marked.

Vi opplever at mengden nybygg og ombygginger lar vente på seg, delvis på grunn av økonomisk usikkerhet og høye kostnader, og delvis på grunn av et uoversiktlig regulatorisk landskap for rederiene når det gjelder utslippskrav. Dette er bekymringsfullt med tanke på klimamålene for 2030 og 2050.

Sjøfartsdirektoratet investerer mye i utvikling av nye digitale løsninger. Målet er å forbedre prosesser, skape effektive løsninger, forbedre samhandlingen med kundene og automatisere der det er mulig. Vi har flere store digitaliseringsprosjekter på gang.

Direktoratet har tatt i bruk et nytt søknads- og saksbehandlingssystem for personellsertifikater som gjør at mer enn 13 prosent av sertifikatene nå utstedes automatisk. I 2024 det også tatt i bruk et nytt system for innsendelse av søknader, søknadsbehandling og utbetaling av tilskudd til rederier knyttet til sysselsetning av sjøfolk.

Et nytt tilsynssystem er under utvikling, og dette arbeidet vil fortsette inn i 2025. Deler av systemet er satt i produksjon. Helautomatisk utstedelse av forsikringssertifikater er testet ut på Gards kunder, og erfaringene har vært gode.

IT-utvikling og digitalisering er nødvendig, men også krevende. IT-utvikling og IT-drift krever en stadig større del av Sjøfartsdirektoratets driftsbudsjett. For å møte denne utfordringen har direktoratet ved inngangen til 2025 blant annet måttet redusere bemanningen med 10 årsverk, noe som er krevende ettersom direktoratet får stadig flere tilsynsoppgaver.

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte, i samarbeid med andre aktører, Maritim uke i Haugesund i september 2024 – en nysatsing som overgikk alle forventninger. Gjennom over 40 møter og seminarer ble viktige maritime saker satt på agendaen. Totalt deltok mer enn 1100 personer i løpet av uken.

Sjøfartsdirektoratet har levert godt på sitt samfunnsoppdrag og de ulike oppgavene i 2024. Konstituert sjøfartsdirektør ønsker å takke alle dyktige og dedikerte medarbeidere for den gode resultatoppnåelsen. I tillegg ønsker jeg å takke alle våre samarbeidspartnere.

Haugesund, 1. mars 2025,

Alf Tore Sørheim
konstituert sjøfartsdirektør

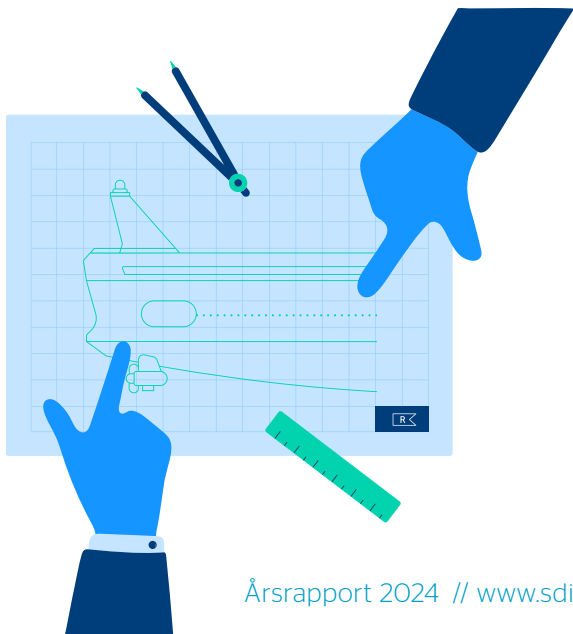
DEL II Introduksjon til virksomheten og samfunnsoppdraget

Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet, med hovedkontor i Haugesund. Direktoratet er forvaltnings- og tilsynsmyndighet for arbeidet med sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier på fartøy med norsk flagg og utenlandske fartøy i norske farvann. Vi har også ansvar for å sikre rettsvern for norskregistrerte skip og rettigheter i disse.

Direktoratets aktiviteter styres av nasjonalt og internasjonalt regelverk, avtaler og politiske beslutninger. Det overordnede målet er å være «den foretrukne maritime administrasjonen», som innebærer å tilby konkurransedyktige tjenester slik at næringen velger norsk flagg.

For å bli den foretrukne maritime administrasjonen har vi tre hovedmål:

- ✓ høy sikkerhet, renere miljø
- ✓ profesjonalitet og kundefokus
- ✓ verdensledende og attraktiv samarbeidspartner



Kompetanse og samarbeid

Vi skal være anerkjent for vår kompetanse i den maritime klyngen. Overordnede departementer og andre offentlige etater skal søke etter og lytte til våre faglige råd. I internasjonale fora skal den norske stemmen bli lyttet til. Vi skal ha et godt samarbeid med både forsknings- og utdanningsinstitusjoner, verft, utstysprodusenter og designere. I tillegg skal vi legge til rette for et godt trepartssamarbeid med rederiorganisasjonene og arbeidstakerorganisasjonene.

Sjøfartsdirektoratet samarbeider med og er rådgiver for Kystverket og bistår med skipsteknisk kompetanse under oljevernaksjoner. Vi støtter Havindustri-tilsynet i håndhevingen av petroleumsloven på norsk sokkel og Statens havarikommisjon for transport ved skipsulykker. Direktoratet er medlem av totalforsvaret og har også etablert et nært samarbeid med NSM, E-tjenesten og PST på grunn av det globale trusselbildet. Vi deltar også i Redningsledelsen og Nortraship-ledelsen.



Foto: Han Lwin Oo
Atlantic Tsubaki

Direktoratets hovedoppgaver er å

- ✓ forvalte og utvikle norsk og internasjonalt regelverk på skipsfartsområdet
- ✓ registrere fartøy og rettigheter i fartøy
- ✓ markedsføre Norge som flaggstat
- ✓ føre tilsyn med bygging og drift av norskregistrerte fartøy og deres rederier og utstedte sertifikater til fartøy
- ✓ føre tilsyn med fartøy, utstedte sertifikater for sjøfolk og føre tilsyn med norske maritime utdanningsinstitusjoner
- ✓ føre tilsyn med utenlandske fartøy i norske havner
- ✓ gjennomføre produktkontrolltilsyn
- ✓ forvalte tilskuddsordninger på skipsfartsområde
- ✓ overvåke risikobildet, registrere og følge opp ulykker til sjøs
- ✓ drive holdningsskapende og forebyggende arbeid innen sjøsikkerhet både for nærings- og fritidsflåten

Sjøfartsdirektoratet styres av blant annet skipssikkerhetsloven, sjøloven, skipsarbeidsloven, petroleumsløven og NIS-loven. Vi koordinerer Norges arbeid i internasjonale maritime organer som IMO, ILO, EU/EØS, EMSA og Paris MoU.

Organisering

Sjøfartsdirektoratet er organisert med hovedkontor i Haugesund, sju regioner med 16 regions- og tilsynskontor langs kysten og en avdeling for skipsregistrering i Bergen. I 2024 disponerte direktoratet til sammen 362 årsverk: 236 ved hovedkontoret i Haugesund, 23 ved Skipsregistrene i Bergen og 103 i regionene.

Ledelsen har i 2024 bestått av



Alf Tore Sørheim
Konstituert sjøfartsdirektør



Håvard Gåseidnes
Avdelingsdirektør
for fartøy og sjøfolk



Thomas Angell Bergh
Fungerende avdelingsdirektør
for operativt tilsyn



John Malvin Økland
Avdelingsdirektør for
administrasjonsavdelingen



Linda Bruås
Avdelingsdirektør for regelverk
og internasjonalt arbeid



Henning L. Rasmussen
Avdelingsdirektør for
Skipsregistrene



Dag Inge Aarhus
Avdelingsdirektør for
kommunikasjon og
samfunnskontakt



Elisabeth Hynne
Avdelingsdirektør for HR

Organisasjonskart:



Utvalgte hovedtall

Nøkkeltall fra årsregnskapet	2022	2023	2024
Antall ansatte	357	365	362
Antall avtalte årsverk	349	361	362
Antall utførte årsverk (note 2)	319	332	331
Samlet tildeling post 01-99	482 906 000	504 401 000	507 590 000
Utnyttelsesgrad post 01-29	96,5 %	96,3 %	97,3 %
Driftsutgifter	482 833 005	497 418 188	504 034 048
Lønnsandel av driftsutgifter	65,5 %	69,1 %	68,5 %
Lønnsutgifter per årsverk	991 131	1 034 644	1 042 792
Konsulentandel av driftsutgifter	20,3 %	16,9 %	17,1 %

Utvalgte volumtall	2022	2023	2024
NIS-flåten, bruttotonnasje	17 594 035	17 333 291	17 439 879
NIS-flåten, antall fartøy	735	733	744
NOR-antall fartøy totalt	20 361	20 476	20 534
- herav NOR-handelsflåten, antall fartøy	899	898	890
- herav NOR-fiskefartøy	4 847	4 874	4 831
- herav NOR-fritidsfartøy	10 166	10 260	10 300
- herav andre NOR-fritidsfartøy	4 449	4 444	4 513
Rangering på White List - Paris MoU	3	5	3
Sertifikatinspeksjoner, antall obligatoriske	2 412	2 427	2 241
Andre inspeksjoner, antall 1)	2 599	2 631	2 679
Uanmeldte inspeksjoner, norske kontrollpliktige skip	259	449	497
ISM-revisjoner av skip og rederier	612	413	499
Havnestatskontroller, antall	588	604	569
Svovelinspeksjoner, antall	243	282	246
Svovelprøver, antall	159	110	92
Avfallstilsyn (PRF), antall	235	302	292
Personellsertifikater, antall utstedte/gebyrbelagte 2)	20 514	21 956	23 520
Nybygg, antall levert pr. år	50	44	39
Sjøfolk i tilskuddsordningen, antall, årlig gj.sn.	15 172	15 942	16 729
- herav norske	12 861	13 428	13 817
Tilskuddsordningen for sjøvett, antall innvilgede	70	48	54
Skipsulykker, antall	352	266	294
Arbeids-/personulykker næringsfartøy, antall	259	268	272
Omkomne næringsulykker, antall	7	10	5
Omkomne fritidsfartøy, antall	34	23	39

1. Andre tilsyn - noen tilsynstyper blir avsluttet, og nye kommer til. Andre tilsyn må derfor ikke sammenlignes over år.

2. Dette tallet gjenspeiler totalt utstedte sertifikater inkludert høyhastighetsbevis, fritidsskippersertifikat og naturligvis kompetanse-, ferdighetssertifikat og kvalifikasjonsbevis.

Resultatkjeden i Sjøfartsdirektoratet

Innsatsfaktorer 361,6 Årsverk 501.2 mill kroner i samlet driftsbevilgning kap. 0910 og 1422. 2366 mill kroner i bevilgning til nettolønnsordning, kap. 0909.						
Aktiviteter	Tilsyn	Forebyggende arbeid	Regelverksutvikling	Registrering av skip og rettigheter (NIS/NOR/BYGG)	Markedsføring av Norge somflaggstat	Tilskuddsforvaltning
	- Dokumentkontroll, inspeksjoner og revisjoner knyttet til nybygg, ombygging, innflagging og drift.	- Overvåke risikobildet gjennom ulykkesrapporter, sikkerhetstilrådinger, analyse, statistikk og risikovurderinger.	- Utvikle norsk og internasjonalt regelverk bl.a. på bakgrunn av funn ved tilsyn, ulykker og utviklingen i samfunnet.	- Registrering av skip og rettigheter i skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og skip under bygging i Norge i Skipsbyggingsregisteret (BYGG).	- Utføre en målrettet markedsføringsplan som skal bidra til økning av NIS/NOR flåten og sikre Norges posisjon som en ledende sjøfartsnasjon	- Foreta kontroll og korrekt saksbehandling av søknader og korrekt utbetaling av krav i henhold til regelverk for tilskudd til sysselsetting av sjøfolk.
	- Dokumentkontroll knyttet til søknader om personlige sertifikater.	- Arbeid for å bedre sjøfolks helse og trivsel, blant annet gjennom Idrettstjenesten.	- Delta aktivt i IMO, ILO og EU.	- Utstedelse av sertifikater og attester.	- Markedsaktiviteter og tiltak rettet mot å beholde og pleie eksisterende kunder i NIS/NOR	
	- Faglig oppfølging av aktører med delegert myndighet.	- Arbeid for å bedre sikkerheten i flåten, blant annet gjennom, Sjø sikkerhetskonferansen, Fritidsbåtkonferansen og diverse kampanjer.	- Bidra til utvikling av nye internasjonale konvensjoner eller endre eksisterende internasjonalt regelverk og implementere dette i norsk rett.			
	- Teknisk gjennomgang av innovasjoner og løsninger som ikke følger anerkjent norm.	- Vedlikeholde og drifte temabaserte nettportaler og arbeidsverktøy, herunder yrkesfisker.no, fiskrisk.no og lastrisk.no.	- I størst mulig grad utvikle regelverk i takt med den teknologiske utviklingen.	- Overføre kildedata til offentlige og private aktører via web-services løsning.	- Markedsaktiviteter som synliggjør attraktiviteten og konkurransedyktighet av det norske flagget og profilere Norge som en ledende sjøfartsnasjon, spesielt innenfor bærekraft og ny teknologi.	- Saksbehandle søknader om tilskudd til sjøvett-tiltak og tildele midler, samt gjennomgang av rapporter for tildelte midler fra året før.
	- Bistand til andre etater.	- Faste samarbeidsforum med næringen, herunder HMS i fiskeflåten, Sakkyndig råd for fritidsfartøy, Maritimt samarbeidsforum, ISWAN.	- Aktiv formidling av regelverk.			
	- Godkjenninger og revisjoner (Klasse-selskaper, maritime utdanningsinstitusjoner, sjømannsleger etc.)	- Ad-hoc-samarbeid med næringen.	- Tett dialog med næring i utvikling av regelverk			
Produkter/ tjenester	- Uanmeldte tilsyn/ inspeksjoner (norske fartøy, utenlandske skip i norske havner, havarier, markedstilsyn etc.).	- Deltagelse i relevante FOU-prosjekter for å gi faglig bistand og avklare behov for regelverkstilpasninger.				
	- Fartøysertifikater.	- Statistikk, Årlig risikorapport.	- Et oppdatert og lett tilgjengelig regelverk.	- Realregister som tjener som rettsvernregister for registrering av rettigheter i norske skip. Sikrer rettslig eierskap i skipet.	- Kundekontaktmøter	- Gi tilskudd for en prosentandel av rederiets lønnsutgifter og/eller rederiets innbetaling av norsk skatt og arbeidsgiveravgift.
	- Personlige sertifikater.	- Læring av hendelser, sikkerhetsmeldinger.	- Veilede næringen i regelverksforståelse.		- Egne kundearrangementer	
	- Godkjenninger.	- Veiledningsmateriell.	- Utvikle klart regelverksspråk.		- Produksjon av markedsmateriell	
	-Tillatelser	- Konferanser	- Kontinuerlig fokusere på forenkling og fleksibilitet i regelverksutviklingen uten at det påvirker sikkerheten negativt	- Registrering av juridiske rettigheter, rettighetshavere og rettighetshavers prioritet i forhold til pantekrav.	- PR/annonsering/profilering	
	- Tilsyn				- Analyse/ kundespørreundersøkelser	
Brukereffekter	- Sikrere og miljøvennlige skip.	- Større mulighet til å vurdere og håndtere risiko.	- Bidrar til å fremme norsk kompetanse og innovasjon.	- Skipsregistrenes hovedoppgave er å fremme omsetning og kreditt for den norske flåten	- Rederiene får sine skip registrert i et anerkjent nasjonalt register.	- Flere norsk sjøfolk på norske skip.
	- Godt kvalifiserte sjøfolk.			- Bidrar til rettsvern i forhold til eierforhold og rettigheter i skip, mulighet til å ta opp lån med pant i skip med rett prioritet.	- Synlighet av registrene vil øke oppfattelsen av at dette er kvalitetsregistre.	
	- Gode maritime utdanningsinstitusjoner.	- Bedre sikkerhetskultur.	- Bedre sikkerhet, helse og miljø for sjøfolk og skip.	- Fartøy får Nasjonalitetsbevis og rettighet til å seile under norsk flagg. Fartøyet er berettiget til å nyte den beskyttelse og de rettigheter samt fordeler som tilkommer norske fartøy	- Økt kunnskap om direktoratets tjenester og kvalifikasjoner.	
	Gode arbeids- og levevilkår	- Sikre og miljøvennlige skip	-Økt forståelse for regelverket og reglenes hensikt	- Står som et oppdatert og korrekt realregister til benyttelse av samfunns-aktører og private som måtte ønske og/eller ha behov for disse dataene.	- Sjøfartsdirektoratets brede kompetanse og kundefokus og 24/7 365 tilgjengelighet vil være viktig for rederiene både ift utvikling av ny teknologi, men også som samarbeidspartner.	
Samfunns-effekter	- Redusert antall person-ulykker og fartøyulykker i både fritidsflåten og næringsflåten.	- Redusert antall personulykker og fartøyulykker i både fritidsflåten og næringsflåten.	- Reduserte antall personulykker og fartøyulykker.	- Tjene som ledd i den offentlige kontrollen av norske skip.	- Flere skip under norsk flagg vil forsterke de andre samfunnseffektene.	- Sikre norsk maritim kompetanse.
	- Omdømmebyggende for direktoratet i form av at de som er brukere av maritim transport (passasjerer) ser at sikkerhet følges opp.		- Bidrar til å gjøre norsk skipsfartsnæring mer konkurransedyktig			- Sikre og fremme sysselsetting innenfor norsk maritim klynge.
	- Større bevissthet i næringen rundt viktighet av sikkerhet (forebyggende og holdningsskapene).	- Grønnere skipsfart.	- Bedre miljø, lavere forurensning.	- Realregistrering er en forutsetning for et velfungerende kredittsystem	- En stor norsk flåte (NIS/ NOR) øker Norges innflytelse i internasjonale fora innenfor sikkerhet, internasjonalt regelverk og på framtidige internasjonale miljø- og sikkerhetskrav i skipsfarten.	- Bidra til konkurransedyktige rammevilkår for norsk skipsfartsnæring.
	- Grønnere skipsfart.		Bidra til utvikling av ny teknologi			



DEL III Årets aktiviteter og resultater

Sjøfartsdirektoratets strategiplan 2020-2024

Visjon:

«Den foretrukne maritime administrasjonen».

Samfunnsoppdraget:

Sjøfartsdirektoratet skal være en attraktiv sjøfartsadministrasjon med høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier.

Vi har tre hovedmål for å nå visjonen:

- ✓ høy sikkerhet, renere miljø
- ✓ profesjonalitet og kundefokus
- ✓ verdensledende og attraktiv samarbeidspartner

Sjøfartsdirektoratet skal være en attraktiv sjøfartsadministrasjon med høye krav til sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier. Direktoratet skal forvalte og videreutvikle regelverket på sjøsikkerhets-, klima- og miljøområdet og arbeide for ytterligere effektivisering av sine tjenester. I 2024 har Sjøfartsdirektoretat levert godt på departementets oppdrag gitt i det årlige tildelingsbrevet.



Hovedmål 1:

Høy sikkerhet, renere miljø



1.1 Vi ivaretar sikkerheten og bidrar til et renere miljø

Tilsynsarbeidet i Sjøfartsdirektoratet har utgangspunkt i vedtatt tilsynsplan for 2024. Tilsynsplanen beskriver forventet tilsynsmengde, fokusområde, prioriteringer og kampanjer for inneværende år.

Psykososialt arbeidsmiljø var direktoratets fokusområde i 2024. Fokusområdet kom blant annet som oppfølging av alvorlige statistikker tilknyttet mobbing og trakassering. Fokusområdet er innarbeidet i ordinære sertifikatsinspeksjoner, revisjoner og uanmeldte tilsyn. I tillegg har direktoratet gjennom året utviklet materiell og gjennomført seminarer med en rekke rederier og organisasjoner med utgangspunkt i det danske programmet «be a buddy, not a bully».

Direktoratet gjennomførte over 7 000 tilsyn i 2024. Den høye aktiviteten krever god prioritering, men vi har likevel klart å levere som planlagt på de fleste områder. Nybyggaktiviteten var moderat i 2024, mens det var høy aktivitet innen ombygginger, sertifikatsinspeksjoner og ISM-revisjoner. Andelen uanmeldte tilsyn har økt, og tilsyn med arbeids- og levevilkår har fått mer oppmerksomhet. Vi utfører også mange tilsyn på utenlandske skip i norske havner, både gjennom havnestatskontroll og ulike miljøkontroller.

Direktoratet har i perioden vært involvert i flere spennende lav- og nullutslippsprosjekter. Disse prosjektene prioriteres høyt, men de er ofte komplekse og tidkrevende. Nybyggaktiviteten ser dessverre fortsatt ut til å avta noe, men flere ENOVA-tildelinger i løpet av året gir grunn til å tro at nybyggaktiviteten vil øke framover.

Mengden uanmeldte tilsyn har økt sammenlignet med de tre foregående årene. Antall havnestatskontroller gjennom Paris MoU-samarbeidet er i samsvar med den tildelte «fair share»-andelen. Både uanmeldte tilsyn og havnestatskontroller prioriterer tilsyn på høyrisikoskip. Direktoratet ser at det risiko-baserte tilsynet fungerer godt. Flere fartøy med høy eller medium risiko blir nå avdekket og tilbakeholdt.

I perioden har direktoratet vært til stede på Svalbard og gjennomført flere kampanjer rettet mot fartøy som kan frakte inntil tolv passasjerer, snøkrabbe-fiskefartøy og fulgt opp med tilsyn rettet mot miljøkrav i verdensarvfjordene. En kampanje rettet mot mindre arbeidsbåter, «Sikker arbeidsbåt», ble gjennomført gjennom hele året. Denne ble videreført fra 2023. Det ble også gjennomført en egen kampanje rettet mot fiskefartøy under 15 meter i Øst-Finnmark.

Direktoratet har gjennomført samtilsyn som en del av arbeidet mot arbeidslivskriminalitet. Et eksempel på dette er tilsynsarbeid rettet mot hvalsafariturisme i Tromsø-regionen.

Sommeren 2024 gjennomførte direktoratet kampanjen «Trygg i båt» rettet mot fritidsbåtbukere. Kampanjen er et viktig ledd i det forebyggende arbeidet for å redusere antall ulykker til sjøs.

Direktoratet har i 2024 jobbet med videreutvikling av fjerntilsyn, og vi forbedrer stadig dette verktøyet. Fjerntilsyn har vist seg nyttig, spesielt innen revisjoner, men også for enkelte andre typer tilsyn. Denne måten å jobbe på gir mer tid til fysiske tilsyn på høyrisikoskip. Høsten 2024 ble det satt i gang et prosjekt for å utforske mulighetene som fjerntilsyn gir. Målet er å frigjøre mer tid til flere uanmeldte tilsyn på høyrisikoskip.

Den spente sikkerhetspolitiske situasjonen i flere deler av verden har ført til at direktoratet har jobbet aktivt med sikringsnivå på norskflaggede skip. Tidlig under krigen i Ukraina hevet direktoratet sikringsnivået til nivå tre i et definert område nord i Svartehavet og Azovhavet. Dette nivået var fortsatt gjeldende ved utgangen av 2024. Israel/Gaza-konflikten har også gjort det nødvendig å justere sikringsnivået, både i territorialfarvannene til Israel og Gaza, samt i Rødehavet og Adenbukta. Det viktige arbeidet med å vurdere sikkerhetsnivået gjøres i tett samarbeid med Rederiforbundet.

Direktoratet sine tilsyn fokuserer på sikkerhet, miljø, arbeids- og levevilkår samt sikring. Den norske flåten består hovedsakelig av sikre skip med gode arbeids- og levevilkår. Likevel avdekker våre risikobaserte tilsyn bekymringsverdige forhold i deler av flåten. Direktoratet vil ha et målrettet fokus på disse områdene i årene som kommer.

Kvaliteten på utenlandske skip som anløper norske havner, er jevnt over god. Statistikk viser færre funn og tilbakeholdelser i Norge sammenlignet med gjennomsnittet for hele Paris MoU-samarbeidet. Dette tyder på at den samlede flåten som besøker Norge, holder høy kvalitet. Likevel oppdages også her enkelte forhold som fører til tilbakeholdelse av skip. Sjøfartsdirektoratet har en aktiv rolle i Paris MoU-samarbeidet og bidrar sterkt i arbeidet med å eliminere såkalte «substandard»-skip.

Kontrollpliktige norske fartøy omfattes av skips-sikkerhetsloven med tilhørende forskrifter.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fiskefartøy	3230	3089	3359	3485	3390	3481
Flyttbare innretninger	25	17	19	34	17	17
Lasteskip	2157	2383	2523	2832	2882	2896
Passasjerskip	680	651	639	653	636	631
Totalt	6092	6140	6521	7004	6925	7025

Tabell 1: Fartøy med krav om sertifisering

Omfang av skip med lav- eller nullutslippsteknologi

Et skip med lav- eller nullutslippsteknologi bruker teknologi for å redusere eller fjerne sitt klimaavtrykk. Sjøfartsdirektoratet har en ambisjon om å være en pådriver for det grønne skiftet med fokus på høy sikkerhet og renere miljø.

Bruk av alternative drivstoff og digitalisering spiller en nøkkelrolle i den grønne omstillingen i maritim næring. Lav- og nullutslippsteknologi kan deles inn i to hovedområder: grønn skipsfart og digital skipsfart.

Sentralt for grønn skipsfart er alternative drivstoff som hydrogen, ammoniakk, metanol og LNG, bruken av batterier og nye energilagringssystemer samt tiltak for å bedre energieffektiviseringen.

Digital skipsfart handler om å bruke teknologi og smarte løsninger for å optimalisere, effektivisere og øke sikkerheten. Eksempler på dette er e-navigasjon, smarte løsninger, utvidet virkelighet (AR), digitale tvillinger, automatiserte systemer og fjernstyrte fartøy.

Statistikken for skip med lav- og nullutslippsteknologi inkluderer dermed skip med teknologier som skal redusere eller fjerne klimaavtrykket. Dette kan være teknologier som innebærer driftsoptimalisering eller bruk av alternative drivstoff som nevnt over.

Det har over tid vært positiv utvikling og mange nye prosjekter, men Sjøfartsdirektoratet opplever fortsatt at flere nybygg og ombygginger blir utsatt eller skrinlagt på grunn av høye kostnader eller risiko knyttet til ny teknologi. For å nå målet om 50 prosent utslippsreduksjon innen 2030 er det viktig å snu denne utviklingen.

I tillegg til kostnadsutfordringer skaper usikkerhet rundt framtidige utslippsreguleringer forsinkelser. Blant annet avventer mange prosjekter avklaringer rundt reguleringer i verdensarvfjordene, krav til offshorefartøy og krav til fartøy i oppdrettsnæringen. Mange prosjekter er planlagt med ny teknologi, og flere har også fått støtte, men venter på avklaring av disse reguleringene for å fortsette.

Tabellene under viser tall hentet fra Sjøfartsdirektoratets systemer. Majoriteten av fartøyene med nullutslipp er ferger og mindre passasjerskip. For fartøy med lavutslippsteknologi er alle fartøygruppene representert. Det er flest ferger med lavutslipp, etterfulgt av offshorefartøy, lasteskip i oversjøisk fart og lasteskip i nærskipfart.

NIS/NOR	Andel lavutslipp/hybrid	Andel nullutslipp
NOR	1,34 %	0,59 %
NIS	0,23 %	-
Totalt	1,57 %	0,59 %

Tabell 2: Andel fartøy med lavutslipp/hybrid og nullutslipp.

NIS/NOR	Antall lavutslipp/hybrid	Antall nullutslipp	Totalt antall
NOR	147	65	10 243
NIS	25	-	743
Totalt	172	65	10 986

Tabell 3: Antall fartøy med lavutslipp/hybrid og nullutslipp.

1.2 Vi ser til at aktørene tar sitt ansvar gjennom risikobasert tilsyn

Sjøfartsdirektoratet utfører en bred portefølje av tilsyn for å sikre at rederiene tar ansvar for å oppfylle kravene om bord på skipene. Gjennom vår tilsynsmetodikk sjekker vi systematisk om kravene etterleves. Omfanget av tilsynene bestemmes i stor grad av skipets risikoprofil (risikobasert tilsyn).

Det norske flagget er rangert som nummer tre på Paris MoUs hviteliste fra juli 2024. Norge er også medlem av USCGs Qualship 21-program og har en høy rangering på Tokyo MoUs hviteliste. Dette viser at det norske flagget regnes som et kvalitetsflagg i de største havnestatskontrollregimene og har lav prosentandel av tilbakeholdte skip. De nye rangeringene ble effektuert 1. juli 2024.

Selv om det norske flagget er anerkjent som et kvalitetsflagg og de fleste rederier gjør en god jobb, er det dessverre noen som ikke tar sitt ansvar. Det betyr at det finnes fartøy og rederi som skaper bekymring for direktoratet. Derfor prioriterer vi risikobasert tilsyn med disse med fokus på skipssikkerhet og arbeids- og levevilkår. I 2024 har vi hatt økt oppmerksomhet på risikofartøy gjennom uanmeldte tilsyn.

Antall uanmeldte tilsyn (UAT) økte i 2024. Dette har vært en bevisst strategi for å følge opp funn fra Riksrevisjonens forvaltningsrevisjon. Samtidig har vi i større grad rettet UAT mot fartøy og fartøygrupper

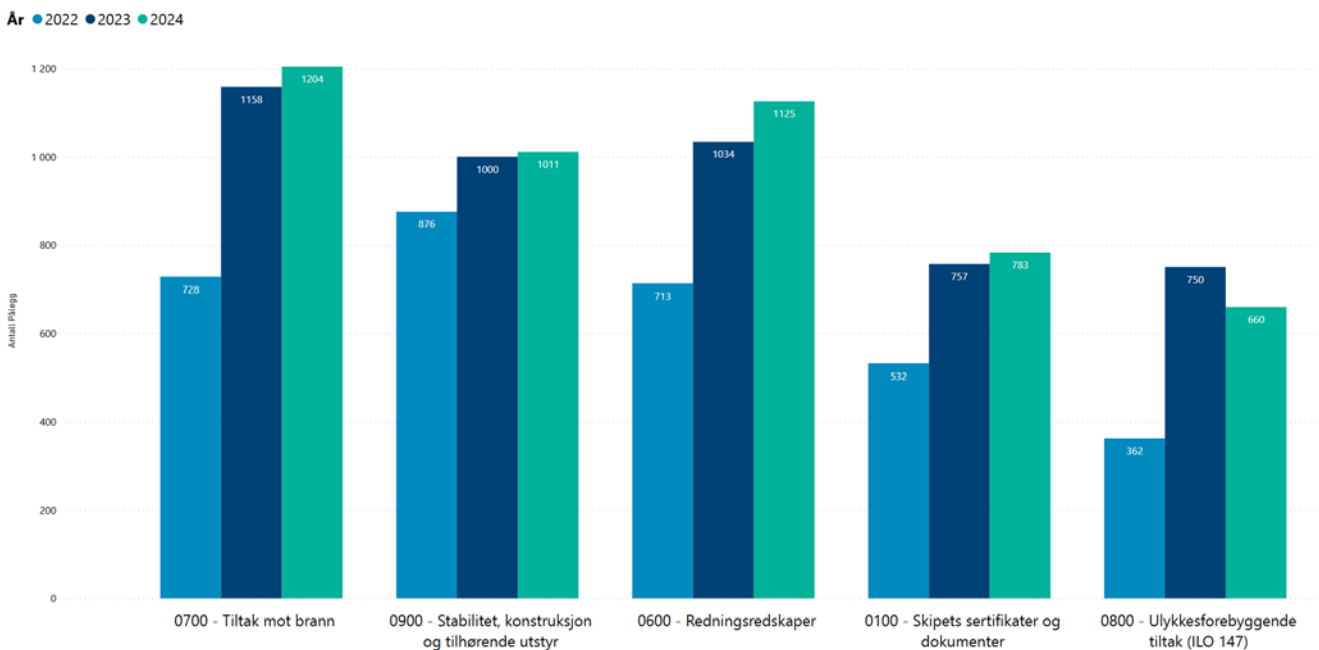
Fartøystype	Antall tilsyn	Antall pålegg	Antall tilbakehold	Pålegg / tilsyn
Lasteskip	228	1507	38	6,61
Fiskefartøy	172	472	10	2,74
Passasjerskip	51	236	6	4,63
Fritidsfartøy	2	15	1	7,50
Annen type/ukjent	44	158	5	3,59
Totalt	497	2388	60	4,80

Tabell 4: Uanmeldte tilsyn fordelt på fartøytype, 2024

Risikokategori	Antall tilsyn	Antall pålegg	Antall tilbakehold	Pålegg / tilsyn
Høy	42	536	16	12,76
Medium	32	217	5	6,78
Lav	48	141	3	2,94
Uten risikokategori	375	1494	36	3,98
Totalt	497	2388	60	4,80

Tabell 5: Uanmeldte tilsyn fordelt på risikokategori, 2024

med høy risiko. Kampanjen for mindre lasteskip ble også gjennomført i 2024, noe som har ført til flere pålegg per tilsyn for denne fartøygruppen (tabell 4). For øvrige fartøytyper og risikokategorier ser vi en stabil trend i antall pålegg (tabell 5). Dette understreker viktigheten av å jobbe risikobasert og bruke historiske data for å velge fartøy til UAT. På denne måten øker vi effekten av tilsynsarbeidet.



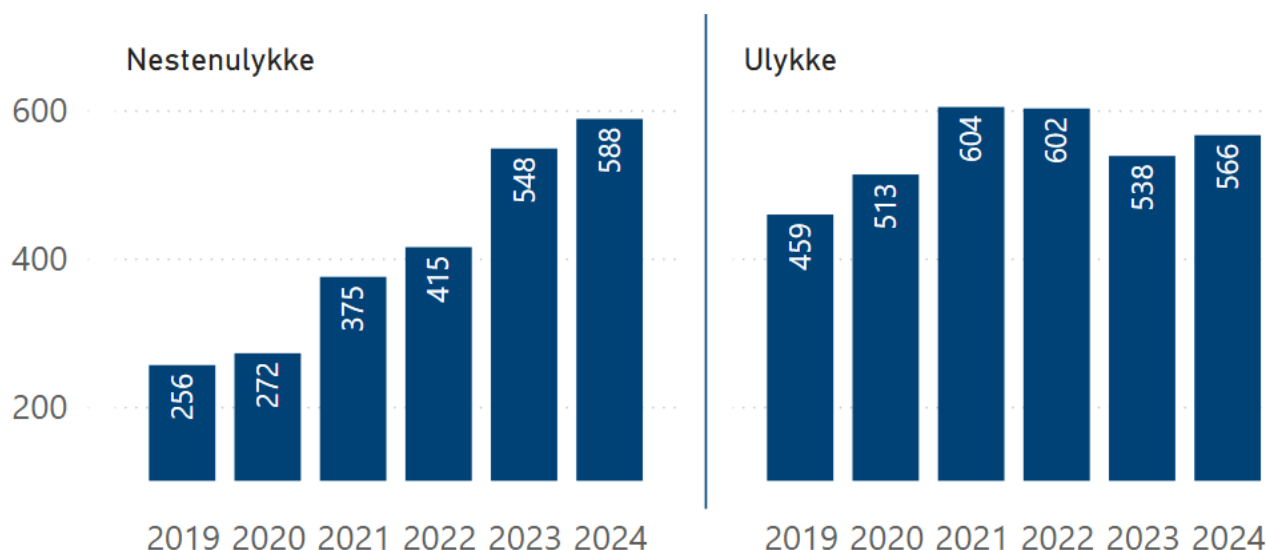
Figur 1: Pålegg utstedt på tilsyn avsluttet i 2022, 2023 og 2024



Ulykkesbildet 2024 – Næringsfartøy

I 2024 ble det registrert i alt 1154 hendelser på næringsfartøy, hvor omtrent halvparten var ulykker og halvparten nestenulykker. Dette tilsvarer en økning på rundt 6 % sammenlignet med 2023, med 40 flere nestenulykker og 28 flere ulykker enn året før. Figuren under oppsummerer utviklingen.

Ulykkestallene har vært høye de siste årene. I perioden 2020-2024 var det gjennomsnittlig 565 ulykker per år. Sist det ble registrert flere ulykker var i 2008, da totalt 659. Det kan imidlertid være mørketall i form av underrapportering fra tidligere år, noe som kan påvirke denne analysen.



Figur 2: Utvikling i antall ulykker og nestenulykker på næringsfartøy 2019-2024

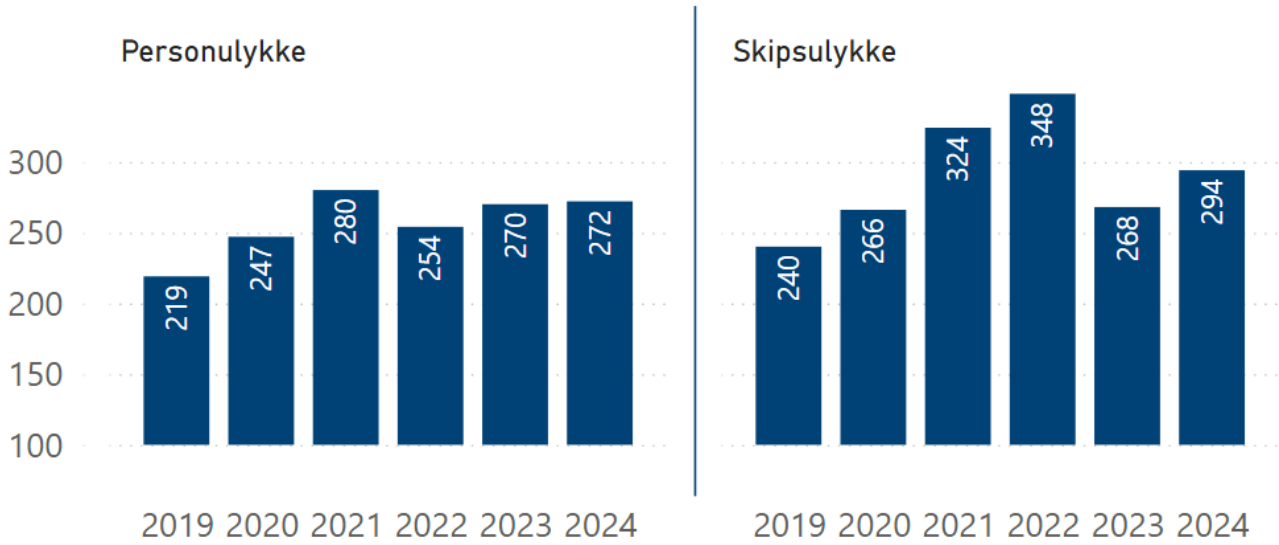
Utvikling i antall personulykker og skipsulykker, 2019-2024

Av de i alt 566 ulykkene i 2024 var 294 skipsulykker og 272 personulykker. Antall skipsulykker har økt, med 26 flere registrerte hendelser enn året før, mens personulykkene ligger på samme nivå som i 2023.

De fleste ulykker medfører ingen eller én personskade, men enkelte hendelser kan føre til flere titalls skadde. De aller fleste skadene skjer blant besetningsmedlemmer mens de er i arbeid (91 %). Det er relativt få passasjerer som skader seg om bord på norske næringsfartøy. Gjennomsnittlig antall

skadde passasjerer i perioden 2019-2023 er 21, mens det i 2024 ble registrert ni passasjerskader på norske næringsfartøy.

Støt- og klemskader er den vanligste ulykkestypen blant personulykkene i 2024, med 46 % av tilfellene, etterfulgt av fall om bord (29 %). Andelen fallulykker i 2024 er 11 % lavere enn gjennomsnittet for perioden 2019-2023, mens støt- og klemskader har økt med 10 % sammenlignet med 2019-2023.



Figur 3: Utvikling i person- og skipsulykker på næringsfartøy, 2019-2024

Skipsulykker og fartøyskader, 2019-2024

Hver skipsulykke kan føre til én eller flere fartøyskader. De aller fleste ulykker involverer kun ett fartøy, men enkelte hendelser (spesielt kollisjoner) kan involvere flere fartøy. Derfor vil antallet alltid være høyere enn antallet skipsulykker.

I 2024 har vi registrert i alt 298 skader med eller på fartøy. Av disse var 80 knyttet til grunnstøting, mens 60 var knyttet til miljøskader eller forurensning. Det er også registrert 51 kontaktskader og 33 branner/eksplosjoner.

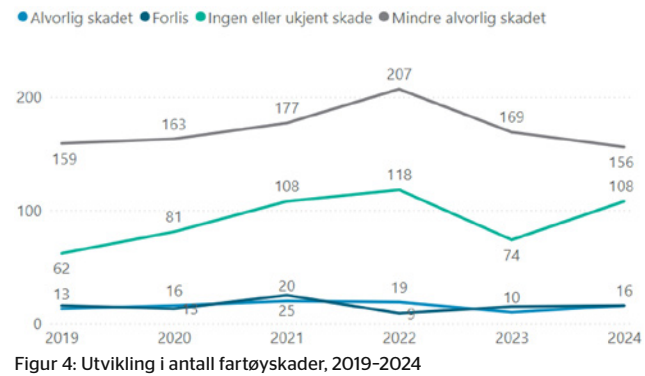
Vi ser en økning i de fleste ulykkestypene i 2024. Et unntak er grunnstøting, der antallet ulykker er redusert fra 100 til 80. Også lekkasjer og kollisjoner har hatt en nedgang, med henholdsvis ni og seks færre ulykker i 2024.

Ulykkestype	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totalt
Grunnstøting	79	90	112	110	100	80	571
Miljøskade/forurensning	28	34	56	56	27	60	261
Kontaktskade, kaier, broer osv.	50	62	57	67	43	51	330
Brann/eksplosjon	25	28	33	47	32	33	198
Maskinhavari	13	11	10	12	16	18	80
Annen ulykke	16	5	12	12	9	18	72
Lekkasje	15	9	20	15	23	14	96
Hardtværsskade	2	11	6	7	6	13	45
Kollisjon	16	19	18	22	12	6	93
Kantring	2	3	7	9	3	5	29
Fartøyet er savnet, forsvunnet	2						2
Stabilitetssvikt uten kantring	1		2	1	1		5
Totalsum	249	272	333	358	272	298	1782

Tabell 6: Utvikling i fartøyskader, 2019-2024

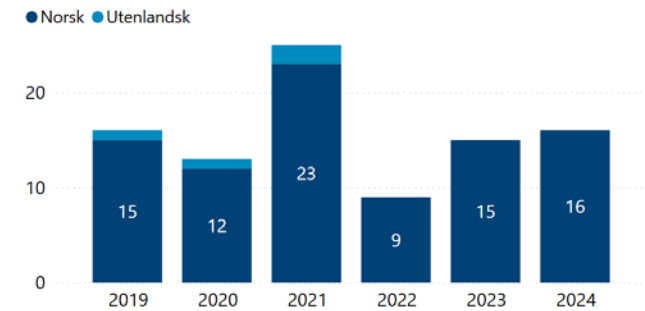
Utvikling i antall fartøyskader på næringsfartøy, 2019-2024

De mest alvorlige hendelsene er ofte de som medfører tap av fartøy. Slike hendelser fører vanligvis til store økonomiske tap, samtidig som de kan utgjøre en akutt risiko for tap av liv, personskader og miljøskadelig utslipp. Figur 4 viser utviklingen i antall fartøyskader fra 2019 til 2024. I 2024 har 89 % av fartøyskader medført ingen, ukjent eller mindre alvorlig skade.



Forlis, 2019-2024

I 2024 forliste 16 fartøy, noe som er omtrent det samme som året før, da det var 15 forlis. Antallet forlis i 2024 ligger også på nivå med gjennomsnittet for de fem siste årene (15,7).



Omkomne

Det ble registrert fem omkomne på næringsfartøy i 2024, mot ti i 2023. Gjennomsnittlig antall omkomne i perioden 2019-2023 er 7,8.

En av dødsulykkene på næringsfartøy i 2024 var relatert til en arbeidsulykke. To hendelser skjedde på lasteskip, to på fiskefartøy og én på passasjerskip.

Kun to av hendelsene er kategorisert som sjøulykker, og Statens havarikommisjon (SHK) har gransket disse og utarbeidet rapport. Alle hendelsene i 2024 er oppsummert i tabellen under.

Type	Fartøytype	Status SHK	Beskrivelse
Personulykke, fall til sjø	Fiskefartøy	Avgitt rapport	En person ble funnet flytende i sjøen og fraktet til sykehus. Døde som følge av skadene.
Arbeidsulykke, fall om bord	Lasteskip	Ikke sjøulykke, ekstern som omkom	En lokal havnearbeider har kommet gjennom en åpning inn til tomt lasterom og falt ned til bunnen.
Personulykke, fall til sjø	Passasjerskip	Ikke sjøulykke	Passasjer falt over bord. Det ble igangsatt redningsaksjon. Personen ble fraktet til sykehus, men ble senere erklært død.
Personulykke, fall til sjø	Lasteskip	Ikke sjøulykke	Besetningsmedlem gikk i land uten å melde ifra. Ankom kaiområdet senere på natten og falt i sjøen.
Arbeidsulykke, fall til sjø	Fiskefartøy	Avgitt rapport	Fartøyet fikk motorstans og drev mot land. Deretter gikk fartøyet på grunn og en person hoppet i sjøen. Personen omkom som følge av skadene.

Tabell 7: Omkomne næringsfartøyulykker, 2024

Ulykkesbildet 2024 – fritidsfartøy

Siden Sjøfartsdirektoratet begynte å registrere ulykker med omkomne med bruk av fritidsfartøy for 24 år siden, er det dokumentert totalt 747 dødsfall. Gjennomsnittlig antall omkomne per år siden 2001 er på rundt 31 personer. Vi ser en markant økning i antall omkomne i 2024, mot gjennomsnittet de fem siste årene, med hele 11 omkomne over snittet.



Antall omkomne i forbindelse med bruk av fritidsfartøy, 2024

I løpet av 2024 omkom 16 personer i personulykker etter fall til sjø. Av disse mistet 14 livet mens de forsøkte å gå om bord i eller forlate fartøyet ved kai. To personer omkom mens fartøyet var underveis: én falt over bord på grunn av stor sjø, og én falt over bord mens båten fortsatte å gå i ring på grunn av manglende bruk av nødstop.

15 personer mistet livet som følge av kantring. Seks av disse omkom mens de fisket fra åpen båt, tre etter velt med kajakk, én etter velt med kano, én med seilbåt (vikingskip), én etter velt med en raftingflåte i ei stri elv og én etter at en robåt eller jolle veltet mens vedkommende forsøkte å entre et annet fartøy som lå fortøyd.

Tre personer omkom som følge av en kollisjon med et annet fartøy. To av disse kjørte vannscooter og kolliderte med en båt i mørket. Én person omkom etter å ha blitt påkjørt av en annen båt.

I kategorien grunnstøting mistet to personer livet. Det var mørkt da ulykkene skjedde, fartøyene holdt relativt høy hastighet, og de omkomne var ruspåvirket.

Én person mistet livet som følge av brann i båten.

Én person omkom etter at båten han satt i, kolliderte med en stake (kontaktskade).

I tillegg omkom én person etter at båten han førte, fikk lekkasje og forliste, og han fulgte med båten ned.

Antall omkomne etter kjønn, alder og nasjonalitet

I 2024 omkom 36 menn og tre kvinner. Det er betydelig flere menn enn kvinner som mister livet i ulykker med fritidsfartøy. Siden Sjøfartsdirektoratet begynte å registrere ulykker i 2001, har 699 menn og 48 kvinner mistet livet i slike ulykker.

Gjennomsnittsalderen for de omkomne i 2024 var 57 år. Den eldste personen som omkom, var 84 år, mens den yngste var 15 år. Omtrent 54 % av de 39 omkomne var 60 år eller eldre.

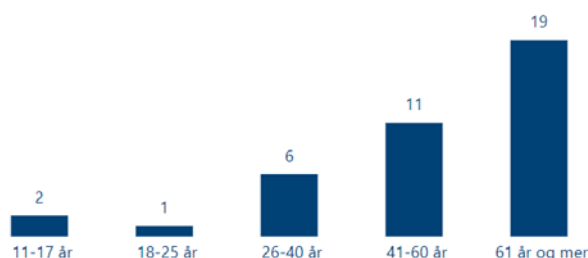
De fleste omkomne er norske, med et gjennomsnitt på om lag 26 omkomne per år de siste fem årene. Antallet utenlandske omkomne er betydelig lavere og har variert mellom null og sju personer i samme periode. 2024 skiller seg ut med hele sju utenlandske omkomne, mens det i 2021 ikke ble registrert noen utenlandske omkomne. Dette kan delvis forklares med reiserestriksjoner og redusert turisme som følge av koronapandemien.

Av de 39 omkomne var åtte i aldersgruppen som krever båtførerbevis. Dokumentasjon viser at kun to av disse hadde båtførerbevis. Én av disse hadde også høyhastighetsbevis. To hadde ingen formell kompetanse, to var utenlandsk statsborgere med ukjent kompetanse, og for de siste to er kompetansen ukjent.

Én person var under aldersgrensen for å få båtførerbevis.

Blant de 30 omkomne født før 1980, som er unnatt krav om obligatorisk båtførerbevis, hadde fire en form for kompetanse: én med D1-sertifikat, én matros med hurtiggående mann-over-bord, én med kystskipper- og fiskeskippercertifikat klasse B og én med våttkort grunnkurs. 20 hadde ingen formell kompetanse, og for de siste seks er kompetansen ukjent. Fem av disse var utenlandske statsborgere.

Aldersgrupper

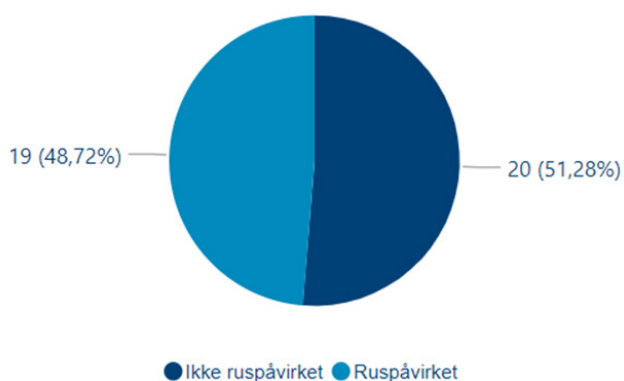


Figur 6: Antall omkomne etter alder, 2024

Omkomne fordelt etter rus- eller alkoholpåvirkning

Politiet har bekreftet at 19 av de 39 omkomne i 2024 var påvirket av alkohol eller andre rusmidler da ulykkene inntraff. I fem av tilfellene er det fremdeles uklart om personene hadde promille, da det kun foreligger foreløpige obduksjonsrapporter.

Ruspåvirkning



Figur 7: Omkomne fordelt på rus- eller alkoholpåvirkning, 2024

Av de 19 som omkom under ruspåvirkning i 2024, mistet 10 livet mens båten var i bruk (ikke fortøyd). Seks av disse var båtførere, og fire var passasjerer. Ni personer omkom etter å ha falt mellom båt og brygge mens båten var fortøyd.

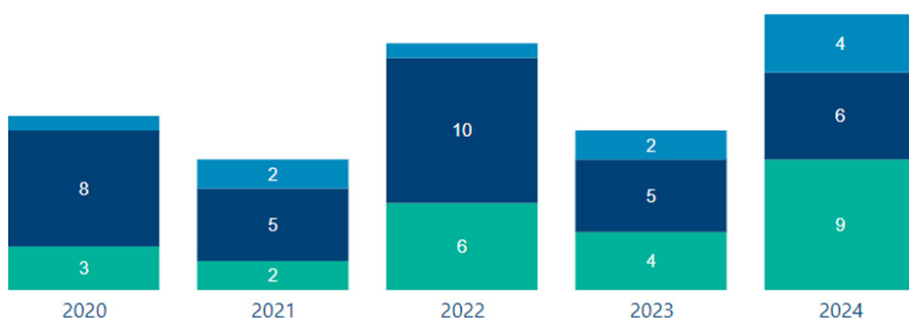
Alle fartøyene som var involvert i ulykker der ruspåvirkning var en faktor, hadde en lengde under 15 meter. Promillegrensen for førere av fritidsfartøy er 0,8 promille for fritidsfartøy under 15 meter og 0,2 promille for fritidsfartøy over 15 meter.

Flere av de omkomne var påvirket av en kombinasjon av alkohol og andre rusmidler. Promillenivået er foreløpig ukjent for 11 av de 19 personene. I ni av disse tilfellene har Sjøfartsdirektoratet enda ikke mottatt informasjon fra politiet, og i to tilfeller var det kun andre rusmidler involvert, ikke alkohol.

Status for rus- eller alkoholpåvirkning gjelder den avdøde, uavhengig av om vedkommende var fører av fartøyet. Flere avklaringer vil komme når politiets tilbakemeldinger og obduksjonsrapportene er klare. I tilfeller der obduksjon ikke gjennomføres, vil påvirkningsstatus forbli ukjent. Etterregistreringer og endringer kan forekomme etter hvert som Sjøfartsdirektoratet mottar ny informasjon fra politiet eller andre kilder, spesielt når det gjelder bruk av flytevest og alkohol.

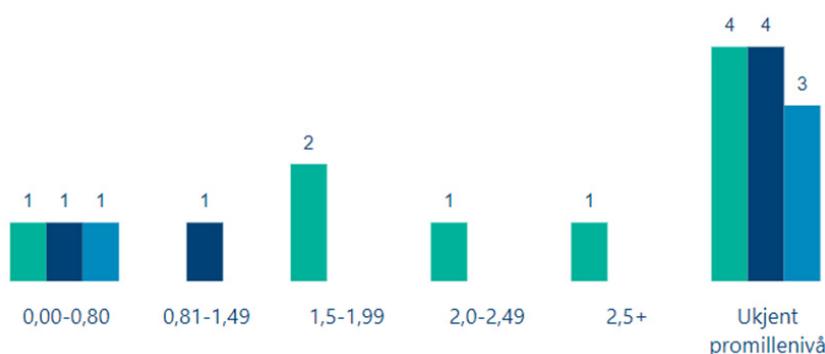
Ruspåvirkning

● Fall til sjø, fra eller ved fortøyd båt ● Fører ● Passasjer



Figur 8: Omkomne fordelt på rus- eller alkoholpåvirkning fordelt på personkategori, 2020-2024

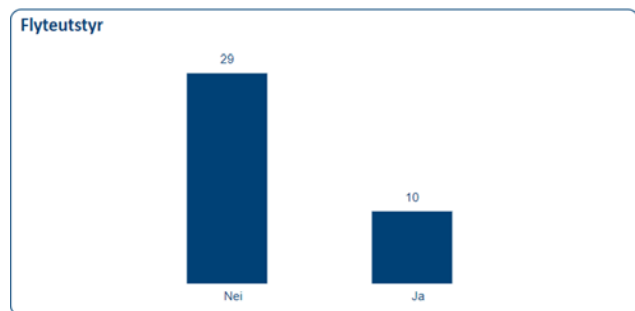
● Fall til sjø, fra eller ved fortøyd båt ● Fører ● Passasjer



Figur 9: Omkomne fordelt på rus- eller alkoholpåvirkning fordelt på promillenivå, 2020-2024

Antall omkomne fordelt etter bruk av flyteutstyr

I løpet av 2024 mistet 39 personer livet på sjøen. Kun ti av dem benyttet flyteutstyr. I tre av tilfellene kunne ikke flyteutstyret forhindre dødsfall, da dødsårsaken var høyintensitetsskader. De resterende 29 omkomne brukte ikke flyteutstyr da ulykkene inntraff.



Figur 10: Antall omkomne fordelt etter bruk av flyteutstyr, 2024

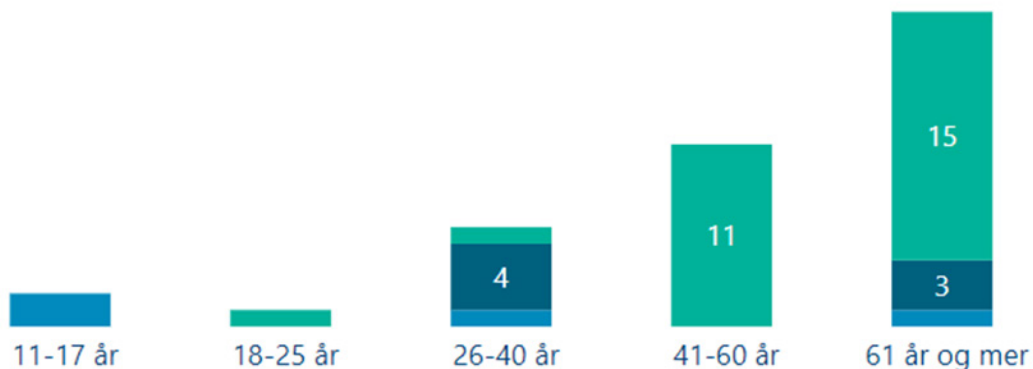
Blant de omkomne var det flest i aldersgruppen 26–40 år som brukte flyteutstyr. I 2024 var det ingen i aldersgruppen 41–60 år som brukte flyteutstyr ved ulykkestidspunktet. Blant de eldste, som utgjør den største gruppen, var det 15 personer som ikke brukte flyteutstyr.

Når vi ser på bruk av flyteutstyr fordelt på aldersgrupper blant de omkomne ved båt i bruk, var det 13 av 17 personer i aldersgruppene 41–60 år og 61 år og eldre som ikke brukte flyteutstyr.

I 2024 har vi observert flere tilfeller der flyteutstyr ble brukt, men ikke på riktig måte. For eksempel var det tilfeller der skrittstroppen ikke var korrekt festet, noe som førte til at vesten gled opp over hodet og hodet havnet under vann. Det har også vært tilfeller der vesten var for stor i forhold til personens kroppsstørrelse, noe som reduserer sikkerheten betydelig.

Bruk av flyteutstyr, aldersgrupper, 2024

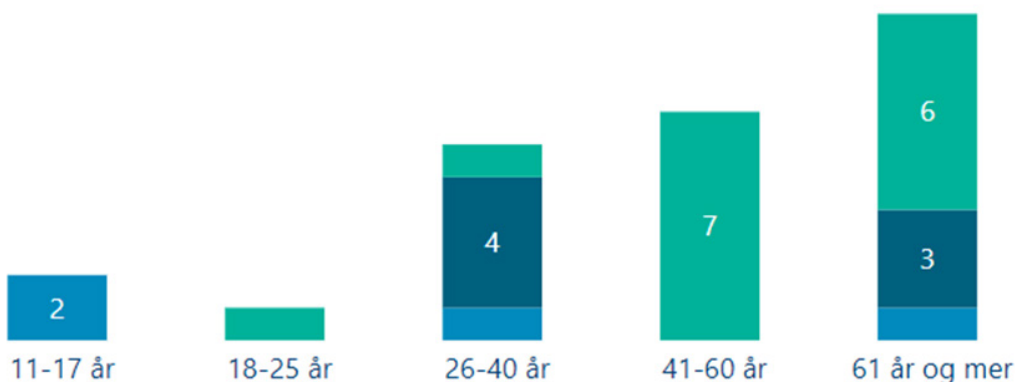
● Ingen betydning ● Ja ● Nei



Figur 11: Antall omkomne fordelt etter bruk av flyteutstyr, fordelt på alder, 2024

Bruk av flyteutstyr ved båt i bruk, 2024

● Ingen betydning ● Ja ● Nei



Figur 12: Omkomne og bruk av flyteutstyr ved båt i bruk, fordelt på aldersgruppe, 2024



Foto: Daniel Möllerström

1.3 Vi er en synlig og tydelig pådriver i internasjonalt miljø- og sikkerhetsarbeid

Direktoratet bruker betydelige ressurser i det internasjonale arbeidet i IMO. Sjøfartsdirektoratet leder blant annet delegasjonene til hovedkomiteene MSC (Maritime Safety Committee) og MEPC (Marine Environment Protection Committee) og tilhørende underkomiteer. Gjennom ledelse av underkomiteer, arbeidsgrupper og korrespondansegrupper, samt aktiv deltakelse i dette arbeid i delegasjonene, bidrar direktoratet til utviklingen av oppdatert internasjonalt regelverk. I 2024 fortsatte Sjøfartsdirektoratet sitt aktive engasjement i IMO.

På sikkerhetssiden viet vi særlig oppmerksomhet til brannsikring, «safe return to port» og utvikling av retningslinjer for autonome skip, og dette arbeidet fortsetter inn i 2025.

Som en del av IMOs klimaarbeid og arbeidet for å hindre forurensning fra skip, leder Sjøfartsdirektoratet en gruppe som utarbeider en arbeidsplan for bruk av karbonfangst om bord på skip, og utviklingen av et rammeverk for å måle utslipp av andre klimagasser enn karbondioksid, dvs. metan og lystgass. Rapporten fra denne gruppen skal leveres til MEPC 83 våren 2025. I tillegg leder direktoratet en gruppe som arbeider med å revidere regelverket for utslipp av kloakk.

Hovedmål 2:

Profesjonalitet og kundefokus

Foto: Ole Jørgen Nygård Pedersen
Frida Knutsen



2.1 Vi har effektive tjenester

Sjøfartsdirektoratet jobber kontinuerlig med effektivisering. Vi jobber med å etablere og forbedre våre prosesser. Når vi innfører nye digitale tjenester, forventes det at vi skal se på effektiviserings tiltak.

Direktoratet har nå tatt i bruk et nytt søknad- og saksbehandlingssystem for personellsertifikater. Overgangen til automatisk saksbehandling skjer gradvis, noe som vil redusere saksbehandlingstiden fra uker til sekunder. I oktober ble 13,5 prosent av sertifikatene utstedt automatisk. I tillegg tilbyr vi nå også digitale personellsertifikater.

Et nytt tilsynssystem er også under utvikling. Dette systemet vil dekke saksbehandling og tilsyn med både fartøy under bygging og fartøy som allerede har operativ seilingstillatelse. Målet er å spare tid ved å automatisere oppgaver og gjøre gjeldende krav og regelverk enklere å forstå. Bruken av risikomodeller gjør det mulig å prioritere tilsyn der behovet er størst. Elektroniske sertifikater er allerede lansert.

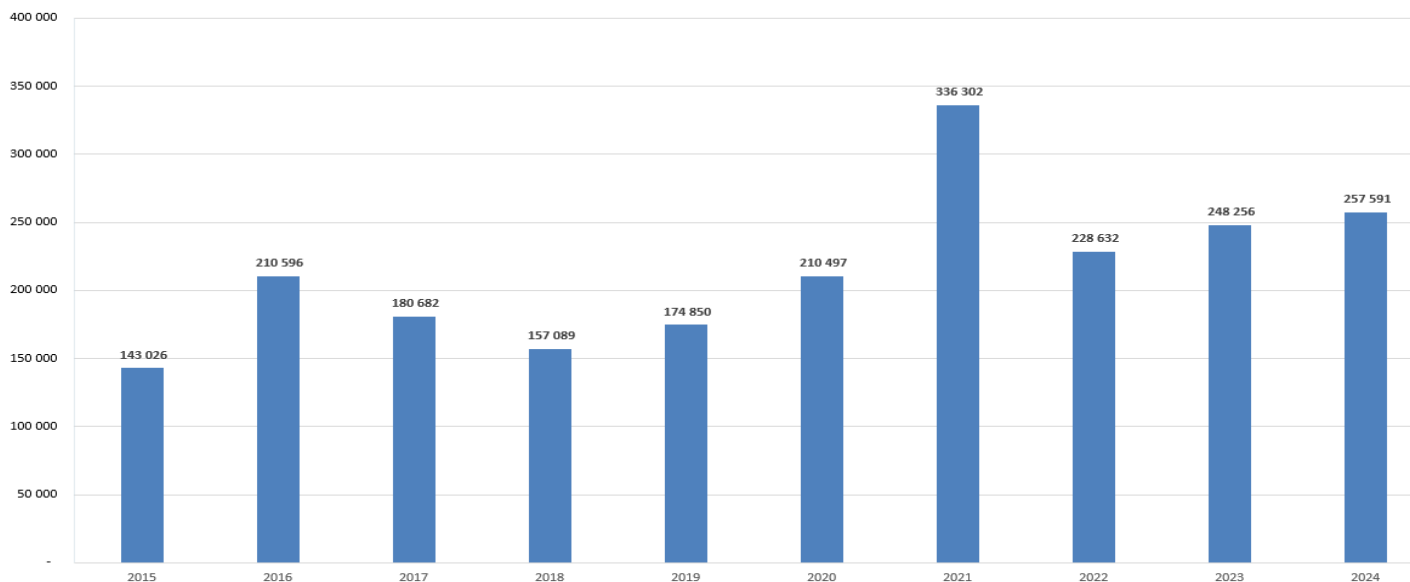
Direktoratet har i løpet av 2024 tatt i bruk et nytt system for innsendelse av søknader, søknadsbehandling og utbetaling av tilskudd til rederier knyttet

til sysselsetning av sjøfolk. Målet er å automatisere prosessene der det er mulig. Løsningen skal være effektiv og brukervennlig, sikre likebehandling og basere seg på data hentet direkte fra kilden.

Videre har vi videreutviklet den nye portalen for elektronisk tinglysning som brukes i Skipsregistrene. En ny signeringsløsning fra Posten er tatt i bruk, noe som vil forbedre tjenesten for både fritidsbåteiere, den maritime næringen og banker.

I løpet av 2024 er det gjort et betydelig arbeid med å etablere nye eksterne nettsider, som ble lansert høsten 2024. Kundene gir positive tilbakemeldinger på sidene. Innholdet brukes mye både av private og profesjonelle parter, og det er derfor viktig at sidene er brukervennlige og tilgjengelige på engelsk.

Direktoratet bytter driftsleverandør fra TietoEvry til Advania. Etableringsprosjektet er i gang og forventes ferdigstilt innen mars 2025. Målet med byttet er å etablere en sikrere og mer brukervennlig løsning.



Figur 13: Journalførte dokumenter i perioden 2015-2024

Klagebehandling

I 2024 behandlet Sjøfartsdirektoratet 285 klagesaker. 63 av disse kom inn i 2023 eller tidligere. 46 av sakene er avgjort av NFD og én av KLD. I tolv av sakene er direktoratets vedtak blitt omgjort eller opphevet. Sju av disse gjelder avslag på dispensasjon om hviletid, og resten gjelder innsyn. 41 saker ligger fortsatt til behandling i NFD og én i KLD. Direktoratet har 33 klagesaker som ikke er påbegynt, eller som fortsatt er under behandling. I mange tilfeller sendes det ut foreløpige svar. Det er en saksbehandlingstid på gjennomsnittlig ca. tre måneder.

Antall journalførte dokumenter viser et høyt aktivitetsnivå i direktoratet også i 2024. Det høye tallet i 2021 har sammenheng med innreiseprosjektet som direktoratet fikk ansvar for da det var pandemi og innreiserestriksjoner.



2.2 Vi har framtidsrettet kompetanse

Innføring av prosessbaserte arbeidsmetoder, digitalisering av tjenestene våre, ny teknologi i den maritime næringen og nye arbeidsoppgaver krever at vi kontinuerlig oppdaterer kompetansen vår.

Et strategisk mål for Sjøfartsdirektoratet er å bygge relevant kompetanse internt, slik at vi blir mindre avhengige av ekstern rekruttering eller innleie av nødvendig kompetanse. Det er blant annet ansatt egne IT-utviklere.

Sjøfartsdirektoratet bruker et eget kompetansestyringsverktøy der alle ansatte får tildelt kompetanseplaner som er forankret i strategiplanen. Kompetansekravene i planene bidrar til å nå de målene som er satt for strategiperioden. Det jobbes også strategisk gjennom vår strategiske kompetanseplan og tilhørende tiltak.

Kompetanseplanene er delt inn i planer for alle ansatte, avdelingsvise planer, faglige planer og planer for ledere. De ulike fagavdelingene gjennomfører målrettede opplæringsaktiviteter basert på den strategiske kompetanseplanen, som revideres

hvert år. Det er også en spesiell satsing på å bygge kompetanse innen ny teknologi for å være en relevant partner for den maritime næringen.

På grunn av markedssituasjonen opplever direktoratet nå noe høyere turnover, spesielt på stillinger knyttet til ny teknologi og digitalisering. Flere ansatte med lang erfaring har sluttet, og det har vært vanskelig å erstatte disse. Overordnet risikovurdering viser at dette er den største risikoen for direktoratet.

I 2024 har vi lansert flere nye videoer, som til sammen har oppnådd over 800 000 organiske visninger. Tilbakemeldingene har vært svært positive, og videoene blir ofte tema når ansatte møter publikum, både i jobbsammenheng og privat. De nevnes også hyppig i jobberintervjuer. Den generelle inntrykket er at «Sjøfartsdirektoratet virker som et morsomt og hyggelig sted å jobbe», noe som treffer godt i et arbeidsmarked preget av sterk konkurranse om arbeidskraft. Denne satsingen vår har også fått oppmerksomhet i fagmiljøer innen kommunikasjon og markedsføring, og direktoratet har presentert prosjektet flere steder (Oslo, Bergen, Haugesund, Stavanger samt digitale samlinger).

2.3 Kulturen vår påvirker kundeopplevelsen positivt

Medarbeiderundersøkelser, vernerunder og dialogen mellom arbeidsgiver og fagforeningene gir verdifull innsikt i kulturen i direktoratet. Også sluttsamtaler med ansatte som forlater Sjøfartsdirektoratet gir nyttig kunnskap som kan bidra til å gjøre oss bedre. Sjøfartsdirektoratet startet i 2024 opp et kulturarbeid med ressurser fra ulike deler av organisasjonen,

og dette arbeidet pågår fortsatt. Ved årsskiftet var kulturmålene svært nær ved å være landet, slik at den kan støtte vår nye strategi.

Rekrutteringsfilmene, som er omtalt i punktet over, har også hatt en positiv innvirkning på den interne kulturen. Det er lett å få ansatte til å være med når nye filmer planlegges.

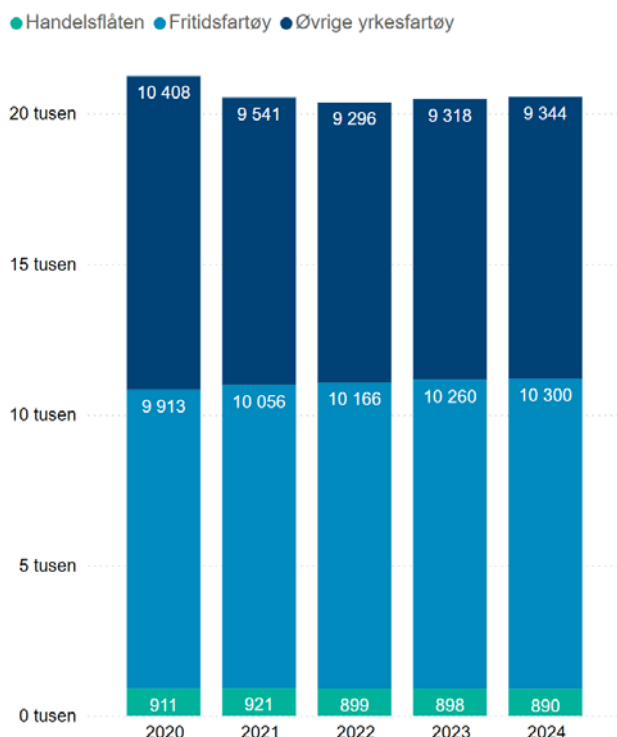


Hovedmål 3:

Verdensledende og attraktiv samarbeidspartner

3.1 Vi har økt flåten i NIS/NOR

Registreringsaktiviteten i NOR har vært lavere enn tidligere år. Antallet fartøy som inngår i Handelsflåten NOR, har minket med netto åtte fartøy i 2024 og består nå av 890 fartøy. Fornyelsen av flåten lar vente på seg, men det er indikasjoner på at vi kan forvente et taktskifte de kommende årene. Antallet registrerte fritidsfartøy er nå 10 300, noe som er en økning på 40 fartøy – et positivt tegn i et ellers tregt marked. Totalt var 20 534 fartøy registrert i NOR ved utgangen av 2024, noe som gir en netto vekst 58 fartøy.



Figur 14: Antall fartøy i NOR, 2020-2024

Den totale panteverdien fortsatte å øke i 2024. Flere store rederier gjennomførte omstruktureringer og refinansieringer. En svak norsk krone bidrar til økningen ved omregning av valutalån.

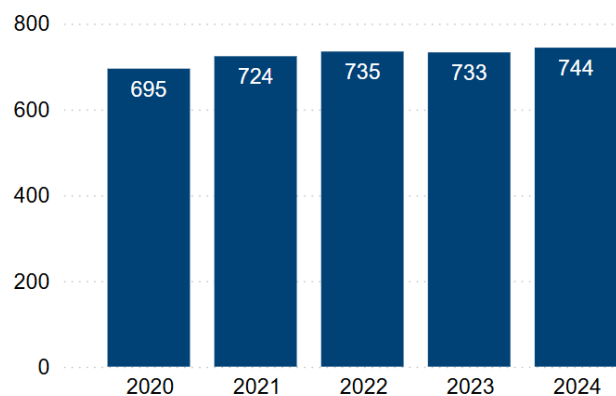
	2020	2021	2022	2023	2024
NIS	2 317	2 340	2 288	1 855	1 572
NOR	2 443	2 525	3 692	4 993	5 316
BYGGEREG.	15	7	8	6	11
Totalt	4 775	4 872	5 988	6 854	6 899

Tabell 8: Registrerte heftelser i milliarder NOK totalverdi, 2020-2024 NIS

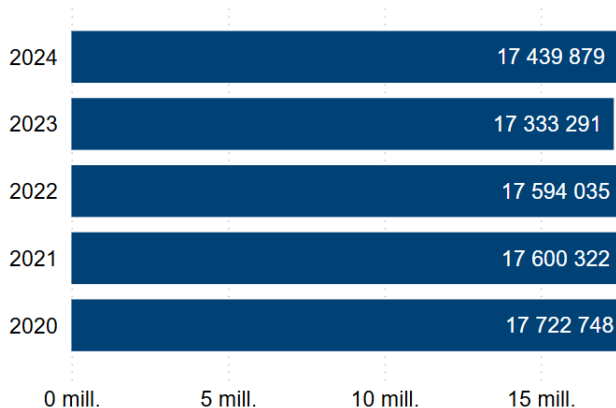
I 2024 hadde NIS en positiv utvikling, både når det gjelder antall skip og tonnasje. Ved utgangen av året var det registrert 744 skip med en samlet bruttotonnasje på 17 439 879.

Dette er det høyeste antallet skip på 27 år. Til sammenligning var det 733 skip i registeret ved utgangen av 2023, noe som gir en netto økning på 11 skip i 2024. Høy tonnasje på en del av skipene som kom inn mot slutten av året, bidro til at den totale tonnassen hentet seg inn etter flere år med nedgang.

Rederiene drar nytte av fleksibiliteten som bareboat-registrering gir, og det er stor variasjon i hvilke flaggstater fartøyene registreres inn og ut fra. Ved årsskiftet var 16 fartøy registrert inn i NIS og NOR og 20 registrert ut. Selv om flere fartøy går inn og ut av ordningen, har altså totalen holdt seg relativt stabil.



Figur 15: Antall fartøy i NIS, 2020-2024



Figur 16: Bruttotonnasje i NIS, 2020-2024

Markedsføringstiltak NIS/NOR:

Sjøfartsdirektoratet har i 2024 gjennomført fem flaggfrokoster:

- ✓ Oslo 1. februar i samarbeid med Norges Rederiforbund og Oslo Rederiforbund – tema «Sikkerhet og beredskap»
- ✓ Bergen 16. april i samarbeid med Bergen Rederiforening og Maritime Bergen i forbindelse med One Ocean Week – tema «Sikkerhet og beredskap»
- ✓ Athen 5. juni i samarbeid med den norske ambassaden i Athen i forbindelse med Posidonia – tema «Fordeler med norsk flagg i hekken»
- ✓ Arendal 15. august i samarbeid med Maritime CleanTech i forbindelse med Arendalsuka – tema «Med norsk flagg som virkemiddel i det grønne skiftet»
- ✓ Maritim uke i Haugesund i september – tema var rammevilkår

Målgruppen for flaggfrokostene er personer fra ulike deler av den maritime næringen, alt fra rederier og managementselskaper til finansierings- og forsikringsmiljøer. Hver frokost har hatt rundt 80-100 deltakere, med totalt 320-400 deltakere på disse faglige arrangementene.

I tillegg gjennomførte vi en Quality Flag Reception under Singapore Maritime Week i april. Denne ble gjennomført i samarbeid med den norske ambassaden i Singapore og samlet 60-70 deltakere i ambassadørens residens.

Sjøfartsdirektoratet deltok sammen med Maritime Bergen på familiedagene på Bryggen i Bergen, en fin arena for å vise hva direktoratet jobber med, og promotere norsk flagg.

Under Arendalsuka var Sjøfartsdirektoratet sterkt representert i mange ulike debatter og paneler. Flere av direktoratets ansatte bidro med sin fagkompetanse. Totalt var representanter fra direktoratet involvert i ni ulike arrangementer og møter.

Maritim uke ga oss også en unik mulighet til å promotere tjenestene våre for 1 100 deltakere. Sjø-sikkerhetskonferansen og Fritidsbåtkonferansen samlet rundt 400 deltakere, mens Haugesundkonferansen trakk rundt 300 deltakere. Direktoratet hadde også egne sesjoner om blant annet personlige sertifikater, utdanning og kvalifikasjoner, revisjon av STCW, tilskuddsordningen, mobbing og trakassering, og deltok i tillegg på ulike arrangementer om autonomi, grønne energibærere og sikkerhet. Det ble også gjennomført en rekke dialogmøter med andre etater og departementer, samt møter og seminarer med næringen. Totalt var Sjøfartsdirektoratet representert i 23 av 40 arrangementer under Maritim uke.

Sosiale medier spiller også en viktig rolle i arbeidet med å fremme det norske flagget, og gjennom året har det jevnlig blitt publisert nyheter og informasjon om fordelene ved å bruke norsk flagg.

Sjøfartsdirektoratet har også deltatt på flere messer:

- ✓ Fritidsbåtmesse på Sotra i februar
- ✓ HavExpo i Bergen i mai
- ✓ Nor-Fishing i Trondheim i august
- ✓ Båter i sjøen (fritidsbåtmesse) i august

3.2 Vi sikrer norsk maritim kompetanse

Tilskuddsordningene for sysselsetting av sjøfolk er et av de viktigste virkemidlene for å opprettholde kompetanse, arbeidsplasser og konkurransedyktige rammevilkår for norsk skipsfart. De siste årene har antallet søknader og sjøfolk i de ulike tilskuddsmo-
dellene økt, noe som viser at aktiviteten i den maritime næringen holder seg på et høyt nivå.

I 2024 har Sjøfartsdirektoratet fått på plass en ny og forbedret digital løsning for søknader og saksbehandling av tilskuddsordningen for sysselsetning av sjøfolk.

Piloten for bachelorutdanning med integrert praksis på Høgskulen på Vestlandet (HVL) ble evaluert sommeren 2024, og resultatene viser gode tilbakemeldinger.

3.3 Vi er hovedkilden til informasjon innenfor norsk sjøfart

Sjøfartsdirektoratet legger stor vekt på datakvalitet. En egen prosjektgruppe har jobbet fram flere forslag til tiltak for å bedre datakvaliteten med mål om å være hovedkilden for statistikk innen norsk sjøfart. Direktoratet deler sine data, som fartøy- og ulykkesinformasjon, med en rekke nasjonale og internasjonale aktører, som BarentsWatch, Forsvaret, IHS Markit Maritime & Trade, Skatteetaten og Statens havarikommisjon.

I oktober 2024 lanserte vi nye nettsider. Nettstedet sdir.no er en viktig plattform som våre kunder bruker for å hente informasjon og bruke direktoratets tjenester. I 2024, inkludert de gamle nettsidene fram til oktober, hadde vi 999 100 unike besøk og totalt 5,88 millioner sidevisninger, noe som viser at nettsiden har vært svært godt besøkt.

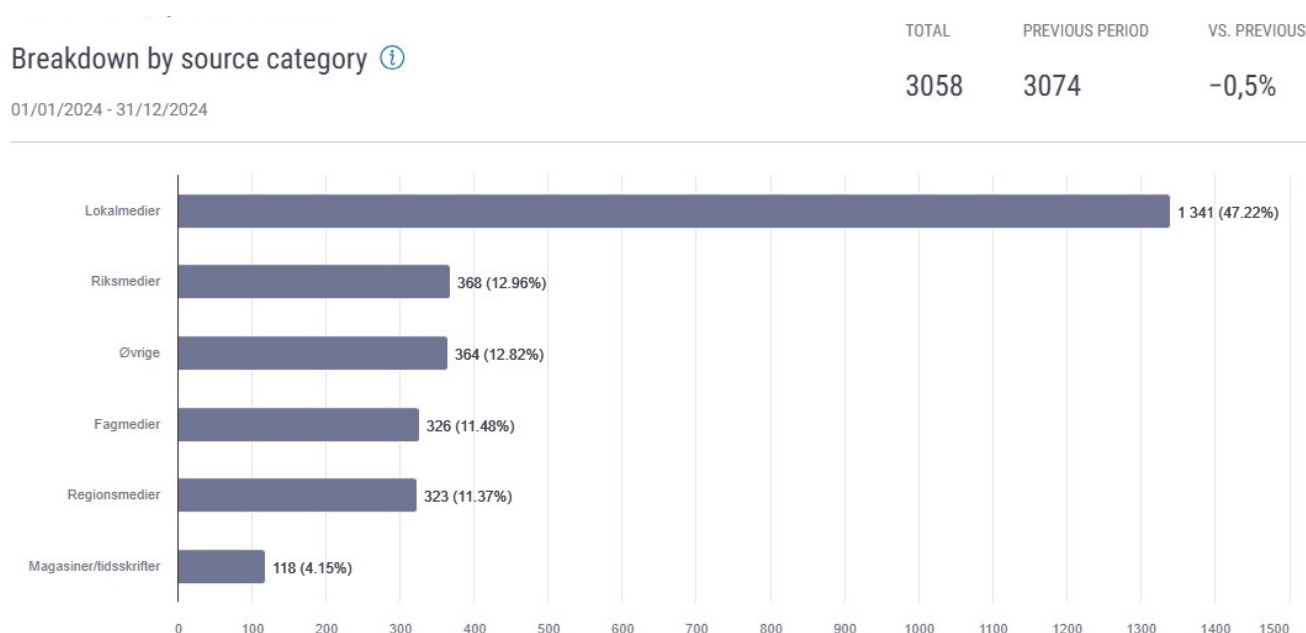
Tallene for noen av de mest populære undersidene:

Skipssøket: 116 000, Mine sider på sdir.no: 70 900, Min side sjøfolk: 62 000, Søk personlig maritimt sertifikat: 45 500, Approved seafarer doctors: 45 700, Min side fartøy: 37 400, Båtførerbevis: 26 200, Skjemakatalog: 26 300, Regelverk: 20 300, Om direktoratet: 13 600, Kontakt oss: 13 600.

I 2024 har Sjøfartsdirektoratet blitt omtalt 2 840 ganger i media, der vi i hovedsak har bidratt med uttalelser, fakta og statistikk. Mediehenvendelsene har vært på et normalt nivå, men enkelte saker har vært mer komplekse og involvert flere etater og departementer. Ved hendelsen med lasteskipet RUBY fikk direktoratet positiv respons fra flere medier for vår proaktive tilnærming og gode forståelse av medienes behov. 4

En stor andel av medieomtalene er i lokale medier, men vi har også sett økt interesse fra riksmidene de siste årene. Dette kan delvis forklares med den økte oppmerksomheten rundt den maritime næringen, særlig i lys av den sikkerhetspolitiske situasjonen rundt oss “.

Det gjennomføres årlige målinger av medienes oppfatning av direktoratet, og vi venter på resultatene fra å undersøkelsen fra 2024 i regi av PR-barometeret Aalund. Disse resultatene vil bli fulgt opp i 2025. Direktoratet har også startet en prosess for å få en mer profesjonell utsending av pressemeldinger, noe som også vil gi mer tallmateriale. Også dette skal være på plass tidlig i 2025.



Figur 16: Viser fordeling mellom lokalmedier (øverst) og deretter andre medietype (riksmidier, fagmedier m.m.)

Bevilgningsoppstilling og ressursbruk

Driftsramme for 2024		Beløp
+	Tildelingsbrev – Driftsutgifter (kap. 0910, post 01)	481 950 000
-	Tildelingsbrev – Diverse inntekter (kap. 3910, post 03)	-522 000
=	Driftsramme tildelingsbrev	481 428 000
+	Overført ubrukt fra 2023 (kap. 0910, post 01)	15 357 000
+	Kompensasjon lønnsoppgjør (kap. 0910, post 01)	8 533 000
+	Tillegg til tildelingsbrev (kap. 0910, post 01)	1 750 000
-	Tillegg til tildelingsbrev (kap. 3910, post 03)	-1 750 000
=	Driftsramme	505 318 000

Post 01 og 03	Regn- skap 2022	Regn- skap 2023	Regn- skap 2024	Budsjett 2024	Overført ubrukt til 2025
Netto driftsramme	456 406 610	479 044 583	492 879 961	505 318 000	12 438 039

Sjøfartsdirektoratet har i 2024 et overskudd på 3 905 039 kroner når vi ser bort fra ikke utbetalt lønnsoppgjør på 8 533 000 kroner. Dette er et overskudd som er langt mindre enn tidligere år. For å få til dette overskuddet i 2024, har vi gjort en del store omprioriteringer i vårt driftsbudsjett. Dette innebærer blant annet at vi har korrigert farten ned på utviklingen av våre digitale prosjekter, vi gjør grundigere behovsvurderinger av ledige stillinger og vi prøver å holde stillinger ledige der det er mulig. Vi prøver å kutte i reisekostnadene ved å bruke Teams og delta sjeldnere på kurs og lignende aktiviteter.

Når vi over flere år har hatt et mindreforbruk/overskudd på mellom 15 og 20 millioner kroner og nå reduserer dette til rundt 4 millioner, vil det være utfordrende å holde samme nivå på digitale satsinger og andre prioriterte satsinger som nullvisjonsarbeidet, økt tilsyn på arbeids- og levevilkår, samfunnsikkerhet/beredskap, det grønne skiftet, og ikke minst tiltak for å beholde og rekruttere anerkjent kompetanse i budsjettåret 2025.

Kap. 1422, post 21 Miljøvennlig skipsfart

Regnskap 2022	Regnskap 2023	Regnskap 2024	Budsjett 2024	Avvik
8 094 407	8 787 198	9 253 000	9 253 000	0

Arbeidet for miljøvennlig skipsfart skjer i ulike deler av direktoratet, blant annet i forhandlinger i IMO, i samarbeid med andre etater i Norge, i utredninger om klimareduksjoner, regelverksarbeid, saksbehandling, rådgivning og ikke minst i tilsyn og inspeksjoner av skip for å kontrollere at kravene etterleves. Vi erfarer at arbeidet med miljøvennlig skipsfart generer

mer arbeid enn tidligere, både i form av flere saker og at nye spørsmål og områder kommer inn under ansvarsområdet. I rapporteringsperioden har direktoratet utarbeidet og sendt på høring forslag til gjennomføring av FuelEU-Maritime og arbeidet videre med begroingsregulering og verdensarvfjordene.

Kap. 3909, post 01 Tiltak for sysselsetting av sjøfolk

Regnskap 2022	Regnskap 2023	Regnskap 2024	Budsjett 2024	Avvik
3 143 356	4 256 342	3 354 000	3 000 000	354 000

Den særskilte kontrollen har vist at det er behov for å følge opp kravet om rett til sjømannsfradrag. I 2024 er det sendt ut 48 brev om varsel om tilbakebetaling og 40 krav om tilbakebetaling for tilskuddsåret 2022. Opprinnelig varslet tilbakebetalingskrav utgjorde

9 064 621 kroner. Tilbakebetalt tilskudd etter gjennomføring av særskilt kontroll for tilskuddsåret 2022 er totalt tilbakebetalt beløp for 3 354 000 kroner, som gir et positivt avvik på 354 000 kroner.



Foto: Luisito G. Cantona
Bow Saga

Kap. 0909, post 73 Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk

Regnskap 2022	Regnskap 2023	Regnskap 2024	Budsjett 2024	Avvik
2 276 632 288	2 272 310 936	2 393 448 328	2 366 000 000	-27 448 328

Tilskuddsordningene skal bidra til å sikre kompetanse og arbeidsplasser og bidra til mer konkurransedyktige rammevilkår for norsk skipsfartsnæring. I 2024 har tallet på søknader og sjøfolk i de forskjellige modellene vært økende, og det ser ut til at aktiviteten i næringen holder seg på et høyt nivå. Vi kan ikke se noen tegn til nedgang i aktiviteten.

Maksimalt tilskudd av innbetalt norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift er i dag 36 667 kroner. Beløpet har ikke endret seg siden 2022. Dette gjelder per tilskuddsberettiget sysselsatt per termin i modellene «tilskudd for skip i NOR», «tilskudd for petroleumsskip i NOR», «tilskudd for passasjerskip i utenriksfart i NOR», «tilskudd for skip i NOR som betjener strekningen Bergen-Kirkenes», «tilskudd for seilskip i NOR», «tilskudd for NIS lasteskip» og «tilskudd for NIS konstruksjonsskip». I modellen «tilskudd for skip i NIS», er taket på 26 % av innbetalt norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift per tilskuddsberettiget sysselsatt. Dette taket er også det samme som i fjor.

Maksimalt tak er foreslått endret i 2025 i alle tilskuddsmodellene bortsett fra taket på 26 % i modellen «tilskudd for skip i NIS» som forblir uendret på 26 % av innbetalt norsk forskuddstrekk og arbeidsgiveravgift. I tildelingsbrevet for 2024 ble det opprinnelig bevilget 2 410 000 000 kroner. I revidert nasjonalbudsjett ble budsjettet redusert med 44 000 000 kroner, slik at totalt bevilget beløp for 2024 ble 2 366 000 000 kroner.

Myndighetene begrunnet reduksjonen med at det var knyttet til et forventet lavere bevilgningsbehov enn lagt til grunn i saldert budsjett 2024.

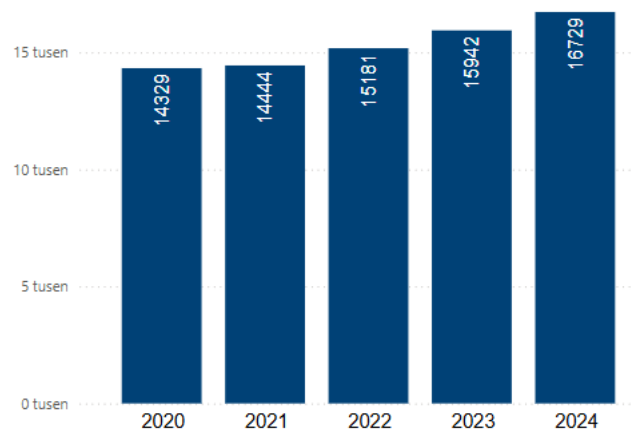
I 2024 er det utbetalt totalt 2 393 448 328 kroner i tilskudd. Dette gir et merforbruk på 27 448 328 kroner.

Direktoratet har gjennom hele 2023 og 2024 jobbet med å utvikle et nytt system for innsending av søknad, søknadsbehandling og utbetaling av tilskudd. Hensikten med nytt system er å gjøre søknadsprosessen til rederiene enklere, sikre

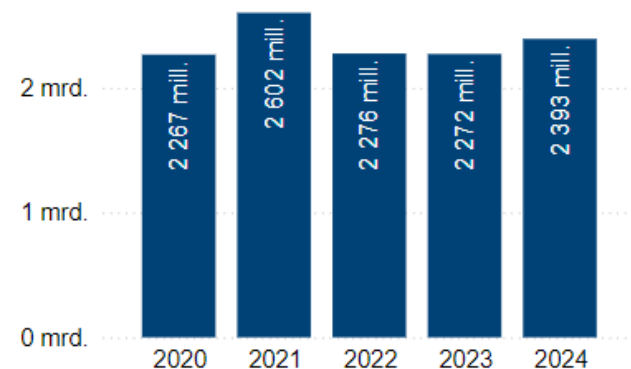
likebehandling og basere seg på data hentet direkte fra kilde. Det nye systemet skal også forenkle saksbehandlingen ved å gi saksbehandlerne et bedre arbeidsverktøy. Opprinnelig skulle det nye systemet tas i bruk i femte termin 2023, men på grunn av forsinkelser, ble systemet først tatt i bruk til første termin 2024. Da ble de tre første rederiene bedt om å søke i den nye portalen «Min side tilskudd». Resultatet av dette var bra, og antall rederier som fikk benytte den nye portalen økte gradvis utover året. I femte termin ble alle rederier pålagt å søke om tilskudd i portalen «Min side tilskudd». Tilbakemeldingene fra rederiene har vært veldig positive, og tilskuddet i femte termin ble utbetalt på vanlig tid.

Antall tilskuddsberettigede sjøfolk, 2020-2024

Oversikten viser antall unike sjøfolk som har fått utbetalt tilskudd per år. Fra og med 2019 ble det bestemt at både femte og sjette termin skal utbetales i påfølgende år.



Figur 18: Utvikling i antall unike tilskuddsberettigede sjøfolk, 2020-2024



Figur 19: Utbetalt tilskudd til sysselsetting av sjøfolk, 2020-2024

Kap. 3910, post 01 Gebyrer for skip og flyttbare innretninger i NOR

Gebyrer fra NOR og NIS registeret	Regnskap 2022	Regnskap 2023	Regnskap 2024	Budsjett 2024	Avvik
Post 01 Gebyrer for skip og flyttbare innretninger i NOR					
Førstegangsgebyr	29 515 266	22 766 140	29 442 188	30 056 000	-613 812
Årsgebyr	133 333 717	140 267 955	146 536 507	146 500 000	36 507
Flyttbare innretninger NOR	19 515 171	16 991 137	12 377 409	12 300 000	77 409
Andre NOR-gebyr	28 105 482	28 220 323	31 666 913	29 600 000	2 066 913
Skipsregistre	16 627 075	15 145 762	14 852 239	15 000 000	-147 761
Sum post 01	227 096 711	223 391 317	234 875 256	233 456 000	1 419 256
Post 04 Gebyrer for skip i NIS					
Førstegangsgebyr	7 406 057	5 092 995	4 931 306	3 910 000	1 021 306
Årsgebyr	60 150 707	62 885 622	64 794 032	64 100 000	694 032
Flyttbare innretninger NIS			5 206 364	5 200 000	6 364
Skipsregistre	1 417 392	1 307 129	1 392 381	1 300 000	92 381
Sum post 04	68 974 156	69 285 746	76 324 083	74 510 000	1 814 083
Totalt post 01 og 04	296 070 867	292 677 063	311 199 339	307 966 000	3 233 339

Post 01 Gebyr for skip og flyttbare innretninger i NOR

Per 31. desember 2024 er det for skip og flyttbare innretninger i NOR (post 01) inntektsført litt under 234,9 millioner kroner i gebyrer, som utgjør 100,6 % av revidert årsbudsjett på 233,5 millioner kroner. Til sammenligning var det per 31. desember 2023 inntektsført 223,4 millioner kroner.

Førstegangsgebyr

Per 31. desember er det innbetalt litt over 29,4 millioner kroner. Dette utgjør en mindreinntekt på ca. 0,6 millioner kroner eller 98 % i forhold til revidert budsjett på 30,1 millioner kroner. I 2023 ble det innbetalt 22,8 millioner kroner i førstegangsgebyr av budsjettet på 23,5 millioner kroner.

2024 har vært svært positiv med tanke på nye byggeanmeldelser. Vi har i løpet av fjoråret fakturert første del (estimert 50 %) av førstegangsgebyret for over 20 millioner kroner. Til sammenligning var dette beløpet ca. 6 millioner kroner i 2023 og 8,7 millioner kroner i 2022.

Førstegangsgebyret fordeles slik mellom de ulike fartøytypene i 2024: fiskefartøy med 11,9 %, lastefartøy med 47,8 % og passasjerskip med 40,3 %. Ellers er det fortsatt på generell basis mange nybyggprosjekter som står på vent på grunn av finansielle avklaringer.

Årsgebyr

Per 31. desember 2024 var det innbetalt i overkant av 146,5 millioner kroner. Dette tilsvarer en merinntekt på 0,03 millioner kroner, eller 100 % av revidert budsjett på 146,5 millioner kroner. Regnskapstallet for 2023 viste 140,3 millioner kroner.

I 2021 ble det innført årsgebyr for næringsfartøy uten fartssertifikat som var registrert i NOR-registret. I løpet av 2024 har det blitt innbetalt 926 432 kroner (fra 4 192 båter) i årsgebyr fra disse. Tilsvarende tall i foregående år var 841 468 kroner (fra 3 988 båter).

I utgangspunktet ble det i 2024 utstedt 4 530 krav på til sammen 1 001 130 kroner. Nå begynner de fleste kravene etter hvert å bli reelle etter mye «opprydning» de foregående årene.

I 2024 var det et nesten identisk antall (3 951) fiske- og lastefartøy under 10,67 meter som i 2023 (3 952). Disse har fått fartøyinstruks fra godkjent foretak og årsgebyr (grunngebyr) fra Sjøfartsdirektoratet. I 2024 ble det utfakturert for nesten 24 millioner kroner totalt i grunngebyr for fartøy med fartøyinstruks, mot 22,9 millioner kroner i 2023. Ellers har det vært omtrent likt antall (økning med 8 stk. fra 2023) med foregående år for de øvrige fartøytypene i NOR.

Flyttbare innretninger

Per 31. desember var det innbetalt nesten 12,4 millioner kroner. Dette samsvarer ganske bra med revidert budsjett på 12,3 millioner kroner. Fra og med 2024 har regnskapet for flyttbare innretninger blitt delt mellom NOR- og NIS-registrerte. Det har i 2024 vært tolv flyttbare innretninger registrert i NOR, mens fem har vært i NIS. Det har ikke vært noen tilganger eller avganger av flyttbare innretninger i løpet av 2024.

Andre NOR-gebyrer

Per 31. desember var det innbetalt nesten av 31,7 millioner kroner som tilsvarer 107 % av revidert budsjett på 29,6 millioner kroner. Tilsvarende var det i 2023 innbetalt i overkant av 28,2 millioner kroner. Det er spesielt andre NOR-gebyr kravtype 425 som har økt. I 2023 ble det innbetalt 22,5 millioner kroner, mens det i 2024 har blitt innbetalt 26,1 millioner kroner. Økningen skyldes mer fokus på uavsluttede inspeksjoner, flere tilfeller av «bortfall av klasse» og noe mer ombygginger.

Skipsregistrene

Det er innbetalt vel 14,8 millioner kroner, som tilsvarer 99 % av årets budsjett på 15 millioner kroner. Aktiviteten i NOR har som forventet vært lav. Inntektene er litt ned fra 2023, hvor regnskapet viste 15,1 millioner kroner.

Post 04 Gebyr for skip i NIS

For skip i NIS (post 04) er det inntektsført litt over 76,3 millioner kroner, som utgjør 102,4 % av revidert budsjett på 74,5 millioner kroner. Til sammenligning var det per 31. desember 2023 innbetalt 69,3 millioner kroner.

Førstegangsgebyr

Per 31. desember var det innbetalt litt over 4,9 millioner kroner i førstegangsgebyr for NIS. Dette utgjør en merinntekt på ca. 1,0 millioner kroner eller 126 % av revidert budsjett på 3,9 millioner kroner. Det ble registrert betraktelig flere nye NIS-skip i siste tertial mot tidligere på året. Regnskapstallet for 2023 viste en innbetaling på 5,1 millioner kroner.

Årsgebyr

Per 31. desember var det innbetalt nesten 64,8 millioner kroner. Dette utgjør en merinntekt på 0,7 millioner kroner eller 101 % av revidert budsjett på 64,1 millioner kroner. I 2023 ble det innbetalt 62,9 millioner kroner, som utgjorde 100,25 % av budsjettet. I 2024 ble det sendt årsgebyr til 726 NIS-registrerte fartøy mot 719 i 2023.

Skipsregistrene

Det er innbetalt nesten 1,4 millioner kroner, som tilsvarer 107 % av årets budsjett. Den sterke avslutningen på året gav et positivt resultat. Veksten i NIS-flåten bidrar til at de øvrige NIS-inntektene til direktoratet øker. Det har vært en liten økning i inntektene fra 2023.

Kap. 3910, post 02 Maritime personellsertifikater

Beskrivelse	Regnskap 2022	Regnskap 2023	Regnskap 2024	Budsjett 2024	Avvik
Maritime personellsertifikater	15 569 337	22 860 427	21 632 542	20 665 000	967 542
Båtførerbevis	1 454 752	1 429 822	1 565 030	1 400 000	165 030
Merinntekt	17 024 089	24 290 249	23 197 572	22 065 000	1 132 572

Maritime personellsertifikater

Sjøfartsdirektoratet har per 31. desember 2024 mottatt 23 520 søknader om norske sertifikat og påtegninger. Dette gjenspeiler en økning i antall søknader i 2024. Til sammenligning ble det i 2023 mottatt 20 687 søknader om norske sertifikat og påtegninger.

En større andel av økningen i vedtak fattet i 2024 tilknyttet norske sertifikat skyldes at overgangsordningen for nytt sertifikat (D6) gikk ut ved årsskiftet 2023/2024. Det kom dermed inn et større volum søknader om D6 i 2023 som det da ble fattet vedtak på i første tertial 2024. Det ble fattet vedtak i 3 201 søknader om D6 i 2024, og av disse var det totalt 1 857 søknader om D6 som kom inn i 2024. Mengden D6-søknader avtok og har normalisert seg i løpet av 2024. Det har ellers vært en liten økning generelt på ulike sertifikater ut over D6, som kan indikere en liten begynnelse på en jevn STCW-syklus.

Sjøfartsdirektoratet har per 31. desember 2024 fattet vedtak på 16 327 norske sertifikat. Disse har fordelt seg på henholdsvis 8 805 i TS (gammelt system) og 7 522 i APS (nytt system). Av disse ble 1 336 avslått. Norske sertifikat saksbehandles via to systemer siden Sjøfartsdirektoratet er i en prosess med implementering av ny søknadsløsning for maritime personlige sertifikater (APS).

338 søknader er behandlet gjennom automatisk utstedelse i APS. Dette utgjør ca. 4,5% av de sertifikater som er behandlet i nytt system.

Sjøfartsdirektoratet har ikke tilbaketrunkket sertifikat i gjeldende periode.

Det er i 2024 fattet vedtak i 7 193 søknader om påtegning og 299 fikk avslag.

Mål for gjennomsnittlig saksbehandlingstid er maksimum 14 dager. Gjennomsnittlig saksbehandlingstid på norske sertifikat og påtegninger var i første

halvdel av 2024 betydelig høyere enn i andre halvdel. Grunnen til dette var mengden søknader om D6 som kom inn ved årsskiftet 2023/2024. I andre halvdel av 2024 har Sjøfartsdirektoratet arbeidet aktivt for å holde saksbehandlingstid på norske sertifikat og påtegninger til 0-2 uker. I de enkeltsaker hvor det likevel var lang saksbehandlingstid var hovedårsaken at Sjøfartsdirektoratet har avventet informasjon eller avklaring fra kunde før saksbehandler har kunne fatte vedtak på søknad.

Bakgrunnen for strategisk tiltak om reduksjon av saksbehandlingstid er at Sjøfartsdirektoratet i denne porteføljen av oppgaver erfarer at ved å være å jour med saksbehandlingstid på norske sertifikat og påtegninger, vil direktoratet få mindre belastning på telefon og e-post. Saksbehandlerne får i tillegg bedre rammer i sin arbeidshverdag for å kunne gjøre jobben, samt et mulighetsrom for økt effektivitet og kvalitet, både for oss selv og kunden.

Båtførerbevis /ICC / Fritidsskippercertifikat

Antall utstedte båtførerbevis i 2024 er 19 024. Dette er en liten oppgang fra 2023, da det ble utstedt 18 083 bevis. Antall utstedte internasjonale båtførersertifikater (ICC) i 2024 er 193. Dette er omtrent samme antall som 2023, da det ble utstedt 198 slike sertifikater. Antall utstedte fritidsskippercertifikat i 2024 er 1 323, og 331 av disse har utvidet fartsområde.

Høyhastighetsbevis

Kravet om å ha høyhastighetsbevis på fritidsfartøy som kan oppnå 50 knop eller mer trådte i kraft 1. juni 2023. I 2024 er det totalt utstedt 1399 høyhastighetsbevis, fordelt på 479 for vannscooter, 515 for fritidsbåt og 405 for både vannscooter og fritidsbåt. Totalt er det nå utstedt 6721 høyhastighetsbevis siden ordningen trådte i kraft.

Kap. 3910, post 86 Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt

Beskrivelse	Regnskap 2022	Regnskap 2023	Regnskap 2024	Budsjett 2024	Avvik
Overtredelsesgebyr	6 547 414	6 371 621	5 763 984	4 800 000	963 984
Tvangsmulkt					
Sum	6 547 414	6 371 621	5 763 984	4 800 000	963 984

Sjøfartsdirektoratet fattet 53 vedtak om overtredelsesgebyr i 2024. Sertifikatovertredelser utgjør den største delen av vedtakene, i tråd med tidligere år. Gjennom 2024 har antall innrapporteringer økt sammenlignet med tidligere år. Restanser og behandlingstid har dermed økt. Dette medfører at det går lengre tid fra overtredelsen har funnet sted til det varsles om overtredelsesgebyr

Vedtak	1. tertial	2. tertial	3. tertial	SUM
2019	28	37	45	110
2020	19	37	7	63
2021	35	15	21	71
2022	30	32	25	87
2023	22	4	16	42
2024	17	21	15	53

Klagesaker overtredelsesgebyr

Sjøfartsdirektoratet mottok 18 klager på vedtak om overtredelsesgebyr i 2024. Alle klagesakene ble behandlet samme år. Fem av disse ble omgjort av oss selv, to ble avvist og resterende sendt til departementene for endelig avgjørelse. Vi avventer departementenes avgjørelse på seks av disse sakene ved utgangen av året. Sjøfartsdirektorat bruker stort sett i underkant av én måned på å behandle en klage på vedtak om overtredelsesgebyr.

Politiuttalelser

Direktoratet har gitt 22 politiuttalelser i 2024, noe som er mer enn dobbelt så mange som året før. Det er positivt at påtalemyndigheten rådfører seg med Sjøfartsdirektoratet i saker som gjelder det maritime regelverket. Politisakene er ofte komplekse og tidkrevende. Arbeid med disse uttalelsene krever ofte ressurser på tvers av avdelingene i direktoratet.

Foto: Gyrid Angelsen
Island Contender





DEL IV Styring og kontroll i virksomheten

Sjøfartsdirektoratet benytter mål- og resultatstyring som grunnleggende styringsprinsipp. Den samlede måloppnåelsen er god, se del III «Årets aktiviteter og resultater». Direktoratets strategiplan er sentral i mål- og resultatstyringen.

Dagens strategiplan gjelder for perioden fra 2020 til 2024. Visjonen om å være den foretrukne maritime administrasjonen er godt forankret i organisasjonen. Samfunnsoppdraget om å være en attraktiv sjøfartsadministrasjon med høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier har vært sentral i vårt arbeid i 2024. Direktoratet har videre tre hovedmål som støtter visjonen og samfunnsoppdraget. Vi har etablert et godt system for virksomhetsstyring.

I 2023 startet vi arbeidet med å utarbeide en ny strategiplan for perioden 2025–2028. Den nye strategiplanen ble endelig vedtatt første kvartal 2024. Hele organisasjonen har vært involvert i strategiarbeidet.

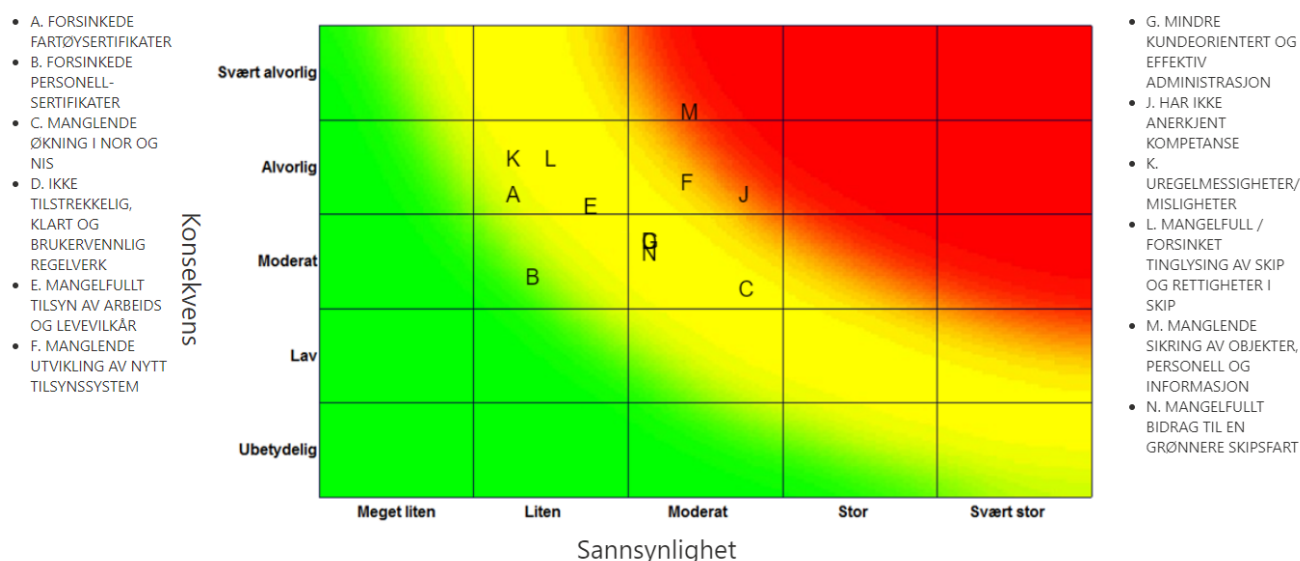
Sjøfartsdirektoratet er også ISO-sertifisert i henhold til ISO-9001. Arbeidet med å bli enda mer prosessorientert og jobbe med kontinuerlig forbedring og effektivisering har stått sentralt i kvalitetsarbeidet de siste årene. Direktoratet har definert åtte kjerneprosesser, samt styrings- og støtteprosesser, med tilhørende prosesseiere.

Sjøfartsdirektoratet gjennomførte 7.–8. mai 2024 resertifiseringsrevisjon i henhold til kravene i ISO 9001:2015. Det ble under sertifiseringen ikke avdekket avvik. To merknader og åtte forbedringer ble registrert. Samtlige har blitt fulgt opp i organisasjonens kvalitetsstyringssystem. Ni er ferdigstilt, én jobbes det fortsatt med inn i 2025. I tillegg har vi en sak fra 2023 som blir tema på årets revisjon.

Det ble i 2023 brukt mye tid på å etablere og formidle prosesskompetanse i direktoratet, etter at det i 2022 ble valgt å innføre prosessorientert kvalitetsstyring for å tilgjengeliggjøre, vedlikeholde og forbedre direktoratets prosesser. Implementering har fortsatt inn i 2024 og har fremstått mer krevende enn forutsett. Selv om arbeidet har blitt mer krevende, har vi i 2024 fått etablert flere prosesser.

Med krav i standarden har det i 2024 blitt gjort tilgjengelig rapporter som gir oversikt over status og oppfølging av rapportering, interne og eksterne revisjoner samt oppfølgingspunkter etter ledelsens gjennomgang.

Overordnet risikovurdering i Sjøfartsdirektoratet



I overordnet risikovurdering 2024 har vi videreført alle risikoene som var identifisert ved vurderingen i 2023. Risiko C, F, G, K, L og M har hatt noe negativ utvikling, mens risiko A, B, D, E, J og N har hatt en positiv utvikling.

Vi vil spesielt rette søkelys mot risiko M, F og J, der risikoen er høyest. Tiltak er utarbeidet og følges opp i virksomhetsplanen. Vi har valgt å kommentere oppfølgingen av de høyeste risikoene F, J og M andre aktuelle steder i årsrapporten, inkludert under framtidsutsiktene.

Bokstav	Tittel
A	Forsinkede fartøysertifikater
B	Forsinkede personellsertifikater
C	Manglende økning i NOR og NIS
D	Ikke tilstrekkelig, klart og brukervennlig regelverk
E	Mangelfulle tilsyn av arbeids og levevilkår
F	Manglende utvikling av nytt tilsynssystem
G	Mindre kundeorientert og effektiv administrasjon
J	Har ikke anerkjent kompetanse
K	Uregelmessigheter/ misligheter
L	Mangelfull / forsinket tinglysning av skip og rettigheter i skip
M	Manglende sikring av objekter, personell og informasjon
N	Mangelfullt bidrag til en grønnere skipsfart

Digitalisering og effektivisering

Direktoratet jobber med å bli enda mer prosessorientert, og kontinuerlig forbedrings- og effektiviseringsarbeid er en del av denne prosessen. Når vi innfører nye digitale tjenester, er det en forventning om at vi skal se på effektiviseringstiltak. Sjøfartsdirektoratet jobber for å nå strategiske mål gjennom digitale satsninger. Disse er forankret i våre kjerneprosesser. Øverste eier av et digitalt utviklingsteam er en prosesseier. Direktoratet har i dag fire utviklingsteam og vurderer forbedringer ved å gå over til en mer produktorientert retning.

Direktoratet har brukt betydelige midler på digitale satsinger de siste årene. På grunn av gode samfunnsøkonomiske mål har vi fått støtte fra medfinansieringsordningen til Digitaliseringsdirektoratet, men midlene er hovedsakelig finansiert over egen drift.

Ett av kravene i tildelingsbrevet var å jobbe for å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å benytte interne ressurser og intern kompetanse. Ved anskaffelser vurderer direktoratet fortløpende om det er mest hensiktsmessig å kjøpe eksterne tjenester eller ansette medarbeidere. Vi har blant annet ansatt fem nye IT-utviklere som erstatning for innleide konsulenter.

Sjøfartsdirektoratet anskaffet tidligere IT-konsulenter gjennom en egen rammeavtale. Vi benytter nå dynamisk innkjøpsordning. Her anskaffer vi konsulenter enkeltvis eller som team. Dette krever mer av direktoratet i form av administrasjon av konsulentene, men vi forventer likevel en gevinst med den nye ordningen. Det ble også foretatt en analyse og vurdert om vi skulle ansatte egne medarbeidere til å drifte kantinen i stedet for å kjøpe denne tjenesten. Det samme gjaldt renhold. Konklusjonen var at vi skulle fortsette å kjøpe disse tjenestene.

Sjøfartsdirektoratet har flere digitale satsingsområder, som nytt tilsynssystem, et nytt system for tilskuddsforvaltning og en ny løsning for utstedelse av personlige sertifikater. Automatisering av saksbehandlingen står sentralt i disse satsingene for å gi brukerne enklere og mer effektive tjenester. Direktoratet har utarbeidet en ny fritidsbåtplattform som skal tilby landets første digitaliserte kunnskapsbase om fritidsulykker til sjøs. Drift og forvaltning av denne løsningen er foreløpig ikke avklart. Plattformen vil gi Sjøfartsdirektoratet og samarbeidspartnere tilgang til mer omfattende og systematisert data, som kan brukes ved ressursstyring, planlegging og forebyggende tiltak.

Direktoratet har i løpet av 2024 etablert et eget team for dataforvaltning og kunstig intelligens (KI). Deres mandat er først og fremst å sikre «orden i eget hus».

Direktoratet har som mål å være i samsvar med NSM-grunnprinsipper. I første fase har vi sett på alle de viktigste tiltakene som NSM anbefaler. Status er at vi i stor grad er i samsvar med disse. I tillegg jobber direktoratet med å skape en god digital sikkerhetskultur. Det gjennomføres jevnlig tester rettet mot ansatte med mål om at de skal avdekke «konstruert svindel». Direktoratet har stort sett gode resultater på dette området.

Direktoratet bytter driftsleverandør fra TietoEvry til Advania. Etableringsprosjektet er startet og forventes ferdigstilt innen mars 2025. Målet med byttet er å etablere en sikrere og mer brukervennlig løsning.

Redusere konsulentbruken

Direktoratet benytter i hovedsak konsulenttjenester i forbindelse med utvikling og vedlikehold av IT-systemer, samt utredninger og analyser. I 2024 er totale konsulentkostnader artskonto 670-673 på 64,9 millioner kroner, som er 2,1 millioner mindre enn i 2023. Bakgrunnen for at direktoratet benytter konsulenttjenester innenfor disse områdene er at det er vanskelig å rekruttere slik kompetanse, samt at kompetanseprofilene og vårt behov varierer fra år til år.

I tillegg har vi på artskonto 674-678 totalt i 2024 kostnader på 21 millioner, som er en økning på rundt 4 millioner i forhold til 2023. Disse kostnadene er i hovedsak knyttet til kjøp av IT-driftstjenester og virksomhetsspesifikke forhold, og økningen skyldes

i hovedsak bytte av IT-driftsleverandør. I regnskapet for 2024 har vi også ført en del kostnader på konto 675, som i stor grad gjelder leie av datasystemer. Fra 2025 vil disse kostnadene bli endret i forbindelse med den nye driftsleverandør.

Sjøfartsdirektoratet har ikke anskaffet konsulenttjenester fra kommunikasjonsbransjen, med unntak av kjøp av messeutstyr til bruk på konferanser og stands.

Direktoratet vurderer fortløpende ved hver anskaffelse om det er mest hensiktsmessig å kjøpe tjenester eksternt eller ansette medarbeidere. Direktoratet har i løpet av de to siste årene ansatt fem IT-utviklere, og vi vurderer å ansette flere som erstatning for innleide konsulenter.

Sikkerhet og beredskap

Hovedmålet for vårt arbeid innen sikkerhet og beredskap har vært å støtte den maritime næringen i å levere varer og tjenester som samfunnet etterspør, på en sikker måte, også under kriser. Sjøfartsdirektoratet skal innenfor sitt samfunnsoppdrag understøtte denne målsettingen ved å arbeide systematisk med å forebygge uønskede hendelser som kan hindre måloppnåelse.

Arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap er en integrert del av direktoratets virksomhet og har naturlig nok fått mye oppmerksomhet det siste året. Arbeidet har vært basert på direktoratets ansvar og oppgaver, sett i lys av samfunnets utfordringer, og inkluderer forebygging, beredskap, krisehåndtering og gjenopprettingsarbeid.

Direktoratet har jobbet med å revidere og styrke våre etablerte styringsdokumenter for det helhetlige samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeidet. Dette omfatter utvikling av mål for virksomhetens sikkerhets- og beredskapsarbeid, som skal bidra til å oppfylle krav innen samfunnssikkerhet og beredskap samt understøtte totalforsvaret.

Sjøfartsdirektoratet overvåker kontinuerlig det globale trusselbildet for å kunne reagere raskt på endringer som krever justering av sikringsnivåene for norske skip.

Direktoratet har i forbindelse med konflikten mellom Israel og Gaza hevet sikringsnivået. Informasjon om spesifikke risikoområder publiseres på hjemmesidene våre.

Direktoratet har understøttet Forsvarets operative hovedkvarter ved å delta på relevante møter, planer og øvelser. Vi har i 2024 sett et behov for å øke antall LNO-er (liaisonoffiserer) og har derfor iverksatt rekruttering og opplæring av nye ressurser.

Den forverrede sikkerhetspolitiske situasjonen i 2024 har ført til et forhøyet risikobilde, noe som krever økt årvåkenhet både internt i organisasjonen og i den maritime næringen. I likhet med resten av totalforsvaret har Sjøfartsdirektoratet fulgt situasjonen nøye og iverksatt nødvendige interne tiltak, samtidig som vi har formidlet viktig informasjon til næringen.

Som en aktiv samarbeidspart i responsmiljøet for maritim sektor (SRM) har vi jobbet for å styrke cybersikkerheten i maritim næring. Videre har vi bidratt i arbeidet med å håndtere utfordringer med skyggeflåten.

Vi har også bistått i problemstillinger knyttet til norske påtegnelser og dispensasjoner til sjøfolk fra spesifikke land. Dette arbeidet resulterte i at ordningen med å gi dispensasjon fra nasjonalitetskravet til russiske kapteiner ble avvirket 18. november.

Direktoratet prioriterer sikkerhets- og beredskapsarbeidet høyt. Det stadig mer krevende sikkerhetsbildet medfører at dette området nå er vurdert som høyrisiko på overordnet nivå.

Oppfølging av SHKs sikkerhetstilrådninger

Rapport nr.	Fartøy	Status
2024/01	Hunter	Tilrådning 2024/03T og 2024/04T er lukket. Tilrådning 2024/01T og 2024/02T ikke lukket
2024/02	Otterøy	Tilrådning 2024/05T er lukket
2024/05	Viking Sky	Direktoratet følger opp tolv av tilrådingene, der åtte er lukket. Det jobbes videre med tilrådning 2024/11T, 2024/13T, 2024/18T og 2024/19T Tilrådning 2024/07T og 2024/16T, følges opp av SHK
2024/06	Link Star	Tilrådning 2024/20T er lukket
2024/07	Toja	Direktoratet jobber med tilrådning 2024/23T, 2024/24T og 2024/25T Tilrådning 2024/21T og 2024/22T, følges opp av SHK
2024/08	Iselin	Tilrådning 2024/26T jobbes med i direktoratet

Tabell 9: Status sikkerhetstilrådninger, 2024

Direktoratet følger opp sikkerhetstilrådninger fra Statens havarikommisjon (SHK) innenfor vårt myndighetsområde, og lukking av tilrådingene rapporteres løpende og enkeltvis til NFD. I 2024 publiserte Statens havarikommisjon (SHK) avdeling sjøfart

ni rapporter med totalt 26 sikkerhetstilrådninger. Ved utgangen av året var 22 av disse tilrådingene enten fulgt opp eller under oppfølging av Sjøfartsdirektoratet.

Grønn omstilling og bærekraft, samt arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk



Sjøfartsdirektoratet skal bidra til at sjøsikkerheten ivaretas, ved å utforme regelverk og følge opp at krav til sikkerhet for liv, helse, klima og miljø etterleves. Direktoratet skal tilrettelegge for utvikling og grønn omstilling i norsk maritim næring, samt bidra inn i internasjonalt arbeid som fremmer arbeidet med sjøsikkerhet, klima og miljø. Direktoratet skal være en tillitsskapende registerfører og er en viktig bidragsyter i arbeidet for at det norske flagget anses som et kvalitetsflagg. Nasjonale klima- og miljømål er førende for Sjøfartsdirektoratets arbeid på klima- og miljøområdet.

Et av hovedmålene i strategien vår er at maritim næring skal være klima- og miljøvennlig og velge grønne løsninger. For å nå dette målet for fartøy på sjøen må vi legge til rette for implementering og sikker bruk av lav- og nullutslippsløsninger, rapportere på status for måloppnåelse av klimamål og veilede kunden slik at det blir enklere å ta bærekraftige valg. Dette gjøres gjennom regelverksutvikling, tilsyn og forebyggende arbeid.

For at Sjøfartsdirektoratet skal kunne bli den foretrukne maritime administrasjon innenfor bærekraft, er det viktig at både de som jobber i direktoratet, men også næringen og våre kunder, har en tydelig forståelse av direktoratets rolle i dette arbeidet. Vi har derfor gjennomført en omfattende kartlegging av direktoratets rolle knyttet til FNs bærekraftsmål. Vi har vurdert alle de 169 bærekraftsmålene som FN har etablert, for å identifisere hvor Sjøfartsdirektoratet kan gjøre en forskjell.

For å øke Sjøfartsdirektoratets evne til å bidra konkret og målrettet har vi valgt å fokusere på følgende tre bærekraftsmål:



Videre er det identifisert 100 tiltakspunkter som Sjøfartsdirektoratet kan gjennomføre eller påvirke. Av disse er 25 tiltak gjennomført hittil, og vi prioriterer nye tiltak ut fra budsjett og ressurser.

Å arbeide for økt miløssikkerhet på norskflaggede og utenlandske skip i norske farvann er helt sentralt i Sjøfartsdirektoratets samfunnsoppdrag og strategi. Målet er å forhindre utslipp til både vann og luft.

Sjøfartsdirektoratets hovedkontor i Haugesund og de to største tilsynskontorene er miljøfyrtårn-sertifisert. Klimagassregnskapet, inkludert klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk, er derfor hentet fra miljøfyrtårnrapporten 2024. I 2024 reduserte vi antall parkeringsplasser, kjøpte kun strøm med opprinnelsessertifikater og byttet mobiltelefoner og PC-er etter behov i stedet for faste intervaller.

Direktoratet har også prioritert innkjøp av varer og tjenester der klima- og miljøkrav er ivarettatt, samt økt fokus på ombruk og gjenvinning. Årlig rapportering gjennom miljøfyrtårn-ordningen bidrar til oppfølging av forbedringspunkter og sikrer kontinuerlig forbedring.



Ansvarelig forbruk og produksjon er viktig for drift av alle fartøy, særlig i nybyggings- og gjenvinningsfasen. Sjøfartsdirektoratet jobber for å fremme bærekraftige forbruks- og produksjonsmønstre både internt og i tilsyn med nærings- og fritidsfartøy. Vi gjennomfører også fjerntilsyn, noe som reduserer reiseaktivitet både nasjonalt og internasjonalt og dermed bidrar til et redusert klimaavtrykk.



Det totale CO₂e-avtrykket for Sjøfartsdirektoratet i 2024 var 524,428 tonn CO₂e. Hovedårsaken til reduksjon av CO₂e-avtrykket i forhold til 2023 er flyreiser for hele organisasjonen (62 tonn CO₂e) og mindreforbruk av elektrisitet.

Personalmessige forhold

År	Antall ansatte	Deltid		Midlertidig ansatte		Foreldrepermisjon		Legemeldt sykefravær	
	Totalt	M%	K%	M%	K%	M%	K%	M%	K%
2024	362	0,6	0,3	1,4	0,8	3,6	1,7	2,9	4,6
2023	361	0,6	0,6	0,6	1,1	2,8	3,9	3,9	6,4

Tabell 10: Oversikt faste og midlertidig ansatte i Sjøfartsdirektoratet, 2023-2024

Sykefravær

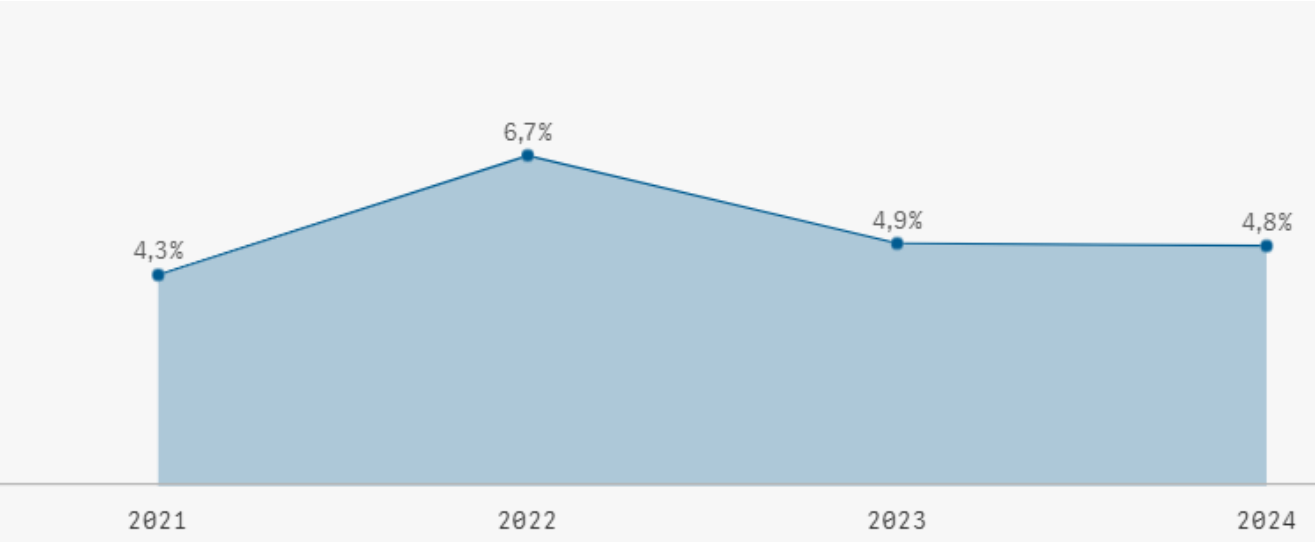
Sykefravær per årsskiftet er 4,8 %. Målsettingen for sykefraværet totalt for året er å ligge under 4,5 %.

Vi har ukentlige gjennomganger av sykefraværstallene våre. Vi har god dialog med ledere som har utfordringer med sykefravær i sin enhet, og vi følger tett opp enkeltansatte som har utfordringer med høyt sykefravær. Vi benytter ulike tilretteleggingstiltak for ansatte med helseutfordringer, for eksempel arbeid hjemmefra i perioder. Bedriftshelsetjenesten benyttes aktivt for å forebygge sykefravær. Vi ser en økning i antall ansatte som ønsker å benytte seg av psykologhjelp via bedriftshelsetjenesten.

Grafen under viser den tertialvise utviklingen for sykefravær i perioden 2021-2024.

Kapasitet/bemanning

Turnover har vært på et normalt nivå, med en økning mot slutten av året (7,2 %). Vi har mistet en del erfarne ansatte i løpet av året, personer med lang ansiennitet og kompetanse som er vanskelig å erstatte. Vi konkurrerer i et arbeidsmarked der kompetansen våre ansatte har, er ettertraktet, og vi opplever at andre arbeidsgivere kan tilby bedre betingelser enn direktoratet. Dette er en bekymring som både arbeidsgiver og de tillitsvalgte tar på største alvor.



Figur 20: Utvikling i sykefravær, 2021-2024 Kapasitet/bemanning

Kompetansesituasjon

Direktoratet har i løpet av 2024 endret organiseringen av kompetansearbeidet ved at dette nå er samlet i HR-avdelingen. Dette skal gi oss en bedre oversikt og synergieffekter. Ved å ha et helhetlig blikk på kompetansebehov og -situasjon i direktoratet vil vi lettere kunne bruke eksisterende ressurser der de trengs, og i større grad kunne spisse behovet ved rekruttering.

HMS/arbeidsmiljø

Det har vært gjennomført fire møter i direktoratets Arbeidsmiljøutvalg (AMU) i løpet av året. Samarbeidet fungerer godt.

Vi har jobbet godt med oppfølging av arbeidsmiljøundersøkelsen (MUST). Denne viste behov for å jobbe med enkelte forhold. Dette er fulgt opp i avdelingene med bistand fra HR. I tillegg har det blitt jobbet i flere fora for å få på plass nye kultur mål og tilhørende kulturprogram. Dette arbeidet fortsetter.



Mangfold, likestilling og personer med funksjonsnedsettelse

Direktoratet har forpliktet seg til å jobbe for likestilling gjennom signeringen av «40 by 30». Det er fortsatt en vei å gå når det gjelder likestilling mellom kjønnene i lederstillinger (se tabell under). Også blant inspektørene er det et meget stort overtall av menn.

Når det gjelder mangfold og personer med funksjonsnedsettelse, oppfordres det i utlysningene, men det viser seg ofte at de som krysser av for slik bakgrunn, likevel ikke oppfyller kravene.

	År	Kjønnsbalanse			Månedslønn			
		Menn %	Kvinner %	Total (N)	Menn kroner	Kvinner kroner	Kvinner andel av menns lønn %	Differanse i kroner (menn i +)
Totalt i virksomheten – fast ansatte (inkl. lærling)	2024	62	38	354	65 023	59 512	91,5%	5 511
	2023	61	39	355	63 756	57 302	89,9%	6 454
Toppleidelse – direktør og avdelingsdirektør	2024	80	20	8	105 723	95 746	90,6%	9 977
	2023	71	29	7	104 992	94 738	90,2%	10 254
Mellomledelse – underdirektør og seksjonssjef	2024	78	22	27	77 567	79 530	102,5%	-1 963
	2023	81	19	27	75 519	77 978	103,3%	-2 459
Sjefingeniør	2024	95	5	21	69 823	Kun én	-	-
	2023	95	5	21	67 747	Kun én	-	-
Senioringeniør	2024	79	21	135	63 312	62 908	99,4%	404
	2023	77	23	143	61 912	61 045	98,6%	867
Overingeniør	2024	67	33	12	54 304	54 213	99,8%	91
	2023	62	38	8	51 453	51 250	99,6%	203
Fagdirektør	2024	100	0	2	88 021	-	-	-
	2023	100	0	3	79 583	-	-	-
Prosjektleder	2024	77	23	13	65 820	64 939	98,7%	881
	2023	73	27	11	63 708	64 739	101,6%	-1 031
Seniorrådgiver	2024	37	63	93	62 839	59 759	95,1%	3 080
	2023	33	67	92	60 961	57 436	94,2%	3 525
Rådgiver	2024	33	67	42	50 875	49 981	98,2%	894
	2023	32	68	41	49 109	47 456	96,6%	1 653
Lærling	2024	50	50	2	Kun én	Kun én	-	-
	2023	50	50	2	Kun én	Kun én	-	-

Tabell 11: Mangfold og likestilling, 2023-2024

DEL V Vurdering av framtidsutsikter

Visjon: «Den foretrukne maritime administrasjonen»

Sjøfartsdirektoratet skal bidra til at sjøsikkerheten ivaretas, ved å utforme regelverk og følge opp at krav til sikkerhet for liv, helse, klima og miljø etterleves. Direktoratet skal tilrettelegge for utvikling og grønn omstilling i norsk maritim næring, samt bidra inn i internasjonalt arbeid som fremmer sjøsikkerhet og klima og miljø. Direktoratet skal være en tillitsskapende registerfører, og er en viktig bidragsyter i arbeidet for at Norge anses som et kvalitetsflagg.

For å oppfylle samfunnsoppdraget og visjonen har direktoratet utarbeidet nye strategier for perioden 2025–2028, et arbeid som startet i 2023. Den nye strategiplanen ble vedtatt i 2024 og vil være førende for direktoratets sitt arbeid i årene framover. Hele organisasjonen har vært involvert i strategiarbeidet. Direktoratet har fra 2025 vedtatt fire hovedmål.



Hovedmål 1 Ingen omkomne, hardt skadde eller alvorlige hendelser i nærings- og fritidsflåten i tråd med nullvisjonen

Gjennom 2024 har direktoratet, i samarbeid med næringen, jobbet systematisk med å analysere tidligere hendelser og identifisere tiltak for å redusere antall omkomne, hardt skadde og alvorlige hendelser både på nærings- og fritidsfartøy. I tiden framover vil vi konsentrere oss om å gjennomføre tiltakene i den nasjonale handlingsplanen for sjøsikkerhet. Den største utfordringen er å sikre nok ressurser til arbeidet. Med dagens rammer kreves tydelige prioriteringer i gjennomføringen. Samtidig vil direktoratet fortsette arbeidet med analyser og risikovurderinger for

å fange opp endringer i trender og risikobildet. Gode data og analyser er viktig for å fatte riktige beslutninger både strategisk og operativt. Ny teknologi og kunstig intelligens gir oss nye muligheter som vi vil utforske for å forbedre metoder og øke effektiviteten.

Ny teknologi i næringen gir både muligheter og utfordringer for sikkerheten. Direktoratet følger dette tett, både i enkeltprosjekter og som regulerende myndighet, for å sikre at nye løsninger bidrar til en sikrere arbeidshverdag for de som jobber om bord.

Hovedmål 2 Sjøfolk skal ha en trygg og attraktiv arbeidsplass med gode arbeids og levevilkår

En god arbeidshverdag er viktig i seg selv, men er også en sentral faktor i å skape sikre arbeidspraksiser om bord på fartøyene. Riksrevisjonens rapport fra 2023, sammen med Sjøfartsdirektoratets spørreundersøkelse om maritim sikkerhet samme år, har vist at det er utfordringer, spesielt når det gjelder mobbing og trakassering. Dette har gitt et tydelig signal om behov for forbedring, og Riksrevisjonens gjennomgang viste at tilsynet må styrkes.

Direktoratet har jobbet målrettet for å forbedre både egen evne til å håndtere dårlige arbeidsmiljøforhold og næringens kompetanse på dette området. Fokus har vært på å styrke kompetansen hos de ansatte, forbedre tilsynet og styrke det forebyggende arbeidet overfor næringen. Næringen har tatt problemstillingene på alvor og vist vilje og evne til å gjøre endringer.

I 2025 vil spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet bli gjennomført på nytt, og vi håper at den vil vise positive endringer, selv om vi nok ikke er helt i mål enda.

I tiden framover vil det også være viktig å følge opp tiltakene i regjeringens maritime likestillingsstrategi, spesielt når det gjelder utdanning og kompetansekrav i den pågående gjennomgangen og revisjonen av STCW-konvensjonen. Målsettingen for Sjøfartsdirektoratet er å oppdatere kompetansekravene i tråd med ny teknologi og å styrke sjøfolks kompetanse knyttet til psykososiale arbeidsforhold.

Nasjonalt vil arbeidet med arbeidsmiljø i tilsynet fortsatt være viktig. Samtidig er det nødvendig at hele den maritime næringen jobber sammen om disse problemene i årene som kommer.

Hovedmål 3 Maritim næring skal være klima- og miljøvennlig og velge grønne løsninger

Regjeringen har en ambisjon om å halvere utslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030, herunder å stimulere til lav- og nullutslippsløsninger i alle fartøyskategorier. Videre vedtok IMO i 2023 en historisk ambisjon om nullutslipp for internasjonal skipsfart innen 2050, med konkrete delmål for utslippsreduksjon innen 2030 og 2040. I EU skal en omfattende regelverkspakke bidra til å redusere klimagassutslippene med 55 prosent fra 1990-nivå innen 2030.

Sjøfartsdirektoratets rolle er å legge til rette for implementering av det nye regelverket og sikker bruk av lav- og nullutslippsløsninger. Dette gjøres gjennom risikobaserte godkjenningsmekanismer i dagens regelverk samtidig som det arbeides med nye regler for framtidens teknologier. En viktig milepæl i 2024 var endringene i IGF-koden som åpnet for bruk av ammoniakk som drivstoff, samt godkjenningen av IMO-retningslinjer for slik bruk. I 2025 vil direktoratet fortsette arbeidet med IMO-retningslinjer for hydrogen som drivstoff, der Norge også spiller en sentral rolle. Selv om retningslinjene ikke er

bindende, vil de, sammen med utfyllende standarder fra klasseselskaper, bidra til å redusere både teknisk og regulatorisk risiko og dermed senke kostnadene for rederier som tar i bruk ny teknologi.

Sjøfartsdirektoratet vil i 2025 arbeide videre med lav- og nullutslipp for offshorefartøy og servicefartøy i havbruksnæringen, samt med forskrift om batterier som framdriftsenergi.

Direktoratet har over flere år pekt på at utviklingen i næringen går for sakte til å nå de fastsatte målene, spesielt på grunn av prosjekter som stopper opp etter tidligfaseutredning og ikke kommer videre til prosjektering og bygging. ENOVA tildelte i 2024 midler til 14 nullutslippsfartøy som skal bygges med hydrogen eller ammoniakk som drivstoff, og det er varslet flere utlysninger i 2025. Dette er viktige bidrag som ventes å øke nybyggaktiviteten framover.

Skipsfarten ble tatt inn i EUs klimakvotesystem (EU ETS) i 2024, med en utvidelse fra 2025. Sammen med MRV-forordningen og FuelEU Maritime vil dette trolig bidra til å øke omstillingstakten i næringen.



Hovedmål 4 Norge skal være en attraktiv flaggstat og en verdensledende sjøfartsnasjon

Sjøfartsdirektoratets tjenester er konkurranseutsatte, da rederiene kan velge å registrere seg under et utenlandsk flagg framfor det norske. Derfor er synliggjøring av direktoratets konkurransefordeler, kombinert med et sterkt kundefokus, fundamentet i arbeidet med forbedring og markedsføring.

Det er svært viktig at Sjøfartsdirektoratet ligger i forkant sammenlignet med andre flaggstater når det gjelder digitale løsninger og tjenester, slik at vi kan tilby best mulig tilgjengelighet og servicenivå til kundene våre. Direktoratet jobber for å digitalisere sertifikater og tillatelser, og utviklingen av regelverket skal legge til rette for digitalisering. Målet er at kundene i størst mulig grad skal kunne løse oppgavene sine digitalt.

Direktoratets ansatte skal opptre profesjonelt, gi raske og gode svar og ha dialog med kunden for å finne gode løsninger. Høy kvalitet i arbeidet, solid faglig kompetanse og en etisk standard av topp kvalitet er en forutsetning for å lykkes. Effektive arbeidsprosesser som ivaretar våre og kundens krav og forventninger gir et konkurransefortrinn, og digitale løsninger vil velges når de kan forbedre kundeopplevelsen. Kvalitetsstyring og kontinuerlig forbedring av prosessene våre er avgjørende for å oppnå ønsket utvikling, mens god styring, informasjonsflyt og bred involvering er en forutsetning for suksess.

Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) hadde en svært positiv avslutning på 2024. Det er imidlertid stor sannsynlighet for at denne utviklingen vil være kortvarig, og nettotilkomsten av skip i 2024 kan raskt snu allerede i begynnelsen av 2025. Denne utviklingen vurderes å være knyttet til rammevilkår.

Forutsetningen ved opprettelsen av NIS var at registrert skulle være konkurransedyktig. For at rederiene skal velge å seile under norsk flagg, må Norge tilby stabile rammevilkår. Vi har fått indikasjoner på

at endringene som er gjort med maritime rammevilkår i det siste vil kunne medføre at flere velger utenlandske flagg.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen i verden har endret risikobildet for norske skip, noe som også påvirker rammevilkårene deres. Det er derfor viktig at sikkerhetstiltak som iverksettes for å øke sikkerheten for norske interesser, er godt tilpasset risikoen de skal redusere. En fortsatt god dialog og gjensidig forståelse mellom partene innenfor den maritime næringen er viktig for at sikkerhetssituasjonen håndteres til beste for samfunnet og det norske flagget.

I september 2024 lanserte Sjøfartsdirektoratet, i samarbeid med andre aktører, Maritim uke med mål om å samle hele det maritime Norge i Haugesund. Arrangementet ble en viktig møteplass for eksperter, beslutningstakere, ansatte og interessenter fra hele den maritime næringen. Totalt samlet Maritim uke over 40 konferanser, seminarer, kurs og møter med mer enn 1100 deltakere. I 2025 planlegges en videreutvikling av Maritim uke med mål om enda flere arrangementer og deltakere.

Kompetanse

For å kunne levere på samfunnsoppdraget er Sjøfartsdirektoratet avhengig av kompetente og motiverte ansatte. I 2024 har vi møtt utfordringer med både å rekruttere og beholde ansatte. Vi konkurrerer i et arbeidsmarked der andre arbeidsgivere tilbyr bedre betingelser, noe som har ført til at vi har mistet erfarne ansatte, og at innstilte kandidater har takket nei til stillinger. For å møte dette har vi gjort budsjettmessige prioriteringer for å kunne justere lønnsnivået. Vi vil fortsette arbeidet med å markedsføre direktoratet som en attraktiv arbeidsgiver og iverksette tiltak som vi håper vil bidra til å rekruttere og beholde ansatte. Videre gjøres det organisatoriske grep for å strømlinjeforme kompetansearbeidet, slik at vi kan utnytte interne ressurser best mulig.



Foto: Alf Magnussen
Island Chieftain

DEL VI Årsregnskapet

Ledelseskommentar årsregnskapet 2024

Formål

Sjøfartsdirektoratet ble opprettet i 1903 og er underlagt Nærings- og fiskeridepartementet. Sjøfartsdirektoratet er et ordinært statlig forvaltningsorgan som fører regnskapet i henhold til kontantprinsippet. Hovedoppgaven er å bidra til at alle forhold knyttet til sikkerhet, miljø og skipsregistrering ivaretas på en betryggende måte slik at fartøy kan seile. Direktoratets arbeid skal være forankret i regjeringens maritime strategi og bidra til at Norge er en verdensledende maritim nasjon. Direktoratet skal bidra til at det norske flagget er attraktivt for norske og utenlandske redere, eiere og de som arbeider om bord. I årsrapportens del II gis en kort introduksjon til Sjøfartsdirektoratet og noen hovedtall for virksomheten.

Bekreftelse

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten, rundskriv R-115 fra Finansdepartementet og krav fra Nærings- og fiskeridepartementet i instruks om økonomistyring. Jeg mener regnskapet gir et dekkende bilde av direktoratets disponible bevilgninger, regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

Vurdering av vesentlige forhold bevilgningsrapportering

2024 har Sjøfartsdirektoratet samlet disponerte tildelinger på kap 0910, post 01 driftsbevilgningen på kr. 507 590 000. Den viktigste budsjettmessige fullmakten er fullmakt til å overskride driftsbevilgningen under kap 0910, post 01 mot tilsvarende merinntekter under kap 3910, post 03. På post 3 har direktoratet regnskapsførte inntekter på kr. 2 890 570 som gir kr. 618 570 i merinntekter. Inntektene kommer fra Kystverkets beredskapsavdeling, refusjon fra Petroleumstilsynet, Fritidsbåtplattformen og arrangementet Maritim Uke i Haugesund.

Sjøfartsdirektoratet forvalter en tilskuddsordning til sysselsetting av sjøfolk med en samlet bevilgning på 2 366 mill kroner. I 2024 hadde vi et merforbruk på 27,5 mill kroner. NFD valgte å redusere bevilgningen i løpet av året med 44 mill kroner på bakgrunn av et forventet lavere bevilgningsbehov enn lagt til grunn i saldert budsjett 2024.

Direktoratet har et inntektsbudsjett på kap 3910, post 01, 02, 04 og 86 på totalt 334,8 mill kroner som gjelder henholdsvis, gebyrer for skip i NOR, gebyrer



for maritime personellsertifikater, gebyrer for skip i NIS og gebyrer for overtredelse og tvangsmulkt. Skatteetaten divisjon innkreving (SI) krever inn og regnskapsfører store deler av gebyrinntektene for Sjøfartsdirektoratet på direktoratets kapitel 3910. NFD reduserte gebyrinntektene på post 01 med 10 mill kroner bl.a. pga. færre søknader om registrerte nybygg. Gebyrinntektene på post 04 ble økt med 5,1 mill kroner med bakgrunn i nye anslag.

I forhold til Klima- og miljødepartementet (KLD) disponerer Sjøfartsdirektoratet en driftsbevilgning på kr. 9 253 000 på kap 1422. En stor andel av bevilgningen går til å dekke miljøressurser på direktoratets driftsbudsjett. Sjøfartsdirektoratet får felles tildelingsbrev og avlegger felles årsrapport både for NFD og KLD.

Mer-/mindreutgift på kapitel og post jf. regnskapsførte utgifter i oppstilling av bevilgningsrapporteringen er nærmere forklart i årsrapportens del III.

Som det fremgår av note B søker direktoratet om å overføre kr. 12 438 039 av tildelte driftsmidler på kap. 0910, post 01 (5-prosenten) til 2025.

Vurdering av vesentlige forhold artskontorrapportering

Det er en reduksjon i salgs- og leieinntekter fra 2023 til 2024 på rundt 8 mill kroner. Denne endringen skyldes at vi endret prinsipp ved å direkteføre direktoratets miljøkostnader på kapittel 1422 i 2024.

Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for Sjøfartsdirektoratet. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert per d.d., men revisjonsberetningen antas å foreligge i løpet av 2. kvartal 2025. Revisjonsberetningen vil bli publisert på direktoratets nettsider sammen med årsrapporten.

Haugesund, 1. mars 2025,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'alf t. Sørheim'.

Alf Tore Sørheim
konstituert sjøfartsdirektør

Prinsippnote til årsregnskapet

Årsregnskap for Sjøfartsdirektoratet er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten ("bestemmelsene"). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av desember 2024 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen og artskontorapporteringen er utarbeidet med utgangspunkt i bestemmelsene punkt 3.4.2 – de grunnleggende prinsippene for årsregnskapet:

- a) Regnskapet følger kalenderåret
- b) Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret
- c) Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp
- d) Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men gruppert etter ulike kontoplaner. Prinsippene samsvarer med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Sumlinjen "Netto rapportert til bevilgningsregnskapet" er lik i begge oppstillingene.

Virksomheten er tilknyttet statens konsernkontorordning i Norges Bank i henhold til krav i bestemmelsene pkt. 3.7.1. Bruttobudsjetterte virksomheter tilføres ikke likviditet gjennom året, men har en trekkrettighet på sin konsernkonto. Ved årets slutt nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto ved overgang til nytt år.

Bevilgningsrapporteringen

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen omfatter en øvre del med bevilgningsrapporteringen og en nedre del som viser beholdninger virksomheten står oppført med i kapitalregnskapet.

Bevilgningsrapporteringen viser regnskapstall som virksomheten har rapportert til statsregnskapet. Det stilles opp etter de kapitler og poster i bevilgningsregnskapet virksomheten har fullmakt til å disponere. Kolonnen samlet tildeling viser hva virksomheten har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for hver statskonto (kapittel/post). Oppstillingen viser i tillegg alle finansielle eiendeler og forpliktelser virksomheten står oppført med i statens kapitalregnskap.

Avgitte belastningsfullmakter er inkludert i kolonnen for samlet tildeling, men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra virksomheten selv. Avgitte belastningsfullmakter bokføres og rapporteres av virksomheten som har mottatt belastningsfullmakten og vises derfor ikke i kolonnen for regnskap. De avgitte fullmaktene framkommer i note B til bevilgningsoppstillingen.

Artskontorapporteringen

Oppstillingen av artskontorapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Artskontorapporteringen viser regnskapstall virksomheten har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter. Virksomheten har en trekkrettighet på konsernkonto i Norges Bank. Tildelingene er ikke inntektsført og derfor ikke vist som inntekt i oppstillingen.

Regnskapstall i bevilgnings- og artskontorapportering med noter viser regnskapstall rapportert til statsregnskapet. I tillegg viser noten til artskontorapporteringen Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen bokførte tall fra virksomhetens kontospesifikasjon i kolonnen Spesifisering av bokført avregning med statskassen. Notene viser forskjellen mellom beløp virksomheten har bokført på eiendels- og gjeldskontoer i virksomhetens kontospesifikasjon (herunder

saldo på kunde- og leverandørreskonto) og beløp virksomheten har rapportert som fordringer og gjeld til statsregnskapet og som inngår i mellomværendet med statskassen.

Virksomheten har innrettet bokføringen slik at den følger kravene i bestemmelser om økonomistyring i staten. Dette innebærer at alle opplysninger om transaksjoner og andre regnskapsmessige disposisjoner som er nødvendige for å utarbeide pliktig

regnskapsrapportering, jf. bestemmelsene punkt 3.3.2, og spesifikasjon av pliktig regnskapsrapportering, jf. bestemmelsene punkt 4.4.3, er bokført. Bestemmelsene krever blant annet utarbeiding av kundespesifikasjon og leverandørspesifikasjon. Dette medfører at salgs- og kjøpstransaksjoner bokføres i kontospesifikasjonen på et tidligere tidspunkt enn de rapporteres til statsregnskapet, og innebærer kundefordringer og leverandørgjeld i kontospesifikasjonen.



Foto: Mailinn Totland Melkevik
Viking Energy

Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2024

Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tilde- ling**	Regnskap 2024	Merutgift (-) og mindreutgift	Postert på avgitte be- lastnings fullmakter*	Avvik fra tildeling
0909	Tiltak for sysselsetting av sjøfolk	73	Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk		2 366 000 000	2 393 448 328	-27 448 328		
0910	Sjøfartsdirektoratet	01	Driftsutgifter		507 590 000	495 770 531	11 819 469		
1422	Miljøvennlig skipsfart	21	Spesielle driftsutgifter		9 253 000	9 253 000	0		
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Driftsutgifter		0	26 216 757			
Sum utgiftsført					2 882 843 000	2 924 688 616			

Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tilde- ling**	Regnskap 2024	Merinntekt og mindreinn- tekt(-)	Postert på avgitte belastnings fullmakter*	Avvik fra tildeling
3909	Tiltak for sysselsetting av sjøfolk	01	Tilbakeføring av tilskudd		3 000 000	3 353 999	353 999		
3910	Sjøfartsdirektoratet	01	Gebyrer for skip og flyttbare innretninger i NOR		233 456 000	14 728 021	-218 727 979	220 147 235	1 419 256
3910	Sjøfartsdirektoratet	02	Maritime personellsertifikater		22 065 000	23 197 572	1 132 572		
3910	Sjøfartsdirektoratet	03	Diverse inntekter		2 272 000	2 890 570	618 570		
3910	Sjøfartsdirektoratet	04	Gebyrer for skip i NIS		74 510 000	1 372 093	-73 137 907	74 951 990	1 814 083
3910	Sjøfartsdirektoratet	86	Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt		4 800 000		-4 800 000	5 763 984	963 984
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	1 152 614			
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift		0	40 377 612			
Sum inntektsført					340 103 000	87 072 482			

Netto rapportert til bevilgningsregnskapet					2 837 616 135
Kapitalkontoer					
60080901	Norges Bank KK /innbetalinger				59 427 818
60080902	Norges Bank KK/utbetalinger				-2 897 322 949
709405	Endring i mellomværende med statskassen				278 997
Sum rapportert					0

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)				
Konto	Tekst	2024	2023	Endring
626009	Sintef Ocean AS	500 000	500 000	0
709405	Mellomværende med statskassen	-21 281 602	-21 560 599	278 997

* Dette vedrører avgitte belastningsfullmakter til Skatteetatens divisjon innkreving. Se note B for nærmere forklaring.

** Samlet tildeling skal ikke reduseres med eventuelle avgitte belastningsfullmakter (gjelder både for utgiftskapitler og inntektskapitler). Se note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år for nærmere forklaring. Samlet tildeling skal ikke inkludere mottatte belastningsfullmakter eller mottatte betalinger etter rundskriv R-111 punkt 4, tilvisninger gjennom rundskriv eller bruk av felleskontoer.

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
0910, post 01	15,357,000	492,233,000	507,590,000
1422, post 21	248,000	9,005,000	9,253,000
0909, post 73		2,366,000,000	2,366,000,000

Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift(-)/mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastnings-fullmakter(-)	Merutgift(-)/mindreutgift etter avgitte belastnings-fullmakter	Merinntekter / mindreinntekter(-) iht. merinntektsfullmakt	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Imsparinger(-)	Sum grunnlag for overføring	Kompensasjon for lønnsoppgjøret 2024 *	Maks. overførbart beløp **	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten ***
0910 post 01/ 3910 post 03		11 819 469		11 819 469	618 570			12 438 039	8 533 000	32 718 000	12 438 039
1422, post 21		0		0				0		450 250	0
0909, post 73	"overslagsbevilgning"	-27 448 328		-27 448 328	IA	IA	IA	IA			

IA = Ikke Aktuell

* Kolonnen viser lønnskompensasjon på den enkelte budsjettpost for lønnsoppgjørene 2024 slik foreslått i departementenes omgrupperingsproposisjoner og slik disse fremgår av vedlegg 4 i Prop. 36 S (2024-2025) Nysaldering av statsbudsjettet 2024. Se årlig rundskriv R-2/2025 for mer detaljert informasjon.

** Maksimalt beløp som kan overføres er lønnskompensasjon pluss 5% av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 24, fratrukket lønnskompensasjon, eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet "kan overføres". For poster uten stikkordet "kan overføres", beregnes maksimalt overførbart beløp slik: (Årets bevilgning - lønnskompensasjon)*5% + lønnskompensasjon. Se årlig rundskriv R-2/2025 for mer detaljert informasjon om overføring av ubrukte bevilgninger.

*** Mulig overførbart beløp er "Sum grunnlag for overføring", men maksimalt "Maks. overførbart beløp", og minimum "Kompensasjon for lønnsoppgjøret 2024". Se årlig rundskriv R-2/2025 for mer detaljert informasjon om mulig overførbart beløp.

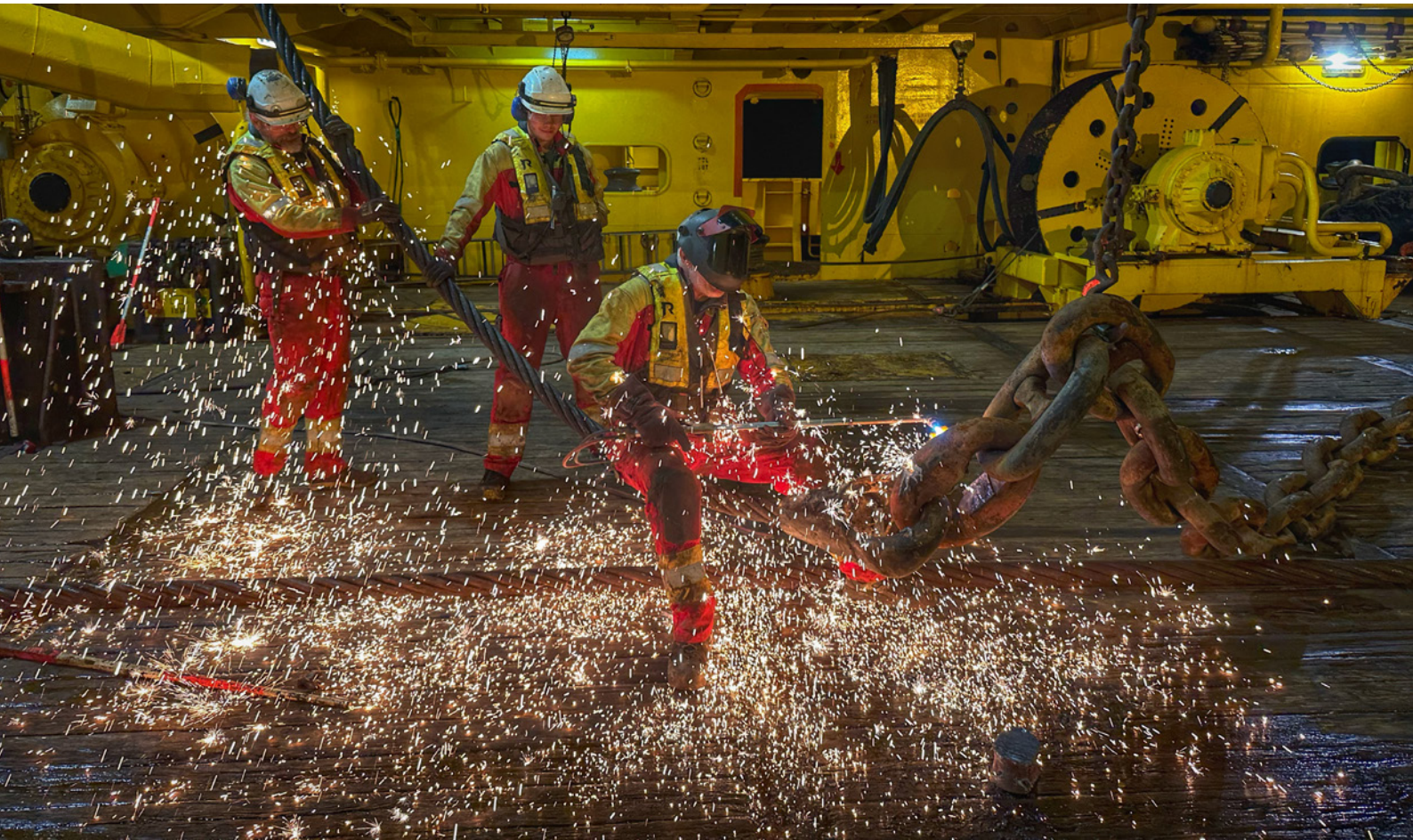


Foto: Daniel Möllerström

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Mottatte belastningsfullmakter

Ikke aktuelt

Stikkordet «kan overføres»

Ikke aktuelt

Stikkordet «kan benyttes under»

Ikke aktuelt

Stikkordet «overslagsbevilgning»

Direktoratet har en samlet bevilgning på kap. 0909, post 73 Tiltak for sysselsetting av sjøfolk på 2.366.000.000.

Avgitte belastningsfullmakter (utgiftsført av andre på utgiftskapitler og inntektsført av andre på inntektskapitler)

Sjøfartsdirektoratet har avgitt belastningsfullmakt til Statens Innkrevningsentral til å inntektsføre på kap. 3910, postene 01, 04 og 86 jf. ekstra kolonnner under bevilgningsoppstillingen. Statens innkrevningsentral krever inn gebyrer på Sjøfartsdirektoratets vegne.

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

Sjøfartsdirektoratet fullmakt til å overskride bevilgningen under kap. 910, post 01, mot tilsvarende merinntekter under kap. 3910, postene 03. Disse merinntektene er angitt i egen linje i Note B "3910, post 03" og utgjør kr. 618.570. Merinntektene i år er fra Kystverkets beredskapsavdeling, refusjon fra Petroleumstilsynet, Fritidsbåtplattformen og Maritim uke.

Fullmakt til å overskride investerings- bevilgninger mot tilsvarende innsparing under driftsbevilgninger under samme budsjettkapittel

Ikke aktuelt

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger til investeringsformål mot tilsvarende innsparing i de tre følgende budsjettår

Ikke aktuelt

Innsparinger i regnskapåret som følge av bruk av fullmakt til å overskride driftsbevilgninger til investeringsformål mot tilsvarende innsparing i de tre påfølgende budsjettår

Ikke aktuelt

Romertallsvedtak

Ikke aktuelt

Mulig overførbart beløp

Kapittel 0910 post 01/3910, post 03 kr. 12.438.039

Kapittel 1422, post 21 - intet.

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2024

Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		Note	2024	2023
Innbetalinger fra gebyrer	1		39 297 686	40 415 707
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1		1 295 562	983 884
Salgs- og leieinnbetalinger	1		1 595 008	9 647 640
Sum innbetalinger fra drift			42 188 256	51 047 231
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet				
Utbetalinger til lønn	2		334 867 091	331 502 949
Andre utbetalinger til drift	3		169 166 957	165 915 239
Sum utbetalinger til drift			504 034 048	497 418 188
Netto rapporterte driftsutgifter			461 845 792	446 370 957
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet				
Innbetaling av finansinntekter	4		763	31 749
Sum investerings- og finansinntekter			763	31 749
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet				
Utbetaling av finansutgifter	4		-10 074	-7 594
Sum investerings- og finansutgifter			-10 074	-7 594
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter			-10 837	-39 342
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten*				
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	5		1 152 614	3 367 425
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			1 152 614	3 367 425
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten*				
Utbetalinger av tilskudd og stønader	6		2 391 094 649	2 269 139 053
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			2 391 094 649	2 269 139 053
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler **				
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)			40 377 612	39 879 409
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)			26 216 757	25 434 277
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler			14 160 855	14 445 132
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet			2 837 616 135	2 697 658 111
Oversikt over mellomværende med statskassen ***				
Eiendeler og gjeld			2024	2023
Fordringer på ansatte			832 663	245 454
Skyldig skattetrekk og andre trekk			-11 592 221	-12 813 245
Skyldige offentlige avgifter			-178 222	-88
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse****			-10 145 142	-8 807 063
Lønn (negativ netto, for mye utbetalt lønn m.m)			74 086	7 440
Differanser på bank og uidentifiserte innbetalinger			-272 767	-193 097
Sum mellomværende med statskassen	7		-21 281 602	-21 560 599

*Disse overskriftene kan slettes om de ikke er aktuelle.

**Andre ev. inntekter/utgifter rapportert på felleskapitler spesifiseres på egne linjer ved behov.

*** Spesifiser og legg til linjer ved behov. Se veiledning over hva som skal inngå som en del av mellomværende med statskassen.

**** Pensjonstrekket i de ansattes lønn (2%) på konto 263 inngår også på denne linjen.

Note 1 Innbetalinger fra drift	31.12.2024	31.12.2023
Innbetalinger fra gebyrer		
Dekk- og maskinsertifikater	5 708 898	8 889 508
Påt/godkj av utl. Sertifikater	6 708 176	5 522 439
Tankskip/offshresertifikater	85 875	147 114
Kokk/bro/maskinvakt sert.	1 177 445	2 508 582
Duplikater	669 141	694 138
Sertifikater fritidsbåt	7 283 007	5 098 646
Båtførerprøven	1 565 030	1 429 822
Gebyrinntekt NOR *	14 049 193	14 288 889
Pantattest NOR *	678 828	529 440
Gebyrinntekt NIS*	1 372 093	1 307 129
Sum innbetalinger fra gebyrer	39 297 686	40 415 707
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer		
Refusjon Petroleumstilsynet	326 992	57 044
Refusjon Kystverkets beredskapsavdeling	968 570	926 840
Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1 295 562	983 884
Salgs- og leieinnbetalinger		
Andre avgiftspliktige inntekter	559 184	0
Andre inntekter, utenfor avgiftsområdet	1 035 824	9 647 640
Sum salgs- og leieinnbetalinger	1 595 008	9 647 640
Sum innbetalinger fra drift	42 188 256	51 047 231

*Skipsregistrene

Note 2 Utbetalinger til lønn	31.12.2024	31.12.2023
Lønn	278 621 922	277 223 817
Arbeidsgiveravgift	40 377 612	39 879 409
Pensjonsutgifter*	22 961 367	23 008 225
Sykepenges og andre refusjoner (-)	-10 296 917	-11 998 699
Andre ytelser	3 203 107	3 390 197
Sum utbetalinger til lønn	334 867 091	331 502 949
Antall utførte årsverk:	331	332

* Premiesatsen for arbeidsgiverandelen utgjorde i 2024 8,4 prosent (arbeidsgiverandel av pensjonspremien/pensjonsgrunnlaget i 2024 rapportert til SPK). For regnskapsåret 2023 utgjorde premiesatsen 8,8 prosent.

Note 3 Andre utbetalinger til drift	31.12.2024	31.12.2023
Husleie	28 611 256	27 797 112
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	73 511	0
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	6 600 985	7 464 255
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	39 832	52 662
Mindre utstysanskaffelser	3 275 831	2 008 548
Leie av maskiner, inventar og lignende	16 438 376	12 928 521
Kjøp av konsulent tjenester	64 905 760	67 048 475
Kjøp av andre fremmede tjenester	21 035 212	16 981 733
Reiser og diett	14 774 266	16 636 992
Øvrige driftsutgifter	13 411 929	14 996 943
Sum andre utbetalinger til drift	169 166 957	165 915 239

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter		
Innbetaling av finansinntekter	31.12.2024	31.12.2023
Renteinntekter	0	28 751
Valutagevinst	763	2 998
Annen finansinntekt	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	763	31 749
Utbetaling av finansutgifter	31/12/2024	31.12.2023
Renteutgifter	-12 945	-12 071
Valutatap	2 871	4 477
Annen finansutgift	0	0
Sum utbetaling av finansutgifter	-10 074	-7 594

Note 5 Innkreivingsvirksomhet og andre overføringer til staten	31.12.2024	31.12.2023
Tilfeldige og andre inntekter *	1 152 614	3 367 425
Sum innkreivingsvirksomhet og andre overføringer til staten	1 152 614	3 367 425

* Gjelder tilbakebetaling av tilskudd til sysselsetting av sjøfolk utbetalt tidligere år.

Note 6 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	31/12/2024	31.12.2023
Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk	2 390 094 329	2 268 054 594
Tilskudd til ideelle organisasjoner	808 845	886 330
Tilskudd til statsforvaltningen	191 475	198 129
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	2 391 094 649	2 269 139 053

Note 7 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen			
Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen			
	31/12/2024	31/12/2024	
	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler*	500 000	0	500 000
Sum	500 000	0	500 000
Omløpsmidler			
Kundefordringer	1 058 141	0	1 058 141
Andre fordringer	832 663	832 663	0
Sum	1 890 804	832 663	1 058 141
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-11 383 226	0	-11 383 226
Skyldig skattetrekk og andre trekk	-11 592 221	-11 592 221	0
Skyldige offentlige avgifter	-183 412	-178 222	-5 191
Annen kortsiktig gjeld	-197 638	-10 343 823	10 146 185
Sum	-23 356 497	-22 114 266	-1 242 231
Sum	-20 965 692	-21 281 602	315 910

Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler							
Aksjer	Ervervsdato	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel	Årets resultat i selskapet *	Balanseført egenkapital i selskapet *	Balanseført verdi i regnskap**
Sintef Ocean AS *		50	2,70%	2,70%	15 329 000	521 922 000	500 000
Balanseført verdi 21.12.2024							
* Gjelder Sintef Ocean pr. 31.12.23. orgnr. 937 357 370							
** Investeringer i aksjer er bokført til anskaffelseskost. Balanseført verdi er den samme i både virksomhetens kontospesifikasjon og kapitalregnskapet.							



Riksrevisjonen

SJØFARTSDIREKTORATET

Org. Nr.: 974761262

Riksrevisjonens beretning

Konklusjon

Riksrevisjonen har revidert årsregnskapsoppstillingene for Sjøfartsdirektoratet for regnskapsåret 1. januar - 31. desember 2024. Årsregnskapsoppstillingene består av oppstilling av bevilgnings- og artskontorapportering og noter, herunder sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Oppstilling av bevilgnings- og artskontorapporteringen viser at 2 837 616 135 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet.

Etter Riksrevisjonens mening

- oppfyller årsregnskapsoppstillingene gjeldende krav, og
- gir årsregnskapsoppstillingene et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter for 2024 og kapitalposter per 31. desember 2024, i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med *lov om Riksrevisjonen*, *instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon (ISSAI-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til lov, instruks og disse standardene er beskrevet nedenfor under Riksrevisjonens oppgaver og plikter ved revisjonen. Vi er uavhengige av virksomheten i samsvar med kravene i lov og instruks om Riksrevisjonen og ISSAI 130 Code of Ethics utstedt av International Organisation of Supreme Audit Institutions (INTOSAI's etikkregler), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon i årsrapporten

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon i årsrapporten. Øvrig informasjon består av ledelseskomentarene (i del VI) og annen øvrig informasjon (del I–V) i årsrapporten. Riksrevisjonens konklusjon ovenfor om årsregnskapsoppstillingene dekker ikke informasjonen i øvrig informasjon.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapsoppstillingene er det vår oppgave å lese øvrig informasjon i årsrapporten. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen, årsregnskapsoppstillingene og kunnskapen vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapsoppstillingene, eller hvorvidt den øvrige informasjonen ellers fremstår som vesentlig feil. Vi

har plikt til å rapportere dersom den øvrige informasjonen fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at den øvrige informasjonen i årsrapporten:

- er konsistent med årsregnskapsoppstillingene og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende regelverk

Ledelsens og det overordnede departementets ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Det overordnede departementet har det overordnede ansvaret for at virksomheten rapporterer relevant og pålitelig resultat- og regnskapsinformasjon og har forsvarlig intern kontroll.

Riksrevisjonens oppgaver og plikter ved revisjon av årsregnskapsoppstillingene

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapsoppstillingene som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som gir uttrykk for Riksrevisjonens konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den, enkeltvis eller samlet, med rimelighet kan forventes å påvirke de beslutningene brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapsoppstillingene.

Som del av en revisjon i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoene for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapsoppstillingene, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av virksomhetens interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige, og om tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- dersom vi gjennom revisjonen av årsregnskapsoppstillingene får indikasjoner på vesentlige brudd på bevilgningsreglementet, gjennomfører vi utvalgte revisjonshandlinger for å kunne uttale oss om hvorvidt det er vesentlige brudd på bevilgningsreglementet.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapsoppstillingene, og hvorvidt årsregnskapsoppstillingene gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten.

Vi kommuniserer med ledelsen blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i den interne kontrollen som vi avdekker gjennom revisjonen. Vi informerer det overordnede departementet om funn og svakheter.

Oslo, 30. april 2025

Etter fullmakt

Tor Digranes
ekspedisjonssjef

Lisbeth Nybøe
avdelingsdirektør

Beretningen er godkjent og ekspedert digitalt.