

SKIPSREGISTRENE NIS/NOR



ÅRSRAPPORT 2010

SKIPSREGISTRENS VIRKSOMHET

Skipsregistrenes virksomhet sikrer rettsvern for norske skip og rettigheter i skip og styres ut fra gjeldende regelverk på området.

Et skipsregister er et realregister på linje med grunnboken for fast eiendom. Med realregister menes grunnbok, skipsregister (herunder Norsk Internasjonalt Skipsregister), luftfartøyregister og lignende rettighetsregister ordnet etter de formuesgoder som rettigheten gjelder.

Skipsregistrene tjener som ledd i den offentlige kontroll av norske skip og deres eierforhold. Registrene inneholder informasjon om personer og virksomheters juridiske rettigheter og plikter som eier av norsk skip.

Skipsregistrene har videre en privatrettslig funksjon ved å tjene som rettsvernregister for registrering av rettigheter i norske skip. Registrene inneholder informasjon om registrerte rettighetshavere og rettighetshavers prioritet, som har betydning for realisasjon av pantekrav.

Skipsregistrenes overordnede målsetting er at registeret skal drives effektivt og med høy grad av service overfor registerets brukere. Skipsregistrenes kjerneoppgaver er registrering av skip og rettigheter i skip, tildeling av skipsnavn, IMO nr. og kjenningssignal og utstedelse av CSR dokumenter. Dette arbeidet har vært høyt prioritert også i 2010.

Arbeidet med å sikre korrekte og oppdaterte registre for NIS, NOR og Skipsbyggingsregisteret prioriteres. For å sikre realkreditten og ivareta funksjonen som realregister på en betryggende måte, har registeret som tidligere år hatt den største fokus og vekt på korrekt saksbehandling, god service overfor brukerne og med god tilgjengelighet og oppdatert informasjon på nettsidene.

Skipsregistrenes virksomhet styres med en bemanning på 19 årsverk.

Norge som ledende Maritim Nasjon

Regjeringens maritime strategi "Stø kurs" fra 2007 danner grunnlaget for visjonen om at "Norge skal være en ledende maritim nasjon og at de norske maritime næringer skal levere de mest innovative og miljøvennlige løsningene for fremtiden". Kampanjen "Norge som maritimt vertsland" inngår som en videreføring av den maritime strategien.

Registerets overordnede målsetting er å være et konkurransedyktig og attraktivt register for norske og utenlandske redere og øvrig maritim næring.

Skipsregistrene deltar sammen med Innovasjon Norge og Sjøfartsdirektoratet i et langsiktig omdømmeprojekt hvor formålet er å styrke den maritime næring og Norge som skipsfartsnasjon.

Strategien er videreført i 2010, med fokus på markedsføring og tett dialog med brukerne av registeret.

Markedsføring av NIS

- Norsk Internasjonalt Skipsregister
Som ledd i regjeringens arbeid med å markedsføre NIS og profilering av Norge som et kvalitetsflagg ble Skipsregistrenes markedsføringsplan videreført også i 2010. Annonsering i aktuelle, internasjonale maritime medier ble gjennomført både i trykte aviser og på nett med Lloyds List, Trade Winds og Dagens Næringsliv som primære kilder.

Redaksjonelle presentasjoner har blitt prioritert hvor mulig, blant annet i "Norwegian Shipping". Boken benyttes eksempelvis av Rederiforbundet og Skipsmeglerforbundet i ulike representasjonssammenhenger, messer og konferanser.

Som i fjor bidro registeret også til utgivelsen av både Bergen Maritime Forum og Sjøfartsdirektoratets vedlegg til Dagens Næringsliv.

I 2010 har det vært fokusert på at sjøfartsadministrasjonen i Norge skal fremstå som mer enhetlig. Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene har hatt felles stands både på Haugesundkonferansen og shipping messen i Posidonia, Hellas. Også i andre sammenhenger har etatene arbeidet sammen for å promotere Norge som en attraktiv flaggstat. I forbindelse med messen i Posidonia valgte registeret å fokusere sterkere på det norske flagget.

Annonseringen ble trappet opp i forkant, under og etter messen. I samarbeid med Lloyds List ble NIS promotert i form av "branded conference bags". Dagsferske aviser, plassert i bagene, ble delt ut til alle besøkende i løpet av messeperioden. Samtlige annonser og bagene hadde lik profil, med det norske flagget som hovedelement.

I tillegg til deltakelse på messen var Assisterende Direktør i Skipsregisteret og Sjøfartsdirektøren også med i den norske delegasjonen, ledet av statssekretær Rikke Lind, som besøkte Posidonia, greske myndigheter og norske shipping interesser.

I september hadde Skipsregistrene innlegg på Lloyds Academy's "Ship Registration Seminar" i London. Presentasjonen ble gjort i samarbeid med Nærings- og Handels- departementet.

Registeret har deltatt på samtlige møter i regi av Innovasjon Norge i forbindelse med omdømmeprosjektet.

Skipsregistrenes viktigste bidrag til å fremme Norge som et godt registreringsalternativ er at registeret drives effektivt og servicerettet overfor brukerne av registeret.

Våre hovedmål om korrekte og oppdaterte registre, at saksbehandlingen er korrekt og at det er lite feil i utstedte sertifikater, medvirker til et troverdig

register og hindrer at skip blir tilbakeholdt i havner pga uoverensstemmelser i dokumentene. Skipsregistrene utøver sin virksomhet basert på de rammevilkår og det regelverk som er fastsatt.

NIS  NOR

The Norwegian International Ship Register - NIS

The Complete Maritime Administration

www.nis-nor.no





MÅLSETTINGER

Sikre korrekte og oppdaterte registre

Arbeidet med løpende samkjøring av data fra andre offentlige registre mot Skipsregistrenes er videreført.

Det gjennomføres rutinemessig "vask" av navn og adresseopplysninger mot andre offentlige registre som Det Sentrale Folkeregister og Brønnøysundregistrene for å medvirke til at opplysningene i registrene er korrekte og oppdaterte samt for å sikre konsistens og korrekt informasjon i offentlige registre.

Det kjøres i tillegg daglige oppdateringer av data i forbindelse med selve saksbehandlingen.

Skipsregistrene kvalitetssikrer at dokumenter er i samsvar med krav i regelverket.

Kontrollene innebærer en dobbel sjekk/konferering av alle dokumenter som er registrert/tinglyst både i forhold til dokumentet og at det er korrekt ført i skipsregisteret.

Informasjon til brukerne om registreringsplikt og rettsvern, er viktige bidrag for å sikre at registeret er så oppdatert som mulig.

Høy grad av service

Hurtig og korrekt saksbehandling bidrar til et effektivt register. Det gir også et konkurransefortrinn sammen med gode og brukervennlige kommunikasjonsløsninger. Høy kompetanse blant registerets medarbeidere er et viktig bidrag for å sikre høy kvalitet i saksbehandlingen, og det styrker muligheten til å yte god service. God tilgjengelighet er også et viktig element. Registerets vaktordning strekker seg fra kl.07-24 alle dager unntatt søndag og nasjonale helligdager, og innebærer mulighet for registrering og saksbehandling. Dette ivaretar utfordringen med tidsforskjeller og kontakt world wide.

Saksbehandlingstid

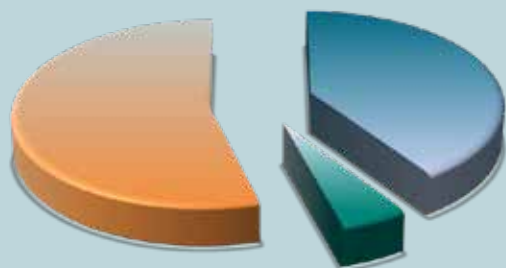
Skipsregistrene har nådd målet om kort saksbehandlingstid og har i all hovedsak holdt fristene som er satt for saksbehandling og oppfølging av løpende saker. Kort saksbehandlingstid er viktig for å sikre realkreditte.

Registrene overtok pr.1.1.2010 oppgaven med innhenting og kontroll av måledata for fartøy under 15 meter, merking av kjenningssignal samt kontroll av CE dokumentasjon.

Skipsregistrene er nå førsteinstans ved registrering av disse fartøy, og registeret innhenter og kontrollerer flere dokumenter enn tidligere.

Mottak og journalføring av dokumenter

■ samme dag ■ påfølgende dag ■ i snitt etter 21 dager



Tidsaspektet som kunden trenger for å foreta den fysiske merkingen i selve fartøyet påvirker også saksbehandlingstiden. Denne del av registreringsprosessen ble tidligere håndtert av Sjøfartsdirektoratet og gav grunnlag for direktoratets saksbehandling ved utstedelse av Identitetsbevis. Saksbehandlingstiden for saker som gjelder nyregistrering av fartøy under 15 meter er følgelig forlenget hos Skipsregistrene.

Mottak og journalføring av dokumenter

Daglig behandling og journalføring av mottatte dokumenter er videreført som tidligere.

Dette innebærer at all post saksbehandles samme dag, for å avgjøre om saken skal tas med for registrering i Skipsregisteret eller om det er mangler som krever korrigerende.

Den raske behandlingen er helt avgjørende for å sikre rettsvernet og gi dokumentene korrekt prioritet.

Diagrammet over viser at nesten halvparten - nær 46 % av dokumentene - registreres fortløpende.

I fjor var denne andelen på 54 %. Omlegging til etterskuddsbetaling har ført til at en del dokumenter registreres raskere. Imidlertid har samtidig omlegging

til innhenting av måledata for de ikke pliktige fartøy, ført til at det tar lenger tid før disse fartøy blir registrert. Andelen nyregistreringer i NOR har økt i 2010 i forhold til 2009.

Økning i antall nye registreringer i NIS medfører også at dette tidsaspektet forlenges, da dokumentasjon i denne type saker er mer omfattende enn i andre type saker som rene kjøp/salg og pantsettelse.

Disse forhold gjenspeiles også i statistikken over registreringstid fra mottak av første dokument i saken til registrering i Skipsregisteret finner sted. 54 % av de mottatte dokumenter i 2010 ble først registrert etter 21 dager. For 2009 var dette tallet 7 dager.

Ny postjournal ble tatt i bruk pr. 1.oktober 2010.

I denne forbindelse er det foretatt store endringer i interne rutiner ved journalføringen.

Registrering i Skipsregisteret og retur av dokumenter.

Etter at skipet eller andre rettighetsdokumenter er registrert er målet at dokumentene skal returneres kunden innen 2 uker. Resultatet for 2010 er i snitt en returtid på 14,3 dager.

Registeret har i 2010 gått over til elektronisk lagring av alle nye dokumenter som registreres. Dette skjedde med virkning fra 1.mai for NIS og 1.juni. for alle NOR saker.

Elektronisk arkivering av de registrerte dokumentene skjer samtidig med utsendelse av originaldokumentene. Arkivering av papirdokumentene ble tidligere gjort i etterkant. Dette medfører at det nå er flere interne arbeidsoppgaver som skal håndteres når dokumentet returneres, og dette gir noe utslag på måling av returtid for dokumentene.

DIGITALISERINGSPROSJEKTET

Videreføring av prosjektet for elektronisk arkiv – samt elektronisk lagring av registerets dokumentarkiv.

Status:

Skipsregistrene har i 2010 tatt i bruk etatens nyutviklede Noark 5-arkiv, og fullført digitaliseringen av NIS- og BYGG-registrene. Den målrettede satsingen på elektroniske formater har ført til bedre dokumentutveksling med andre etater og en kvalitetssikret forvaltning av arkivmaterialet.

Bakgrunn:

Skipsregistrenes dokumentarkiv er vedtatt som bevaringsverdig i henhold til "Bevarings- og Kassasjonsplan for Skipregistrene", vedtatt av Riksarkivet i april 2009. Arkivet dokumenterer offentlige organers funksjoner i samfunnet, deres utøvelse av myndighet, deres rolle i forhold til det øvrige samfunn og deres rolle i samfunnsutviklingen.

Skipsregistrenes funksjon som offentlig myndighet for registrering av norske skip og deres eierforhold medfører at etatens arkiv/fagsystem inneholder informasjon om personer og virksomheters juridiske rettigheter og plikter som eier av norsk skip. Funksjonen som rettsvernregister for registrering av rettigheter i norske skip innebærer at etatens arkiv/fagsystem inneholder informasjon om registrerte rettighetshavere og rettighetshavers prioritet, som har betydning for realisasjon av pantekrav.

Arkivet dokumenterer eierskap, rettigheter, ansvar og andre juridiske forhold, personer og virksomheters rettigheter og plikter i forhold til det offentlige, og i forhold til hverandre. Personer og virksomheter har vært gjenstand for saksbehandling og berøres av vedtak i offentlige organer. Ved registrering blir rettssikkerheten for kreditorer og lignende ivaretatt og registreringen viser hvilke skip som er norske, med tilhørende rettigheter og plikter.

Rettighetene er knyttet til realregistrert gjenstand (skip). Materialet strekker seg over et langt tidsspenn som igjen viser kontinuitet over lengre tid. Registrerte opplysninger blir unike siden materialet knyttes opp mot ett og ett skip. Informasjonen er aktuell så lenge skipet eller virksomheten eksisterer, men siden rettighetene knyttes til realregistrert formuesgode, er det vedtatt bevaring for ettertiden. Materialet har også en forskningsmessig og historisk verdi for ettertiden, det viser samfunnsmessige, økonomiske, historiske og beredskapsmessige forhold gjennom lange tidsepoker. Videre kan materialet benyttes til å belyse samfunnsutviklingen og dokumenterer en del av samfunnsstrukturen.

I 2008 gjennomførte Skipsregistrene et forprosjekt i forbindelse med digitalt arkiv, og i løpet av dette arbeidet ble Noark 5 lansert av Riksarkivet. Noark 5 er en arkivkjerne som kan brukes for alle typer

// I forbindelse med vårt eget digitaliseringsprosjekt var Skipsregistrenes NOARK 5-kravspesifikasjon til stor hjelp, for å finne ut hvordan vi skulle lage vår egen. //

Jean-Philippe Caquet
Prosjektleder, Trondheim byarkiv

Elektronisk arkivering

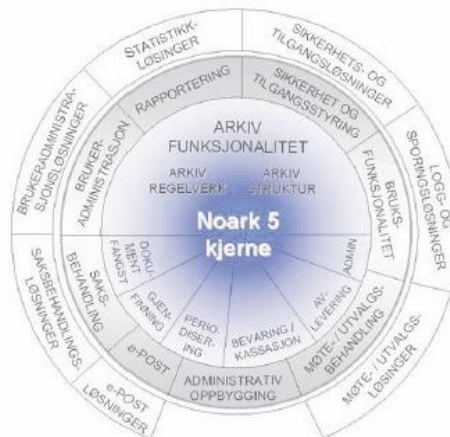
BOOS AS kan nå levere Noark 5 kjerne og integrasjon mot fagsystemer

Vår første leveranse med Noark 5 v2.0 er Skipsregistrene NIS/NOR sitt system for elektronisk arkiv. Leveransen består av Noark 5 kjerne og integrasjon mot Skipsregistrene NIS/NOR sitt fagsystem SKIPSREG.

BOOS AS er et informasjonsteknologiselskap som er spesialisert mot utvikling og leveranse av avanserte database-baserte løsninger.

Selskapet ble etablert i 1992, og er leverandør til kunder både i privat og offentlig sektor. Av viktige kunder kan nevnes Skipsregistrene NIS/NOR, Statoil og Odjell Well Management

www.boos.no




Over: BOOS IT profilering i Dagens Næringsliv 06.01.2010: Elektronisk Arkivering – Noark 5 v2.0
Leveranse av Elektronisk Arkivering til Skipsregistrene NIS/NOR

arkivdanning, uavhengig av teknologisk løsning og type organ. Alle former for aktiviteter som skaper dokumenter det er viktig å sørge for at oppbevares og gjenfinnes i autentisk form, skal i prinsippet inngå i en løsning for arkivdanning. Dette er helt uavhengig av offentlig eller privat sektor, om dokumentene inngår i tradisjonell saksbehandling, hvor mange år de skal oppbevares eller om de skal avleveres til depotarkiv. Noark 5 var slik sett mer tilpasset Skipsregistrenes prosjekt. Valget av utvikler falt på Boos AS, som fra før hadde grundig kjennskap til Skipsregistrenes fagapplikasjon og hadde innhentet ekstern Noark 5-kompetanse fra Ekor AS. På dette tidspunktet var Noark 5 fremdeles uprøvd. I 2009 ble systemet utviklet, og det var kontinuerlig dialog mellom Boos AS og Skipsregistrene for å påse at både standard og kravspesifikasjon ble fulgt.

I mai 2010 fikk Skipsregistrene en midlertidig godkjenning fra Riksarkivet for Noark 5-arkivet – som det første fagsystem med en slik godkjenning. For denne type system gis det endelig godkjenning i løpet av det første året det er i bruk. Det arbeides med å få godkjenningen på plass i løpet av 2011.

Som et pionerprosjekt innen Noark 5 har Skipsregistrenes løsning høstet mye oppmerksomhet i arkivmiljøet. I prosjektet har utvikleren, Boos AS, kunnet bidra med feilrettinger og kommentarer til Riksarkivet – som ved revisjoner av Noark 5 har blitt tatt med i standarden. Skipsregistrene har også fokusert på å dele den kunnskapen etaten sitter med om Noark 5, og andre offentlige etater har fått tilgang til kravspesifikasjonen og underliggende dokumentasjon. Trondheim kommune har i arbeidet med sitt nye arkiv for digitalisering av byggesaker benyttet Skipsregistrenes Noark 5-løsning som eksempel og veiviser.

I 2010 har fokuset vært på igangsetting og kvalitetssikring av Noark 5-arkivet. I arbeidet med å kontrollere at systemet var levert i forhold til kravspesifikasjonen, ble det mulig å foreta ytterligere integrasjon mellom arkivkjernen og fagsystemet. Det gjør at saksbehandlerne har ett program å forholde seg til, og slipper å benytte ulike løsninger i arbeidet. Også i innkjøringsfasen har det vært høy tilfredshet med det kombinerte fag- og arkivsystemet.



Dette er også et uttrykk for at Noark 5 fungerer etter Riksarkivets intensjon; at fagsystem og arkiv er ett.

Da leveringen av arkivet var på plass, startet fase to av arkivprosjektet. I 2010 og 2011 vil Skipsregistrenes gjenpartarkiv bli digitalisert. Dette er dokumenter knyttet til aktive skip i registeret. Etter gjennomført forprosjekt i 2009, falt valget på å foreta arbeidet med å skanne arkivet selv – istedenfor å innhente ekstern hjelp for å gjøre dette. Dette for å bygge opp intern kompetanse på skanning og for å få et best mulig testmiljø for Noark 5-arkivet. I tillegg er det en fordel for organisasjonen å ha fysisk tilgang til – og kontroll på – arkivmaterialet mens skanningen pågår.

I 2010 har to midlertidige stillinger vært knyttet til skanneprojektet. Etter innkjøringsfasen tidlig i året startet arbeidet for fullt, og i juli var hele NIS-arkivet ferdig digitalisert. I september var samtlige mapper i Skipsbyggingsregisteret lagt inn. Det største arbeidet er knyttet til de rundt 15.500 mappene i NOR-registeret, som nå blir skannet. Så langt er over 300.000 enkeltsider skannet.

I oktober ble Noark 5-postjournalen tatt i bruk. Den omfatter fagsakene i NIS, NOR og BYGG, samt et administrasjonsarkiv. Innholdet i et Noark 3-basert postjournalssystem er i denne prosessen blitt overført. Bruken av administrasjonsarkivet er definert som en

testfase, da den midlertidige godkjenningen fra Riksarkivet gjelder fagsakene. Men også administrasjonsarkivet er bygget opp ihht. Noark 5 når det gjelder metadata, filformat og mulig elektronisk avlevering. I 2011 søkes det godkjenning for administrasjonsarkivet.

Skipsregistrene skal delta i Offentlig Elektronisk Postjournal (OEP), men så langt er ikke standarden for Noark 5-systemer ferdig utviklet for OEP. Ambisjonen er å avlevere data fra postjournalen til OEP i løpet av 2011.

IKT-arkitektur

Bruk av statens overordnede arkitekturprinsipper på IKT-området er førende ved utvikling og videreutvikling av Skipsregistrenes IKT systemer.

Dette medvirker til helhet og sammenheng i offentlige IT-løsninger og tjenester innenfor områdene:

- Tjenesteorientering
- Interoperabilitet
- Tilgjengelighet
- Sikkerhet
- Åpenhet
- Fleksibilitet
- Skalerbarhet

Helse, arbeidsmiljø og sikkerhet

Skipsregistrene har også i 2010 hatt fokus på temperatur og luftkvalitet ved arbeidsplassen. Medarbeiderne har meldt fra til ledelsen eller HMS-ansvarlig når inneklimate ikke har vært som ønsket. Tiltak er da blitt gjort for å bedre dette.

Det har vært jevnlig kontakt med utleier angående diverse spørsmål rundt HMS.

Alle ansatte har fått tilbud om årlig kontroll hos bedriftslege, og medarbeidersamtaler har blitt gjennomført. Innspill fra samtalene er fulgt opp.

Sykefravær

Skipsregistrene har i 2010 hatt et sykefravær på 5,39 %, som er en reduksjon fra fjoråret (7,14). Registeret ligger således under landsgjennomsnittet som er på 6,1%.

Likestillingsomtale

Skipsregistrene har ved ansettelser lagt vekt på å få en bedre kjønnsfordeling ved registeret. Pr. 1.1.2010 utgjør andelen 2:1 kvinner/menn.

Tilsvarende andel i ledelsen er 1:1.

Gjennomsnittslønn fast ansatte, utenom lederstillinger, heltid er likt for begge kjønn.

Personer med innvandrerbakgrunn utgjør 10 % (2 personer) av de fast ansatte.

Skipsregistrenes prosjekt med omlegging av IKT strukturen i 2009 og 2010 implementerte alle godkjente standarder.

- Den fysiske infrastrukturen er basert på anerkjente og veltestede systemer for virtuell server / terminal server / redundant SAN løsning / og sikkerhetskopiering.
- Programmering og håndtering i fagsystemet er utviklet på godkjent system basert på NOARK5 standarder for lagring og håndtering av elektroniske dokumenter.
- Flyt og tilgjengelighet av offentlig informasjon og felles data - både til og fra Skipsregistrene - er basert på WEB-services tjenester/standarder brukt bl.a. av Brønnøysundregistrene (BR).
- Sikkerhet og adgangskontroll til fagapplikasjonen/data er basert på konsesjonskravene til Det sentrale folkeregister (DSF).
- Elektronisk fakturering er basert på systemer hos Senter for Statlig Økonomistyring (SSØ) og Statens Innkrevingsentral (SI).

Bruk av Altinn

Skipsregistrene har i 2010 igangsatt arbeidet med å tilrettelegge bruk av Altinn for noen av våre søknadsskjema. Det skal foretas en utredning om gevinstrealisering hvor forventete nytte- og kostnadseffekter synliggjøres. Dette arbeidet pågår og resultatet av utredningen vil være avgjørende for det videre arbeid.



Sikkerhet og beredskap

Skipsregistrene har i 2010 videreført arbeidet med Sikkerhet- og Beredskap og oppdatert etatens planer som gjelder for området. Det er foretatt nye sikkerhetsvurderinger i denne forbindelse og etatens sikkerhetsopplegg er vurdert av NHD. Sikkerhet- og beredskapsplaner er en kontinuerlig prosess og i 2010 var alle underliggende dokumenter kontrollert og oppdatert.

Det er p.t. ingen oppfølgingspunkter til denne gjennomgangen.

Skipsregistrene anser trusselbildet mot etaten som lavt når det gjelder spionasje, sabotasje og terror.

Registeret anser IKT angrep som den største trusselen og det er utviklet gode systemer for å håndtere slike tilfeller.

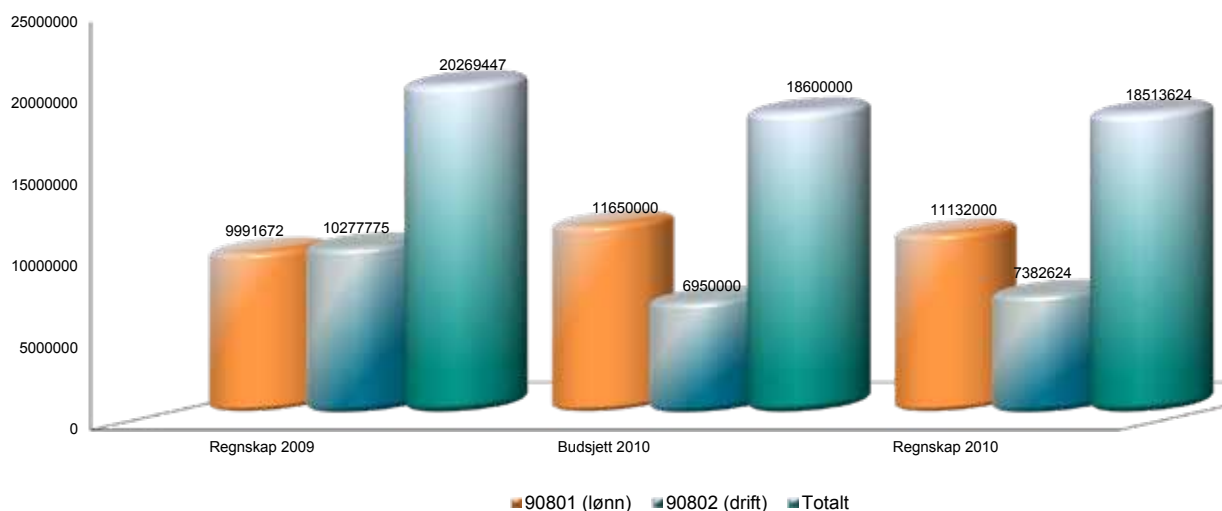
Skipsregistrene følges videre opp av Forsvarets Forskningsinstitutt (FFI) som ledd i departementets etatsoppfølging når det gjelder sikkerhet og beredskapsarbeid.

Handlingsplan for miljø- og samfunnsansvar i offentlige anskaffelser

Skipsregistrene har ikke hatt innkjøp i 2010 som omfattes av handlingsplanen, men har fokus på innholdet i handlingsplanen for alle innkjøp.

REGNSKAP 2010

Utgiftsbudsjett:



Skipsregistrene har holdt seg innenfor tildelt budsjett.

Hovedvekten av budsjettet er disponert til lønnsutgifter og faste driftskostnader.

Planlagte prosjekter i 2010 er fulgt tett opp mht prosjektrekskap, herunder vårt hovedprosjekt vedrørende digitalisering av skipsregistrenes dokumentarkiv.

Ubrukte midler for 2010 er i hovedsak knyttet opp til lønnsmidler i dette prosjektet, da ansatte i prosjektet ble tilsatt senere enn planlagt.

Prosjektet videreføres i 2011 med full styrke og full bemanning.

Prosjektet vil gå ut 2011 og sannsynligvis ferdigstilles primo 2012.

Etterskuddsbetaling ble iverksatt 1.1.2010 etter en kort innkjøringstest ultimo 2009.

Forsystemet (Fagsystemet) har blitt ytterligere videreutviklet gjennom 2010 med forbedringer

Status for arbeidet med miljøledelse i etaten

Valkendorfgate 6 eies av Entra AS og er et energi - gjerrig bygg med et forbruk på ca. 120 kWt / m² (dette er rundt dagens forskriftskrav på nye bygg)
Energiforbruket i bygget følges meget tett, med hjelp av timesverdier på all energi.
Siste år er det investert i pappresse og avfallskværn for en enda bedre sorteringsgrad på bygget. Pr i dag er sorteringsgraden 50%. Det er innredet sykkelstall i kjelleren.

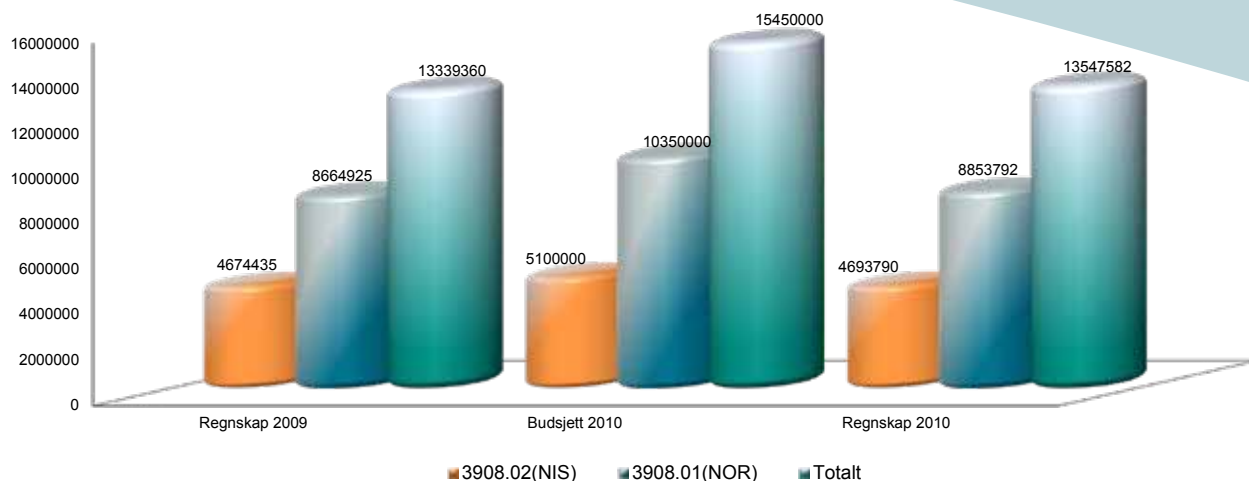
Kommunikasjonsvirksomheten ved Skipsregistrene

Skipsregistrene kommunikasjonsplan forutsetter at registrene er tilgjengelig og har tydelig og positiv kommunikasjon med brukerne. Enhetlige og raske tilbakemeldinger har vært viktig. Etaten har, i tillegg til saksbehandling, primært kommunisert med sine brukere ved hjelp av egne hjemmesider, annonsering, deltakelse på messer og konferanser.

Brukerundersøkelser

Skipsregistrene har ikke gjennomført brukerundersøkelse i 2010, da siste undersøkelse ble gjennomført høsten 2009. Det er gjennomført ulike tiltak i 2010 som en oppfølging av denne undersøkelsen; herunder forbedringer på hjemmesider, informasjon, forenkling av skjema og holde fokus på god service.

Inntektsbudsjett:



i forhold til ulike rutiner knyttet til håndteringen av omleggingen.

Det gjenstår å få på plass samlefactura, men systemet fungerer ellers meget bra.

Etterskuddsbetaling har forenklet rutiner knyttet til betaling av gebyr for utførte tjenester. Det er Senter for Statlig Økonomistyring (SSØ) som håndterer utsending av faktura og Statens Innkrevingsentral (SI) som foretar tvangsinnkreving.

Etterskuddsbetaling medfører en risiko for at påløpte gebyrer ikke betales og må tvangsinnkreves, og kan følgelig medføre tap for staten. I 2010 er 42 ubetalte krav sendt til SI for tvangsinnkreving med et samlet beløp på kr. 61.225. Disse krav er avskrevet i Skipsregistrenes regnskapssystem. Innbetalinger foretatt til SI utgjør kr.18.700 og blir regnskapsført på tilfeldige inntekter.

Idet faktisk innbetaling av gebyrer skjer på et senere tidspunkt enn dato for registrering i Skipsregisteret, påvirker dette også kontantregnskapet det første året etterskuddsbetaling er etablert.

Som en følge av dette, ble inntektsbudsjettet redusert med kr. 1,5 mill pr. 1.5.2010 fra 11.850.000 til kr.10.350.000 for Post 01 NOR og med kr. 0,2 mill pr. 1.5 fra 5.300.000 til kr. 5.100.000 for Post 02 NIS.

Skipsregistrene har en mindreinntekt i forhold til budsjettet for hele 2010 på til sammen kr. 1.347.321, fordelt med kr. 1.030.081 for NOR og 317.240 for NIS. Disse tall er forholdet budsjett sammenholdt med registreringer i skipsregisteret, hvor altså staten har et krav mot rekvirent/gebyransvarlig.

I forhold til kontantregnskapet vil differansen være større, jf. tabell over.

Inntektstallene for perioden mai - desember viser en merinntekt på NOR i forhold til budsjettet for denne perioden på: kr. 251.469, mens NIS har en mindreinntekt i samme periode på kr. 196.090.

Dette viser at justert budsjett pr. 1.mai er mer i samsvar med de faktiske inntektstall og at opprinnelig inntektsbudsjett har vært satt for høyt.

RESULTATRAPPORT

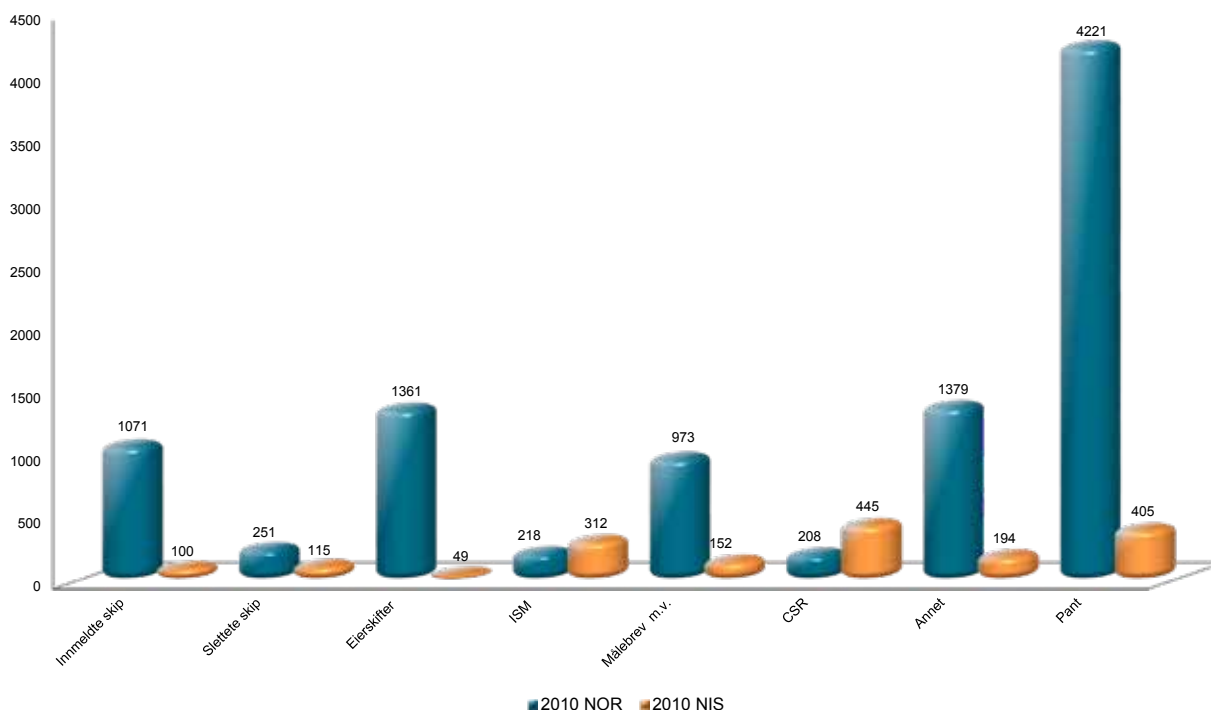
Kjernevirksomheten ved Skipsregistrene

Saksmengden for 2010 ligger på linje med 2009. Det har vært litt mindre aktivitet i NOR mens NIS hadde større aktivitet.

Rettighetsregistrering utgjør fortsatt en stor andel av de totale registreringene. Imidlertid er omfanget av saksbehandlingen for registrering av skip minst like omfattende og arbeidskrevende.

Skipsregistrene rapporterer månedlig på utviklingen i NIS og NOR til departementet, hvor det gis korte kommentarer til statistikkene.

Tabellen under viser saksmengden i NIS og NOR i løpet av 2010.



Handelsflåten:

skip på 100 bruttotonn og over.

Registrerte skip som ikke regnes til Handelsflåten er etter Sjøfartsdirektoratets fartøytypekoder gruppe 6 - fiskefartøy, gruppe 8 - spesialskip og gruppe 9 - diverse. I gruppe 7 - spesialskip tilhører kun fartøyene 7D- spesialskip: forsynings-/hjelpeskip for plattformer, 7D1 - forsyningskip for plattformer og 7D2 - hjelpeskip/beredskapsfartøy for plattformer handelsflåten.

Videre defineres ikke skip etter gruppene 0F - Tankskip: tanklekter, 4G Stykkgodsskip: Lekterskip (LASH) og 00 - Ukjent som handelsflåten.

Handelsflåten NIS utgjør 518 (533) skip, med en brt. tonnasje på 13.779.965

Handelsflåten NOR utgjør 879 (889) skip, med en brt. tonnasje på 1.915.452

Gjennomsnittsalderen for Handelsflåten er 15 (16) år for NIS skipene og 29 (29) år for NOR skipene

Utviklingstrekk i Norsk

Internasjonalt Skipsregister NIS

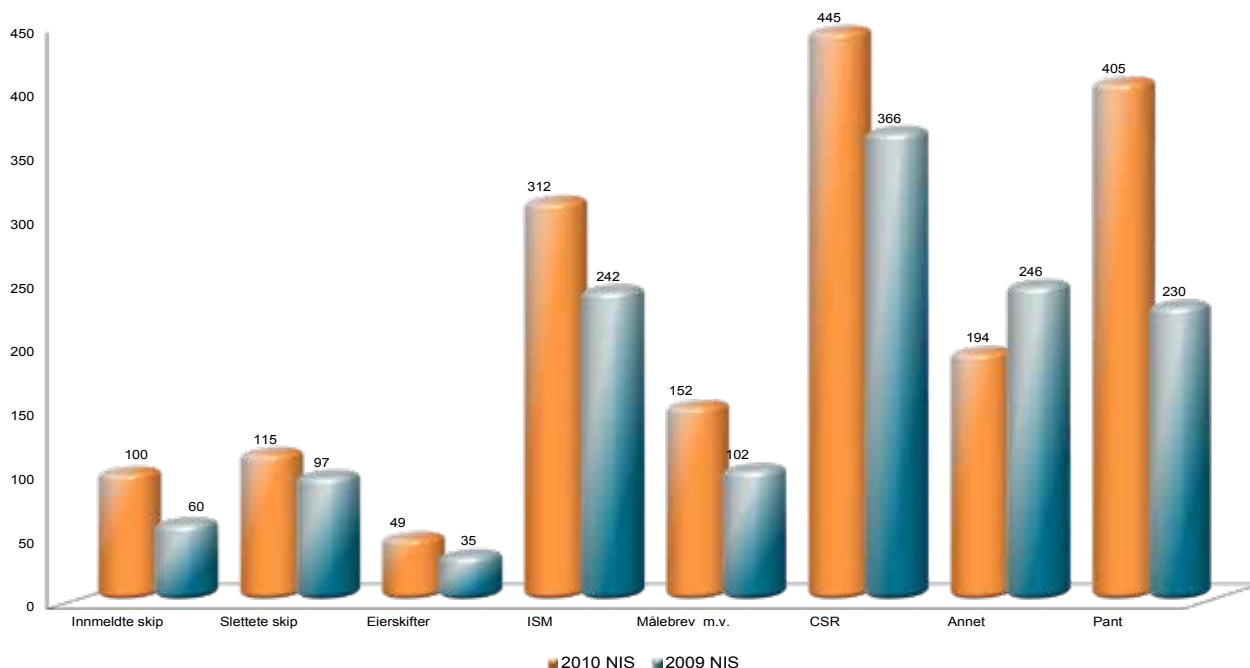
NIS flåten er siste året redusert med 15 skip fra 584 til 569 skip, en nedgang på ca. 2,6%.

Det har vært gjennomført ulike markedsføringstiltak for å tiltrekke skip til Norsk Internasjonalt Skipsregister. Tilgangen var større enn på mange år med 100 (60) nye skip.

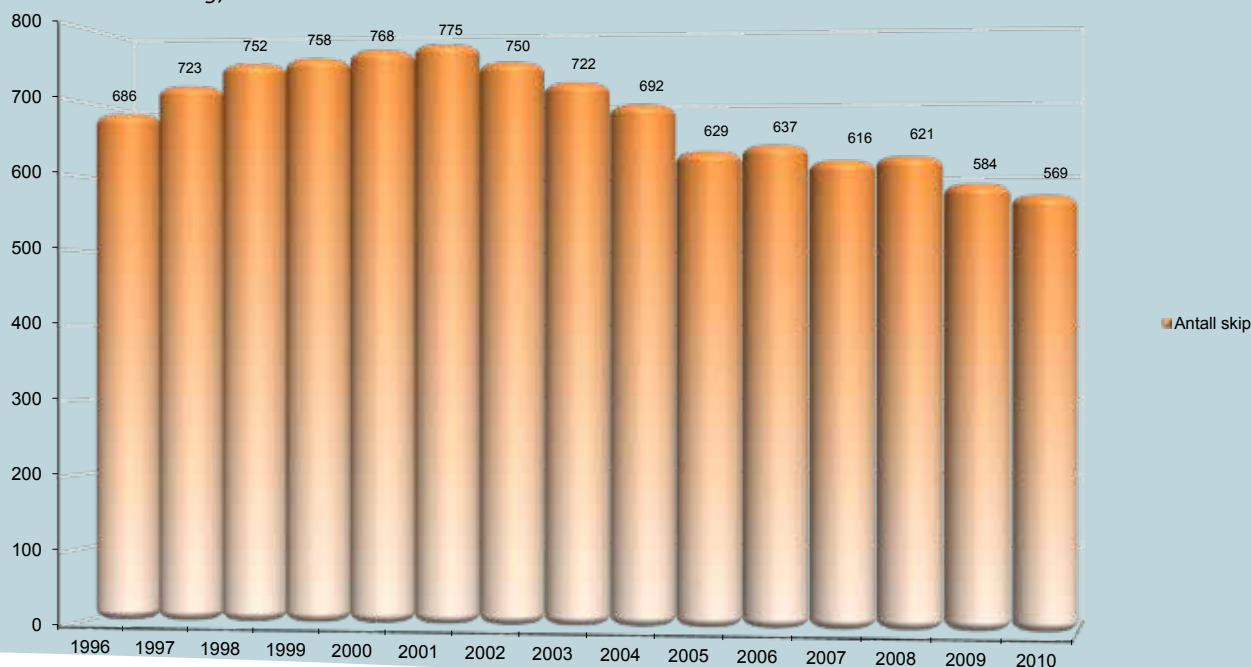
Økningen utgjør 66,6 %.

Utflagging fra registeret har imidlertid også økt i 2010, spesielt mot slutten av året. Det er slettet til sammen 115 (97) skip, en økning på 18,5% fra 2009. Antall slettelser lå på sitt høyeste nivå på mange år.

Tabellen under viser **saksmengden i NIS, 2010/2009**



NIS-flåtens utvikling, 1996-2010

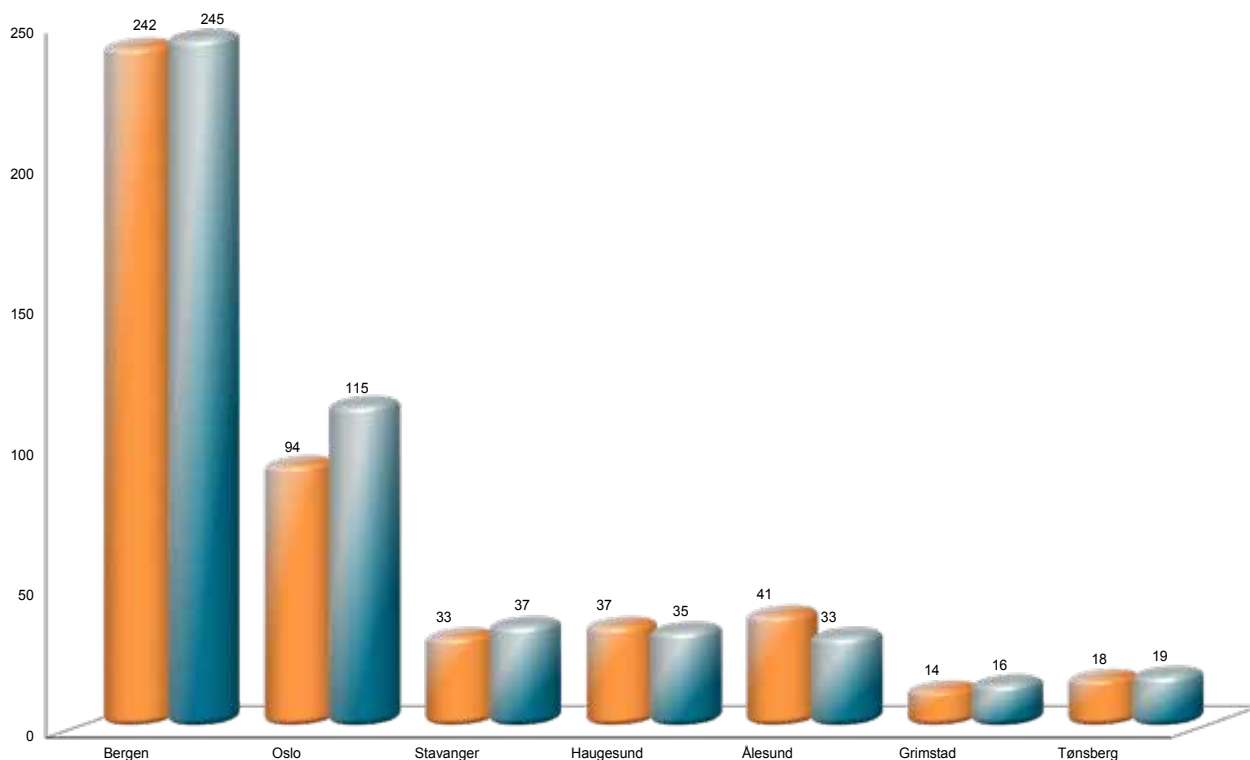


Hovedårsaken til denne utflaggingen er ny skatteavtale med Polen, og mange av skipene ble slettet i månedene oktober, november og desember etter at skatteavtalen ble kjent. Denne trenden med mange slettinger ser ut til å fortsette inn i 2011.

Det er utstedt totalt 439 (417) Navneattester, hvorav 156 (111) knytter seg til NIS, og tildelt 1527 (1042) kjenningssignal, hvorav 146 (67) på NIS.

Registreringsoppgavene knyttet til NIS har sammenlignet med 2009 hatt en markert økning som følge av større aktivitet både når det gjelder innflagging og utflagging.

NIS-flåten fordelt på hjemsted
Bergen er den klart største skipsfartsbyen, tett fulgt av Oslo, Ålesund, Haugesund og Stavanger.



Tabellen over vise NIS-flåten 2010 fordelt på hjemsted.

NIS flåten fordelt på registreringsvilkår

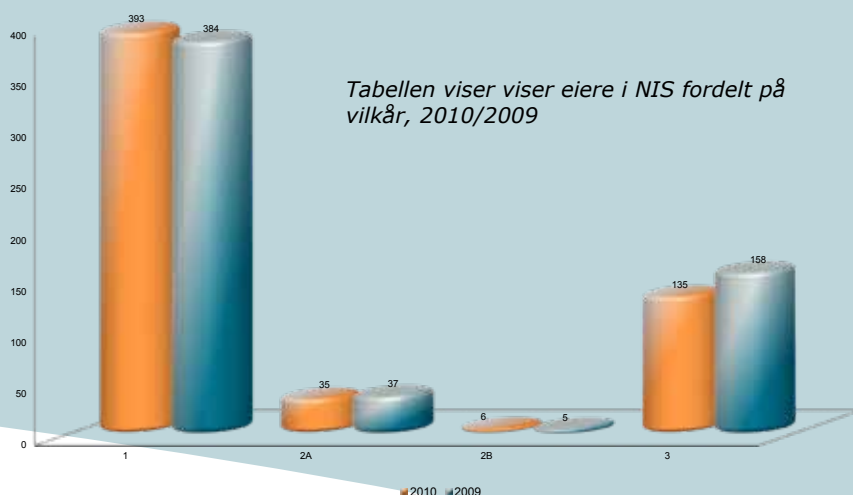
Andelen av utenlands registrert eierskap for NIS skip er sterkt synkende. Reduksjonen i 2010 var på ca 15 %. Det var ved utgangen av 2010 registrert 135 (158) skip med utenlands registrert eierskap.

Fordeling av eiere i NIS er kategorisert i henhold til NIS lovens § 1.

NIS lovens § 1, nr. 1: *Eiere som fyller nasjonalitetsvilkårene i Sjølovens § 1; norske statsborgere eller norsk selskap med hovedkontor i Norge og hvor minst 60% av kapitalen eies av norske statsborgere eller selskap.*

NIS-lovens § 1, nr. 2A og 2B: *Norske selskap med hovedkontor i Norge der mindre enn 60% av selskapets kapital eies av norske statsborgere eller selskap.*

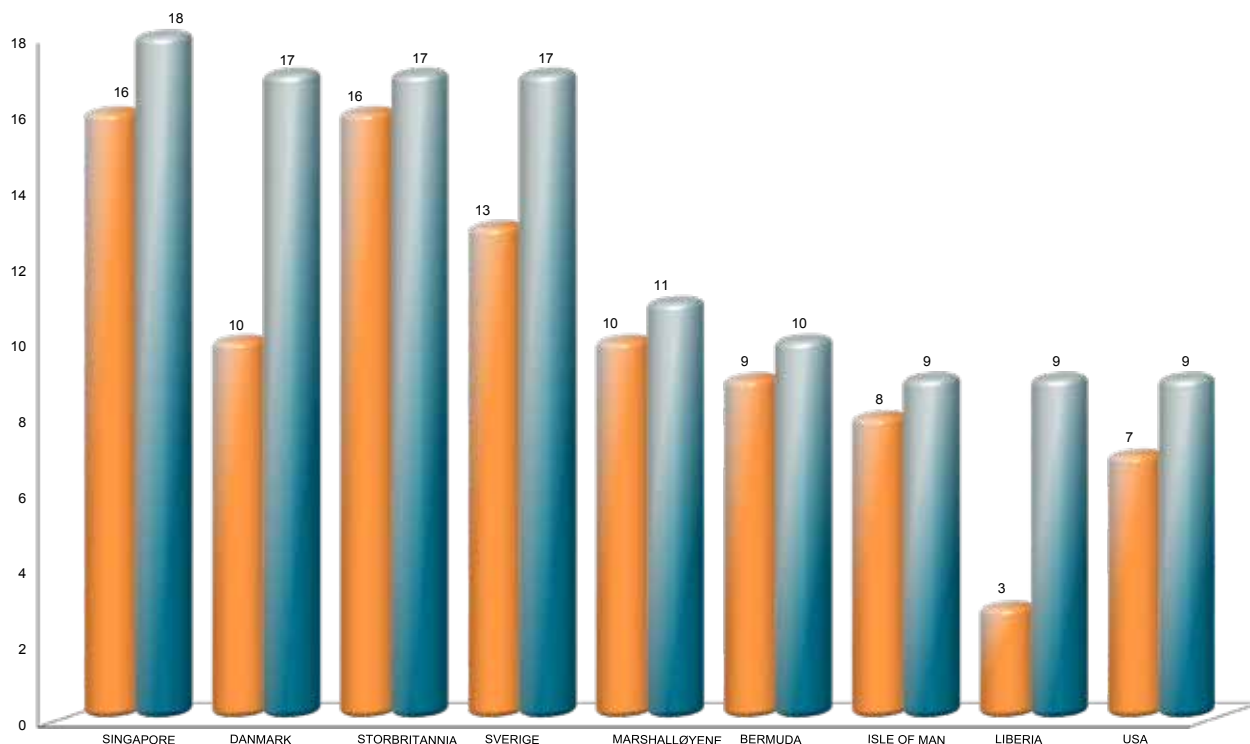
NIS-lovens § 1, nr. 3: *Eier som ikke fyller ovennevnte vilkår, i praksis gjelder dette utenlandsk registrert eierselskap, såkalt direkteregistrering.*



NIS skip med utenlandsk eier

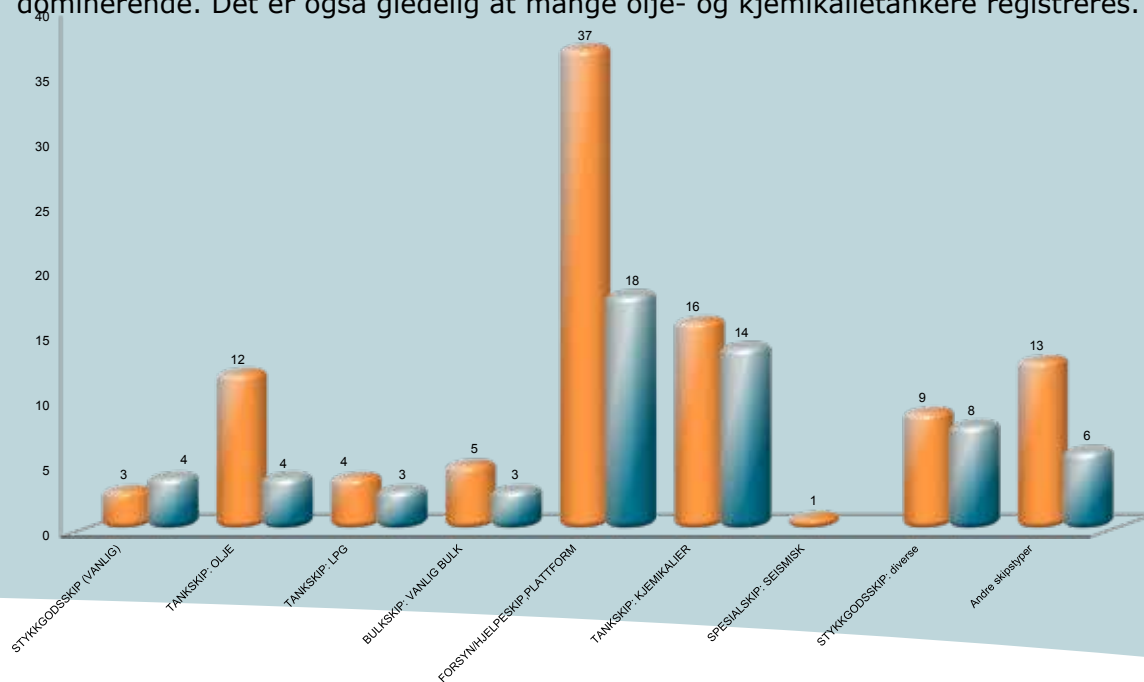
Nedgangen fordeler seg til alle land. Størst reduksjon er det for skip som er eiet av danske og svenske selskaper.

Det er interessant å merke seg liberianske selskap er helt på vei ut som eierskap.



NIS skip registrert i 2010-fordelt på skipstyper

Blant de 100 nye skipene som ble registrert inn i NIS var skip knyttet til oljevirkosomhet dominerende. Det er også gledelig at mange olje- og kjemikalietankere registreres.



Slettelsesårsaker NIS 2010

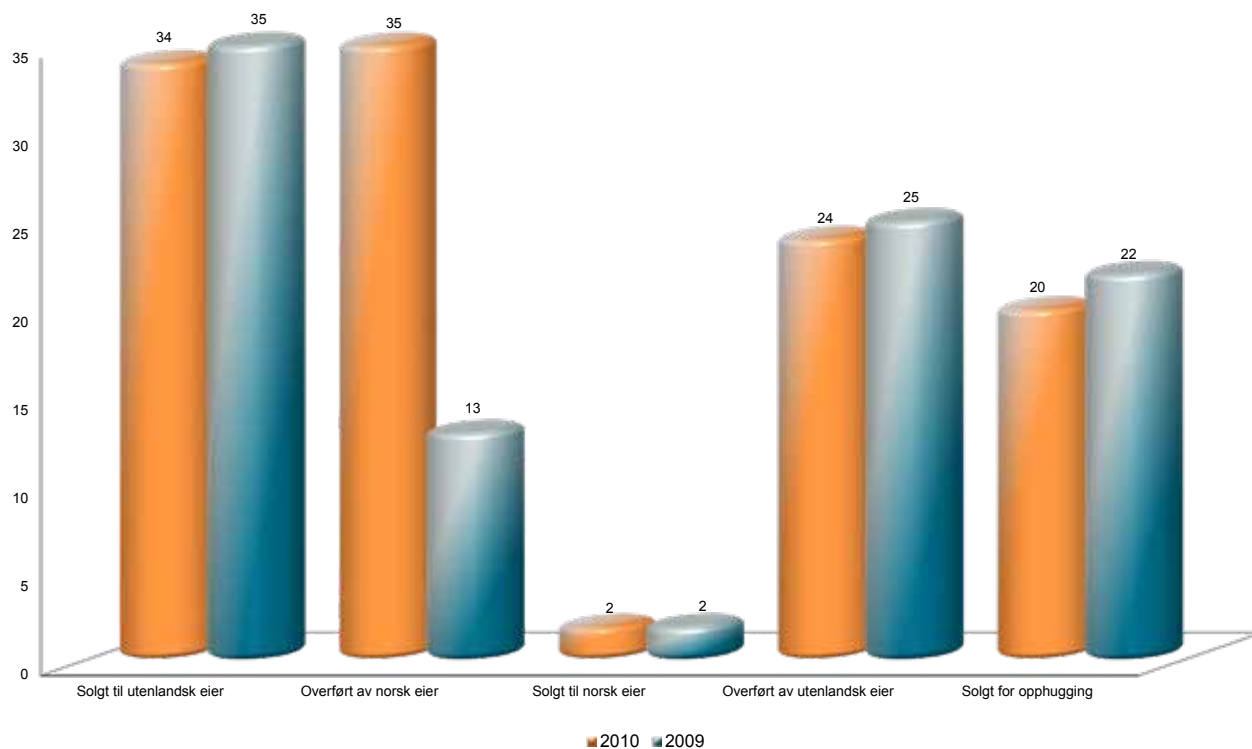
Mange slettingene fra NIS i 2010 var rene overføringer til annet register.

Norske eiere førte over 35 (13) skip til annet flagg.

I tillegg kommer også mange overføringer av skip med utenlandsk registrert eierskap.

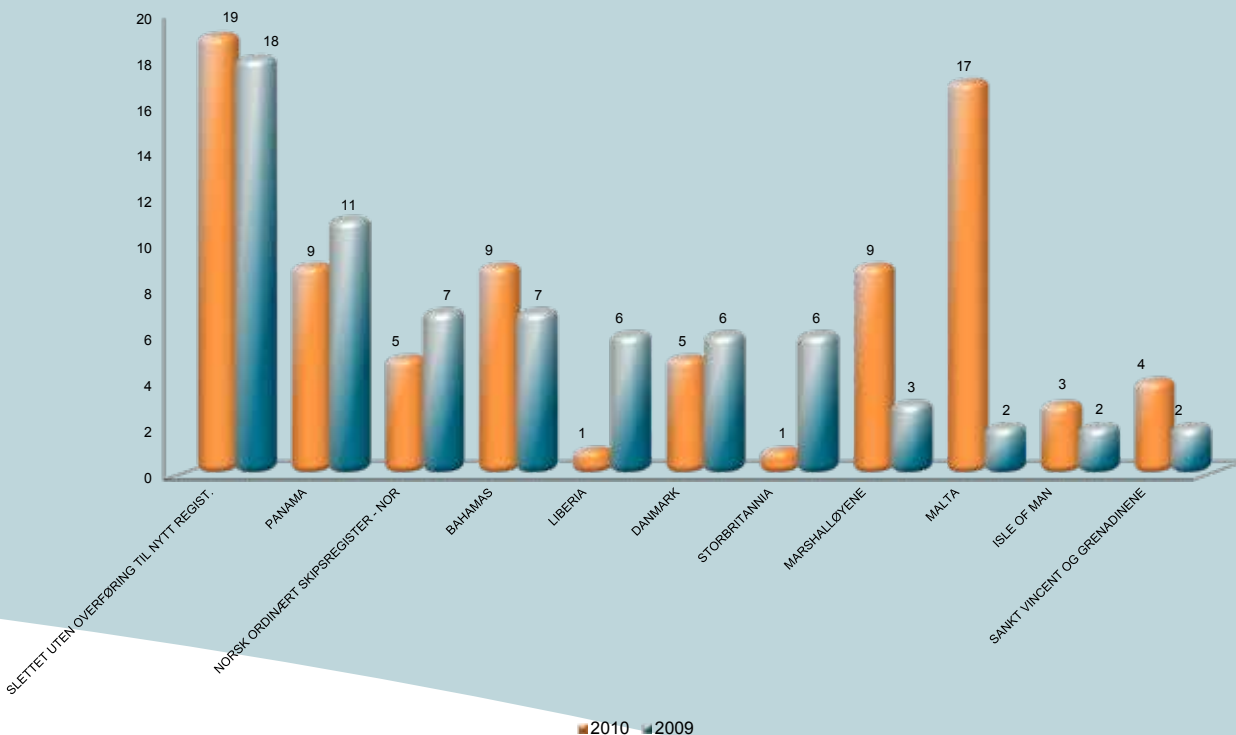
Mange av disse overføringene knytter seg til skatteavtalen med Polen.

Tabellen viser slettelsesårsaker NIS, 2010/2009



NIS skip slettet i 2010 til hvilket land

Sletting til Malta har økt kraftig i 2010 til 17 (2) skip. Malta er et EØS- flagg med stor økning. I tillegg har sletting til Marshalløyene økt betydelig. Land som ikke er så populære lenger er Liberia og Storbritannia. Tabellen under viser hvilke land NIS-skipene ble slettet til, 2010/2009



Utviklingstrekk i Norsk Ordinært Skipregister NOR

I NOR har veksten fortsatt også i 2010. NOR registeret teller nå 15.580 fartøy. Tilgangen var større enn i 2009, med 96 flere fartøyer enn året før. Flere og flere ser fordelene med å registrere fritidsbåten sin i NOR og det er denne skipstypen som klart øker mest. Totalt er 15.580 fartøyer nå registrert med en samlet brutto tonnasje på 3.290.164.

Det er registrert 1071 (975) nye fartøyer i NOR i 2010, hovedvekten er fritids- og fiskefartøyer samt mindre arbeidsbåter. Andelen fordeler seg med hhv 69 (68)% fritidsfartøyer, 13,5% mindre arbeidsbåter og 7,2% fiskefartøyer.

Totalt har NOR flåten økt med ca. 9,8 (4,9)%.

Slettingene fra NOR er kraftig redusert i 2010 til 251 (409). Saker knyttet til opprydding er blitt færre etter mange år med aktiv kvalitetssjekk av registeret og dette gir utslag i færre slettinger.

Bortfall av fysisk måling av fartøyer under 15 meter ble innført pr.1.1.2010 og har gjort registreringsprosessen enklere for

brukeren.

Innføring av etterskuddsbetaling fra samme tidspunkt bidrar også til en smidigere registreringsprosess. Økning i antall nyregistreringer i NOR viser at NOR registeret er blitt bedre kjent og mer brukt, spesielt gjelder dette de ikke registreringspliktige fartøyer under 15 meter.

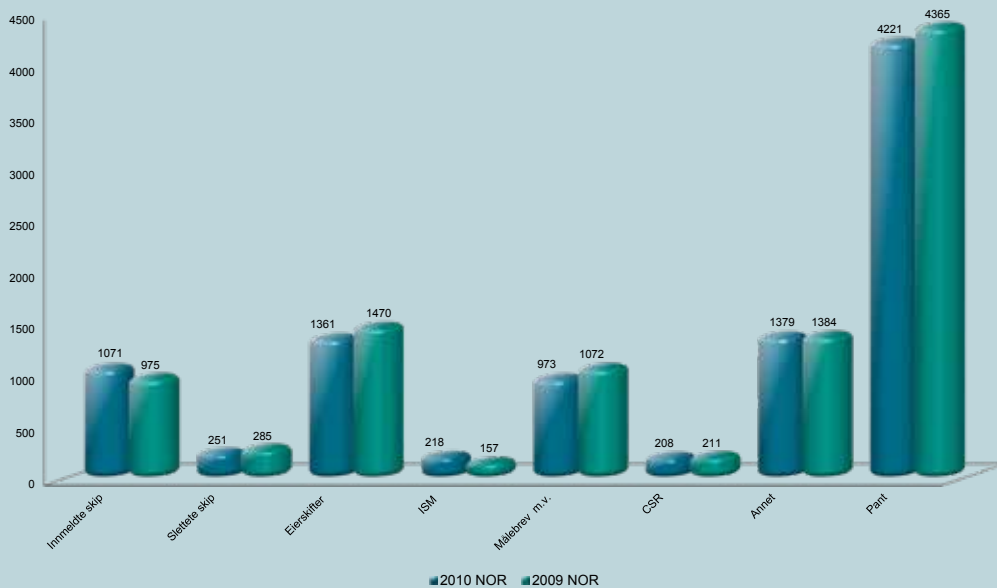
Aktiviteten for øvrig med eierskifter, pant og andre endringer ligger på 2009 nivå, som er litt under de sterke årene 2007-2008.

Rutiner med ajourføring av registrerte opplysninger mot Enhetsregisteret og Det Sentrale Folkeregisteret er videreført i 2010. Registrene er således oppdatert hva gjelder status for ulike juridiske roller knyttet opp mot eier og rettighetshavere i skip.

Det er utstedt totalt 439 (417) Navneattester, hvorav 286 (306) for NOR, og tildelt 1527 (1042) kjenningssignal, hvorav 1381 (975) på NOR.

Saksmengde NOR 2010/2009

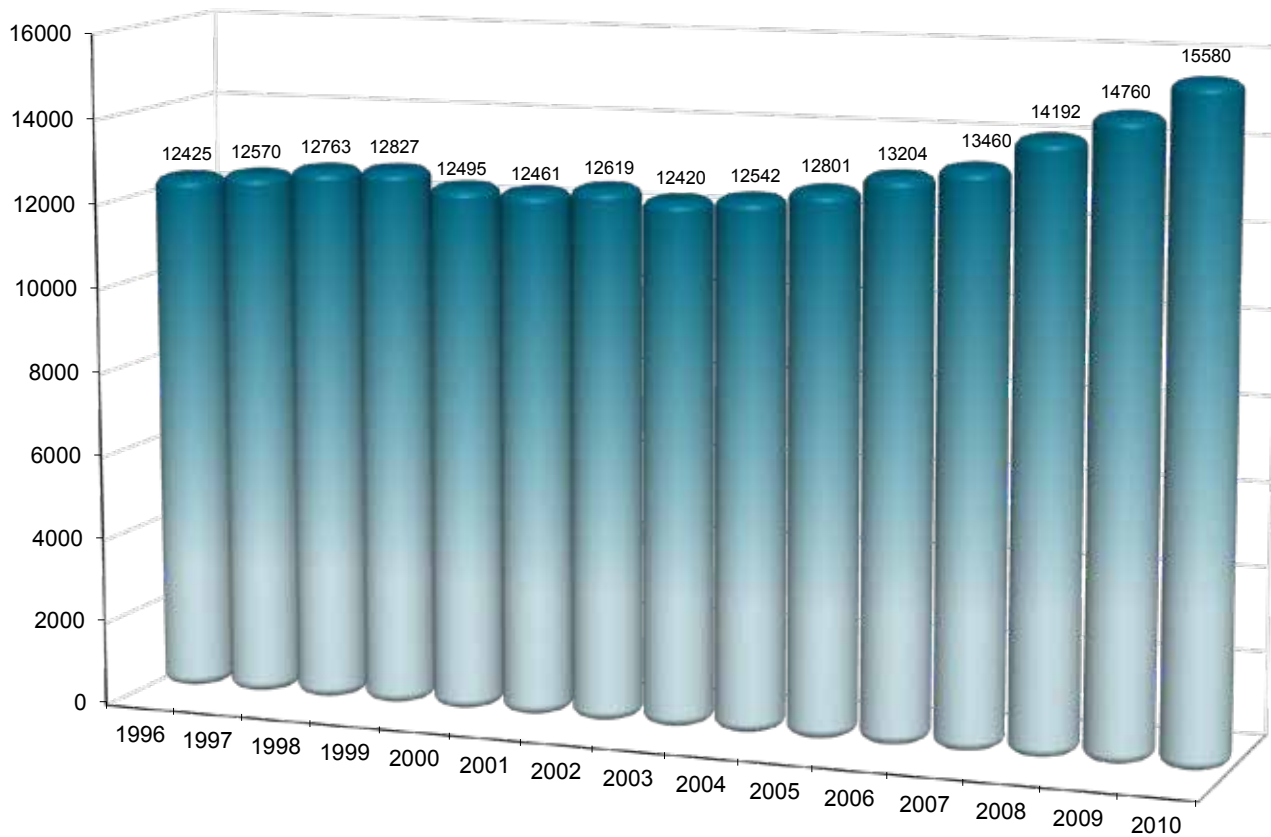
Se tabell:



Utvikling NOR flåten antall skip 1996-2010

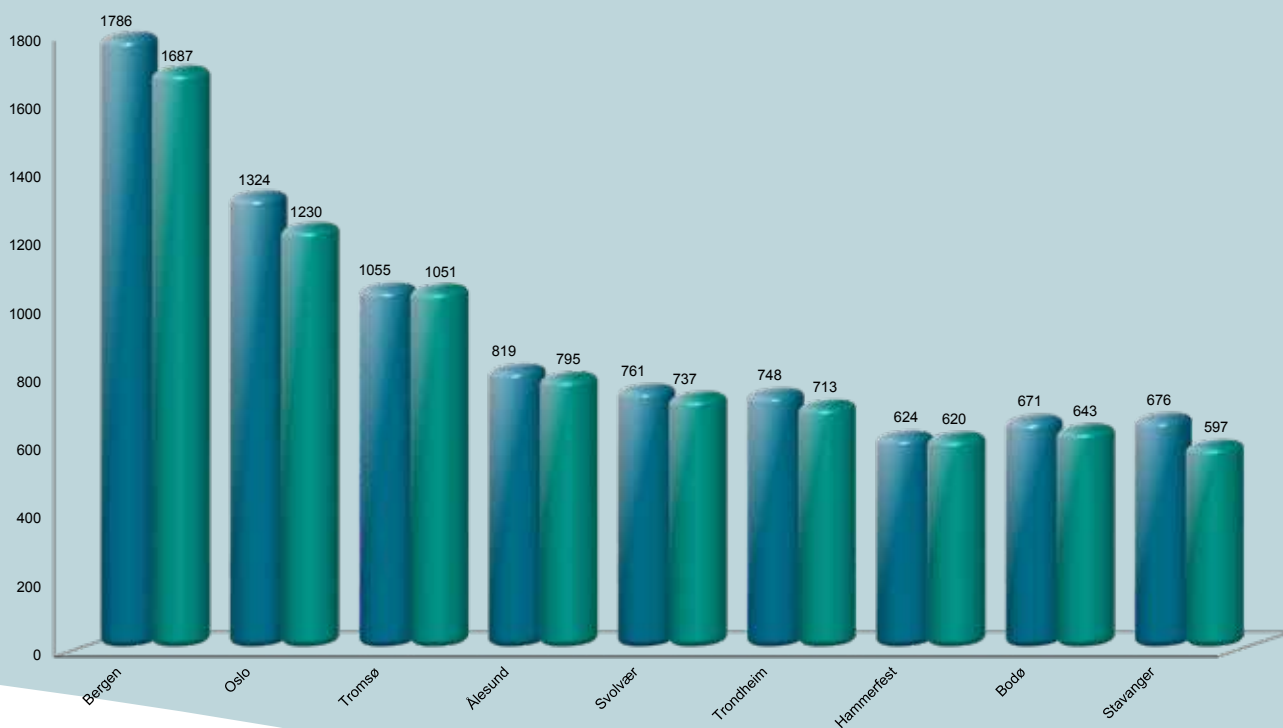
Den kraftige økningen i NOR flåten fortsatte i 2010. Etter et litt svakt første kvartal tok aktiviteten seg godt opp til tross for et svakt år for båtforhandlerne.

Se NOR-flåtens utvikling fra 1996-2010:



NOR-flåten fordelt på de største hjemstedene

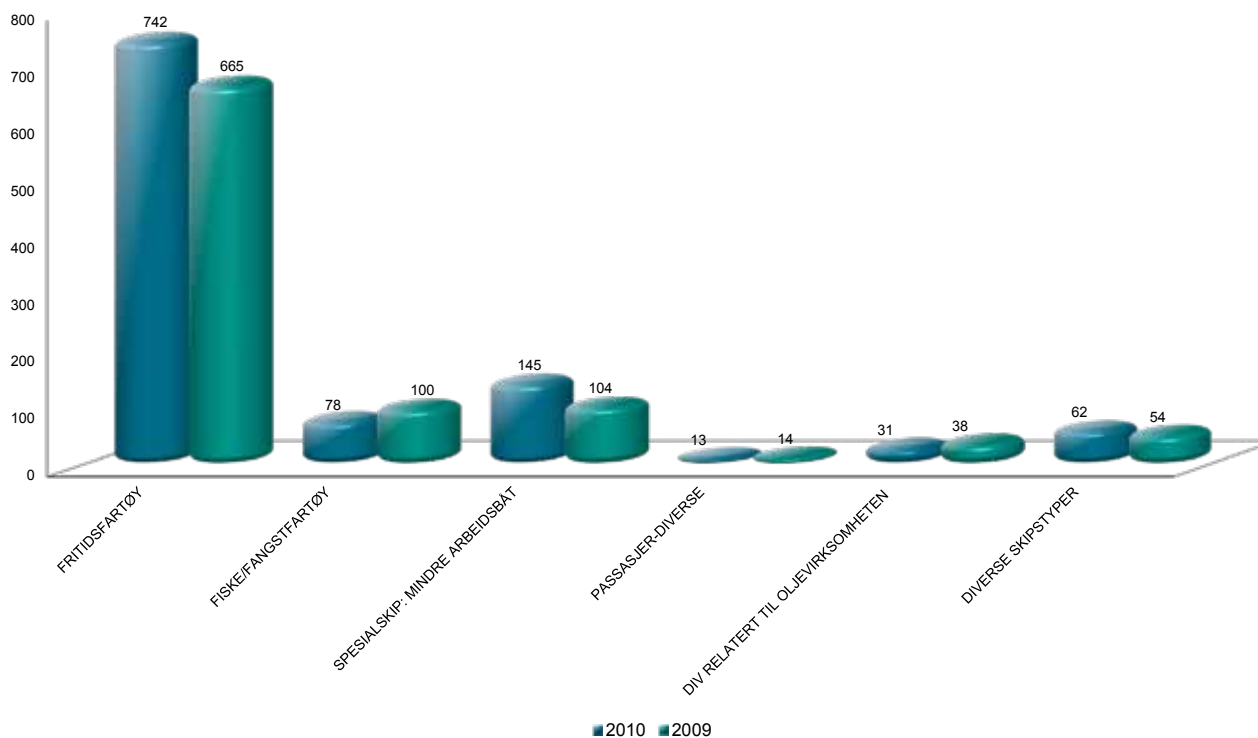
De største hjemstedene for NOR flåten holder seg stabilt. Det er fortsatt Bergen, Oslo, Tromsø og Ålesund som har flest skip registrert med sitt stolte hjemsted i hekken.



NOR skip registrert i 2010-fordelt på skipstyper

Registrering av fritidsfartøy i NOR utgjør fortsatt den største andelen totalt sett av nye fartøy og øker også mest.

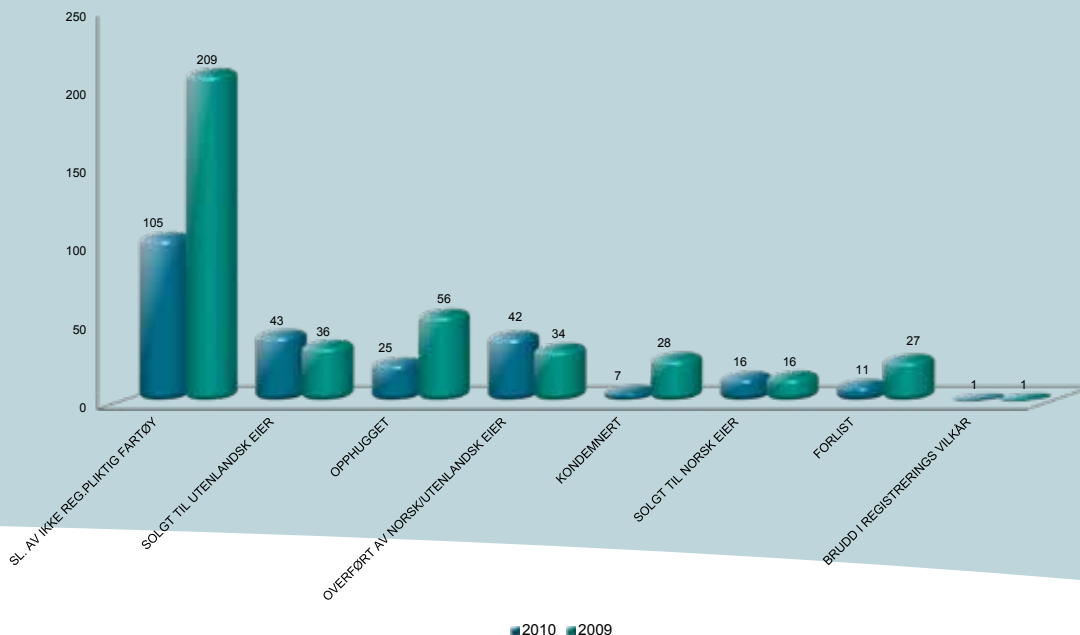
Mindre arbeidsbåter har også en god utvikling, mens nye fiskefartøy blir det færre av.



Slettelsesårsaker NOR 2010

Det har vært langt færre slettinger i 2010. Størst nedgang har det vært for sletting av ikke pliktige fartøy 105 (209). Vi har tidligere erfart at disse fartøyene ble slettet i forbindelse med salg og registrert på ny ved en senere anledning.

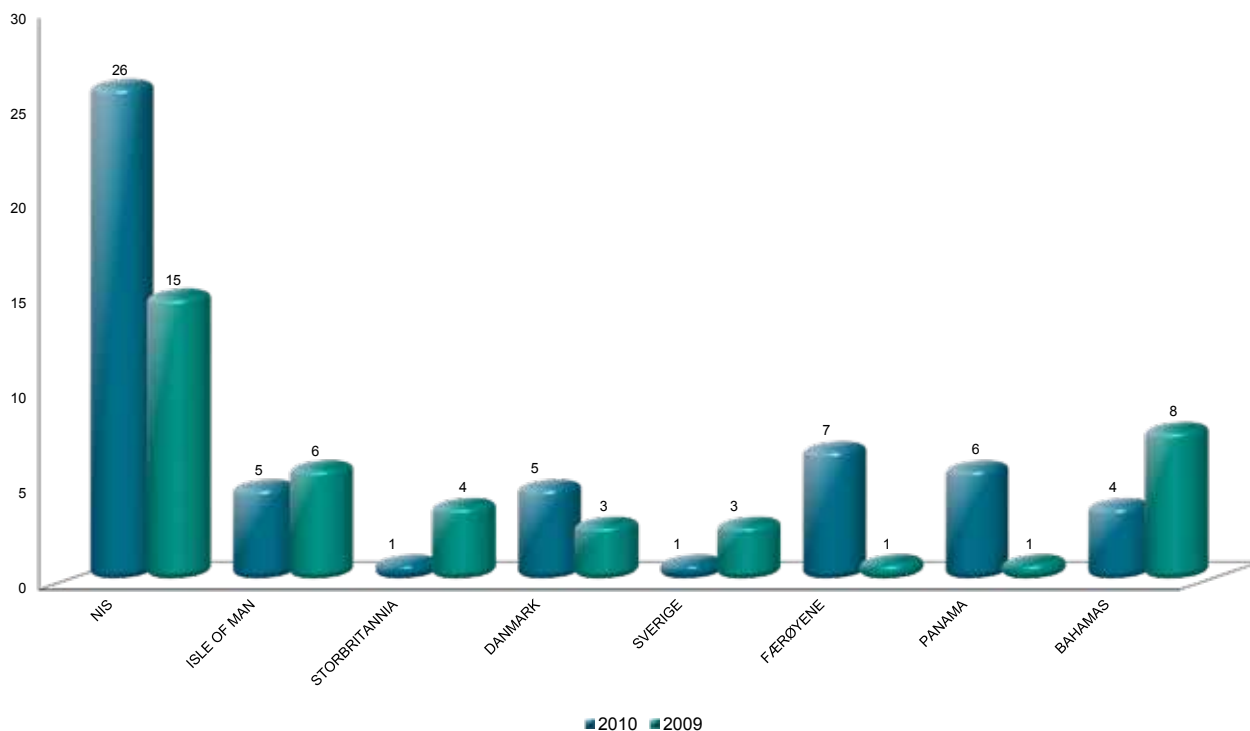
Tabellen viser slettelsesårsakene fra NOR, 2010/2009



NOR skip slettet i 2010 til hvilket land

Vi ser en kraftig økning av skip som er overført til NIS. Tidligere år har antallet skip som går fra NOR til NIS vært ganske likt med det antallet som går andre veien. I 2010 ble det overført 26 skip til NIS, mens fra NIS til NOR bare 5 skip. Øvrige land det slettes flere fartøyer til er Færøyene, Panama og Danmark.

Tabellen viser hvor NOR-skipene ble slettet til, 2010/2009



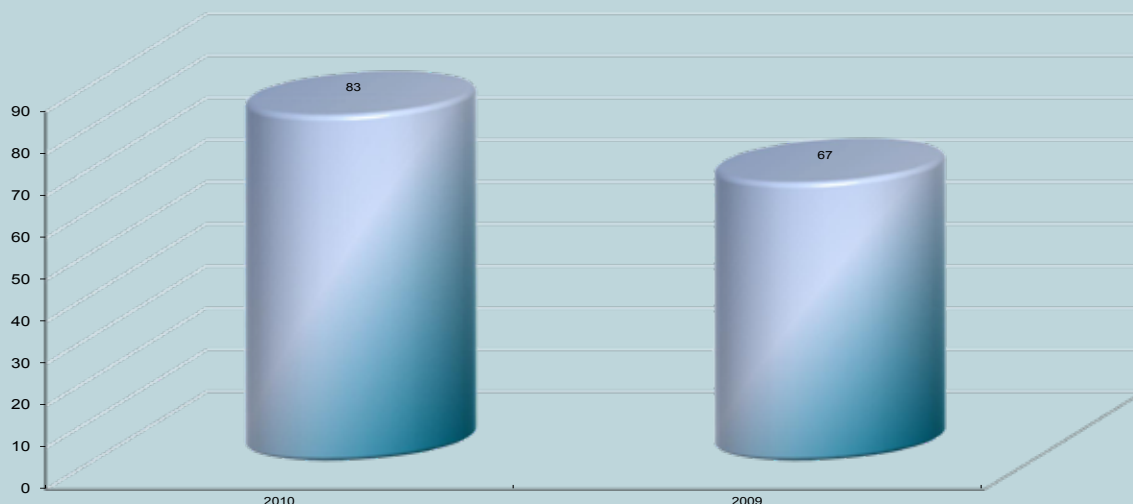
Utviklingstrekk i Skipsbyggingsregisteret

Antall nye bygg registrert 2010 / 2009, se tabell under.

Antall bygg som blir registrert i Skipsbyggingsregisteret har økt litt i 2010.

Dette er meget gledelig for 2009 var et svakt år.

Økningen i ordretilgangen skyldes en mer positiv holdning til fremtidig marked og en sunnere finansieringstilgang for rederne.

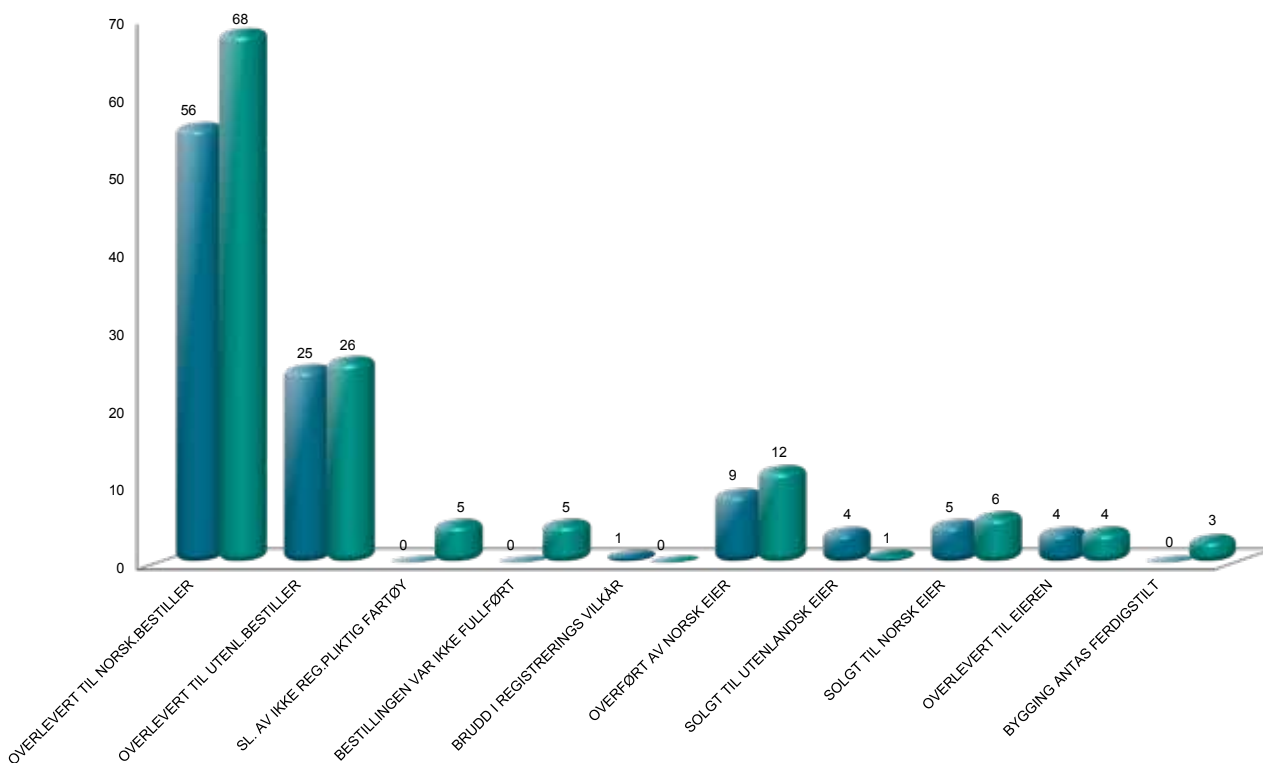


Slettelsesårsaker BYGG 2010 - 2009

De fleste bygg er registrert i Skipsbyggingsregisteret er bygget for norske redere.

Det er ikke store endringer fra 2009 når det gjelder sletteårsaken.

Se tabell:



Registrerte Heftelser

Panteverdien på den registrert flåten i 2010 ligger ganske stabilt sett i forhold til 2009. Totalverdien for NIS og NOR er på ca nok. 635 milliarder.

En forholdsvis sterk krone reduserer verdien på valutalånene.

