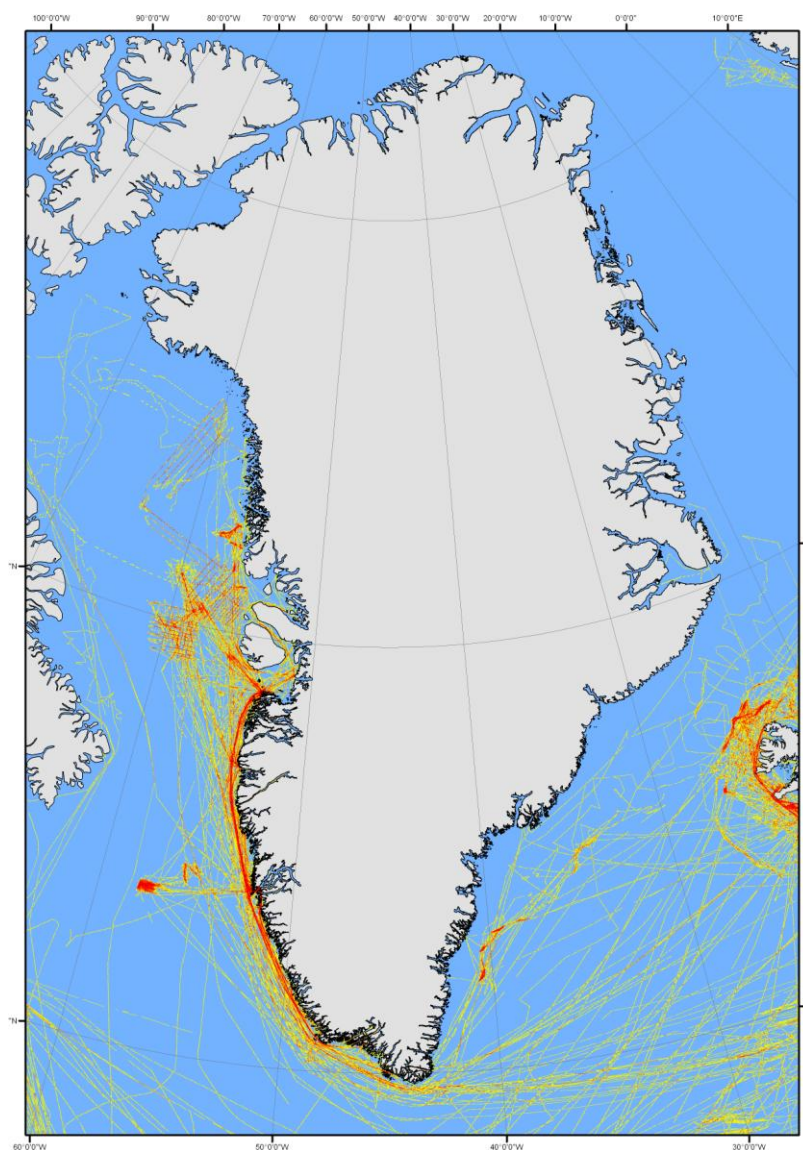


Årsrapport 2010

Øget sejladsikkerhed gennem produkter på forkant



FARVANDSVESENET
Danish Maritime Safety Administration

Beretning

1.1. Præsentation af Farvandsvæsenet

Farvandsvæsenet er en civil styrelse under Forsvarsministeriet.

Farvandsvæsenets mission er

At sikre sejladsen

Farvandsvæsenets vision er

*At vore farvande er de sikreste
at besejle i verden*

Farvandsvæsenets vision og strategi søges indfriet gennem fortsat udvikling og løsning af **hovedopgaverne**, der omfatter:

Sejladsinformation

Farvandsvæsenet indsamler og kvalitetssikrer maritim information. Informationen formidles til skibstrafikken og havets øvrige brugere for at gøre sejladsen i de danske farvande mere sikker. Navigationsadvarsler og oplysninger om vandstand, strøm, bølger, saltholdighed og temperatur formidles via de kommunikationskanaler, brugerne benytter.

Afmærkning, navigationssystemer og overvågning

Farvandsvæsenet etablerer, vedligeholder og overvåger flydende og stationær afmærkning, radionavigation og andre navigationshjælpemidler som AIS (Automatic Identification System). Derudover drives VTS Øresund, og der varetages kystudvig for Søværnets Operative Kommando.

Kystredning

Farvandsvæsenet opretholder et døgnberedskab ved 21 redningsstationer fordelt langs de danske kyster. Beredskabet stilles til rådighed for den samlede danske søredningstjeneste, som Søværnets Operative Kommando koordinerer.

Lodsning udført af Det Statslige Lodsvæsen (DSL)

DSL stiller lodser til rådighed og gennemfører lodsning for skibstrafikken ved anløb af danske havne og gennemsejling af danske farvande.

Myndighedsopgaver

Farvandsvæsenet træffer afgørelser inden for hovedområderne afmærkning på søterritoriet, vrage, søopmåling og sejladsinformation. Farvandsvæsenet udgiver også forskellige, nautiske publikationer

som Efterretninger for Søfarende, Dansk fyrliste og tidevandstabeller.

For en uddybende beskrivelse af opgaverne henvises til Farvandsvæsenets resultatkontrakt med Forsvarsministeriet 2010. Årets resultat- og direktørkontrakt er en udmøntning af Farvandsvæsenets **strategiske fokusområder**:

- Ledelse
- Strategisk kompetenceudvikling
- Brugerfokus
- Produkter på forkant
- Anerkendelse og indflydelse

I forbindelse med udrulningen af Farvandsvæsenets strategi er *produkter på forkant* evnen til proaktivt at levere nye løsninger i takt med og i nogle tilfælde forud for ændrede brugerkrav, ændrede internationale forpligtigelser og ændrede teknologiske muligheder. I årsrapporten lægges vægt på at vise, hvordan dette fokusområde har påvirket årets resultater.

Hovedkonti

Farvandsvæsenet omfatter hovedkontiene 12.31.01 (driftsbevilling) Farvandsvæsenet. Regnskab for Det Statslige Lodsvæsen er beskrevet i bilag 5.

VTS Øresund

Sound Vessel Traffic Service (VTS Øresund) er placeret i Malmø og bemanded 24 timer i døgnet, året rundt med i alt 14 danske og svenske VTS uddannede operatører. VTS Øresund yder navigatorisk rådgivning til skibsfarten i det meget geografisk varierede øresundsområde med gravede render, åbne farvande, snævre passager samt meget tæt og varieret skibstrafik.

Mere end 35.000 skibe sejler i gennemsnit igennem Øresund årligt. VTS Øresund rådgiver blandt andet skibsfarten om position, identitet og bevægelser af andre skibe i området, herunder generel information omkring vind, vejr, forhindringer i området samt om andre særlige forhold i området, der kan have indvirkning på sejladsikkerheden.

1.2. Årets faglige resultater

Årets faglige resultater afspejler, at Farvandsvæsenet i 2010 havde fokus på øget sejladsikkerhed gennem *produkter på forkant*.

Årets særlige fokus afspejler Farvandsvæsenets strategi fra 2009 – 2012, hvor produkter på forkant er et af de væsentlige strategiske fokusområder. Farvandsvæsenet ser en konstant udvikling i de krav, som brugerne stiller til sejladsikkerhedsrelaterede produkter, ligesom Farvandsvæsenets mission kræver et konstant fokus på at fremme den globale udvikling af nye metoder til at sikre sejladsen. Endelig kan Farvandsvæsenet konstatere, at de geografiske og infrastrukturelle forhold ændrer sig. Den tiltagende afsmeltning af is i de grønlandske farvande og det ændrede trafikmønster i området stiller fx nye krav til sejladsikkerhedsrelaterede løsninger i de områder.

Farvandsvæsenet har i 2010 fortsat sit brugerfokus i rammen af produkter på forkant ved at starte udviklingen af en ny brugervenlig platform for **sejladsinformation**. I 2010 gennemførte Farvandsvæsenet al grundarbejdet, som betyder, at projekt Sejladsinformation 2.0 i 2011 kan overgå til implementering. Projektet skal munde ud i formidling af Farvandsvæsenets forskellige brugerrettede informationer i en enkel applikation til forskellige moderne håndholdte medier som smartphones. Det er Farvandsvæsenets hensigt til stadighed at udvikle dette produkt i takt med, at den teknologiske udvikling ændrer medierne for fremvisning.

Selvom målet på 15% i 2010 ikke helt blev nået, har Farvandsvæsenet opnået en fortsat fremgang i visninger af "sejladsudsigten" på hjemmesiden på knap 10 % (resultatkrav 1.1). Farvandsvæsenet forventer, at den nye applikation i forbindelse med sejladsinformation 2.0 vil medføre en yderligere stigning i anvendelsen af Farvandsvæsenets produkter.

På området **afmærkning og navigation** har Farvandsvæsenet i 2010 udviklet metoder til at måle effekten af sejladsikkerhedsrelaterede tiltag, og derved skabe forudsætning for også i fremtiden at kunne levere *produkter på forkant*.

Der har i 2010 været fokus på EU projektet EfficienSea, hvor arbejdsplanen vedrørende e-navigation viser fortsat fremdrift, idet der blandt andet er gennemført egentlige test af udstyr på skibe (resultatkrav 2.4.).

Farvandsvæsenet har i 2010 øget sit **fokus på det grønlandske** område væsentligt (resultatkrav 2.5.). Store afstande, mangelfuld infrastruktur og særligt kritiske meteorologiske forhold gør det vanskeligt at anvende kendte metoder for farvands-

overvågning og afmærkning. Behovet for korrekt opmålte farvande og udsendelse af navigationsadvarsler bliver desuden større i takt med, at nye områder kan besejles i større dele af året. Som forberedelse på at imødegå disse udfordringer har Farvandsvæsenet haft fokus på *produkter på forkant* inden for en række områder. Farvandsvæsenet har undersøgt muligheden for at udvikle nye platforme for søopmåling, og muligheden for udsendelse af radiobaserede navigationsadvarsler er under udbygning (resultatkrav 1.6.). Ligeledes har Farvandsvæsenet i 2010 haft fokus på *produkter på forkant* ved at udvikle nye metoder under anvendelse af kendt **AIS** teknologi (resultatkrav 2.6). Mulighederne for at gennemføre virtuel afmærkning er blevet afsøgt, ligesom muligheden for på sigt at gøre AIS systemet mindre afhængigt af landbaseret infrastruktur er blevet udforsket.

I relation til **lodsning udført af Det Statslige Lodsvæsen** var der også i 2010 et stærkt fokus på at genoprette økonomien. Der har igennem året været udført en række effektiviserings tiltag (resultatkrav 4.3.), og Det Statslige Lodsvæsenet har i de sidste måneder af 2010 vist et egentligt driftoverskud på aktiviteterne. Samtidig overholdes effektmål vedr. antal skibe med lods ombord (resultatkrav 4.1) fortsat.

I **kystredningstjenesten** har det igen i 2010 været muligt at opnå et resultat på over 50 % for redningsaktioner med effekt, hvor det er Farvandsvæsenets indsats, som har haft en positiv virkning på udfaldet af de gennemførte redningsaktioner (resultatkrav 3.1.). Resultatet er særligt positivt set i lyset af, at issituationen i de danske farvande i lange perioder har gjort det umuligt at sejle med mindre redningsfartøjer. Af samme årsag har det dog vist sig vanskeligt at opretholde et fuldt tilfredsstillende beredskab for større redningsmateriel (resultatkrav 3.4.), ligesom også dele af materiellets fremskredne alder udløser et behov for forholdsvis mange dokninger, med et lavere beredskab som konsekvens.

På **myndighedsområdet** har Farvandsvæsenet i 2010 styrket sin position i forhold til at kunne påvirke den fremtidige maritime fysiske planlægning (resultatkrav 5.3.), hvor såvel det internationale som det nationale netværk er blevet udbygget. Farvandsvæsenet har gennemgået og beskrevet afmærkningen i Vadehavet og farvandet syd for Fyn (resultatkrav 5.1.). På grund af fortsatte drøftelser med interessenter er inddragelsen af overflødig afmærkning i Vadehavet blevet forsinket i forhold til det oprindeligt planlagte. I Skagerrak og Kattegat er der fremsendt forslag til justering af sejlruiter og trafiksepareringssystem (resultatkrav 5.2.). Forslaget, som kræver godkendelse i IMO, vil

dog først blive fremsendt primo 2011. Ruter fra Hals til rute D blev i 2010 nedlagt og afmærkningen er inddraget som planlagt.

Endelig er Farvandsvæsenets repræsentation i IALA og IMO er blevet styrket i 2010 (resultatkrav 1.4.).

IMO

International Maritime Organisation. Organisation under FN som varetager internationale forhold vedrørende søfart. Det oprindelige formål med IMO var sikkerhed til søs, men siden er også f.eks. miljøbeskyttelse blevet en del af de opgaver som organisationen varetager.

IALA

International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities. International organisation bestående af myndigheder, virksomheder og forskere inden for områderne afmærkning, navigationshjælpemidler m.v.

1.3. Årets økonomiske resultat

Formålet med dette afsnit er at lave en samlet vurdering af årets regnskab.

Tabel 1: Virksomhedens økonomiske hoved- og nøgletal

Hovedtal			
(mio. kr)	2008	2009	2010
Resultatopgørelse			
Ordinære driftsindtægter	-280,9	-291,6	-295,7
- heraf indtægtsført bevilling	-264,5	-267,1	-274,8
- heraf eksterne indtægter	-16,4	-24,5	-20,9
- heraf øvrige indtægter	0,0	0,0	0,0
Ordinære driftsomkostninger	258,2	284,4	281,4
- heraf løn	135,2	150,3	154,0
- heraf afskrivninger	29,3	29,8	29,3
- heraf øvrige omkostninger	93,7	104,2	98,1
Resultat af ordinær drift	-22,7	-7,2	-14,3
Resultat før finansielle poster	-33,1	-12,0	-21,1
Årets resultat	-11,8	9,0	-0,8
Balance			
Anlægsaktiver	420,1	419,0	390,0
Omsætningsaktiver	22,3	26,8	21,9
Egenkapital	-25,4	-5,3	-6,0
Langfristet gæld	-429,7	-419,6	-394,3
Kortfristet gæld	-51,3	-71,5	-45,8
Låneramme	492,0	490,8	490,8
Træk på låneramme (FF4)	425,2	414,5	386,4
Finansielle nøgletal			
Udnyttelsesgrad af låneramme	86,4%	84,5%	78,7%
Negativ udsvingsrate	1,7	0,0	0,1
Overskudsgrad	4,2%	-3,1%	0,3%
Bevillingsandel	94,2%	91,6%	92,9%
Frivillige nøgletal:			
Kapitalandel	17,9%	17,4%	16,5%
Opretholdelsesgrad	115,2%	92,5%	43,9%
Personaleoplysninger			
Antal årsværk	312	323	320
Årsværkspris	425.321	453.560	468.743
Lønomsætningsandel	47,9%	50,3%	50,7%
Lønsumsloft	140,4	143,7	148,0
Lønforbrug	132,7	146,5	150,0

Note: På grund af en korrektion vedr. afhændelse af anlæg afviger den viste låneramme 2009 og 2010 fra finanslov 2011. Lånerammen forventes korrigeret ved tillægsbevilling 2011.

Farvandsvæsenet vurderer regnskabet for 2010 som tilfredsstillende. Årets resultat blev et lille mindreforbrug på 0,8 mio. kr., som videreføres til senere år. Den negative udsvingsrate (samlede videreførsler i forhold til startkapital) bliver dermed fortsat omkring nul, hvilket er acceptabelt. Dog vil Farvandsvæsenets betydelige kapitalapparat medføre en vis følsomhed overfor pris- og konjunkturbevægelser og overfor risici i drifts- og udviklingsopgaver, hvorfor det er et område, der fortsat vil have bevågenhed i Farvandsvæsenet. Resultatet af ordinær drift er, med et overskud på 14,3 mio. kr., væsentligt forbedret siden 2009¹.

Kapitalandelen (renter og afskrivninger i forhold til ordinære driftsindtægter) er forholdsvis stabil på grund af det store kapitalapparat. Der skal derfor over en årrække være et tilsvarende positivt resultat af ordinær drift. Den forventede fornyelse af redningsfartøjer og en mere retvisende afskrivningsprofil på disse aktiver må forventes at medføre større betalinger til renter og afskrivninger fremover. Det vil alt andet lige presse Farvandsvæsenets ordinære drift.

Fremgangen i det ordinære driftsresultat skyldes både en indtægtsfremgang på 4,1 mio. kr. og 3,0 mio. kr. lavere driftsomkostninger. Indtægtsfremgangen skyldes dels en forhøjet bevilling, dels et stigende salg af varer og tjenesteydelser. Bevillingsstigningen skal bl.a. ses i sammenhæng med salg af ejendomme. I medfør af de to seneste forsvarsforlig flyttes overskuddet ved afhændelse af ejendomme over på reservekonti uden for Farvandsvæsenet. Der ses derfor negative tillægsbevillinger i forbindelse med afhændelse af ejendomme i begge år. Den negative tillægsbevilling er dog mindre i 2010 end i 2009, hvorfor bevillingen ser ud til at være steget 2,8 mio. kr. De øgede bevillinger skal dog hovedsageligt ses i sammenhæng med Farvandsvæsenets drift af VTS Øresund. Samtidigt med bevillingsstigningen og det øgede salg ses en midlertidig nedgang i indtægter vedr. tilskudsfinansierede aktiviteter.

Nedgangen i ordinære driftsomkostninger skyldes hovedsageligt en nedgang i udgifterne til reparation og vedligehold på 5,9 mio. kr. og til øvrige forbrugsomkostninger på 5,7 mio. kr. Stigninger i ud-

gifter til energi (2,5 mio. kr.)², tjenesteydelser og IT-varer til forbrug modsvarer denne stigning. Faldet i forbrugsomkostninger forventes dog ikke at være ved. Det skal nævnes, at den stramme udgiftsstyring, der har været nødvendig i 2010, har medført en række udskydelser som bl.a. renoverings- og vedligeholdsarbejder på fyr, udvikling af næste generation AIS-system samt nyt intranet i Farvandsvæsenet.

Stigningen i omkostninger til IT-varer til forbrug stammer primært fra afskaffelsen af "bunket IT". Fra 2010 driftføres almindelige computere og mindre IT-komponenter.

Personaleomkostningerne er steget med 2,2 % (3,6 mio. kr.) fra 2009 til 2010, hvilket også kan ses af den stigende årsværkspris. Stigningen skyldes ikke kun en lønfremgang i medfør af reguleringsordninger. Den afspejler også en drejning i opgavesammensætningen, hvilket resulterer i en ændret medarbejder sammensætning. Effektiviseringer i de løbende driftsopgaver giver plads til ansættelse af medarbejdere til udviklingsopgaver. Det skal nævnes, at en del af stigningen i de samlede personaleomkostninger også hidrører fra understøttelsesordningen vedr. redningsmænd.

Nedgangen i anlægsaktiverne skyldes ikke alene salg. Faldet – som er på 29,0 mio. kr. – er fordelt med 3,8 mio. kr. vedr. grunde og bygninger, 8,9 mio. kr. vedr. produktionsanlæg og maskiner, 11,5 mio. kr. vedr. transportmateriel, 5,1 mio. kr. vedr. igangværende arbejder og 2,3 mio. kr. vedr. immaterielle aktiver. Dertil kommer en stigning på 2,7 mio. kr. vedr. inventar og IT-udstyr. Det samlede fald på 6,9 % afspejler, at der i kommende år må forventes investeringer og dermed højere rente- og afskrivningsbeløb, alene for at opretholde anlægsformuen og produktionskapaciteten.

Den faldende anlægsformue kan også ses i opretholdelsesgraden (anskaffelser i procent af afskrivninger og nedskrivninger), som ligger på 43,9 %. Til gengæld betyder nedgangen i anlægsformuen en mindre udnyttelse af lånerammen. Svingningerne i opretholdelsesgraden mellem de forskellige år illustrerer, at Farvandsvæsenets anskaffelser hyppigt er store enkeltinvesteringer (redningsbåde, renovering af ejendomme).

¹ Resultatet af ordinær drift skal som udgangspunkt kunne finansiere betalingen af renter og andre omkostninger. Imidlertid påvirkes resultatet af bevillingsændringer i forbindelse med salg af ejendomme. Bevillingen nedsættes svarende til indtægterne ved salget, og disse indtægter figurerer sidenhen i regnskabet efter opgørelsen af det ordinære driftsresultat. Ses der bort fra virkningen af salg af ejendomme (som påvirker resultatet i alle årene 2008-2010), er resultatet af ordinær drift i 2010 tilstrækkeligt til at dække de finansielle poster, hvilket er tilfredsstillende.

² Stigningen i udgifter til energi andrager i sig selv knap 1 procent af Farvandsvæsenets samlede driftsbevilling.

1.4. Opgaver og ressourcer

Formålet med dette afsnit er at give en oversigt over hovedopgaverne og ressourceforbruget på disse.

Table 2: Sammenfatning af økonomi for Farvandsvæsenets produkter

Opgave (beløb i mio. kr.)	Indtægtsført bevilling	Øvrige indtægter	Omkostninger	Andel af årets overskud
0 Hjælpefunktioner/Generel ledelse og administration	68,4	8,7	50,8	26,4
1 Sejladsinformation	31,9	0,6	35,3	-2,8
2 Afmærkning, navigationssystemer og overvågning	114,8	16,4	133,2	-1,9
3 Kystredning	55,8	1,6	73,8	-16,4
4 Lodsning udført af Det Statslige Lodsvæsen	0,0	0,0	0,0	0,0
5 Myndighedsopgaver	3,8	1,1	9,4	-4,5
I alt	274,8	28,4	302,5	0,8

Farvandsvæsenets indtægter og udgifter ved de enkelte produkter ses i tabellen ovenfor. Der er gennem de senere år – navnlig i forbindelse med omkostningsreformen – sket en bevægelse hen imod en mere præcis fordeling af omkostningerne på produkterne. Således er der væsentlige mere- og mindreforbrug i tabellen, hvilket også afspejler, at fordelingen i Finansloven ikke er så præcis som i regnskabet: Bl.a. er der sket en fordeling af 17,9 mio. kr. i indirekte omkostninger (husleje-, IT-, løn- og personaleadministration) som gør, at forbruget på "Hjælpefunktioner/Generel ledelse og administration" ligger væsentligt under det forventede i finansloven.

Det væsentligste underskud (merforbrug) er på kystredning. Allerede fordelingen af bevillingen giver et merforbrug på 6,6 mio. kr., idet de forventede bevillinger er fordelt efter bruttoudgiftsfordelingen uden hensyn til reelle forventede indtægter. Dertil kommer virkningen af de nævnte fællesomkostninger, som giver 3,9 mio. kr. yderligere. Også på "Myndighedsopgaver" ses et merforbrug. Dette skyldes hovedsageligt en stigende aktivitet på området, bl.a. i forbindelse med afmærkningsrevision og med opgaver i forbindelse med Arktis. I begge tilfælde vil der ske en justering af den forventede fordeling af udgifterne i kommende finanslovsforslag.

1.5. Redegørelse for reservation

Farvandsvæsenet har ingen reserverede bevillinger til brug for løsning af opgaver, hvorfor tabellen herom fra Økonomitstyrelsens vejledning ikke er medtaget.

1.6. Forventninger til det kommende år

Formålet med dette afsnit er i korte træk at redegøre for de udfordringer, Farvandsvæsenet står overfor i 2011 og de kommende år.

Økonomiske rammer

De økonomiske rammer i 2011 og følgende år forventes fortsat at være stramme. Samtidig vil rammerne blive presset yderligere i forbindelse med stigende krav fra skibsfarten. Finansiering af kernevirkomheden og nye aktiviteter under denne, som udviklingen i skibsfarten og Farvandsvæsenets egen innovation og nytænkning vil tilsige, samtidig med at bevillingen løbende bliver reduceret, forventes derfor at sætte Farvandsvæsenets økonomi under pres i de kommende år.

Den teknologiske udvikling vil formentlig stille store krav til Farvandsvæsenets evne til løbende at udvikle nye metoder for kommunikation og videndeling samt lægge et konstant pres på Farvandsvæsenet for løbende at kunne levere relevante produkter til fremme af sejladsikkerheden. Det forventes, at udviklingen af nye produkter som sejladsinformation 2.0 i de kommende år vil lægge beslag på en del af Farvandsvæsenets ressourcer.

Aktiviteter målrettet det grønlandske område er bekostelige, blandt andet på grund af store afstande og udfordrende klimatiske forhold. Et øget fokus på det grønlandske område som aftalt med Forsvarsministeriet i Farvandsvæsenets resultatkontrakt for 2011, forventes derfor at lægge beslag på en større del af Farvandsvæsenets ressourcer end tidligere, ligesom idrifttagelse af yderligere to NAVTEX stationer femover vil belaste budgettet.

IMO godkendte i november 2010, at Sound VTS udvider det operative område til at dække hele Øresund fra Kullen i nord til syd for Falsterbo i syd. Ændringen træder i kraft den 1. september 2011. Forsvarsministeriet har besluttet, at udgiften til VTS skal dækkes af rationaliseringer i bl.a. kystudkigsstrukturen.

Særligt bygningsområdet er en voksende økonomisk byrde for Farvandsvæsenet, i det mange fyrinstallationer m.m. er fredede og derfor relativt dyre at vedligeholde. Et operativt spørgsmål melder sig i den henseende, i det disse omkostninger i mange tilfælde ikke står i et rimeligt forhold til betydningen for sejladsikkerheden, som er det hovedformål, Farvandsvæsenet får sin bevilling til. Farvandsvæsenet er i samarbejde med Forsvarsministeriet og Finansministeriet ved at finde en løsning i sagen.

Farvandsvæsenet har haft stor nytte af et tættere samarbejde med EU, hvorfra Farvandsvæsenet har modtaget støtte til flere projekter over årene. Senest til projekt EfficienSea (se nedenfor). EfficienSea rummer blandt andet projektet om e-navigation, hvis umiddelbare hovedformål er at styrke sejladsikkerheden, og det vil muligvis på meget lang sigt kunne give anledning til rationaliseringer i nogle af de traditionelle hovedopgaver. Samarbejdet med EU vil generelt søges intensivt, da det vurderes at være en effektiv platform til at fremme sejladsikkerheden, og samtidig kan give Farvandsvæsenet mulighed for finansiering af udviklingsaktiviteter ud over den normale bevilling.

Der bør over en årrække ske en fornyelse af dele af redningsflåden, hvilket i sig selv vil være en betydelig finansiel udfordring, samtidig med at den nuværende afskrivningsprofil på dele af den samlede redningsflåde ikke er i overensstemmelse med den faktiske afvikling af disse. En fornyelse af redningsflåden med en mere realistisk afskrivningsprofil vil derfor ramme Farvandsvæsenets budget hårdt. Med henblik på at kunne håndtere dette problem har Farvandsvæsenet iværksat planlægning for udvikling af kystredningstjenesten i de kommende år. Der må i forbindelse med dette udredningsarbejde tages stilling til, om den nødvendige fornyelse af flåden er mulig under de nuværende rammebetingelser, herunder hvilke krav dette vil stille til strukturtilpasninger i kystredningstjenesten.

Væsentlige eksterne påvirkninger

Stadigt svage internationale konjunkturer forventes i 2011 fortsat at stille store krav til effektiviseringen særligt af Det Statslige Lodsvæsen, idet indtægtsgrundlaget har vist sig at være meget følsomt overfor skibsfartens betingelser.

Faglige krav

Farvandsvæsenets opgave som udviklingsplatform for initiativer til højnelse af sejladsikkerheden i farvandene omkring Danmark, Færøerne og Grønland vil også i 2011 stille store krav. Denne opgave varetages blandt andet via deltagelse i relevante internationale fora, hvor en aktiv indsats fra Danmark forventes at kunne give et positivt bidrag til såvel den hjemlige som den globale sejladsikkerhed.

Det stigende fokus på det grønlandske område, ligesom krav i forbindelse med den generelle teknologiske udvikling, forventes i det kommende år og årene fremover at stille store krav til Farvandsvæsenets organisation og medarbejdere.

Én af de konkrete udfordringer i 2011 er at lede den fortsatte fremdrift i projekt EfficienSea. Projektet, der strækker sig over 3 år, finansieres hovedsagligt med EU midler fra programmet INTERREG Baltic Sea Region. Projektet, som tæller i alt 16 partnere fra Østersø-området, har et samlet budget for alle partnere i projektet på 8 mio. euro. Projektet afsluttes med udgangen af 2011.

Udover at lede det samlede projekt driver Farvandsvæsenet arbejds pakken om e-navigation, og projektet anses ligeledes som et væsentligt aktiv for Farvandsvæsenets andel i EU's Østersøstrategi, hvor Farvandsvæsenet i samarbejde med Søfartsstyrelsen og Forsvarskommandoen er koordinator for strategiens prioritet 13 om maritim sikkerhed.

2. Målrapporing

Formålet med dette kapitel er at give en oversigt over og analyse af årets målopfyldelse i forhold til Farvandsvæsenets resultatkontrakt med Forsvarsministeriet 2010.

2.1. Skematisk oversigt

Tabel 3: Oversigt over resultatopfyldelse i forhold til Farvandsvæsenets resultatkontrakt 2010

Opgave	Opfyldte resultatkrav, antal	Delvist opfyldte resultatkrav, antal	Ikke opfyldte resultatkrav, Antal
Sejladsinformation	5	1	3
Afmærkning, navigationssystemer og overvågning	5	2	0
Kystredning	4	1	0
Lodsning udført af Det Statslige Lodsvæsen	5	0	1
Myndighedsopgaver	1	2	0
Interne strategiske indsatsområder	0	1	1
I alt	20	7	5

Som det fremgår af tabel 3 blev 20 ud af i alt 32 resultatkrav i Farvandsvæsenets resultatkontrakt med Forsvarsministeriet 2010 opfyldt, 7 resultatkrav blev vurderet delvist opfyldt, mens 5 resultatkrav ikke blev opfyldt. På grund af ændret metode for opgørelse af grundstødninger og kollisioner i danske farvande ved Søfartsstyrelsen har det ikke været muligt at opgøre resultatet for resultatkrav 2.1. (effekt mål). Derfor omfatter den samlede rapportering 32 resultatkrav. For detaljeret opgørelse over mål opfyldelse for alle resultatkrav i Farvandsvæsenets resultatkontrakt 2010 henvises til bilag 1.

Trods et resultat, der ikke er helt tilfredsstillende, er mange væsentlige resultater opnået i 2010. Ud af i alt 6³ effekt mål, som dækker meget centrale dele af Farvandsvæsenets samlede opgavevaretagelse, er de 5 opfyldte, mens ét ikke er opfyldt.

De ikke opfyldte og delvist opfyldte resultatkrav fordeler sig med 6 aktivitetsmål, 2 kvalitetsmål, 1 effekt mål, 1 produktivitetsmål og 2 resultatkrav, der vedrører interne fokusområder.

Flere af de ikke-opfyldte resultatkrav drejer sig om forsinkelser, hvor opgaven enten er løst nu, eller er i gang. Endelig vil der være uopfyldte resultatkrav, hvor den manglende opfyldelse skyldes forhold uden for Farvandsvæsenet for eksempel i forbindelse med samarbejde med eksterne parter. De ikke-opfyldte resultatkrav behandles nærmere nedenfor i punkt 2.2.a. samt i bilag 1.

Overblik over de væsentligste faglige resultater inden for hver enkelt af Farvandsvæsenets hovedopgave fremgår af afsnittet om årets faglige resultater i beretningen.

Overblik over væsentligste økonomiske resultater fordelt på hovedformål fremgår af afsnit 1.4. tabel 2. sammenfatning af økonomi for Farvandsvæsenets produkter.

³ Det syvende effekt mål i Farvandsvæsenets resultatkontrakt 2010 kan ikke opgøres, jf. afsnit 2.1.

2.2. Uddybende analyser og vurderinger

2.2.a Udvalgte uddybende analyser

I forlængelse af hovedbudskabet om *øget sejladssikkerhed gennem produkter på forkant* har Farvandsvæsenet valgt at afrapportere uddybende på følgende områder:

- "Videreudvikling AIS"
- Det Grønlandske område
- Effektivisering af Det Statslige Lodsvæsen (Danpilot)

Det centrale i analyserne er med udgangspunkt i effekten i form af øget sejladssikkerhed at se på resultaterne af det øgede strategiske fokus på *produkter på forkant* i 2010. Analyserne bygger således på udvalgte resultatkrav fra Farvandsvæsenets resultatkontrakt 2010, som dækker de nævnte områder og deres indbyrdes sammenhæng. For så vidt angår Det Statslige Lodsvæsen, har der i 2010 været særligt fokus på genopretning af økonomien ved effektiviseringer og organisationsændringer, hvilket ligeledes analyseres nedenfor.

Ad. Pkt. 2.2.a.) videreudvikling af AIS systemet, herunder effektmålinger

Farvandsvæsenet driver og har ansvaret for det landbaserede AIS-system i danske farvande.

Mål og baggrund

AIS (Automatic Identification System) gør det muligt at udveksle oplysninger mellem skibe og mellem skibe og landstationer om identifikation (for eksempel skibets navn, kaldesignal eller IMO-nummer), navigationsoplysninger (for eksempel skibets position, kurs og fart) samt skibets rejse (for eksempel

skibets destination, ankomst og aktuelle dybgang). Det landbaserede AIS-system, der drives af Farvandsvæsenet, består af et antal basestationer, som opsamler og udsender AIS-signaler fra og til alle AIS-udstyrede skibe i de danske farvande. De opsamlede data benyttes til farvandsovervågning, sejladsanalyser samt til statistikker, prognoser og til kortlægning af hændelser. AIS data deles med andre nationale myndigheder og udveksles globalt.

AIS systemet er et væsentligt bidrag til Farvandsvæsenets hovedopgave afmærkning og navigation, og udviklingen af området medvirker til realiseringen af Farvandsvæsenets strategi med fokus på *produkter på forkant*. Farvandsvæsenet forventer, at en videreudvikling af AIS-systemet vil være en væsentlig del af den fremtidige overvågning og afmærkning af farvande, ligesom systemet forventes at have et særligt potentiale i forbindelse med grønlandske og arktiske farvande (se uddybende analyse 2.2.a. øget fokus på det grønlandske område).

Farvandsvæsenet har i 2010 fokuseret på at udvikle AIS baseret virtuel afmærkning som supplement til fysisk afmærkning, ligesom mulighederne for at hente og anvende AIS data fra satellit har været undersøgt.

Endelig har det været Farvandsvæsenets målsætning at udvikle områder til anvendelse af AIS data ved at opstille modeller for effektmålinger af situationer med fare for påsejlinger og grundstødninger (near miss situationer). Effektmålene opstilles med henblik på at kunne etablere troværdige metoder til at vurdere effekten af forskellige sejladsikkerhedsrelaterede initiativer.

Resultater

Ud af 4 AIS relaterede resultatkrav (2.3, 2.5, 2.6, 2.8) blev 2 opfyldt og 2 delvis opfyldt i 2010. Farvandsvæsenet betragter resultatet som tilfredsstillende.

Sidst i 2010 har Farvandsvæsenet udviklet en metode til beregninger af effektmål for situationer med risiko for påsejlinger såkaldte "near miss" situationer og notat er udarbejdet (resultatkrav 2.3.).

I forbindelse med afdækning af nye muligheder for anvendelse af AIS (resultatkrav 2.6.) er notat om identifikation af sorte pletter⁴ ikke udarbejdet, da identifikationen har været afhængig af udvikling af near miss modellen. Intern uddannelse i brug af

⁴ Sorte pletter: I denne sammenhæng defineret som områder hvor man på baggrund af registrering og analyse af sejladsmønstre kan identificere særlige problemområder.

analyseværktøjet IWRAP⁵ er gennemført. Der er ikke gennemført egentlige forsøg med virtuel afmærkning, men virtuel afmærkning har været anvendt i situationer, hvor det har været nødvendigt at inddrage fysisk afmærkning.

Endelig er det sidst i 2010 lykkedes at modtage AIS-data fra satellit (del af resultatkrav 2.5. og 2.6.), og notat om mulighed for anvendelse i det artske område er udfærdiget.

Kvalitetsmålet for funktionstider for AIS (resultatkrav 2.8.) blev i 2010 opfyldt med en samlet funktionstid for AIS på 99,4 %.

Analyse og vurdering af de væsentligste opfyldte og ikke opnåede resultater

I forbindelse med vurdering af near miss situationer har det vist sig nødvendigt at skelne mellem kollisioner og grundstødninger. Det har desuden vist sig nødvendigt at gennemføre en navigationsfaglig vurdering af de enkelte situationer med henblik på korrekt at identificere situationerne som en egentlig hændelse, der kunne have medført en *kollision*. Det vurderes ikke indenfor den nærmeste fremtid at være muligt at udvikle retvisende model for near miss *grundstødninger*.

På grund af manglende internationale regler på området har Farvandsvæsenet i koordination med andre maritime myndigheder stoppet egentlige forsøg med virtuel afmærkning i danske farvande. Farvandsvæsenet har dog i forbindelse med inddragelse af eksisterende fysisk afmærkning, særligt i forbindelse med fare for overisning, midlertidigt erstattet denne med virtuel afmærkning. Tilbagemeldingerne fra brugerne på denne praksis har været positive.

Farvandsvæsenet modtager AIS-data fra satellit efter at have indgået aftale om anvendelse af data fra en satellit, som Norge opsendte i 2010, samt data fra en kommerciel satellit. På baggrund af disse data gennemføres analyser af kvaliteten.

Samlet vurdering af området

Farvandsvæsenet vurderer, at potentialet ved at gennemføre systematisk registrering af near miss situationer vil være stort i forhold til løbende at kunne vurdere effekten af sejladsikkerhedsrelaterede tiltag. Omkostningerne til fortsat analyse og udvikling af området vil være begrænsede, da der anvendes allerede kendt og etableret teknologi.

⁵ IWRAP – IALA Waterway Risk Assessment Programme. Software, som gennem analyse af AIS - data estimerer hyppigheden af kollisioner og grundstødninger i et givet farvandsafsnit.

Farvandsvæsenet vil i fremtiden anvende near miss værktøjet til systematisk identifikation af sorte pletter.

Farvandsvæsenet vurderer, at der på lang sigt vil være et stort potentiale i fortsat at udvikle virtuel afmærkning primært som supplement til eksisterende fysisk afmærkning. En mere udbredt anvendelse vil dog kræve udvikling af et samlet internationalt regelsæt på området. Af samme årsag vil Farvandsvæsenet ikke aktivt gennemføre forsøg på området i 2011, men vil fortsætte med at anvende virtuel afmærkning som supplement i forbindelse med pludseligt opståede hændelser eller midlertidig inddragelse af eksisterende afmærkning. Farvandsvæsenet vil sideløbende aktivt arbejde for at fremskynde udviklingen af et internationalt regelsæt for anvendelse af virtuel afmærkning.

Farvandsvæsenet vil i fremtiden følge udviklingen inden for satellitbaserede AIS systemer meget tæt og har i den sammenhæng tidligere indgået aftale med Ålborg Universitet om opsendelse af egen satellit. Samtidig følges udviklingen i et fælles europæisk satellitprogram under den europæiske rumfartsorganisation ESA for modtagelse af AIS-data.

Farvandsvæsenet ser AIS-systemet som et væsentligt middel til at sikre sejladsen i danske farvande også i fremtiden. AIS-baseret farvandsovervågning og virtuel afmærkning i grønlandske farvande forventes tillige at have et stort potentiale (se nedenfor pkt. 2.2.a. Øget fokus på det grønlandske område).

Se bilag 1 for detaljeret gennemgang af resultatopfyldelse af alle resultatkrav på området.

Ad. Pkt. 2.2.a.) Øget fokus på det grønlandske område

Farvandsvæsenets mission om at sikre sejladsen omfatter også grønlandske farvande.

Mål og baggrund

Farvandsvæsenet har gennem de seneste år konstateret en stigende skibstrafik og offshore aktivitet langs den grønlandske vestkyst. Den fortsatte afsmeltning af is øger muligheden for at sejle længe mod nord end tidligere og i længere perioder af året. Der er indikationer på, at dette blandt andet udnyttes af krydstogtskibe. Endelig er der indikationer på, at der sker forholdsvis mange ulykker med småbåde i grønlandske farvande. Den stigende skibstrafik i området øger behovet for at forebygge skibulykker i de grønlandske farvande.

Ved resolution har IMO udvidet antallet af såkaldte Navigational Areas, så disse også kom til at dække det arktiske område. Udvidelsen indebærer, at landene i det arktiske område er forpligtede til at forestå udsendelse af navigationsadvarsler.

Den grønlandske geografi og natur - særligt kraftig isforekomst, store afstande og sparsom infrastruktur - byder på vanskeligheder i forbindelse med varetagelse af Farvandsvæsenets opgaver, hvorfor det i denne sammenhæng i særlig grad er nødvendigt at levere *produkter på forkant*.

Farvandsvæsenet har i 2010 fokuseret på at fremme sejladssikkerheden og herunder varetage myndighedsopgaver i Grønland ved at udvide kapaciteten til at udsende navigationsadvarsler i et større område. Ligeledes har Farvandsvæsenet søgt at udvikle mulighederne for søopmåling af en større del af de grønlandske farvande.

For at fremme sejladssikkerheden har Farvandsvæsenet i dialog med de grønlandske myndigheder udarbejdet en rapport med henblik på at afdække behovet for yderligere afmærkning og navigationshjælpemidler.

Endelig har det været Farvandsvæsenets målsætning at fremme sejladssikkerheden på trods af de særlige geografiske og fysiske vanskeligheder ved at afdække muligheden for at anvende andre navigationshjælpemidler end fysiske samt at gøre disse uafhængige af landbaseret infrastruktur.

Resultater

Ud af 3 resultatkrav inden for "øget fokus på Grønland" (1.6., 2.5.) og (2.6. delvist Grønlandsrelateret resultatkrav) blev 1 ikke opfyldt og 1 opfyldt og 1 delvist opfyldt i 2010. Farvandsvæsenet betragter resultatet som tilfredsstillende.

Farvandsvæsenet har i 2010 fokuseret på at udvikle nye og mere effektive platforme til søopmåling i grønlandske farvande (resultatkrav 1.6.). Notat for området er ikke udarbejdet, ligesom der ved årets slutning endnu ikke er taget endelig beslutning om mulige platforme. Da Farvandsvæsenet vurderer, at potentialet på området er betydeligt, fortsættes arbejdet i 2011.

Farvandsvæsenet begyndte i 2010 i samarbejde med Tele Greenland at forberede etableringen af to nye NAVTEX⁶ stationer (resultatkrav 1.6.). Samtidig

⁶ NAVTEX (Navigational Text Messages). Radiobaseret system til udsendelse af maritime sikkerhedsinformationer (navigationsadvarsler, vejrvarsler, ismeldinger m.m.) på mellemlange til alle

udskiftes det tekniske udstyr ved den eksisterende station ved Nuuk. Selve etableringen og driften af stationerne forestås af Greenland Telecom. Efter planen skulle de nye stationer være sat i prøvedrift i 2010, men på grund af forsinkelser er stationerne endnu ikke etablerede.

Farvandsvæsenet har i 2010 haft kontakt med de grønlandske myndigheder på henholdsvis myndigheds- og brugerniveau (resultatkrav 2.5.). Farvandsvæsenet har således haft kontakt til Grønlands selvstyre ved Departementet for Bolig, Infrastruktur og Trafik for at forbedre kendskabet til sejladsmønstre i grønlandske farvande. Notat på området er udarbejdet.

Der er udarbejdet notat vedrørende kvaliteten af satellitbaserede navigationssystemer i det arktiske område, samt hvordan virtuel afmærkning kan nyttiggøres i polarområdet (resultatkrav 2.5.).

Analyse og vurdering af de væsentligste opnåede og ikke opnåede resultater

Farvandsvæsenet forventer at etablering af nye platforme for søopmåling til afløsning af de nuværende SKA både vil medføre, at der kan gennemføres søopmåling af et større område ved brug af færre ressourcer.

Forsinkelsen på etablering af nye NAVTEX stationer er primært opstået i forbindelse med kontraktindgåelse mellem Farvandsvæsenet og Greenland Telecom, som skal forestå etablering og drift af de nye stationer. Det tekniske udstyr er indkøbt og afprøvet i 2010, og det er hensigten at udskifte udstyret på stationen ved Nuuk i første halvår af 2011, og det forventes at de to øvrige stationer sættes i prøvedrift i anden halvdel af 2011.

Grønlandske myndigheder har over for Farvandsvæsenet i 2010 udtrykt interesse for etablering af et AIS baseret system til anvendelse i forbindelse med virtuel afmærkning og til støtte i forbindelse med redningsoperationer. Tiltag på dette område vurderes at kræve ikke ubetydelige investeringer. De grønlandske myndigheder har ligeledes udtrykt interesse for tiltag rettet mod forbedring af sejlads-sikkerheden for småbåde.

Samlet vurdering af området

Forsinkelsen i etablering af nye søopmålingsplatforme har som konsekvens, at søopmålingskapaciteten i grønlandske farvande ikke vil kunne øges væsentligt, før nye søopmålingsplatforme er etable-

ret. Farvandsvæsenet følger løbende udviklingen inden for søopmålingsteknologi, herunder muligheden for på sigt at kunne foretage søopmåling fra fly eller satellit. Mulighederne for at anvende eksisterende platforme (for eksempel politikuttere med sonar) som supplement til traditionel søopmåling afsøges tillige.

Farvandsvæsenets vurderer, at forsinkelsen med etablering og test af NAVTEX stationerne i 2010 er mindre væsentlig, da det er forventningen fortsat at kunne idriftsætte de to nye NAVTEX stationer i 2011. Farvandsvæsenet forventer på længere sigt, at en fortsat afsmeltning af is i det arktiske område vil medføre et fremtidigt behov for at udvide NAVTEX sendeområdet mod nord på henholdsvis Grønlands øst- og vestkyst.

Farvandsvæsenet vurderer, at udviklingen i samarbejdet med de grønlandske myndigheder er godt og konstruktivt. Det er hensigten at lade samarbejdet fortsætte i de kommende år, ligesom Farvandsvæsenet har forpligtet sig til at aflevere et notat til Grønlands selvstyre om muligheden for at etablere et AIS baseret system til overvågning og afmærkning.

På grund af de vanskelige fysiske og meteorologiske forhold i Grønland har Farvandsvæsenet særligt fokus på udvikling af satellitbaserede AIS-løsninger eventuelt i kombination med landbaserede stationer og anvendelse af virtuel farvandsafmærkning (se under pkt. 2.2.a. videreudvikling af AIS-systemet).

Farvandsvæsenet vil i de kommende år have et betydeligt fokus på udviklingen i grønlandske farvande. I 2011 iværksætter Farvandsvæsenet konkrete projekter til forbedring af sejladsikkerheden med særligt fokus på småbåde og krydstogtskibe. Projekterne koordineres tæt med såvel nationale som internationale relevante aktører.

Se bilag 1. for detaljeret gennemgang af resultatopfyldelse af alle resultatmål på området

skibe, som er udstyret med en NAVREX modtager.

Ad pkt. 2.2.a. "Effektivisering af Det Statslige Lodsvæsen, DanPilot"

Det Statslige Lodsvæsens overordnede opgaver udføres i henhold til lodsloven af 2006. Det Statslige Lodsvæsen stiller stedkendte og højt kvalificerede lodser til rådighed for skibsfarten ved anløb af danske havne og gennemsejling af danske farvande.

Mål og baggrund

I 2009 iværksatte Farvandsvæsenet og Det Statslige Lodsvæsen i samarbejde med Forsvarsministeriet en langsigtet plan for genopretning af økonomien i Det Statslige Lodsvæsen rækkende frem til 2025, hvor gælden i Det Statslige Lodsvæsen skal være afviklet. Baggrunden for oparbejdelse af gælden over en årrække har været tidligere takstnedsættelser, konkurrenceudsættelse af lodsopgaven samtidig med opretholdelse af forsyningspligt samt indgåelse af en ny overenskomst for lodser.

I 2010 har Det Statslige Lodsvæsen haft fokus på at opbygge og optimere organisationen med henblik på at genoprette økonomien for derigennem at skabe forudsætning for reduktion af dets langfristede gæld og sikring af dets konkurrenceevne. For at opnå den højest mulige grad af sejladsikkerhed er det Farvandsvæsenets målsætning på sigt at reducere lodsningstaksterne i forbindelse med gældafviklingen med henblik på at skabe yderligere incitament til at tage lods ombord.

Produkter på forkant kræver en stærk ledelse. I 2010 var der særlig fokus på at konsolidere og samle den nye organisation, som blev etableret i 2009. Etablering af nyt hovedsæde og dermed fælles administration i Svendborg var en milepæl i 2010. Hermed blev der skabt et fundament til at lede og organisere arbejdet i Det Statslige Lodsvæsen optimalt.

Resultater

Samlet blev 5 ud af 6 af resultatkontraktens mål for Det Statslige Lodsvæsen opfyldt i 2010, hvilket er meget tilfredsstillende.

Det Statslige Lodsvæsen har i 2010 gennemført en række optimeringstiltag med henblik på at effektivisere organisationen og nedbringe omkostningerne (resultatkrav 4.3.).

Resultatkravet vedrørende antal skibe med lods ombord (resultatkrav 4.1.) er opfyldt, idet 95,7 % af alle skibe omfattet af IMO's lodsanbefalinger, der passerede gennem Storebælt, har taget lods ombord i 2010. Det har været muligt at opnå en lods-

ningsproduktivitet på 23,6 % i 2010 (resultatkrav 4.6.), hvilket repræsenterer en svag stigning i forhold til sidste års lodsproduktivitet på 23,3 %. Resultatet ligger under kravet på 30 %. Kravet er efterfølgende reduceret i resultatkontrakten for 2011 i erkendelse af, at Det Statslige Lodsvæsen har behov for en periode på adskillige år for at opnå en lodsproduktivitet på 30 %.

Det Statslige Lodsvæsen har ligeledes gennemført en række kunde- og kvalitetsrelaterede tiltag. Der har således været gennemført en brugertilfredshedsundersøgelse blandt skibe, som tager lods om bord i forbindelse med gennemsejlinger, og blandt tilsvarende skibe i konkurrenceudsatte områder. Brugertilfredshedsundersøgelsens resultater har medført en række forbedringstiltag, som blev gennemført i 2010 (resultatkrav 4.4). Samtidig har det været muligt at levere lods om bord til det bestilte mødetidspunkt i 98,5 % af tilfældene (resultatkrav 4.5.), ligesom det kan konstateres at der i 2010 ikke har været utilsigtede grundstødninger eller kollisioner ved gennemsejlingslodsninger og højsø-lodsninger (resultatkrav 4.2).

Analyse og vurdering af de væsentligste opnåede og ikke opnåede resultater

På trods af den relativt beskedne stigning i lodsproduktiviteten har det været muligt at opnå et overskud i Det Statslige Lodsvæsen i 2010. Det er sket primært ved en kombination af en forhøjelse af taksterne med virkning fra 1. oktober 2009 samt omkostningsbesparelser i 2010 via ændringer af organisationen og effektiviseringer. I denne forbindelse er der blevet skabt et fundament for at lede og organisere arbejdet optimalt ved en samling af virksomheden og dens administrative opgaver (resultatkrav 4.3.).

Det Statslige Lodsvæsen har gennemført et disponeringsprojekt og indført et vagtplanlægningsværktøj til disponering af lodserne fra et samlet center i forbindelse med etablering af et nyt samlet hovedsæde og administration. I forbindelse med den bedre disponering har det været muligt at gennemføre lodsninger med et mindre antal lodser og ved mindre overarbejde, ligesom det har været muligt at gennemføre selve lodsdisponeringen og administrationen af Det Statslige Lodsvæsenet ved anvendelse af færre årsværk.

Det Statslige Lodsvæsen har i 2010 søgt at opnå besparelser i forbindelse med brændstofindkøb ved en fælles brændstofindkøbsaftale med forsvaret. Det lykkedes ikke i 2010, men en aftale om fælles indkøb af brændstof søges i stedet indgået i 2011. For at mindske omkostningerne har der ligeledes været fokus på at gennemføre et brændstofprojekt.

Ideen er blandt andet ved at gøre bådmændene mere bevidste om sammenhængen mellem fart og forbrug. I et enkelt tilfælde er en lodsstation flyttet tættere på et lodsmærke.

I 2010 har Det Statslige Lodsvæsen sammen med konsulentfirmaet COWI udarbejdet en analyse omhandlende effektivisering af strukturen i Det Statslige Lodsvæsen. Som opfølgning har Det Statslige Lodsvæsen desuden udarbejdet en business case vedrørende optimering af lodsernes tjenestesteder. På denne baggrund forventer Det Statslige Lodsvæsen at gennemgå alle lodsernes tjenestesteder med henblik på at optimere disse i løbet af 2011.

Endelig har der i 2010 i forbindelse med etablering af et nyt administrativt hovedsæde været gennemført projekter til nedbringelse af omkostninger i forbindelse med ejendomsdrift. På grund af flytningen af administrativt personale har behovet ændret sig, og et antal lodsstationer er således flyttet til mere optimale lokaler.

Samlet vurdering af området

Farvandsvæsenet og Det Statslige Lodsvæsen kan konstatere, at det i 2010 har været muligt at vende de foregående års underskud til overskud i Det Statslige Lodsvæsen uden at kompromittere den samlede opgaveløsning. Det skyldes dels stigende indtægter som følge af genopretningsplanens takstforhøjelser i 2009, dels bedre omkostningsstyring i 2010.

Farvandsvæsenet og Det Statslige Lodsvæsen vurderer det tilfredsstillende, at lodsningsproduktiviteten er steget trods en generel nedgang i trafikmængden som følge af den økonomiske afmatning og isdannelserne i danske havne i 2010 for første gang i mange år.

Farvandsvæsenet og Det Statslige Lodsvæsen finder det opnåede økonomiske resultat meget tilfredsstillende. Samtidig vurderer Det Statslige Lodsvæsen, at der i 2011 fortsat vil være behov for at tilpasse omkostningerne, herunder at fortsætte optimeringen af den samlede drift.

I denne sammenhæng kan det konstateres, at Det Statslige Lodsvæsen har ringe muligheder for at påvirke indtægtssiden. Det skyldes, at lodsloven samt den generelle, retlige regulering af statslige virksomheder lægger betydelige begrænsninger på Det Statslige Lodsvæsens aktiviteter. Eksempelvis har Det Statslige Lodsvæsen ikke hjemmel til at supplere virksomheden og dermed indtjeningen ved at yde andre tjenester end lodsning. Konkurrenterne kan derimod kombinere og udbyde en lang række tjenester. På omkostningssiden pålægger lodsloven Det Statslige Lodsvæsen en omkostningstung forsyningsforpligtigelse. Det gælder ikke mindst i betragtning af, at Det Statslige Lodsvæsen i modsætning til konkurrenterne er nødt til at erhverve dyre lodscertifikater fra Lodstilsynet til lodsning på sjældent benyttede ruter.

I 2011 fortsætter optimeringen af virksomheden gennem fortsat fokus på at sikre sammenhæng mellem lodsernes tjenestesteder og udviklingen i efterspørgslen efter lodser. Det undersøges også, om der er optimeringspotentiale ved mere effektiv vagtplanlægning for bådmænd. Desuden udarbejdes der en analyse af det fremtidige behov for tilpasning af flåden af lodsbåde, og de administrative arbejdsgange søges optimeret ved at integrere IT-systemerne til bl.a. fakturering, produktion af lodsedler samt tidsregistrering.

Se bilag 1 for detaljeret gennemgang af resultatopfyldelse for alle resultatkrav på området og bilag 5 for gennemgang af Det Statslige Lodsvæsens regnskab.

2.2.b Analyse af væsentligste ikke-opfyldte resultatkrav

Bilag 1 indeholder en detaljeret gennemgang af resultatkravsopfyldelsen for alle krav i resultatkontrakten, herunder ikke opfyldte resultatkrav. De væsentligste ikke opfyldte resultatkrav i relation til videreudvikling af AIS, øget fokus på det grønlandske område og effektivisering af Det Statslige Lodsvæsen er yderligere analyseret ovenfor i de uddybende analyser.

3. Regnskab

3.1. Anvendt regnskabspraksis

Farvandsvæsenets regnskabspraksis følger Finansministeriets Økonomisk Administrative Vejledning. Alle tal er udtræk fra forsvarrets resourcesystem DeMars, hvis ikke andet er anført.

Der foretages i medfør af omkostningsregnskabets principper skøn i forbindelse med ansættelse af værdi og afskrivningsperiode for aktiver og ved fordeling af omkostninger på baggrund af registreret timeforbrug.

En række fyrtårne og fyr på kunstige øer er klassificeret som infrastruktur. Indtægter fra EU-projekter er indregnet ved indsendelse af betalingskrav ("claims") I løbet af 2010 har Økonomistyrelsen ændret regler vedr. brug af bunket IT. I den forbindelse har Farvandsvæsenet med virkning fra 2010 indstillet brugen af IT-bunker.

3.2. Resultatopgørelse

Table 4: Resultatopgørelse

Note	(mio. kr.)	2009	2010	2011
Ordinære driftsindtægter:				
Indtægtsført bevilling:				
Bevilling		-267,1	-274,8	-280,2
Reserveret af indeværende års bevillinger		0,0	0,0	
Anvendt af tidligere års reserverede bevillinger		0,0	0,0	
Indtægtsført bevilling i alt		-267,1	-274,8	-280,2
Salg af varer og tjenesteydelser		-18,7	-20,9	-20,1
Tilskud til egen drift		-5,8	0,0	-5,0
Gebyrer		0,0	0,0	0,0
Ordinære driftsindtægter I alt		-291,6	-295,7	-305,3
Ordinære driftsomkostninger:				
Ændring i lagre				
		5,3	5,4	
Forbrugsomkostninger:				
Husleje		2,3	1,8	
Forbrugsomkostninger i alt		2,3	1,8	
Personaleomkostninger:				
Lønninger		135,2	138,1	
Pension		16,5	17,7	
Lønrefusion		-5,1	-6,1	
Andre personaleomkostninger		3,8	4,3	
Personaleomkostninger i alt		150,3	154,0	154,4
Af- og nedskrivninger		29,8	29,3	33,0
Andre ordinære driftsomkostninger		96,6	90,9	97,3
Ordinære driftsomkostninger i alt		284,4	281,4	284,7
Resultat af ordinær drift		-7,2	-14,3	-20,6
Andre driftsposter:				
Andre driftsindtægter		-8,1	-7,5	
Andre driftsomkostninger		3,3	0,7	

	Resultat før finansielle poster	-12,0	-21,1	-20,6
	Finansielle poster:			
	Finansielle indtægter	-0,2	-0,1	
1	Finansielle omkostninger	20,7	20,3	20,6
	Resultat før ekstraordinære poster	8,5	-0,8	0,0
	Ekstraordinære poster:			
2	Ekstraordinære indtægter	0,0	0,0	
	Ekstraordinære omkostninger	0,6	0,0	
	Årets resultat	9,0	-0,8	0,0

Note: Der kan forekomme afvigelse pga. afrundinger. Det Statslige Lods væsens regnskab indgår ikke i resultatopgørelsen. Der henvises til bilag 5.

Tabel 5: Resultatdisponering 2010 (mio. kr.)

Disponeret til bortfald	0,0
Disponeret til reserveret egenkapital (Båndlagt)	0,0
Disponeret til udbytte til statskassen	0,0
Disponeret til overført overskud	-0,8

3.3. Balancen

Tabel 6: Balancen

Note	Aktiver (mio. kr.)	2009	2010
	Anlægsaktiver:		
3	Immaterielle anlægsaktiver:		
	Færdiggjorte udviklingsprojekter	0,0	0,0
	Erhvervede koncessioner, patenter mv.	3,7	1,5
	Udviklingsprojekter under opførelse	0,0	0,0
	Immaterielle anlægsaktiver i alt	3,7	1,5
4	Materielle anlægsaktiver:		
	Grunde, arealer og bygninger	98,8	94,9
	Infrastruktur	0,0	0,0
	Transportmateriel	228,1	216,6
	Produktionsanlæg og maskiner	78,0	69,1
	Inventar og IT-udstyr	2,5	5,1
	Igangværende arbejder for egen regning	7,9	2,8
	Materielle anlægsaktiver i alt	415,2	388,5
	Finansielle anlægsaktiver:		
	Statsforskrivning	5,3	5,3
	Øvrige finansielle anlægsaktiver	0,0	0,0
	Finansielle anlægsaktiver i alt	5,3	5,3
	Anlægsaktiver i alt	424,3	395,3
	Omsætningsaktiver:		

Note	Passiver (mio. kr.)	2009	2010
	Egenkapital:		
	Reguleret egenkapital (startkapital)	-5,3	-5,3
	Opskrivninger	0,0	0,0
	Reserveret egenkapital	0,0	0,0
	Bortfald af årets resultat	0,0	0,0
	Udbytte til staten	0,0	0,0
	Overført overskud	0,0	-0,8
	Egenkapital i alt	-5,3	-6,0
	Hensatte forpligtelser	0,0	0,0
	Langfristede gældsposter:		
	FF4 Langfristet gæld	-409,4	-386,4
	FF6 Bygge- og IT-kredit	-5,1	-
	Donationer	-5,0	-4,6
	Prioritetsgæld	0,0	0,0
	Anden langfristet gæld	0,0	-3,2
	Langfristet gæld i alt	-419,6	-394,3

Varebeholdninger	8,2	9,5
Tilgodehavender	18,5	12,4
Værdipapirer	0,0	0,0
Likvide beholdninger:		
FF5 Uforrentet konto	28,2	23,4
FF7 Finansieringskonto	16,9	5,1
Andre likvider	0,3	0,4
Likvide beholdninger i alt	45,4	28,9
Omsætningsaktiver i alt	72,1	50,8
Aktiver i alt	496,4	446,1

Kortfristede gældsposter:		
Leverandører af varer og tjenesteydelser	-19,0	-20,6
Anden kortfristet gæld	-32,4	-6,4
Skyldige feriepenge	-19,9	-18,8
Reserveret bevilling	0,0	0,0
Igangværende arbejder for fremmed regning	0,0	0,0
Periodeafgrænsningsposter	-0,3	0,0
Kortfristet gæld i alt	-71,5	-45,8
Gæld i alt	-491,1	-440,1
Passiver i alt	-496,4	-446,1

Note: Der kan forekomme afvigelse pga. afrundinger.

3.4. Egenkapitalforklaring

Tabel 7: Egenkapitalforklaring

Egenkapital (mio. kr.)	2009	2010
Reguleret egenkapital primo	-5,3	-5,3
+ Ændring i reguleret egenkapital	0,0	0,0
Reguleret egenkapital ultimo	-5,3	-5,3
Opskrivninger primo	0,0	0,0
+ Ændring i opskrivninger	0,0	0,0
Opskrivninger	0,0	0,0
Reserveret egenkapital primo	11,1	0,0
+ Ændring i reserveret egenkapital	-11,1	0,0
Reserveret egenkapital ultimo	0,0	0,0
Overført overskud primo	-9,0	0,0
+ Primoregulering/flytning mellem bogføringskredse	0,0	0,0
+ Regulering af det overførte overskud	0,0	0,0
+ Overført fra årets resultat	9,0	-0,8
- Bortfald af årets resultat	0,0	0,0
- Udbytte til staten	0,0	0,0
Overført overskud ultimo	0,0	-0,8
Egenkapital ultimo	-5,3	-6,0

3.5. Opfølgning på likviditetsordningen

Tabel 8: Udnyttelse af låneramme

	2010 mio. kr.
Sum af saldo på FF4 pr. 31. december 2010	386,4

Låneramme	490,8
Udnyttelsesgrad i pct.	78,7%

Som hidtil oplyses eventuelle differencer mellem balancekonti og bankkonti:

Konto/difference pr. 31/12 2010	Mio. kr.
Anlægsaktiver	387,2
Donationer	-4,6
Igangværende arbejder for egen regning	2,8
Beregnet langfristet gæld	385,3
Langfristet gæld (FF4)	386,4
Difference	-1,1
Nettoomsætningsformue	-23,5
Uforrentet konto (FF5)	23,4
Difference	-0,1
Indestående, løbende likvidkonto (FF7)	5,1

De endelige likviditetsflytninger vedr. 2010 er foretaget i første kvartal 2010.

3.6. Opfølgning på lønsumsloft

Tabel 9: Opfølgning på lønsumsloft

Hovedkonto	12.31.01, mio. kr.
Lønsumsloft FL	149,4
Lønsumsloft inkl. TB/aktstykker	148,0
Lønforbrug under lønsumsloft	144,9
Difference (mindreforbrug)	3,1
Akk. opsparing ult. 2009	5,3
Akk. opsparing ult. 2010	8,4

3.7. Bevillingsregnskabet

Tabel 10: Bevillingsregnskab (§12.31.01)

Mio. kr.	Regnskab 2009	Budget (FL+TB)	Regnskab	Budget 2011
Nettoudgiftsbevilling	267,1	274,8	274,8	280,2
Nettoforbrug af reservation	0,0	0,0	0,0	0,0
Indtægter	32,9	35,4	28,4	25,1
Udgifter	309,0	310,2	302,5	305,3
Årets resultat	-9,0	0,0	0,8	0,0

Det er ikke muligt at henføre årets beskedne resultat til noget særligt område eller nogen særlig post. Der henvises til analysen af regnskabet i afsnit 1.3.

Påtegning

Årsrapporten omfatter:

Årsrapporten omfatter de hovedkonti på finansloven, som Farvandsvæsenet, CVR nummer 53313116, er ansvarlig for: §12.31.01 Farvandsvæsenet, herunder de regnskabsmæssige forklaringer, som skal tilgå Rigsrevisionen i forbindelse med bevillingskontrollen for 2010.

Påtegning:

Det tilkendegives hermed:

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

København den 5/4-2011


Svend Eskildsen
Farvandsdirektør

København den 13/4-11


Lars Finsen
Departementschef

Bilag til årsrapporten omfatter følgende:

1. Oversigt over målopfyldelse i forhold til resultatkrav i Farvandsvæsenets resultatkontrakt med Forsvarsministeriet 2010
2. Noter til resultatopgørelse og balance, Farvandsvæsenet
3. Regnskabsaflæggelse for og regnskabsmæssige forklaringer, Farvandsvæsenet:
 - 3.1. Indtægtsdækket virksomhed
 - 3.2. Tilskudsfinansierede aktiviteter
4. Redegørelse for metode til omkostningsfordelinger, Farvandsvæsenet
5. Regnskab for Det Statslige Lodsvæsen, herunder personale

Bilag 1

Tabel 11: målopfyldelse i forhold til Farvandsvæsenets resultatkontrakt med Forsvarsministeriet 2010

Mål med tilhørende resultatkrav	Målopfyldelse	Opnåede resultater 2010
1. Sejladsinformation		
1.1 Farvandsvæsenet lancerede medio 2009 en ny og forbedret hjemmeside målrettet brugernes behov. I kobling med andre initiativer til fremme af kendskabet til Farvandsvæsenet og produkterne gav dette en fremgang på 76 % flere besøgende i 2009 set i forhold til 2008. I 2010 igangsættes et projekt, der skal sikre en mere optimal præsentation og sammenstilling af Farvandsvæsenets data og ydelser på hjemmesiden. Målet er, at der i 2010 opnås en fremgang på 15 % i antallet af visninger af "Sejladsudsigten" på Farvandsvæsenets hjemmeside ⁷ . "Sejladsudsigten" er den del af hjemmesiden, som har størst betydning for de sejlende. Det er her, brugerne finder alle relevante data og ydelser i forhold til sikker sejladsplanlægning og -gennemførelse. Effektmål	Ikke opfyldt	I 2010 var der i alt 1.366.329 visninger af sejladsudsigten på Farvandsvæsenets hjemmeside. Tallet repræsenterer en stigning på 9.4 % i forhold til sidste års visninger. Målet om 15 % stigning er således ikke opfyldt på trods af en grundig indsats for at udbrede kendskabet til sejladsudsigten gennem fagpressen og fx via messen Både i Bella. Farvandsvæsenet ser en mulig sammenhæng mellem den manglende målopfyldelse og den relativt udbredte isdannelse i danske farvande i både første og fjerde kvartal i 2010. Isen betød færre sejlende i disse perioder i 2010. Der vil i 2011 fortsat være fokus på at forbedre præsentation, kombination og tilgængelighed af sejladsikkerhedsrelaterede data. Farvandsvæsenet forventer derfor, at sejladsinformationer, bredt set, fortsat vil blive anvendt i højere grad i fremtiden end i dag blandt andet på baggrund af udviklingen af sejladsinformation 2.0.
1.2 Farvandsvæsenet offentliggør fire gange i døgnet oceanografiske prognoser gældende for de danske farvande 54 timer frem i tid. Også i 2010 vurderes prognosernes kvalitet blandt andet via krav til prognosernes driftssikkerhed. Driftssikkerheden bedømmes efter antal forsinkelser og forsinkelsernes længde.	Opfyldt	Farvandsvæsenets oceanografiske prognoser om vandsstand, saltholdighed, strøm og bølger opnåede i 2010 en høj grad af driftssikkerhed.

⁷ Når vi måler på Farvandsvæsenets hjemmeside www.frv.dk som helhed, så måler vi på antal besøg (visits). Det gør vi, fordi det fortæller os, hvor mange brugere der har været omkring vores hjemmeside. Hvis vi måler på antal sidevisninger (views), så kan tallet dække over en bruger, der har været på mange sider, eller det kan være et antal brugere, der hver har været på et mindre antal sider. Derfor giver antal besøg (visits) et mere brugbart billede af trafikken. Det besøg, den enkelte bruger foretager på hjemmesiden, kan indeholde en eller flere sidevisninger (views).

Ved måling af trafikken på Sejladsudsigten <http://ifm.frv.dk>, dvs. en specifik samling sider på hjemmesiden, kan vi ikke anvende besøg (visits), da et besøg også kan indeholde sidevisninger (views) af andre sider udenfor Sejladsudsigten. Derfor måler vi her på antal sidevisninger (views).

I 2009 var der 1.248.593 visninger af "Sejladsudsigten" på Farvandsvæsenets hjemmeside (samme år var der 2.275.894 visninger i alt på www.frv.dk og 1.154.476 besøg i alt på www.frv.dk).

<table border="1"> <tr> <th>Max. antal forsinkelser</th> <th>Hvor prognosen har manglende opdatering efter</th> </tr> <tr> <td>24</td> <td>6 timer</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>12 timer</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>18 timer</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>1-3 døgn</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>mere end 3 døgn</td> </tr> </table> <p>Krav til prognosernes driftssikkerhed kombineres med krav til kvaliteten af prognoser for vandstand, temperatur og salinitet (saltholdighed) – altså krav til hvor meget prognoserne må afvige fra faktiske (efterfølgende) målinger. Der er fastsat en række statistiske metoder til at måle afvigelsen, og baseret på disse er der opstillet 10 kvantitative krav, som prognoserne skal opfylde. Seks som vedrører vandstand, og to for hhv. temperatur og saltholdighed. Da formålet med prognoserne er at understøtte sejladsikkerhed, stilles der specielt krav til, at varsel for lav vandstand opfylder visse krav. I øvrigt går kravene på at nå et vist niveau af generel overensstemmelse mellem målinger og prognoseværdier. Kvalitetsvurderingen vil også i 2010 blive rapporteret på www.frv.dk to gange årligt.</p> <p>Kvalitetsvurderingen vil for 2010 ligeledes omfatte strømprognosernes kvalitet, men da der mangler tilstrækkelig historik, opstilles først krav til kvaliteten på dette område fra 2011. Resultaterne fra måling af prognosekvalitet for strøm i perioden maj – december 2009 kan ses i appendiks til resultatkontrakten⁸ sammen med de opstillede kvalitetskrav for vandstand, temperatur og salinitet (saltholdighed).</p> <p>Effektmål</p> <p>1.3 Fokus på strategisk kommunikation:</p>	Max. antal forsinkelser	Hvor prognosen har manglende opdatering efter	24	6 timer	12	12 timer	6	18 timer	3	1-3 døgn	1	mere end 3 døgn		<table border="1"> <tr> <th>Antal forsinkelser 2010</th> <th>Hvor prognosen har manglet Opdatering efter:</th> </tr> <tr> <td>11</td> <td>6 timer</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>12 timer</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>18 timer</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>1-3 døgn</td> </tr> <tr> <td>0</td> <td>mere end 3 døgn</td> </tr> </table>	Antal forsinkelser 2010	Hvor prognosen har manglet Opdatering efter:	11	6 timer	2	12 timer	1	18 timer	1	1-3 døgn	0	mere end 3 døgn	
Max. antal forsinkelser	Hvor prognosen har manglende opdatering efter																										
24	6 timer																										
12	12 timer																										
6	18 timer																										
3	1-3 døgn																										
1	mere end 3 døgn																										
Antal forsinkelser 2010	Hvor prognosen har manglet Opdatering efter:																										
11	6 timer																										
2	12 timer																										
1	18 timer																										
1	1-3 døgn																										
0	mere end 3 døgn																										
		<p>Kravene til prognosekvalitet er delvist opfyldt.</p> <p>Manglende opnåelse af kvalitetsmålene i første halvår 2010 medfører, at kvaliteten for hele 2010 er mindre tilfredsstillende, selv om prognoserne for efteråret 2010 er væsentligt forbedrede i forhold til 1. halvdel af året.</p> <p>Farvandsvæsenet forventer næste år højere grad af målopfyldelse p.g.a. forbedring af Nordatlantmodellen den 15. juni 2010, og en yderligere forbedring af Nordsø-Østersømodellen, som blev sat i produktion den 9. december 2010.</p> <p>Resultatet af prognosernes driftssikkerhed og kvalitet i 2010 sammenfattes i en rapport, som foreligger i slutningen af første kvartal 2011. Rapporten kan læses på Farvandsvæsenets hjemmeside.</p>																									
	Delvist opfyldt	På baggrund af rapport udarbejdet i 2009 blev det konstateret, at den professionelle skibsfart ikke i tilstrækkelig grad kender Farvandsvæsenets																									

⁸ Ved aflæggelse af årsrapport medtages resultater i relation til måling af prognosesikkerhed i relevant omfang. I den forbindelse tages der stilling til, om de fastsatte grænser for prognosesikkerheden er fastsat på et rimeligt niveau, eller om der skal ske justeringer i de opstillede resultatkrav.

<p>Som led i Farvandsvæsenets strategiske "brugerfokus" blev der i 2009 udarbejdet en rapport over Farvandsvæsenets professionelle brugersegment. Rapporten rummer en række anbefalinger i forhold til i højere grad at få dækket behovene i relation til sejladsikkerhed for disse brugere.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Samlet opfølgingsplan i forhold til rapporten udarbejdes inden udgangen af 2. kvartal 2010. <p>Aktivitetsmål</p>		<p>ydelser og produkter.</p> <p>I forbindelse med arbejdet om at identificere og iværksætte indsatser overfor disse brugere blev det klart, at der er behov for at dykke dybere ned i, hvem brugerne er, hvilke behov for sejladsinformation og anden kommunikation de har, og hvor og hvordan de dækker disse behov nu? I den forbindelse skal det undersøges, hvor der er potentialer for, at Farvandsvæsenet kan blive en mere kendt og anvendt kilde til sejladsinformation og anden faglig information for den professionelle skibsfart.</p> <p>I efteråret 2010 iværksatte Farvandsvæsenet et projekt, som munder ud i opbygningen af en række relevante "personas". Personas er nogle arketyper, der i hovedtræk viser brugernes forskellighed i, hvor de søger information, hvilken type information de har brug for, og hvad de brænder for. Denne viden skal bringe Farvandsvæsenet i stand til i højere grad at målrette kommunikation og produkter til brugerne. Projektet kører videre i 2011.</p>
<p>1.4</p> <p>I forlængelse af visionen om at vore farvande er de sikreste at besejle i verden, ser Farvandsvæsenet det som vores pligt ikke blot nationalt, men også globalt at arbejde for øget sejladsikkerhed for den danske handelsflåde. Det betyder, at vi bruger vores erfaring i det internationale arbejde. Målet er at påvirke den internationale dagsorden og dermed sikre standarder, der gør verdenshavene mere sikre for den danske handelsflåde og de øvrige sejlende. En sådan indsats kræver, at vi deltager i relevante fora i EU⁹, IMO¹⁰, IALA¹¹ og IHO¹².</p> <p>I 2010 fortsætter Farvandsvæsenet arbejdet for international sejladsikkerhed ved at arbejde for, at:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Farvandsdirektøren genvælges som medlem af IALA council i foråret 2010. 2. Repræsentant fra Farvandsvæsenet genvælges til posten som formand for IALA Engineering Committee (2010). 3. Farvandsvæsenets repræsentation i IALA Aids to Navigation 	<p>Opfyldt</p>	<p>Farvandsvæsenet har igen i år arbejdet aktivt for at påvirke den internationale politiske udvikling vedr. sejladsikkerhed.</p> <p>Farvandsdirektøren blev genvalgt som medlem af IALA council. Farvandsvæsenets repræsentant blev genvalgt som formand for IALA Engineering Committee, og Farvandsvæsenets repræsentant blev valgt til vice formand i IALA Aids to Navigation Management Committee.</p> <p>I IMO – NAV Technical Committee deltog 3 repræsentanter fra Farvandsvæsenet</p> <p>Samlet vurderes Farvandsvæsenet i 2010 at have styrket sine muligheder for påvirkning af den internationale sejladsikkerhedsmæssige dagsorden.</p>

⁹ Den Europæiske Union

¹⁰ International Maritime Organization

¹¹ International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities

¹² International Hydrographic Organization

<p>tion Management Committee styrkes ved at Farvandsvæsenet aktivt arbejder for at blive valgt til posten som viceformand eller formand (2010).</p> <p>4. Også i 2010 deltager repræsentanter fra Farvandsvæsenet desuden aktivt i IMO-NAV Technical Committee.</p> <p>Aktivitetsmål</p>		
<p>1.5</p> <p>Som led i Farvandsvæsenets globale arbejde (jf. 1.4 ovenfor) spiller den EU-forankrede udviklingsaktivitet en væsentlig rolle. I 2010 vil der på dette område være fokus på EU's strategi for Østersøen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kick-off møde afholdes den 19. marts 2010, herunder etableres en international styrekomité for prioritetsområde 13. • Der rapporteres tilfredsstillende til EU kommissionen i juni 2010. <p>Aktivitetsmål</p>	Opfyldt	<p>Der er afholdt kick-off møde den 19. marts 2010 for prioritetsområde 13 vedrørende maritime tryghed og sikkerhed i Østersøregionen. Alle lande bortset fra Letland deltog i mødet. Der blev nedsat en styregruppe bestående af en repræsentant fra hvert lands maritime myndighed.</p> <p>Der er sendt statusrapport til EU kommissionen 30. juni 2010.</p> <p>Status pr. marts 2011 for prioritetsområde 13 for maritim tryghed og sikkerhed, som ledes af Danmark og Finland i fælleskab, er at der er etableret en international styrekomite som har mødtes tre gange. Fem af prioritetsområdets syv flagskibsprojekter er sikret finansiering og der er udvikling i forhold til de resterende to projekter. Danmark er specielt aktiv i flagskibsprojektet EfficienSea, der bl.a. har udviklet prototyper for infrastruktur og et antal services til e-Navigation, som pt. testes ombord på flere fartøjer i Østersøområdet. Et andet lovende projekt er MonaLisa, som bl.a. sigter på genopmåling af sejladsruter i Østersøen. Et forslag om et yderligere projekt angående navigation i isfyldte farvande er blevet indstillet til flagskibsprojekt.</p>
<p>1.6</p> <p>Farvandsvæsenets mission om at sikre sejladsen omfatter også de grønlandske farvande. I 2009 arbejdede Farvandsvæsenet med at udvikle strategi for det arktiske område, og dette arbejde</p>	Ikke opfyldt	<p>Ved årets afslutning var der endnu ikke taget endelig beslutning om mulige platforme til brug for udførelse af søopmåling på Grønland fra 2012. Beslutningen tages af Søværnets Operative Kommando og Forsvarets Materieltjeneste i samarbejde med Farvandsvæsenet. Forskellige scenarier er beskrevet og indeholdt i nuværende forsvarsforlig. På grund af forsin-</p>

<p>fortsættes i 2010. I 2010 betyder dette bl.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der udarbejdes et notat omfattende mulige nye metoder og platforme til søopmåling i Arktis – herunder de ressourcemæssige og økonomiske aspekter.¹³ • Der etableres to nye NAVTEX stationer på Grønlands vestkyst inden udgangen af 2010. Ambitionen er, at der inden årets udgang opstartes prøveudsendelser fra de etablerede stationer. <p>Aktivitetsmål</p>		<p>kelser med implementering og udmøntning af forliget, er beslutningen forsinket. Primo 2011 er processen dog iværksat, og Farvandsvæsenet er i gang med at anbefale forskellige løsningsmuligheder og forslag til platform – herunder også vedrørende udrustning og bemanning.</p> <p>Den 3. december 2010 blev der gennemført en såkaldt Factory Acceptance Test af det nye NAVTEX udstyr hos leverandøren. Testen forløb uden problemer, og udstyret er efterfølgende sendt til Grønland, hvor Greenland Telecom forventer at gå i gang med udskiftningen så snart som muligt. Det forventes at de nye stationer er sat i drift i 3. kv. 2011.</p>
<p>1.7 Udvikling på VTS området</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inden udgangen af 2010 etableres samarbejde med Søværnets Operative Kommando om løsning af VTS opgaven i Danmark. • Ny database til data fra VTS Øresund tages i brug i 2. halvår af 2010. <p>Aktivitetsmål</p>	Opfyldt	<p>Samarbejdet mellem Søværnets Operative Kommando og Farvandsvæsenet blev etableret i 2010. En endelig formaliseret samarbejdsaftale forventes indgået i 2011.</p> <p>Databasen til VTS Øresund er taget i brug, og test af denne er gennemført med tilfredsstillende resultat ved udgangen af 2010.</p>
<p>1.8 Mindst 95 % af alle navigationsadvarsler udsendt af Farvandsvæsenet med prioritet IMPORTANT skal være udsendt til skibsfarten indenfor 1 time efter Farvandsvæsenets modtagelse af melding¹⁴.</p> <p>Kvalitetsmål</p>	Opfyldt	<p>I 2010 er der samlet udsendt 13 IMPORTANT meldinger. Tidsfristen er overtrådt ved en melding. Herved er 92% af alle IMPORTANT meldinger i 2010 udsendt inden for en time. Målet betragtes som opfyldt, da der er udsendt under 20 meldinger, jf. fodnote 8.</p>
<p>1.9 Funktionstider (%):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vandstandsmålere 97,0 • Oceanografimålere 80,0 <p>Kvalitetsmål</p>	Ikke opfyldt	<p>For vandstandsmålere har funktionstiden i 2010 været 96,1 % og for oceanografimålere 71,3 %. Den primære årsag til den manglende opfyldelse er is situationen i 1. og 4. kvartal, ligesom der gennem året har været problemer med online dataopsamlingsprogrammet.</p>
<p>2. Afmærkning og navigation</p>		

¹³ Farvandsvæsenet er Danmarks repræsentant i den ny-etablerede Arktic Regional Hydrographic Commission (ARHC). Her drøftes en bred vifte af tekniske aspekter vedrørende søopmåling samt mulighederne for udveksling af data. Første møde i dette nye forum forventes afholdt i 2010. Farvandsvæsenet tager desuden initiativ til et samarbejde med andre interessenter vedrørende deling af data fra statsskibe i Arktis. Interessenter omfatter Søværnets Operative Kommando, Grønlands Kommando, Politiet og Kort- og Matrikelstyrelsen. Der forventes afholdt 1-2 møder i løbet af 2010.

¹⁴ I tilfælde af under 20 IMPORTANT meldinger for året kan det accepteres, at én melding overskrider 1 time.

<p>2.1 Set over fire år må det gennemsnitlige årlige antal grundstødninger og kollisioner i danske farvande, som skyldes forhold udenfor skibet, ikke overstige 3,0 per 100.000 skibspassager (AIS udstyrede skibe)¹⁵. I 2010 må tallet ikke overstige 1,0 per 100.000 skibspassager (AIS udstyrede skibe). Effektmål</p>	<p>Kan ikke opgøres</p>	<p>Det har i 2010 ikke været muligt at få data for grundstødninger og kollisioner fra Søfartsstyrelsen, da metoden for opgørelser af ulykker til søs er ændret. Det er ikke længere muligt at opgøre ulykker, der skyldes forhold udenfor skibet.</p> <p>Farvandsvæsenet er på den baggrund ikke i stand til at opgøre målet for 2010.</p> <p>Som en konsekvens heraf har Farvandsvæsenet i resultatkontrakten for 2011 opsat resultatkrav for måling af near miss situationer i danske farvande.</p>
<p>2.2 Set over fire år må det gennemsnitlige årlige antal søulykker i Øresund ikke overstige 4,0 pr. 10.000 skibspassager (AIS udstyrede skibe)¹⁶. Effektmål</p>	<p>Opfyldt</p>	<p>Der har været i alt 2 hændelser i den danske del af Øresund i 2010, jf. oplysninger fra Søfartsstyrelsens opklaringsenhed samt det svenske "Sjöfartsverket". Det drejer sig om: "M/S Flinterforrest" grundstødning i Øresund d. 13. august 2010 og "Emstal" mindre kollision (berøring) med "BBC Neptune" i Drogden Grave-de rende d. 15. december 2010.</p> <p>I 2010 har i alt 31.308 AIS udstyrede skibe passeret den valgte passage-linje mellem Gilleleje og Kullen. De to hændelser repræsenterer et fald i antal hændelser i forhold til tidligere år, dog med det forbehold at rapporter vedrørende hændelser først frigives, når de er færdigbehandlede. Antallet af hændelser kan derfor stige med tilbagevirkende kraft.</p> <p>På baggrund af antal af registrerede hændelser over fire år:</p> $U_{\text{Øresund}} 2010 = \frac{2}{31.308} = 0,00006$ $U_{\text{Øresund}} 2007 = 0,00040$ $U_{\text{Øresund}} 2008 = 0,00013$

¹⁵ Data for antal af grundstødninger og kollisioner i danske farvande, der skyldes forhold udenfor skibet, hentes ved Søfartsstyrelsens opklaringsenhed. Antallet af AIS udstyrede besejlende skibe måles ved en AIS passagelinje mellem Nordjylland og den svenske kyst.

¹⁶ Antal søulykker i Øresund opgøres ved VTS Øresund. Antallet af AIS udstyrede besejlende skibe måles ved en AIS passagelinje mellem Gilleleje og Kullen.

		$U_{\text{Øresund}} 2009 = 0,00013$ $U_{\text{Øresund}} 2010 = 0,00006$ $U_{\text{Øresund}}$ middelværdi over 4 år = 0,00018. Set over 4 år lå det gennemsnitlige antal søulykker således på 1,8 pr. 10.000 skibspassager i 2010, hvilket er meget tilfredsstillende.
2.3 Antallet af uønskede hændelser er lavt, hvilket gør det vanskeligt at opstille nøgletal på området. Antallet af <i>near miss</i> situationer er formentlig meget større. Der arbejdes videre med at kaste lys på antal årlige <i>near miss</i> situationer i form af nærkollisioner og – grundstødninger i danske farvande (de dele, der er AIS dækning på): <ul style="list-style-type: none"> • Inden udgangen af 1. halvår 2010 opstilles grænseværdier for antal <i>near miss</i> situationer¹⁷. • I 2. halvår 2010 gennemføres test analyser og beregning af nøgletal for <i>near miss</i> situationer. Aktivitetsmål	Delvist opfyldt	I 2010 har værktøjet til detektering af near-miss situationer undergået en betydelig udvikling. Værktøjet er nu taget i anvendelse. De foreløbige resultater tyder på, at antallet af near miss situationer er af størrelsesordenen 5-10 gange antallet af faktiske ulykker. For at sikre lødigheden af nøgletallet er det nødvendigt at foretage en nautisk analyse af hver enkelt near-miss hændeskandidat. Værktøjet er færdigudviklet rent teknisk. Der udestår nu at få den nautiske vurdering på de enkelte hændelser, således at disse kan vurderes ud fra, om det er en near-miss hændelse eller en helt almindelig navigering i den pågældende situation. Navigatør kompetencer inddrages i denne proces i 2011. I 2011 vil near miss analyser blive anvendt som effektmål i Farvandsvæsenets resultatkontrakt.
2.4 Som led i Farvandsvæsenets globale arbejde (jf. 1.4 ovenfor) spiller den EU-forankrede udviklingsaktivitet en væsentlig rolle. I 2010 vil der på dette område være fokus på projekt EfficienSea, herunder arbejds pakken vedrørende e-navigation: <ul style="list-style-type: none"> • For at sikre EfficienSea projektets fremdrift og for at fremme projektets indflydelse på maritime beslutningstager, gennemføres et såkaldt Major Event i første halvår 	Opfyldt	I 2010 gennemførte Farvandsvæsenet Major Event og deltog med projektet i European Maritime Day. Ved årets udgang var udstyr til test af e-navigation installeret på 4 skibe. I 2011 vil udstyret blive installeret på yderligere 16 skibe.

¹⁷ Første halvår 2010 er en testperiode, hvor den nye type af målinger testes rent teknisk, men også hvor historiske data analyseres m.h.p. at opstille realistiske krav til det maksimale antal near miss situationer.

<p>af 2010, og Farvandsvæsenet deltager med projektet i det såkaldte European Maritime Day 2010 initiativ.</p> <ul style="list-style-type: none"> • I EfficenSea projektets e-navigation arbejdsplan påbegyndes de egentlige forsøg med e-navigation i danske farvande inden årets udgang med aktiv medvirken fra et antal skibe. <p>Aktivitetsmål</p>		
<p>2.5</p> <p>Farvandsvæsenets mission om at sikre sejladsen omfatter også de grønlandske farvande. I 2009 arbejdede Farvandsvæsenet med at udvikle strategi for det arktiske område, og den påbegyndte vidensopsamling til gavn for sejladssikkerheden i området fortsættes i 2010. I 2010 betyder dette bl.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Med udgangspunkt i et samarbejde med de grønlandske og andre relevante myndigheder udarbejdes en rapport, der afdækker behovet for yderligere afmærkning og navigationshjælpemidler i grønlandske farvande. • Det undersøges hvordan integriteten af satellitbaserede navigationssystemer kan forbedres i det arktiske område, og der udformes et notat. • Det undersøges, hvordan virtuel afmærkning kan nyttiggøres i polarområdet, herunder <i>Long Range Virtual Aids to Navigation</i>, og der udformes et notat. <p>Aktivitetsmål</p>	Opfyldt	<p>Rapport vedrørende behov for yderligere afmærkning og navigationshjælpemidler i grønlandske farvande er udarbejdet. I forbindelse med afdækning af behovet er der gennemført brugermøde.</p> <p>Der er udarbejdet et samlet notat vedrørende mulighederne for forbedring af integriteten af satellitbaserede navigationssystemer og nyttiggørelse af virtuel afmærkning i det arktiske område.</p> <p>Alle delresultater på dette område indgår i Farvandsvæsenets arbejde med sejladssikkerhed i grønlandske farvande i 2011</p>
<p>2.6</p> <p>Afdække nye anvendelsesmuligheder for AIS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Videreudvikling af <i>near miss</i> værktøjer til f.eks. spotning af "sorte pletter" på søkortet¹⁸. Notat udarbejdes inden årets udgang. • Introduktion af risikoanalyseværktøjet <i>IWRAP</i>¹⁹ i Farvandsvæsenets nautiske sagsbehandling. • Tilvejebringe AIS-data fra satellit med henblik på at vurdere deres anvendelighed til overvågning af grønlandske 	Delvist opfyldt	<p>I forbindelse med operationalisering af værktøj til vurdering af near-miss situationer kan områder med høj frekvens af near-miss situationer identificeres (se resultatkrav 2.3.). Der er i 2010 gennemført intern uddannelse i brugen af IWRAP.</p> <p>Sidst i 2010 er Farvandsvæsenet begyndt at modtage AIS data fra satellit og har endvidere indgået aftale med Norge om deling af AIS data i Nordatlanten. Notat for området er udarbejdet.</p> <p>Der er ikke gennemført egentlige forsøg med virtuel afmærkning i 2010.</p>

¹⁸ "Sorte pletter" på søkortet er områder med relativt mange uheld/near miss situationer. Kan disse spottes, kan der iværksættes afhjælpende foranstaltninger til gavn for sejladssikkerheden i området.

¹⁹ *IWRAP* – *IALA Waterway Risk Assessment Programme*. Software, der gennem en analyse af AIS data estimerer hyppigheden af kollisioner og grundstødninger i et givet farvandsafsnit.

<p>farvande. Notat udarbejdes inden årets udgang.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forsøg med virtuel afmærkning gennemføres i et eller flere farvandsafsnit i samarbejde med Søfartsstyrelsen og lokale interessenter (færgerute eller lign.). <p>Aktivitetsmål</p>		<p>Farvandsvæsenet har dog brugt syntetisk AIS til udsendelse af maritime sikkerheds informationer om, at racon på flydende afmærkning var inddraget. Denne funktion har bl.a. lodserne i Det Statslige Lodsvæsen været tilfredse med, idet de får informationen vist direkte på deres portable pilot unit. Erfaringen indtil nu er, at informationen ikke kan ses på alle typer af skibenes udstyr. Der er derfor indgået et samarbejde med Det Statslige Lodsvæsen om, at de indrapporterer om deres erfaringer fra de skibe, de lodser.</p> <p>På grund af manglende internationale regler på området har det ikke været muligt at gennemføre egentlige forsøg, men Farvandsvæsenet fortsætter arbejdet for at fremme internationale regler for virtuel afmærkning. Ligesom virtuel afmærkning fortsat vil blive anvendt i forbindelse med pludseligt opdukkede situationer, som vrageafmærkning.</p>
<p>2.7</p> <p>Funktionstider (%):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fyr i Danmark 99,8 • Lystønder 99,0 <p>Kvalitetsmål</p>	Opfyldt	<p>Funktionstider for fyr i Danmark: 99,96 %</p> <p>Funktionstider for lystønder: 99,68 %</p>
<p>2.8</p> <p>Funktionstider (%), AIS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • AIS 99,0 <p>Kvalitetsmål</p>	Opfyldt	<p>Funktionstider for AIS: 99,4 %</p>
3. Kystredning		
<p>3.1</p> <p>Antal redningsaktioner med redning = 40 %</p> <p>Antal redningsaktioner²⁰</p> <p>Effekt mål</p>	Opfyldt	<p>Der er meddelt i alt 414 redningsaktioner for hele året, heraf var de 234 med positiv effekt, svarende til 56,5 %</p> <p>I 2010 har der været en stigning i både antallet af redningsaktioner og i antal aktioner med positiv effekt i forhold til 2009.</p>
3.2	Opfyldt	<p>På baggrund af brugerundersøgelse som blev gennemført i 2009, er der i 2010 udarbejdet handleplaner for dels at sikre eksponering af kystred-</p>

²⁰ Redningsaktion: Søværnets Operative Kommando (eller andre) kalder ud til redningsaktion (kategori 1 aktion). Farvandsvæsenet er kun én del af den samlede søredningstjenesten og bliver således oftest kaldt ud sammen med andre enheder, blandt andet Søværnets redningshelikoptere. Redningsaktion med redning: De kategori 1 aktioner, hvor det er Farvandsvæsenets enheder der har en positiv påvirkning på udfaldet af redningsaktionen. Det vil sige, hvor Farvandsvæsenet ikke møder forgæves, de nødstedte er døde eller eftersøgningen ender uden resultat, fordi de nødstedte enten har reddet sig selv eller andre har reddet dem.

<p>Ultimo 2009 blev der gennemført en brugerundersøgelse blandt søredningsberedskabets øvrige aktører om tilfredsheden med Farvandsvæsenets indsats på området.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Resultatet udmøntes i handlingsplaner på specifikke områder inden for Kystredningstjenesten inden udgangen af 1. kvartal 2010. • Handlingsplanerne er gennemført inden årets udgang. <p>Aktivitetsmål</p>		<p>ningstjenesten, og dels for at sikre udvikling af redningsmændene. Begge handleplaner er iværksat og gennemført i 2010.</p>
<p>3.3</p> <p>Inden udgangen af 2010 opdateres strategi for Farvandsvæsenets Kystredningstjeneste. Hovedelementerne i strategien bliver en beskrivelse af opgaverne, den fortsatte udvikling for Kystredningstjenesten, fremtidig placering af redningsstationer, fremtidig bemanning af redningsstationer, fordeling af fartøjer og øvrige materielgenstande, en overordnet materielanskaffelsesplan samt den medfølgende økonomi.</p> <p>Aktivitetsmål</p>	<p>Opfyldt</p>	<p>Strategien blev i udkast forelagt Forsvarsministeriet ultimo 2010.</p>
<p>3.4</p> <p>Den gennemsnitlige funktionstid for større redningsmateriel på mindst 97 %²¹.</p> <p>Kvalitetsmål</p>	<p>Delvist opfyldt</p>	<p>Den gennemsnitlige vægtede funktionstid for større redningsmateriel lå hele i 2010 på 96,56 %.</p> <p>For motorredningsbåde var funktionstiden på 96,15 %, hvilket primært skyldes planlagte dokninger. For kategorien lette redningsbåde (LRB) var den samlede funktionstid 94,44 %, hvilket primært skyldes lav funktionstid i 1. kvartal grundet is-situationen i de danske farvande, hvor LRB i længere perioder har været afmeldt redningsberedskabet.</p>
<p>3.5</p> <p>Kystredningstjenesten har en reaktionstid på maksimum 20 min. Samtidigt er det målsætningen, at redningsstationernes gennemsnitlige reaktionstid højst må være på 15 minutter.</p> <p>Kvalitetsmål</p>	<p>Opfyldt</p>	<p>Den gennemsnitlige reaktionstid var i 2010 på 9 minutter. I et enkelt tilfælde har der været en reaktionstid på over 20 minutter, men forholdet skyldes en fejl i alarmeringsproceduren udenfor Farvandsvæsenet.</p>
<p>4. Lodsning udført af det statslige lodsvæsen (DanPilot)</p>		
<p>4.1</p> <p>For skibe omfattet af IMO's lodsanbefalinger er det målet, at an-</p>	<p>Opfyldt</p>	<p>Passager registreret af VTS Storebælt i 2010: Antal passager jan.-dec. 2010: 2.375 stk. Antal passager med lods jan.-dec. 2010: 2.216 stk.</p>

²¹ Funktionstiden beregnes som et vægtet gennemsnit og omfatter 14 motorredningsbåde, 21 lette redningsbåde og 15 større redningskøretøjer.

<p>tallet af skibe, der tager lods, er stigende.</p> <ul style="list-style-type: none"> I Storebælt tager mindst 95 % af de omfattede skibe lods om bord i 2010²². <p>Effektmål</p>		<p>Antal passager, som opfylder 5/6-reglen²³ jan.-dec. 2010: 58 stk.</p> <p>Opfyldelse af IMO's anbefaling jan.-dec. 2010: $(2.216+58/2.375) \times 100 \% = 95,7 \%$.</p>
<p>4.2</p> <p>Der sker ingen kollisioner eller utilsigtede²⁴ grundstødninger ved gennemsejlingslodsninger eller højsølodsninger²⁵, som udføres af en lods fra Det Statslige Lodsvæsen (DanPilot).</p> <p>Effektmål</p>	Opfyldt	<p>Der har ikke fundet kollisioner eller utilsigtede grundstødninger sted ved gennemsejlingslodsninger eller højsølodsninger i 2010.</p> <p>DanPilot rapporterede i 3. kvartal om, at der muligvis har fundet en bundberøring sted under en lodsning den 24. september 2010. Sagen er endnu ikke afklaret.</p>
<p>4.3</p> <p>Følgende er målrettet mod at genoprette den økonomiske balance i overensstemmelse med genopretningsplanen, som er opstillet i samarbejde mellem Det Statslige Lodsvæsen, Farvandsvæsenet og Forsvarsministeriets departement med fokus på struktur, logistik og systemunderstøttelse:</p> <ul style="list-style-type: none"> Disponeringsprojekt implementeres med fokus på samarbejde og lodsningseffektivitet. Beskrivelse af processer og procedurer til mere ensartet disponering. Forventes afsluttet september 2010. Projektet indrettes i forhold til målet om i 2011 at implementere International Standard for maritime Pilot Organizations (ISPO). Vagtplanlægningsværktøj (VPS) Limfjord vedr. disponering af lodser flyttes til central disponering i Svendborg for at sikre bedre udnyttelse af alle lodser. Forventes afsluttet april 2010. 	Opfyldt	<p>Det Statslige Lodsvæsen har i 2010 konsekvent gennemført resultatkrav 4.3. med henblik på over tid at genoprette den økonomiske balance. Således er disponeringsprojekt og projekt for flytning af vagtplanlægningsværktøj (VPS) Limfjord gennemført.</p> <p>Årets opgaver i COWI-strukturprojektet er gennemført. Business casen for gennemsejlingsscenariet har ført til en plan for optimering af lodsernes tjenestesteder, som planlægges gennemført i 2011.</p> <p>Projektet for etablering af et nyt hovedsæde og en ny administration er afsluttet og samplaceret med vagtplanlægningscenter i Svendborg.</p> <p>Brændstofprojektet er delvis gennemført, idet der mangler indgåelse af en kontrakt med forsvaret. Det Statslige Lodsvæsen vil arbejde videre med kontraktindgåelse i 2011.</p> <p>Projektdelen vedrørende opgradering af Navision og Lessor er gennemført. Projektdelen vedrørende implementering af økonomistyring og tidsregistrering er ligeledes gennemført.</p>

²² Søværnets Operative Kommando registrerer antal passager, og Lodstilsynet indberetter til respektive flagstater.

²³ Skibe som inden for de sidste seks måneder har passeret mindst fem gange gennem rute T, anses for at følge IMO anbefalingen og har således ikke pligt til at tage lods ombord

²⁴ Lodsens kan for at afværge en større ulykke vælge at lade det skib, der lods, gå på grund.

²⁵ Det statslige Lodsvæsen foretager regionallodsninger, højsølodsninger og gennemsejlingslodsninger. Ved en regionallodsning forstås lodsning af en sejlads eller en del heraf, som påbegyndes eller afsluttes i en dansk havn, uanset om der under sejladsen skiftes lods. En højsølodsning er en lodsning uden for et lands søterritorium. En gennemsejlingslodsning defineres som en lodsning, der ikke er en højsølodsning eller en regionallodsning, og hvor skibet ikke anløber dansk havn.

<ul style="list-style-type: none"> • COWI strukturprojekt med fokus på optimering af antal stationer, både og tjenestesteder. Afledt heraf ses tillige på bemandsituationen. Overordnet analyse forventes afsluttet juni 2010. Business case for gennemsejlings-scenarie forventes klar oktober 2010. • Etablering af hovedsæde og ny administration. Forventes afsluttes 4.kvartal 2010. • Brændstofprojekt med fokus på optimering af indkøb, miljø og forsyningssikkerhed. Forventes afsluttet juni 2010. • Opgradering Navision/Lessor platform til nyeste version, herunder opdatering af økonomistyring og elektronisk tidsregistrering. Forventes afsluttet oktober 2010 for opgradering, og ultimo 2010 for økonomistyring/tidsregistrering. <p>Aktivitetsmål</p>		
<p>4.4</p> <p>Ultimo 2009 blev der gennemført en brugertilfredshedsundersøgelse på de skibe, som tager lods ved gennemsejlinger (Storebælt og Øresund) samt ved skibsmæglere og andre kunder på de væsentligste konkurrenceudsatte områder (Fredericia, Kalundborg, Aabenraa og København).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Resultatet udmøntes i handlingsplaner på specifikke områder inden udgangen af 1. halvår 2010. • Handlingsplanerne er gennemført inden årets udgang. <p>Aktivitetsmål</p>	Opfyldt	På baggrund af den gennemførte brugertilfredshedsundersøgelse er kundefolder udarbejdet og udsendt til både medarbejdere og kunder. Arbejdet med at sikre, at lodserne optræder ens ombord i skibene, er igangsat som planlagt i 2010. Arbejdet fortsætter i 2011 i forbindelse med udviklingen af et kommende kvalitetssystem.
<p>4.5</p> <p>Lods om bord til det bestilte mødetidspunkt i 98 % af tilfældene.</p> <p>Kvalitetsmål</p>	Opfyldt	Det Statslige Lodsvæsen har i 2010 udført 17.363 lodsninger. Heraf blev 258 udført med forsinkelse. Det indebærer, at lodsen blev leveret til tiden i 98,5 pct. af tilfældene.
<p>4.6</p> <p>Som et særligt element i forhold til genopretning af den økonomiske balance i Det Statslige Lodsvæsen indgår tillige optimering</p>	Ikke opfyldt	Fra og med 2. kvartal 2010 har Det Statslige Lodsvæsen opgjort lods-ningsproduktiviteten på baggrund af tidsregistreringerne i lodsbestillings-systemet. Tidligere var opgørelsen baseret på lodsernes egne indberetninger. Det Statslige Lodsvæsen vurderer, at denne metode er mere nøj-

<p>af lodsningsproduktiviteten.</p> <p>Måling af lodsningsproduktivitet²⁶</p> $\frac{\text{Samlet lodsningstid} * 100}{\text{Samlet arbejdstid}} = X \%$ <table border="0"> <thead> <tr> <th>År</th> <th>Lodsningsproduktivitet</th> <th>Udsvingsmargin</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010</td> <td>: 30 pct.</td> <td>: +/- 2 pct. points</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>: 31 pct.</td> <td>: +/- 2 pct. points</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>: 32 pct.</td> <td>: +/- 2 pct. points</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>: 33 pct.</td> <td>: +/- 2 pct. points</td> </tr> </tbody> </table> <p>Produktivitetsmål</p>	År	Lodsningsproduktivitet	Udsvingsmargin	2010	: 30 pct.	: +/- 2 pct. points	2011	: 31 pct.	: +/- 2 pct. points	2012	: 32 pct.	: +/- 2 pct. points	2013	: 33 pct.	: +/- 2 pct. points		<p>agtig.</p> <p>Gennemførte lodsningstimer i 2010: Samlet lodsningstid : 119.090 timer Samlet arbejdstid : 504.720 timer (basis 24 timer) Lodsningsproduktivitet : 23,6%</p> <p>Lodsningsproduktiviteten i 2010 er således ikke opfyldt. Produktiviteten er steget med 0.4 procentpoint i forhold til 2009. Dette skal ses på baggrund af, at der i 2010 blev gennemført 17.363 lodsninger mod 19.566 i 2009. Den opnåede stigning i produktiviteten på trods af faldet i gennemførte lodsninger er bl.a. opnået som resultat af de gennemførte rationaliseringer.</p>
År	Lodsningsproduktivitet	Udsvingsmargin															
2010	: 30 pct.	: +/- 2 pct. points															
2011	: 31 pct.	: +/- 2 pct. points															
2012	: 32 pct.	: +/- 2 pct. points															
2013	: 33 pct.	: +/- 2 pct. points															
5. Myndighedsopgaver																	
<p>5.1</p> <p>Farvandsvæsenet foretager løbende en revision af afmærkningen i danske farvande. Ved afmærkningsrevision forstås en systematisk gennemgang af afmærkningssystemet i de indre danske farvande med det formål at bringe overensstemmelse mellem afmærkningen og de gældende bestemmelser herfor. Revisionen sikrer, at afmærkningen er tidssvarende set i forhold til f.eks. ændrede geografiske forhold og/eller ved ændrede sejladsmønstre. Revisionen sikrer også, at afmærkningen i videst muligt omfang har samme standard overalt i de indre danske farvande. Revisionen kan føre til beslutninger om nyudlægning, justering og evt. inddragelse af afmærkning. I forbindelse med afmærkningsrevisionen tilsikrer Farvandsvæsenet tillige, at omkostningerne ved afmærkningen bæres af dem, der ifølge loven er forpligtede hertil. I indeværende år afsluttes afmærkningsrevision i Vadehavet og påbegyndes i Svendborg Sund samt dele af farvandet syd for Fyn.</p>	<p>Delvist opfyldt</p>	<p>Den planlagte inddragelse af afmærkning i Vadehavet er stoppet midlertidigt, idet der viste sig behov for at afholde yderligere et møde med interessenterne i området. Mødet blev gennemført i januar 2011, og arbejdet forventes afsluttet i 2011.</p> <p>I Farvandet syd for Fyn er der afsendt informationsskrivelse til relevante interessenter, og informationsindhentning om de enkelte sømærker er stort set afsluttet.</p> <p>Afmærkning er gennemgået og beskrevet i Svendborg Sund og dele af Farvandet syd for Fyn.</p>															

²⁶ Formlen viser den samlede lodsningstid i forhold til lodsernes samlede arbejdstid. Resultatkravet skal ses i sammenhæng med den overordnede målsætning om at skabe balance i Det Statslige Lodsvæsens økonomi, dvs. under forudsætning af gennemførelsen af en række strukturændringer på området.

<ul style="list-style-type: none"> • Inddragelse af afmærkning i Vadehavet er gennemført inden årets udgang. • Afmærkning er gennemgået og beskrevet for så vidt angår Svendborg sund og dele af farvandet syd for Fyn inden årets udgang. <p>Aktivitetsmål</p>		
<p>5.2 Ruterevision</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forslag til justerede sejlruiter og nye trafiksepareringssystemer (TSS) i Skagerrak og Kattegat er sendt i høring inden årets udgang (sker i samarbejde med Søfartsstyrelsen og Transportstyrelsen i Sverige). • Rute C, rute E, rute F og rute B (fra Hals og sydøst over til møde med rute D) er nedlagt, og den tilhørende flydende afmærkning er inddraget inden årets udgang (sker i tæt samarbejde med Søfartsstyrelsen og Kort & Matrikelstyrelsen). <p>Aktivitetsmål</p>	Delvist opfyldt	<p>Det nye rutesystem er i hovedtræk fastlagt af de maritime myndigheder, og søopmåling på svensk og dansk side pågår. De danske søfartsmyndigheder (Farvandsvæsenet, Søfartsstyrelsen samt Kort og Matrikelstyrelsen) har udsendt en informationsskrivelse om nedlæggelse af visse ruter i Kattegat til en lang række interessenter. Skrivelsen blev udsendt den 16. juli 2010.</p> <p>Det endelige forslag vedrørende de tiltag, der kræver IMO godkendelse, er forsinket og bliver først sendt ud i løbet af 1. kvartal 2011 med Søfartsstyrelsen som ansvarlig. Denne del af resultatkravet er således ikke opfyldt i 2010. Rute C,E,F og B (fra Hals og sydøst over til møde med rute D) blev nedlagt den 1. oktober 2010, og den tilhørende flydende afmærkning blev samtidig inddraget. Denne del af resultatkravet er således opfyldt.</p>
<p>5.3</p> <p>Farvandsvæsenet ønsker at have væsentlig kompetence inden for maritim fysisk planlægning (<i>maritime spatial planning</i>) for at kunne påvirke principperne for sådan planlægning på europæisk plan og for at kunne medvirke aktivt til introduktion af maritim fysisk planlægning i Danmark.</p> <p>I 2010 skal Farvandsvæsenet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inden årets udgang udarbejde et policydokument på området med særlig fokus på skibsfartens behov (under anvendelse af bl.a. AIS-spor) • Arbejde for at der etableres et forum for udveksling af informationer om maritim fysisk planlægning mellem relevante danske myndigheder • Udbygge det etablerede netværk i relevante internationale fora, med vægt på EU, The Helsinki Commission (HELCOM) og Vision and Strategy around the Baltic Sea (VASAB). 	Opfyldt	<p>Policydokument er udarbejdet i 2010, ligesom Farvandsvæsenet har deltaget i internationale møder og udbygget såvel det nationale som det internationale netværk indenfor maritim fysisk planlægning.</p> <p>Der er nu nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe.</p> <p>Farvandsvæsenet har tilbudt sekretærbistand i arbejdet under en VASAB-HELCOM gruppe, der arbejder med maritim fysisk planlægning, men det er usikkert om det fortsat er aktuelt for gruppen.</p>

Aktivitetsmål		
6. Interne strategiske fokusområder		
6.1 Det gennemsnitlige antal sygedage pr. ansat overstiger ikke 5 dage (ekskl. langtidsfravær og sygdom blandt ansatte på særlige ansættelsesvilkår)	Ikke opfyldt	Det gennemsnitlige sygefravær i Farvandsvæsenet i 2010 lå på 10,4 dage mod statens gennemsnit på 8,4 dage for samme periode. Det betyder, at Farvandsvæsenet i 2010 desværre har oplevet en væsentlig stigning i sygefraværet, idet gennemsnittet i Farvandsvæsenet i 2009 lå på 8,3 dage imod statens gennemsnit på 9,0 dage. Farvandsvæsenet arbejder systematisk med at nedbringe sygefraværet blandt andet ved omsorgssamtaler og fokus på stress m.v..
6.2 Udviklingsplaner for alle medarbejdere, som har været ansat i mere end 12 måneder, skal foreligge. Planerne skal justeres minimum én gang om året i forbindelse med afholdelse af de årlige udviklingssamtaler.	Delvist opfyldt	90,58 % af alle medarbejdere har en udviklingskontrakt, der er udarbejdet i 2010, hvilket repræsenterer en væsentlig stigning i forhold til 2009, hvor 36,1% af medarbejderne ansat over et år havde en udviklingskontrakt. Farvandsvæsenet vil også fremover arbejde med at få dette tal højere op blandt andet ved fortsat ledelsesmæssigt fokus.

Bilag 2

Noter til resultatopgørelse og balance, Farvandsvæsenet

Noter til resultatopgørelsen

Note 1: Tab på debitorer

Der er i 2010 afskrevet 99.641 kr. på debitorer.

Note 2: Ekstraordinære poster og nedskrivninger

Der er ikke ekstraordinære poster. Farvandsvæsenet har nedskrevet enkelte aktivers værdi i medfør af tilstedeværelseskontrol og øvrige undersøgelser. Der er ikke foretaget nedskrivninger af aktiver i forbindelse med aktivernes anskaffelse.

Eventualforpligtelser:

Farvandsvæsenet har forpligtelser vedrørende retablering af lejede arealer mv. Samtidig medfører en række tillæg i forbindelse med ansættelsesforhold etc eventualforpligtelser. I alt er opgjort følgende:

Beløb i forbindelse med aflønning og bonusordninger:	
Seniorbonus (udbetales i 2011)	550.000,00
Engangsvederlag til chefer	350.000,00
Beløb i forbindelse med aflønning og bonusordninger i alt	900.000,00
Retableringsforpligtelser:	
Retablering ved fyr	21.543.450,00
Retablering ved redningsstationer	12.171.238,00
Retablering ved vagerdepoter	4.114.078,00
Retablering ved driftscentre	10.459.121,00
Retableringsforpligtelser i alt	48.287.887,00
Eventualforpligtelser i alt	49.187.887,00

Noter til balancen

Note 3: Immaterielle anlægsaktiver

(mio. kr.)	Færdiggjorte udviklingsprojekter	Erhvervede koncessioner, patenter, licenser m.v.	I alt
Kostpris	0,0	22,9	22,9
Primokorrektioner og flytning ml. bogføringskredse	0,0	0,0	0,0
Tilgang	0,0	0,0	0,0
Afgang	0,0	-0,1	-0,1
Kostpris pr. 31.12.2010	0,0	22,8	22,8
Akkumulerede afskrivninger	0,0	-21,3	-21,3
Akkumulerede nedskrivninger	0,0	0,0	0,0
Akkumulerede af- og nedskrivninger 31.12. 2010	0,0	-21,3	-21,3
Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2010	0,0	1,5	1,5
Årets afskrivninger	0,0	-2,2	-2,2
Årets nedskrivninger	0,0	0,0	0,0
Årets af- og nedskrivninger	0,0	-2,2	-2,2

(mio. kr.)	Udviklingsprojekter under udførelse
Primo saldo pr. 1. januar 2010	0,0
Tilgang	0,0
Nedskrivninger	0,0
Overført til færdiggjorte udviklingsprojekter	0,0
Kostpris pr. 31.12.2010	0,0

Note 4: Materielle anlægsaktiver

(mio. kr.)	Grunde, arealer og bygninger	Infrastruktur	Prod.anlæg og maskiner	Transportmateriel	Inventar og IT-udstyr	I alt
Kostpris	108,1	0,0	168,7	382,6	28,0	687,4
Primokorrekationer og flytning mellem bogføringskredse	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tilgang	3,3	0,0	1,2	3,2	4,0	11,7
Afgang	-6,5	0,0	-2,0	-4,1	-3,0	-15,6
Kostpris pr 31.12.2010	104,9	0,0	167,9	381,7	29,0	683,5
Akkumulerede afskrivninger	-9,2	0,0	-98,2	-164,7	-23,9	-296,0
Akkumulerede nedskrivninger	-0,8	0,0	-0,6	-0,4	0,0	-1,8
Akkumulerede af- og nedskrivninger 31.12.2010	-10,0	0,0	-98,8	-165,1	-23,9	-297,8
Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2010	94,9	0,0	69,1	216,6	5,1	385,7
Årets afskrivninger	-1,2	0,0	-7,5	-10,1	1,7	-17,1
Årets nedskrivninger	0,5	0,0	-0,6	-0,4	0,0	-0,5
Årets af- og nedskrivninger	-0,7	0,0	-8,1	-10,5	1,7	-17,6

Note: I Farvandsvæsenets materielle aktiver indgår en række fyrtårne og fyr på kunstige øer som infrastruktur. Aktiver i Grønland er indregnet til bogførte værdier, mens aktiver, som forventes overdraget til Færøerne indregnes til nul.

(mio. kr.)	Igangværende arbejder for egen regning
Primo saldo pr. 1. januar 2010	7,9
Tilgang	7,4
Nedskrivninger	0,0
Overført til materielle anlægsaktiver	-12,5
Kostpris pr. 31.12.2010	2,8

Bilag 3

Regnskabsaflæggelse for og regnskabsmæssige forklaringer, Farvandsvæsenet:

Farvandsvæsenet har ikke forelagte investeringer, gebyrordninger eller administrerede tilskudsordninger.

Indtægtsdækket virksomhed

Tabel 12: Akkumuleret resultat for indtægtsdækket virksomhed (mio. kr.)

	Ultimo 2007	Ultimo 2008	Ultimo 2009	Ultimo 2010
Afmærkning i kontrakt	1,1	1,2	2,5	2,3
§ 12.31.01.90, Resultat	1,1	1,2	2,5	2,3
<i>Akkumuleret resultat</i>	<i>0,8</i>	<i>2,1</i>	<i>4,6</i>	<i>6,9</i>
Udchartring af Argus	1,4	1,4	0,0	0,0

Note: Udchartring af "Argus" var ikke korrekt indregnet i indtægtsdækket virksomhed i tidligere år, jf. årsrapporterne fra 2006-2008.

Tilskudsfinansierede aktiviteter

Tabel 13: Tilskudsfinansierede aktiviteter (mio. kr.)

Ordning	Overført overskud fra tidligere år	Årets tilskud	Årets udgifter	Årets resultat	Overskud til videreførelse
EfficienSea	0,1	0,0	3,6	-3,6	-3,5
I alt	0,1	0,0	3,6	-3,6	-3,5

Farvandsvæsenet har siden 2009 drevet det treårige projekt EfficienSea, som hovedsageligt finansieres med EU midler fra programmet INTERREG Baltic Sea Region.

Udover at være ansvarlig for det samlede projekt, som i alt tæller 16 partnere Østersøen og har et samlet budget på 8 mio. euro, er Farvandsvæsenet ansvarlig for arbejds pakken vedr. e-navigation, hvis overordnede formål er at styrke sejlads sikkerheden ved blandt andet at sikre kaptajnen det rette og nødvendige overblik på broen.

Projektet er således komplekst i sin konstruktion, og kravene til Farvandsvæsenet som overordnet ansvarlig har også på det administrative område været krævende. Det har vist sig særligt vanskeligt at indhente input fra parterne og i samarbejde med revisionen at få udarbejdet de nødvendige rapporter med anmodning om frigivelse af midler fra EU til projektet ("claims"). Dette arbejde er nu prioriteret højere, og midlerne fra EU forventes frigivet løbende i 2011.

Bilag 4

Redegørelse for metode til omkostningsfordelinger, Farvandsvæsenet

Farvandsvæsenet anvender ressourceystemet DeMars til direkte at registrere de medgåede løn- og personaleomkostninger ved produktion af Farvandsvæsenets ydelser og produkter. Også indtægter ved salg af ydelser henregnes direkte til de relevante produkter og ydelser.

Der sker enkelte fordelinger via opgørelse og fordeling af skibs- og værkstedstimeomkostninger (fra inspektionsskibene "Poul Løwenørn" og "Jens Sørensen" samt de to driftscentre i Korsør og Grenå). Ikke afregnede timeomkostninger henregnes til de ydelser og produkter, de primært er afsat til ud fra de omkostningssteder, de er registreret på.

Renteomkostninger er fordelt på produkter efter aktivmasse på de respektive omkostningssteders primære ydelser/produkter. Øvrige poster er fordelt mellem produkterne forholdsmæssigt efter beløb.

Der er i regnskabet for 2010 yderligere fordelt omkostninger vedr. drift af Søkvæsthuset (Farvandsvæsenets hovedbygning i København) og administrativ IT-drift. Disse omkostninger er fordelt til Farvandsvæsenets produkter på baggrund af opgjorte medarbejdertal i 2010 (anvendes til fordeling mellem afdelinger) og de enkelte afdelingers omkostninger til de enkelte produkter (anvendes til fordeling mellem produkter).

Endelig er løn omkostninger vedr. løn-, personale- og HR-arbejde fordelt til Farvandsvæsenets produkter på baggrund af den opgjorte fordeling af årsværk pr. afdeling (inkl. medarbejdere udenfor Søkvæsthuset) og den nævnte fordeling af afdelingernes omkostninger på produkter.

Bilag 5

Regnskaber for Det Statslige Lodsvæsen, herunder personale

5.1 Anvendt regnskabspraksis

Det Statslige Lodsvæsen er i henhold til Lodsloven, lov nr. 567 af 9. juni 2006, inden for et fastsat varsel forpligtet til at stille lods til rådighed for skibe, som måtte ønske det, eller som er omfattet af lodspligt.

I henhold til Lodsloven skal lodserierne uanset organisationsform føre regnskab over deres virksomhed og de enkelte lodsninger.

Det Statslige Lodsvæsen er ikke omfattet af omkostningsreformen og aflægger ikke omkostningsregnskab efter principperne heri.

I resultatopgørelsen indregnes indtægter i takt med, at de indtjenes. Indtægterne opgøres som lodsningssindtægter og øvrige indtægter.

I 2010 udgjorde lodsningssindtægterne ca. 99,4 % af de samlede indtægter. I resultatopgørelsen indregnes ligeledes alle omkostninger, herunder afskrivninger.

Omsætningsaktiver som debitorer og andre tilgodehavender optages til kostpris. Der hensættes ikke til tab på debitorer.

Anlægsaktiver optages ved første indregning til kostpris. Efterfølgende gennemgås materielle anlægsaktiver årligt for at afgøre, om der er sket værdiforringelse ud over det, som udtrykkes ved normal afskrivning. Hvis det er tilfældet, foretages nedskrivning til den lavere genindvindingsværdi. Ejendomme optages til anskaffelsespris, hvor den foreligger, og til den offentlige ejendomsvurdering for resterende ejendomme.

Kortfristede gældsforpligtelser optages til kostpris. Der forefindes ikke langfristede gældsforpligtelser, idet kassekreditte behandles som kortfristet gæld.

5.2 Sammendrag af regnskab 2010 for Det Statslige Lodsvæsen

Tabel 14: Sammendrag af regnskab 2010 for Det Statslige Lodsvæsen, hovedkonto 12.31.11 (mio. kr.)

Indtægter	316,4
Omkostninger, inkl. Afskrivninger	309,6
Driftsoverskud	6,8
Nettobevilling	0,0

Det Statslige Lodsvæsen, 2011

Tabel 15: Finanslov 2011, hovedkonto 12.31.11 (mio. kr.)

Finanslovsforslag	R 2009	B 2010	F 2011	BO1 2012	BO2 2013	BO3 2014
123111 Det Statslige Lodsvæsen						
12311110 Almindelig virksomhed						
11 Salg af varer	275,0	342,0	341,0	341,0	341,0	341,0
16 Husleje, leje arealer, leasing	3,3	22,5	21,0	21,1	22,0	23,5
18 Lønninger	235,8	232,0	227,4	226,8	226,4	225,1
21 Andre driftsindtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
22 Andre ordinære driftsomkostninger	84,0	85,2	82,7	81,8	82,3	83,0
25 Finansielle indtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
28 Ekstraordinære indtægter	-49,5	-0,7	-8,2	-9,6	-8,6	-7,7
29 Ekstraordinære omkostninger	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1
43 Interne statslige overførselsudgifter	0,4	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
I alt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Tabel 16: Regnskab 2009 sammenlignet med regnskab 2010 (mio. kr.)

	Regnskab 2010	Regnskab 2009	Difference (R10-R09)
Indtægter:			
Lodsningsindtægter	314,5	273,4	41,1
Diverse indtægter	1,9	1,5	0,4
Renteindtægter	0,1	0,1	-
Indtægter i alt	316,5	275,0	41,5
Udgifter:			
Bådernes drift	26,7	25,4	1,3
Fartøjsfonde	1,2	2,3	-1,1
Lønoms-kostninger	227,1	235,8	-8,7
Uddannelse	1,3	2,3	-1,0
Ejendom/lokaleomkostninger	3,9	3,3	0,6
Øvrige omkostninger	20,2	23,2	-3,0
Rejseomkostninger	19,3	22,4	-3,1
Renteudgifter	4,7	4,5	0,2
Afskrivninger	5,3	5,3	-
Udgifter i alt	309,7	324,5	-14,8
Resultat for året	+6,8	-49,5	56,3

Årets resultat

Indtægterne

Det Statslige Lodsvæsens samlede indtægter steg fra 273,4 mio. kr. i 2009 til 314,5 mio. kr. i 2010, jf. tabel 16 ovenfor. Stigningen er sket med baggrund i indførelsen af et nyt takssystem pr. 1. oktober 2009 og har således haft virkning gennem hele 2010.

Antallet af lodsnings er faldet fra 19.566 i 2009 til 17.363 i 2010, hvilket svarer til en nedgang på 2.203 lodsnings. Nedgangen er påvirket af en generel nedgang i skibstrafikken i danske farvande. Det bemærkes, at en sanering af Det Statslige Lodsvæsens rutesystem har resulteret i et databrud ved opgørelser af antallet af lodsnings. Databrudet indebærer bl.a. en reduktion i antallet af regionallodsnings.

Omkostninger

Det Statslige Lodsvæsens samlede omkostninger inkl. afskrivninger er faldet fra 324,5 mio. kr. i 2009 til 309,7 mio. kr. i 2010. Det svarer til et fald i de samlede omkostninger på 4,6 %. Faldet i omkostningerne har bl.a. baggrund i en samling af Det Statslige Lodsvæsens ledelse, administration og lodsbestilling i ét hovedkvarter i Svendborg. Den nye centralledelse har i 2010 sat fokus på effektiv drift og omkostningsbesparelser.

Tabel 16 viser, at de væsentligste reduktioner i omkostninger i 2010 er reduktioner på henholdsvis lønomkostninger, øvrige omkostninger og rejseomkostninger. Reduktionen i lønomkostninger og rejseomkostninger kan henføres til nedgang i medarbejderantallet, jf. tabel 18 nedenfor. Reduktionen i øvrige omkostninger kan især henføres til lavere omkostninger til konsulentbistand og søkort.

Resultat for året

Årets resultat for 2010 er et overskud på 6,8 mio. kr., hvilket svarer til en forbedring af resultatet med 56,3 mio. kr. fra 2009 til 2010. De væsentligste årsager til forbedringen af resultatet er dels indførelsen af et nyt takssystem, som har virket gennem hele 2010, dels et fald i omkostningerne som følge af effektiviseringer og øget omkostningsbevidsthed.

Genopretningsplanen

Det Statslige Lodsvæsen er pålagt at følge en genopretningsplan for dets økonomi. Efter planen skal Det Statslige Lodsvæsen opnå et driftsresultat på 6,6 mio. kr. i 2010. Det faktiske resultat blev på 6,8 mio. kr., jf. tabel 16 ovenfor. Dermed har Det Statslige Lodsvæsen nået genopretningsplanens driftsmål for 2010.

Afviigelser mellem budget og regnskab

Tabel 17: Bevilling 2010 sammenlignet med regnskab 2010, hovedkonto 12.31.11 (mio.kr.)

	R 2010	B 2010	R 2010 - B 2010
123111 Det Statslige Lodsvesen			
12311110 Almindelig virksomhed			
11 Salg af varer	316,4	342,0	-25,6
16 Husleje, leje arealer, leasing	3,9	3,6	-0,3
18 Lønninger	227,1	235,7	8,6
22 Andre ordinære driftsomkostninger	78,0	101,4	23,4
25 Finansielle indtægter	0,1	0,0	0,1
28 Ekstraordinære indtægter *	6,8	0,7	6,1
29 Ekstraordinære omkostninger	0,0	0,0	0,0
43 Interne statslige overførselsudgifter	0,7	0,6	-0,1
I alt	0	0	

Finanslovens udgangspunkt er, at Det Statslige Lodsvesens nettobevillingstal pr. definition altid er i balance og lig med nul, således at Forsvarsministeriets samlede budgetramme ikke påvirkes, jf. tabel 17 ovenfor. Forskellen mellem årets omkostninger og årets indtægter opsamles på konto 28, mens de årlige over-/underskud efter afskrivninger akkumuleres i Det Statslige Lodsvesens nettoformue. Denne nettoformue anvendes til at imødegå udsving i omsætningen på salg af lodsninger og er dermed med til at sikre, at Det Statslige Lodsvesen er selv-bærende og selvfinansierende.

Personale, DanPilot (2007-2011)

Tabel 18: Personaleregnskab, Det Statslige Lodsvesen (2007-2010)

	Regnskab 2007	Regnskab 2008	Regnskab 2009	Regnskab 2010
Antal årsværk	283	279	285	262
Tilgang af medarbejdere	46	20	5	7
Afgang af medarbejdere	33	22	16	19

Det Statslige Lodsvesen har i 2010 arbejdet på at optimere organisationen på en række dimensioner, herunder med hensyn til antallet af årsværk. Det er i denne forbindelse lykkedes at reducere antallet af lodser, administrative medarbejdere og ansatte i lodsbestillingen med ca. 13 årsværk. Det Statslige Lodsvesen vil fortsætte processen med at tilpasse organisationen i 2011.

