

Årsrapport 2009

Øget sejladssikkerhed gennem brugerfokus



1. 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 Øresund¹, 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, vrug, 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 2009. Årets resultat- og direktørkontrakt er en udmøntning af Farvandsvæsenets **strategiske fokusområder**:

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

Hovedkonti

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

AIS (Automatic Identification System)

Udveksling af oplysninger

AIS gør det muligt at udveksle oplysninger mellem skibe indbyrdes og mellem skibe og landstationer.

Oplysningerne kan deles op i tre kategorier:

- Identifikation f.eks. skibets navn, kalde-signal eller IMO-nummer
- Navigation f.eks. skibets position, kurs og fart.
- Skibets rejse f.eks. skibets destination, ankomsttidspunkt og skibets aktuelle dybgang.

Landbaserede AIS-systemer

Farvandsvæsenet driver og har ansvaret for et landbaseret AIS-system i Danmark. Det landbaserede AIS-system består af et antal basestationer, som opsamler AIS-signaler fra alle AIS-udstyrede skibe i de danske farvande. Disse data benyttes til statistikker, prognoser og til historiske hændelser.

¹ Se faktaboks side 3.

1.2. Årets faglige resultater

Årets faglige resultater afspejler, at der i 2009 var fokus på øget sejladsikkerhed gennem brugerfokus.

At sætte et klart fokus på brugerne handler blandt andet om inddragelse af brugerne og optimering af produkterne og serviceydelse, som skaber værdi for brugeren.

Som det fremgår af målrapporteringen nedenfor, har Farvandsvæsenet i alt opfyldt 52,8 % af de fastsatte krav i Farvandsvæsenets resultatkontrakt med Forsvarsministeriet 2009. I forhold til Farvandsvæsenets kerneproduktion er mange væsentlige resultater opnået i 2009.

Ud af i alt 8 effektmål, som dækker meget centrale dele af Farvandsvæsenets samlede opgavevaretagelse, er de 6 opfyldte, mens 2 er ikke opfyldte. Det kan tilføjes, at mange af de mål, som er vurderet ikke opfyldte alene skyldes tidsmæssige forskydninger. Disse mål er enten færdiggjort senere i 2009 eller primo 2010.

Blandt de væsentligste faglige resultater inden for **sejladsinformation** skal fremhæves, at den nye og forbedrede hjemmeside (resultatkrav 1.1), som er rettet mod *brugernes behov*, har medført en stigning i antal besøg på 76 %, hvilket er særdeles tilfredsstillende. Et vigtigt element på hjemmesiden er de oceanografiske og hydrografiske prognoser, og krav til kvalitet på dette område (resultatkrav 1.2) blev opfyldt i 2009.

Der har været fokus på den strategiske kommunikation (resultatkrav 1.4), hvor der er arbejdet med Farvandsvæsenets image for at sikre, at *flere brugere kender til vores produkter*.

På området **afmærkning og navigation** er de gode resultater i forhold til effektmål en indikation på, at Farvandsvæsenets forebyggende arbejde for at sikre sejladsen har den ønskede virkning. For at kunne blive endnu bedre til at måle effekten på sejladssikkerheden af den forebyggende indsats, har Farvandsvæsenet i 2009 udviklet en første version af et *near miss* værktøj (resultatkrav 2.4). Der arbejdes i 2010 videre med *brugerdrevet tilpasning* af værktøjet.

I 2009 opstartede Farvandsvæsenet et forsøg med større afmærkning, idet benchmarks med andre lande har vist, at den fysiske størrelse på afmærkningen i de danske farvande er relativt lille.

I forsøgsperioden har forskellige brugergrupper været inddraget for at tegne et så nuanceret billede som muligt. Forsøget fortsætter i 2010, idet der endnu ikke har vist sig en klar konklusion vedrørende fordele og ulemper ved en ny og større afmærkning af plast (langt størstedelen af den nuværende afmærkning er af jern).

Near-miss

En near-miss er en hændelse, der var tæt på at udvikle sig til en kollision eller en grundstødning. Farvandsvæsenet er i gang med at udvikle et værktøj, som ved hjælp af AIS-data kan opdage near-miss episoder. Målet er at opstille effektmål for antallet af near-miss pr. år i danske farvande og at vurdere sejladssikkerheden i givne områder. En af udfordringerne er at få elektronisk identifikation af near-miss hændelser på basis af AIS-data.

På dette område har der ligeledes været et stærkt *brugerfokus* i forbindelse med projekt EfficienSea, hvor især arbejds pakken vedrørende e-navigation kræver stor brugerinvolvering, og resultatet ventes at kunne få endog stor betydning for sejladssikkerheden – også internationalt, idet projektet omfatter 6 lande, men i øvrigt har stor bevågenhed i såvel EU som IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities).

EfficienSea

Formålet med EU-projektet EfficienSea er at forbedre sejladssikkerheden i Østersøregionen. Det skal ske ved, at de 16 partnere i det 8 mio. euro store projekt (EU's hidtil største) samarbejder om at udvikle værktøjer, der medvirker til sikker, bæredygtig og effektiv trafik til søs. Fokus i projektet er på innovative løsninger inden for farvandssikring (e-navigation), risikohåndtering, VTS samt at tiltrække unge til det maritime erhverv.

e-navigation

e-navigation er en ensartet digital indsamling, integration, udveksling og præsentation af maritim information om bord og på land. Formålet er at sikre sejladsen, fremme tryghed til søs og sikre havmiljøet ved at forbedre havn til havn navigation og andre ydelser. E-navigation er en arbejds pakke under EU-projektet EfficienSea. I 2010-11 skal konceptet testes på skibe. Projektet skal levere afprøvede forslag til konkrete e-navigations services.

Kystredningstjenesten har igen i 2009 opnået meget fine reaktionstider og et flot resultat for så vidt angår andelen af redningsaktioner, hvor netop Farvandsvæsenets indsats (som en del af det samlede danske søredningsberedskab) har haft en positiv virkning på udfaldet af de gennemførte redningsaktioner (resultatkrav 3.1).

For så vidt angår resultatkravene med *brugerfokus* har resultaterne ikke været så tilfredsstillende, idet en brugerundersøgelse som led i kvalitetssikringen ikke blev færdiggjort i 2009 (resultatkrav 3.3). Undersøgelsen påregnes dog færdiggjort primo 2010.

I relation til **lodsning udført af Det Statslige Lodsvæsen** var der i 2009 fokus på at sikre genopretning af økonomien i Det Statslige Lodsvæsen. En ny takstbekendtgørelse trådte i kraft den 1. oktober 2009, og hermed er en vigtig del af fundamentet for at sikre et konkurrencedygtigt statsligt Lodsvæsen på plads. I 2009 igangsatte Farvandsvæsenet desuden et strukturprojekt med henblik på optimering af antal lodsstationer, både og tjenestesteder. Disse opgaver krævede meget fokus, og det betød, at en række andre opgaver, særligt i relation til resultatkrav om brugerinddragelse (resultatkrav 4.3 og 4.4) og optimering af driften (resultatkrav 4.5 og 4.7) blev forsinkede og ikke opfyldte.

Positivt er det imidlertid, at andelen af skibe i Storbælt, der følger IMOs² lodsanbefalinger (resultatkrav 4.1), fortsat lever op til det krav, Farvandsvæsenet arbejder ud fra. Det er således fortsat over 95 % af de omfattede skibe, der frivilligt tager lods om bord eller opfylder 5/6 reglen³, hvilket er tilfredsstillende.

For **myndhedsområdet** har Farvandsvæsenet i 2009 profileret sig som en væsentlig myndighed i forhold til at kunne påvirke arbejdet med maritim fysisk planlægning i Danmark over de kommende år (resultatkrav 5.1). Farvandsvæsenet har gennem deltagelse i relevant samarbejde, særligt i EU-regi, styrket det nødvendige netværk såvel nationalt som internationalt.

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.

² International Maritime Organization

³ Skibe, som inden for de seneste seks måneder har passeret mindst fem gange gennem Rute T, anses for at opfylde IMO anbefalingen

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)	2007	2008	2009
Resultatopgørelse			
Ordinære driftsindtægter	-277,5	-280,9	-291,6
- heraf indtægtsført bevilling	-255,8	-264,5	-267,1
- heraf eksterne indtægter	-21,7	-16,4	-24,5
- heraf øvrige indtægter	-	-	-
Ordinære driftsomkostninger	257,0	258,2	284,4
- heraf løn	135,7	135,2	150,3
- heraf af- og nedskrivninger	28,1	29,3	29,8
- heraf øvrige omkostninger	93,3	93,7	104,2
Resultat af ordinær drift	-20,5	-22,7	-7,2
Resultat før finansielle poster	-24,2	-33,1	-12,0
Årets resultat	-8,1	-11,8	9,0
Balance			
Anlægsaktiver	429,4	420,1	419,0
Omsætningsaktiver	23,8	22,3	26,8
Egenkapital	-23,6	-25,4	-5,3
Langfristet gæld	-431,4	-429,7	-419,6
Kortfristet gæld	-38,5	-51,3	-71,5
Låneramme	493,6	492,0	490,8
Træk på låneramme (FF4 + FF6)	431,4	425,2	414,5
Finansielle nøgletal			
Udnyttelsesgrad af låneramme	87,4%	86,4%	84,5%
Negativ udsvingsrate	3,5	1,7	0,0
Overskudsgrad	2,9%	4,2%	-3,1%
Bevillingsandel	92,2%	94,2%	91,6%
Nøgletal			
Kapitalandel	15,9%	17,9%	17,4%
Opretholdelsesgrad	43,6%	115,2%	92,5%
Personaleoplysninger			
Antal årsværk	306	312	323
Årsværkspris	434.967	425.321	453.560
Lønomsætningsandel	48,5%	47,9%	50,3%
Lønsumsloft	134,6	140,4	143,7
Lønforbrug	133,1	132,7	146,5

Farvandsvæsenet sluttede 2009 med et merforbrug på 9,0 mio. kr. i forhold til bevillingen. Farvandsvæsenets har dækket merforbruget med opsparet overskud fra tidligere år. Derfor anses regnskabsresultatet samlet set for tilfredsstillende. Resultatet af den ordinære drift er et mindreforbrug på 7,2 mio. kr., men dette kan ikke finansiere de resterende omkostninger, navnlig renteudgifter vedr. langfristet gæld. Resultatet skyldes til dels enkeltstående poster, men også stigende omkostninger til personale og til reparation og vedligeholdelse af bygninger og materiel. Blandt de enkeltstående poster skal særligt nævnes omkostninger til understøttelse af redningsmænd på 3,5 mio. kr., som tidligere finansieredes af Finanslovens § 36. og en korrekti-

on på 4,2 mio. kr. vedrørende feriepenge. Endvidere har Farvandsvæsenet finansieret VTS Øresund inden for gældende bevilling. De nævnte finansieringsbehov er af en sådan størrelse, at der i samarbejde med Forsvarsministeriet søges en løsning, og i den forbindelse er der peget på forskellige strukturtiltag, som er under overvejelse.

Set i forhold til tidligere år har Farvandsvæsenets indtægter udviklet sig positivt: Bevillingen er steget 2,6 mio. kr. siden 2008, men til gengæld er der kommet nye opgaver til, jf. oven for. Salg af varer og tjenesteydelser er steget, set i forhold til 2008. Men den generelle tendens for salgsindtægter mv. er vigende. Der er også stigende indtægter fra

tilskud til egen drift. Den store stigning i forhold til 2008 skyldes dog tidsmæssigt sammenfald af de sidste afregninger vedr. afsluttede projekter og den første afregning vedr. EfficienSea- projektet.

De samlede lønomkostninger er steget med 15,1 mio. kr. siden 2008. Stigningen reflekteres i den viste årsværkspris. Af stigningen vedrører imidlertid 3,5 mio. kr. fra understøttelsesomkostninger til redningsmændene, mens 4,2 mio. kr. skyldes en engangsudgift vedrørende feriepenge. Det skal bemærkes, at omkostningerne til understøttelsesordningen forventes at stige fremover. Den resterende stigning (7,7 mio. kr. eller 5,4 % af omkostningerne) udgøres dels af overenskomstmæssige reguleringer, dels af flere og dyrere medarbejdere. Personalemkostningerne må altså ventes at have et højere niveau i de kommende år, selvom feriepengekorrektionen er en engangsudgift.

Også de øvrige ordinære driftsomkostninger er steget siden 2008, nemlig 8,8 mio. kr. eller 10,1%. En stor del af stigningen skyldes, at 2008 havde et meget lavt omkostningsniveau: Der opløstes henrettelser for 21,0 mio. kr., hvilket sænkede drifts-

omkostningerne tilsvarende. Dertil kommer (når der ses bort fra store engangsomkostninger i 2008) at omkostningerne til reparation og vedligeholdelse af Farvandsvæsenets bygninger og materiel generelt er højere i 2009.

Samlet har resultatet af ordinær drift udviklet sig negativt – det er faldet med 15,5 mio. kr. til et mindreforbrug på 7,2 mio. kr. Dermed er der ikke balance i forhold til de finansielle omkostninger på 20,5 mio. kr., som dog er 1,1 mio. kr. lavere end sidste år. Kapitalandelen, der udgøres af afskrivninger og renter i forhold til ordinære driftsindtægter, er forholdsvis stabil omkring 17%, idet mange af Farvandsvæsenets aktiver er bygninger, skibe og redningsbåde med stor anskaffelsværdi og lang levetid. Det er tilsvarende store enkeltinvesteringer, der er den væsentligste forklaring på den svingende opretholdelsesgrad (tilgangen i anlægsaktiver i forhold til årets afskrivninger).

1.4. Opgaver og ressourcer

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

Tabel 2: Sammenfatning af økonomi for Farvandsvæsenets produkter/ydelser

Opgave (mio. kr.)	Indtægtsført bevilling	Øvrige indtægter	Omkostninger	Andel af årets overskud
0 Hjælpefunktioner/Generel ledelse og administration	68,8	10,6	69,8	9,5
1 Sejladsinformation	21,8	1,1	43,5	-20,7
2 Afmærkning, navigationssystemer og overvågning	111,8	19,5	122,7	8,7
3 Kystredning	53,5	1,7	69,8	-14,6
4 Lodsning udført af Det Statslige Lodsvæsen	-	0,0	0,0	0,0
5 Myndighedsopgaver	11,2	0,0	3,2	8,1
I alt	267,1	32,8	309,0	-9,0

Den sidste kolonne i tabel 2 (Andel af årets overskud) viser, at fordelingen af den indtægtsførte bevilling og øvrige indtægter ikke i tilstrækkelig grad afspejler de reelle omkostninger på opgaverne. F.eks. har omkostningerne til "Sejladsinformation" været 20,7 mio. kr. højere end forventet. Fremadrettet vil Farvandsvæsenet have større fokus på, at finanslovens specifikation afspejler opgavernes reelle omkostninger.

1.5. Redegørelse for reservation

Farvandsvæsenet har ingen reserverede bevillinger til brug for løsning af opgaver, hvorfor tabellen

herom fra Økonomistyrelsens vejledning ikke er medtaget.

1.6. Administrerede udgifter og indtægter

Farvandsvæsenet har ingen administrerede udgifter og indtægter til brug for løsning af opgaver, hvorfor tabellen herom fra Økonomistyrelsens vejledning ikke er medtaget.

1.7. Forventninger til det kommende år

Formålet med dette afsnit er i korte træk at redegøre for de udfordringer, Farvandsvæsenet står overfor i 2010 og de kommende år.

Økonomiske rammer

De økonomiske rammer i 2010 og følgende år forventes fortsat at kræve rationaliserings- og effektiviserings tiltag for at kunne finansiere kernevirkomheden og nye aktiviteter under denne, som udviklingen i skibsfarten og Farvandsvæsenets egen innovation og nytænkning vil tilsige.

Ud over en række nye forpligtelser, der skal finansieres inden for rammen, skal Farvandsvæsenet varetage driften af VTS Øresund, også efter den afsluttende pilotprojekt fase. Denne finansiering er af en sådan størrelse, at den må tilvejebringes i samarbejde med Forsvarsministeriet, og der er i den forbindelse peget på forskellige strukturtiltag, som er under overvejelse.

Særligt bygningsområdet er en voksende økonomisk byrde for Farvandsvæsenet, idet mange fyrinstallationer m.m. er fredede og derfor relativt dyre at vedligeholde. Et operativt spørgsmål melder sig i den henseende, idet 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 projektet EfficienSea (se nedenfor). EfficienSea rummer blandt andet projektet om e-navigation, der muligvis på meget lang sigt vil kunne give anledning til yderligere rationaliseringer i nogle af de traditionelle hovedopgaver. E-navigation er dog først og fremmest beregnet til at øge sejladsikkerheden, og Farvandsvæsenets tilgang er, at gøre det meget konceptuelle projekt mere praktisk til gavn og inspiration for de mange, der arbejder med e-navigation i ind- og udland. Samarbejdet med EU vil generelt søges intensivret, idet det vurderes at være til gavn for sejladsikkerheden og samtidig kan give Farvandsvæsenet en mulighed for at få finansieret udviklingsaktiviteter ud over den normale bevilling.

Farvandsvæsenet har iværksat udarbejdelse af en plan for udvikling af Kystredningstjenesten i de kommende år. Det ligger fast, at der over en år-

række bør ske en fornyelse af dele af redningsfartøjerne, hvilket ligeledes er en betydelig finansiel udfordring. Der må i forbindelse med udredningsarbejdet tages stilling til økonomien, og det vil under de nuværende rammebetingelser være nødvendigt at overveje strukturtilpasning i Kystredningstjenesten og/eller i andre dele af Farvandsvæsenets drift.

Udgifter i forbindelse med Farvandsvæsenets nye mere aktive strategi med øget fokus på policy, innovation og formidling har kunnet holdes inden for den normale bevilling.

Faglige krav

Farvandsvæsenets opgave som udviklingsplatform for initiativer til højnelse af sejladsikkerheden i farvandet omkring Danmark, Færøerne og Grønland vil også i 2010 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 den hjemlige sejladsikkerhed.

En af de konkrete udfordringer i 2010 er at lede den fortsatte fremdrift i projekt EfficienSea. Projektet, der strækker sig over 3 år, finansieres hovedsageligt med EU midler fra programmet INTERREG Baltic Sea Region. Projektet, som tæller i alt 16 partnere fra Østersøområdet, har et samlet budget for alle partnere i projektet på 8 mio. Euro.

Udover at lede det samlede projekt driver Farvandsvæsenet arbejdsplanen om e-navigation, og projektet er ligeledes 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.

På driftssiden vil der være særlig fokus på tiltag i forbindelse med genopretning af økonomien i Det Statslige Lodsvesen, hvor takstforhøjelsen den 1. oktober 2009 bl.a. vil skabe grundlag for gradvis tilbagebetaling af den oparbejdede gæld. I 2009 igangsatte Farvandsvæsenet desuden et strukturprojekt med henblik på optimering af antal lodsstationer, både og tjenestesteder. Der er sket et fald i antal lodsninger efter takstændringen, men det er endnu for tidligt at konkludere, om dette skyldes den økonomiske afmatning, de højere takster eller en kombination af disse. Farvandsvæsenet følger den fortsatte udvikling meget nøje.

2. Målrapportering

Formålet med dette kapitel er at give en oversigt over og analyse af årets målopfyldelse i forhold til Farvandsvæsenets resultatkontrakt med Forsvarsministeriet 2009.

2.1. Skematisk oversigt

Tabel 3: Oversigt over resultatopfyldelse i forhold til Farvandsvæsenets resultatkontrakt 2009

Opgave	Opfyldte resultatkrav, antal	Delvist opfyldte resultatkrav, antal	Ikke opfyldte resultatkrav, antal
Sejladsinformation	5		4
Afmærkning, navigationssystemer og overvågning	6		3
Kystredning	3		2
Lodsning udført af Det Statslige Lodsvæsen	2		5
Myndighedsopgaver	2		
Interne strategiske indsatsområder	1		3
I alt	19		17

Som det fremgår af tabel 3 blev 19 ud af i alt 36 resultatkrav i Farvandsvæsenets resultatkontrakt med Forsvarsministeriet 2009 opfyldt (52,8 %), mens 17 resultatkrav ikke blev opfyldt (47,2 %). For detaljeret opgørelse over målopfyldelse for alle resultatkrav i Farvandsvæsenets resultatkontrakt 2009 henvises til bilag 1.

Trods et resultat, der ikke er helt tilfredsstillende, er mange væsentlige resultater opnået i 2009. Ud af i alt 8 effektmål, som dækker meget centrale dele af Farvandsvæsenets samlede opgavevaretagelse, er de 6 opfyldte, mens 2 ikke opfyldt.

De ikke opfyldte resultatkrav fordeler sig med 9 aktivitetsmål, 2 kvalitetsmål, 2 effektmål, 1 produktivitetsmål samt 3 resultatkrav, der vedrører interne fokusområder.

Det væsentligste ikke opfyldte resultatkrav er effektmålet om, at der ikke sker kollisioner eller utilsigtede grundstødninger med en lods fra Det Statslige Lodsvæsen ombord (resultatkrav 4.2). Den hændelse, der fører til, at kravet ikke kan opfyldes i 2009, er analyseret nærmere i de uddybende analyser i forbindelse med målrapporteringen.

Flere af de resterende ikke-opfyldte resultatkrav drejer sig om forsinkelser, hvor opgaven enten er løst nu eller er i gang. Disse behandles nedenfor i forbindelse med de uddybende analyser på udvalgte områder.

For så vidt angår krav til sygefravær (resultatkrav 6.3) har Farvandsvæsenet opnået et rigtig fint resultat (ligger under gennemsnittet for staten), men kravet er sat meget ambitiøst og er derfor ikke opfyldt.

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

2.2. Uddybende analyser og vurderinger

2.2.a Udvalgte uddybende analyser

I forlængelse af hovedbudskabet om *øget sejlads-sikkerhed gennem brugerfokus* har Farvandsvæsenet valgt at afrapportere uddybende på følgende områder:

- "Sejladsinformation"
- "Afmærkning/navigation"
- Lodsning udført af Det Statslige Lodsvæsen

Det centrale i analyserne er at se på effekten i form af øget sejladssikkerhed samt at se på resultaterne af det øgede brugerfokus i 2009. Analyserne bygger således på udvalgte resultatkrav fra de tre hovedopgaver om effekt og brugerfokus. For så vidt angår Det Statslige Lodsvæsen, har der i 2009 været særligt fokus på genopretning af økonomien, hvilket ligeledes analyseres nedenfor.

Ad pkt. 2.2.a) "Sejladsinformation"

Opgaven omfatter indsamling og kvalitetssikring af maritim information. Informationen formidles til skibstrafikken og havets øvrige brugere for at øge sejladsikkerheden i de danske farvande.

Oplysninger om vandstand, strøm, bølger, saltholdighed og temperatur tilbydes i form af aktuelle målinger og som prognoser to døgn frem. Sejladsinformation formidles via de kommunikationskanaler, brugerne anvender, f.eks. hjemmeside, sms-service og publikationer. Udviklingen af Farvandsvæsenets produkter styres af brugernes behov, indsigt i den nyeste teknologi og fokus på kommunikation. Samling og udveksling af maritime data har stor international bevågenhed bl.a. i EU, og her går Farvandsvæsenet foran med definition og implementering af standarder.

Resultater

Samlet set blev 5 ud af i alt 9 resultatkrav inden for "sejladsinformation" opfyldt i 2009, hvilket overordnet set er tilfredsstillende.

Resultaterne af de to effektmål, som ligeledes har *brugerfokus*, er særdeles positive, idet begge resultatkrav blev opfyldt. Hjemmesiden (resultatkrav 1.1) opnåede en stigning i antal besøgende på 76 %. I forlængelse af krav til antal besøgende på hjemmesiden var der ligeledes opstillet krav til prognose- og driftssikkerheden for Farvandsvæsenets oceanografiske prognoser (resultatkrav 1.2), som præsenteres på hjemmesiden. Begge resultatkrav blev opfyldt tilfredsstillende.

Resultatkrav 1.4 om strategisk kommunikation blev også opfyldt, idet specielt den nye profilbrochure viser, at Farvandsvæsenet arbejder professionelt med image, for at så mange brugere som muligt kender til og anvender vores produkter. Også resultatkrav vedr. nemmere brugeradgang til Farvandsvæsenets oceanografiske og hydrografiske data (resultatkrav 1.3) havde et stærkt *brugerfokus*, og selvom opgaven blev forsinket, gennemføres den i 2010.

Det væsentligste ikke opfyldte resultatkrav på dette område er krav i relation til Farvandsvæsenets oceanografiske og hydrografiske målere. For at opnå bedre opetider indkøbes i 2010 en reservebøje til oceanografisk måleudstyr.

Et resultatkrav vedrørende Arktis (resultatkrav 1.7) er ikke blevet opfyldt, mest fordi opgaven viste sig bredere og krævede mere eksternt samarbejde end først antaget. Farvandsvæsenet har nu etableret en arbejdsgruppe på tværs af myndigheder, og arbejdet videreføres i 2010. Farvandsvæsenet afholdt

desuden et internt "is-seminar" primo september 2009, der skulle føre til formuleringen af "Farvandsvæsenets strategi på det arktiske område". Strategien foreligger nu i et 1. udkast af 8. februar 2010.

Analyse og vurdering af de væsentligste opnåede og ikke opnåede resultater

Det øgede brugerfokus betød, at brugerne indgik helt centralt i arbejdet med "sejladsikkerhed", og i 2009 er der arbejdet mere systematisk med planlægning og opfølgning for mål med brugerfokus.

Opdaterede valide sejladsdata er en vigtig parameter ved brugernes planlægning af sikker sejlads, hvorfor det er centralt, at krav til prognosernes kvalitet (resultatkrav 1.2) blev opfyldt. For at brugeren kan træffe kvalificerede beslutninger vedrørende sejladsen, er det vigtigt, at de kender prognosernes kvalitet, og derfor er de nye beregninger af betydning for sejladsikkerheden.

Ny hjemmeside frv.dk

Med den nye hjemmeside (resultatkrav 1.1) blev der skabt en mere målrettet og synlig præsentation af Farvandsvæsenets ydelser og services i 2009. Valide og relevante data blev offentliggjort på en ny og forbedret måde målrettet brugernes behov. For at tilgodese brugerens behov i relation til hjemmesiden indhentede Farvandsvæsenet input f.eks. fra besøg i sejlklubber. Indsatsen medførte næsten en fordobling i antallet af besøgende på den nye hjemmeside i forhold til 2008.

Disse indsatsområder kobler sig til en antagelse om, at der er en sammenhæng mellem antallet af brugere af sejladsinformation (resultatkrav 1.1) med høj kvalitet (resultatkrav 1.2) og en forbedret sejladsikkerhed.

Målgruppeanalyse

I direkte forlængelse af årets brugerfokus blev firmaet Capacent bedt om at udarbejde en målgruppeanalyse i forhold til det professionelle segment, hvor brugerne blev kategoriseret efter, hvad de anvender Farvandsvæsenets produkter til. I 2010 skal analysen bruges som grundlag for at arbejde mere med synlighed af organisationens ydelser og services specifikt rettet imod det professionelle segment. En øget anvendelse af Farvandsvæsenets produkter og ydelser blandt de professionelle sejlene vil således påvirke sejladsikkerheden positivt.

Udvikling af nyt koncept for sejladsinformation

Som et led i opfølgningen på brugerundersøgelsen fra Capacent skal 2010 bruges til at udarbejde et nyt koncept for sejladsinformation. Det nye koncept vil sætte Farvandsvæsenet i stand til at udvikle og

præsentere en mere sammenhængende og brugerorienteret sejladsinformation, med større sejladsikkerhed til følge. Sejladsinformation på hjemmesiden omhandler i dag blandt andet sejladsudsigt, aktuelle advarsler, AIS, lods og nautiske publikationer.

Det nye overordnede koncept handler om, hvordan sejladsinformation skal udarbejdes, samles og formidles. Der er behov for en præcis kortlægning af, hvilke informationer de forskellige brugertyper har brug for, herunder ad hvilke kanaler informationerne skal distribueres, til hvilken tid og til hvilket detaljeringsniveau. Det handler om, hvordan vi bedst når brugerne i et informationsmættet samfund.

Ny profilbrochure

Ikke blot arbejdet med Farvandsvæsenets nye hjemmeside sigtede på at øge kendskabet til Farvandsvæsenet og produkterne. Det gjorde også den øgede satsning på strategisk kommunikation (resultatkrav 1.4). En professionel profilbrochure på dansk og engelsk lå klar medio året, og denne gik hånd i hånd med en øget satsning på synlighed i fag- og lokalpresse, som gav en del artikler om Farvandsvæsenet i 2009. Også denne satsning bygger på antagelsen om, at der er en sammenhæng mellem antallet af brugere af sejladsinformation af høj kvalitet og en forbedret sejladsikkerhed.

Arktis

Det ikke opfyldte resultatkrav 1.7 vedrørende Arktis udviklede sig i en bredere og mere positiv retning end oprindeligt forudsat. Det har vist sig, at flere myndigheder kan støtte hinanden langt mere med udførelse og udvikling af projekter og aktiviteter i Arktis, som f.eks. forholdene vedrørende sikker sejlads, søopmåling, satellitovervågning af havet, skibstrafikken, is-forekomster m.v. Farvandsvæsenet etablerede i 2009 en interessegruppe på området, og denne fortsætter arbejdet i 2010.

For så vidt angår ikke opfyldte resultatkrav på dette område i øvrigt, har formuleringen af mål vedr. udsendelse af navigationsadvarsler med prioritet IMPORTANT (resultatkrav 1.8) været uhensigtsmæssig. Kravet ender med ikke at være opfyldt alene på grund af en enkelt (ikke kritisk) forsinkelse på 55 minutter. For 2010 er kravet derfor tilpasset i forhold til de faktiske forhold.

Ad pkt. 2.2.a) "Afmærkning og navigation"

Opgaven omfatter Farvandsvæsenets arbejde med at etablere, vedligeholde og overvåge flydende og stationær afmærkning, radionavigation og andre navigationshjælpe midler som AIS (Automatic Identification System).

Farvandsvæsenet driver VTS Øresund og varetager derudover kystudvig for Søværnets Operative Kommando. Inden for "afmærkning og navigation" vil e-navigation komme til at fylde meget i Farvandsvæsenet i de kommende år. Her vil Farvandsvæsenet gennem inddragelse af og i en intens dialog med brugerne skabe flere målrettede og innovative produkter. På den måde efterstræbes visionen om de sikreste farvande i verden. Den internationale indflydelse sikrer Farvandsvæsenet via bidrag og deltagelse i bl.a. IALA (*International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities*).

Resultater

I 2009 blev 6 ud af i alt 9 resultatkrav inden for "afmærkning og navigation" opfyldt, mens 3 ikke blev opfyldt. Samlet set vurderes det at være et tilfredsstillende resultat.

Måling af effekt på området er også i 2009 gennemført ved måling af antal grundstødninger og kollisioner i danske farvande, som skyldes forhold uden for skibet, set i forhold til samtlige skibspasager (resultatkrav 2.1) samt ved måling af antal søulykker i Øresund i forhold til samtlige skibspasager (resultatkrav 2.2). Effekten af Farvandsvæsenets præventive indsats på området er ligeledes søgt målt via tælling af antallet af *near miss* situationer efter gennemførelse af et risikoreducerende tiltag med udlægning af supplerende afmærkning ved Hatter Barn (resultatkrav 2.3).

Effektmålene 2.2 og 2.3 er opfyldte, mens resultatkrav 2.1 ikke er opfyldt, hvilket samlet set er tilfredsstillende. Bedre navigationsudstyr og udlægning af afmærkninger på ruter, hvor brugerne har udtrykt problemer med sejladsen vurderes at have haft en gunstig virkning på antallet af hændelser. For resultatkrav 2.1 har der ikke været hændelser i 2009, men grundet tidligere hændelser er resultatkravet ikke opfyldt for den fire-årige periode.

Da de anvendte effektmålinger (resultatkrav 2.1 og 2.2) rummer nogle statistiske udfordringer, har Farvandsvæsenet i løbet af 2009 arbejdet på at udvikle en ny metode til effektmåling af Farvandsvæsenets indsats for sejladsikkerheden. Den nye metode (resultatkrav 2.4), som tages i anvendelse fra medio 2010, bygger på analyser af *near miss*

situationer, hvor AIS-data fortsat er et centralt værktøj.

Resultatkrav vedr. afdækning af behov for afmærkning, navigationssystemer og søopmåling i Nordvestpassagen (resultatkrav 2.5) er ikke opfyldt, da en specifik rapport ikke blev udarbejdet i 2009, men primo september 2009 påbegyndte Farvandsvæsenet som nævnt ovenfor formuleringen af "Farvandsvæsenets strategi på det arktiske område". Strategien skal blandt andet indgå i arbejdet i den interessegruppe, som Farvandsvæsenet etablerede i efteråret 2009 med fokus på forholdene i Arktis, herunder de konkrete behov i forbindelse med olieudslip, SAR m.v.

Resultatkrav vedr. projekt EfficienSea (resultatkrav 2.6) har et meget stærkt *brugerfokus*, og projektet har høj prioritet i Farvandsvæsenet. De opstillede delmål for 2009 blev begge opfyldt.

Den manglende opfyldelse af resultatkrav vedr. AIS (resultatkrav 2.7) har alene baggrund i en mindre forsinkelse i opsætningen af fire AIS transpondere på fyr i søen. Forsinkelsen er ikke kritisk.

Analyse og vurdering af de væsentligste opnåede og ikke opnåede resultater

Som nævnt ovenfor rummer de hidtil anvendte effektmålinger (resultatkrav 2.1 og 2.2) nogle statistiske udfordringer. Der sker ganske enkelt kun meget få grundstødninger og kollisioner, som skyldes forhold uden for skibet, og derfor bliver det statistiske grundlag for målingerne meget sårbart over for selv små udsving.

Ny metode til effektmålinger

Derfor har Farvandsvæsenet nu udviklet en ny metode til effektmålinger på området (resultatkrav 2.4), som tages i anvendelse medio 2010. Også den nye metode indebærer dog visse udfordringer. Dels skal der udvikles egnede matematiske modeller og værktøjer, der ved hjælp af AIS-data identificerer et antal near miss kandidater, dels skal hver enkelt kandidat underkastes en nærmere nautisk analyse. Den nautiske analyse skal afklare, hvorvidt årsagerne kan knyttes til Farvandsvæsenets virksomhed, eller om de ligger udenfor Farvandsvæsenets indflydelse. Der er dog ingen tvivl om, at near miss værktøjer i stigende grad bliver nyttige i forhold til at spotte "sorte huller" på søkortet, d.v.s. områder, hvor Farvandsvæsenet efter én eller flere near miss situationer og en dybere analyse af forholdene i området (på baggrund af AIS-data), kan finde løsninger, der kan nedbringe antallet af near miss, f.eks. ved at optimere afmærkningen.

En anden type af effektmåling foregår ved at se på effekten af isolerede risikoreducerende tiltag, som

det, der i sommeren 2009 blev gennemført med den nye tragformede afmærkning ved Hatter Barn (resultatkrav 2.3). Den nye afmærkning ved Hatter Barn er udlagt på baggrund af AIS-dataudtræk, som viste, at mange skibe sydfra havde problemer med sejladsen i dette farvandsområde. VTS Storebælt oplyser, at der var ca. 4 near miss situationer pr. måned i området. Efter udlægning af den nye afmærkning har der ikke været rapporteret nogen near miss hændelser i områder, oplyser VTS Storebælt, jf. VTS Storebælt procedure for indberetninger på området⁴.

Projekt EfficienSea

Målopfyldelsen for projekt EfficienSea (resultatkrav 2.6) vil bidrage væsentligt til at opfylde Farvandsvæsenets mission om at sikre sejladsen.

Projektet har et stærkt brugerfokus, og resultatet er en væsentlig etape på vejen mod at tilvejebringe et lettere overskueligt, logisk sammenhængende og intuitivt navigationssystem for navigatører. Når dette navigationssystem først er udviklet, forventes det at lette navigatørernes arbejde, fordi de på broen alene præsenteres for den nødvendige information på én skærm og ikke for overflødig information på flere skærme. En udvikling i denne retning forventes at øge sejladssikkerheden, dog på relativ lang sigt.

De to ikke opfyldte resultatkrav vedr. afdækning af behov for afmærkning, navigationssystemer og søopmåling i Nordvestpassagen (resultatkrav 2.5) og AIS transpondere på 10 fyr i søen er ikke kritiske, idet begge dele kører videre i 2010 (de sidste AIS transpondere sættes op i 1. kvartal 2010). Arbejdet på det arktiske område fortsætter i 2010 og i et udvidet samarbejde med flere myndigheder på områder.

⁴ Uddrag fra VTS Storebælt procedure 11 vedr. indberetning og hændelsesrapportering: "Storebælt VTS overvåger VTS området og observerer overtrædelser af gældende nationale og internationale lovgivninger, bekendtgørelser og anbefalinger (rekommandationer). Farlige situationer, også kaldet "tæt på situationer" observeres ligeledes. Når sådanne overtrædelser eller "tæt på situationer" observeres skal der udarbejdes en rapport efter nedennævnte procedurer."

Ad pkt. 2.2.a) "Lodsning udført af Det Statslige Lodsvæsen"

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

Resultater

Samlet set blev 2 ud af 7 resultatkrav inden for lodsning udført af Det Statslige Lodsvæsen opfyldt i 2009. Resultatet er mindre tilfredsstillende.

I 2009 har der været fokus på at få strukturen i Det Statslige Lodsvæsen på plads for herigennem at få genskabt balance i økonomien og for fremadrettet at sikre et konkurrencedygtigt statsligt lodsvæsen. Det har blandt andet afstedkommet, at mange ressourcer har været bundet i arbejdet med en ny takstbekendtgørelse, som trådte i kraft den 1. oktober 2009. Arbejdet har desuden omfattet igangsætning af et strukturprojekt med henblik på optimering af antal lodsstationer, både og tjenestesteder samt en større organisationsudvikling, og processen er forløbet lidt anderledes end forudset i forbindelse med resultatkrav 4.5 om optimering af driften. Dette resultatkrav er derfor ikke opfyldt, men mange resultater blev opnået i 2009. Disse analyseres nedenfor.

Krav til lodningsproduktiviteten (resultatkrav 4.7) blev ikke opfyldt, hvilket bl.a. formentlig skyldes, at færre skibe har brugt lods som følge af den internationale lavkonjunktur, ændret sejlads mønster, de forhøjede takster m.m.

Farvandsvæsenet og Det Statslige Lodsvæsen har i 2009 taget en række initiativer for at udvikle lodsningsprodukterne i samarbejde med alle interessenter, herunder repræsentanter fra skibsfartserhvervene. Farvandsvæsenet har således oprettet en arbejdsgruppe vedrørende smidiggørelse af lodssystemet (4.4) med henblik på videndeling, faglig sparring og dialog om Det Statslige Lodsvæsens serviceydelser. Videre har Det Statslige Lodsvæsen i 2009 udvidet den lokale dialog med havne, mæglere og redere for at modtage nye impulser til udvikling af lodsningsprodukterne. Endelig har Det Statslige Lodsvæsen i december 2009 iværksat en analyse af kundernes tilfredshed (resultatkrav 4.3) med henblik på optimering af servicen samt omstrukturering og effektivisering af driften for at minimere omkostningerne og dermed taksterne. Resultatet af analysen forventes at foreligge ved udgangen af april 2010. De to opgaver blev dog ikke gennemført så hurtigt som forudset i resultat-

kontrakten, hvorfor resultatkravene ikke er opfyldte i den sammenhæng.

På trods af international lavkonjunktur og stigende lodstakster blev effektmål vedr. andelen af skibe, omfattet af IMOs lodsanbefalinger, som tog lods om bord (resultatkrav 4.1) opfyldt, hvilket er meget tilfredsstillende. Effektmål vedr. ingen kollisioner eller utilsigtede grundstødninger med lods fra Det Statslige Lodsvæsen om bord (resultatkrav 4.2) blev derimod ikke opfyldt, hvilket der er redegjort for i bilag 1.

Analyse og vurdering af de væsentligste opnåede og ikke opnåede resultater

Lodsopgaven blev i 2006⁵ delvis konkurrenceudsat, idet regionale lodsninger (lodsning i, fra eller til dansk havn) blev konkurrenceudsat, mens gennemsejlingslodsninger fortsat kun udføres af Det Statslige Lodsvæsen. Konkurrenceudsættelsen medførte bl.a. behovet for udarbejdelse af en ny takstmodel, så taksterne i dag afspejler de faktiske omkostninger ved lodsningen.

Det Statslige Lodsvæsen har fortsat forsyningspligt i forbindelse med hele lodsningsområdet. Det betyder, at Det Statslige Lodsvæsen har pligt til at lodse de skibe, som konkurrenterne på regionallodsningsområdet ikke har certifikater til, ikke ønsker eller ikke har kapacitet til at lodse. Det stiller alt andet lige højere krav til kapaciteten i Det Statslige Lodsvæsen end til de private lodserier, der opererer på kommercielle vilkår.

Mange af disse faktorer sammenholdt med store personaleomkostninger har påvirket den økonomiske situation i Det Statslige Lodsvæsen i negativ retning, hvorfor der i 2009 var fokus på genopretning af økonomien.

Forløbet omkring tilpasning til konkurrenceudsættelsen blev lidt anderledes end forudset i forbindelse med resultatkrav 4.5 om optimering af driften. Fortrinsvist den langstrakte proces omkring udarbejdelse af ny takstbekendtgørelse gav nogle forsinkelser, men mange resultater blev opnået i 2009.

Det væsentligste er en ny organisation, som nu består af fire søjler, dvs. en lods funktion, en disponeringsfunktion, en teknikfunktion og en økonomifunktion. Samlingen af funktioner sikrer central, ensartet ledelse og administration af væsentlige dele af virksomheden og bidrager dermed til den endelige integration af en række tidligere lodserier i

⁵ Lodslov 1, ikrafttrædelse 1. december 2006.

ét stort, mere professionelt og konkurrencedygtigt lodseri.

Den nye lodsfunktion

Den nye lodsfunktion styres af en lodschef med ansvar for optimering af lodsressourcerne samt kvalitetssikring af lodsningerne. Den nye disponeringsfunktion har ansvaret for optimal planlægning, disponering og bestilling af lodser og bådmænd. Disponeringsfunktionen har i løbet af 2009 har fået stillet et nyt, centralt vagtplanlægningssystem til rådighed, som løbende udvikles i forbindelse med indhøstede erfaringer. Den nye teknikfunktion ledes af en teknisk chef med ansvar for både og bygninger, herunder ansvar for indgåelse af indkøbsaftaler med henblik på omkostningsminimering i forbindelse med drift og vedligeholdelse af disse aktiver. Den nye regnskabsfunktion ledes af en økonomi-chef, som er i gang med at samle de tidligere lodseriers kapacitet på dette område i en mere logisk struktur samt indføre et nyt økonomisystem på en moderne, elektronisk platform.

Det Statslige Lodsvæsen ønsker generelt at forbedre anvendelsen af og samspillet mellem ressourcerne, dvs. personale, bygninger og materiel med henblik på at reducere omkostningerne, og Det Statslige Lodsvæsen har derfor i 2009 i samarbejde med COWI igangsat udviklingen af et planlægningsværktøj, der skal sikre optimering af driften og den fremtidige struktur i Det Statslige Lodsvæsen.

Optimeringen omfatter både struktur for Det Statslige Lodsvæsen, dvs. placeringen og antallet af stationer, bemanning, lodsbåde og certifikater, og effektivitet for Det Statslige Lodsvæsen, d.v.s. hvordan lodsningerne afvikles mest effektivt rent logistisk (hvilke og hvor mange lodser sættes på hvor og hvornår?).

Hovedforklaringen på det ikke opfyldte krav vedrørende lodsproduktivitet vurderes at være nedgang i efterspørgselen på lodsninger (7,3 % færre lodsninger i 2009 set i forhold til 2008), hvilket påvirker tælleren i brøken for lodsproduktivitet negativt. Den væsentligste årsag til nedgang i efterspørgselen er lavkonjunktur, men det kan ikke afvises, at den gennemsnitlige stigning i lodstakster pr. 1. oktober 2009 har haft en vis negativ indvirkning. I 2010 fokuseres fortsat på tilpasning af kapaciteten og effektivisering af driften, bl.a. via det nævnte analysearbejde, som gennemføres i samarbejde med COWI.

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 er yderligere analyseret ovenfor i relation til 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"). Opgørelsesmetoden vedr. feriepengeforpligtelser er justeret fra 2009, således at også tidligere års ferie medtages korrekt. Også opgørelsesmetode vedr. en del afmærkningsmateriel (vagere og båker), som har været opført på anlæg under udførelse er fra 2009 overført til lager eller driftsført - registreringspraksis tilrettes tilsvarende. Endelig opgøres værdier af materiel og bygninger i Grønland og på Færøerne under hensyntagen til love om overdragelse af aktiviteter til Hjemmestyre og Selvstyre.

3.2. Resultatopgørelse

Tabel 4: Resultatopgørelse (mio. kr.)

Note		2008	2009	2010
	Ordinære driftsindtægter:			
	<i>Indtægtsført bevilling:</i>			
	Bevilling	-264,5	-267,1	-279,8
	Reserveret af indeværende års bevillinger	-	-	
	Anvendt af tidligere års reserverede bevillinger	-	-	
	Indtægtsført bevilling i alt	-264,5	-267,1	-279,8
	Salg af varer og tjenesteydelser	-16,2	-18,7	-20,8
	Tilskud til egen drift	-0,3	-5,8	-6,7
	Øvrige driftsindtægter	-	-	
	Gebyrer	-	-	
	Ordinære driftsindtægter I alt	-280,9	-291,6	-307,3
	Ordinære driftsomkostninger:			
	Ændring I lagre	4,3	5,3	
	<i>Forbrugsomkostninger:</i>			
	Husleje	1,6	2,3	
	Andre forbrugsomkostninger	-	-	
	Forbrugsomkostninger i alt	1,6	2,3	
	<i>Personaleomkostninger:</i>			
	Lønninger	124,1	135,2	
	Pension	14,3	16,5	
	Lønrefusion	-4,8	-5,1	
	Andre personaleomkostninger	1,7	3,8	
	Personaleomkostninger i alt	135,3	150,3	156,2
	Af- og nedskrivninger	29,3	29,8	31,6
	Andre ordinære driftsomkostninger	87,8	96,6	98,6
	Ordinære driftsomkostninger i alt	258,2	284,4	286,4
	Resultat af ordinær drift	-22,7	-7,2	-20,9
	Andre driftsposter:			
	Andre driftsindtægter	-11,5	-8,1	
	Andre driftsomkostninger	1,1	3,3	
	Resultat før finansielle poster	-33,1	-12,0	-20,9
	Finansielle poster:			
	Finansielle indtægter	-0,6	-0,2	
1	Finansielle omkostninger	21,9	20,7	20,9
	Resultat før ekstraordinære poster	-11,9	8,5	-
2	Ekstraordinære poster:			

Ekstraordinære indtægter	-	-	
Ekstraordinære omkostninger	-	0,6	
Årets resultat	-11,8	9,0	-

Note: Der kan forekomme afvigelser pga. afrundinger. Posteringer vedr. Det Statslige Lods væsens regnskaber er ikke med i resultatopgørelsen. Posteringerne ændrer ikke årets resultat. Der henvises til bilag 5.

Tabel 5: Resultatdisponering 2009 (mio. kr.)

Disponeret til bortfald	-
Disponeret til reserveret egenkapital (Båndlagt)*	-11,1
Disponeret til udbytte til statskassen*	11,1
Disponeret til overført overskud	-9,0

*) : Overførsel fra reserveret egenkapital til fri egenkapital, som derefter er udloddet. Beløbet vedrører tidligere års korrektioner i forhold til åbningsbalancen. Der henvises til årsrapporten for 2008.

3.3. Balancen

Tabel 6: Balancen (mio. kr.)

Note	Aktiver (mio. kr.)	2008	2009
	Anlægsaktiver:		
3	Immaterielle anlægsaktiver:		
	Færdiggjorte udviklingsprojekter	-	-
	Erhvervede koncessioner, patenter mv	8,5	3,7
	Udviklingsprojekter under opførelse	-	-
	Immaterielle anlægsaktiver i alt	8,5	3,7
4	Materielle anlægsaktiver:		
	Grunde, arealer og bygninger	101,1	98,8
	Infrastruktur	-	-
	Transportmateriel	225,2	228,1
	Produktionsanlæg og maskiner	79,0	78,0
	Inventar og IT-udstyr	3,1	2,5
	Igangværende arbejder for egen regning	3,2	7,9
	Materielle anlægsaktiver i alt	411,6	415,2
	Finansielle anlægsaktiver:		
	Statsforskrivning	5,3	5,3
	Øvrige finansielle anlægsaktiver	-	-
	Finansielle anlægsaktiver i alt	5,3	5,3
	Anlægsaktiver i alt	425,4	424,3
	Omsætningsaktiver:		
	Varebeholdninger	6,7	8,2
	Tilgodehavender	15,6	18,5
	Værdipapirer	-	-
	Likvide beholdninger:		
	FF5 Uforrentet konto	48,2	28,2
	FF7 Finansieringskonto	9,7	16,9
	Andre likvider	0,7	0,3
	Likvide beholdninger i alt	58,7	45,4
	Omsætningsaktiver i alt	81,0	72,1
	Aktiver i alt	506,4	496,4

Noter forklares i bilag 2.

Note	Passiver (mio. kr.)	2008	2009
	Egenkapital:		
	Reguleret egenkapital (startkapital)	-5,3	-5,3
	Opskrivninger	-	-
	Reserveret egenkapital	-11,1	-
	Bortfald af årets resultat	-	-
	Udbytte til staten	-	-
	Overført overskud	-9,0	-
	Egenkapital i alt	-25,4	-5,3
	Hensatte forpligtelser	-	-
	Langfristede gældsposter:		
	FF4 Langfristet gæld	-399,3	-409,4
	FF6 Bygge- og IT-kredit	-25,9	-5,1
	Donationer	-4,5	-5,0
	Prioritetsgæld	-	-
	Anden langfristet gæld	-	-
	Langfristet gæld i alt	-429,7	-419,6
	Kortfristede gældsposter:		
	Leverandører af varer og tjenesteydelser	-21,5	-19,0
	Anden kortfristet gæld	-13,2	-32,4
5	Skyldige feriepenge	-15,7	-19,9
	Reserveret bevilling	-	-
	Igangværende arbejder for fremmed regning	-	-
	Periodeafgrænsningsposter	-0,8	-0,3
	Kortfristet gæld i alt	-51,3	-71,5
	Gæld i alt	-481,0	-491,1
	Passiver i alt	-506,4	-496,4

3.4. Egenkapitalforklaring

Tabel 7: Egenkapitalforklaring (mio. kr.)

Egenkapital 2009 (mio. kr.)	2008	2009
Egenkapital primo	23,6	25,4
Startkapital primo	5,3	5,3
+ Ændring i startkapital	-	-
Startkapital ultimo	5,3	5,3
Opskrivninger primo	-	-
+ Ændring i opskrivninger	-	-
Opskrivninger ultimo	-	-
Reserveret egenkapital primo	-	11,1
+ Ændring i reserveret egenkapital	11,1	-11,1
Reserveret egenkapital ultimo	11,1	-
Overført overskud primo	18,3	9,0
+ Primoregulering/flytning mellem bogføringskredse	-	-
+ Regulering af det overførte overskud	-11,0	-
+ Overført fra årets resultat	11,8	-9,0
- Bortfald af årets resultat	-10,0	-
- Udbytte til staten	-	-
Overført overskud ultimo	9,0	-
Egenkapital ultimo	25,4	5,3

Note: Primo 2008 viste Farvandsvæsenets regnskaber et overført overskud på 11,1 mio. kr. mere end der var registreret i Statens Budgetsystem. Afvigelsen er korrigeret med udgangen af 2008. Bortfaldet af resultat i 2008 skyldes en korrektion i forhold til åbningsbalancen 2004. Der henvises til årsrapporten for 2008.

3.5. Opfølgning på likviditetsordningen

Tabel 8: Udnyttelse af låneramme

	2009 mio. kr.
Sum af saldo på FF4 og FF6 pr. 31. december 2009	414,5
Låneramme på FL09	490,8
Udnyttelsesgrad i pct.	84,5%

Note: Lånerammen blev på TB2009 nedjusteret med 1,9 mio. kr. på grund af afhændelse af ejendomme.

Som hidtil oplyses eventuelle differencer mellem balancekonti og bankkonti. Likviditetsflytningen ultimo 2009 er foretaget på baggrund af skøn, jfr. Økonomistyrelsens vejledninger. De endelige likviditetsflytninger vedr. 2009 er foretaget i første kvartal 2010.

Konto/difference pr. 31/12 2009	Mio. kr.
Anlægsaktiver	411,0
Donationer	-5,0
Beregnet langfristet gæld	406,0
Langfristet gæld (FF4)	409,4
Difference	-3,4
Nettoomsætningsformue	-44,5
Uforrentet konto (FF5)	28,2
Difference	-16,3
Arbejde under udførelse for egen regning	7,9
Bygge- og IT-kredit (FF6)	5,1
Difference	2,8
Indstående, løbende likvidkonto (FF7)	16,9

3.6. Opfølgning på lønsumsloft

Tabel 9: Opfølgning på lønsumsloft (mio. kr.)

Hovedkonto	12.31.01, mio. kr.
Lønsumsloft FL	146,5
Lønsumsloft inkl. TB/aktstykker	143,7
Lønforbrug under lønsumsloft	146,1
Difference (mindreforbrug)	-2,4
Akk. opsparing ult. 2008	7,7
Akk. opsparing ult. 2009	5,3

3.7. Bevillingsregnskabet

Tabel 10: Bevillingsregnskab for §12.31.01 Farvandsvæsenet (driftsbevilling)

Mio. kr.	Regnskab 2008	Budget (FL+TB)	Regnskab	Difference	Budget 2010
Nettoudgiftsbevilling	264,5	267,1	267,1	-	279,8
Nettoforbrug af reservation	-	-	-	-	-
Indtægter	28,5	29,7	32,8	-3,1	27,5
Udgifter	-281,2	-301,0	-309,0	8,0	-307,3
Årets resultat	11,8	-4,2	-9,0	4,8	-

Årets underskud kan primært henføres til en korrektion vedrørende feriepenge, stigende personaleomkostninger (navnlig understøttelsesomkostninger til redningsmænd) og stigende omkostninger til reparation og vedligehold.

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 2009.

Påtegning:

Det tilkendes gives 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 8/4-2010



Svend Eskildsen
Farvandsdirektør

København den

13/4-10



Lars Findsen
Departementschef

Bilag til regnskabet omfatter følgende:

1. Oversigt over målopfyldelse i forhold til resultatkrav i Farvandsvæsenets resultatkontrakt med Forsvarsministeriet 2009
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 2009

Mål med tilhørende resultatkrav	Målopfyldelse	Opnåede resultater 2009												
1. Sejladsinformation														
<p>1.1</p> <p>Farvandsvæsenet lancerer en ny og forbedret hjemmeside målrettet brugernes behov og forventer på den baggrund 15 % flere besøgende i 2009 (set i forhold til niveauet i 2008 på 654.762 besøgende). Et konkret tiltag er større markedsføring af de produkter, vi kan tilbyde i forbindelse med hjemmesiden, herunder elektroniske udgaver af de nautiske publikationer¹.</p> <p>Effektmål</p> <p>1.2</p> <p>Farvandsvæsenet offentliggør fire gange i døgnet oceanografiske prognoser gældende for de danske farvande 54 timer frem i tid. I 2009 vurderes prognosernes kvalitet blandt andet via krav til prognosernes driftssikkerhed. Driftssikkerheden bedømmes efter antal forsinkelser og forsinkelsernes længde.</p> <table border="1"> <tr> <td>Max. antal forsinkelser</td> <td>Hvor prognosen har manglende opdatering efter</td> </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</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	Opfyldt	<p>Der har i 2009 været 1.154.476 besøg på Farvandsvæsenets hjemmeside. I 2008 var antallet 654.762. Der har således været en stigning i antal besøg på 76 %.</p> <p>Den nye hjemmeside, som gik i luften ved udgangen af 2. kvartal 2009, har fået en ny struktur med <i>fokus på brugernes behov</i> og på Farvandsvæsenets produkter. Der er under designet af den nye hjemmeside lagt vægt på brugervenlighed og overskuelighed, og det vurderes, at disse faktorer samt den generelle markedsføring af Farvandsvæsenet har bidraget til det flotte resultat.</p> <p>Farvandsvæsenets oceanografiske prognoser vedr. vandstand, temperatur, saltholdighed, strøm og bølger opnåede i 2009 et meget tilfredsstillende resultat for så vidt angår driftssikkerhed.</p> <p>Driftssikkerheden var som følger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • I 9 tilfælde var prognoser (strøm, vandstand, temperatur, saltholdighed) ikke opdateret efter 6 timer (målet var maksimalt 24 forsinkelser af denne længde), • én gang var en prognose (strømprgnose på SMS) ikke opdateret efter 12 timer (målet var maksimalt 12 forsinkelser af denne længde), • én gang var en prognose (strøm, vandstand, temperatur, saltholdighed, bølger, vind) ikke opdateret efter 18 timer (målet var maksimalt 6 forsinkelser af denne længde) • I 2 tilfælde var en prognose (strøm, vandstand, temperatur, saltholdighed) ikke opdateret efter 1-3 døgn (målet var maksimalt 3 forsinkelser af denne længde) <p>I 2009 udarbejdede Farvandsvæsenet desuden beregninger over prognosekvaliteten for så vidt angår vandstand, temperatur og saltholdighed, jf. bilag til Farvandsvæsenets resultatkontrakt 2009.</p> <p>Resultaterne for 1. halvår 2009 kan læses i en rapport på Farvandsvæsenets hjemmeside ("Validation of the forecast at DaMSA Information for Mariners 1/1-30/6 2009"). Rapport for hele 2009 kan ikke afsluttes før udgangen af 1. kvartal 2010, men herefter lægges denne ligeledes på Farvandsvæsenets hjemmeside.</p> <p>Af rapporten for 1. halvår 2009 fremgår, at prognoserne i vid udstrækning har levet op til de stillede krav. En undtagelse er vandstandsprognoser ved Skagen, hvor prognoserne ikke helt har levet op til de stillede krav.</p> <p>At opstille og arbejde ud fra krav til prognosekvalitet tjener flere formål. Overordnet set arbejder Farvandsvæsenet ud fra en antagelse om, at jo flere der anvender sejladsinformation af høj kvalitet (prognosesikkerhed m.v.), jo bedre sejladsikkerhed. <i>For at brugerne kan træffe kvalificerede beslutninger vedrørende sejladsen, er det således af stor betydning, at de kender prognosernes kvalitet.</i> Derudover er kvalitetsvurderingerne centrale i forbindelse med Farvandsvæsenets fortsat-</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													

¹ Farvandsvæsenet overvejer metoder til at afdække forskellige brugergrupperes anvendelse af Farvandsvæsenets produkter.

<p>vandstand opfylder visse krav. I øvrigt går kravene på at nå et vist niveau af generel overensstemmelse mellem målinger og prognoseværdier. Kvalitetsvurderingen vil fra 2009 rapporteres på www.frv.dk to gange årligt. I 2009 arbejdes der tillige på at udvide kvalitetsvurderingen til også at omfatte strøm- og bølgeprognoser. De opstillede kvalitetskrav kan ses i appendiks til resultatkontrakten¹.</p> <p>Effektmål</p>		<p>te arbejde med at optimere prognosemodellerne.</p>
<p>1.3</p> <p>Der skal etableres en enkel og mere simpel ekstern brugeradgang til Farvandsvæsenets data, herunder oceanografiske og hydrografiske data og produkter. Brugeradgangen skal udvikles og implementeres i overensstemmelse med gældende internationale og nationale krav og behov, især med henblik på smidig udveksling af data og produkter inden for EU.</p> <p>Der er etableret direkte søge- og downloadadgang for brugerne til både den oceanografiske og den hydrografiske database senest ved udgangen af 3. kvartal 2009. Denne facilitet gør det bl.a. lettere at indhente data til brug for planlægning af operationer til søs og til brug for validering og kvalitetssikring af prognoser.</p> <p>Aktivitetsmål</p>	<p>Ikke opfyldt</p>	<p>Arbejdet blev forsinket i 2009.</p> <p>Med udgangen af 3. kvartal 2009 blev der etableret et databaseinterface, der muliggør udtræk fra både den oceanografiske og den hydrografiske database.</p> <p>Før brugerne kan få direkte søge- og downloadadgang til disse data, skal der udvikles et brugerinterface, og denne del af opgaven videreføres i 2010.</p> <p>Formålet er at gøre det <i>lettere for brugerne</i> at anvende Farvandsvæsenets produkter, her i form af oceanografiske og hydrografiske data.</p>
<p>1.4</p> <p>Fokus på strategisk kommunikation:</p> <p>Farvandsvæsenet vil i 2009 fortsat arbejde med vores image. Vi vil sikre os, at flere brugere og kunder kender til vores produkter, så vi dermed kommer tættere på vores vision om, at vore farvande er de sikreste at besejle i verden. I den sammenhæng vil der være en række aktiviteter. De vigtigste er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Systematiseret synlighed i fag- og lokalpresse. For at sikre, at vi er synlige i de rigtige fagblade og lokalmedier, vil vi identificere og prioritere vores kunder og brugere. En årsplan fordelt på afdelinger, kunder og medier er afsluttet den 1. marts 2009. • Den 1. maj 2009 vil der være en plan for, hvordan vi sikrer os, at vi i 2010 kan måle på, om vores indsats i forhold til pressen har haft en effekt. • Udarbejdelse af ny profilbrochure, der præsenterer Farvandsvæsenet. Den vil være færdig inden udgangen af 2. kvartal 	<p>Opfyldt</p>	<p><i>Øget sejladsikkerhed gennem brugerfokus</i> er hjørnестenen i Farvandsvæsenets strategiske kommunikation. Præmissen er helt enkelt, at jo flere brugere, der kender og anvender Farvandsvæsenets produkter og ydelser, jo større sejladsikkerhed.</p> <p>Efter 1. kvartal forelå en årsplan for øget og systematisk synlighed i fag- og lokalpresse. For hver afdeling var der, efter en prioritering af brugerne, planlagt en række historier for 2009.</p> <p>Effektmålinger af presseindsatsen afventer et koncernfælles projekt, hvor der fokuseres på, hvordan man mere generelt kan måle på kommunikationsindsatser. Tilbagemeldinger fra samarbejdspartnere og brugere viser dog generelt, at kendskabet til Farvandsvæsenet og Farvandsvæsenets produkter og ydelser er steget markant (bl.a. jf. resultatkrav 1.1 ovenfor).</p> <p>Ny profilbrochure blev færdig i juni 2009 og udsendt i august 2009.</p>

¹ 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>2009.</p> <p>Aktivitetsmål</p>		
<p>1.5</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 EU, IMO, IALA og IHO.</p> <p>I 2009 arbejder Farvandsvæsenet 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 Management Committee styrkes ved at Farvandsvæsenet aktivt arbejder for at blive valgt til posten som viceformand eller formand (2010) <p>I 2009 deltager repræsentanter fra Farvandsvæsenet desuden aktivt i IMO-NAV Technical Committee.</p> <p>Aktivitetsmål</p>	<p>Opfyldt</p>	<p>Farvandsvæsenets engagement i de væsentlige internationale organisationer på det maritime område fik i foråret 2010 IALAs nu tidligere generalsekretær Torsten Kruse til at beskrive Farvandsvæsenet som "et drivhus for IALA – det er her, at mange af de gode idéer modnes og får lov at vokse sig så stærke, at de bliver levedygtige", udtalte Torsten Kruse.</p> <p>Det vurderes, at dette arbejde i 2010 vil resultere i, at:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Farvandsdirektøren genvælges som medlem af IALA council i foråret 2010 2. Afdelingschef for "Innovation og Analyse" i Farvandsvæsenet genvælges til posten som formand for IALA Engineering Committee (2010) (nominering er på plads) 3. Afdelingschef for "Maritim Forvaltning og Policy" i Farvandsvæsenet bliver valgt til næstformand i IALA Aids to Navigation Management Committee (2010) (nominering er på plads) <p>Via de nævnte repræsentationer og Farvandsvæsenets samlede engagement i relevante internationale maritime fora sikres Farvandsvæsenet mulighed for at påvirke det globale arbejde med sejladsikkerhed – også til gavn for den danske handelsflåde.</p>
<p>1.6</p> <p>Farvandsvæsenet vil undersøge behovet for udvidelse af <i>Maritime Safety Information (MSI)</i> i Arktis i forbindelse med åbning af Nordvestpassagen og fremsætte anbefalinger om evt. danske tiltag på området. Rapport foreligger inden årets udgang.</p> <p>Aktivitetsmål</p>	<p>Opfyldt</p>	<p>Farvandsvæsenet har udarbejdet en rapport vedr. mulighederne for at udvide eller forbedre NAVTEX¹ dækningen i Grønland, og på den baggrund blev det i december 2009 besluttet, at der i løbet af 2010 skal etableres to nye NAVTEX stationer i Grønland. Det blev ligeledes besluttet at udskifte det tekniske udstyr på NAVTEX senderen i Nuuk. IMO har givet tilladelse til etableringen af de to nye stationer i hhv. Simiutaq i sydvest Grønland og i Upernavik området.</p> <p>I relation til det arktiske gennemførte Farvandsvæsenet primo september 2009 et internt "is-seminar", der skulle føre til formuleringen af "Farvandsvæsenets strategi på det arktiske område". Denne strategi forelå i 1. udkast den 8. februar 2010.</p>
<p>1.7</p> <p>Farvandsvæsenet vil undersøge forudsætningerne for og fastsætte behov og krav til udvikling af et oceanografisk pejlingsværktøj for anvendelse i arktiske områder til brug ved olieudslip, SAR operationer m.m. En bred vifte af brugere inddrages, og resultaterne vil foreligge i</p>	<p>Ikke opfyldt</p>	<p>Farvandsvæsenet etablerede i efteråret 2009 en gruppe af interessenter med fokus på forholdene i Arktis, herunder de konkrete behov i forbindelse med olieudslip, SAR m.v. Gruppen består på nuværende tidspunkt af medlemmer fra Farvandsvæsenet, Forsvarskommandoen, Søværnets Operative Kommando og DTU-Space, og der samarbejdes vedr. udvikling af projekter og aktiviteter i Arktis, som for eksempel forhold vedr. sikker sejlads, søopmåling, satellitovervågning af ha-</p>

¹ NAVTEX (Navigational Telex) er internationale automatiserede navigatoriske og meteorologiske advarsler og prognoser samt akutte navigationsadvarsler

<p>en rapport, der danner grundlag for en beslutning vedr. iværksættelse af et udviklings- og implementeringsforløb. Rapporten foreligger inden årets udgang.</p> <p>Aktivitetsmål</p>		<p>vet, skibstrafikken og isforekomster m.v. Projektet er således blevet udvidet, og den nævnte rapport blev derfor ikke formuleret i 2009. Gruppen arbejder videre i 2010.</p> <p>I relation til det arktiske område gennemførte Farvandsvæsenet primo september 2009 et internt "is-seminar", der skulle føre til formuleringen af "Farvandsvæsenets strategi på det arktiske område". Denne strategi forelå i 1. udkast den 8. februar 2010.</p>				
<p>1.8</p> <p>Mindst 95 % af alle navigationsadvarsler udsendt af Farvandsvæsenet med prioritet IMPORTANT skal være udsendt på NAVTEX eller via VHF af Lyngby Radio indenfor 1 time efter modtagelse af melding.</p> <p>Kvalitetsmål</p>	Ikke opfyldt	<p>Der blev i løbet af 2009 i alt udsendt 7 NAVTEX med prioritet IMPORTANT. En melding blev ikke udsendt inden for en time efter modtagelsen (forsinkelse på 55 minutter), hvilket betyder, at 86 % af samtlige meddelelser blev udsendt til tiden.</p> <p>Det begrænsede statistiske grundlag gør sådanne målinger meget sårbare overfor selv meget små udsving. Der er taget højde herfor i resultatkontrakt for 2010.</p>				
<p>1.9</p> <p>Funktionstider (%):</p> <table border="0"> <tr> <td>Vandstandsmålere</td> <td>97,0</td> </tr> <tr> <td>Oceanografimålere</td> <td>80,0</td> </tr> </table> <p>Kvalitetsmål</p>	Vandstandsmålere	97,0	Oceanografimålere	80,0	Ikke opfyldt	<p>Funktionstiden for vandstandsmålere var på 95,7 %.</p> <p>Årsagen til den manglende målopfyldelse var, at det stativ, som måleren på Ndr. Røse fyr var fastgjort med, havde rystet sig løs. Måleren er nu placeret i en mere solid opstilling.</p> <p>Funktionstiden for oceanografimålere var på 74,4 %.</p> <p>Årsagen til den manglende målopfyldelse var, at måleren ved W26 gik i stykker, og at Farvandsvæsenet ikke var i besiddelse af en reservebøje. En reservebøje er planlagt indkøbt i 2010.</p>
Vandstandsmålere	97,0					
Oceanografimålere	80,0					
<p>2. Afmærkning og navigation</p> <p>kvalitetsmål</p>						
<p>2.1</p> <p>Set over fire år må det gennemsnitlige årlige antal grundstødninger og kollisioner i danske farvande, som skyldes forhold uden for skibet, ikke overstige 2,0 per 100.000 skibspassager (AIS udstyrede skibe)¹. I 2009 må tallet ikke overstige 1,0 per 100.000 skibspassager (AIS udstyrede skibe).</p> <p>Effekt mål</p>	Ikke opfyldt	<p>Målet om maksimalt 1 ulykke pr. 100.000 skibspassager i 2009 er opfyldt, idet der i henhold til afsluttede hændelsesrapporter fra Søfartsstyrelsens opklaringsenhed ikke været nogen grundstødninger og/eller kollisioner i danske farvande, som skyldes forhold uden for skibet i danske farvande i 2009. I samme periode har i alt 68.873 AIS udstyrede skibe passeret den valgte passagelinje mellem Nordjylland og den svenske kyst.</p> <p>Derimod blev resultatkravet set over fire år ikke opfyldt, idet der i alt var 3,3 hændelse pr. 100.000 skibspassage set over 4 år, jf. følgende beregning:</p> $U_{\text{danske farvande}} 2009 = \frac{0}{68.873} = 0,000000$ <p><i>U danske farvande 2006 = 0,000025 (vurderet tal)</i></p> <p><i>U danske farvande 2007 = 0,000031</i></p> <p><i>U danske farvande 2008 = 0,000077</i></p> <p><i>U danske farvande 2009 = 0,000000</i></p> <p><i>U danske farvande middelværdi over 4 år = 0,000033.</i></p>				

¹ Data for antal grundstødninger og kollisioner i danske farvande, der skyldes forhold uden for skibet, hentes ved Søfartsstyrelsens opklaringsenhed. Antallet af AIS udstyrede besejlende skibe måles ved en AIS passagelinje mellem Nordjylland og den svenske kyst.

<p>2.2</p> <p>Set over fire år må det gennemsnitlige årlige antal søulykker i Øresund ikke overstige 4,0 pr. 10.000 skibspassager (AIS udstyrede skibe)¹.</p> <p>Effektmål</p>	<p>Opfyldt</p>	<p>Der har været i alt 4 hændelser i den danske del af Øresund i 2009, jf. oplysninger fra Søfartsstyrelsens opklaringsenhed samt det svenske "Sjöfartsverket". Det drejer sig om:</p> <p>"Karin Schepers" grundstødning nord for Drogden gravede Rende d. 22. marts 2009</p> <p>"Epsholm" kollision med "Torland" i Øresund d. 25. marts 2009</p> <p>"Lodsen" kollision med andet skib i Øresund d. 22. juli 2009</p> <p>"Banjaard" grundstødning ved Flintranden d. 13. august 2009.</p> <p>I samme periode har i alt 31.436 AIS-udstyrede skibe passeret den valgte passagelinje mellem Gilleleje og Kullen, Sverige.</p> <p>Dermed blev resultatkravet set over fire år opfyldt, idet der i alt var 3,0 hændelse pr. 10.000 skibspassage set over fire år, jf. følgende beregning:</p> $U_{\text{Øresund 2009}} = \frac{4}{31.436} = 0,00013$ <p>$U_{\text{Øresund 2006}} = 0,00052$ (vurderet tal)</p> <p>$U_{\text{Øresund 2007}} = 0,00040$</p> <p>$U_{\text{Øresund 2008}} = 0,00013$</p> <p>$U_{\text{Øresund 2009}} = 0,00013$</p> <p>$U_{\text{Øresund}} \text{ middelværdi over 4 år} = 0,00030.$</p>
<p>2.3</p> <p>Analysen gennemført på baggrund af dataudtræk fra Farvandsvæsenets landbaserede AIS-system har vist, at det er vanskeligt for sydfra kommende skibe at finde ind i den såkaldte "skrårute", der leder sydøst om Hatter Barn, ofte med farlige situationer (<i>near miss</i>) til følge. Fra Beltrep er det rapporteret, at der skønsmæssigt er omkring 50 hændelser om året. Farvandsvæsenet vil trække på erfaringerne fra "stakittet" i dybvandsruten² og udlægge supplerende afmærkning i den sydlige del af "skråruten" med det formål at tydeliggøre, hvor skibene skal dreje samt naturligvis at minimere antallet af <i>near miss</i> situationer i området.</p> <p>Når afmærkningen er udlagt efter behørig varsling i relevante nautiske publikationer og medier, forventes antallet af <i>near miss</i> situationer at falde fra de nuværende 4 pr. måned til 2 pr. måned faldende til 1 pr. måned, når tiltaget har været implementeret i mindst et år.</p> <p>Effektmål</p>	<p>Opfyldt</p>	<p>Den nye afmærkning ved Hatter Barn er udlagt på baggrund af AIS-dataudtræk, som viste, at mange skibe sydfra havde problemer med sejladser i dette farvandsområde. VTS Storebælt oplyser, at der var ca. 4 <i>near miss</i> situationer pr. måned i området.</p> <p>Efter udlægning af den nye afmærkning har der ikke været rapporteret nogen <i>near miss</i> hændelser i området, oplyser VTS Storebælt, jf. VTS Storebælt procedure for indberetninger på området.</p>

¹ Antal søulykker i Øresund opgøres ved VTS Øresund. Antallet af AIS-udstyrede besejlede skibe måles ved en AIS passagelinje mellem Gilleleje og Kullen.

² Farvandsvæsenet udlagde i 2005 supplerende afmærkning i dybvandsruten nord for Hatter Barn i Storebælt med det formål at reducere grundstødninger på Hatter Rev. Dette tiltag har medvirket til, at der ikke efterfølgende har været grundstødninger på Hatter Rev.

<p>2.4</p> <p>Senest til brug for udarbejdelse af resultatkontrakt for 2010 udvikles nye metoder til forbedret effektmåling inden for områderne afmærkning og navigation ved brug af <i>near-miss</i> analyser.</p> <p>Aktivitetsmål</p>	Opfyldt	<p>Der er nu udviklet en ny metode til forbedret effektmåling inden for områderne afmærkning og navigation ved brug af <i>near miss</i> analyser. Det grundlæggende værktøj er AIS-data, og den nye metode vil blive taget i anvendelse i forbindelse med resultatkontrakt 2010.</p> <p>Resultatet bidrager til at sikre sejladsen ved, at Farvandsvæsenet nu kan få bedre kendskab til farlige, ikke-rapporterede episoder på havet. Dermed får Farvandsvæsenet ny viden, som kan anvendes til at overveje nye initiativer til forebyggelse af farlige episoder.</p>				
<p>2.5</p> <p>Afdække behovet for evt. afmærkning, navigationssystemer og søopmåling i nordvestpassagen. Inden årets udgang udarbejdes en rapport over, hvilke muligheder der kan komme på tale.</p> <p>Aktivitetsmål</p>	Ikke opfyldt	<p>En specifik rapport om behovet for afmærkning, navigationssystemer og søopmåling i Nordvestpassagen er ikke udarbejdet.</p> <p>I relation til det arktiske område gennemførte Farvandsvæsenet primo september 2009 et internt "is-seminar", der skulle føre til formuleringen af "Farvandsvæsenets strategi på det arktiske område". Denne strategi forelå i 1. udkast den 8. februar 2010.</p>				
<p>2.6</p> <p>Gennemføre det tre årige <i>EfficienSea</i> projekt i henhold til projektbeskrivelse, herunder forberede Farvandsvæsenet til implementering af e-Navigation</p> <p>Der udarbejdes en kravspecifikation til <i>e-NAV Enhanced Integrated Navigation System</i> inden udgangen af juni 2009.</p> <p>Der foreligger en plan over <i>e-NAV</i> zoner samt en test plan for <i>e-NAV</i> projektdelen inden udgangen af 2009</p> <p>Aktivitetsmål</p>	Opfyldt	<p>Beskrivelsen af e-Navigation <i>Enhanced Integrated Navigation System</i> er færdig og leveret til projektet.</p> <p>Der er udarbejdet en plan over e-Navigationzoner samt en testplan for e-Navigation's andel af projektet.</p> <p>Projektet <i>EfficienSea</i> har nået de opstillede mål for 2009, og målopfølgelsen er tilfredsstillende.</p> <p>Årets resultat bidrager væsentligt til at opfylde FRV's mission om at sikre sejladsen. Arbejdet i <i>EfficienSea</i> med at beskrive et integreret navigationssystem og at oprette zoner til at teste samme system er således væsentlige etaper på vejen mod at tilvejebringe et lettere overskueligt, logisk sammenhængende og intuitivt navigationssystem for navigatører. Når dette navigationssystem først er udviklet, forventes det at lette navigatørernes arbejde, fordi de på broen alene præsenteres for den nødvendige information på én skærm og ikke for overflødig information på flere skærme. En udvikling i denne retning forventes at øge sejladsikkerheden.</p>				
<p>2.7</p> <p>Afdække nye anvendelsesmuligheder for <i>Automatic Identification System (AIS)</i>, herunder:</p> <p>I tilfælde af vrag eller andre sejladshindringer i hovedruterne etableres virtuel afmærkning inden for to timer fra melding er modtaget i Farvandsvæsenet</p> <p>I 2009 etableres AIS på 10 fyr i søen inden udgangen af 3. kvartal</p> <p>Aktivitetsmål</p>	Ikke opfyldt	<p>Farvandsvæsenet klargjorde i 2009 alle procedurer og tekniske værktøjer i forhold til evt. udlægning af virtuel afmærkning i tilfælde af vrag eller andre sejladshindringer. Der har dog i 2009 ikke været hændelser, der har krævet virtuel afmærkning.</p> <p>AIS-transpondere til 10 søfyr er klargjort, men selve opsætningen er lidt forsinket. Seks transpondere er monteret og igangsat. De sidste fire bliver monteret i 1. kvartal 2010.</p>				
<p>2.8</p> <p>Funktionstider (%):</p> <table border="0" data-bbox="172 1149 535 1206"> <tr> <td>Fyr i Danmark</td> <td>99,8</td> </tr> <tr> <td>Lystønder</td> <td>99,0</td> </tr> </table> <p>Kvalitetsmål</p>	Fyr i Danmark	99,8	Lystønder	99,0	Opfyldt	<p>Funktionstiden for fyr i Danmark var på 99,96 %</p> <p>Funktionstiden for lystønder var på 99,92 %</p>
Fyr i Danmark	99,8					
Lystønder	99,0					
<p>2.9</p> <p>Funktionstider (%), AIS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der udvikles metoder til måling af funktionstider for AIS inden udgangen af 2. kvartal 2009 • I 2. halvår måles funktionstider, og det er målsætningen at opnå en funktionstid for AIS på 99,0 % 	Opfyldt	<p>I løbet af 1. kvartal blev der udviklet en simpel metode til opgørelse af funktionstid for AIS. Metoden indebærer, at der måles på, om den samlede AIS-datastrøm er til stede ud af huset hos Farvandsvæsenet. Der arbejdes på at udvikle mere raffinerede målemetoder.</p> <p>Målet for funktionstid er overholdt måned for måned, siden målingerne startede i juli 2009. Samlet var der for de seks måneder en gennemsnitlig funktionstid på 99,88 %.</p>				

Kvalitetsmål		
3. Kystredning		
3.1 <u>Antal redningsaktioner med redning = 40 %</u> Antal redningsaktioner ¹ Effekt mål	Opfyldt	Der blev i 2009 gennemført 400 redningsaktioner. I 195 tilfælde havde Farvandsvæsenets indsats en positiv virkning, hvilket svarer til 49 %.
3.2 Gennem information, oplysning og synlighed i pressen skal borgere, virksomheder og arbejdsgivere i de lokalsamfund, hvor Kystredningstjenesten er repræsenteret, få et bedre kendskab til Kystredningstjenesten og de vilkår, den fungerer under. Arbejdsgiverne skal opfordres til at se det at deltage i beredskabet som et plus for virksomheden – en samfundsgerning, de som arbejdsgiver er med til at støtte. <ul style="list-style-type: none"> • Kystredningstjenesten lancerer en informationsfolder inden udgangen af 2. kv. 2009. Folderen sendes bl.a. til arbejdsgivere i lokalområdet. • Der oprettes en ny aktionsdatabase inden udgangen af 3. kv. 2009, og denne anvendes i forbindelse med offentliggørelse af alle kategori 1 aktioner på www.frv.dk senest to dage efter indtastning i databasen. Aktivitetsmål	Ikke opfyldt	Informationsfolder er lanceret og udsendt som planlagt. Oprettelsen af en ny aktionsdatabase er forsinket, men der arbejdes videre med opgaven i 2010. Der er blandt andet hentet inspiration ved et besøg hos den engelske redningstjeneste (RNLI) til en mere stabil database med flere funktionaliteter, der også kan bruges i formidlingsøjemed.
3.3 Som et led i kvalitetssikringen gennemføres en brugerundersøgelse blandt søredningsberedskabets øvrige aktører om tilfredsheden med Farvandsvæsenets indsats på området inden udgangen af 3. kvartal 2009. Resultatet skal anvendes til at fokusere og udvikle handlingsplaner på specifikke områder inden for Kystredningstjenesten. Aktivitetsmål	Ikke opfyldt	Brugerundersøgelsen blev udsendt i løbet af 4. kvartal. Der udestår fortsat at analysere besvarelsenerne og at udarbejde handlingsplaner på baggrund af det modtagne materiale. Brugerundersøgelsen blev sendt til i alt 54 personer inden for søværnet, Politiet, Marinehjemmevernet, Fiskeridirektoratet samt enkelte civile redningsaktører. I alt er der modtaget 31 besvarelsener.
3.4 Den gennemsnitlige funktionstid for større redningsmateriel skal være mindst 97 % ² . Kvalitetsmål	Opfyldt	Den gennemsnitlige vægtede funktionstid for større redningsmateriel lå i 2009 på 97,57 %. For motorredningsbådene (MRB) lå funktionstiden på 93,72 %, hvilket skyldes længerevarende værftsophold i forbindelse med 20 års syn og "mid-life-update". Tendensen forventes at fortsætte ind i 2010 og skyldes den fremskredne alder på MRB-flåden. I 2010 opdateres strategien for Farvandsvæsenets Kystredningstjeneste, herunder analyseres redningsstationernes placering, bådernes antal og bemanningen.
3.5	Opfyldt	Den gennemsnitlige reaktionstid var for 2009 på 8 minutter. Der er i løbet af året ikke forekommet

¹ Redningsaktion: SOK (eller andre) kalder ud til redningsaktion (kategori 1 aktion). Farvandsvæsenet er kun én del af den samlede søredningstjeneste og bliver således oftest kaldt ud sammen med andre enheder, blandt andet flyvevåbenets 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.

² Funktionstiden beregnes som et vægtet gennemsnit og omfatter 14 motorredningsbåde, 21 lette redningsbåde og 15 større redningskøretøjer.

Kystredningstjenesten har en reaktionstid på maksimum 20 min. Samtidigt er det målsætningen, at redningsstationernes gennemsnitlige reaktionstid højst må være på 15 minutter. Kvalitetsmål		reaktionstid på mere end 20 minutter.
4. Lodsning udført af det statslige lodsvæsen (DanPilot)		
4.1 For skibe omfattet af IMO's lodsanbefalinger er det målet, at antallet af skibe, der tager lods, er stigende. I Storebælt tager mindst 95 % af de omfattede skibe lods om bord i 2009 ¹ . Effektmål	Opfyldt	I alt har VTS Storebælt registreret 2.239 passager i 2009, som ud fra dybgangskriteriet (skibe med en dybgang på eller over 11 meter) er omfattet af IMO's lodsanbefalinger for Rute T, herunder Storebælt. Af de nævnte 2.239 skibspassager skete de 2.095 med lods, svarende til, at 93,57 % af de omfattede skibe tog lods om bord i 2009. Dansk praksis er, at indberetninger til flagstaten (ved manglende efterlevelse af lodsanbefalingerne) sker i henhold til 5/6 reglen ² . I alt har 2.148 skibe i 2009 enten taget lods om bord eller har opfyldt 5/6 reglen, svarende til, at 95,94 % af de omfattede skibe tog lods om bord i 2009 eller passerede uden lods, men i overensstemmelse med 5/6 reglen.
4.2 Der sker ingen kollisioner eller utilsigtede ³ grundstødninger ved gennemsejlingslodsninger eller højsølodsninger ⁴ , som udføres af en lods fra Det Statslige Lodsvæsen (DanPilot). Effektmål	Ikke opfyldt	Resultatkravet kan ikke opfyldes, idet KAPITAN LUS den 3. juli 2009 kolliderede med SOUNDSTRAUM i Øresund. Der var dansk lods fra Det Statslige Lodsvæsen ombord i KAPITAN LUS, der er registreret hjemmehørende på Malta, men ingen lods om bord i SOUNDSTRAUM, der er registreret hjemmehørende i Norge. Det er dog Farvandsvæsenets vurdering, at lodsen ikke kunne have afværget kollisionen. I sin interne rapport har den danske lods tilkendegivet, at SOUNDSTRAUMS manøvre op til kollisionen indikerede, at SOUNDSTRAUM havde problemer med navigationen/styringen, måske forårsaget af mekaniske fejl eller fejlbetjening, idet SOUNDSTRAUM under forløbet op til kollisionen blev positioneret meget uhensigtsmæssigt, og endelig ca. 300 meter inden en "normal" passage kunne have fundet sted, drejede SOUNDSTRAUM "hårdt" til bagbord. En rekonstruktion af de to skibes navigering, (screen dumps) indikerer ligeledes, at SOUNDSTRAUM op til kollisionen blev positioneret uhensigtsmæssigt. Der er endnu ikke "frigivet" nogen officiel søulykkesrapport om hændelsen. Søfartsstyrelsen har oplyst, at søulykkesrapporten vil blive udarbejdet af de norske myndigheder.
4.3 Det Statslige Lodsvæsen gennemfører inden den 1. april 2009 en brugertilfredshedsundersøgelse på de skibe, som tager lods ved gennemsejlinger (Storebælt og Øresund) samt ved skibsmæglere og andre	Ikke opfyldt	Brugertilfredshedsundersøgelsen blev udskudt. Det skete af hensyn til ny takstbekendtgørelse, som trådte i kraft den 1. oktober 2009. For at undgå at besvarelserne kom til udelukkende at handle om priser på lodsning frem for faglig kvalitet i ydelserne, begyndte undersøgelsen i december 2009. I løbet af december og januar har lodserne haft spørgeskemaerne med ud på skibene,

¹ VTS Storebælt registrerer antal passager, og Lodstilsynet indberetter til respektive flagstater.

² Skibe, som inden for de seneste seks måneder har passeret mindst fem gange gennem Rute T, anses for at opfylde IMO anbefalingen.

³ Lodsen kan for at afværge en større ulykke vælge at lade det skib, der lodses, gå på grund.

⁴ Det statslige Lodsvæsen foretager regionalloidsninger, højsøloidsninger og gennemsejlingsloidsninger. Ved en regionalloidsning forstås loidsning af en sejlads eller en del heraf, som påbegyndes eller afsluttes i en dansk havn, uanset om der under sejladsen skiftes lods. En højsøloidsning er en loidsning uden for et lands søterritorium. En gennemsejlingsloidsning defineres som en loidsning, der ikke er en højsøloidsning eller en regionalloidsning, og hvor skibet ikke anløber dansk havn.

<p>kunder på de væsentligste konkurrenceudsatte områder (Fredericia, Kalundborg, Aabenraa og København).</p> <p>Opfølgning på resultaterne er afsluttet senest den 1. december 2009.</p> <p>Aktivitetsmål</p>		<p>og besvarelsene samles løbende. Det forventes, at analysen af de mange besvarelser kan afsluttes inden udgangen af april 2010.</p>
<p>4.4</p> <p>Senest den 1. april 2009 etableres et brugerforum til udveksling af erfaringer og ønsker fra erhvervet. Hensigten er at videreudvikle Det Statslige Lodsvæsens lodsservice i overensstemmelse med kundernes behov.</p> <p>Aktivitetsmål</p>	<p>Ikke opfyldt</p>	<p>Brugerforum blev etableret i 4. kvartal 2009 med deltagelse fra Danske Havne, Søfartsstyrelsen, Lodstilsynet, Dansk Skibsmæglerforening, Danmarks Rederiforening, Farvandsvæsenet og Det Statslige Lodsvæsen.</p> <p>Der blev i 2009 afholdt to møder og udarbejdet kommissorium. Gruppen mødes hver 2. måned.</p>
<p>4.5</p> <p>Som et led i bestræbelserne på at optimere driften og udnytte lodserne mere effektivt gennemføres følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lodsbestillingssystemet VPS udbygges med elektronisk tidsregistrering af lodser med mulighed for overførsel af data til Navision Financials senest medio 2009 • Opgradering og implementering af ny Navision Financial platform gennemføres inden udgangen af 2009 • Implementering af central vagtplanlægningsværktøj for alle medarbejdere i Det Statslige Lodsvæsen senest den 1. april 2009. <p>Aktivitetsmål</p>	<p>Ikke opfyldt</p>	<p>Centralt vagtplanlægningsværktøj (PDC) er implementeret.</p> <p>Opgradering af ny Navision Financial platform samt elektronisk tidsregistrering er udskudt til 2010.</p> <p>Der er udarbejdet en handlingsplan med hensyn til anskaffelse af nyt økonomisystem inkl. elektronisk tidsregistrering. Det har vist sig at være et meget omfattende projekt, og det forventes først klar ultimo 2010.</p> <p>Se i øvrigt uddybende analyse i målrapporteringen.</p>
<p>4.6</p> <p>Lods om bord til det bestilte mødetidspunkt i 98 % af tilfældene.</p> <p>Kvalitetsmål.</p>	<p>Opfyldt</p>	<p>Det Statslige Lodsvæsen (DanPilot) har i 2009 foretaget 19.566 lodsninger. Heraf blev 19.337, d.v.s. 98,8 % gennemført til det bestilte mødetidspunkt.</p> <p>I 2229 tilfælde blev lodsens forsinkelse på grund af forhold som vejret, defekt lods fartøj eller lignende.</p>
<p>4.7</p> <p>Måling af lodsproduktiviteten¹</p> $\frac{\text{Samlet lodsningstid} * 100}{\text{Samlet arbejdstid}} = X \%$ <p>År Lodsproduktivitet Udsvingmargin 2009 : 28 pct. +/- 2 pct. points</p>	<p>Ikke opfyldt</p>	<p>Lodsproduktiviteten i Det Statslige Lodsvæsen kan i 2009 opgøres til 23,2 %.</p> <p>Lodsproduktiviteten ligger dermed 2,8 procentpoints under minimalkravet på 26,0 % for 2009. Hovedårsagen til nedgangen skal søges i det forhold, at antallet af lodsninger fra 2008 til 2009 er faldet fra 21.098 til 19.566, hvilket svarer til en nedgang på ca. 7,3 %. Et faldende antal lodsninger indebærer alt andet lige, at efterspørgslen på lodsningstid også falder, hvilket påvirker tælleren i brøken for lodsproduktivitet negativt.</p> <p>Det er endnu for tidligt at konkludere, om de faldende antal lodsninger skyldes den økonomiske afmatning, de højere takster eller en kombination af disse. Farvandsvæsenet følger den fortsatte udvikling meget nøje.</p>

¹ Formlen viser den samlede lodsningstid i forhold til lodsernes samlede arbejdstid. Den samlede arbejdstid består af tid om bord (lodsningstid), rejsetid, andre aktiviteter og rådighedstid.

<p>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> <p>Produktivitetsmål.</p>		<p>Idet faldet i antallet af lodsninger primært er sket på de regionale lodsninger, er der begrænsede muligheder for Det Statslige Lodsvæsen til at foretage kapacitetstilpasninger i denne situation. Forsyningspligten betyder nemlig, at Det Statslige Lodsvæsen skal opretholde en meget bred vifte af lodscertifikater til at dække de mange lokale områder uanset efterspørgsel. I 2009 har Det Statslige Lodsvæsen i samarbejde med COWI igangsat udviklingen af et planlægningsværktøj, der skal sikre optimeringen af driften og den fremtidige struktur i Det Statslige Lodsvæsen, jf. uddybende analyse på området. Der er fokus på dette arbejde i 2010.</p>
<p>5. Myndighedsopgaver</p>		
<p>5.1.</p> <p>Farvandsvæsenet ønsker at påvirke den fysiske planlægning til søs (<i>Spatial planning: marine environment management</i>). Fokus lægges på aktiviteter i EU og HELCOM.</p> <p>Farvandsvæsenets strategi på området er to-delt. Det ene ben i strategien går på at positionere Farvandsvæsenet stærkt m.h.t. relevante data og m.h.t. værktøjer (GIS systemer), som skal bruges i forbindelse med spatial planning. Det andet ben i strategien går på i videst muligt omfang at engagere Farvandsvæsenet i EU's arbejde omkring formuleringen af paneuropæiske principper for fysisk planlægning.</p> <p>I 2009 skal Farvandsvæsenet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Positionere sig som en væsentlig myndighed for dansk maritim fysisk planlægning • Etablere det nødvendige netværk i EU og HELCOM via deltagelse i relevante arrangementer, eksempelvis HELCOM Workshop on Broad Scale Marine Spatial Planning in the Baltic Sea (HELCOM SPATIAL 1/2009) i Finland <p>Aktivitetsmål</p>	<p>Opfyldt</p>	<p>Det vurderes, at Farvandsvæsenet i løbet af 2009 har positioneret sig som en væsentlig myndighed i forhold til maritim fysisk planlægning i Danmark. Netværket er blevet styrket gennem deltagelse i alle EUs arrangementer om maritim fysisk planlægning i 2009 samt i workshops i The Helsinki Commission (HELCOM) og Vision and Strategy around the Baltic Sea (VASAB). Målet forventes styrket i 2010.</p>
<p>5.2</p> <p>Farvandsvæsenet gennemførte ultimo 2008 en værdistrømsanalyse, der bl.a. resulterede i en anbefaling om at gennemføre et LEAN-inspireret projekt i forhold til løsning af Farvandsvæsenets myndighedsopgaver. Målet er at opnå en øget gennemløbshastighed samt en forbedret kvalitet i opgaveløsningen. Projektet gennemføres i 2009 i henhold til business case og projektplan.</p> <p>Efter projektets gennemførelse opstilles relevante mål for kvalitet på området, herunder som minimum krav til sagsbehandlingstid.</p> <p>Kvalitetsmål</p>	<p>Opfyldt</p>	<p>Der er gennemført et LEAN-inspireret projekt og relevante mål for kvalitet blev opstillet inden årets udgang. Projekt blev gennemført i 2. halvår 2009, og fra starten stod det klart, at <i>kvaliteten i forhold til brugerne</i> skulle være ledetråden i Farvandsvæsenets LEAN-arbejde. På lidt længere sigt forventes det, at de samlede forbedringsforslag, som er kommet og fortsat fremkommer i forbindelse med de fortsatte Kaizen-møder (jævnlig møder hvor alle medarbejdere kommer med forbedringsforslag i forhold til arbejdet i enheden), ikke alene vil komme brugerne til gode i form af øget kvalitet, men også i form af kortere sagsbehandlingstider. Blandt de konkret opstillede mål for kvalitet kan nævnes udformning af standarder for høringer vedr. både- og badebroer samt forbedring af web-formularer vedr. ansøgning om afmærkningstilladelse på Farvandsvæsenets hjemmeside.</p>
<p>6. Interne strategiske fokusområder</p>		
<p>6.1</p> <p>Strategisk kompetenceudvikling</p> <p>Farvandsvæsenet vil aktivt arbejde med et øget fokus på kompetenceudvikling i 2009. I 1. halvår vedtages således en uddannelsespolitik, og</p>	<p>Ikke opfyldt</p>	<p>Farvandsvæsenets uddannelsespolitik blev vedtaget i 3. kvartal, og hver afdeling udarbejdede i 1. halvår en kompetencestrategi for egen afdeling. Afdelingernes input er blevet anvendt til at tilrettelægge målrettede tværgående uddannelsesaktiviteter.</p>

<p>afdelingerne udarbejder en strategi, der afdækker det nuværende kompetenceniveau samt det fremtidige kompetencebehov med udgangspunkt i Farvandsvæsenets mission, vision og strategi. På den baggrund gennemføres FOKUS-samtaler med alle medarbejdere, således de enkelte medarbejders kompetenceudvikling knyttes op til Farvandsvæsenets fremadrettede strategi og udvikling. Effekten af øget fokus på strategisk kompetenceudvikling skal resultere i en forbedring af medarbejdernes besvarelse på kompetencespørgsmålene i Farvandsvæsenets klimamåling i 2010.</p>		<p>FOKUS systemet blev implementeret i Farvandsvæsenet i 2009, og resultaterne for udarbejdede bedømmelser og udviklingskontrakter i FOKUS vurderes at være ganske godt for det første år. Ikke desto mindre kan resultatet blive bedre, idet der samlet set blev afleveret 64,2 % af de mulige bedømmelser og 36,1 % af de mulige udviklingskontrakter i 2009. Størsteparten af de manglende FOKUS forløb vedrører fyrområdet, d.v.s. medarbejdere på kystudkig og bemandede fyr, hvor mange er deltidsansatte. I 2010 sættes der fokus på Fokusværktøjerne i forhold til Farvandsvæsenets virksomhed.</p>
<p>6.2 Udviklingsplaner Der skal foreligge udviklingsplaner for alle medarbejdere med ansættelse i mere end 12 måneder.</p>	Ikke opfyldt	<p>Jf. resultatkrav 6.1 ovenfor blev der i 2009 udarbejdet 36,1 % af de udviklingskontrakter, som var forventet i forlængelse af FOKUS systemets implementering. Resultatet vidner blandt andet om, at der udestår tilpasninger i forhold til Farvandsvæsenet som virksomhed. Som nævnt ovenfor arbejdes der videre med dette i 2010.</p>
<p>6.3 Sygefravær Sygefravær på maks. fem sygedage pr. ansat i gennemsnit (ekskl. langtidsfravær og ansatte på særlige ansættelsesvilkår)</p>	Ikke opfyldt	<p>Resultatkravet er ikke opfyldt, idet det gennemsnitlige sygefravær (ekskl. langtidsfravær og ansatte på særlige vilkår) lå på 8,3 sygedage pr. medarbejder. Farvandsvæsenet har gennemført en målrettet og systematisk indsats for at nedbringe sygefraværet i 2009, blandt andet via omsorgssamtaler efter bestemte retningslinjer. Det har betydet, at Farvandsvæsenets sygefravær er faldet, så det nu samlet set ligger under statens gennemsnit på 9 sygedage pr. medarbejder. I hovedkontoret i København (Søkvæsthuset) er sygefraværet nedbragt med 18 % i forhold til niveauet i 2008. Den målrettede indsats fortsættes i 2010.</p>
<p>6.4 Økonomistyring Farvandsvæsenet vil arbejde for at stige endnu et niveau inden for Forsvarsministeriets økonomivision. Vi vil i den forbindelse udvikle en model for den kontinuerlige regnskabsaflæggelse, hvor omkostningerne systematisk og løbende fordeles på udvalgte produkter.</p>	Opfyldt	<p>Forsvarsministeriets økonomivision er blevet opdateret i forbindelse med, at Økonomistyrelsen lancerede det nye koncept for god økonomistyring (GØS). Farvandsvæsenet har arbejdet videre med principperne og med gode resultater. Systematisk fordeling af omkostninger på produkter er et område, som længe har været i fokus i Farvandsvæsenets økonomistyring. I dag er det muligt at trække brugbare rapporter i økonomistyringssystemet DeMars på dette område. Farvandsvæsenet har i 2009 ligeledes indarbejdet en oversigt over omkostningsfordelingen på hovedformål som en fast del af ledelsesinformation. I forbindelse med regnskab 2008 og 2009 er der sket en fuld fordeling på hovedformål.</p>

Bilag 2

Noter til resultatopgørelse og balance, Farvandsvæsenet

Noter til resultatopgørelsen

Note 1: Tab på debitorer

Farvandsvæsenet har i finansåret bogført 18.205,61 kr. som tab på debitorer.

Note 2: Ekstraordinære poster og nedskrivninger

Under ekstraordinære poster indgår to rettelser vedr. åbningsbalancen fra 2004. De omhandler indtægtsførsel af lagerkorrektur på kr. 48.378,75 samt en korrektur af værdi af areal vedr. Nexø redningsstation på kr. 570.000,-.

Noter til balancen

Note 3: Immaterielle anlægsaktiver

Mio. kr.	Færdiggjorte udviklingsprojekter	Erhvervede koncessioner, patenter, licenser m.v.	I alt
Kostpris	-	23,4	23,4
Primokorrekationer og flytning ml. bogføringskredse	-	-	-
Tilgang	-	-	-
Afgang	-	-0,4	-0,4
Kostpris pr. 31.12.2009	-	22,9	22,9
Akkumulerede afskrivninger	-	19,2	19,2
Akkumulerede nedskrivninger	-	-	-
Akkumulerede af- og nedskrivninger 31.12.2009	-	-19,2	-19,2
Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2009	-	3,7	3,7
Årets afskrivninger	-	-4,3	-4,3
Årets nedskrivninger	-	-	-
Årets af- og nedskrivninger	-	-4,3	-4,3
Afskrivningsperiode/år	-	3-5 år	-

(mio. kr.)	Udviklingsprojekter under udførelse
Primo saldo pr. 1. januar 2009	-
Tilgang	-
Nedskrivninger	-
Overført til færdiggjorte udviklingsprojekter	-
Kostpris pr. 31.12.2009	-

Note 4: Materielle anlægsaktiver

Mio. kr.	Grunde, arealer og bygninger	Infrastruktur	Prod.anlæg og maskiner	Transportmateriel	Inventar og IT-udstyr	I alt
Kostpris 01.01.2009	108,9	-	160,5	369,0	26,6	664,9
Primokorrekationer og flytning mellem bogføringskredse	0,3	-	6,0	-	-	6,3
Tilgang	4,3	-	4,4	16,0	1,5	26,2
Afgang	-5,4	-	-2,2	-2,3	-0,1	-10,1
Kostpris pr 31.12.2009	108,1	-	168,7	382,6	28,0	687,4
Akkumulerede afskrivninger	-8,0	-	-90,7	-154,6	-25,6	-278,8
Akkumulerede nedskrivninger	-1,3	-	-	-	-	-1,3
Akkumulerede af- og nedskrivninger 31.12.2009	-9,3	-	-90,7	-154,6	-25,6	-280,1
Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2009	98,8	-	78,0	228,1	2,5	407,3
Årets afskrivninger	-1,5	-	-9,2	-10,8	-2,1	-23,6
Årets nedskrivninger	-	-	-	-	-	-
Årets af- og nedskrivninger	-1,5	-	-9,2	-10,8	-2,1	-23,6
Afskrivningsperiode/år	50 år	-	5-24 år	5-30 år	3-5 år/50%	-

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.

	I gangværende arbejder for egen regning
Primosaldo pr. 01.01.2009	3,2
Tilgang	32,6
Nedskrivninger	-2,4
Overført til materielle anlægsaktiver	-25,5
Kostpris pr. 31.12.2009	7,9

Note: 2,4 mio. kr. er overført til varelager og optræder derfor ikke i resultatopgørelsens nedskrivninger.

Note 5: Feriepenge

Opgørelsesmetoden vedr. feriepenge er justeret, således at skyldige feriepenge vedr. tidligere år optages mere korrekt. Det medfører en merudgift på 4,2 mio. kr.

Bilag 3

Regnskabsaflæggelse for og regnskabsmæssige forklaringer, Farvandsvæsenet:

Farvandsvæsenet har ikke forelagte investeringer, gebyrordninger eller administrerede tilskudsordninger.

Begivenheder efter balancedato

Farvandsvæsenets aktiver (korrigeret for donationer) og anlæg under udførelse afviger fra indestændet på FF4- og FF6-bankkontiene 31. december 2009. Årsagen er, at der – jfr. gældende vejledninger – er foretaget likviditetsflytninger ud fra skønnede beløb. Afvigelserne er beskrevet i afsnittet om likviditetsordningen.

En korrektion af Farvandsvæsenets IT-aktiver på grund af fejl i registreringspraksis i tidligere år er endeligt beregnet efter balancedatoen. På grund af fejlene er enkelte aktiver klassificeret forkert og afskrevet hurtigere end foreskrevet. Afvigelsen på balancen udgør ca. 0,3 mio. kr.

Indtægtsdækket virksomhed

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

	Ultimo 2006	Ultimo 2007	Ultimo 2008	Ultimo 2009
Afmærkning i kontrakt	-0,3	1,1	1,2	2,5
§ 12.31.01.90, Resultat	-0,3	1,1	1,2	2,5
<i>Akkumuleret resultat</i>	<i>-0,3</i>	<i>0,8</i>	<i>2,1</i>	<i>4,6</i>
Udchartring af Argus	1,4	1,4	1,4	-

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

Ordning	Overført overskud fra tidligere år	Årets tilskud	Årets udgifter	Årets resultat	Overskud til videreførelse
Safety @ Sea	-	0,7	-	0,7	0,7
BASIES	-	2,7	-	2,7	2,7
EfficienSea	-	2,4	2,3	0,1	0,1
I alt	-	5,8	2,3	3,5	3,5

Konto 97, tilskudsfinansierede aktiviteter, blev oprettet på tillægsbevilling 2009. Der er derfor ikke opgjort overskud fra tidligere år.

Bilag 4

Redegørelse for metode til omkostningsfordelinger, Farvandsvæsenet

Farvandsvæsenet anvender ressourcensystemet 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 inspektions-skibene "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.

Bilag 5

Regnskaber for Det Statslige Lodsvæsen, herunder personale

5.1 Anvendt regnskabspraksis

Det Statslige Lodsvæsen (DanPilot) 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 2009 udgjorde lodsningssindtægterne ca. 99,5 % af indtægter i alt. I resultatopgørelsen indregnes ligeledes alle omkostninger, herunder afskrivninger.

Omsætningsaktiver som debitorer og andre tilgodehavender optages til fuld værdi.

Anlægsaktiver optages ved første indregning til kostpris. Efterfølgende gennemgås materielle anlægsaktiver årligt for at afgøre, om der er indikation af værdiforringelse ud over det, som udtrykkes ved normal afskrivning. Hvis dette er tilfældet, foretages nedskrivning til den lavere genindvindingsværdi. Ejendomme optages til den offentlige vurdering, såfremt den foreligger.

Kortfristede forpligtelser optages til kostpris. Der forefindes ikke langfristede gældsforpligtelser.

5.2 Sammendrag af regnskab 2008 for Det Statslige Lodsvæsen

Tabel 14: Sammendrag af regnskab 2009 for Det Statslige Lodsvæsen, hovedkonto 12.31.11 (mio. kr.)

Indtægter	274,9
Omkostninger, inkl. afskrivninger	324,4
Driftsoverskud	-49,5
Nettobevilling	0,0

Det Statslige Lodsvæsen, 2010

Tabel 15: Finanslov 2010, hovedkonto 12.31.11 (mio. kr.)

Finanslovsforslag	R 2008	B 2009	F 2010	BO1 2011	BO2 2012	BO3 2013
123111 Det Statslige Lodsvæsen						
12311110 Almindelig virksomhed						
11 Salg af varer	260,4	342,7	342,0	367,0	376,2	382,3
16 Husleje, leje arealer, leasing	0,0	17,9	22,5	23,7	24,8	25,9
18 Lønninger	0,0	245,3	232,0	237,8	241,8	245,0
21 Andre driftindtægter	70,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
22 Andre ordinære driftsomkostninger	330,4	78,0	85,2	86,4	88,3	90,3
25 Finansielle indtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
28 Ekstraordinære indtægter	0,0	0,0	-0,7	-17,6	-19,8	-19,6
29 Ekstraordinære omkostninger	0,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9
43 Interne statslige overførselsudgifter	0,0	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 2008 (mio. kr.)

	Regnskab 2009	Regnskab 2008	Difference (R09-R08)
Indtægter:			
Lodsningsindtægter	273,4	258,7	14,7
Diverse indtægter	1,5	1,5	-
Renteindtægter	0,1	0,2	-0,1
Indtægter i alt	275,0	260,4	14,6
Udgifter:			
Bådenes drift	25,4	31,9	6,5
Fartøjsfonde	2,3	1,7	-0,6
Lønomsstninger	235,8	234,8	-1,0
Uddannelse	2,3	5,3	3,0
Ejendom/lokaleomsstninger	3,3	3,0	-0,3
Øvrige omsstninger	23,2	23,8	0,6
Rejseomsstninger	22,4	22,7	0,3
Renteudgifter	4,5	1,7	-2,8
Afskrivninger	5,3	5,4	0,1
Udgifter i alt	324,5	330,3	5,8
Resultat for året	-49,5	-69,9	20,4

Årets resultat

Indtægterne

Det Statslige Lodsvæsens samlede indtægter steg fra 258,7 mio. kr. i 2008 til 273,4 mio. kr. i 2009 jf. tabel 16 ovenfor. Stigningen skete med baggrund i indførelsen af et nyt takstsystem, indført pr. 1. oktober 2009

Antallet af lodsninger er faldet fra 21.098 i 2008 til 19.566 i 2009, en nedgang på 1.532 lodsninger. Nedgangen er påvirket af et databrud, som følge af indførelsen af nyt takstsystem, samt et generelt fald i skibstrafikken i danske farvande.

Omstninger

Det Statslige Lodsvæsens samlede omstninger inkl. afskrivninger er faldet fra 330,3 mio. kr. i 2008 til 324,5 mio. kr. i 2009 eller 1,8 %.

Tabel 16 viser, at det væsentligste fald i omstningerne i 2009 er på bådenes drift, hvor der har været et markant fald i udgifterne til brændstof og på vedligeholdelse til flåden af lodsfartøjer.

Resultat for året

Årets resultat for 2009 er et underskud på 49,5 mio. kr. Underskuddet faldt med 20,4 mio. kr. fra 2008 til 2009. De væsentligste årsager til faldet i underskuddet er indførelsen af et nyt takstsystem, samt et fald i omstningerne, der bl.a. skyldtes faldende aktivitet. Underskuddet indebærer, at Det Statslige Lodsvæsen ikke isoleret set har været selv bærende og selvfinansierende i 2009. Underdækningen i den daglige drift må ses som et resultat af, at lodstaksterne bl.a. ikke tidligere har været reguleret i takt med den almene omstningsudvikling.

Det Statslige Lodsvæsens økonomi kom ud af balance i 2008. Der blev derfor iværksat en genopretningsplan i løbet af 2009. Driftsresultatet endte dog med et underskud på 49,5 mio. kr. svarende til en difference på 19,9 mio. kr.

I denne forbindelse bemærkes, at genopretningsplanen bl.a. forudsætter en årlig stigning i Det Statslige Lodsvæsens indtægter på 72 mio. kr. pr. år eller 6 mio. kr. pr. måned i forhold til 2008. For 2009 var det forudsat, at takststigningen blev gennemført pr. 1. juli og sammen med afskaffelsen af en særlig rabat for dobbeltkrogede tankskibe samt justering af betalingen for lodsningsrejser ville det sikre en ekstra indtægt på 36 mio. kr. Takststigningen blev imidlertid først effektueret pr. 1. oktober 2009.

Afvigelser mellem budget og regnskab

Tabel 17: Bevilling 2009 sammenlignet med regnskab 2009, hovedkonto 12.31.11 (mio.kr.)

	R 2009	B 2009	R 2009 - B 2009
123111 Det Statslige Lodsvæsen			
12311110 Almindelig virksomhed			
11 Salg af varer	274,9	342,7	-67,8
16 Husleje, leje arealer, leasing	19,7	17,9	-1,8
18 Lønninger	231,9	245,3	13,4
22 Andre ordinære driftsomkostninger	71,5	78,0	6,5
25 Finansielle indtægter	0,1		0,1
28 Ekstraordinære indtægter *	-49,5		-49,5
29 Ekstraordinære omkostninger	1,0	0,9	-0,1
43 Interne statslige overførselsudgifter	0,4	0,6	0,2
I alt	0	0	0

* Konto 28 Ekstraordinære indtægter i finanslovens kontoplan viser underskud efter afskrivninger for Det Statslige Lodsvæsen.

Finanslovens udgangspunkt er, at Det Statslige Lodsvæsens 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 Lodsvæsens nettoformue. Denne nettoformue anvendes til at imødegå udsving i omsætningen på salg af lodsninger og er dermed med til at sikre, at Det Statslige Lodsvæsen er selv-bærende og selvfinansierende.

Ad konto 11 Salg af varer

På denne konto er angivet Det Statslige Lodsvæsens indtægter på lodsninger. Her er en negativ afvigelse på 67,8 mio. kr. Den negative afvigelse har baggrund i en budgetteret takststigning, der mod forventning først blev effektueret i slutningen af 2009.

Ad konto 16 Husleje, leje arealer, leasing

Merforbruget på 1,8 mio. kr. skyldes især de højere omkostninger på leje af lods fartøjer og bygninger.

Ad konto 18 Lønninger og personaleomkostninger

Mindreforbruget skyldes primært, at der på lods og administrationssiden ikke er ansat det antal personale, som var budgetteret. Dette har baggrund i den nævnte nedgang i trafikken gennem danske farvande, samt for administrationssiden en udsættelse af planlagte organisationsændringer.

Ad konto 22 Andre ordinære driftsomkostninger

Mindreforbruget knytter sig til rejseomkostninger for lodser, en naturlig følge af de manglende ansættelser på området, jf. ovenfor.

Personale, DanPilot – Lodseriet Danmark (2006-2010)

Tabel 18: Personaleregnskab, Lodsvæsenet (2005-2006)/Det Statslige Lodsvæsen (2007-2009)

	Regnskab 2006	Regnskab 2007	Regnskab 2008	Regnskab 2009	Budget 2010
Antal årsværk	263	283	279	285	287
Tilgang af medarbejdere	32	46	20	5	10
Afgang af medarbejdere	25	33	22	16	16

