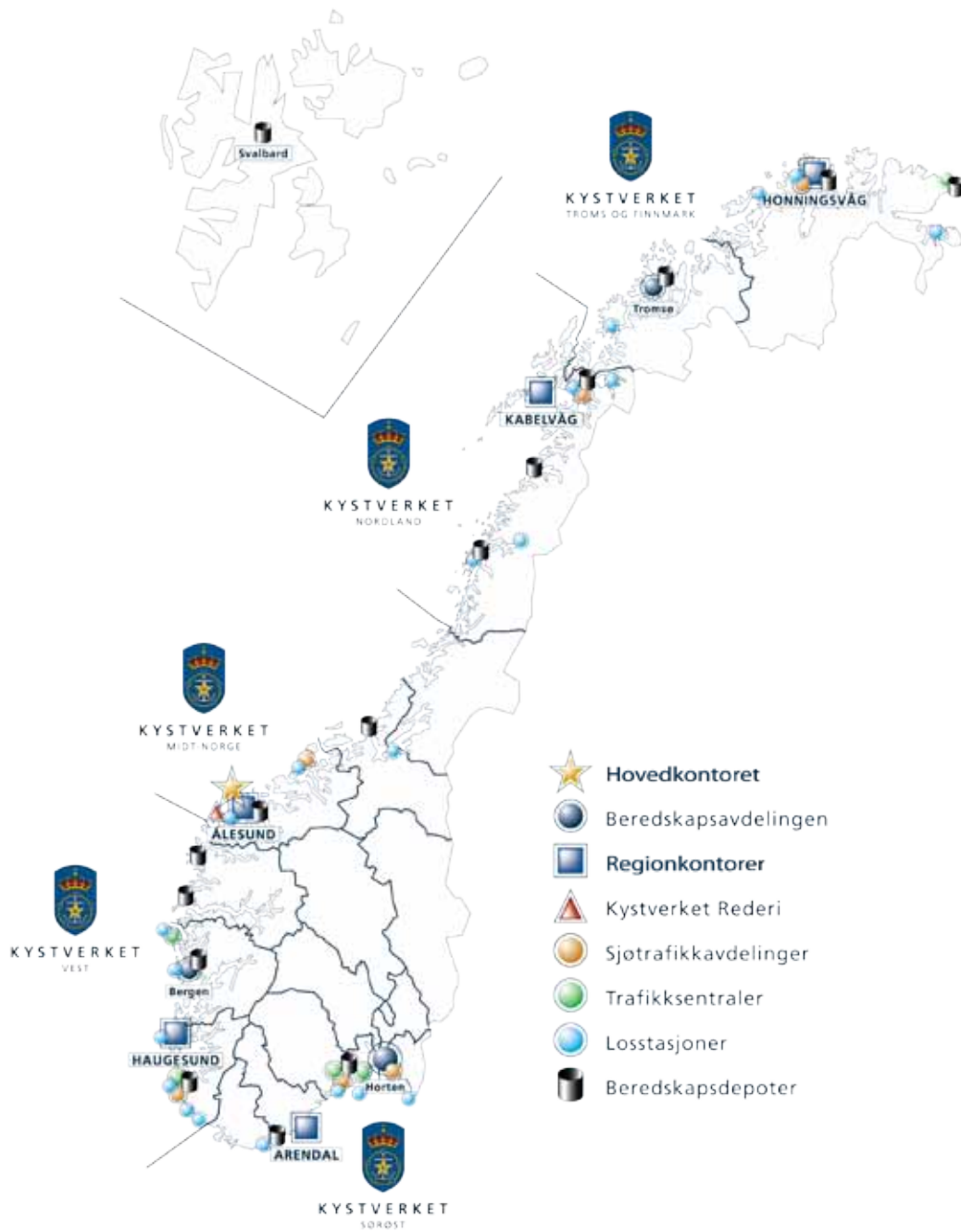


# ÅRSMELDING 2010



KYSTVERKET







*Deltakere på Kystverkets Kyst2010-arrangement samlet på Lindesnes. (Foto: Kystverket)*

# KYSTVERKETS ÅRSMELDING FOR 2010

Kystverkets organisasjon	4
Om Kystverket	5
Hovedtrekk 2010	6
Sjøtransport og havner	7
Sjøsikkerhet	9
Beredskap mot akutt forurensning	12
Internasjonalt arbeid	13
Økonomi	14

## HOVEDKONTORET



**Kirsti Slotsvik**  
Kystdirektør



**Vigdis Trulssen Bye**  
Avdelingsdirektør  
Kystforvaltningsavdeling



**Arve Dimmen**  
Avdelingsdirektør  
Sjøsikkerhetsavdeling



**Johan Marius Ly**  
Avdelingsdirektør  
Beredskapsavdeling  
(Horten)



**Ola Stenvaagnes**  
Stabsdirektør  
Stabsenhet for  
kommunikasjon

## REDERIET



**Sven Martin Tønnessen**  
Daglig leder  
Kystverket Rederi

## REGIONKONTORENE



**Sven Arild Hansen**  
Regiondirektør

### SØRØST

Østfold, Akershus, Oslo, Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder fylker  
Regionkontor: Arendal  
Kystlinje: 7906 km  
*Kystverket Sørøst omfatter:*  
47 kystkommuner  
53 statlig utbygde fiskerihavner  
142 ISPS-terminaler  
8 stamnetthavner  
2 utpekte havner



**John Erik Hagen**  
Regiondirektør

### VEST

Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane fylker  
Regionkontor: Haugesund  
Kystlinje: 18 824 km  
*Kystverket Vest omfatter:*  
81 kystkommuner  
250 statlig utbygde fiskerihavner  
20 større industrihavner.  
4 store havneterminaler for utskipping av olje og gass  
6 oljeforsyningsbaser  
194 ISPS-terminaler  
9 stamnetthavner  
2 utpekte havner



**Harald Tronstad**  
Regiondirektør

### MIDT-NORGE

Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag fylker  
Regionkontor i Ålesund  
Kystlinje på 20 671 km  
*Kystverket Midt-Norge omfatter:*  
71 kystkommuner  
121 ISPS-terminaler  
5 stamnetthavner



**Fridtjof Wangsvik**  
Regiondirektør

### NORDLAND

Nordland fylke  
Regionkontor: Kabelvåg  
Kystlinje: 23 020 km  
*Kystverket Nordland omfatter:*  
42 kystkommuner  
142 statlig utbygde fiskerihavner  
70 ISPS-terminaler  
3 stamnetthavner



**John Evensen**  
Regiondirektør

### TROMS OG FINNMARK

Troms og Finnmark fylker  
Regionkontor: Honningsvåg  
Kystlinje: 12 861 km  
*Kystverket Troms og Finnmark omfatter:*  
41 kystkommuner  
225 statlig utbygde fiskerihavner  
6 større industrihavner  
1 terminal for utskipping av LNG  
1 oljeforsyningsbase  
86 ISPS-terminaler  
6 stamnetthavner  
1 utpekt havn



Høgstein fyr i storm. (Foto: Magnar Lyngstad)

## OM KYSTVERKET

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Kystverket skal levere i henhold til politiske vedtak, bevilgninger og bestillinger.

### Kystverkets mål

- Sikker seilas
- Rent miljø
- Fra vei til sjø
- Livskraftige kystsamfunn
- Kvalitet i alle ledd
- Alltid til stede

Kystverket tar ansvar for sjøveien. Vår visjon er å utvikle kysten og havområdene til verdens sikreste og reneste.

### Kystverkets viktigste oppgaver

- Utvikling og vedlikehold av farleier og fiskerihavner
- Fyr- og merketjenester
- Trafikksentraltjenester
- Lostjenester
- Meldingstjenester og navigasjonsvarsler
- Statlig beredskap mot akutt forurensning
- Myndighetsutøvelse
- Utredning og transportplanlegging
- Havnesikkerhet (ISPS)

### Kystverket som virksomhet

Kystverket ledes av kystdirektøren, og hovedkontoret er etatens øverste styringsorgan. Regionene utfører operative oppgaver og fellesoppgaver på vegne av Kystdirektøren. Kystverket Rederi er en intern entreprenør og inngår i den statlige beredskapen mot akutt forurensning.

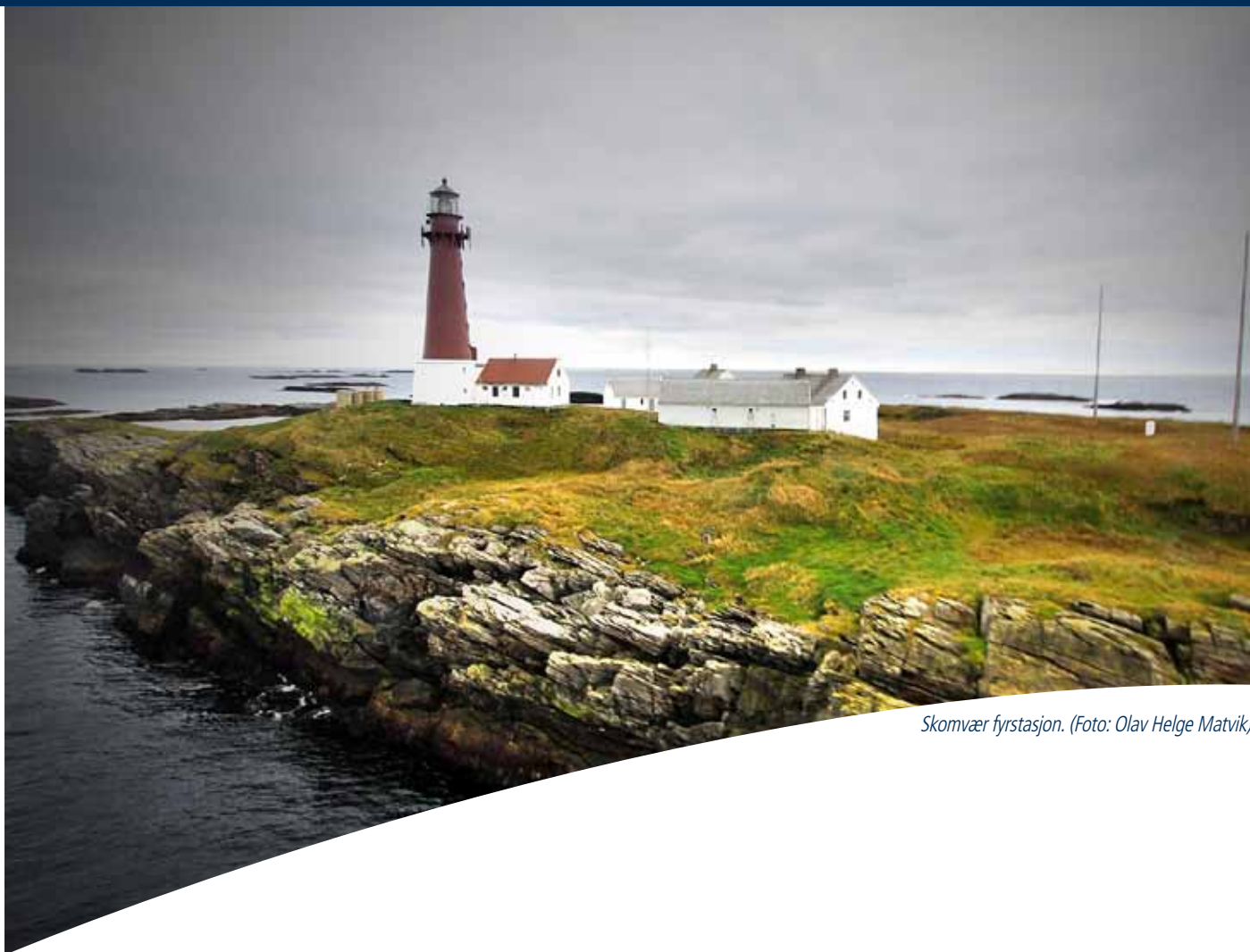
Kystverket har sju driftsenheter: fem regioner, rederiet og hovedkontoret. Staten har cirka 50 operative enheter. Til sammen har Kystverket cirka 1000 medarbeidere.

Kystverket er dels brukerfinansiert og dels finansiert over statsbudsjettet. Kystverket får sine oppdrag gjennom statsbudsjettet og mottar årlige tildelingsbrev fra Fiskeri- og kystdepartementet (FKD).

For å løse disse nasjonale oppgavene samarbeider Kystverket bredt med andre offentlige etater med ansvar for sikkerhet, transport og beredskap på tilgrensende områder. Kystverket deltar også aktivt i internasjonalt arbeid innenfor våre fagfelt.

Virksomheten omfatter maritim sektor av Nasjonal transportplan (NTP), samt myndighets- og forvaltningsoppgaver i tilknytning til lover og regelverk for havner, farleier og losplikten.





Skomvær fyrstasjon. (Foto: Olav Helge Matvik)

## HOVEDTREKK 2010

Kystverkets nordområdestrategi er utformet og gir føringer for prioriteringene på de ulike virksomhetsområdene. Arbeidet med å realisere BarentsWatch (PolarPulse), et helhetlig overvåkings- og varslingssystem for de nordlige havområder, er kommet godt i gang i 2010 og videreføres i 2011.

Arbeidet med å få IMO-godkjente seilingsleier utenfor kysten av Vest- og Sørlandet ble sluttført i 2010. Dermed er en viktig milepel i sjøsikkerhetsarbeidet nådd.

Aksjonen etter forliset til "Full City" ble avsluttet i 2010 og miljøundersøkelsene tyder på at oljeutslippet ikke har påført miljøet skader som ikke kan gjenopprettes.

Det er arbeidet godt med utbyggingen av fiskerihavner og farleier og noe av forsinkelsen i 2009, har blitt tatt inn igjen i 2010. Tildelte budsjettrammer er i all hovedsak disponert og bundet opp i avtaler med entreprenører, men det er fortsatt en utfordring å klare å få fram resultater i samme tempo som tildelingen av budsjettmidler. Prosjektene er avhengig av andre offentlige myndigheter som kommune, fylkeskommune og fylkesmann. Framdriften er således ikke noe som Kystverket styrer alene.

Midlene til navigasjonsinnretninger er søkt utnyttet best mulig både til drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, men også til nybygging. Det arbeides også systematisk med å utvikle nye løsninger både for å redusere kostnadene til selve sjømerket, men også med tanke på lavest mulige vedlikeholdskostnader.

Det er gjennomført en organisasjonsutviklingsprosess i 2010 som bl.a. har ført til at alt ansvaret for anskaffelse av materiell og utførelse av arbeidet fra 1. januar 2011 samles i Kystverkets Rederi, mens planleggings- og utviklingsoppgavene er lagt til regionene og Senter for farled, fyr og merke. Endringen av oppgavefordelingen skal gi økt effektivitet. Avtale om det første i en serie nye multifunksjonelle fartøyer til rederiet ble inngått helt på slutten av året og en ser fram til at det leveres.

Etterspørselen etter lostjenester tok seg opp igjen i 2010, og resultatet etter investeringer ble tilfredsstillende med et overskudd. Det var budsjettert med et resultat som skulle gi en nedbetaling på en tredel av tidligere års underskudd, men det målet ble ikke nådd. Kystverket vil fortsatt ha stort fokus på kostnadsutviklingen og omleggingen av lospliktforskriften og avgiftssystemet vil få ønskede konsekvenser i 2011.

Investeringene i materiell og varige driftsmidler har ikke latt seg gjennomføre i samme tempo som tildelingen av budsjettmidler. Det er derfor et betydelig beløp som bes overført til 2011, og det vises til eget brev med forklaringer til statsregnskapet. Midlene er disponert og bundet opp i inngåtte avtaler. Det er i 2010 gjennomført investeringer for 128 millioner kroner som er 2,4 ganger høyere enn avskrivningene.

Tilskuddsordningen for fiskerihavnetiltak viser lavere utbetalinger i 2010 enn ønskelig, og er et resultat av tempoet på gjennomføringen av tiltakene det er gitt tilsagn om tilskudd til. Tilskuddsrammen øker betydelig fra 2010 til 2011, og vi vil følge opp at tiltakene blir realisert.

# SJØTRANSPORT OG HAVNER

## Forvaltningsplaner for havområdene

Arbeidet med forvaltningsplanen for Barentshavet og havområdene utenfor Lofoten har foregått gjennom Kystverkets ledelse av risikogruppen.

Kystverket deltok med to medarbeidere i arbeidet med det faglige grunnlaget. Fra juni til november ledet Kystverket arbeidet med vurderingen av ulykken i Mexicogolfen.

I arbeidet med forvaltningsplanen for Nordsjøen–Skagerrak har Kystverket ledet arbeidet med å utarbeide program for utredning av konsekvenser av skipstrafikken og er deltaker i de fleste andre arbeidsgruppene.

Kystverket vil etablere en permanent organisasjon som skal lede arbeidet med forvaltningsplanene i etaten.

## Havne- og farvannsloven

Fase 4 i forskriftsprosjektet til havne- og farvannsloven 2009 startet 1.1.2010. Målet er å gjøre endringer i eksisterende forskrifter til loven og å utarbeide nye forskrifter på bestilling fra Fiskeri- og kystdepartementet. Kystverket har levert innen avtalte frister på alle aktuelle delprosjekter i 2010. Arbeidet varer ut 2012.

Kystverket gjennomførte vinteren 2010 et omfattende informasjonsprogram rettet mot kystkommuner og organisasjoner mv. om den nye havne- og farvannsloven som trådte i kraft 1.1.2010. Alle kystkommuner fikk invitasjon til heldags informasjonsmøter som ble arrangert i hver av Kystverkets regioner. Videre har Kystverket publisert en veileder til havne- og farvannsloven på sin internettside, og gitt utstrakt veiledning om havne- og farvannsloven gjennom året til kommuner og publikum for øvrig, herunder foredrag.

## NTP

Kystverkets arbeid med transportplanlegging har i 2010 knyttet seg ressursmessig mot oppfølging av retningslinje 1 fra departementene. Den tverretatlige utredningsprosessen har vært omfattende og krevende, men vi mener å ha evnet å ivareta kunnskapsbehov og utfordringer for sjøtransporten på en god måte. Det tverretatlige arbeidet vil bli fulgt tett opp fra Kystverket inn mot planprosessen og retningslinje 2 fra departementene.

Kystverket har jobbet parallelt med etatsinterne utredninger og utredningsarbeid i tett samarbeid med brukerne. Det mest sentrale arbeidet knytter seg til Kystverkets stamnettutredning og prosjektet "Hvordan lykkes med sjøtransport i et utvidet perspektiv?" sammen med havner og havneorganisasjoner. Arbeidene har fått god mottakelse og tas med videre i vårt planarbeid.

## Vanndirektivet

Kystverket økte innsatsen i arbeidet med innføringen av Vanndirektivet i 2010. Kystverkets regionkontorer har vurdert tiltak fra de vedtatte forvaltningsplanene, og påbegynt arbeidet med neste planperiode. Det er ikke iverksatt konkrete tiltak på bakgrunn av de vedtatte forvaltningsplanene, da disse i liten grad rettet seg mot kystvann. Kystverkets regionkontorer har deltatt i en rekke vannregionutvalg og vannområdeutvalg. Hovedkontoret har deltatt i direktoratsgruppa og tiltaksgruppa.

## MAREANO

Kystverket økte sin innsats i MAREANO i andre halvdel av 2010. Innsatsen økes ytterligere i 2011. Kystverket er representert i Programgruppen i MAREANO som rapporterer til departementenes styringsgruppe for MAREANO. MAREANO avsluttet i 2010 arbeidet med aktivitetsplan 2011–2014 og knyttet videre arbeid opp mot rulleringsplanene for alle de tre store forvaltningsplanene for havområdene. Fokus er altså ikke lengre begrenset til å omfatte havområder knyttet til Barentshavet–Lofoten.

## Sikring av skip og havneanlegg mot terrorhandlinger

Prioriterte driftsoppgaver i 2010 har vært å føre tilsyn med ISPS-godkjente havneterminaler, for å sikre at de pålagte sikkerhetstiltakene faktisk fungerer og at prosedyrer og regelverk etterleves. Tilsynet er utført gjennom forskriftsfestede mellomliggende revisjoner samt ved andre anmeldte og uanmeldte inspeksjoner av havneterminalene.

*Havnemotiv fra Røst. (Foto: Olav Helge Matvik)*





Videre har det vært en prioritert oppgave å sørge for at havneterminaler som fikk sine første planverk godkjent i 2005 fikk fornyet godkjenning i 2010. I 2010 ble til sammen 179 havneterminaler gitt fornyet godkjenning.

Det ble i 2010 godkjent og verifisert 25 nye havneterminaler som tidligere ikke var ISPS-godkjent, og per 31.12.2010 var det registrert totalt 597 ISPS-godkjente havneterminaler i Norge. Av disse var 92 havneterminaler revisjonspliktige iht. havnesikringsforskriftens § 10. I løpet av året ble det gjennomført tilsyn og mellomliggende revisjoner av til sammen 39 revisjonspliktige terminaler (42 pst).

Videre har det vært arbeidet med planverk og prosedyrer knyttet til innføringen av EU-direktiv 2005/65. Dette arbeidet vil fortsette inn i 2011.

Kystverket har deltatt på samtlige av de fem ordinære møtene som i 2010 har vært avholdt i Standing Committee for Maritime Security (MARSEC) i Brussel.

*Færder fyr, omgitt av is.  
(Foto: Hans-Alexander Nesse)*

Kystverket fikk i januar 2010 etablert et foreløpig system for nasjonalt mottak, behandling og videreformidling av ISPS-relaterte forhåndsmeldinger fra skip ("pre-arrival information") i henhold til SOLAS kapittel XI-2 regel 9.2.1. Forhåndsmeldingene inngår i SafeSeaNet systemet og kanaliseres gjennom sjøtrafikksentralen i Brevik. Etableringen av dette systemet har lukket et avvik som ble gitt av ESA i 2008. Systemet er imidlertid ennå ikke fullverdig i forhold til en komplett elektronisk rapportering, og må videreutvikles i 2011.

Kystverket gjennomførte også i 2010 et prosjekt med sammenligning av sikringstiltak i Norge med tilsvarende tiltak i Sverige, Danmark og Island. Rapporten ble oversendt departementet den 29. oktober 2010, og vil bli fulgt opp av Kystverket i 2011. Rapporten vil være et viktig grunnlagsdokument bl.a. i forbindelse med revisjon av den norske havnesikringsforskriften.

## ESA-inspeksjoner

EFTA Surveillance Authority (ESA) gjennomførte i 2010 to inspeksjoner av norske myndigheter iht. EU-Forordning 725/2004 i Norge. Den første inspeksjonen ble avholdt den 14.–18. juni 2010 og omfattet havneterminalene Reine Ytre havn og Leknes havn i Lofoten, med spesielt fokus på betjening av cruiseanløp. Anmerkningene gikk i hovedsak på svikt i adgangskontroll og manglende dokumentasjon på gjennomførte øvelser og driller. Avvikene er bekreftet lukket pr. 31.12.2010.

Den andre inspeksjonen omfattet Karlsund havn med havneterminalene Husøy KTC 1, Killingøy og Kårstø Gassbehandlingsanlegg. I tillegg omfattet inspeksjonen en vurdering av Norges tilpasning til Direktiv 2006/65 hva angikk Karlsund Havn. Oppfølgingen av ESAs rapport fra desember 2010 vil bli gjort i 2011.

## Fiskerihavner og farlei

I forbindelse med planlegging av Kystverkets prosjekter, er det flere lovpålagte undersøkelser som en er forpliktet til å gjennomføre. Kystverket har vanskeligheter med å rekruttere ingeniører til å gjennomføre prosjektering og utbygging av fiskerihavnetiltak og farleistiltak.

**Kystverkets tildeling til utbyggingstiltak i 2010 (post 30) inkl. overførte midler fra 2009 er slik disponert:**

Tiltak/prosjekt 2010	Regnskap
Sum fiskerihavner	335,6
Sum farleier	85,8
Sum post 30	416,4

Kostnader for tiltak utført i 2010 er netto prosjektkostnader eksklusive felleskostnader, fagadministrasjon og undersøkelser i tidlig planfase, sammenliknbare med årsplan 2010. Fra 2011 vil kostnadene bli rapportert inklusive påslaget for fellekostnader mv. og bli sammenliknbare med kostnadsoverslagene i årsplan 2011 og tiltakskostnadene i NTP og Kystverkets handlingsprogram.



# SJØSIKKERHET

## Navigasjonsinnretninger

Vi er ikke kjent med at det har forekommet ulykker som kan føres tilbake til sviktende navigasjonsinnretninger eller mangelfull navigasjonsveiledning i farleiene eller kystfarvannet.

### Operativ opptid i samsvar med fastsatte mål

Krav til tilgjengelighet er fastsatt til 99,8 % i samsvar med anbefaling gitt av IALA. Det vil si at en har valgt å klassifisere alle innretningene som kategori 1. I hovedsak faller de innretningene som gir navigasjonsveiledning med lyssignal eller annet signal i hoved- og billedene i denne kategorien, herunder også de innretningene som gir landkjenning.

Den operative opptiden er beregnet på grunnlag av data fra slukkearbeidsordre utstedt av regionkontorene eller Kystverket Rederi. Datakvaliteten avhenger av om alle slukninger er korrekt registrert med arbeidsordre i FDV-systemet (Forvaltnings-, drifts- og vedlikeholdssystemet).

*Slukkeperioden blir beregnet lik "tent dato - slukket dato + 1". (Når tent dato og slukket dato er like blir det beregnet et slukkedøgn.)*

### Navigasjonsinnretninger eid av Kystverket:

År	Innretninger	Slukninger	Slukkedøgn	Tilgjengelighet
2009	5517	786	6979	99,65
2010	5655	694	6105	99,70

*Resultat = ((Antall anlegg (eier kystverket) x (periode i dager) - ant. Slukkedøgn (på anlegg eier kystverket)) x 100 / (antall anlegg eier kystverket x (periode i dager)))*

11 navigasjonsinnretninger på Svalbard inngår i beregning av tilgjengelighet, uten at det er registrert slukninger. Dette anses ikke å påvirke resultatet av beregningen vesentlig.

Med en tilgjengelighet på 99,7 % i 2010 er målsettingen om en tilgjengelighet på 99,8 % ikke innfridd, selv om det har vært en viss forbedring fra 2009. Årsaken er et mindre antall innretninger som har vært slukket i hele eller store deler av 2010, delvis grunnet brudd på sjøkabel.

### Navigasjonsinnretninger eid av andre enn Kystverket:

År	Innretninger	Slukninger	Slukkedøgn	Tilgjengelighet
2009	526	63	1582	99,18
2010	530	39	1066	99,45

## Lostjenesten

Antall losoppdrag økte med 6,0 pst. fra 2009 til 2010. Økningen var blant lasteskip, mens det var en liten nedgang i offshore-/supplyfartøy og fiskefartøy. I tillegg ble det registrert 17,1 pst. flere seilaser med farledsbevis. Økningen i antall seilaser med farledsbevis skyldes både bedre statistikkdata og en økning i trafikken. Koordinert bruk av meldingene i SafeSeaNet, losformidlingssystemet Njord og AIS-data gir nå resultater ved at det er betydelig vanskeligere å gjennomføre seilaser uten å melde fra og vi får mer og bedre informasjon som kan nyttes til fakturering, styringsformål og analyser. De siste års satsing

på nye systemer er bakgrunnen for at en så stor andel som 96,9 pst. av losbestillingene i 2010 ble gjort elektronisk.

Lostjenesten fikk et driftsoverskudd på 41,7 millioner kroner i 2010. Når vi trekker fra investeringene på 37,9 millioner kroner blir det 3,8 millioner kroner igjen til nedbetaling på tidligere års underskudd. Planlagt nedbetaling i 2010 var på 9,7 millioner kroner (1/3 av tidligere års underskudd).

Siden overskuddet ble mindre enn planlagt, vil akkumulert underskudd være 25,2 millioner kroner ved inngangen til 2011. Overskuddene i 2011 og 2012 må bli 12,6 millioner kroner dersom lostjenesten skal evne og betale ned tidligere års underskudd innen 2013 som planlagt. Av spesielle utgifter 2010 utgjør kostnadene til å støtte Regjeringsadvokatens arbeid ifm Rocknes-rettsaken om lag 2,3 millioner kroner over losbudsjettet.

Inntektene økte med 10,4 pst. fra 2009 til 2010 og kan forklares med trafikkøkning og 5,8 pst. økning i avgiftsatsene. Driftskostnadene økte med 6,7 pst., hvorav de samlede lønnskostnadene økte med 5,6 pst. og andre driftskostnader økte med 9,8 pst. Trafikkøkningen har gjort at kostnadene til reiser, innleid transport og drivstoff til egne losbåter har økt.

Investeringene i 2010 på 37,9 millioner kroner var til ferdigstilling av 3 losbåter, datautstyr til losere og videreutvikling av losformidlingssystemet Njord.

### Resultatindikatorer:

Oppfyllelse av losplikt	2009	2010	Endring
Los om bord	42 168	44 708	+2 540
Navigatør med farledsbevis	39 711	46 491	+6 780
Dispensasjon	2 853	2 815	-38
Sum lospliktige seilas	84 732	94 014	+9 282

Antall ulykker	2009	2010	Endring
Los om bord	8	10	+2
Navigatør med farledsbevis	28	23	-5
Dispensasjon	0	0	0
Sum antall ulykker	36	33	-3

Antall lospliktige seilaser økte med 11,0 pst. til 94 014 seilaser i 2010. Antall uhell gikk ned fra 36 til 33. De 10 uhellene med los om bord i 2010 var 3 grunnstøtinger og 7 kollisjoner/sammenstøt. I 2009 var det registrert 8 uhell, 6 grunnstøtinger og 2 miljøskade/forurensing. De 23 ulykkene med navigatør med farledsbevis om bord i 2010 var av typen grunnstøting (16), kollisjon (4) og kontaktskade/sammenstøt med kai mv (3). I 2009 var det registrert 28 uhell med navigatør med farledsbevis.

Kystverket har registrert en sak med brudd på hviletidsbestemmelsene og en sak angående forhold ved farledsbeviset. Det ble ikke gitt advarsel eller påpekning i 2010.

Det er rapportert inn 62 avvik på fartøy til Sjøfartsdirektoratet. Dette er skipsrelaterte avvik som AIS-problemer, lederarrangement, feil på radar eller annet teknisk utstyr.

Av de 44 708 losoppdragene som ble utført i 2010, måtte 1 073 fartøye vente mer enn 1 time på los. Det utgjør 2,4 pst. av losoppdragene.

## Sjøtrafikksentraler (VTS)

Den avgiftsfinansierte driften av VTS-ene fikk et underskudd på 0,5 millioner kroner. Driften var budsjettert til å gå i balanse. Per 31. desember 2009 hadde VTS et akkumulert driftsoverskudd, etter nedbetaling av tidligere års underskudd, på 4,3 millioner kroner. Ser vi de siste årenes resultater under ett, har VTS per 31. desember 2010 et akkumulert nominelt overskudd på 3,8 millioner kroner.

Inntektene økte med 4,8 pst. og kan forklares med trafikkøkning i Oslofjorden og Brevik, samt 3,7 pst. økning i avgiftssatsene. Kostnadene økte med 13,8 pst., hvorav de samlede lønnskostnadene økte med 16,6 pst. og andre driftskostnader økte med 6,2 pst.

Driften av Vardø trafikksentral har kostet 1,0 millioner kroner (5,9 pst.) mer enn budsjettert. Budsjettavviket er på lønn og leiekostnader/ eksterne tjenester (Telenor).

Kystverket inngikk i mars 2010 en avtale om midlertidig arbeidstidsordning for arbeidstakere som gjør tjeneste som trafikkledere og losformidlere. Avtalen skal gjelde frem til en finner varige og framtidrettede løsninger for lovlig og tariffmessig korrekt uttak av årsverk for disse arbeidstakergruppene. Avtalen er hovedårsaken til økningen i kostnadene til lønn

Det ble registrert 11 ulykker (6 grunnstøtinger og 5 kollisjoner/sammenstøt) i virkeområdene til VTS-ene. Det er ikke rapportert om forurensing i forbindelse med ulykkene, men fire personer ble lettere skadet ved det ene sammenstøtet. Det er en markant økning i antall rapporterte avvik/ brudd på seilingsregler og lospliktbestemmelser.

### Resultatindikatorer:

	2009	2010
Antall seilaser i VTS-enes virkeområde	254 665	257 846
1. Antall inngrep fra VTS-ene for å avklare trafikksituasjoner eller korrigere kurs og/eller hastighet på fartøy	5 862	5 210
2. Antall ulykker og uønskede hendelser med skip i VTS-området.		
Ulykker	4	11
Hendelser	135	134
3. Antall ulykker og uønskede hendelser med skip i VTS området som skyldes svikt i VTS tjenesten, eller manglende håndhevelse av regelverk	0	0
4. Antall rapporterte avvik/brudd på gjeldende seilingsregler og lospliktbestemmelser	19	68

I 2010 ble det investert 21,5 millioner kroner i fornyingen av Fedje trafikksentral. Av den totale budsjettammen på 40 millioner kroner er samlet investeringsbeløp per 31. desember 2010 på 28,6 millioner kroner. De største investeringspostene hittil er radarsystemer, VTS-system og byggeteknisk arbeid, mens det gjenstår elektroarbeid og opplæring av operatørene. Framdriften er i henhold til plan, og prosjektet forventes avsluttet i juni 2011.

Fornyng av VTS-ene er i NTP 2010–2019 oppført med 25 millioner kroner. Kystverket har i 2010 planlagt gjennomføringen av fornyingene, herunder gjennomført ny tilstandskontroll på eksisterende utstyr og forberedelse av anbud og avtaler. Det har parallelt vært skiftet ut kritisk utstyr/enkeltkomponenter som kunne medført havari før fornying ble gjennomført. I tillegg har det vært investert i felles VTS-system. Totalt ble det investert for 11,3 millioner kroner. Den pågående fornyingen av Fedje sjøtrafikksentral har i 2010 hatt høyest prioritet, mens fornyingen av spesielt Horten og Brevik sjøtrafikksentraler vil få høyest prioritet når Fedje-prosjektet avsluttes i 2011.

## Elektroniske navigasjons- og meldingstjenester

### DGPS

Tilgjengeligheten på signal fra Kystverkets DGPS-stasjoner i perioden januar 2009 til og med august 2010 var i gjennomsnitt 48,3 pst. Den internasjonale standard for denne tilgjengeligheten er 99,5pst. målt over 2 år. Oppetiden for 3. tertial 2010 er svært redusert på grunn av tekniske problemer. Provisoriske tiltak som er forsøkt gjennomført for å bøte på den uholdbare driftssituasjonen viser seg ikke å fylle forventningene og Kystverket ser frem til å starte arbeidet med fornying av DGPS i 2011.

### AIS

Tilgjengeligheten på AIS-data fra Kystverkets basestasjoner for perioden januar 2009 til og med desember 2010 er 98,5 pst. Kystverkets mål er at tilgjengeligheten skal være 99,5 pst. målt over 2 år. Avviket vurderes som lite og nærmere analyse prioriteres ikke foreløpig. Den norske AIS demonstrasjonssatellitten AISSat-1 ble skutt opp 12. juli fra India. Satellitten er et samarbeidsprosjekt mellom FFI, Norsk romsenter og Kystverket. Kystverket forestår distribusjon av data til norske brukere, samt utveksling av data med internasjonale samarbeidspartnere gjennom etablerte systemer. Dataene fra satellitten er blant annet benyttet som underlag i en vurdering av ulykkessannsynlighet for skipstrafikken i Øst-Svalbard. En policy for videre distribusjon av data er utarbeidet og oversendt FKD.

### LRIT

European Maritime Safety Agency (EMSA), har foreløpig ikke gjort tilgjengelig driftsstatistikk for LRIT for hele 2010, men oppetiden for brukergrensesnittet var 99,85 % i gjennomsnitt i 1. halvår 2010. Det er nå 17 brukere av LRIT i Norge i tillegg til Kystverket. Norge hadde 843 skip registrert i LRIT-systemet per 31. desember 2010. I 2010 har det i gjennomsnitt vært registrert 867 norske skip.

### SafeSeaNet

Driftssituasjonen for SafeSeaNet (SSN) vurderes som tilfredsstillende. Det arbeides med etablering av kvantitative målinger av oppetider på systemet. I 2010 har Kystverket, sammen med Tollvesenet, gjennomført et utviklingsprosjekt for innføring av elektronisk tollklarering. Prosjektet er avsluttet og vellykket. Tollvesenet vil gradvis innføre elektronisk rapportering i SSN for alle regioner og alle brukere.



*Losskøyta "Los 120" er klar for dåp i Kristiansund. (Foto: Geir Tøvik)*

Sjøfartsdirektoratet har integrert "Thetis" for havnestatkontroll av skip i SSN.

I 2010 har oppgradering av Forsvarets COSS system foregått i nært samarbeid med Kystverket for å sikre at anløpsmeldinger til Forsvaret også blir en del av SSN.

Politiets behov ifm grensekontroll blir også samordnet med SSN.

#### **North Atlantic Information Management Center**

Dette er et system for utveksling av data om skipstrafikk mellom de nordatlantiske nasjoner, og er forankret i EU / EMSAs "STIRES" system. Norge ved Kystverket har påtatt seg drifts- og koordineringsansvaret, og systemet driftes i dag via en server i Kystverket.

The North Atlantic IMC er ett av 4 Europeiske regionale senter for koordinert utveksling av AIS informasjon. Medlemmer i regionen er Danmark, Færøyene, Grønland, Island, Storbritannia og Norge. Samtlige medlemsland har signert avtale om utveksling av AIS i regionen. Senteret ble formelt åpnet 9. november 2010.

#### **Svalbard**

På oppdrag fra Fiskeri- og kystdepartementet og Miljøverndepartementet, ble det utarbeidet en rapport som analyserer sannsynligheten for ulykker ved seilas på Øst-Svalbard. Det er første gang at skipstrafikken og ulykker på Øst-Svalbard har vært beskrevet så systematisk, og på bakgrunn av dette er det også beregnet sannsynlighet for ulykker med oljeutslipp. Rapporten skal gi innspill til arbeidet med forvaltningsplaner for verneområdene på Øst-Svalbard som Sysselmannen skal utarbeide.

Den er også viktig for Kystverket og vårt nye ansvar for sjøsikkerheten på Svalbard.

Kystverket har gjennomført synfaringer og møter med relevante parter i forbindelse med en kommende innføring av los- eller kjentmannstjeneste på Svalbard. I denne forbindelse er det foretatt farleisgjennomgang med tilhørende utarbeidelse av seilingsbeskrivelser for deler av farvannet.

#### **NAVAREA**

Navarea XIX ble satt i prøvedrift 1. juli 2010 fra trafikksentralen i Vardø. Det sendes nå ut navigasjonsvarsel to ganger i døgnet til havområdet mellom Grønland og grensen til Russland, med utstrekning fra midt på norskekysten og opp til Nordpolen. Tjenesten vil offisielt oppgraderes til full operativ drift fra 1. juni 2011.

#### **BAREP**

Med bakgrunn i inngått MoU-avtale har Kystverket deltatt i arbeidsgruppe med Russland innen gjensidig utveksling av informasjon ifm transport til og fra nordøst Russland.

I 2010 har det vært et godt samarbeid om felles forslag til IMO om rapportering for tankskip som kommer fra eller skal til Nordøst-Russland.

Gruppens forslag til hvordan et skipsrapporteringssystem i Barentsområdet (BAREP) kan se ut er oversendt FKD.



# BEREDSKAP MOT AKUTT FORURENSNING

## Aksjoner og hendelser

Kystverkets beredskap har håndtert 1279 hendelser/rapporter i 2010, hvorav 404 medførte utslipp. Av disse hendelsene var 279 sjøbaserte (grunnstøtninger, kollisjoner, drift, nestenulykker og lignende). "Full City"-aksjonen, som startet da lasteskipet "Full City" grunnstøtte utenfor Langesund 31. juli 2009, ble avsluttet 26. september 2010. Det ble ikke etablert nye statlige aksjoner mot akutt forurensning i 2010.

## Miljø

Av miljørisikoanalysens to deler ble sannsynlighetsanalysen slutført i 2010 og arbeidet med konsekvensvurderinger påbegynt.

Miljøundersøkelsene etter "Full City" er fulgt opp; de fleste undersøkelser er slutført og bare noen få vil fortsette i 2011. Arbeidet foregår i nært samarbeid med Havforskningsinstituttet.



Proessen med å få fjernet vraket av "Murmansk" pågår for fullt i Finnmark. (Foto: Olav Helge Matvik)

Rådgivende gruppe ved større akutte utslipp har i 2010 blitt utvidet med Statens Folkehelse. Dette er et viktig bidrag i forbindelse med vurdering av helseeffekter for involvert personell ved aksjoner. Rådgivende gruppe har i 2010 fokusert på blant annet vask av oljeskadd fugl. Direktoratet for Naturforvaltning leverte en innstilling til Miljøverndepartementet om temaet i desember 2010, hvor de foreslår kun vask av utrydningstruede fuglearter (rødlista). Saken vil bli behandlet i 2011.

## Oljevernutstyr

Av de siste års tildeling av midler til fornying av oljevernutstyr, gjenstår det levering av utstyr for om lag 100 millioner kroner. Det er inngått avtale med leverandører og midlene er disponert. Årsaken til at ikke alt er levert er krevende tilbuds- og avtalerunder, delvis stopp i arbeidet på grunn av oljevernaksjonen etter "Full City" og at det ble akseptert at utstyr som skulle leveres Kystverket, isteden ble levert til USA og aksjonen i den meksikanske gulf etter havariet til oljeplattformen "Deepwater Horizon".

Kystvaktfartøyene KV "Bergen" og KV "Sortland" er utrustet med oljevernutstyr og opplæring av mannskap er utført. Det er inngått ny nødlosseberedskapsavtale og leverandør opplæring er gjennomført. Overføring av administrativ depotdrift til Kystverkets regioner er gjennomført i henhold til plan. Kystverkets testhall for oljevernutstyr er benyttet med godt belegg i 2010.

Som en del av teknologiutviklingsprogrammet er Kystverket sammen med Norsk Oljevernforening For Operatørselskap (NOFO) en pådriver til videreutvikling av oljevernutstyr, utstyr til deteksjon av olje i samarbeid med andre brukere og produsenter med særlig fokus på funksjon under dårlige værforhold, mørke og is.

## Slepebåtberedskapen

I 2010 ble den nasjonale slepeberedskapen ivaretatt av tre slepebåter i Nord-Norge og en på Sørlandet, og det ble inngått kontrakter for etablering av en statlig slepeberedskap på Vestlandet i 2011.

KVU for nasjonal slepeberedskap er under utarbeiding, og skal sikre at slepeberedskapen videreutvikles og at tjenesten er tilpasset oppgaver i nordområdene.

## Skipsvrak

Kystverket har opprettholdt pålegg til eier av MS "Server", som forliste i 2007, om å fjerne akterskipet som sank utenfor Fedje. Pålegget ble oversendt i november.

Prosjektet med fjerning av vraket av den russiske krysseren "Murmansk", som ligger utenfor Sørvær i Finnmark, er gjennomført i henhold til plan. En storm i november medførte skader på moloanlegg som forsinker ferdigstillelse av tørrdokk med om lag to måneder. Fjerning av vraket følger allikevel opprinnelig fremdriftsplan

Konseptvalgutredningen for håndtering av ubåtvraket U-864 utenfor Fedje ble ferdigstilt i henhold til fremdriftsplan. Prosjektet fortsetter med ekstern kvalitetssikring i 2011.

## Senter i Vardø

Arbeidet med å etablere og drifte et kompetansesenter i Vardø har pågått i hele 2010, og leder for senteret er ansatt.

# INTERNASJONALT ARBEID

## IMOs arbeid med eNavigasjon

Kystverket har ledet IMOs arbeidsgruppe for eNavigasjon siden 2009. I 2010 har arbeidet omfattet koordinering av innspill fra cirka 150 medlemmer av korrespondansegruppen. Det har blitt utarbeidet rapporter, samlet inn og delt informasjon og ikke minst gjennomført arbeid i flere underkomiteer i IMO. Arbeidet har spesielt foregått i NAV, COMSAR og STW komiteen.

Fokus har vært på innsamling og strukturering av brukerbehov, utvikling av prinsippskisser for konseptet, samt gjennomføre GAP analyse for å avdekke behov for utvikling av operativ eller teknisk art, behov for regelendringer og opplæring.

For å få til en harmonisering av forskjellige standarder på datautveksling, har Kystverket sammen med den internasjonale hydrografiske organisasjonen (IHO) gjennomført arbeidsseminar.

## Nye rutetiltak utenfor kysten av Vestlandet og Sørlandet

Et betydelig arbeid ble lagt ned i å få fremmet og vedtatt forslagene til rutetiltak utenfor kysten av Vestlandet og Sørlandet. Takket være et grundig forarbeid, fikk forslagene bred støtte under behandlingen i IMOs navigasjons underkomité (IMO NAV). Kun tre nasjoner hadde innvendinger mot forslaget. FNs sjøsikkerhetskomité (MSC) vedtok den 29. november 2010 forslaget fra Norge om nye trafikkseparasjonssystemer utenfor sør- og vestkysten av Norge.

Tiltakene trer i kraft den 1. juni 2011. De nye trafikkseparasjonssystemene kompletterer de som allerede er i kraft i nord, og danner en helhetlig rute for risikotrafikk utenfor norskekysten.

## Øvrig IMO

Kystverket har bidratt aktivt i arbeidet med utviklingen av den bindende Polarkoden, som startet opp i 2010. Den reviderte STCW-konvensjonen og koden ble vedtatt i juni 2010. Krav til kompetanse på isnavigasjon ble inkludert, men kun frivillig og i noe mindre omfang enn forslaget fra Norge. Norge vil fortsette å arbeide for å gjøre kravene bindende parallelt med arbeidet med en bindende polarkode.

Den reviderte utgaven av IMOs Manual on Oil Pollution, Section 1: Prevention ble endelig vedtatt, inkludert det nye kapitlet "Oil Tanker Operations in Ice-covered Waters". Kystverket har deltatt aktivt i arbeidet gjennom flere år.

De foreslåtte endringene i SOLAS V/23 angående losbording og -kvitting ble vedtatt i IMO. De foreslåtte endringene i IMO-resolusjon A 889(21) angående samme tema ble godkjent i MSC og skal endelig behandles på Assembly høsten 2011. Kystverket har deltatt i arbeidet med begge deler.

Kystverket har hatt et omfattende internasjonalt samarbeid på beredskapsområdet; IMOs Manual on Oil Pollution har blitt endelig avsluttet godkjent i MEPC, samarbeidsavtale mellom Norge og Storbritannia ved oljeforurensning – Norbritplanen – ble inngått og Bonn Agreement Action plan ble godkjent i forbindelse med Ministermøtet innen Bonnnavtalen.

## EPPR

Kystverket deltar aktivt i forbindelse med Arktisk råd/EPPR. Etablering av beredskap mot akutt kjemikalieforurensning for nordområdene som er tilpasset aktuell miljørisiko og tilfredsstillende OPRC-HNS-protokollen (Protocol on Preparedness, Response and Cooperation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000) må sees i sammenheng med ratifisering av OPRC HNS og pågående arbeid i EPPR.

*Naturkrefter i Risnes i Sola kommune. (Foto: Atle Skarsten)*



# ØKONOMI

Årsrapporten er avlagt i henhold til reglene i de statlige regnskapsstandardene (SRS). Regnskapet med noter er satt opp iht. mottatt mal fra Senter for statlig økonomistyring. Kystverket har fått innvilget følgende unntak fra SRS:

- Åpningsbalansen er basert på historisk kostpris, mens SRS legger til grunn gjenanskaffelsesverdi.
- Infrastruktur som navigasjonsinnretninger og fiskerihavner er foreløpig ikke innarbeidet i balansen.

I ledelseskomentarene er inntatt det som kystdirektøren vurderer å være viktigst, mens øvrig rapportering følger i vedlegg til ledelseskomentarene eller i noter til regnskapet.

Det vises til eget brev med forklaringer til statsregnskapet (kontantregnskapet).

## Investeringer

Det vises til note 4 og 5 til balansen i regnskapet. I 2010 er det investert for 128,3 millioner kroner.

Note 5 Varige driftsmidler, Anlegg under utførelse gjelder i hovedsak:

- oljevernutstyr 50,9 millioner kroner
- losfartøy 32,4 millioner kroner
- Vardø VTS 8,7 millioner kroner
- VTS (Fedje) 20,6 millioner kroner
- IT-hardware 1,7 millioner kroner
- IT-software 10,7 millioner kroner

Det er foretatt ordinære avskrivninger med 51,4 millioner kroner på Varige driftsmidler. Det vises til Nøkkeltall 5 Opprettholdelsesgrad som viser vel 240 pst., og en investeringstakt som er betydelig høyere enn avskrivningene.

Kapittel 1062 Utgifter	Bevilgning inkl. overføringer	Merinntekt og refusjoner	Regnskap per 31.12.2010	Mindreforbruk/merforbruk (-)
Post 01 Driftsutgifter	1 307 908 000	119 794 813	1 404 903 693	22 799 120
Post 21 Spesielle driftsutgifter	198 323 000		152 806 692	45 516 308
Post 30 Maritim Infrastruktur	576 189 000		479 047 255	97 141 745
Post 45 Større innkjøp av utstyr	298 797 000		128 346 887	170 450 113
Post 60 Tilskot til fiskerihamneanlegg	70 267 000		19 155 963	51 111 037
Post 70 Tilskot til Redningsselskapet	42 000 000		42 000 000	0

Kapittel Inntekter	Bevilgning	Regnskap per 31.12.2009	Merinntekt
Kapittel 4062, post 02	9 453 000	11 202 035	1 749 035
Kapittel 4062, postene 15, 16, 17, 18 Refusjoner	0	15 252 150	15 252 150
Kapittel 5575, post 72	0	485 200	485 200
Kapittel 5575, post 74	659 865 000	762 173 428	102 308 428
<b>Sum merinntekter</b>			<b>119 794 813</b>





# Kystverket tar ansvar for sjøveien



**KYSTVERKET**

Tlf.: 07847

Postboks 1502  
6025 Ålesund

[post@kystverket.no](mailto:post@kystverket.no)

[www.kystverket.no](http://www.kystverket.no)