



DET KONGELIGE  
FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENT

Kystverkets hovedkontor  
Serviceboks 2  
6025 ÅLESUND

Deres ref

Vår ref  
200900499- /KWE

Dato 22.12.09

**Statsbudsjettet 2010 - tildelingsbrev Kystverket**

1	STORTINGETS BUDSJETTVEDTAK.....	1
2	STYRING OG ØKONOMISK GJENNOMFØRING.....	3
3	LANGSIKTIGE MÅL OG STRATEGIER.....	4
4	STYRINGSSIGNALER OG PRIORITERINGER 2010 .....	5
5	MØTER OG RAPPORTERING.....	22
6	ORGANISATORISKE, BUDSJETTMESSIGE OG ADMINISTRATIVE FORHOLD	
	27	

**1 STORTINGETS BUDSJETTVEDTAK**

Fiskeri- og kystdepartementet viser til Prop. 1 S (2009–2010) for Fiskeri- og kystdepartementet, Budsjett-innst. S. nr. 13 (2009–2010) fra Transport- og kommunikasjonskomiteen og saldert budsjett 2010. Fiskeri- og kystdepartementet stiller med dette til disposisjon for Kystverket midlene under de kapitlene som ligger under etatens ansvarsområde:

Kap 1062 Kystverket\*)

Post 01 Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 356 300 000 kroner
Post 21 Spesielle driftsutgifter	740 700 000 kroner
Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	458 850 000 kroner
Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	118 680 000 kroner
Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	<u>31 800 000 kroner</u>
Sum	<u>2 706 330 000 kroner</u>

Postadresse  
Postboks 8118 Dep  
0032 Oslo

Kontoradresse  
Grubbegata 1  
Org. nr.: 972 417 815

Telefon \*  
22 24 90 90  
Nett: fkd.dep.no

Telefaks  
22 24 95 85

Saksbehandler  
Knut Wedde, 22 24 64 89  
postmottak@fkd.dep.no

\*) Ekskl. tilskuddet til Redningsselskapet.

Kap 4062 Kystverket

Post 02 Andre inntekter

9 453 000 kroner

Kap. 5575 Sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet

Post 74 Sektoravgifter Kystverket

653 525 000 kroner

Kystverket disponerer i 2010 en samlet utgiftsramme på 2 706,330 mill. kroner og en inntektsramme på 662,978 mill. kroner. Bevilgningen på kap 1062 post 01 økes reelt med 127 mill. kroner for å styrke beredskapen i Nord-Norge til tre helårs slepefartøy og ett døgnbemannet fartøy på Sørlandet. Videre økes rammen til navigasjonsinstallasjoner med 10 mill. kroner og rammen til kystforvaltning og transportplanlegging med om lag 14 mill. kroner. På kap. 1062 post 21 økes bevilgningen reelt med 736,5 mill. kroner. Av dette skal 106,5 mill. kroner dekke kostnadene til fjerning av vraket av krysseren "Murmansk". De resterende 630 mill. kr skal ta høyde for foreløpig anslåtte kostnader i 2010 forbundet med hevingen av U-864. Bevilgningen knyttet til hevingen og godkjenning av den inngåtte avtalen vedrørende dette, avhenger av Stortingets godkjenning og vil ikke bli stilt til disposisjon i dette brevet. Departementet vil komme tilbake til saken etter Stortingets behandling. Bevilgningen på kap. 1062 post 30 økes reelt med 50 mill. kroner til farleds- og fiskerihavnetiltak. Kap. 1062 post 45 økes reelt med 70 mill. kroner fordelt på 25 mill. kroner til oppgradering av utstyr ved Kystverkets sjøtrafikksentraler og 45 mill. kr til oppstart av utskifting av Kystverkets fartøy.

Det er knyttet merinntektsfullmakter til kap. 1062 postene 01 og 45 mot kap. 4062 post 02 og kap. 5575 post 74, jf. romertall II i Prop. 1 S (2009–2010). Det er videre gitt merinntektsfullmakt til å nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner til dekning av salgsomkostninger. Dersom eventuelle inntekter også tillater det, kan midlene nyttes til oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner, jf. romertallsvedtak II i Prop. 1 S (2009–2010). Fiskeri- og kystdepartementet delegerer med dette fullmakten.

For 2010 er det i tråd med tidligere gjort vedtak om å gi fullmakt til at Fiskeri- og kystdepartementet kan overskride bevilgningen under kap. 1062 post 21 med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke, jf. romertall III i Prop. 1 S (2009–2010). Dersom bestillingsfullmakten knyttet til kap. 1062 post 30 skulle vise seg å bli lavere enn nødvendig, må Kystverket så snart som mulig melde dette tilbake til departementet. Det er også gjort vedtak om fullmakt knyttet til kap. 1062 post 30 og post 45 til å foreta bestillinger for inntil 375 mill. kroner på post 30 og 3 mill. kroner på post 45 utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger hhv. 375 mill. kroner og 3 mill. kroner, jf. romertall IV i Prop. 1 S (2009–2010).

Det er videre gitt fullmakt til å gi tilsagn for inntil 20 mill. kroner ut over gitt bevilgning på kap. 1062 post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, jf. romertall V i Prop. 1 S (2009–2010). I henhold til Bevilgningsreglementet gjelder tilsagnsfullmakten under kap. 1062 post 60 for ett enkelt budsjettår, og ubrukt fullmakt faller bort ved årets utgang. Tilsagnsfullmakten gir adgang til å avtale at utbetaling skal skje i neste termin eller senere. De beløp som fullmakten lyder på angir det maksimumsbeløp som en til enhver tid kan ha stående som tilsagn uten dekning i bevilgning (årets bevilgning med tillegg av eventuell overføring fra året før). Tilsagnsfullmakten kan ikke tas i bruk før ordinær bevilgning for 2010 er benyttet.

## **2 STYRING OG ØKONOMISK GJENNOMFØRING**

### **2.1 Krav til styringssystem**

Mål- og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet på og mellom alle nivåer i staten. Risikostyring er et ledelsesverktøy som skal bidra til en bedre mål- og resultatstyring og må forankes hos ledelsen og i etablerte styringsprosesser. Kystverket skal legge risikoanalyser til grunn for planleggingen av sin virksomhet og sine innspill til budsjettprosessen.

Det er behov for å se nærmere på Kystverkets målstruktur, og de resultatindikatorer som skal ligge til grunn for etatens vurdering av måloppnåelse i den årlige rapporteringen til departementet. I 2010 må derfor Kystverket i samarbeid med departementet utvikle MRS-systemet med sikte på implementering i 2011.

I 2010 må Kystverket etablere et rammeverk for risikostyring og foreta risikoanalyser av sentrale mål for virksomheten. Sammen med rapport for 1. tertial skal Kystverket oversende departementet et rammeverk for risikoanalyser i etaten og eksempler på risikoanalyser med planer om tiltak og oppfølging for sentrale virksomhetsområder. Innen 20. august skal Kystverket oversende departementet en risikoanalyse over sine mål med planer om tiltak og oppfølging. Departementet vil anvende dette som grunnlag for utforming av styringssignaler for 2011. Vi ber Kystverket kontakte departementet for å foreta nødvendige avklaringer av nivå og struktur på rapporteringen. Status for arbeidet med dette vil være et tema på etatsmøtet våren 2010.

Departementet forutsetter at Kystverket har systemer og rutiner som sikrer effektiv saksbehandling og god oversikt over saksbehandlingstiden og at etaten arbeider aktivt for å få ned saksbehandlingsrestansene.

## 2.2 Økonomistyring

Virksomheten skal styres innenfor rammen av det samlede utgiftsbudsjettet for 2010. Midlene skal disponeres i tråd med gjeldende regelverk for økonomiforvaltning i staten, herunder Hovedinstruks for økonomiforvaltningen i Kystverket.

Dersom det i løpet av 2010 oppstår uforutsette hendelser som krever handling fra Kystverkets side, må det i første rekke foretas omprioriteringer og eventuelt nødvendige omdisponeringer innenfor egen ramme. Saker med store budsjettmessige konsekvenser må tas opp med Fiskeri- og kystdepartementet innen 1. mars eller 1. oktober 2010 (vi tar forbehold om justeringer av fristene). Eventuelle søknader må være grundig redegjort for og tas opp i egne brev til departementet.

## 3 LANGSIKTIGE MÅL OG STRATEGIER

Fiskeri- og kystdepartementets strategi 2007–2011 skal ligge til grunn for Kystverkets prioriteringer. Følgende hovedmål er særlig relevante for Kystverket:

**Norge skal ha en internasjonal rolle som ivaretar våre interesser og vårt ansvar som havnasjon og kyststat på en helhetlig måte.**

**Norge skal ha en konkurransedyktig sjøtransport med effektive havner og transportkorridorer, et høyt sjøsikkerhetsnivå og en god oljevernberedskap.**

**Norge skal ha en velrenommert, effektiv og faglig sterk fiskeri- og kystforvaltning.**

Ved Stortingets behandling av **St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019** ble det strategiske grunnlaget for samferdselspolitikken i årene framover trukket opp, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Målsetningen i Nasjonal transportplan 2010–2019 er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. På sjøtransportområdet skal sikkerhet og fremkommelighet prioriteres, slik at sjøtransporten gis mulighet for å utvikle seg som en miljøvennlig og effektiv transportform. En viktig del av planen er å se de ulike transportsektorene i sammenheng, blant annet gjennom planlegging og utbygging av transportkorridorer og utvikling av transportknutepunkt.

**St.meld. nr. 14 (2004–2005) På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap** og oppfølgingen av denne vil fortsatt være førende for mye av Kystverkets arbeid med forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning.

Fiskeri- og kystdepartementet har et generelt miljøansvar, både i forhold til havbruk, fiskeriene, havner og sjøtransport. Det skal legges til rette for sjøtransport som en miljøvennlig transportform. Miljø og bærekraftig forvaltning ligger til grunn for all aktivitet. Miljørelaterte aktiviteter skilles derfor ikke ut i en egen miljøhandlingsplan. Miljøomtalen i Prop. 1 S videreføres imidlertid og Kystverket skal gi skriftlige innspill til denne omtalen.

#### **4 STYRINGSSIGNALER OG PRIORITERINGER 2010**

Kystverkets virksomhet i 2010 skal bygge på forutsetningene i Prop. 1 S (2009–2010) for Fiskeri- og kystdepartementet og dette tildelingsbrevet, samt retningslinjer for transportetatens arbeid med grunnlagsmateriale til Nasjonal transportplan 2014–2023. Departementet tar forbehold om at Kystverket, dersom omstendighetene krever det, innenfor gjeldende budsjettammer kan bli pålagt oppgaver utover dem som er signalisert i dette brevet.

Kystverkets styringsmodell forutsettes basert på følgende virksomhetsområder:

- Sjøtransport og havner
- Sjøsikkerhet
- Beredskap mot akutt forurensning
- Kystforvaltning og transportplanlegging
- Interne oppdrag.

Det legges opp til at Kystverket rapporterer måloppnåelsen innen hvert av virksomhetsområdene i henhold til strukturen i Prop. 1 S (2009–2010).

Dersom det er målsettinger, prioriteringer og styringssignaler for virksomhetsområdene som Kystverket ikke finner å kunne knytte til de overordnede målområder, må rapportering foregå direkte på virksomhetsområde.

##### **4.1 Virksomhetsområdet Sjøtransport og havner**

Regjeringen har pekt på at sjøtransport og havner er en viktig del av transportpolitikken og at havnene må videreutvikles som logistikknutepunkt for å få mer gods over på sjø. Kystverket skal ivareta hensynet til sikker og effektiv sjøtransport i alt planarbeid.

#### **4.1.1 Nasjonal transportplan**

Fiskeri- og kystdepartementet vil sammen med Samferdselsdepartementet gi transportetatene første sett med retningslinjer i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023 i januar 2010. Transportetatene vil her blant annet bli bedt om stannetsutredninger og en tverrsektoriell perspektivanalyse. I tillegg vil det gis et eget utredningsoppdrag knyttet transport i nordområdene. Disse utredningene skal ferdigstilles tidlig i 2011. Kystverkets deltakelse i konseptvalgsutredninger sammen med de andre transportetatene må sees i sammenheng med det tverretatlige arbeidet i NTP. Videre må Kystverket også påregne mindre utredningsoppdrag som oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019. Fiskeri- og kystdepartementet vil komme med egne bestillinger når dette blir aktuelt.

#### **4.1.2 Kystverket som havneetat**

I transportpolitikken legges det stor vekt på å utvikle effektive transportkorridorer for gods, og det skal legges til rette for at havnene fungerer som omlastingsterminaler mellom transportformene. I denne sammenheng må Kystverket som havneetat utøve sin myndighet etter havne- og farvannsloven på en tilfredsstillende måte, og påse at havne- og sjøtransportinteressene ivaretas i planprosessene etter plan- og bygningsloven. Det er satt i gang arbeid med en rekke konseptvalgutredninger for de største byene og for godsterminaler blant annet i Drammen og Trondheim. Kystverket må arbeide for at havne- og sjøtransportinteressene blir tilfredsstillende behandlet i disse prosessene.

I St.prp. nr. 1(2008–2009) for Fiskeri- og kystdepartementet er det vist til at forslag til endringer som følge av gjennomgangen av Kystverkets gebyrer vil bli sendt på høring i 2009. Det er også vist til at forslag til revisjon av rammen for lostjenesten vil bli sendt på høring i 2009. Disse prosjektene skal ferdigstilles i 2010.

#### **4.1.3 Havne- og farvannsloven**

Ny havne- og farvannslov er vedtatt, jf. lov 17. april 2009 nr. 19 og loven trer i kraft 1. januar 2010. I forbindelse med lovens ikrafttredelse vil det bli fastsatt flere nye forskrifter samt gjort nødvendige endringer i eksisterende forskriftsverk. Det er behov for en fullstendig gjennomgang av forskriftsverket etter lovens ikrafttredelse, med sikte på å utarbeide et mer helhetlig og brukervennlig regelverk. Ved en slik gjennomgang vil det også bli tatt hensyn til erfaringene med regelverket etter lovens ikrafttredelse, herunder behovet for ytterligere forskriftsregulering. Forskriftsarbeidet vil være omfattende også etter lovens ikrafttredelse, og Kystverket må avsette betydelige ressurser i 2010 for å bistå departementet i dette høyt prioriterte arbeidet. Kystverket skal også drive veiledning og informasjon om regelverket internt og eksternt i samråd med departementet.

#### **4.1.4 Fremme av sjøtransporten**

Departementet ber Kystverket sette av midler til Short Sea Shipping Promotion Centre tilsvarende som i 2009 og bruke senteret aktivt i arbeidet med fremme av sjøtransporten. Det vises i den forbindelse til Kystverkets deltagelse i prosjektet "Hvordan lykkes med sjøtransport".

#### **4.1.5 Stad skipstunnel**

I Prop. 1 S (2009–2010) for Fiskeri- og kystdepartementet blir det orientert om at det nå gjennomføres en ekstern kvalitetssikring av Kystverkets konseptvalgutredning om Stad skipstunnel. Kystverket må videreføre prosjektet med sikte på at kvalitetssikringen (fase 1) kan ferdigstilles i 2010. Departementet vil komme tilbake til dette som egen sak.

#### **4.1.6 Internasjonalt arbeid innen sjøtransport og havner**

Internasjonalt arbeid generelt er omtalt under pkt. 4.5.2, og det vises til dette. Kystverket må delta i relevante internasjonale fora for transportsikkerhet og terrorberedskap. Deltakelse og omfang må avklares med departementet, i tråd med de retningslinjer som er utarbeidet. Kystverket må i tillegg påregne å gi innspill i forbindelse med departementets arbeid i internasjonale fora.

EU-kommisjonen arbeider med flere initiativer knyttet til havn og sjøtransport for å fremme nærsjøfarten, bl.a. utvikling av "Motorways of the Seas". Departementet ser det som ønskelig at Kystverket fortsetter å representere Norge i arbeidsgruppene for utvikling av "Motorways of the Seas" i Nordsjøen og i Østersjøen i 2010.

Norge deltar i EUs Marco Polo II – program som går frem til 2013. EU går i retning av å endre vilkår for å få oppstartstøtte til prosjekt som bidrar til overføring av godstransport fra vei til sjø og bane som kan gjøre det lettere for norske aktører å få oppstartstøtte gjennom prosjektet. Kystverket bør derfor bidra aktivt også i 2010 i å markedsføre Marco Polo II – programmet for norske aktører. Det er også ønskelig at Kystverket gir informasjon og faglige råd til norske søkere.

Departementet understreker at ev arbeid forbundet med gjennomføring av EU/EØS-relevant regelverk i 2010 må prioriteres av Kystverket.

#### **4.1.7 Sikkerhet og terrorberedskap i havnene**

Arbeidet med sikkerhet og terrorberedskap i havnene fortsetter i 2010. Kystverket må i denne forbindelse delta i EUs komité for oppfølging av regelverket om havnesikring og terrorberedskap (MARSEC) og oppfølging av regelverket på dette området. Det forutsettes at departementet holdes orientert om arbeidet i MARSEC, og trekkes inn i arbeidet der det er naturlig.

Fiskeri- og kystdepartementet arbeider opp mot amerikanske myndigheter i forhold til problemstillinger relatert til krav om havnesikring og terrorberedskap. Samarbeidet med U.S. Coast Guard videreføres i 2010. Kystverket må påregne å bistå Fiskeri- og kystdepartementet i det videre arbeidet.

Skipstrafikken til og fra Svalbard har økt betraktelig de siste årene. Det er i dag sju godkjente ISPS-terminaler på øygruppen, men det er behov for å vurdere ytterligere sikring i tråd med ISPS-regelverket og forskriften som gjelder på fastlandet. Fiskeri- og kystdepartementet vil komme tilbake til dette som egen sak, herunder hvordan relevante myndigheter på Svalbard skal involveres i arbeidet.

ESA gjennomførte en forhåndsvarslet inspeksjon av norske myndigheters implementering av EU-forordning 725/2004 om sikring av skip og havneanlegg i 2008. Inspeksjonen avdekket enkelte avvik som norske myndigheter er ansvarlig for å følge opp og utbedre. ESA gjennomførte en oppfølgingsinspeksjon i juni 2009, og har uttrykt bekymring for fremdriften i utbedringen av de avvik som ble påvist ved inspeksjonen i 2008. ESA sendte derfor 15. juli 2009 åpningsbrev (Letter of formal notice) om manglende oppfyllelse av EU-forordning 725/2004. Avvikene skal i henhold til informasjon fra Kystverket være lukket innen utløpet av 2009. Kystverket må rapportere på dette til departementet senest innen 15. januar 2010.

ESA- inspeksjonen har også avdekket en holdning til sikrings- og beredskapsarbeid i havnene som gir grunn til bekymring. Kystverket bes om å fortsette sitt arbeid med å styrke sikkerhetskulturen og holdningene i havnene i 2010. Det bes om en fremdriftsrapportering på status i dette arbeidet i tertialrapporteringen.

Kystverket har igangsatt et arbeid for å sammenlikne tiltakene som er iverksatt i Norge som følge av det internasjonale regelverket om terrorsikring, med EU-land og andre relevante nasjoner. Kystverket bes ferdigstille dette arbeidet i første kvartal 2010. En slik sammenligning av ulike lands implementering og praktiseringen av regelverket kan danne grunnlag for en evaluering av den norske praktiseringen. Det vises til tilsagnsbrev av 28. august 2009.

#### **4.1.8 Utviklingen av sjøtransporten og havnene i nordområdene**

Kystverket skal være en aktiv pådriver i utviklingen av regelverk og standarder som fører til økt sjøsikkerhet for nordområdene gjennom IMO, IALA og andre relevante samarbeidsfora. Kystverket må i 2010 følge opp dette arbeidet nasjonalt og internasjonalt i henhold til etablerte rutiner i 2009.

I forbindelse med økt olje- og gassutvinning og klimaendringer kan det bli økt sjøtransport og logistikkutfordringer i nord. Kystverket bes om å følge med på denne utviklingen som ledd i sine løpende risikovurderinger.



Når det gjelder havnesamarbeid i nord, viser Fiskeri- og kystdepartementet til brev 30. juni 2008 til Kystverket Troms og Finnmark vedrørende samarbeid for å ivareta og utvikle havnene i nord. I brevet ble Kystverket bedt om å legge til rette for dialog mellom havnene, og sette felles utfordringer og mulige løsninger i forhold til transportutviklingen i nordområdene på dagsorden.

#### **4.1.9 Fiskerihavner og farleder**

I Kystverkets handlingsprogram for 2010–2019 pekes det på at fiskerihavnetiltak skal bidra til bedre og tryggere havner, marin verdiskaping og levekraftige kystsamfunn. Arbeidet med dette må skje i samarbeid med lokale og regionale myndigheter og brukere. Utbygging av farleder skal bidra til trygge og effektive transportkorridorer.

Kystverket skal gjennomføre prosjektering og utbygging av fiskerihavner til planlagt omfang, kvalitet, kostnad og fremdrift og planlegge nye tiltak i henhold til Nasjonal transportplan 2010–2019. I den sammenheng må Kystverket ha en planberedskap i forhold til fiskerihavner og farleder.

Kystverket skal utvikle samarbeidet med Fiskeridirektoratet for å samordne strategi, faglig forståelse og tjenester overfor brukerne, innbefattet fiskerhavneplanlegging og avhending av slike.

Kystverket må i 2010, på de områder det er relevant, trekke inn i Fiskeridirektoratet i arbeidet med å ferdigstille en ny farleinormal.

Det skal arbeides for at statens ansvar for bunnkjettinger i fiskerihavner avvikles.

Ikke-næringsaktive fiskerihavner skal forsøkes avhendet eller overført til nye bruksformål.

Med utgangspunkt i Handlingsprogrammet for 2010–2019 ber Fiskeri- og kystdepartementet om at Kystverket legger fram et foreløpig forslag til prioriteringer av fiskerihavner og farleder for 2011-budsjettet sammen med fag- og økonomirapporten for første tertial 2010, med tre alternative budsjetttrammer:

1. Budsjetttrammen videreføres fra 2010 til 2011.
2. Forslag til prioriteringer for 2011 ved en oppfølging av planrammen for fiskerihavner og farleder i Nasjonal transportplan.
3. Forslag til prioriteringer for 2011 ved en 20 pst. reduksjon i budsjetttrammen i forhold til 2010.

For alternativ 1 og 3 bes det også om en vurdering av forholdet til oppnåelse av planrammen fastsatt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal Transportplan 2010–2019.

Kystverket bes levere omtale til Prop. 1 S for 2011 av ett fiskerihavneprosjekt med tanke på den økonomiske og samfunnsmessige betydningen for fiskerinæring, region og lokalsamfunn.

## **4.2 Virksomhetsområdet Sjøsikkerhet**

Det vises til at regjeringen i sin politiske plattform for 2009–2013 fremhever at arbeidet med sjøsikkerhet skal prioriteres.

Regjeringens mål i ovennevnte politiske plattform utgjør, sammen med mål og prioriteringer fastsatt i Prop. 1 S (2009–2010) rammen for arbeidet innen dette virksomhetsområdet.

Kystverket skal følge opp etatens hovedprioriteringer for 2010 innenfor virksomhetsområdet og tilrettelegge for at tjenestene som ytes innenfor dette området tilfredsstiller fastsatte mål, slik de fremkommer i Prop. 1 S (2009–2010).

### **4.2.1 Internasjonalt arbeid innen sjøsikkerhet**

Internasjonalt arbeid generelt er omtalt under pkt. 4.5.2, og det vises til dette. Fiskeri- og kystdepartementet legger vekt på at Kystverket forholder seg aktivt til internasjonalt utviklings- og reguleringsarbeid knyttet til sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. I samråd med departementet skal Kystverket delta aktivt i det nasjonale og internasjonale arbeidet knyttet til FNs sjøfartsorganisasjon (IMO), EU/EØS, IALA og andre internasjonale fora, for å fremme norske interesser på sine ansvars- og interesseområder. Kystverket skal fortsette å følge IMOs arbeid knyttet til Polarkoden.

I budsjettåret 2010 vil arbeidet for IMO-vedtak om etablering av risikoreduserende tiltak utenfor fastlandskysten fra Røst og sørover være av stor betydning, se punkt 4.2.3

Kystverket skal fortsatt prioritere aktiv deltakelse i EUs sjøsikkerhetsorgan (European Maritime Safety Agency) for å ivareta norske interesser på området sjøsikkerhet.

Økt virksomhet i nordområdene både på norsk og russisk side i Barentshavet gir nye og felles utfordringer i arbeidet med sjøsikkerheten og beredskapen mot akutt forurensning. Norge og Russland har et godt etablert samarbeid om sjøsikkerhet og oljevernberedskap, som ledes av Fiskeri- og kystdepartementet på norsk side og der Kystverket deltar aktivt. Dette skal videreføres i 2010.

### **4.2.2 Forvaltningsplaner**

Den helhetlige forvaltningsplanen for Barentshavet og havområdene utenfor Lofoten

(St.meld. nr. 8 (2005-2006)), som ble fremlagt i mars 2006, skal revideres. Målet er å fremlegge en stortingsmelding med den reviderte planen høsten 2010. En helhetlig forvaltningsplan for Norskehavet (St.meld. nr 37 (2008 – 2009)) ble lagt fram i mai 2009. Av Soria Moria II erklæringen for perioden 2009 – 2013 fremgår det at *”Regjeringen vil: ta sikte på å legge fram en helhetlig forvaltningsplan for Nordsjøen”*. Med både ledelse og sekretariatsfunksjon for risikogruppen, som skal dekke alle forvaltningsområdene, har Kystverket en sentral rolle i forvaltningsplanarbeidet og må sette av tilstrekkelige ressurser til å følge opp dette. Kystverket må også sette av ressurser til å følge opp sin rolle i de ulike gruppene i forvaltningsplanarbeidet, til utarbeiding av faglige rapporter og til å håndtere bestillinger fra departementet etter nærmere fastsatte frister.

#### **4.2.3 Risikoreducerende rutetiltak**

Regjeringens mål om å få etablert et seilingsledssystem utenfor kysten fra Røst til og med Skagerrak i løpet av 2011 forutsetter at forslag blir lagt frem og godkjent av IMOs underkomité for navigasjon (NAV) sommeren 2010 og av IMOs sjøsikkerhetskomité (MSC) i desember 2010, jf. krav om IMO-godkjenning av reguleringer utenfor territorialfarvannet.

Kystverket skal sørge for behandling av høringskommentarer og koordinering av forslaget for Sørlandet med svenske og danske myndigheter, samt tid til departementsbehandling av saken, slik at forslaget kan fremmes for IMO i samråd med Sjøfartsdirektoratet i samsvar med målsetning. Kystverket må videre forberede IMO-behandling og gjennomføre møter i forkant av, og under, IMO-behandling. Arbeidet skal skje i nært samråd med departementet og andre berørte myndigheter, herunder danske og svenske myndigheter innenfor rammen av samarbeidet som er etablert for dette formål.

#### **4.2.4 Elektroniske navigasjonshjelpemidler, trafikkovervåking, rapporterings- og informasjonssystemer for sjøtransport og e-navigasjon**

Det skal ikke skje uhell eller ulykker som kan føres tilbake til sviktende elektroniske navigasjonshjelpemiddel eller meldingstjenester. Tilgangen til data skal være i henhold til de mål som er beskrevet i Prop 1 S.

Departementet og Kystverket har deltatt aktivt i utviklingen av IMOs overordnede strategi for e-navigasjon. Kystverkets ledelse av arbeidsgruppen i IMO for videreutvikling av konseptet og dets korrespondansegruppe videreføres i 2010. I denne sammenheng understrekes også betydningen av Kystverkets fortsatte engasjement innenfor IALAs arbeid på dette området.

Kystverket har opplyst å ha startet arbeid med evaluering av AIS-dekningen langs kysten av fastlands-Norge i forhold til operative behov innen det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet og oljevernberedskapen. Departementet legger til grunn at evalueringen, som opplyst av Kystverket, oversendes departementet i løpet av første kvartal 2010, og så tidlig at eventuelle bevilgningsbehov som følge av vurderingen kan spilles inn i de ordinære budsjettprosesser.

Innen videreutvikling av AIS-systemet skal Kystverket legge til rette for integrering av AIS-data fra andre aktører og sensorer, slik at Kystverket, og andre offentlige etater gjennom Kystverkets systemer, har mest mulig helhetlig informasjon om maritim trafikk og aktivitet. Kystverket skal også legge til rette for og delta i internasjonale samarbeider om maritim trafikkovervåking og utveksling av AIS-data. Utveksling av AIS-data mellom land ved Nordsjøen, Norskehavet, det Nordlig Atlanterhav og Barentshavet er viktig for at Norge skal ha god oversikt over maritim trafikk og aktivitet i disse havområdene.

Kystverket har i 2009 bistått departementet i arbeidet med utvikling av rammer for et samarbeid om utveksling av AIS-data for disse områdene, og som skal inngå som en av fem regioner i EMSAs SafeSeaNet Tracking Identification Relay and Exchange System (STIRES). Kystverket må bistå departementet i dette arbeidet også i 2010, og etablere og drifte AIS-data-server for de nordlige havområder.

Tilsvarende må Kystverket også i 2010 bistå departementet i dets arbeidet i IALA med utforming av rammene for system for global AIS-data-utveksling (IALA-NET).

I tildelingsbrevet for 2009 ble Kystverket bedt om å vurdere videre utvikling av DGPS-tjenesten. Kystverket har i brev av 18. november 2009 anbefalt at det gjennomføres en teknisk fornying av tjenesten og at dette arbeidet startes opp i 2010. Fiskeri- og kystdepartementet ber Kystverket gjennomføre en nærmere teknisk vurdering og økonomisk spesifisering av fornyingen, med sikte på at fornyingsarbeidet kan starte opp i 2011. Departementet ber Kystverket legge fram sine vurderinger og forslag til opplegg for det videre arbeidet innen 30. april 2010.

Kystverket skal videreføre arbeidet med å samordne systemer for rapportering fra skipstrafikken til bl.a. Forsvaret, Tollvesenet, Sjøfartsdirektoratet, Fiskeridirektoratet, Politiet og havnene slik at alle pålagte anløps- og avgangsmeldinger og liknende rapporteringer til myndighetene (omfatter ikke ulykkesmeldinger/-rapporteringer) kan skje til et felles mottak i Kystverket basert på SafeSeaNet-systemet. Kystverket skal informere om fremdriften i arbeidet i tertialrapporteringen til departementet.

Etaten må videre være forberedt på – gjennom eventuell deltakelse i referansegruppe – å bidra til regjeringens videre arbeid med etablering av et helhetlig overvåkings- og informasjonssystem for hav- og kystområdene/Barents Watch. Departementet vil komme tilbake til dette arbeidet.

#### 4.2.5 Navigasjonsinstallasjoner

Kystverket skal forvalte fredede eiendommer, anlegg og installasjoner i tråd med retningslinjene.

Utleie av fyreiendommer videreføres i 2010 etter gjeldende retningslinjer.

Det skal ikke skje uhell eller ulykker som kan føres tilbake til sviktende navigasjonsinnretninger eller mangelfull navigasjonsveiledning. Kystverket skal tilby navigasjonsinnretninger i samsvar med behovene til sjøfarende, herunder sette opp nye navigasjonsinnretninger, spesielt i leier som blir brukt av hurtiggående fartøy og passasjerferjer. Det skal være en operativ oppetid for innretninger som gir lys- og radarsignaler på minst 99,8 prosent, i samsvar med retningslinjer gitt av IALA.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 fremkommer det at det er et vedlikeholdsetterslep på maritime navigasjonsinstallasjoner på om lag 1,6 mrd. kr. I statsbudsjettet økes bevilgningen til navigasjonsinstallasjoner. Departementet ber om at bevilgningsøkningen brukes til å redusere vedlikeholdsetterslepet. Videre fremholdes at det skal legges vekt på redusert vedlikeholdsbehov, økt levetid og lavere energibruk ved utskiftning og fornying av navigasjonsinstallasjoner.

I statsbudsjettet for 2010 bevilges det 45 mill. kr for oppstart av utskiftning av Kystverkets fartøy. Nytt fartøy vil ikke bli levert i 2010, men departementet ber Kystverket begynne planleggingen av innfasingen av nye fartøy for at målet om mer effektiv drift nås når fartøyene er på plass. Departementet ber Kystverket komme tilbake til saken i 2010 med forslag til en fremdrifts- og finansieringsplan.

I tildelingsbrevet for 2009 ble Kystverket bedt om å arbeide videre med analyser som gir sikrere og mer nøyaktige anslag for vedlikeholdsetterslepet på maritim infrastruktur. Departementet ber Kystverket fortsette arbeidet med å få på plass et system som gir oversikt over eiendommer og maritim infrastruktur, samt hvordan drift og vedlikehold av disse kan ivaretas gjennom etatens forvaltning. Kystverket har tidligere vist til arbeidet med FDV-systemet, og departementet ber om en tilbakemelding på dette arbeidet i 1. tertialrapport. Departementet ber om at Kystverket fortsatt vurderer om FDV-systemet kan utvikles til å vise:

- antall installasjoner av ulike typer og når de er satt opp
- antatt levetid
- antatt vedlikeholdsbehov og kostnader frem til utfasing.

Kystverket bes også fortsatt vurdere om opplysningene i en slik database vil kunne inngå i balansen i forbindelse med periodisert regnskap, og der vedlikeholdsetterslepet

direkte vil kunne fremgå av balanseregnskapet og noter. Det bes om en tilbakemelding på dette i tertialrapporteringen.

#### **4.2.6 Trafikkovervåking og kontroll (VTS)**

Sjøtrafikksentralene skal fremme sikkerhet og fremkommelighet i farleder og havner og ingen uhell eller ulykker skal kunne føres tilbake til feil eller svikt ved sjøtrafikksentralene. Videre skal sjøtrafikksentralene inngå som del av Kystverkets beredskapsorganisasjon. I overvåkingen av trafikken skal det legges særlig vekt på fartøy som fører farlig eller forurensende last og kontroll av fastsatte reguleringer i områder med særlig høy risiko.

Kystverket skal arbeide for at driften av trafikksentralene er i økonomisk balanse. Det ble i 2009, gjennom tiltakspakken for arbeid, bevilget 40 mill. kroner til utskifting av utstyr ved Fedje sjøtrafikksentral. I statsbudsjettet for 2010 er det bevilget ytterligere 25 mill. kroner til utskifting av utstyr ved sentralene. Departementet ber om å bli informert fremdriften i dette arbeidet i tertialrapporteringen.

#### **4.2.7 Svalbard**

Havne- og farvannsloven er gjort gjeldende på Svalbard og Kystverket har med dette fått et økt ansvar.

Kystverket har på bestilling fra departementet igangsatt en farledsgjennomgang for Svalbard. Departementet har videre gitt sin tilslutning til Kystverkets forslag om å etablere en statslostjeneste for kulltrafikken til og fra Svea, samt bedt om at det innhentes en ekstra sikkerhets- og risikovurdering med hensyn til hva slags los- og kjentmannstjeneste som bør innføres for øvrig skipstrafikk rundt Svalbard. Både farledsgjennomgang og spørsmål om pliktig kjentmannstjeneste skal være avklart innen seilingssesongen i 2010.

På bakgrunn av den eksterne sikkerhets- og risikovurdering av skipstrafikken rundt Svalbard samt den plan for videre oppfølging som vil bli levert departementet innen 1. februar 2010, vil spørsmålet om videre prosess bli tatt opp i et eget brev. Kystverket må videre vurdere om det skal etableres nødhavner på Svalbard.

#### **4.2.8 Losvirksomhet**

Lostjenesten skal bidra til høy sikkerhet og god fremkommelighet i norske farvann og styres ved hjelp av et kvalitetssikringssystem bygget på ISO 9001. Det skal ikke oppstå ulykker med fartøy med los om bord. Videre skal rekrutteringen av loslæringer være av et slikt omfang og kvalitet at sikkerheten langs kysten opprettholdes.

Kystverkets elektroniske losformidlingssystem skal videreutvikles slik at bestilling, fakturering og kontroll med lospliktige fartøy og fartøy som skal betale avgifter blir raskere og bedre. Systemet skal også bidra til at tjenestens logistikk blir mer effektiv, og skal danne grunnlaget for statistikk som synliggjør virksomhetens aktivitet, standard og kompetanse.

I Kystverkets fag- og økonomirapport for 1. og 2. tertial 2009 varsles det et svakere økonomisk resultat enn budsjettert for 2009, herunder en langt sterkere lønnsvekst, både i forhold til budsjett og generell lønnsvekst i 2009. Det vises i denne forbindelse til brevveksling og kontakt om denne saken i løpet av 2009. Departementet ber på denne bakgrunn om at den økonomiske utviklingen innen lostjenesten følges opp, herunder at Kystverket vurderer kostnadsbegrensende tiltak slik at brukerne av Kystverkets tjenester ikke belastes med høyere proveny enn nødvendig.

#### **4.2.9 Etablering av kompetansesenter for sjøsikkerhet, oljevernberedskap og overvåkning.**

I statsbudsjettet for 2010 er det bevilget 5 mill. kroner til etablering av et kompetansesenter for sjøsikkerhet, oljevernberedskap og overvåkning i tilknytning til sjøtrafikksentralen i Vardø.

Fiskeri- og kystdepartementet viser til brev datert 18. mai 2009 om etablering av et kompetansesenter i tilknytning til Vardø trafikksentral, og Kystverkets svarbrev datert 12. august 2009 med forslag til oppbygging og organisering av et slikt senter, samt forslag til oppgaver som kan legges til senteret. Fiskeri- og kystdepartementet har i nevnte brev forutsatt at oppstart av kompetansesenteret kan skje innenfor gjeldende budsjetttrammer.

Ettersom de finansielle betingelsene for etablering av senteret er endret, ber Fiskeri- og kystdepartementet om at Kystverket utarbeider et revidert innspill innen utgangen av januar 2010. De øvrige premissene for senteret ligger fast.

### **4.3 Virksomhetsområdene Transportplanlegging og kystforvaltning**

Det er viktig at Kystverket deltar i areal- og verneplanprosesser som berører kystsonen. Kystverket skal være en sentral premissleverandør i håndtering av bruk og vern av hav og kystsoner, når det gjelder verneplaner, kystsonerplaner og sektorplaner. Kystverket skal også følge med i kommunenes og fylkeskommunenes arealdisponering, samt styrke sin kompetanse på dette feltet, for å sikre farledene og arealtilgangen til, i og rundt de viktigste havnene. Kystverket skal så langt som mulig følge opp arbeidet med

deltagelse i kommunale og fylkeskommunale planprosesser som berører Kystverkets interesser i kystsonen generelt. Kystverket skal også være med i andre prosesser hvor rammebetingelsene for bruk av kystsonen legges, som for eksempel ny naturmangfoldlov og det videre arbeidet med marin verneplan.

Kystverket skal arbeide videre med implementeringen av EUs rammedirektiv for vann. For å oppfylle miljømålene i direktivet er landet delt inn i vannregioner der det skal utarbeides sektorovergrepene forvaltningsplaner. Kystverket skal være en premissleverandør i dette arbeidet, både i direktoratsgruppen og i de regionale vannregionene. Kystverket må også sette av ressurser til å følge opp eventuelle tiltak etaten er pålagt i forvaltningsplanene for de ulike vannregionene. Kystverket skal også i nødvendig grad delta i andre nasjonale og internasjonale fora som er av betydning for arbeidet med rammedirektivet for vann. Kystverket må også delta i arbeidet med utvikling av strategi, herunder deltakelse i arbeidsgruppe for arealvurderinger og regelverk for etablering av fornybar energiproduksjon, for eksempel vindmøller i sjøen, samt konsesjonsbehandling for etablering av slikt anlegg.

I budsjettet for 2010 er bevilgningen til transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon styrket. I arbeidet med NTP 2014–2023 vil samfunnsøkonomiske analyser være viktige. Departementet ber derfor Kystverket styrke sin kompetanse og systemer for å kunne gjøre gode samfunnsøkonomiske analyser av større investeringer, herunder fiskerihavne- og farledsprosjekter.

Mange av Kystverkets prosjekter er, sammenliknet med veg og bane, små og det kan i noen tilfeller være uforholdsmessig ressurskrevende å gjøre fullstendige samfunnsøkonomiske analyser. I slike tilfeller bør Kystverket likevel kunne prioritere mellom prosjekter ut fra samfunnsmessige virkninger, og beskrive dette i presentasjon av prosjektene.

Tilpassing til de forventede klimaendringene må inn i vurderingene som gjøres av Kystverket. Fiskeri- og kystdepartementet har en intern klimastrategi under arbeid, hvor etatene også vil bli involvert.

#### **4.3.1 Kystkultur**

Arbeidet med kystkultur skal medvirke til vern, bruk og formidling av kulturminner og kulturmiljø i kystsonen, i et samspill mellom statlig aktivitet og lokal forankring. Her er Kystverket en viktig medspiller.

Kystverket slutførte i 2009 arbeidet med etatens Landsverneplan for maritim infrastruktur. Dette arbeidet må følges opp med nødvendige forvaltningsplaner. Samarbeidet om kystkultur som er etablert mellom Miljøverndepartementet, Riksantikvaren, ABM-utvikling, Fiskeridirektoratet, Kystverket og Fiskeri- og kystdepartementet videreføres i 2010.



Departementet ber om at Kystverket rapporterer om følgende i årsrapporteringen

- Virksomheten i etatsmuseet, herunder økonomien
- Slutføringen av Landsverneplanen for maritim infrastruktur
- Arbeidet med forvaltningsplaner for Kystverkets kulturhistoriske eiendommer.

#### **4.4 Virksomhetsområdet Beredskap mot akutt forurensning**

Regjeringen har i sin politiske plattform for 2009–2013 varslet at den statlige oljevernberedskapen skal styrkes, slik at den utvikles i tråd med miljørisikoanalyser, utstyrsvurderinger og trafikkutviklingen langs kysten.

Bevilgningsnivået fra 2009 er videreført når det gjelder midler til utskiftning av oljevernmateriell mv. Kystverkets anbefalte utskiftingsplan for 2006–2010 er dermed oppfylt.

Regjeringens politiske plattform, og departementets langsiktige mål, slik disse omtales i Prop. 1 S (2009–2010), utgjør rammen for arbeidet knyttet til beredskap mot akutt forurensning. Videre er St.meld. nr. 14 (2004–2005) På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap fortsatt et viktig grunnlag i arbeidet for å videreutvikle og styrke oljevernberedskapen. Stortingsmeldingene med helhetlige forvaltningsplaner for havområdene omhandler også statens beredskap mot akutt forurensning, og vil således kunne legge føringer for arbeidet med å videreutvikle statens beredskap mot akutt forurensning.

Kystverket skal drifte og utvikle den statlige beredskapen mot akutt forurensning og tilsynsrollen på en god og effektiv måte, herunder bruke etatens samlede kompetanse og ressurser på en hensiktsmessig måte i arbeidet med å forebygge og bekjempe akutt forurensning.

For å sikre en best mulig effektiv utnyttelse av samfunnets samlede ressurser, skal Kystverket samarbeide med relevante statlige, kommunale og private virksomheters beredskap mot akutt forurensning, med sikte på å styrke den samlede nasjonale beredskapen og den totale kapasiteten til å aksjonere.

Kystverket skal videre sørge for å dra nytte av fagkompetanse og ressurser som andre etater og institutter under Fiskeri- og kystdepartementet besitter, slik som Fiskeridirektoratet, Havforskningsinstituttet, Mattilsynet og NIFES. Kystverket skal opprette nødvendige avtaler med de aktuelle fagetatene under departementet for på den måten å sikre deres løpende deltakelse i beredskaps- og overvåkingsarbeidet.

Kystverket skal følge opp etatens mål/prioriteringer og hovedprioriteringer for 2010 på området beredskap mot akutt forurensning, slik de er fastsatt i Prop. 1 S (2009–2010). Departementet ber Kystverket i tillegg om å gjennomføre følgende aktiviteter:

- Anskaffelse av nytt statlig oljevernmateriell i tråd med bevilgningen i statsbudsjettet for 2010, herunder følge opp Kystverkets rapport fra 2006 om materiellstatus for oljevernutstyr i statlige depot med tilrådd utskiftingsplan frem mot 2010.
- Oppfølging og evaluering av aksjonen etter ulykken med MV "Full City".
- Gjennomføring og ferdigstillelse av oppdaterte miljørisiko- og behovsanalyser knyttet til vedlikehold og investering i ressurser og utstyr.
- Ferdigstillelse av arbeidet med en helhetlig tilnærming til opplæring og øvelse av mannskaper som skal ta del i den nasjonale beredskapen mot akutt forurensning.

Departementet viser til egen brevveksling om oppfølgingen av den eksterne evalueringen av Server-aksjonen.

#### **4.4.1 Internasjonalt arbeid innen virksomhetsområdet**

Fiskeri- og kystdepartementet legger vekt på at Kystverket forholder seg til internasjonalt utviklings- og reguleringsarbeid knyttet til beredskap mot akutt forurensning. I samråd med departementet skal Kystverket delta i det nasjonale og internasjonale arbeidet knyttet til FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) og EU, samt andre relevante regionale fora, for å fremme norske interesser på sine ansvars- og interesseområder.

I tillegg til det som er omtalt under pkt. 4.5.3, skal Kystverket fortsette å følge aktivt:

- arbeidet i IMOs miljøkomité (MEPC) av betydning for virksomhetsområdet.
- arbeidet i IMOs OPRC-HNS Technical Group.
- arbeidet med IMOs revisjon av Manual of Oil Pollution, herunder deltagelse i korrespondansegruppen.
- arbeidet i EPPR under Arktisk Råd, herunder styrking av regionalt samarbeid om beredskap mot akutt forurensning.

Kystverket skal gjennom EUs sjøsikkerhetsorgan (EMSA) fortsatt ivareta norske interesser på området beredskap mot akutt forurensning.

Kystverket skal videre ivareta nasjonale interesser innenfor virksomhetsområdet gjennom deltakelse og oppfølging av gjensidige varslings- og bistandsavtaler inkludert felles øvelser; Bonn-avtalen, København-avtalen, Norge - Russland avtalen, Norge - Storbritannia avtalen samt det internasjonale systemet for rådgiving ved kjemikalieuhell.

#### **4.4.2 Slepebåtberedskap**

Det er i statsbudsjettet for 2010 bevilget midler til styrking av slepebåtberedskapen i Nord-Norge til tre helårs fartøy og oppretting av en slepebåtberedskap på Sørlandet.

Det vises til mottatt utredning datert 2. november 2009 knyttet til en mulig etablering av en statlig slepebåtberedskap på Vestlandet. Departementet vil komme tilbake til oppfølging av dette som en egen sak.

#### **4.4.3 Skipsvrak**

I henhold til omtale i Kystverkets vrakrapport fra 2006 er vrakene "Nordvard" og "Welheim" tømt for olje. I rapporten ble det også anbefalt at vrakene av "Boardale", "Erich Giese" og "Neuenfels" blir nærmere undersøkt/ tømt i 2010. Departementet ber Kystverket følge med på utviklingen vedrørende forurensning fra disse tre vrakene innenfor rammen av den ordinære overvåkingen, og varsle departementet dersom tilstanden endres.

Kystverket startet i 2008 fase 2 i vurderingen av forurensningsfaren fra skipsvrak, nemlig vurdering av fare ved annen forurensning enn olje, jf. Kystverkets brev av 29. august 2008. Denne rapporten skulle vært levert innen 1. oktober 2009, men som følge av arbeidet med aksjonen i forbindelse med "Full City" er fristen utsatt til 31. desember 2009. Departementet vil komme tilbake til eventuell videre oppfølging når rapporten foreligger.

Håndteringen av vraket av "U-864" ved Fedje i Hordaland vil i 2010 være en viktig sak. Det vises til egen korrespondanse og kontakt om oppfølging av denne saken. Det er satt av midler til videre oppfølging av fjerningen av vraket av "Murmansk" ved Sørvær i Finnmark i 2010-budsjettet i henhold til avtalt fremdriftsplan.

### **4.5 Virksomhetsområdet Interne oppdrag**

#### **4.5.1 Koordinering av internasjonalt arbeid**

Rammebetingelsene for havner og sjøtransport fastsettes i stor grad utenfor Norges grenser i organisasjoner som FNs sjøfartsorganisasjonen (IMO) og ulike EU-organer, herunder EMSA. Norske myndigheters deltagelse og innspill til disse organisasjonene er viktig. Både Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket deltar i dette arbeidet. For å sikre en god koordinering og effektiv arbeidsfordeling mellom Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket, er det viktig at departementet blir holdt orientert om Kystverkets deltagelse og arbeide i internasjonale organisasjoner og at Kystverket sørger for nødvendig avklaring av norsk posisjon og videre oppfølging i aktuelle saker

i henhold til de fastsatte prosedyrer, det vises i denne sammenheng til departementets brev av 20. april 2009.

Det norsk-russiske samarbeidet under ledelse av Fiskeri- og kystdepartementet og med to arbeidsgrupper med deltakelse fra Kystverket for henholdsvis sjøsikkerhet og oljevernberedskap, videreføres i 2010.

For internasjonalt arbeid i tilknytning til elektroniske navigasjonshjelpemidler, trafikkovervåking, rapporterings- og informasjonssystemer for sjøtransport og e-navigasjon vises det også til pkt. 4.2.4.

#### **4.5.2 Sikkerhet og beredskap**

Virksomhetene skal i løpet av 2010 ha innført et system for dokumentasjon av sikkerhetstilstanden i etaten, jamfør Prop 1 S. Systemet skal bygge på gjennomførte risiko- og sårbarhetsanalyser på alle relevante områder. Det skal gjennomføres øvelser. Det skal finnes verdivurderinger og klassifisering av egne data og systemer, jamfør retningslinjer for informasjonssikkerhet "Grunnlagsdokument for Nasjonal strategi for informasjonssikkerhet".

Departementet ber om at arbeidet med virkninger av økt havnivå og økt bølgehøyde som følge av klimaendringer videreføres i 2010.

#### **4.5.3 Brukerundersøkelser**

Alle statlige etater skal regelmessig gjennomføre brukerundersøkelser. Resultatene av dem skal være offentlige.

Alle statlige virksomheter skal i årsrapporten rapportere om de har gjennomført brukerundersøkelser og gjort dem offentlig tilgjengelige. De som ikke gjennomfører brukerundersøkelser i 2010, skal rapportere om når slike undersøkelser vil finne sted.

I arbeidet med brukerundersøkelser kan Fornyings- og administrasjonsdepartementets veiviser i brukerreting og brukervedvirkning være nyttig ([http://www.regjeringen.no/nb/dep/fad/dok/veiledninger\\_og\\_brosjyrer/2009/veiled-er-i-brukerreting-og-brukervedvir.html?id=554071](http://www.regjeringen.no/nb/dep/fad/dok/veiledninger_og_brosjyrer/2009/veiled-er-i-brukerreting-og-brukervedvir.html?id=554071)).

Fiskeri- og kystdepartementet legger til grunn at alle etatene sørger for at det foreligger dokumentasjon på intern (lokal og regional) brukertilfredshet over tid når det gjelder IKT og andre fellestjenester. Vi ber om at det i årsrapporten blir rapportert om evt. brukerundersøkelser som er gjennomført på IKT-området og andre fellesområder.

#### **4.5.4 IKT-arkitektur**

Statlige virksomheter skal benytte felles prinsipper i planlegginga av nye IKT-løsninger eller ved vesentlig ombygging av eksisterende løsninger. Prinsippene blir presentert på et eget faktaark fra Fornyings- og administrasjonsdepartementet, som er vedlagt dette tildelingsbrevet. Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi) forvalter prinsippene.

Statlige virksomheter skal

- a. legge arkitekturprinsippa til grunn når de utvikler sine IKT-systemer
- b. ta i bruk felles eID når de legger nye e-tjenester ut på nett. Felles elektronisk signatur skal tas i bruk når den foreligger (fra 2010). Egne eID-løsninger som etatene bruker på eksisterende tjenester, skal fases ut og erstattes av den felles infrastrukturen i Difi. Etater som fortsatt ønsker å bruke egne eID-løsninger, må grunngi dette.
- c. grunngi de tilfellene der de velger ikke å bruke Altinn for produksjon av relevante tjenester rettet mot næringsliv og publikum.

Virksomhetene skal skrive i årsrapporten hvordan de har fulgt opp de tre punktene over. Dersom direktoratet ikke ønsker å benytte Altinn til en relevant tjeneste, skal departementet orienteres om dette så snart beslutningen er fattet.

#### **4.5.5 Innkjøp**

Regelverket for offentlige anskaffelser skal følges. Med utgangspunkt i den felles overordnede innkjøpsstrategien for Fiskeri- og kystforvaltningen skal etaten utarbeide sin egen innkjøpsstrategi. Noen av de viktigste områdene er konkurranse, organisering og standardisering av innkjøpsprosessene.

#### **4.5.6 Staten som arbeidsgiver**

Etatene under FGD skal legge vekt på god ledelse, organisering og styring. Plattform for ledelse i staten skal være grunnlaget for det som er nevnt. Det skal føres en inkluderende og stimulerende personalpolitikk.

#### **4.5.7 Ligestilling og diskriminering**

Det er varslet at Ligestillings- og diskrimineringsombudet (LDO) vil følge opp rapportering av aktivitets- og redegjørelsesplikt i 2010 for ligestilling og diskriminering. Departementet legger til grunn at etatene innretter seg etter de krav og veiledere som er laget av LDO.

## 5 MØTER OG RAPPORTERING

### 5.1 Etatsmøter og fagmøter

	Dato	Tid/Sted
<i>Felles ledersamling</i>		<i>Oslo</i>
<i>Vårmøte</i>	<i>12. april 2010</i>	<i>FKD 10 - 13</i>
<i>Høstmøte</i>	<i>16. november 2010</i>	<i>FKD 10 - 13</i>

I tråd med tidligere praksis legges det opp til at statsråden leder etatsmøtet om våren. Fiskeri- og kystdepartementet kommer tilbake til dagsorden mv. for møtene.

For å styrke det faglige samarbeidet vil Fiskeri- og kystdepartementet videreføre ordningen med fagmøter mellom departementet og Kystverket.

### 5.2 Regnskapsføring

Finansdepartementet legger opp til å videreføre dagens praksis med at statlige virksomheter, i samråd med overordnet departement, kan føre periodiserte virksomhetsregnskaper som et tillegg til kontantregnskapet. De statlige regnskapsstandardene (SRS) fastsettes som anbefalte, men ikke obligatoriske regnskapsstandarder fra 1.1.2010.

Finansdepartementet legger opp til å innføre en standard kontoplan som en frivillig ordning fra 1.1.2011, med sikte på obligatorisk innføring i 2014 etter en nærmere vurdering av erfaringene. Finansdepartementet vektlegger høringsinstansenes uttalelser om at det vil være hensiktsmessig med en standard kontoplan som tar utgangspunkt i Norsk standard kontoplan. Det legges opp til å utrede nærmere den tekniske tilretteleggingen av en standard kontoplan og en rapporteringsløsning for detaljert regnskapsinformasjon i 2010. Særskilte tilpasninger for store statlige virksomheter med spesielle behov eller større tilskuddsordninger med spesielle behov, utredes samtidig.

### 5.3 Rapportering

Departementet legger til grunn at det fortsatt skal rapporteres på restanser og fornyingstiltak etter samme mal og frister som i 2009.

Etatene må følge opp tiltakene som er identifisert gjennom "Handlingsplan for å redusere bedriftenes administrative kostnader". Vi viser til vårt bestillingsbrev av 15.8.2008 der vi beskriver oppfølging. Status for kartlagte tiltak, samt nye tiltak, må meldes inn til departementet.

Virksomhetene må som før oppfylle sin redegjørelsesplikt i årsrapporten for avtalen om inkluderende arbeidsliv (IA-avtalen), krav til å ta inn lærlinger, miljøledelse, oppfølging av innkjøpsstrategien, aktuelle tiltak for helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet (HMS), samt status i sikkerhets- og beredskapsarbeidet.

Virksomhetene må utarbeide handlingsplaner for å ivareta sitt sektoransvar for universell utforming og tilgjengelighet.

Vi viser for øvrig til de krav som er stilt til rapportering under punkt 4 Styringssignaler og prioriteringer 2010.

Konkretisering av overordnede mål og strategier er en sentral oppgave. For å kunne måle resultatene er Kystverkets årlige rapportering viktig. Det vises til Prop. 1 S (2009–2010) og Kystverket bes om å rapportere på følgende i årsrapporten for 2010:

#### *Sjøtransport*

- Oppfølging av St. meld. nr . 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019
- Oppfølging av arbeidet med kvalitetssikring av utredninga om Stad skipstunnel
- Antall gjennomførte tilsyn og revisjoner knyttet til oppfølging av regelverket om sikring og terrorberedskap i havner.

#### *Fiskerihavner*

- Antall gjennomførte utbyggingsprosjekt etter årsplan
- Antall gjennomførte utbyggingsprosjekt innenfor eller utenfor fastsatt budsjettramme
- Antall gjennomførte reparasjoner og vedlikeholdstiltak
- Antall gjennomførte planer og undersøkelser iht handlingsprogrammet for perioden 2010–2019
- Antall salg av ikke-næringsaktive fiskerihavner
- Status knyttet til tildeling av tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg i tråd med gitte retningslinjer
- Antall avviklinger av statens ansvar for bunnkjettingsanlegg i fiskerihavner

#### *Utbedring av farleder*

- Antall gjennomførte utbyggingsprosjekt etter årsplan
- Antall gjennomførte utbyggningsprosjekter innenfor eller utenfor budsjettrammen

#### *Navigasjonsinnretninger*

- Antall uhell eller ulykker som kan føres tilbake til sviktende navigasjonsinnretninger eller mangelfull navigasjonsveiledning i leiene og kystfarvannet

- Operativ oppetid i samsvar med fastsatte mål
- Antall opprettede og nedlagte navigasjonsinnretninger

#### *Elektroniske navigasjonshjelpemidler*

- Oversikt over tilgjengeligheten av AIS-data fra hver enkelt AIS-basestasjon
- Oversikt over om Kystverkets DGPS-tjeneste har en signaltilgjengelighet på minst 99,5 pst. over en toårsperiode
- Oversikt over om Kystverkets sjøtrafikksentraler har tilgang til AIS-data med maksimalt ett sekund forsinkelse
- Oversikt over om og hvilke andre brukere av Kystverkets AIS-data som har maksimalt to sekunders forsinkelse
- Redegjørelse knyttet til Kystverkets ivaretagelse av brukerforum for å fremme bruken av AIS-data og bidra til optimal utnyttelse av slike data.

#### *Meldingstjenester*

- Ivaretagelsen av at bølgevarsel for Stad, Trondheimsleia, Sletta, Boknafjorden, Nyhavna/Hustadvika, Vestfjorden og Breisundet skal være tilgjengelig på Kystverkets internettsider
- Ivaretagelsen av økt tilgjengelighet til bølgevarsling for fritidsbåter

#### *Meldingssystem*

- Statistikk over brudd på meldingsforskriftene
- SafeSeaNet oppetid
- Statistikk over mottatte meldinger

#### *Los*

- Antall ulykker med fartøy med los om bord
- Antall ulykker med fartøy som seiler med farleisbevis

#### *Sjøtrafikksentraler*

- Antall inngrep fra sjøtrafikksentralene for å avklare trafikksituasjoner eller korrigere kurs og/eller hastighet på fartøy
- Antall skipsulykker i VTS-området
- Antall skipsulykker i VTS-området som skyldes enten svikt i VTS-tjenesten eller manglende håndhevelse av regelverket
- Antall rapporterte avvik/brudd på gjeldende seilingsregler og lospliktsbestemmelser
- Antall døgn VTS-området er overvåket

#### *Kystsoneforvaltning*

- Antall saker som gjelder enkeltvedtak som er eldre enn tre måneder
- Antall omgjorte vedtak
- Antall kontroller med merking av havbruksanlegg

#### *Internasjonalt arbeid*

- Forberedt og fremmet forslag til nye seilingsleder i IMO
- Bidra til utvikling av LRIT i IMO og EU
- Bidra til utvikling av e-navigasjonskonseptet i IMO og IALA
- Bidra til utvikling av SafeSeaNet-systemet og Single Window-konseptet i EU og IMO



- Bidra til utvikling av regelverk og standarder som fører til økt sjøsikkerhet i nordområdene gjennom IMO, IALA og andre relevante samarbeidsfora
- Bidra til IMOs arbeid med samordning av operative og tekniske metoder og prosedyrer knyttet til maritime tjenester
- Arbeide for videreutvikling av internasjonale standarder for lostjenesten og samordning med naboland gjennom BPAC, IMO og IALA
- Ivareta internasjonale avtaleforpliktelser relatert til ansvar som koordinator for NAAREA XIX (IMO-COMSAR, IHO – CPRNW)
- Bidra i IALAs arbeid med å utvikle nye standarder og anbefalinger innen maritim infrastruktur, trafikkovervåking, navigasjonssystemer, los og kulturminneforvaltning
- Bidra i PIANCs arbeid med retningslinjer og anbefalinger for havn og maritim infrastruktur
- Bidra i EUs arbeid med vannrammedirektivet

#### *Beredskap mot akutt forurensning*

- Antall påbegynte og gjennomførte aksjoner mot akutt forurensning
- Antall avsluttede aksjoner mot akutt forurensning
- Antall gjennomførte kurs og øvelser for å videreutvikle kompetansen i den operative beredskapen
- Antall meldinger i beredskapsvakten

### **5.3.1 Økonomi - og fagrapport pr. 1. mai/1. september**

Økonomi- og fagrapport skal utformes etter strukturen fra 4.1 til og med 4.5 under punkt 4 Styringssignaler og prioriteringer 2010.

Dersom det er spesielle forhold som Kystverket mener Fiskeri- og kystdepartementet bør bli gjort oppmerksomme på ut over dette, må Kystverket vurdere om dette skal tas med i økonomi- og fagrapporten eller i andre henvendelser eller rapporter til departementet. Dette gjelder blant annet ubalanse mellom inntekter og utgifter for losvirksomheten, svikt i de ulike gebyrinntekter eller uforutsette merkostnader.

### **5.3.2 Årsrapport pr. 31. desember**

Fiskeri- og kystdepartementet ber om at årsrapporten skrives i samme form som økonomi- og fagrapporten. Årsrapporten vil imidlertid være mer omfattende og skal inneholde en redegjørelse for hva som er oppnådd innenfor hele Kystverkets virksomhet, samt vurderinger mht. hovedprioriteringer, måloppnåelse eller hva som eventuelt er prioritert ned innenfor de enkelte områdene. Videre ønsker departementet en nærmere omtale av framtidige utfordringer basert på de utviklingstrekk som Kystverket selv har erfart og registrert, med særlig fokus på de områdene der det er høy risiko for ikke å nå de målene som er satt.

Vi ber om rapportering på personal- og kompetanseutvikling samt lønns- og ansettelsespolitikk i årsrapporten.

I september 2009 ble det rapportert på departementets strategiplan Verdier fra havet - Norges framtid (2007-2011). Rapporteringen omfattet årene 2006, 2007 og 2008. Denne rapporteringen skal heretter skje i forbindelse med årsrapporteringen. Rapporteringen på strategien for året 2009 skal mao. enten integreres i, eller oversendes sammen med, årsrapporten for 2009.

Årsrapporten for 2010 skal sendes departementet innen 1. mars 2011. Den skal også sendes elektronisk innen samme frist til [postmottak@fkd.dep.no](mailto:postmottak@fkd.dep.no).

#### 5.4 Budsjettinnspill

Departementet vil i eget bestillingsbrev spesifisere behov for innspill til arbeidet med budsjettproposisjonen for 2011, Prop. 1 S (2010–2011) for Fiskeri- og kystdepartementet. Kystverket må være forberedt på å levere tekster til kapittemtalene (1062/4062) og skriftlig innspill til miljøomtalen i proposisjonen.

Kystverket bes levere sitt budsjettforslag for 2012, inkludert forslag til store satsinger, innen 1. desember 2010.

#### 5.5 Oversikt over hovedrapportering og budsjettinnspill

Sak	Merknad	Frist for innsending
Evt. innspill til revidert nasjonalbudsjett 2010	Ref. pkt. 2.2	1. mars 2010
Økonomi- og fagrappport per 1.mai 2010	Ref. pkt. 5.3.1	21. mai 2010
Risikoanalyse	Ref. pkt. 2.1	20. august 2010
Økonomi- og fagrappport per 1. sept. 2010	Ref. pkt. 5.3.1	24. sept. 2010
Evt. innspill til nysaldering av budsjettet for 2010	Ref. pkt 2.2	1. oktober 2010
Budsjettforslag inkl. store satsinger for 2012	Ref. pkt. 5.4	1. desember 2010
Årsrapport for 2010	Ref. 5.3.2	1. mars 2011

## **6 ORGANISATORISKE, BUDSJETTMESSIGE OG ADMINISTRATIVE FORHOLD**

### **6.1 Organisatoriske og administrative forhold**

Arbeidet med å forbedre og utvikle offentlig sektor har høy prioritet i regjeringen. Viktige stikkord er inkludering, brukermedvirkning og næringsutvikling. Organisering av regional og lokal statlig virksomhet vil være et sentralt område.

### **6.2 Språk og kommunikasjon**

Departementet og etatene skal ha som mål at kommunikasjon brukes som et strategisk virkemiddel. Kommunikasjonsvirksomheten skal være aktiv, koordinert og helhetlig.

Departementet og etatene skal sørge for at mållova med forskrifter blir fulgt. Regjeringen har innskjerpet kravet om minst 25 prosent nynorsk i utadrettet kommunikasjon som for eksempel offentlige dokumenter, pressemeldinger, nyheter og stillingsutlysninger. Vi understreker spesielt at kravene til nynorskbruk også følges opp på nettsidene.

Både på bokmål og nynorsk skal språket være klart og mest mulig tilgjengelig for allmennheten. Det gjelder også i de skriftlige bidrag som sendes departementet og som skal brukes i offentlige dokumenter. Vi nevner spesielt bidrag til Prop. 1 S

Det skal rapporteres om arbeidet som blir gjort for å fremme bedre språkbruk (klarspråk) i den utadrettede virksomheten og det skal rapporteres om nynorskandelen i utadrettede dokumenter, pressemeldinger, nyheter og stillingsutlysninger.

### **6.3 Standardisering**

Standarder er i bruk i nesten alle deler av samfunnet. De er viktige for å sikre like produkter og produksjonsprosesser og for å sikre kvaliteten på produktene. Standarder brukes også for å tilfredsstillende krav i lover og forskrifter. Dette bidrar til å gjøre det enklere for produsenter og leverandører å sikre at produkter er i overensstemmelse med krav til bl.a. helse, miljø og sikkerhet. Internasjonale standarder er viktige for å lette handelen med varer og tjenester.

Fiskeridirektoratet bes gjøre seg kjent med den nasjonale standardiseringsstrategien ([www.standard.no/no/Standardisering](http://www.standard.no/no/Standardisering)) og vurdere bruk av standarder på sitt område.

## 6.4 Fullmakter og forutsetninger for bevilgningene

Eventuell omdisponering av midler fra driftsmidler til investeringer og mellom kapitler, og mulighet til å overskride driftsbudsjettet med inntil 5 pst. til investeringsformål mot innsparing med et likt beløp i de tre påfølgende budsjetterminer, skal forelegges Fiskeri- og kystdepartementet. Søknader om merinntektsfullmakt skal gis en grundig forklaring og tas opp i eget brev til departementet innen 1. oktober 2010.

Kystverket har for øvrig følgende fullmakter (dato for fullmaktsbrev i parentes):

- Fullmakt til å opprette og inndra stillinger (tildelingsbrevet for 1998). Fullmakten gjelder for Kystverket som forhandlingssted og kan ikke delegeres videre. Vi ber om å bli orientert dersom det blir aktuelt å inndra besatte stillinger.
- Avgjørelsesmyndighet til å gi utdanningspermisjon med lønn med varighet på inntil ett år (15.07.1996). Vi minner særskilt om reglene om pliktteneste.
- Kystverket har etter Kystverkets personalreglement fullmakt til å ansette til alle stillinger unntatt kystdirektør, jf. brev fra Fiskeri- og kystdepartementet datert 10. desember 2004. Kystverket har ansvar for at antall ansatte er tilpasset de til enhver tid gjeldende bevilgninger.
- Fullmakt til å innvilge erstatning ved skade eller tap av private eiendeler. Det vises til Statens personalhåndbok, punkt 10.22 Erstatning til statsansatte ved skade på eller tap av private eiendeler i forbindelse med tjenesten. Med bakgrunn i punkt 4 delegeres avgjørelsesmyndigheten i saker hvor det søkes om erstatning på inntil 20.000 kroner til etaten.
- Fiskeri- og kystdepartementet delegerer fullmakten til å avgjøre dekning av flytteutgifter til/fra utlandet i henhold til Statens personalhåndbok punkt 10.6.4.

Fiskeri- og kystdepartementet har etter rundskrivet fullmakt til å utgiftsføre erstatningsutbetalinger. Ved mulige utbetalinger over 2 mill. kroner skal Justisdepartementet varsles. Saker av prinsipiell betydning eller der det kan være tvil om den juridiske vurderingen, skal forelegges Regjeringsadvokaten. I erstatningssaker mot staten på grunnlag av alminnelige erstatningsregler innenfor den enkelte etats ansvarsområde, skal Kystverket foreta en juridisk vurdering av sakens erstatningsrettslige sider før saken forelegges departementet til avgjørelse.

## 6.5 Utbetalinger

Kystverket vil som tidligere forestå utbetalingene av tilskuddet til Redningsselskapet. Midlene vil bli overført i fire rater, med utbetaling den første hverdag etter den 1. i hvert kvartal. Utbetalingen i januar vil bli noe forsinket i forhold til dette.

Beløpene er fordelt på tilsvarende måte som tidligere år, dvs. om lag 27 pst. av beløpet i 1. kvartal, 31 pst. i 2. kvartal, 25 pst. i 3. kvartal og 17 pst. i 4. kvartal:

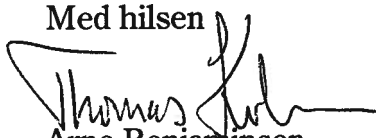
1. kvartal utbetales i januar:	11 340 000	kroner
2. kvartal utbetales i april:	13 020 000	kroner
3. kvartal utbetales i juli:	10 500 000	kroner

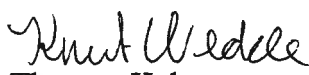
4. kvartal utbetales i oktober:

7 140 000 kroner.

Kystverket har ansvar for utbetaling og oppfølging av midler for de internasjonale organisasjonene PIANC, IAHP, IALA og Bonn-avtalen under kap. 1001 Deltakelse i internasjonale organisasjoner.

Med hilsen

*for*   
Arne Benjaminsen  
ekspedisjonssjef

*for*   
Thomas Kobre  
avdelingsdirektør

Kopi:

Riksrevisjonen (elektronisk)

