

---

# KYSTVERKETS ÅRSRAPPORT 2015

---



KYSTVERKET



Merking i Sørfjorden

(Foto: Kystverket)

Forside og bakside: Skåretreboen i hardt vær.

(Foto: Rune Kristiansen/Kystverket)

# INNHold

<b>KAPITTEL 1 LEDERS BERETNING</b>	<b>4</b>
<b>KAPITTEL 2 INTRODUKSJON TIL VIRKSOMHETEN OG HOVEDTALL</b>	<b>6</b>
<b>KAPITTEL 3 ÅRETS AKTIVITETER OG RESULTATER</b>	<b>11</b>
HOVEDMÅL 1 – FRAMKOMMELIGHET	12
HOVEDMÅL 2 – TRAFIKKSIKKERHET	20
HOVEDMÅL 3 – MILJØ	36
HOVEDMÅL 4 – BEREDSKAP MOT AKUTT FORURENSING	39
ANDRE FORUTSETNINGER OG KRAV	47
<b>KAPITTEL 4 STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN</b>	<b>53</b>
<b>KAPITTEL 5 VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTER</b>	<b>57</b>
<b>KAPITTEL 6 LEDELSESKOMMENTAR ÅRSREGNESKAPET 2015</b>	<b>58</b>
<b>ÅRSRAPPORT PR 31.12.2015</b>	<b>61</b>

---

# KAPITTEL 1

# LEDERS BERETNING

---

2015 har vært et godt år for Kystverket. Vi har løst våre oppgaver og beveget oss i riktig retning.

Vi er opptatt av effektivisering og forenkling, og er stolte over å ha utviklet meldingsportalen for skipsfarten, SafeSeaNet Norway. Med denne teknologiske nyvinningen har vi klart å redusere skjemaveldet for skipsfartsnæringen med anslagsvis 245 000 skjemaer i året. Det har tatt noen år med målrettet satsning, men resultatet har blitt bra. At dette arbeidet har gitt oss en utmerkelse, håper jeg vil inspirere alle ansatte til videre innovasjon og videreutvikling av våre tjenester. Dette er et av våre bidrag i dugnaden for omstilling i norsk økonomi.

Vi har gjennomført en omorganisering av lostjenesten, og nedlagt et betydelig arbeid med konkurranseutsettingen av tilbringertjenesten. Videre har vi foretatt en gjennomgang av etaten med tanke på mer effektiv drift. Arbeidet har gitt oss et godt grunnlag for å foreta justeringer innenfor den etablerte organiseringen, og vi er nå fullt i gang med å effektivisere arbeidsprosessene.

I så måte inngår arbeid med digitalisering som et naturlig tiltak. I tillegg til det fokus vi har på bedre tjenester for våre brukere, ser vi også at vårt elektroniske saksbehandlingssystem kan få et bedre brukergrensesnitt. Det blir gradvis et mer effektivt verktøy ettersom det integreres tettere med andre systemer, både i og utenfor etaten.

Innen sjøsikkerhet har Kystverket lenge vært i front teknologisk og kompetente fagmiljøer sørger for at vi vil være der. Vi har gjort en sjøsikkerhetsanalyse vi nå vil bygge våre framtidige vurderinger på. Vi har en nullvisjon for drepte og hardt skadde i sjøtransporten; mens risikoen for tap av liv i sjøtransport i denne forstand er liten, er den vesentlig høyere for fritidsflåten,

i gjennomsnitt 33 hvert år siden 2002. En av anbefalingene *Sjøsikkerhetsanalysen* gir er derfor å vurdere økt innsats innen forebyggende sjøsikkerhet for å prøve å redusere antall alvorlige ulykker med fritidsbåter. Det er i det hele tatt grunn til å se på om ikke vilkårene for fritidsflåten bør få noe mer av Kystverkets oppmerksomhet.

En annen analyse vi har gjort, Bred godsanalyse, har vært med på å gi oss et vesentlig bedre grunnlag for vårt arbeide med transportplanlegging. Vi har vært utfordret av departementet til å øke vår kompetanse på dette området, og vi har tatt utfordringen. Vi ser at noe av antagelsene om forutsetningene for markedets valg av transportløsninger har vært dårlig fundert, og har med dette arbeidet fått et mer realistisk bilde av sjøtransportens muligheter og begrensninger i konkurranse med landtransport. Forutsetningene endres imidlertid over tid, og i den situasjonen vi synes å stå overfor nå, med kraftige utfordringer for norsk og europeisk økonomi, sammen med nye miljøkrav, er det om mulig enda viktigere enn før at forholdene for effektiv sjøtransport legges godt til rette. Vi vil videreutvikle den kunnskap og kompetanse vi har tilegnet oss gjennom dette arbeidet.

Mens miljø- og klimakrav kan sette begrensninger på noen områder, skaper de også nye muligheter. Kystverket søker å støtte opp under ny teknologi for å oppnå klimamålene som er satt for transportsektoren, og ser at en balansert tilnærming mellom miljøkrav og tilrettelegging kan bidra til å utvikle de maritime næringene. Klimaendringen i seg selv gir også nye utfordringer. Et aspekt av dette er at samfunnsikkerhet og beredskap må være en integrert del av vår virksomhet for å håndtere kriser på ulike nivå. Et annet aspekt er framtidig trafikk gjennom nordøstpassasjen og mulighet for oljevirkosomhet nærmere den mye omtalte iskanten. Dette representerer store muligheter for økonomisk aktivitet, men betyr samtidig

at Kystverket, med ansvar for sjøsikkerhet og framkommelighet, må følge med i timen. Håndtering av oljeutslipp i farvann med is har lenge hatt vår oppmerksomhet uten at vi pr i dag har funnet de beste løsningene. Dette er imidlertid en sektor som fortsatt tilgodeses med midler til forskning og utvikling. Kystverket har som en av sine verdier at vi skal være framtidsrettet, så der hvor nye muligheter gir nye utfordringer, så skal vi ta disse.

Dette krever kunnskap og erfaring. Som fagetat for Samferdselsdepartementet har vi mye kompetanse, men den må kontinuerlig fornyes og utvikles for å henge med i forhold til morgendagens krav. Som et grunnlag for framtidig prioritering av tiltak innenfor vårt ansvarsområde i arbeidet med Nasjonal transportplan for 2018–2029 har vi laget perspektivanalyser basert på ulike framtidsscenarioer. For alle alternativene var det underliggende kravet – riktig kunnskap og erfaring. Dette blir en av de store utfordringene for Kystverket i årene framover. Etaten må være en attraktiv arbeidsplass for medarbeidere med god kompetanse og med omstillingsvilje og -evne til å videreutvikle og skaffe seg framtidsrettet kompetanse.

Vi har viktige samfunnsoppgaver å løse både i det daglige og når særskilte situasjoner inntreffer – og jeg har en klar ambisjon om at Kystverket skal være der når samfunnet trenger oss.

Arve Dimmen  
fungerende kystdirektør



Kystverket, ved assisterende kystdirektør Per Jan Osdal (t.v.), mottok juni 2015 "dusør" for arbeidet med SafeSeaNet Norway fra kommunal- og moderniseringsminister Jan Tore Sanner.

(Foto: Kystverket)

---

# KAPITTEL 2

## INTRODUKSJON TIL VIRKSOMHETEN OG HOVEDTALL

---

Kystverket er et ordinært forvaltningsorgan, en transportetat, underlagt Samferdselsdepartementet. Budsjettrammene fastsettes av Stortinget ved behandlingen av de årlige budsjettproposisjonene og delegeres til etaten ved tildelingsbrev fra departementet. Om lag en tredjedel av Kystverkets virksomhet målt i omsetning er finansiert av avgifter betalt av tjenestebrukerne.

### SAMFUNNSOPPDRAGET

- fremme sjøtransporten
- trygge ferdselen i kystnære farvann
- ha en stående beredskap mot akutt forurensning
- føre tilsyn med sikkerheten i havnene
- bygge ut fiskerihavner og farleder
- redusere klimagassutslippene og tapet av naturmangfold

Kystverket har definert sin virksomhet i tre kjerneområder innrettet mot hvert sitt hovedmål. De tre områdene har et felles ansvar for målet knyttet til miljø. Målene er:

#### Sjøtransport og havner

Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet, og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosetningsmønsteret.

#### Sjø sikkerhet

Det skal ikke forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren (nullvisjon)

#### Miljø

Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til oppfyllelse av nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet.

#### Beredskap mot akutt forurensning

Hindre eller begrense miljøskade som følge av akutt forurensning i norske havområder eller på norsk territorium.

Kystverket utøver myndighet etter

- havne- og farvannsloven
- plan- og bygningsloven
- losloven
- forurensningsloven
- svalbardmiljøloven

### **Samarbeidspartnere**

Nasjonale samarbeidspartnere er blant annet Forsvaret/ Kystvakten, Sjøfartsdirektoratet, Kartverket, Miljødirektoratet, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Petroleumsstilsynet, Havforskningsinstituttet, Fiskeridirektoratet, Norsk Polarinstitutt, Sysselemanden på Svalbard, NOFO, Norsk Olje og gass, Redningsselskapet, Statens strålevern, Det norske meteorologiske institutt, Mattilsynet, Norsk Romsenter, Forsvarets forskningsinstitutt og brannvesenet i alle landets kommuner. Kystverket har avtaler med en rekke av disse, og gjennomfører jevnlig møter for å ivareta samarbeidet.

Kystverket har også ansvar for å følge opp Norges internasjonale forpliktelser. På beredskapsområdet innebærer dette blant annet oppfølging av København-avtalen, Bonn-avtalen, Norge – Russland avtalen, NorBrit-planen og den Arktiske oljeavtalen. På sjøsikkerhetsområdet jobbes det tett opp mot IMO, IALA og EU.



Kystdirektør Kirsti L. Slotsvik.

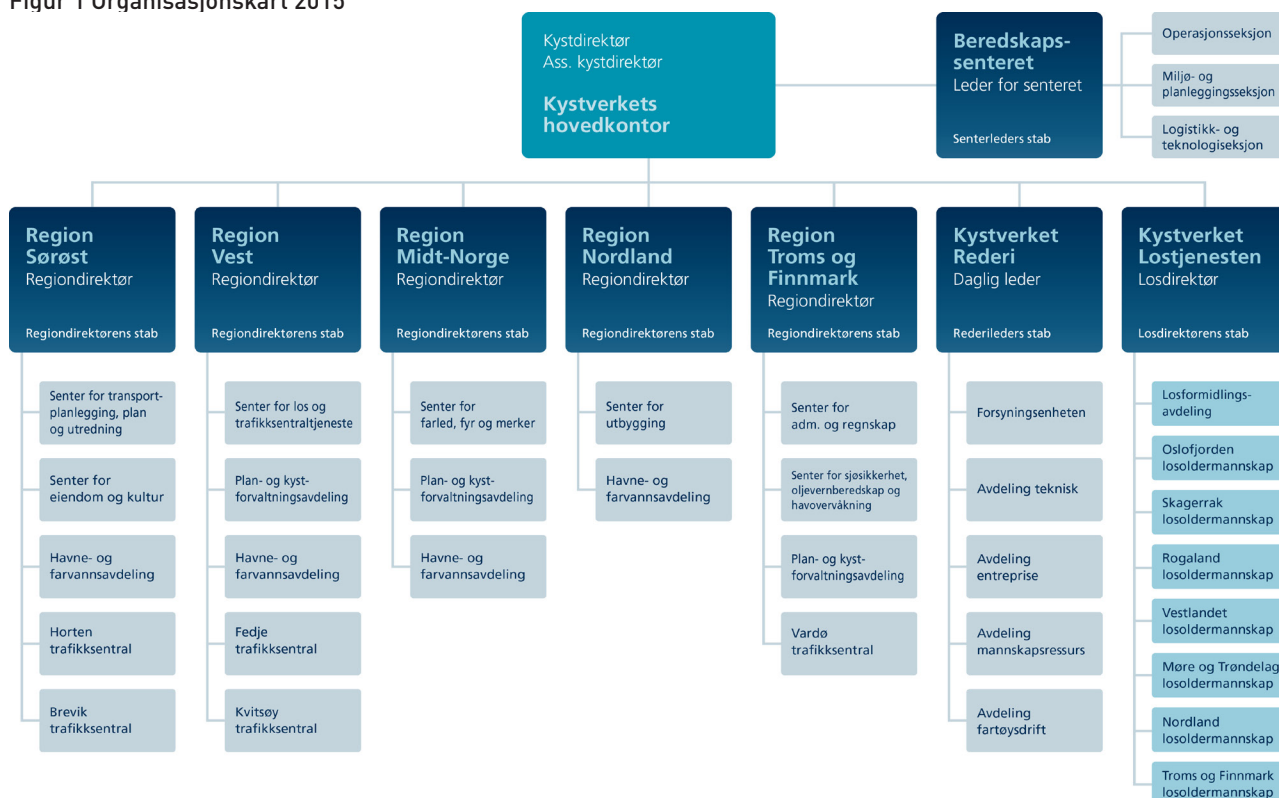
(Foto: Tony Hall/Kystverket)

# ORGANISASJONEN

Kystverket har en desentralisert organisasjon. Hovedkontoret, administrasjonen i Kystverket Rederi og i Kystverket Lostjenesten og regionkontoret i Midt-Norge er lokalisert til Ålesund. De fire øvrige regionkontorene er lokalisert i Arendal (Sørøst), Haugesund (Vest), Kabelvåg (Nordland) og Honningsvåg (Troms og Finnmark).

Tidligere var lostjenesten organisert etter regionstrukturen på nivået under Hovedkontoret og hadde både forvaltnings- og driftsoppgaver. Fra 1.1.2015 er det en ny organisasjonsstruktur der forvaltningsoppgavene er samlet. De operative oppgavene er adskilt fra forvaltningen og samlet i en enhet, Kystverket Lostjenesten.

Figur 1 Organisasjonskart 2015

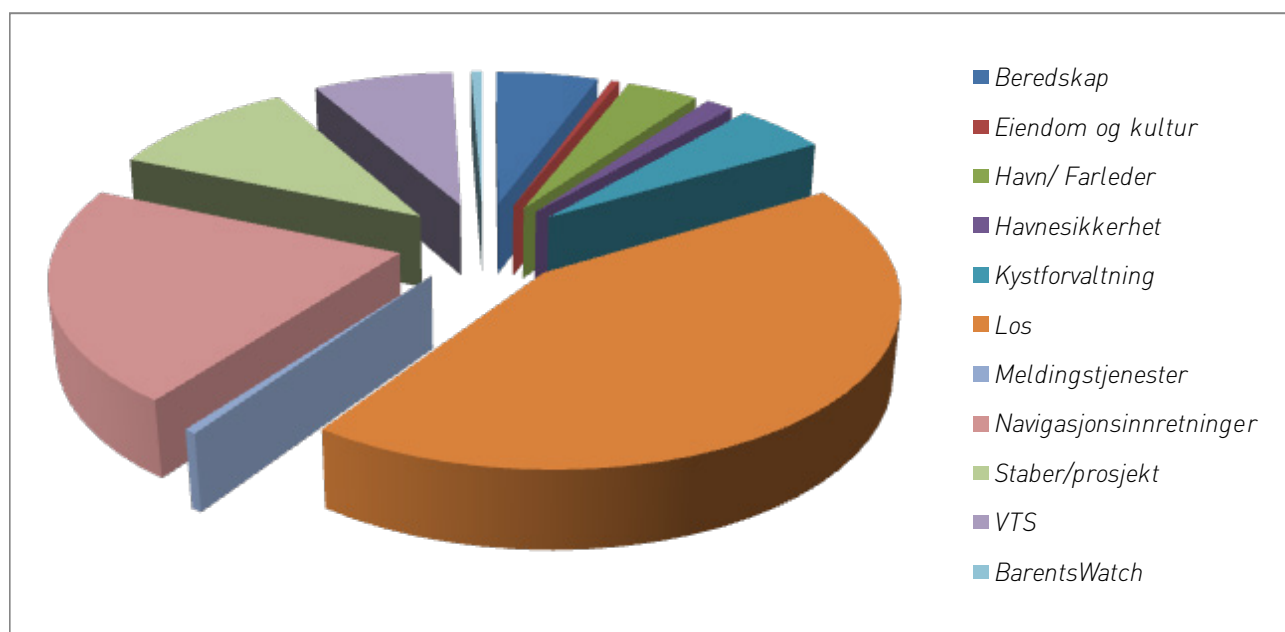


## Kystverkets øverste ledelse er:

kystdirektør Kirsti L. Slotsvik  
 assisterende kystdirektør Per Jan Osdal  
 avdelingsdirektør Sven Martin Tønnessen, Kystforvaltningsavdelingen  
 avdelingsdirektør Arve Dimmen, Sjøsikkerhetsavdelingen  
 avdelingsdirektør Johan Marius Ly, Beredskapsavdelingen



Figur 2 Årsverk fordelt på virksomhetsområder



Tabell 1 Hovedtall (alle beløp i 1000 kroner)

	2011	2012	2013	2014	2015
Antall årsverk	1 057	1 073	1 104	1 097	1 106
Sykefravær	4,03 %	4,33 %	4,22 %	3,64 %	3,85 %
Samlet tildeling post 01 - 99 *	2 960 249	3 079 649	3 058 582	3 008 480	3 059 644
Utnyttelsesgrad post 01 - 29 *	84,4 %	87,5 %	89,2 %	85,9 %	83,9 %
Inntektsbudsjett *	722 736	797 211	779 425	796 745	845 870
Inntekter *	778 597	805 352	790 209	878 098	856 969
Driftskostnader	2 147 933	2 402 821	2 501 287	2 587 483	2 400 864
Lønnsandel av driftskostnader	41,40 %	39,24 %	39,66 %	39,79 %	43,74 %
Lønnskostnader per årsverk	812	874	898	937	947
Endring i årsverkkostnad	3,57 %	7,53 %	2,79 %	4,29 %	1,06 %
Avskrivningsandel	47,53 %	45,02 %	45,62 %	44,76 %	44,88 %
Opprettholdelsesgrad	364,50 %	332,72 %	247,88 p%	204,45 %	168,84 %
Kundefordringer per 31.12.	115 624	122 111	119 809	80 919	85 989
Avsatt tap på fordringer	4,18 %	3,35 %	5,25 %	0,50 %	1,46 %

\* Tallene er etter kontantprinsippet  
Øvrige tall er etter periodiseringsprinsippet



“Oljevern 03” i røff sjø ved Lindesnes.

(Foto: Kystverket)

---

# KAPITTEL 3

## ÅRETS AKTIVITETER OG RESULTATER

---

**2015 har vært preget av et høyt aktivitetsnivå i alle virksomhetsområdene i Kystverket. Implementeringen av ny organisering av lostjenesten er gjennomført og konkurranseutsetting av tilbringertjenesten er iverksatt. Årets resultater vurderes som gode – alle vesentlige resultatkrav i Samferdselsdepartements tildelingsbrev er innfridd.**

Utnyttelsesgraden av samlet bevilgning for 2015 (83,9 prosent) er lavere enn tidligere år. Årsaken til dette er i hovedsak ubrukte midler på aksjon U-864 (se s. 45). Planlegging, gjennomføring av anbudsinnhenting og kontraktsinnngåelse er utført i 2015, mens leggingen av støttefyllingen vil først bli gjort i mai/juni 2016. Betalingsforpliktelsene forfaller først når arbeidet med støttefyllingen er fullført. Korrigert for prosjekt U-864 er utnyttelsesgraden bra.

Utnyttelsesgraden er derfor ikke en indikator på at aktiviteten i Kystverket i 2015 har vært lavere enn tidligere. Derimot har aktiviteten vært svært høy og vi kan vise til gode resultater.

### **Om årsrapporten**

Kystverket har rapportert i henhold til hovedmålene i tildelingsbrevet. Innledningsvis for hvert hovedmål har vi oppsummert leveransen i henhold til de prioriteringer, andre krav og forutsetninger som framkommer i tildelingsbrevet. Vi har valgt å gi hver leveranse en fargekode som

indikerer hvordan vi selv mener vi har levert i løpet av året. Grønt indikerer at leveransen er fullført i henhold til oppdrag, gul indikerer at leveransen er underveis/ikke ferdig og rødt sier at leveransen ikke er levert.

I tildelingsbrevet for 2015 fikk Kystverket et nytt hovedmål – Miljø. Vi har vedtatt en klima- og miljøstrategi med tilhørende handlingsplan, men det vil ta tid før vi ser effekten av disse tiltakene. Vi har derfor definert de fleste leveransene under dette hovedmålet til gult.

# HOVEDMÅL 1 – FRAMKOMMELIGHET

## MÅL

**Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet, og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosetningsmønsteret.**

Kystverkets oppgave er å sørge for at havnevirksomhet og sjøtransport er sikre og effektive deler av nasjonale og internasjonale transportsystemer. Havnestrukturen skal være effektiv og rammebetingelser for sjøbasert godstransport skal være gunstige. Farledene skal være sikre og effektive. Kystverket skal også være en sentral kunnskapsleverandør innen skipstrafikk, sjøtransport og havner og sikre infrastruktur og arealtilgang for en bærekraftig fiskeriforvaltning

Indikatorer	Resultat			Kommentarer
	2013	2014	2015	
Ventetid på maritime tjenester	1,4%	1,4%	1,5%	Indikatorene redegjøres for under Hovedmål 2
Oppetid på maritim infrastruktur	99,77%	99,71%	99,70%	

Samferdselsdepartementets prioriteringer, andre krav og forutsetninger i tildelingsbrevet til Kystverket:

Prioritering	Status	Leveranse	Kommentar
Havnestrategi – tilskudd til havnesamarbeid		Oppfølging av havnestrategien	Kystverket har etablert kapasitet og kunnskapsgrunnlag som er nødvendig for å følge opp havnestrategien.
		Tilskuddsordning havnesamarbeid	Ordningen er forvaltet og nødvendige forbedringer er gjennomført.
Farleder og fiskerihavner		Bevilgning ihht Prop. 1 S / Innst. 13 S (2014-2014) – Årsplan	Planlagte tiltak er gjennomført, eventuelt korrigeret for uforutsette hendelser.
		Borg I	Prosjektet skal utredes ytterligere og er derfor utsatt.
		Avhending av ikke-næringsaktive fiskerihavner	Arbeidet er gjennomført i samsvar med plan og med tilfredsstillende resultat.
Short Sea Promotion Center		Tildeling av tilskudd og etablerte samarbeid og samhandling	Gjennomført i samsvar med oppdrag. Samarbeid og kunnskapsutvikling er etablert.
Omorganisering av lostjenesten og konkurranseutsetting av tilbringertjenesten		Omorganisering av lostjenesten	Deling mellom forvaltning og drift er gjennomført og foreløpige tilbakemeldinger fra brukerne er positive. Se Hovedmål 2 for nærmere redegjørelse
		Konkurranseutsetting av tilbringertjenesten	Prosesen er gjennomført og klar for implementering i 2016. Se Hovedmål 2 for nærmere redegjørelse.
Transportplanlegging		Økt kapasitet til planlegging og gjennomføring av farledstiltak	Kystverket har styrket kapasitet i alle ledd for å bidra til måloppnåelse. Dette er gjort ved større oppmerksomhet på planarbeid i regionene, samfunnsøkonomisk analyser og risikoanalyser og etatens gjennomføringsevne ved å forbedre prosessene.
		Samfunnsøkonomiske analyser/ styrke etatens systemer, kompetanse og kapasitet innenfor sjøtransport og havner	En vesentlig oppbemanning på området har økt kapasiteten i løpet av 2015. Et stort antall analyser er gjennomført på planlagte tiltak og det har blitt arbeidet systematisk med utvikling av metodikk.
		KVU deltakelse	Kystverket har fortsatt behov for å evaluere sin rolle i en rekke pågående KVU-prosesser. Har deltatt og fremmet standpunkt i prosesser der sjøtransportens interesser har vært tema.
Evalueringer		Metodikk	Utvikling av metodikk er igangsatt, men ikke i mål. 4 prosjekt identifisert og en analyse gjennomført.



Nymerking i Nord-Rogaland  
(Foto: Kystverket)

## SAFE- SEANET

SafeSeaNet Norway er en nettbasert meldingsportal som gjør det enklere og raskere for skipsfarten å sende opplysninger til norske myndigheter og havner. I meldingsportalen samles informasjon fra skipsfarten og den gjøres tilgjengelig digitalt for relevante myndigheter. Kystverket har ansvaret for utviklingen av systemet, og samarbeider tett med andre etater. Som følge av dette samarbeidet kan skipsfarten i dag oppfylle lovpålagt rapportering gjennom elektronisk melding i SafeSeaNet Norway, blant annet til Tollvesenet, Sjøfartsdirektoratet, Forsvaret og Politiet. For næringen gir dette en betydelig forenkling- og effektiviseringsgevinst, og bidrar således til å styrke skipsfartens konkurransevne. Med SafeSeaNet Norway har antall rapporter fra fartøy til norske havner og myndigheter gått ned med om lag 75 prosent (fra ca 330 000 til 85 000).

# SJØTRANSPORT OG HAVN

## Kystverket har styrket sin kapasitet og kompetanse innenfor sjøtransport og havn.

### TRANSPORTPLANLEGGING

For å styrke kapasiteten og kompetansen på transportplanlegging innen sjøtransport og havn etablerte Kystverket høsten 2014 et eget team for transportplanlegging. I løpet av 2015 har teamet blitt fullt bemannet og har kommet i gang. Fagmiljøene innen geodatatjenester, samfunnsøkonomisk analyse og risikovurdering er styrket slik at etatens kapasitet og gjennomføringsevne innen transportplanlegging og nasjonale infrastrukturtiltak også er forbedret.

Samlet sett skal disse tiltakene over tid bedre framdrift i planleggingen av farledstiltak, styrke utredningskapasiteten, gi en bedre planreserve, heve kvaliteten på beslutningsgrunnlaget og øke framdriften i prosjektgjennomføringen.

Samfunnsøkonomiske analyser anvendes i dag mest på nyinvesteringer innenfor farleds- og fiskerihavnetiltak. Kystverket arbeider med å videreutvikle det samfunnsøkonomiske metodeverktøyet for å beregne nytte av vedlikehold, og som grunnlag for avveininger mellom tiltak på andre områder.

Kystverket har deltatt i flere konseptutvalgsutredninger (KVU) der KVU-Oslofjord var den mest omfattende og strategisk viktige. I dette arbeidet har Kystverket blant annet benyttet kunnskap fra arbeidet med *NTP Godsanalyse 2015*<sup>1</sup> (Bred godsanalyse).

I budsjettet for 2015 ble bevilgningen til transportplanlegging økt for å styrke utredningskapasiteten, heve kvaliteten og gi god planreserve. Kystverket har prioritert de 10 tiltakene som nevnt i Prop 1 S (2014–2015), og har startet opp eller skal starte opp i 2016 totalt fire av de nevnte 10 tiltakene. Det jobbes videre med de seks andre tiltakene for å klargjøre disse som planreserve.

### NASJONAL HAVNESTRATEGI – KYSTVERKET SOM KUNNSKAPSLEVERANDØR

I *Nasjonal havnestrategi 2015*<sup>2</sup> påpekes at dagens offisielle statistikkgrunnlag for sjøtransport er mangelfull og til dels misvisende. Gjennom Kystverkets nettbaserte meldingsportal SafeSeaNet Norway har Kystverket sammen med Samferdselsdepartementet og Statistisk Sentralbyrå (SSB) lagt til rette for innhenting av godsstatistikk. Arbeidet med å styrke kvaliteten på statistikken, både data fra AIS-trafikk-observasjonssystem og SafeSeaNet Norway, danner et viktig bidrag til å styrke sjøtransporten gjennom muligheter for bedre analysearbeid og transportplanlegging.

Arbeidet med *Bred godsanalyse* har skapt grunnlag for å videreføre arbeidet med å analysere effektene av tiltak som har til hensikt å styrke nærskipfart og godstransport på sjø. En av hovedkonklusjonene i analysen er at dagens store antall havner trolig bidrar til å styrke sjøtransporten mer enn sentralisering av havner. Konklusjonen er omstridt, men representerer et grunnlag for videre arbeid med ulike incentividninger for å øke sjøtransportens transportandeler mot uttalte mål.

<sup>1</sup> NTP Godsanalyse 2015 Hovedrapport. Analyse skrevet av transportetatene (Jernbaneverket, Vegvesenet og Kystverket) og Avinor i forbindelse med utarbeidelse av plangrunnlag til Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029. Hensikten med arbeidet var å oppdatere kunnskapsgrunnlaget for arbeidet med godstransport. Målet er å bidra til sikrere, mer miljøvennlig og samfunnsøkonomisk effektiv transport av gods.

<sup>2</sup> Nasjonal havnestrategi 2015. Regjeringens overordnede mål med strategien er å få mer effektiv og konkurransedyktig nærskipfart, slik at mer gods flyttes fra vei til kjøll. Kystverket var bidragsyter i utarbeidelsen av strategien.



Myre havn.

(Foto: Kystverket)

## TILSKUDD TIL HAVNESAMARBEID

Kystverket forvalter en tilskuddsordning for havnesamarbeid som ble lansert i 2015. Formålet med ordningen er å gi støtte til utvikling av samarbeidsløsninger mellom havner for helhetlige og konkurransedyktige transport- og logistikkonsepter i en større regional, nasjonal og internasjonal sammenheng og å øke andelen av godstransport på sjø. Sju tiltak har fått utbetalt til sammen 2,3 mill kroner i tilskudd i 2015, mens seks tiltak har fått fristforlengelse (overført beløp utgjør 2,4 mill kroner).

Det var av ulike årsaker få søknader i 2015, men erfaringene fra første tilskuddsår har gitt grunnlag for mindre korreksjoner i utformingen av ordningen. Det er foreløpig for tidlig å evaluere effektene av tilskuddsordningen.

## EVALUERINGER

Kystverket ble i tildelingsbrevet for 2015 bedt om å etablere en metodikk for å evaluere i hvilken grad tiltak og aktiviteter Kystverket gjennomfører bidrar til å oppnå målsettingene og har den forutsatte effekten. Videre skulle metodikken anvendes på fire større prosjekter gjennomført de senere år.

Arbeidet med å etablere metodikk for etteranalyser gjør vi parallelt med etteranalyser av prosjekt. Metodikken må ta hensyn til at det som oftest ikke er gjennomført samfunnsøkonomisk analyse i planfasen, og evalueringene blir derfor en etteranalyse, og ikke en etterprøving av en tidligere samfunnsøkonomisk analyse.

Erfaring i arbeidet så langt viser at historisk informasjon og grunnlagsdata er vanskelig tilgjengelig og at det er utfordrende å vurdere grad av måloppnåelse på grunn av

mangelfulle målformuleringer i plandokumentene.

De fire større prosjektene som skal analyseres er Brevikstrømmen, Lepsøyrevet, Vattlestraumen og Finsnesrenna/Torgværleden. Etteranalysen av prosjekt Brevikstrømmen ble ferdigstilt i januar 2016, og omfatter både initiell- og etteranalyse. Etteranalysen viser at tiltaket hadde en positiv effekt i forhold til målet om sjøsikkerhet, men at målet om effektivitet ikke ble nådd fullt ut. De øvrige tre etteranalysene vil bli gjennomført i 2016.

## ANALYSE OG FRAMTIDSVURDERING

Bred godsanalyse viser at sjøtransporten utfører 83 prosent av samlet norsk transportarbeid målt i tonnkilometer. Sjøtransportens fremste fortrinn er evnen til å kunne frakte store godsmengder til lave enhetspriser. Kystverket har behov for stadig bedre kunnskapsgrunnlag for å videreutvikle virkemidler og framtidige tiltak for å fremme sjøtransporten.

Som ledd i utviklingen av kunnskapsbaserte virkemidler og tiltak, vil det bli utarbeidet en egen godsstrategi for Kystverket. Videre satsing på tilskuddsordningen for havnesamarbeid vurderes som en viktig stimulator for havnene sin utvikling.

Kystverket har utredet innføring av en midlertidig tilskuddsordning til bedrifter som velger å benytte sjøtransport framfor landtransport. Arbeid med utforming og implementering av denne ordningen vil være en sentral del av arbeidet med å stimulere til godsoverføring fra veg til sjø.



## FORVALTNING

**Antallet søknader om ankringsområder til rigger øker og akvakulturnæringen har behov for nye lokaliteter for sine anlegg. Dette øker presset på sjøarealene og kan få konsekvenser for farledene.**

Kystverket har fått delegert et omfattende forvaltningsansvar og myndighet for en av verdens lengste kystlinjer i henhold til bestemmelser i havne- og farvannsloven. Kystverket har også ansvaret for å sikre sjøtransportens interesser i planlegging etter plan- og bygningsloven.

### MYNDIGHETSUTØVELSE ETTER HAVNE- OG FARVANNSLOVEN

I 2015 mottok Kystverket 3 658 saker til behandling etter havne- og farvannsloven. Det er en økning av søknader om anlegg til levendelagring av fisk og slep og oppankring/opplag av rigger og lastebøyer.

Kystverket har deltatt i Samferdselsdepartementets gruppe for evaluering og revidering av havne- og farvannsloven.

### PLANMEDVIRKNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Totalt antall innkomne høringer i 2015 var 1 820, og 1 066 ble behandlet. Kystverkets innsigelser dreier seg i stor grad om arealkonflikter i forhold til farleder, ankringsområder, havneareal eller statens rettigheter i fiskerihavner. Kystverket opplever et større press på sjøarealene, særlig fra akvakulturnæringen hvor anleggene blir større og må plasseres lenger ut i sjø. Dette får ofte konsekvenser for sikkerheten i hoved- og biledene. Kystverket registrerer

også interessekonflikter mellom bolig/næringsutvikling og havne- og sjøtransportinteresser i nær havnene.

### ANALYSE OG FRAMTIDSVURDERING

Det arbeides for tiden med en oppdatert veileder for planmedvirkning for saksbehandlerne i Kystverket. Den vil også være veiledende for kommunene og fylkeskommunene. Veilederen vil ferdigstilles tidlig 2016.

I 2016 vil Kystverket fortsette arbeidet med å følge opp revisjonsarbeidet knyttet til havne- og farvannsloven. I tillegg prioriterer Kystverket å føre tilsyn med kommunenes anløpsavgift.





Sprengning ved Træna.  
(Foto: Kystverket)

## FARLEDER

**Kystverket har arbeidet med 13 ulike farledsprosjekter. Av disse er åtte fullført i løpet av året.**

For detaljert oversikt over farledstiltak og status i disse henvises til vedlegg nr 1.

Det er benyttet 157 mill. kroner til farleder i 2015. Ressursbruken for farleder ligger dermed etter framdriften i NTP. Etterslepet skyldes i hovedsak at Borg-prosjektene er blitt utsatt og oppstart av større fiskerihavneprosjekter må fullføres før en kan få igangsatt de største farledsprosjektene. Det ble i 2015 prioritert å framskynde farledsprosjektene innseiling Bodø og innseiling Bergen som opprinnelig hadde planlagt oppstart i henholdsvis 2016 og 2017.

### ANALYSE OG FRAMTIDSVURDERING

Tiltak i farleden fører til bedre sjøsikkerhet og framkommelighet for gjennomfarten. Effekter av tiltakene kan være reduksjon av blant annet reisetid,

drivstoffutgifter og klimagasser. Videre kan tiltakene gi redusert ulykkesrisiko, ny og overført trafikk samt kapasitetsøkning per båt. Det er ikke gjennomført analyser på de ferdigstilte tiltakene for 2015 som kan gi detaljerte data om oppnådde effekter.

Kystverket vil videreutvikle og forbedre metodene for gjennomføring av samfunnsøkonomiske analyser, både som grunnlag for utvikling og valg av tiltak og som grunnlag for prioritering av tiltaksporteføljen. Utviklingen av metoden krever blant annet at flere prissettingsstudier gjennomføres med formål å kunne prissette flere av de viktige effektene. Det skal gjennomføres samfunnsøkonomiske analyser på alle større tiltak. Videre ønsker Kystverket å utvikle og forbedre metodikken for kartlegging og planlegging av tiltak i farleden, med utgangspunkt i blant annet Sjøsikkerhetsanalysen (for nærmere informasjon, se s. 21).

# FISKERIHAVNER

**Kystverket har arbeidet med ni ulike fiskerihavnetiltak. Tre prosjekter er fullført og fire har vi kommet langt med.**

For en detaljert oversikt over fiskerihavnetiltakene vises det til vedlegg nr 1.

Kystverkets arbeid med fiskerihavner skjer gjennom tilskuddsforvaltning til kommuner og infrastrukturtiltak og utdypning i fiskerihavner.

Det er benyttet 336 mill. kroner til fiskerihavner i 2015. Ressursbruken for fiskerihavner ligger med dette foran framdriften i NTP. Det ble i 2015 prioritert å framskynde fiskerihavneprosjektet Hovden med opprinnelig planlagt oppstart i 2016.

Tilskuddsordningen til fiskerihavneanlegg bidrar til etablering av nødvendig og effektiv infrastruktur for marin aktivitet der en også stiller krav om lokal deltakelse og medfinansiering. I 2015 har Kystverket gitt tilsagn om tilskudd i henhold til tildelt ramme samt utbetalt tilskudd i samsvar med krav til framdrift og medfinansiering. Kystverkets tilskuddsordning har en klart utløsende effekt for tiltakene og bidrar til regional sysselsetting og bosetting med nærhet til ressursene.

Kystverket har solgt 11 ikke-næringsaktive fiskerihavner. En eiendel i fiskerihavn er kassert ved at kaia er demontert og fjernet. Tre havner er avlest hos Statens

Kartverk, som betyr at de ikke lenger er i Kystverkets eie. I alt gir det 15 færre ikke-næringsaktive fiskerihavner i Kystverkets eie. Arbeidet med avhending fortsetter i 2016.

## ANALYSE OG FRAMTIDSVURDERING

Tiltak i fiskerihavner skal sikre infrastruktur og arealtilgang for en effektiv, sterk og bærekraftig fiskeriforvaltning. Effektene av tiltakene kan være redusert ventetid og reisekostnad, økt produktivitet fra enkeltbedrifter, økt sikkerhet og rolighet for fartøy samt økt nyskapt trafikk primært fra veg. Videre kan tiltakene gi nye næringsarealer ved bruk av overskuddsmasser fra utdypingen.

Kystverket avventer oppdrag fra Samferdselsdepartementet om å bidra i videre oppfølging av havnestrategien. Det antas at tema knyttet til blant annet virkemiddelbruk vil være en del av denne oppfølgingen.

Kystverket har fått i oppdrag å utarbeide en konsekvensutredning (KVU) for Longyearbyen havn. Prosjektet er et viktig og prioritert arbeid, og resultatet vil bli fremlagt høsten 2016.





Fra Træna-prosjektet.  
(Foto: Kystverket)

# HOVEDMÅL 2 – TRAFIKKSIKKERHET

## MÅL

### Det skal ikke forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren (nullvisjon)

Kystverkets oppgave er å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i sjøtransporten. Et viktig element i oppgaven er å sørge for at navigasjonsinfrastrukturen fungerer og har en tilfredsstillende tilstandsgrad. Los- og trafikksentraltjenestene skal være brukervennlige og kostnadseffektive. For å unngå kollisjoner eller grunnstøtinger blir risikofartøy og områder der skipstrafikk utgjør en særlig risiko overvåket. Sikring av

norske havner er også viktig for å unngå terrorhandlinger eller andre sikringshendelser som kan skade havnene eller skip som anløper disse.

Tilhørende indikator (styringsparameter) for hovedmål 2 er antall drepte og skadde og antall alvorlige hendelser i sjøtransporten. Kystverket fører ikke egen statistikk for disse måleparametrene og viser derfor til offentlig tilgjengelig statistikk.

Samferdselsdepartementets prioriteringer, andre krav og forutsetninger i tildelingsbrevet til Kystverket:

Prioritering	Status	Leveranse	Kommentar
Drift, vedlikehold og fornying av navigasjonsinfrastruktur		Effektiv drift av navigasjonsinfrastrukturen	En høy aktivitet i Kystverkets rederi og tilsynslag har gitt god og effektiv drift. Kjøpte tjenester har også bidratt til dette.
		Redusert vedlikeholdsetterslep	Vedlikeholdsetterslepet er ytterligere redusert i 2015. Stadig mer ekstremvær skaper utfordringer for måloppnåelsen, se også kap. 5.
		Fornyng	I hht plan.
		Isbryting	Kystverket er ansvarlig for fri ferdsel i hoved- og billed. Kostnadene til dette avhenger av isforholdene fra år til år.
Modernisering av losordningen		Prop. 1 S (2014-2015) – oppfølging av ny loslov	Det gjenstår kun gjennomgang av de siste farledene med lokale begrensninger
		Statlig lostjeneste og losplikt på Svalbard (nye forskrifter)	Gjennomført
		Konkurranseutsetting av tilbringertjenesten	Gjennomført
Sjøtrafikksentraler		Fornyng teknisk utstyr	Følger plan
Overvåknings- og rapporterings-systemer		SafeSeaNet Norway	Operativ implementering gjennomført, men det er rom for at flere havner tar i bruk systemet.
		Ny forskrift – havne- og farvannsløvens meldepliktsreglement for skip	Gjennomført
		AIS	Plan følges, forberedt til å starte opp på Svalbard.
		E-navigasjon	Flere prosjekter og tema er iverksatt, men prosjektet er fortsatt i startfasen
Barents Watch		Ihht målstruktur og aktivitetsplan	Ihht plan
Sikker lastning og lossing av bulkskip		Antall utførte tilsyn ihht. bulkforskriften	Kystverket har ivaretatt sin tilsynsrolle ihht bulkforskriften. Antall tilsyn er økt fra 5 i 2014 til 16 i 2015.
Fritidsfartøy		Kartfesting av fartsbegrensningene	System for kartfesting er gjort tilgjengelig. Kommunene er tilbudt støtte til kartfesting av lokale forskrifter. Implementeringen tar likevel lengre tid en ønskelig grunnet prioritering i kommunene.
Havnesikring og terrorberedskap		Følge opp, føre tilsyn og styrke sikkerhetskulturen	Kontinuerlig prosess.
		Følge opp erfaringer etter terrortrusselen i 2014	Erfaringer er evaluert og nødvendige oppdateringer av prosedyrer og varslingslister er gjennomført. Øvelser er gjennomført.
		Havnesikring Svalbard	Forslag til hvordan havnesikringsarbeidet på Svalbard kan gjennomføres videre både i forhold til de russiske bosetningene og en eventuell implementering av havnesikringsdirektivet er oversendt Samferdselsdepartementet.
		Døgkontinuerlig beredskap for fastsetting av det maritime sikringsnivået	Kontinuerlig prosess.

Kystverket er deltaker i EUs sjøsikkerhetskomite (MARSEC). I MARSEC arbeides det blant annet med felles forståelse og praktisering av regelverkene og oppfølging av medlemslandenes implementering og etterlevelse og informasjonsutveksling. Komiteen har også fokus på tiltak mot pirat-virksomhet og annen kriminalitet rettet mot maritim sektor. Komiteen forbereder saker som skal opp i IMO/ MSC knyttet til maritim sikkerhet.

Kystverket deltar i en rekke komiteer i IALA (International Association of Lighthouse Authorities). IALA er den internasjonale organisasjonen for myndigheter som er ansvarlig for navigasjonshjelpemidler og fyr. Kystdirektøren er representert i det styrende rådet (IALA Council).

Et viktig arbeid i 2015 var å ferdigstille *Sjøsikkerhetsanalysen*. Analysen omhandler forebyggende sjøsikkerhet i norske farvann – i dag og fram mot 2014, og er utarbeidet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Analysen danner grunnlag for beslutninger om framtidig sjøsikkerhet i norske farvann, for hvordan tiltak skal prioriteres og dimensjoneres for å møte framtidens skipstrafikk og teknologiutvikling.



Tilsynsarbeid i tøffe forhold.

(Foto: Kystverket)



Merking i Sørfjorden.

(Foto: Kystverket)

## NAVIGASJONSINNRETNINGER

**Kystverket har i 2015 redusert vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretningene. Det er ikke registrert ulykker relatert til svikt i navigasjonsinnretninger.**

Navigasjonsinnretninger er fellesbetegnelsen på de ulike fysiske sjømerkene i kystfarvannet som benyttes ved visuell navigering, for eksempel fyrlykter, lysbøyer og merker.

### DRIFT, VEDLIKEHOLD OG FORNYING AV NAVIGASJONSINNRETNINGER

Det gjøres en systematisk registrering av tilstandsgrad og årsak til slukking av navigasjonsinnretningene. Arbeidet med skjerming<sup>3</sup> av fyrlykter har gått etter planen. Vedlikeholdsetterslepet av navigasjonsinnretningene er redusert og under kontroll ved utgangen av 2015. Utskifting av dieseltanker på utvalgte fyrstasjoner pågår som en del av Kystverkets plan for å møte nye forskriftskrav.

Alle nyanlegg av stenger og lanterner, både med og uten indirekte belysning, bruker komposittmaterialer der styrkeanalyser tilsier at dette er mulig. Dette gir lavere levetidskostnader forbundet med vedlikehold. Solcelledrift benyttes alle steder der dette er teknisk mulig.

Det jobbes kontinuerlig med underlaget til en rekke rammeavtaler for standardmateriell. Det er signert rammeavtale for en ny generasjon lanterne med indirekte belysning, der selve konstruksjonen er i kompositt. Det er også inngått kontrakt på levering av en ny type fyrlykt i kompositt til planlagt bruk fra 2016. Disse produktene forventes å gi effektiviseringsgevinster fordi de har en lavere anskaffelseskostnad og er enklere og raskere å montere. Lyskilden til LED-baserte sektorlykter ble evaluert i 2015, og en type er nå godkjent som erstatning for tradisjonelle lyskilder. Overgangen til å bruke LED-basert lyskilde for sektorlykter, er forventet å gi en sjøsikkerhetsgevinst og lavere driftskostnader.

<sup>3</sup> Skjerming er en betegnelse som brukes om arbeidsprosessen med fyrlykter og fyrstasjoner som har to eller flere sektorer av fargene hvit/rød/grønn. Formålet med prosessen er sikre at sektorgrenser ligger korrekt med tanke på de farer de er ment å advare/skjjerme mot.

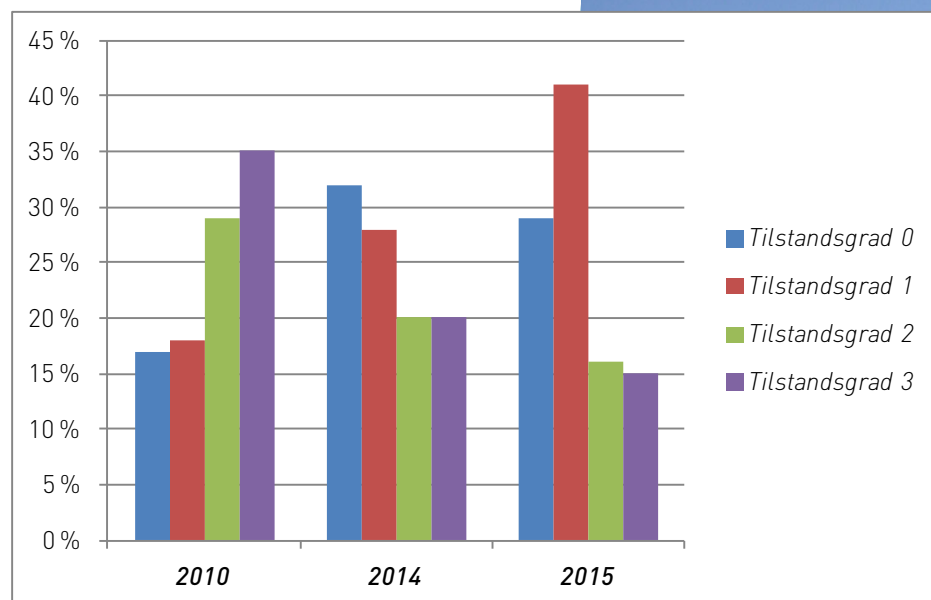
Tabell 2 Vedlikeholdsetterslep

(i mill. kroner)	2010	2014	2015
Fyrvedlikehold	443	404	367
Navigasjonsinnretninger	2 182	1 416	1 322
<b>Sum</b>	<b>2 625</b>	<b>1 820</b>	<b>1 689</b>

2010-tallene er oppdatert tall fra Multiconsult rapport fra 2010. Tall fra 2014 er basert på rapport fra Multiconsult pr 18.12.2014. Alle tall er nominelle

Tabell 2 viser hva det vil koste å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretningene. Tabellen viser at vedlikeholdsetterslepet er redusert. Kvaliteten på tallgrunlaget er forbedret i forhold til tidligere rapporteringer ved at tilstandsgraden til navigasjonsinnretningene er bedre kartlagt enn de var i Multiconsult sin rapport i 2010.

Figur 3 Tilstandsgrad navigasjonsinnretninger



Tilstandsgrad 0 og 1 betraktes som en god tilstand. Tilstandsgrad 2 og 3 viser gjenstående vedlikeholdsetterslep.

Kystverket er på god vei til å ta ned vedlikeholdsetterslepet, men ser en risiko som følge av en trend med mer ekstremvær. Kystområdene er også utsatt for stigende havnivå som vil påvirke både vedlikeholdet og utviklingen av nye objekter. I 2015 ble tre viktige navigasjonsinnretninger ødelagt av ekstremværet (Skåretreboen, Store Bloksen og Little Bloksen ved Haugesund). Alle er vurdert som særlig viktige objekter og ble reparert i løpet av året. I tillegg er Braken ved Hustavika oppført som et nyanlegg for å bedre sikkerheten på den strekningen. Hvis trenden med mer ekstremvær fortsetter, kan vi regne med at dette vil påvirke vedlikeholdsetterslepet negativt.

## OPPETID PÅ MARITIM INFRASTRUKTUR (INDIKATOR HOVEDMÅL 1 – FRAMKOMMELIGHET)

Tabell 3 Innretninger med lys, funksjonstid i prosent

	2011	2012	2013	2014	2015
Eid av Kystverket	99,70%	99,69%	99,77%	99,71%	99,70%
Eid av andre*	99,55%	99,55%	99,42%	99,79%	99,40%

\*Kommuner, havnevesen eller Statens Vegvesen.

Av totalt 6 565 innretninger, eier Kystverket 6 094 (93 prosent). Som eier har vi vedlikeholdsansvaret.

Det var tidvis mange utfordringer knyttet til slukninger i 2015, og særlig i første tertial. Hovedårsaken er dårlig vær. Oppetiden for 2015 er 99,7 prosent for egne innretninger, og dermed på samme nivå som gjennomsnittet for de siste tre årene. Dette er likevel under de internasjonale anbefalingene fra IALA og Kystverkets eget krav på 99,8 prosent. Høy oppetid reduserer sannsynligheten for ulykker på grunn av svikt i navigasjonsinnretningene. For å bedre oppetiden jobbes det blant annet med overgang til LED-baserte lyskilder som er selvforsynt med strøm (solcelle drift).

### FRITIDSFLÅTEN

Sjøsikkerhetsanalysen peker på at den dominante fartøysgruppen når det gjelder tap av liv etter navigasjonsulykker langs kysten er fritidsfartøy. Analysen

anbefaler en rekke tiltak for å øke sikkerheten og Kystverket vil øke innsatsen på dette området.

#### www.merkskjaeret.no

Kystverket har i samarbeid med GjensidigeStiftelsen gjennomført kampanjen "Merk skjæret". Her har småbåteiere og lokalbefolkningen langs hele kysten meldt inn skjær de ønsker merket. Det kom inn nesten 1 500 ønsker. Basert på en risikovurdering er 100 av disse plukket ut og vil bli fulgt opp med merking. De kommer i tillegg til de som allerede var planlagt merket. Samarbeidet med GjensidigeStiftelsen vil fortsette i 2016.

Kystverkets egen kampanje, #umistelig, har også bidratt til å synliggjøre Kystverket sin rolle i forhold til fritidsflåten.

### ANALYSE OG FRAMTIDSVURDERING

Kystverkets har over flere år prioritert fornying og vedlikehold av navigasjonsinnretningene og vedlikeholdsetterslepet er redusert. Oppetiden på den maritime infrastrukturen er tilfredsstillende.

Kystverket undersøker nye materialer og teknologier, og har blant annet utviklet en ny fyrlykt i kompositt og skal teste ut nye kanaler for automatisk varslingslukkede fyr. Ny sammensetting av ulike teknologier skal testes på flytende merker, og i tillegg vil en ny type fyrlykt bli brukt i moderniseringen av merkingen fra Drøbak til Oslo. Miljøaspektet og miljøavtrykk vil bli enda sterkere vektlagt i føringer for arbeid i tiden framover.





# LOS

**Lostjenesten er nå delt i drift og forvaltning. Tilbringertjenesten er besluttet konkurranseutsatt og ny leverandør tar over i 2016. Antall lospliktige seilaser øker, samtidig som antallet losinger går ned. Hovedårsaken antas å være økt bruk av farledsbevis og en redusert aktivitet i næringen relatert til olje- og gass.**

Lostjenesten omfatter myndighetsutøvelse etter losloven, losing (seilas med los om bord) og farledsbevisordningen. Farledsbevis gir rett til å føre fartøy i lospliktig område uten los om bord.

Lostjenesten er en brukerfinansiert tjeneste der inntektene skal dekke både drifts- og investeringskostnadene. Inntektene kommer fra losberedskapsavgift, losingsavgift og farledsbevisavgift.

Ny organisasjonsstruktur for lostjenesten var på plass fra januar 2015. Den operative delen av los er nå organisert som en egen driftsenhet. Enheten inkluderer 7 losoldermannskaper og losformidlingen. Forvaltningsdelen har beholdt sin tidligere

organisatoriske plassering, og har blant annet ansvaret for farledsbevisordningen og tilsyn etter losloven og lospliktforskriften.

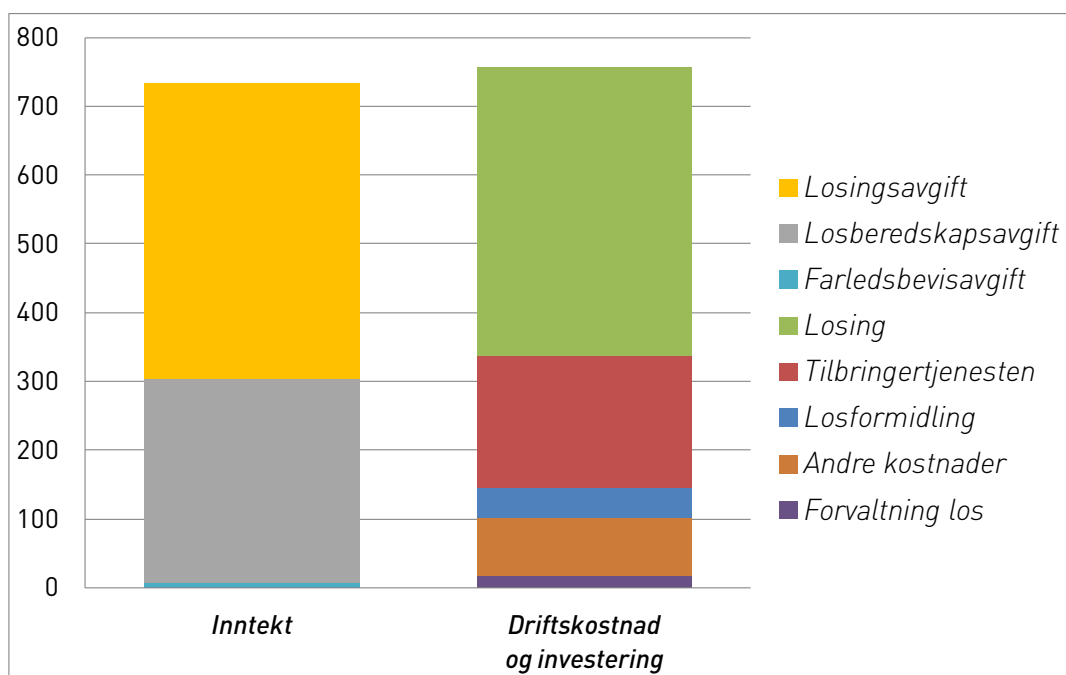
Kystverkets tilbringertjeneste for los ble i 2015 konkurranseutsatt, og selskapet Norsk Lostransport AS fikk tildelt en 10 års kontrakt for å bringe norske losere til og fra losoppdrag. Norsk Lostransport AS vil i perioden april-juni 2016 gradvis ta over ansvaret for tilbringertjenesten. Alle losbåtførerne har fått tilbud om jobb hos den nye leverandøren.

Regnskapstallene etter periodiseringsprinsippet viser at lostjenesten i 2015 hadde en samlet inntekt på 734 mill. kroner,

mens driftskostnad og investering i sum beløp seg til 757 mill. kroner. Lostjenesten fikk dermed et underskudd på 22 mill. kroner. Budsjettert resultat for 2015 var et underskudd på 37 mill. kroner, slik at resultatet var 15 mill. kroner bedre enn budsjett.

Bakgrunnen for det budsjetterte underskuddet i 2015 er målsettingen om tilbakebetaling av et akkumulert overskudd i lostjenesten i 2011 og 2012. Lostjenesten har fram til og med 2015 vært 100 prosent brukerfinansiert gjennom losavgiftene og skal ikke ha overskudd. Fra 2016 vil tjenesten bli delvis finansiert av statstilskudd.

Tabell 4 Inntekter og kostnader lostjenesten 2015



Losavgiftene fordelte seg med 58 prosent fra losingsavgift (timesats når los er om bord), 41 prosent fra losberedskapsavgift (betales av alle lospliktige fartøy) og 1 prosent fra farledsbevisavgift (for farledsbevisprøve og utstedelse av farledsbevis). Driftsorganisasjonen til lostjenesten utgjorde 97 prosent av de samlede driftskostnadene på 725 mill. kroner, mens forvaltning og farledsbevisordningen stod for 3 prosent av kostnaden.

## LOSREGELVERKET

Fra 1. januar 2015 trådte ny Lov om losordningen (losloven) og ny lospliktforskrift i kraft. I tillegg ble en rekke andre forskrifter under losloven endret. Formålet med endringen er å gjøre losordningen mer kostnadseffektiv og moderne.

Hovedregel sier at det er losplikt for fartøy som har en lengde på 70 meter eller mer, med unntak blant annet for passasjerfartøy. Endringene i regelverket medførte at grensen for passasjerfartøy ble endret fra 24 til 50 meter og at næringen fikk lettelse i losplikten ved korte forflytninger i havn. Det ble også innført lettelse i farledsbevisordningen ved blant annet innføring av en klasse 3 (næringen kan bruke egne assessorer for å sjekke ut farledsbeviskandidater) og en klasse 1 (farledsbevisklasse med utvidede rettigheter).

En assessor er en sensor som er ansatt i et rederi og som har bestått kurs hos Kystverket.

Fra 1. juli 2012 ble losloven og forskriftene under losloven gitt anvendelse på Svalbard. Etter en gradvis innføring over tre sesonger var det fra 2015 full losplikt på Svalbard.

## LOS FORVALTNING

Ordningen med farledsbevis er det området som i størst grad ble endret som følge av ny loslov og lospliktforskrift.

Det er det avholdt 10 kurs for assessorer til farledsbevis klasse 3, og 103 assessorer har fått utstedt kvalifikasjonsbevis. Tilsvarende har assessorene gjennomført 186 assessorevalueringer (farledsbevisprøver).

Endringene i farledsbevisordningen innebar også innføring av en farledsbevisklasse med utvidede rettigheter i farleder med lokale begrensninger; klasse 1. Hittil er det avlagt 15 prøver for klasse 1, men det forventes en økning de neste årene.

I løpet av 2015 er det arbeidet med å vurdere de 60 første farledene med lokale begrensninger for bruk av farledsbevis, og det er innført differensierte grenser (hhv. klasse 2/3 og klasse 1) for 53 farleder, i hovedsak på Vestlandet og i Skagerrak. De siste 37 farledene er evaluert og endringer for disse vil sannsynligvis tre i kraft 1. juli 2016.

Kystverket har i 2015 implementert full elektronisk saksbehandling av søknader om farledsbevis gjennom SafeSeaNet Norway. På denne måten blir søknadene kvalitetssikret på en enklere og raskere måte og flere seilas med farledsbevis blir registrert elektronisk. Dette har resultert i at saksbehandlingstiden for søknader om farledsbevis er redusert fra 11 til 3 dager i snitt. Den videre utviklingen av digitaliserte løsninger vil også lette arbeidet med å kontrollere at regelverket blir fulgt.

Kystverket er tilsynsmyndighet for farledsbevisordningen, og i 2016 planlegger vi å føre tilsyn både med rederiene og med assessorene i klasse 3-ordningen.

I løpet av 2015 er det gjort vesentlige endringer i måten vi behandler søknader om dispensasjon fra losplikten på. Antall fartøyer som seiler på dispensasjon er redusert med 37 prosent sammenlignet med 2014. Praksis er strammet inn i tråd med nye regler og rutiner.

Tilsvarende som for farledsbevis har Kystverket implementert full elektronisk saksbehandling av søknader om dispensasjoner i SafeSeaNet Norway.



Lostjenesten bidrar til å trygge ferdselen på sjøen.  
(Foto: Helge Skodvin/Kystverket)

## LOS DRIFT

Samtlige losoldermannskap, med unntak av Oslofjorden losoldermannskap, opplevde en aktivitetsnedgang i 2015. Hovedårsaken antas å være mer bruk av farledsbevis og lavere aktivitet i offshorenæringen som en følge av fallet i oljemarkedet. Motsatt så opplever landbasert eksportindustri relativt gode tider grunnet lav kronekurs og derved høyere aktivitet. I sum er det forventet en nedgang i antall losoppdrag også i 2016.

Tabell 5 Lospliktig trafikk

(Antall seilas)	2011	2012	2013	2014	2015
Seilas farledsbevis*	51 127	53 540	61 605	68 029	72 929
Losinger (oppdrag)**	44 980	44 535	43 777	44 427	41 946
Dispensasjoner	2 251	2 363	2 265	2 277	1 442
<b>Sum lospliktige seilaser</b>	<b>98 358</b>	<b>100 438</b>	<b>107 647</b>	<b>114 733</b>	<b>116 317</b>

\*Seilas med farledsbevis er seilaser der navigatør er autorisert for seilas uten los.

\*\*Losinger er seilas med los om bord.

Antall lospliktige seilaser har økt, samtidig som antall losinger er blitt redusert. Overgangen fra bruk av los til bruk av farledsbevis, i tillegg til at antall innvilgede dispensasjoner er redusert, viser at den nye ordningen med farledsbevis virker etter intensjonen.

Tabell 6 Nøkkeltall LOS

	2011	2012	2013	2014	2015
Kostnad pr. losingstime*	kr 5 012	kr 5 060	kr 5 088	kr 5 297	kr 5 485
Antall oppdrag pr. los	157,3	156,8	149,7	155,3	146,4
Antall losingstimer pr. los	480,3	510,9	492,6	507,0	475,8
Losingstimer pr. oppdrag	3,05	3,26	3,29	3,26	3,25
Ulykker og uhell med los	5	3	9	8	7
Ulykker og uhell med farledsbevis	15	12	19	8	7
Ulykker og uhell med dispensasjon	0	0	0	0	0
Ventetid (>1 time venting)	2,4 %	1,4 %	1,4 %	1,4 %	1,5 %
Antall farledsbevis	Ca 2 800	Ca 2 800	2 873	2 775	3 012

\*Kostnaden er i 2015-kroner og lønns-/prisfaktorene er fra omregningen av det årlige statsbudsjettet.

Antall losoppdrag, loser og losingstimer har vært relativt stabilt i perioden 2010–2014, men det ble en reduksjon i antall losoppdrag og losingstimer i 2015. Dette gjør at aktiviteten pr los gikk ned i 2015. Kapasiteten tilpasses endring i etterspørselen over tid.



Fra Kvitsøy sjøtrafikksentral.  
(Foto: Haakon Nordvik/Kystverket)

## VENTETID PÅ LOS (INDIKATOR FOR HOVEDMÅL 1 – FRAMKOMMELIGHET)

Kystverkets serviceerklæring sier at fartøy som har bestilt los innen bestillingsfristen ikke skal vente mer enn en time på los.

I 2015 ventet 1,5 prosent av fartøyene som hadde overholdt bestillingsfristen mer enn 1 time på los, det vil si 644 seilaser av 41 946 oppdrag. Tilsvarende tall i 2014 var 1,4 prosent, 621 seilaser og 44 427 oppdrag.

Ventetid på los i Møre og Trøndelag er høyere enn snittet (5,3 prosent). Årsaken er at det gjennomføres et prøveprosjekt der en samkjører losoppdrag for å oppnå en mest mulig rasjonell drift av losbåttjenesten. Det er ikke kommet inn klager fra de av brukerne som har måttet tilpasse sin seilas.

## ANALYSE OG FRAMTIDSVURDERING

Det forventes at trenden med økt bruk av farledsbevis og redusert bruk av los vil fortsette, og dette tilsier reduserte inntekter for Kystverket. Som et ledd i effektiviseringen av lostjenesten vil Kystverket i 2016 vurdere et nytt bestillingsreglement. En ser at ved å forlenge bestillingsfristen vil losformidlingen få bedre tid til å posisjonere losere til oppdrag som igjen kan få ned kostnadene pr losoppdrag. Konkurransetsettingen av tilbringertjenesten forventes å gi en innsparing på 25 mill. kroner ved full implementering. De samlede økonomiske resultatene av effektiviseringen av lostjenesten vil først vises om noen år.

Det er nå en overkapasitet på antallet losere og det tas derfor ikke inn nye losaspiranter i 2016.

# SJØTRAFIKKSENTRALTJENESTEN (VTS)

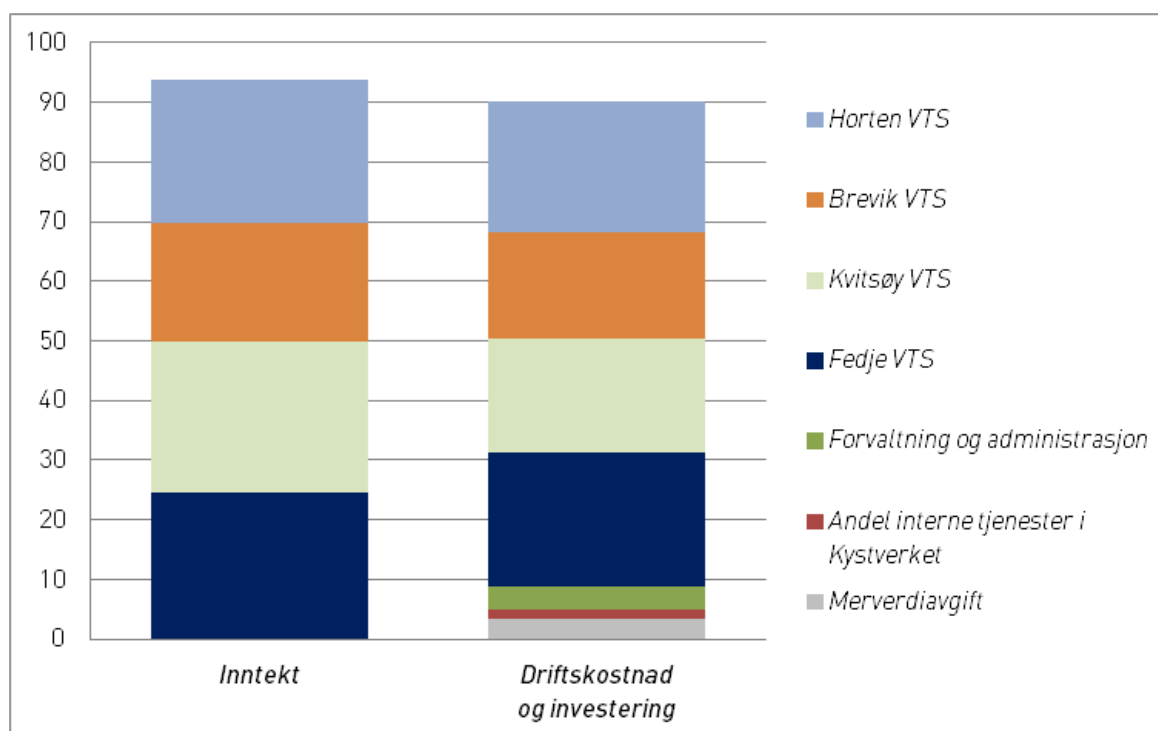
Som i 2014 skjedde det i 2015 ikke kollisjoner eller grunnstøtinger i tjenesteområdene til sjøtrafikksentralene som kan relateres til svikt ved tjenesteutøvelsen. Det forekom heller ikke ulykker med risikofartøy eller ulykker i områder der skipstrafikk utgjør en særlig risiko.

Kystverkets fem sjøtrafikksentraler overvåker og regulerer døgkontinuerlig skipstrafikken. Sentralenes oppgaver er blant annet å gi seilingstillatelser i VTS-områdene, informere og regulere skipstrafikken, gripe inn for å håndheve forskriften ved behov, ta kontakt med fartøyer ved mistanke om feil kurs eller andre unormale forhold og tilkalle, pålegge og gi assistanse til fartøyer ved behov. Sentralene gir også informasjon til støtte for den nautiske beslutningsprosessen om bord og er dessuten en del av Kystverkets 1. linjeberedskap mot akutt forurensning.

## AVGIFTSFINANSIERT VTS

De fire sjøtrafikksentraler i Sør-Norge (Horten, Brevik, Fedje og Kvitsøy) overvåker og regulerer trafikken i sine definerte tjenesteområder langs norskekysten, blant annet trafikken inn til Bergen og Oslo, skipsleder med relativt stor trafikk tetthet. Sentralene dekker også områder med særlig farlig last, som områdene rundt Mongstad-terminalen og gassterminalen på Kårstø. Disse fire sentralene er selvfinansiert, og det vil si at brukerne finansierer drift- og vedlikehold via sikkerhetsavgiften.

Tabell 7 Inntekter og kostnader avgiftsfinansiert VTS 2015



Den avgiftsfinansierte sjøtrafikksentraltjenesten hadde i 2015 en samlet inntekt på 93,7 mill. kroner og en driftskostnad inkludert investering på 90,3 mill. kroner. Tjenesten fikk et overskudd på 3,4 mill. kroner.

Det pågår en fornyelse av teknisk utstyr ved sjøtrafikksentralene. I 2015 ble sentralen på Fedje ferdigstilt. Fornyelsen skal bidra til økt sjøsikkerhet gjennom bedre driftssikkerhet og overvåkingsevne. Fornyelsen av teknisk utstyr skal videre bidra til å redusere vedlikeholdsutgifter og således gjøre driften av sjøtrafikksentralene mer kostnadseffektiv.

**Tabell 8 Aktivitetsutvikling avgiftsfinansiert VTS**

Antall	2011	2012	2013	2014	2015
Seilingsklareringer*	281 668	290 789	294 379	360 877	368 593
Inngrep**	6 050	6 561	5 684	7 225	7 403

\*Seilingsklareringer er godkjenning av seilas i et VTS område.

\*\*Inngrep er når sjøtrafikksentralen kontakter fartøy for å avverge uønskede trafikksituasjoner og hendelser

Sjøtrafikksentralene gjorde i 2015 totalt 7 403 inngrep i seilaser for å avklare trafikksituasjoner eller avverge hendelser. Inngrepene bidro til at det ikke oppstod ulykker med personskade eller forurensing i tjenesteområdene til sjøtrafikksentralene.

I sjøtrafikksentralene er det i 2015 iverksatt flere tiltak for å redusere kostnader. Det blir spesielt sett på disponering av årsverk og reduksjon av overtidsbruk. Sjøtrafikksentralene på Fedje og i Horten har i 2015 utvidet sine tjenesteområder med henholdsvis Bergen syd og Oslo havn, og overvåker nå flere seilaser enn tidligere uten at sentralene er tilført flere ressurser.

## STATSFINANSIERT VTS – VARDØ SJØTRAFIKKSENTRAL

Sjøtrafikksentralen i Vardø overvåker all tankskip- og annen risikotrafikk langs hele norskekysten og havområdene rundt Svalbard og gassterminalen på Melkøya. Driften er finansiert over statsbudsjettet.

Ved sjøtrafikksentralen i Vardø er det i tillegg til ordinær VTS en analyseenhet som har til oppgave å analysere fartøysaktiviteten og bevegelser for å avdekke ureglementert fiske og transport av gods. Denne enheten driftes i felleskap med Fiskeridirektoratet .

**Tabell 9 Trafikkovervåkning fra statsfinansiert VTS**

	2011	2012	2013	2014	2015
Seilas med farlig last i nord fra Russland	274	298	298	287	424
Seilas gjennom nordøst-passasjen	na	8	16	6	4
Hendelser – kontakt med skip	1 114	1 427	1 638	1900	1692
Tiltak i separasjonssystem langs kysten		94	113	212	132

## ANALYSE OG FRAMTIDSVURDERING

Kystverket skal videreføre arbeidet med tiltak for å redusere kostnader ved sjøtrafikksentralene, blant annet effektivisering av administrative prosesser. Ett ledd i effektiviseringen er fornying av overvåkingsutstyret, og i 2016 skal utstyret ved sjøtrafikksentralen i Vardø fornyes.

En samfunnsøkonomisk analyse av ulike anbefalte tiltak i *Sjøsikkerhetsanalysen* konkluderer med at en utvidelse av sjøtrafikksentralenes område har høy sannsynlighet for å være samfunnsøkonomisk lønnsomme. Tiltaket har god motvirkende effekt på "menneskelige feil", som er dominerende årsaksforklaring til dagens ulykker. Kystverket vil i 2016 gjøre ytterligere analyser om utvidelse av dekningsområder og tjenestetilbud.

# NAVIGASJONS- OG MELDINGSTJENESTER

**Oppetiden for AIS ligger tett opp mot Kystverkets krav. Flere av DGPS-stasjonene har utfordringer med å fylle kravet til oppetid. SafeSeaNet Norway er videreutviklet med 2010/65 "single window"-direktivet.**

Kystverket drifter meldings- og informasjonssystemer for sjøfarende. Tjenestene omhandler også registrering og sporing av skipsrelatert informasjon, med spesiell fokus på informasjon knyttet til farlig eller forurensende last. Den maritime trafikkovervåkingen er en innsatsfaktor blant annet i sjøtrafikksentraler, i søk og redning, ressurskontroll, suverenitetshevdelse og arealforvaltning og analyser av skipstrafikk.

Tabell 10 DGPS og AIS oppetid

	2011	2012	2013	2014	2015
Oppetid DGPS i prosent*	Ustabilt system	Oppgradering	95,9 %	98,9 %	99,1%**
Oppetid AIS i prosent***	99,1 %	99,5 %	99,0 %	99,1 %	99,6 %
Oppetid SafeSeaNet i prosent****	99,9 %	100,0 %	100,0 %	99,6 %	99,8 %

\* Krav til oppetid DGPS er 99,5 prosent i snitt siste to år.

\*\*September 2013–august 2015, dvs. siste tilgjengelige 2 års periode.

\*\*\*Krav til oppetid er 99,5 prosent i snitt siste 2 år.

\*\*\*\*Krav til oppetid SafeSeaNet er 99,0 prosent.

Kystverket opprettholder egne krav til oppetid i forhold til de internasjonale retningslinjene.

## DGPS

Kystverkets DGPS-tjeneste (Differential Global Positioning System) leverer korreksjonssignaler til GPS navigasjonsutstyr på skip. DGPS-tjenesten gir større nøyaktighet på GPS-posisjonen som blir avlest og bedre signalkvalitet på systemet.

Kystverkets DGPS-tjeneste er oppbygd av 12 DGPS stasjoner langs norskekysten. Hver DGPS stasjon består av referansestasjoner som overvåker alle synlige satellitter (over 8 grader elevasjon) og beregner en korreksjonsverdi for hver satellitt. Disse korreksjonene blir kringkastet over Kystverkets maritime radiofyr i frekvensbåndet fra 283,5 kHz til 315 kHz, og kan mottas av brukere som er utstyrt med en DGPS radiofyr-mottaker. Brukerens GPS mottaker benytter de mottatte korreksjonene til å bedre nøyaktigheten på posisjonsangivelsen den beregner.

## AIS (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM)

Kystverkets to AIS-satellitter har fungert stabilt over året, men en må regne med at AISat-1 vil gå tapt etter hvert siden den allerede er langt over antatt levetid. To nye satellitter planlegges satt i drift første halvår 2016. Det ble etablert en permanent driftsorganisasjon for satellittene (Statsat) og den nye datanedlesingsstasjonen i Vardø kom i drift.

For å sikre fortsatt god drift og forbedre dekningen langs kysten ble 48 AIS basestasjoner teknisk fornyet i 2015.

En etablering av landbasert AIS på Svalbard er et av tiltakene foreslått i *Sjøsikkerhetsanalysen*, og Kystverket har startet arbeidet med å undersøke mulighetene for å etablere AIS-basestasjoner langs prioriterte deler av Svalbardkysten. Kystverket har også startet utviklingen av en ny type AIS-basestasjon egnet for bruk på steder uten infrastruktur. Det tas sikte på utplassering av en pilot på Svalbard vinteren 2016–2017.

## DGPS (DIFFERENTIAL GLOBAL POSITIONING SYSTEM)

DGPS overvåker at GPS-posisjonene er korrekte og varsler skipenes navigasjonsmottaker om eventuelle store avvik. Oppetiden er noe dårligere enn hva som er satt som anbefalt krav av IALA, men kravet er strengt og avviket vurderes ikke som dramatisk. Like fullt er det nødvendig å gjøre løpende fornyelser av gammel infrastruktur som master, antenner, utstyrshytter og lignende som er årsak til nedetider.

## SAFESEANET NORWAY

Se faktaboks side 14.

SafeSeaNet Norway er videreutviklet i løpet av 2015 gjennom operativ implementering av 2010/65 "single window"-direktivet. Oppdateringen gjør at norske havneadministrasjoner kan motta meldinger fra skip om anløp, farlig og forurensende last og om landing

av avfall og lastrester. Om lag 100 av de største havneadministrasjonene har tatt i bruk portalen.

Fra 1. januar 2016 er forskriften om meldeplikter under havne- og farvannsloven forenklet ved at alle rapporteringsforpliktelser er samlet i en forskrift. Endringen medfører også at de meldinger som er omfattet av 2010/65 direktivet kun skal sendes ved bruk av SafeSeaNet Norway, både til havn og Kystverket.

Tilbakemeldinger fra brukere indikerer at brukergrensesnittet til SafeSeaNet bør videreutvikles for å forenkle arbeidet med å gi melding.

## E-NAVIGASJON

e-navigasjon er et globalt konsept utviklet i regi av FNs sjøfartsorganisasjon IMO for å legge til rette for digital, automatisk og sømløs utveksling av informasjon mellom skip og mellom skip og myndigheter og havner.

Det er igangsatt flere prosjekter sammen med norsk industri og forskningsmiljøer for å prøve ut enkelte e-navigasjonsløsninger langs norskekysten. Foreløpig arbeides det med å se på elektronisk utveksling av ruter og navigasjonsvarsler mellom skip og sjøtrafikksentraler i Boknafjorden og verifikasjon av GPS/DGPS og utsending av varsel til skip gjennom AIS-systemet

## ANALYSE OG FRAMTIDSVURDERING

Kystverkets oppfatning er at trafikkovervåkingen oppfyller de fleste forventninger fra brukerne. De senere årene er det også gjort tiltak for å forbedre dekningen på havet og langs kysten, og for å ivareta driftssikkerheten til utstyret på sikt. Det er potensiale for forbedringer innenfor lagring og uthenting av historiske data og publisering av data og forbedring av trafikkovervåkingen på Svalbard.

Det tas sikte på en økt innsats på fornyelse av infrastrukturen for DGPS-basestasjoner i 2016, på videreutvikling av brukergrensesnittet i SafeSeaNet, publisering av trafikkovervåking og anløpsmeldinger fra skip, og på videreføring av utprøving en e-navigasjonstjenester i Norge.



# AIS

AIS (Automatic identification system) er et automatisk identifikasjonssystem som er innført av FNs sjøfartsorganisasjon IMO for å øke sikkerheten for skip og miljø, og forbedre regulering og overvåking av skipstrafikk.

AIS-transpondere ombord i skip sender ut informasjon om skipets identitet, posisjon, fart og kurs. Disse opplysningene fanges opp av Kystverkets landbaserte AIS-kjede, AIS Norge, som består av 52 basestasjoner langs kysten, og av AIS-satellittene AISSat-1 og AISSat-2.

Kystverket har som myndighetsoppgave å tilrettelegge AIS-data for andre nasjonale myndigheter som Hovedredningsentralene, Kystvakten, Forsvaret, Fiskeridirektoratet, Tollvesenet, Sjøfartsdirektoratet og politiet.

Tilgang på AIS-data er en viktig del av grunnlaget for utøvelse av sjøtrafikkentraltjenester, søk- og redningstjenester og myndighetsutøvelse langs kysten og i havområdene.



Kystverkets nye nedlastingsstasjon for mottak og nedlasting av AIS-data fra satellittene AISSat-1 og AISSat-2 er på plass i Vardø.  
(Foto: Kystverket)

# HAVNESIKRING OG TERRORBEREDSKAP (ISPS)

**Kystverket har ikke registrert alvorlige hendelser i 2015 i ISPS-havner, samtidig som en har erfart at sikringstiltakene i havneanleggene en rekke ganger har avslørt og avverget mulige sikringshendelser.**

Norske havner og havneanlegg som er godkjent etter ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code) og havnesikringsregelverket har tillatelse til å motta skip i internasjonal fart. Kystverket godkjenner, følger opp, fører tilsyn med, og fastsetter sikringsnivå for havner og havneanlegg etter dette regelverket.

**Tabell 11 Godkjenninger og tilsyn av ISPS havneanlegg**

	2013	2014	2015
Antall godkjente ISPS havneanlegg	638	641	632
Tilsyn	-	168	163

28 sikringshendelser er innrapportert til Kystverket, men ingen av disse har medført en heving av det maritime sikringsnivået. Kystverket ser imidlertid en trend med økende antall forsøk på inntrengning i havneanleggene med mål å komme seg illegalt om bord i skip, spesielt der skipene seiler ut av Schengen-området. Kystverket utførte 163 tilsyn i 2015 som er omtrent på samme nivå som i 2014. Antallet godkjente havneanlegg gikk ned med 9 fra 2014 til 2015. Årsaken er at terminaler har blitt lagt ned eller er slått sammen.

## ANALYSE OG FRAMTIDSVURDERING

Kystverket ser fravær av terrorhandlinger og alvorlige sikringshendelser som tegn på at innsatsen har vært tilfredsstillende og at sikringskulturen i norske havneanlegg stadig bedres.

I 2016 blir den nasjonale risikoanalysen for havneanlegg ferdigstilt, og vi forventer at den vil kunne bidra til en enda bedre prioritering av hvor tilsynsressursene skal settes inn. Den vil også være til støtte for en differensiert heving av sikringsnivået.

Kystverket har sendt forslag til Samferdselsdepartementet om hvordan havnesikringsarbeidet på Svalbard kan gjennomføres.

# BARENTSWATCH

## Utviklingen av BarentsWatch går etter planen og flere har tatt systemet i bruk.

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

BarentsWatch er et helhetlig overvåknings- og informasjonssystem for store deler av verdens nordlige havområder. Systemet skal formidle et bedre faktagrunnlag og gi et mer helhetlig bilde av aktiviteten og tilstanden i Norges hav- og kystområder. Videre skal systemet gjøre relevant informasjon og tjenester lettere tilgjengelig for myndigheter, beslutningstakere og allmenne brukere.

BarentsWatch har en åpen del som er en informasjonskanal tilgjengelig for alle. Portalen inneholder blant annet informasjon om temaer som klima og miljø, marine ressurser, olje og gass, sjøtransport og havrett. For eksempel kan fiskere hente ut nyttig informasjon i informasjonsportalen FiskInfo eller få bølgevarsel for farleder og varsling av polare lavtrykk. I tillegg finnes det karttjenester, havneoversikt og relevante nyheter. BarentsWatch har også en lukket del som i hovedsak er tilgjengelig for norske myndigheter.

BarentsWatch er et samarbeidsprosjekt mellom flere offentlige etater og forskningsinstitutter og prosjektet ledes av Kystverket.

I 2015 er utviklingen av lukket del prioritert. I åpen del er de nye løsningene for polare lavtrykk og annen værinformasjon, inkludert moderne bølgevarsel og isvarsel, nå tatt i bruk av profesjonelle brukere til havs. Kystverket ser også at informasjon om blant annet fiskebruk i sjøen og is i stadig større grad blir etterspurt fra fiskeflåten.

## ANALYSE OG FRAMTIDSVURDERING

Arbeidet med felles ressursregister i Norge og felles arealverktøy for forvaltningsplanarbeidet har kommet godt i gang og vil gi resultater i 2016. Dette er viktige tjenester som det forventes at vil gi god nytte, både for staten og brukerne i årene som kommer.



“Tug Frier” bryter is i Vestfjorden ved Tønsberg.  
(Foto: Kystverket)

# HOVEDMÅL 3 – MILJØ

## Mål

**Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til oppfyllelse av nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet.**

I tildelingsbrevet for 2015 fikk Kystverket nytt hovedmål innen miljø, tilsvarende målstrukturen i Nasjonal transportplan. Kystverket skal bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål og til å redusere tapet av naturmangfold.

I 2015 har Kystverket vedtatt en *Klima- og miljøstrategi* med tilhørende handlingsplan. I 2016 planlegges det å innføre miljøledelse for å sikre integrering av miljøhensyn i etaten.

Indikatorer	Resultat			Kommentarer
	2013	2014	2015	
Klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO <sub>2</sub> -ekvivalenter (SSB tall)	17,0 mill tonn	16,5 mill tonn	-	Tall for 2015 foreligger ikke pt. Tallene gjelder hele transportsektoren innenriks.
	3,3 mill tonn	2,9 mill tonn	-	Av de totale tallene utgjør dette utslipp fra innenriks sjøfart og fiske.
Antall prosjekt med meget stor negativ konsekvenser for naturmiljø	Ingen	Ingen	Ingen	
Antall registrerte konflikter med transportnett og naturmangfold	Ikke registrert	Ikke registrert	Ikke registrert	

Samferdselsdepartementets prioriteringer, andre krav og forutsetninger i tildelingsbrevet til Kystverket:

Prioritering	Status	Leveranse	Kommentar
Klima		Kompetanse til å vurdere klimagass-effekter	Kystverket har jobbet med Miljødirektoratets lavutslippstudie og med klimastrategi i NTP. Kystverket har avsatt ressurser til å øke kompetansen på dette området.
		Klimatilpasning – infrastrukturprosjekter, drifts- og vedlikeholdsbudsjett	Klima- og miljøstrategi med handlingsplan er vedtatt og implementeres nå i etaten.
Naturmangfold		Stanse tap av naturmangfold i alle planfaser, bygg, drift- og vedlikehold	Klima- og miljøstrategi med handlingsplan er vedtatt og implementeres nå i etaten.
		Mareano	Kystverket deltar i Programgruppen og Geodatagruppen i Mareano for å sikre at kartlegginger av havbunn som gjøres gjennom Mareano bidrar til et bedre kunnskapsgrunnlag for sikker og effektiv sjøtransport, kystforvaltning og beredskap mot akutt forurensning.
Sedimenter		Forundersøkelse farleds- og fiskerihavneprosjekter	Kystverket gjennomfører nødvendige forundersøkelser av tiltaksområdet for blant annet å kartlegge andelen forurensede masser.
		Forurenset masse farleds- og fiskerihavneprosjekter	Forurenset masse deponeres i godkjent sjø- eller landdeponi, etter vilkår gitt av kommune og miljømyndighet.
Vannkvalitet		Vannforvaltningsplanene 2015	Kystverket har bidratt med innspill til vannforvaltningsplanene og vil igangsette FoU- prosjekt i 2016 for å styrke det nasjonale kunnskapsgrunnlaget om påvirkning på vannkvalitet fra maritim infrastruktur.
Miljøbase/oljevernbase		Lofoten/Vesterålen	Kystverket har bistått i arbeidet med etablering av forprosjektet.

# KLIMAGASSUTSLIPP OG LUFTFORURENSNING

**Kystverket gav 8,9 mill. kroner i miljørabatt i losberedskapsavgiften som et incitament til utslippsreduksjoner fra sjøtransport. Det ble inngått avtale om hybridisering, tilpassing til landstrøm og bruk av biodrivstoff for vårt nye fartøy OV Bøkfjord. Kystverket har bidratt til utvikling av en klimastrategi i planfasen til Nasjonal transportplan 2018–2027.**

Ifølge SSBs Statistikk for klimagassutslipp<sup>4</sup> utgjorde utslippene fra innenriks sjøfart og fiske 2,9 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2014. Det er en nedgang på 0,4 mill. tonn eller 11 prosent sammenlignet med tall fra 2013. Utslipp av NO<sub>x</sub> fra innenriks sjøtransport og fiske var 23 800 tonn i 2014 (SSB). Dette er en nedgang på 9 300 tonn eller 28 prosent sammenlignet med 2013. Utslippene har gått kraftig ned de siste årene, men utslipp til luft i de største bynære havnene er fortsatt en utfordring.

Dersom vi ser på all skipsfart innenfor norsk økonomisk sone, så utgjorde de samlede utslippene fra skipsfarten 7,4 millioner tonn CO<sub>2</sub> i 2014, i følge Havbase. I 2015 økte dette med 6 prosent til 7,8 mill. tonn. NO<sub>x</sub> og SO<sub>2</sub> utslippene har økt med henholdsvis 6 og 5 prosent i perioden. Utseilt distanse samlet for alle skips kategorier har økt med 1,7 prosent. Passasjerskip har hatt nær en dobling i utseilt distanse i norske farvann fra 2014 til 2015 og dette har bidratt til at de samlede utslippene av CO<sub>2</sub> fra passasjersegmentet har økt med 8 prosent i den nevnte perioden og er samtidig en viktig forklaring på den samlede utslippsøkningen fra 2014 til 2015. I perioden er det aktivitet fra de største cruiseskipene som har økt mest.

Økonomiske incitament for grønn skipstrafikk har hatt en positiv utvikling i 2015. Flere havner har innført rabattordninger basert på Environmental Ship Index (ESI), slik som også Kystverket har gjort fra losberedskapsavgiften. Fartøy med høy score på miljøskipsindeksen får 50 prosent rabatt. En forutsetning er at skipet har fått godkjent ESI-score på over 50 poeng. I 2015 ga Kystverket til sammen 8,9 mill. kroner i rabatt til 91 ulike skip. Antall skip som ble innvilget rabatt var økende våren 2015 etter hvert som flere skip registrerte seg i ESI.

Effektivisering av navigering, transport og logistikk bidrar til redusert drivstofforbruk og til å styrke skipsfarten. SafeSeaNet, AIS- data og informasjon

fra sjøtrafikksentralene koblet sammen med havneinformasjon vil kunne bidra til løsninger for effektiv ruteplanlegging og optimal fart.

Innen e-navigasjon er det igangsatt flere prosjekter sammen med norsk industri og forskningsmiljøer for å utvikle e-navigasjonsløsninger langs norskekysten. Tilbakemeldingene fra næringen er positiv.

## ANALYSE OG FRAMTIDSVURDERING

Miljødirektoratets rapport "Klimatiltak og utslippsbaner 2030" viser et potensiale for utslippskutt for innenriks sjøtransport innen 2030 på 49 prosent. Det krever ganske kraftige kutt de neste årene. Passasjerskip, fiskefartøy og offshore står for hoveddelen av utslipp innenriks. Utslipp fra godstransport er moderat, men det er viktig at nærskipsfarten moderniseres og utvikles i en mer miljøvennlig retning for å beholde konkurransegrunnlaget. For å redusere utslippene fra sjøtransport bør virkemidler innrettes for økt energieffektivisering, hel- eller delelektrifisering, bruk av miljøvennlig drivstoff, samt landstrøm og ladeinfrastruktur. Parallelt må andre løsninger for alternative drivstofftyper, som eksempelvis hydrogen utvikles videre.

I henhold til Kyoto-protokollen skal utslippskutt for internasjonal sjøfart reguleres gjennom FN-organet IMO. Kystverket skal være orientert om utviklingen og gi innspill til Norges bidrag her. I 2016 vil Kystverket gi fritak for losberedskapsavgiften for skip over 8.000 BT, som har en ESI-score på minst 50.

Kystverket vil videreutvikle egne systemer, som Havbase og SafeSeaNet Norway, slik at man kan få mer og bedre kunnskap om klimapåvirkningen fra sjøtransporten. Kystverket vil arbeide for utviklingen av havner som energiknutepunkt, med tilgang til ladeinfrastruktur og landstrøm og miljøvennlig drivstoff. Kystverket vil gjennom fartøysfornyingsplan videreføre arbeidet med overgang til lav- og nullutslippsløsninger for egne fartøyer, for slik å bidra til teknologiutvikling i bransjen.

<sup>4</sup> Beregnes ut fra drivstoff kjøpt i Norge for innenriks sjøfart. Inkluderer skipsfart i alle næringer.

## HAVBASE

I [www.havbase.no](http://www.havbase.no) publiseres estimerte driftsutslipp fra skip og sammenlignbar statistikk for flere år for utslipp fra skipsfarten i norske havområder. Utslippsestimatene refereres geografisk til norsk økonomisk sone inkludert farvann innenfor grunnlinjen i havområdene Nordsjøen, Norskehavet og Barentshavet. I Havbase kan en også knytte utslippene til skipstyper og skipsstørrelseskategorier. For sjøtransporten inngår kun innenriks sjøtransport i Norges klimagassregnskap, det vil si transport mellom norske havner. Kystverket jobber med å utvikle Havbase for å utvide tallgrunnlaget i tråd med kunnskapsbehovet.

## ESI

Environmental Ship Index (ESI) er en frivillig internasjonal ordning for å stimulere til lavere utslipp fra skip. ESI uttrykkes ved poengsum (0-100) etter skipets prestasjon på luftforurensing (NO<sub>x</sub> og SO<sub>x</sub>) og CO<sub>2</sub> i forhold til minstekrav i internasjonal lovgivning (IMO). ESI stimulerer til miljøtiltak på eksisterende skip eller til mer miljøvennlige nybygg ved at skipene får rabatt i avgifter til havner og myndigheter som er partnere i ordningen. 3.600 skip var registrert med ESI ved utgangen av 2015, hvorav 91 fikk rabatt i Kystverkets losberedskapsavgift i 2015. Effekten fra ordningen må ses i et langsiktig perspektiv.

## NATURMANGFOLD

**Ingen av samferdselsprosjektene som ble åpnet i 2015 er vurdert å ha stor negativ konsekvens for naturmiljø. Kystverket har ikke registrert konflikter mellom transportnettene og naturmangfold.**

Kystverket har prosjekter med risiko for negative effekter, men risikoen reduseres ved å innføre avbøtende tiltak. Ingen prosjekter skal medføre varige konsekvenser for verdifulle naturområder eller verneområder. Vannforvaltningsplanene viser at den økologiske tilstanden langs kysten i hovedsak er god. Havner og maritim infrastruktur er en del steder vurdert som en vesentlig påvirkningsfaktor på økologisk tilstand, noe som kan ha konsekvenser for naturmangfoldet.

Kystverket har inngått nye rammeavtaler om undersøkelser av geoteknikk og miljø som skal bidra til gode beslutningsgrunnlag for å ivareta naturmangfold.

### ANALYSE OG FRAMTIDSVURDERING

Alle Kystverket sine havne- og farledstiltak vil i større eller mindre grad påvirke naturmiljøet. Utdypings- og utbyggingstiltak kan virke negativt på naturmiljøet, særlig i gjennomføringsfasen ved tilslamming, tildekking eller fjerning av naturverdier, endring av hydromorfologiske forhold eller spredning av miljøgifter. På samme tid kan tiltaket virke positivt ved fjerning av forurenset masse og bidra til fellesprosjekt om opprydding i havnebasseng i samarbeid med kommuner og Miljødirektoratet. Tap av naturmangfold skal også hindres gjennom å sikre et høyt sjøsikkerhets- og beredskapsnivå, og i noen tilfeller kan tiltak iverksettes for å skjerme særlig sårbare områder.

Fra 2016 skal Kystverket ha økt oppmerksomhet på miljøkrav i anskaffelser, herunder vurderinger av påvirkning på naturmangfold og vannkvalitet. Naturmangfoldlovens prinsipper og vannforskriften § 12 skal implementeres i all myndighetsutøvelse og i andre beslutninger hvor naturmangfold blir berørt.

Kystverket har bidratt nasjonalt og regionalt med innspill til vannforvaltningsplanene som i 2015 ble sendt til sentral godkjenning. Kystverket vil igangsette FoU- prosjekt i 2016 for å styrke det nasjonale kunnskapsgrunnlaget om påvirkning på vannkvalitet fra maritim infrastruktur.

# HOVEDMÅL 4 – BEREDSKAP MOT AKUTT FORURENSING

## MÅL

**Hindre eller begrense miljøskade som følge av akutt forurensning i norske havområder eller på norsk territorium.**

Kystverket ivaretar statens ansvar for beredskap mot akutt forurensning og skal sørge for at privat, kommunal og statlig beredskap samordnes i et nasjonalt beredskapssystem. Kystverket skal forebygge og identifisere akutt forurensning, og påse at ansvarlig forurensere iverksetter nødvendige tiltak når slike hendelser inntreffer. Dersom ansvarlig forurensere ikke klarer å gjennomføre nødvendige tiltak, kan Kystverket aksjonere på vegne av skadevolder. Kystverkets personell har erfaring og kompetanse både fra nasjonale og internasjonale forureningsaksjoner.

Kystverket har også ansvar for å følge opp Norges internasjonale forpliktelser innen beredskap mot akutt forurensning.

Samferdselsdepartementets prioriteringer, andre krav og forutsetninger i tildelingsbrevet til Kystverket:

Prioritering, andre forutsetninger og krav	Status	Leveranse/indikator	Kommentar
Følge opp prioriterte områder i Kystverkets beredskapsanalyse		Kystverkets statusrapport 22.04.2014	Kystverket har gjennomført nødvendige tiltak for å følge opp prioriterte områder i Kystverkets beredskapsanalyse.
Refusjonssaker		Instruks 30.10.2012	Ajour i henhold til prioriteringer.
Slepebåtbereidskap		Videreføre modell	Avtale om slepebåtbereidskap inngått.
Starte arbeidet med miljøtiltak U-864		Etablere støttefylling	Avtale om etablering av støttefylling er inngått. Arbeidet utføres mai/juni 2016.
Arbeidet med melding til Stortinget om sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning		Underlagsmateriale og tekstinnsnitt	Følges opp i henhold til detaljert plan og bestilling fra Samferdselsdepartementet. Utredning av helhetlig depotstruktur ble overlevert departementet 15. september 2015.
Internasjonalt arbeid		Ivareta norske interesser og bidra aktivt i internasjonalt arbeid	Kystverket har deltatt i relevante internasjonale fora knyttet til beredskap mot akutt forurensning.



## BEREDSKAP

**I 2015 har det ikke skjedd store hendelser som har medført statlig aksjon i regi av Kystverket. Kystverket ser en tendens i endring av aktivitetsnivå og seilingsmønster i nordområdene og det medfører økt oppmerksomhet om miljørisiko og beredskap i arktiske forhold.**

I 2015 er beredskapen mot akutt forurensning styrket på flere områder. Blant annet har Kystverket sluttført *Nasjonal plan – Beredskap mot akutt forurensning eller fare for akutt forurensning i Norge 2015* (Nasjonal plan). Denne planen inkluderer blant annet rammeverk for statlig overtagelse med samordning av aksjonsledelsen ved eksterne forurensningshendelser i petroleumsvirksomheten offshore.

Det er gjennomført to store nasjonale øvelser i 2015, Øvelse Helgeland og Øvelse Rogaland.

Kystverket ser en endring i risikobildet ved økt "Ship to ship"- omlasting (STS) av råolje ved Kirkenes. I løpet av 2015 ble det omlastet ca 6,2 mill tonn råolje, og det er en markant økning i forhold til tidligere år. Kystverket

vil iverksette tiltak blant annet ved å etablere en samordningsavtale og gjennomføre felles øvelse med aktuelle aktører.

Kystverket deltar med ekspertise, testhall og midler i "Oljevern 2015" som kjøres sammen med Norsk Oljevernforening for Operatørselskap (NOFO). 19 prosjekter med nytt og bedre oljevernutstyr skal utvikles innen dette programmet, med hovedvekt på oljevern i Arktis.

Kystverkets testhall i Horten ble åpnet etter en omfattende oppgradering. Testhallen brukes blant annet til å bygge kunnskap om ulike oljertypers oppførsel i strøm og bølger, samt bruk og effektivitetsanalyser av ulikt beredskapsutstyr.





Fra testbassenget i Nasjonalt senter for testing av oljevernustyr i Horten. Testsenteret ble i februar reåpnet etter en omfattende oppgradering av anlegget. Det er nå det eneste i sitt slag i Nord-Europa.

(Foto: Kystverket)

## HENDELSER

Tabell 12 Hendelser

	2011	2012	2013	2014	2015
Antall hendelser håndtert av beredskapsvaktlaget totalt	1402	1172	1286	1065	1098
- antall saker meldt til departementet (ny fra 2015)	-	-	-	-	33
- antall saker med utslipp	382	599	644	556	553
<i>Hendelser ifm skip</i>	79	61	77	85	72
<i>Landbaserte hendelser</i>	220	282	285	257	313
<i>Uidentifiserte oljeplak</i>	-	136	129	97	78
<i>Hendelser ifm offshoreaktivitet</i>	83	120	141	117	90
<i>Annet</i>	27	9	12	10	13
Antall statlige aksjoner	1	0	0	0	0

2015 var et "normalår" og det skjedde ikke store hendelser som medført at Kystverket iverksatte statlig aksjon. Antall skipshendelser, det vil si grunnstøtinger, holder seg på et høyt nivå (ca. 1,5 pr. uke).

Det har vært en nedgang i alvorlige hendelser, og årsaken til dette er trolig sammensatt. Det *kan* skyldes bedre overvåkning fra trafikkentralene, at farlig gods går langt fra grunnlinjen, raskere inngripping ved driftstans og tilgang til slepeassistanse. Kystverket deltar også ved ekstremværhendelser i fellesrapportering og koordinering med andre beredskapsdirektorater i regi av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB). Ved øket beredskap har Kystverket tatt forholdsregler knyttet til posisjonering av egne slepefartøy i samarbeid med Kystvaktens fartøy i utsatte områder.

## PRIORITERTE OMRÅDER I BEREDSKAPSANALYSE KNYTTET TIL AKUTT FORURENSING FRA SKIPSTRAFIKK 2011 (BEREDSKAPSANALYSEN).

Beredskapsanalysen er styrende for dimensjoneringen av beredskapen i Kystverket.

Oppfølging av tiltak og anbefalinger fra Beredskapsanalysen ble videreført i 2015, og status er oppsummert i vedlegg 2. Etter at tiltakene i handlingsplanen er gjennomført vil Kystverket være i stand til å ivareta de selvpålagte responstidskravene gitt i analysen.

## BEREDSKAPSANALYSE FOR SKIPSTRAFIKKEN I OMRÅDENE RUNDT SVALBARD OG JAN MAYEN 2014 (BEREDSKAPSANALYSEN FOR SVALBARD OG JAN MAYEN)

Beredskapsanalysen for Svalbard og Jan Mayen er slutført. Analysen gir grunnlag for videre satsning på beredskapen i nordområdene. Det er iverksatt FoU arbeid for å lukke kunnskapshull som analysen påpekte, særlig knyttet opp mot ulike oljers fysiske og kjemiske egenskaper (marine- dieseltypen) under arktiske forhold.

Ytre faktorer som klimaendring, innskrenkninger i kullvirksomheten og effekter av tungoljeforbud på store deler av Svalbard har stor betydning for hvordan beredskapen bør bygges opp, og disse faktorene er i stadig endring. Driftstans i kullvirksomheten til Store Norske i Sveagruva medfører endrede forutsetninger. På den ene side vil sannsynligheten for uhell med kullbåter avta betydelig. Samtidig forsvinner to viktige slepebåter som var stasjonert i Svea i skipningssesongen med eget oljevernutstyr. Disse inngikk som en viktig ressurs i den totale beredskapen på øygruppa.

Kystverket ser en kontinuerlig endring i seilingsmønsteret rundt Svalbard. Varmere havvann og mindre is medfører blant annet at fiskeressursene og fiskeriaktiviteten øker og flyttes lengre nordover og foregår i lengre tidsperioder enn før.

Tungoljeforbudet som nå gjelder i alle verneområdene på Svalbard gjør at Kystverket står overfor nye utfordringer på utstyrssiden for håndtering av ulike nye lettere marine dieseltypen ved akutt forurensing. Samtidig vil de som fortsatt seiler på tungolje, i hovedsak store cruiseskip, måtte endre sitt seilingsmønster på Svalbard. Kystverket er usikker på hvordan endringen vil slå ut for skipstrafikken i området.

## FARTØY I OLJEVERN OG SLEPEBEREDSKAP

Antall fartøy i oljevern og slepeberedskap har vært stabilt de siste årene. Den samlede beredskapen består av fartøy fra Kystverket, Kystvakten og Sysselmannen på Svalbard, innleide fartøy som er i fast beredskap (nasjonal beredskap) og mindre fartøy som kalles inn ved behov (kystnær beredskap).

Kystverket og Kystvaktens fartøy er utstyrt med spesialisert oljevernutstyr og mannskapet er trent i bruk av utstyret. Den nasjonale slepeberedskapen består av fire fartøyer plassert langs norskekysten. Dette er private fartøyer som har en kontrakt med Kystverket og primæroppgaven er å hindre båter å drifte i land. Kystverket har også skrevet kontrakt med 35 mindre fartøyer (private) som skal bistå Kystverket i en oljevernaksjon. Disse båtene har ikke eget oljevernutstyr ombord, men skal ved en eventuell aksjon benytte seg av Kystverkets utstyr.

Tilgang på Kystvaktens fartøyer avhenger av budsjettssituasjonen i Forsvaret/Kystvakten. I deler av 2015 seilte enkelte indre kystvaktfartøyer med bare en besetning, noe som innebar at halvparten av tiden så lå de aktuelle fartøyene til kai. Ved en statlig aksjon mot akutt forurensing vil det derfor være usikkerhet knyttet til tilgang og responstid på Kystvaktens fartøyer.

Tabell 13 Fartøy i oljevern og slepeberedskap

	2011	2012	2013	2014	2015
	2011	2012	2013	2014	2015
Oljevern – Kystverkets fartøy	4	4	5	6	6
Oljevern – Kystvaktens fartøy	11	11	11	11	11
Oljevern – Sysselmannens fartøy	1	1	1	1	1
Slepeberedskap	5	5	4	4	4
Fartøy i kystnær beredskap	0	36	36	35	34
<b>Antall</b>	<b>21</b>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>56</b>

## FLY- OG SATELLITTOVERVÅKING

Norskekysten overvåkes av fly og satellitter for å oppdage ulovlige utslipp, mulig forurensning på sjøen og for å beregne forurensningsmengder. Kystverket har en samarbeidsavtale med Kystvakten og Norsk Oljevernforening For Operatørselskap (NOFO) om flyovervåkning.

Det ble utført 590 timer flyovervåking i 2015. Flere andre nasjoner ønsker å benytte seg av de norske overvåkingsressursene, og det vurderes private avtaler mellom Kystverkets flyoperatør og Danmark og Nederland om disse tjenestene.

Det ble analysert totalt 1 582 satellittbilder fra norske havområder.

Norge er en part i den nye satsningen på miljøovervåkings satellitter i Europa (Copernicus). Norsk Romsenter, som i alle år har bistått Kystverket med satellittovervåkingen, arbeider med å utvikle oljedeteksjonsmodeller for det nye satellittsystemet. Dette vil gi en bedre og rimeligere overvåkning av havområdene enn vi har i dag.

## ANALYSE OG FRAMTIDSVURDERING

Den endrete aktiviteten i nordområdene som følge av klimaendringer og nytt seilingsmønster gjør at Kystverket må rette større oppmerksomhet hit. Nye drivstofftyper og mangel på effektive bekjempningsmetoder for olje i is er utfordringer flere nasjoner og private og offentlige aktører jobber med. Det er behov for oljevernutstyr tilpasset forhold i Arktis samt økte kompetansen innenfor håndtering av ulike hendelser under arktiske forhold.

Det har de siste årene blitt gjennomført betydelig fornyelse og oppgradering av statens beredskapsmateriell.



Fra oljevernøvelsen Olje på vann.

(Foto: Kystverket/NOFO)

# REFUSJONSSAKER

**Kystverket er à jour med oppfølgingen av pågående refusjonssaker. Staten har fått medhold i flere viktige prinsipielle spørsmål i de sakene som er blitt brakt til domstolen for avgjørelse.**

Staten har store kostnader i forbindelse med opprydding etter større forurensningshendelser. Det internasjonalt anerkjente prinsippet "polluter pays" tilsier at det er ansvarlig forurenser som skal betale for etablering av egen beredskap og for tiltak som skal begrense følgene av en inntruffet hendelse. Dette gjelder uavhengig av hvem som har pådratt seg kostnadene. Ofte oppstår det uenighet rundt refusjon av statens kostnader, og flere av sakene har derfor blitt overført til domstolen for avgjørelse. Regjeringsadvokaten er statens prosessfullmektig i disse sakene og Kystverket yter fortløpende bistand.

I 2015 ble ankebehandlingen av "Petrozavodsk" avsluttet i lagmannsretten. Staten vant fram med sine krav. Videre ble det gitt innspill til fondsbehandling, samt bistand til forberedelse og gjennomføring av hovedforhandling i forbindelse med kravet etter "Full City". Sentrale problemstillinger gjaldt blant annet spørsmål om avsavsrenter, omfanget av miljøundersøkelser, renter og beregning av fondets størrelse. Staten fikk medhold i noen påstander, og reder fikk medhold i noen. Dommen er anket. Ankebehandlingen er berammet til oktober 2016.

Ankebehandlingen av "Server" fant sted i januar 2016. Blant flere problemstillinger omhandler denne saken også statens vedtak om fjerning av akterskipet på Server som sank på havaristedet i 2007.

**Tabell 14 Gjenstående refusjonskrav (tall i mill. kroner)**

Hendelses-år	Navn på fartøy	Refusjonskrav	Foreløpig innbetalt *	Status
2007	Server	196,7	130,0	Behandles i domstolen nå
2008	Crete Cement	19,8	14,8	Aventer utfallet av domstolsbehandlingen av sakene Server og Full City
2009	Full City	256,1	170,0	Aventer utfallet av domstolsbehandlingen av de problemstillinger som er felles for Server og Full City. For øvrige problemstillinger har det vært fondsbehandling og behandlet i tingretten.
2009	Mirabelle	3,0		Aventer utfallet av sakene etter Server og Full City
2009	Petrozavodsk	2,7		Rettskraftig dom, avventer innbetaling
2011	Godafoss	92,9	73,1	Aventer utfallet av sakene etter Server og Full City

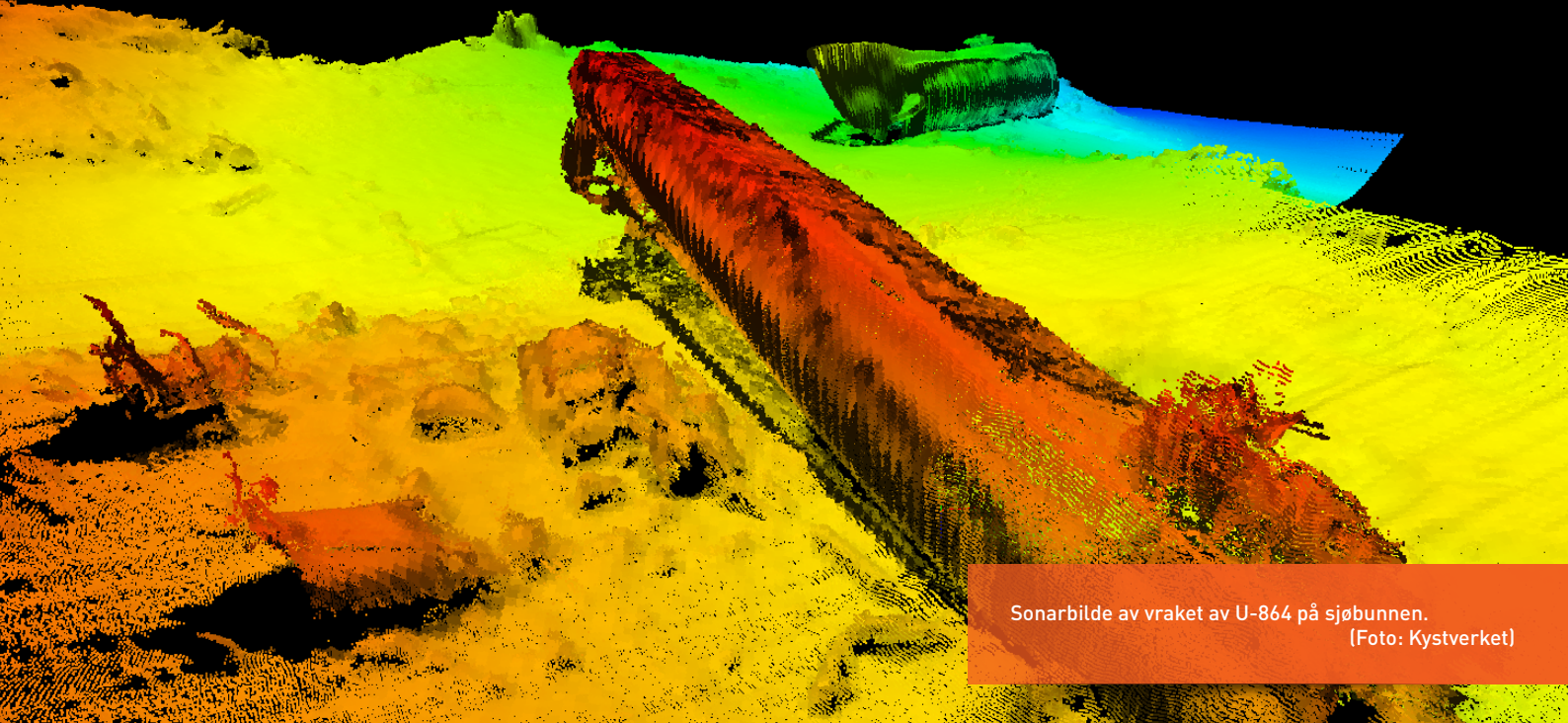
\*Beløp ansvarlig forurenser har valgt å betale inn for å redusere rentekrav fra staten. Beløpene er foreløpig ikke realisert i statsregnskapet.

Kystverket deltar i arbeidsgruppe knyttet til håndteringen av refusjonskrav etter forurensningshendelser (EMSA Claims Management Working Group). Arbeidsgruppen har blant annet utarbeidet europeiske retningslinjer for håndtering av refusjonskrav (EU Claims Management Guidelines). Retningslinjene har blitt referert til ved flere av retts sakene i Norge de siste årene. Kystverket deltar også i Norges delegasjon i IOPC Funds som behandler forhold knyttet til forurensningshendelser med tankskip.

## ANALYSE OG FRAMTIDSVURDERING

Kystverket er à jour med disse oppgavene og arbeidet vil fortsatt være prioritert.

Kystverket har i dag et godt samarbeid med andre europeiske land som har kompetanse og erfaring med flere hendelser. Landene har sammenlignbare retningslinjer for håndtering av krav. Erfaringsutvekslingen er verdifull, og kontaktnettet benyttes fortløpende for å innhente informasjon blant annet om rettsavgjørelser som kan styrke pågående saker. Kystverket vil styrke denne dialogen ytterligere, og har blant annet tatt initiativ til et nordisk samarbeid i regi av Københavnavtalen.



Sonarbilde av vraket av U-864 på sjøbunnen.  
(Foto: Kystverket)

## SKIPSVRAK

**Avtale om etablering av støttefylling for å stabilisere vraket av ubåten U-864 er inngått og arbeidet gjennomføres i 2016. 27 skipsvrak ble avdekket under kartlegging av dumpfeltet for kjemiske stridsmidler i Skagerrak.**

Kystverket gjennomførte i perioden fra 2007 til 2012 oljetømming av MV Nordvard, MV Welheim, Erich Giese, Neuenfels og Boardale. I 2015 er det kun utført overvåking av resterende skipsvrak med risiko for akutte utslipp av bunkersolje slik at man er forberedt på å iverksette tiltak hvis en akutt forurensning fra vrak skulle oppdages.

### U-864

Den tyske ubåten U-864 ble senket i februar 1945 utenfor Fedje i Hordaland og ligger på ca 150 meters dyp. Om bord var blant annet 65 tonn flytende kvikksølv lagret i stålbeholdere i ubåtens kjølkonstruksjon. Et areal på ca 30 000 kvm<sup>2</sup> er forurenset i ulik grad av kvikksølv som følge av skader på kvikksølvbeholdere under torpederingen i 1945 og påfølgende korrosjon av beholdere.

Kystverket overleverte i 2014 forprosjekt for de to alternativene for håndtering av U-864, og anbefalte tildekking av alle vrakdelene og forurenset sjøbunn som det tiltaket som oppfyller flest

miljøkrav. Uavhengig av endelig valg av tiltak anbefalte Kystverket å etablert en støttefylling for å sikre bunnforholdene, og i 2015 fikk Kystverket oppdrag å igangsette arbeidet med slik støttefylling.

Støttefyllingen skal bestå av om lag 100 000 kubikk med rene masser som legges kontrollert fra spesialskip. I løpet av året ble det gjennomført en anbudskonkurranse og Van Oord Norway AS ble tildelt kontrakten. Det maritime tiltaket er forventet gjennomført i mai og juni 2016.

Formålet med støttefyllingen er å stabilisere skråningen i vrakområdet der forparten av ubåtvraket er lokalisert slik at etterfølgende miljøtiltak kan gjennomføres med tilstrekkelig lav sannsynlighet for utrasing.

### SKAGERRAKVRAKENE

Kystverket har i 2015 i gangsett en kartlegging av dumpfeltet for kjemiske stridsmidler i Skagerrak. Formålet med kartleggingen er å finne ut hvor mange vrak som

ble senket og nøyaktig posisjonen på disse. I april ble første del av kartleggingen gjennomført av Forsvarets Forskningsinstitutt (FFI) og det er lokalisert totalt 27 av antatt 38 vrak (flere påvist for første gang). Biologiske prøver ble tatt nær et av vrakene og analyseresultatene av disse vil foreligge i 2016.

### ANALYSE OG FRAMTIDSVURDERING

Støttefyllingen til U-864 har behov for å konsolideres i inntil 1,5 år og slutttiltak for kvikksølvforurensningen kan derfor tidligst igangsettes sommeren 2018.

Når kartleggingsarbeidet i Skagerrak er sluttført i 2016, vil Kystverket kunne si hvor mange vrak som ble dumpet i Skagerrak i perioden 1946–1948 samt i hvilken grad miljøet i dumpfeltet er påvirket. En vil da dessuten kunne justere grensene for dumpfeltet til å inkludere alle vrak lastet med kjemiske stridsmidler.



## INTERNASJONALT ARBEID

**Kystverket har ansvar for å følge opp Norges internasjonale forpliktelser innen beredskap mot akutt forurensning, og har i 2015 vært en sentral aktør i ulike internasjonale møter og aktiviteter.**

Det er inngått avtaler med alle nabolandene om gjensidig varsling og bistand ved omfattende akutt oljeforurensning. De viktigste avtalene er Københavnavtalen, hvor Norge hadde formannskapet i 2015, Bonn-avtalen, Norge-Russland avtalen og den Arktiske oljevernavtalen. I tillegg er det etablert en bilateral samarbeidsavtale med Storbritannia.

Kystverket deltar i møter og andre aktiviteter i IMO, EU/EMSA og Arktisk råd/EPPR. Kystverket avsluttet formannskapet for EPPR etter 4 år i forbindelse med ministermøtet i Arktisk råd i april 2015. Gjennom Arktisk råd/EPPR ble rapporten "Oil Spill response in Snow and Ice Conditions" ferdigstilt og lagt fram for ministermøtet. Innenfor Arktisk råd fortsetter flere prosjekter samt planlegging av en øvelse relatert til den Arktiske oljevernavtalen som gjennomføres i mai-juni 2016.

Det bilaterale samarbeidet med USA startet for fullt i 2015 og EU arbeid har høy prioritet. Kystverket bidrar i arbeidet med "EU's Claims Management Guide", EUs arbeid med dispergeringsmidler, "EMSA's CleanSeaNet user group" samt nye EU-rutiner om fartøy til nødhavn.

Kystverket bidrar med over ett årsverk i Norads program "Olje for utvikling". Arbeidet består i å bidra til at landene som er med får en forbedret oljevernberedskap.

## ANALYSE OG FRAMTIDSVURDERING

Det internasjonale arbeidet vil fortsette på samme nivå i 2016. Spesielt viktig er øvelsen i forbindelse med den Arktiske oljevernavtalen, oppfølging av EU-arbeid og samarbeid med Russland i Barentshavet om årlig øvelse.



Seniorrådgiver Ole Kristian Bjerkemo (t.h.) i Kystverkets beredkapsavdeling og senterleder for Kystverket Beredskapssenteret, Helge Munkås Andersen, instruerer i rengjøring av strandområder utenfor Dar es Salaam.  
(Foto: Kystverket)

## ANDRE FORUTSETNINGER OG KRAV

I tildelingsbrevets pkt. 4 er det satt andre forutsetninger og krav utover hovedmålene som Kystverket skal utføre i 2015. Enkelte av disse mener Kystverket naturlig tilhører noen av hovedmålene og svares derfor ut under det respektive målet.

I dette kapittelet kommenteres også likestilling og lønnsutvikling i Kystverket.

Samferdselsdepartementets prioriteringer, andre krav og forutsetninger i tildelingsbrevet til Kystverket:

Prioritering	Status	Leveranse	Kommentar
Arbeid med Nasjonal transportplan		Jf. egen prosess og retningslinjer	Ajour iht plan, se også Hovedmål 1 – framkommelighet
Transportplanlegging			Se Hovedmål 1 – framkommelighet
Arbeidet med melding til Stortinget om sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensing			Se Hovedmål 4 – beredskap mot akutt forurensing
Kystkultur		Tildeling Kystverksmusea	Midlene til kystkultur er i hovedsak tildelt Kystverkmusea i tråd med føringer fra departementet.
Samfunnssikkerhet og beredskap		SOROS/SAMROS II/IKT-sikkerhet	Arbeidet er gjennomført som planlagt.
Havnesikring og terrorberedskap			Se Hovedmål 2 – trafikkisikkerhet
Internasjonalt arbeid		Forebyggende sikkerhet/beredskap mot akutt forurensing	Se Hovedmål 4 – Beredskap mot akutt forurensing
Effektivisering/tidstyver			Effektiviseringskravet på 0,6 % ble innarbeidet i driftsbudsjettet. Arbeidet med "tidstyver" på går kontinuerlig.
Evalueringer		Metodikk	Se hovedmål 1 – framkommelighet
Nordområdesatsing		BarentsWatch	Se Hovedmål 2 – trafikkisikkerhet

## KULTURHISTORIE

Kystverket forvalter 114 fyrstasjoner. 68 av disse er fredet og krever spesiell oppfølging. 74 av fyrstasjonene leies ut til leietakere som er forpliktet til å holde stasjonen tilgjengelig for allmennheten. De øvrige fyrstasjonene er ikke utleid, blant annet fordi de er vanskelig tilgjengelige eller fordi Kystverkets tilsynslag benytter dem i tjenestelig sammenheng.

Kystverket gir årlig tilskudd til Kystverkmusea, som er et nettverkssamarbeid mellom Lindesnes fyrmuseum (som er koordinerende sentralledd), Jærmuseet, Sunnmøre museum og Museum Nord. Kystverkmusea bevarer, dokumenterer og formidler etatens kulturhistorie.

## KYSTKULTUR

**Kystverkets mål er å ta vare på og formidle etatens historie, og Kystverkets maritime kulturarv skal være grunnlag for kunnskap, opplevelse og verdiskaping.**

God bevaring og forvaltning av kulturminner skal sikres blant annet gjennom landsverneplaner og forvaltningsplaner for konkrete kulturminner. Kystverket har til nå utarbeidet forvaltningsplaner for 37 av etatens 68 fredete fyrstasjoner.

Kystverkmusea bevarer, dokumenterer og formidler etatshistorien i forskjellige sammenhenger. I 2016 ble det blant annet gjennomført tokt med MS Gamle Oksøy i forbindelse med Tall Ships Race i Ålesund. Hovedarrangementet under Kystens dag var Torgdagen i Bergen, og arrangementet bidro til oppmerksomhet rundt Norge som kystnasjon. Kystkulturmidlene, som fra og med 2015 forvaltes av Kystverket, er i hovedsak benyttet til drift av Kystverkmusea og til gjennomføring av Kystens dag.

I framtiden skal midlene spisses enda mer inn mot Kystverkets etatshistorie, og det medfører at Kystens Dag ikke lenger vil bli prioritert. Fra og med 2016 vil Museene for kystkultur og gjenreisning i Finnmark bli innlemmet i Kystverkmusea og Museum Nord skal utvikle et nytt fyr- og havnemuseum på Andenes.





Reetablering av stormskadd sjømerke i Vesterålen.  
(Foto: Kystverket)

## SAMFUNNSSIKKERHET OG BEREDSKAP

**Kystverket integrerer arbeidet med samfunnssikkerhet i den ordinære driften.**

Kystverket har arbeidet systematisk videre med samfunnssikkerhet, og har fulgt den oppsatte handlingsplanen som ble ledsaget av SOROS-prosjektet. Det har riktig nok tatt noe mer tid enn forutsett å gjennomføre ROS-analyser for Kystverkets sjøsikkerhetstjenester, men disse er disse analysene nå i stor grad ferdigstilt.

Analysene for DGPS-tjenesten og for navigasjonsinnretninger ble ferdigstilt i siste kvartal, og analysen for lostjenesten forventes ferdigstilt tidlig i 2016. Når det gjelder ROS-analyser på ISPS havner, har vi tidligere meldt om en forsinkelse på grunn av manglende økonomi, men nå er finansieringen i orden, og analysene forventes ferdigstilt i løpet av sommeren 2016.


### ANALYSE OG FRAMTIDSVURDERING

I takt med at utfordringer knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap har fått større plass i samfunnet og sektoren generelt, har også Kystverket viet større oppmerksomhet til dette feltet. Vi har vært opptatt av å ivareta den nødvendige tverrgående koordineringen

av samfunnssikkerhetsarbeidet – slik flere andre samferdselsetater har valgt å gjøre. Vi kan i dag si at arbeidet med samfunnssikkerhet er godt forankret i sjøsikkerhets- og beredskapsområdet, men at vi har behov for å øke bevisstheten noe innen utbyggings- og forvaltningsområdet.

Kystverket har gjennomgått Samferdselsdepartementets nye strategidokument for samfunnssikkerhet. Vi mener departementet treffer godt med strategien, og at den legger til rette for at vi kan operasjonalisere denne etter våre behov og utfordringer.

Spesielt synes vi det er fint å se at den nye strategien har presise mål og setter tydelig kurs for det videre arbeidet. Vi har tidligere kommentert at det har vært behov for en klarere satsning mot IKT-sikkerhet, og det framkommer som en tydelig prioritering i den nye strategien. Kystverket vil gå i gang med operasjonalisering og utarbeidelse av en ny handlingsplan for samfunnssikkerhet i første halvår 2016, som er basert på nevnte strategi og som er tilpasset Kystverkets nye hovedmål.



Kystverkets installasjoner skal tåle røffe forhold. Her er det sjømerket på Myrflesa som får kjenne på naturkreftene.

(Foto: Kystverket)

## EFFEKTIVISERING OG TIDSTYVER

**Både effektivisering og arbeid med tidstyver har vært og er et tema i Kystverkets interne styring. Begrepene omfatter både kontinuerlige forbedringstiltak og intern hverdageffektivisering og mer styrte forbedringer fram til en mer effektiv tjeneste levert til våre brukere.**

Ved inngangen til 2015 ble Kystverket pålagt krav til effektivisering på om lag 0,6 prosent. Effektiviseringskravet ble innarbeidet som et generelt effektiviseringskrav i driftsbudsjettet.

I løpet av året ble det gjennomført en omorganiseringsprosess, og ett av resultatene her ble redusert antall mellomledere ved regionkontorene. Denne endringen får først konsekvenser fra og med 2016.

Som følge av utskilling av operativ lostjeneste med virkning fra 1.1.2015 har Kystverket vurdert alternative organiseringsmodeller for den øvrige organisasjonen. Etter en samlet vurdering har Kystverket valgt å opprettholde hovedstrukturen med et hovedkontor og fem regionkontor. Kystverket har besluttet å gjennomføre effektivisering gjennom ulike tiltak som for eksempel bemanningsreduksjon, bedring av innkjøpsavtaler og avtaleforvaltning, redusert reisevirksomhet og redusert konsulentbruk. Med disse tiltakene ønsker Kystverket å effektivisere med 15–20 mill. kroner over tre år.

Kystverkets desentrale struktur innebærer fordeler i forhold til servicegrad og nærhet til brukerne av våre tjenester. På den annen side innebærer strukturen utfordringer i forhold til å oppnå ønsket samhandling og nærhet mellom kompetansemiljøene. Med denne erkjennelsen har Kystverket lagt vekt på å legge til rette for elektronisk samhandling for å redusere reisebelastning og kostnader. Kystverket arbeider også

for å øke omfang av elektronisk samhandling med eksterne aktører og i tverretattlig arbeid.

For Kystverkets brukere er det den digitale rapporteringsløsningen SafeSeaNet Norway som de siste årene har fjernet flest "tidstyver" og har hatt den største effektiviseringeffekten.

Løsningen sparer i dag næringen for om lag 246 000 papirskjemaer årlig og må derfor kunne karakteriseres som et betydelig effektiviseringstiltak og en suksess i arbeidet med effektivisering. Prosjektet ble i 2015 nominert til *Digitaliseringsprisen* på Digitaliseringskonferansen til DiFi. På NOKIOS-konferansen om digitalisering i det offentlige, fikk Kystverket 2. plass i konkurransen om *Fyrlyktprisen*. På DFØ sin Styringskonferanse i januar 2016 var Kystverket i finalen om *Bedre Stat-prisen*.

Øvrige effektiviseringstiltak med effekt for brukerne som det er arbeidet med i 2015 er blant annet forenkling av forskriftsverket for meldeplikter under havne- og farvannsloven (alle rapporteringsforpliktelsene i loven er samlet i en forskrift). Losloven er oppdatert og fem forskrifter under loven er sammenfattet til en.

Konkurransesutsettingen av tilbringertjenesten for los forventes å gi en årlig innsparing på 25 mill. kroner pr år når utskillingen er gjennomført og løsningen fullt ut innarbeidet. For brukerne vil dette gi lavere avgifter.



## LIKESTILLING OG DISKRIMINERING

### Kystverket skal i sitt arbeid med likestilling motvirke diskriminering på alle områder.

Dette innebærer at vi skal ha likebehandling på arbeidsplassen, uavhengig av kjønn, religion eller livssyn, hudfarge, nasjonal eller etnisk opphav, kultur, politisk syn, medlemskap i arbeidstakerorganisasjon, seksuell orientering, funksjonshemming og alder. Kystverket skal til enhver tid arbeide for å sikre mangfold og den enkelte sin egenart, slik at alle kan få en mulighet til å utvikle sine evner, talenter og gjøre nytte av sin kompetanse. Som statlig etat skal vi også arbeide for at sammensetningen av de ansatte gjenspeiler mangfoldet i befolkningen.

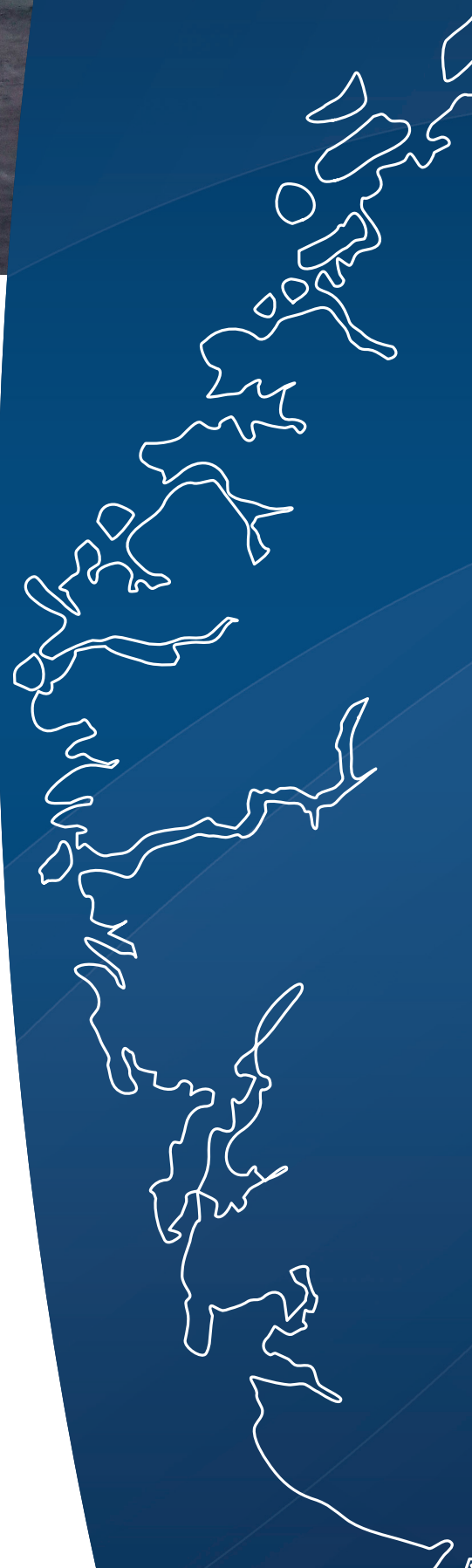
Pr 31.12.2015 var det 1 115 ansatte i Kystverket, og av dette var 17 prosent kvinner og 83 prosent var menn. Prosentfordeling mellom kjønnene er stabil fra forrige år. Ser vi på antallet ansatte, er antall kvinner redusert fra 206 til 190, mens antall menn er

redusert fra 940 til 925.

I alle stillingskategorier er det flest menn. I de typiske mannsdominerte yrker som skipsførere, styrmenn, maskinister, losbåtførere og statsloser, er menn representert med nær 100 prosent. Av i alt 446 ansatte innenfor denne gruppen er 8 kvinner.

Antall ledere på direktørnivå er stabilt (3 kvinner og 12 menn). Det ble opprettet en ny losdirektørstilling mens stillingen som avdelingsdirektør for tilsyn, revisjon og kvalitet ble inndratt.

Antall mellomledere ved regionkontorene er redusert med 7 som følge av omorganisering der havne- og farvannsavdelingene og plan- og kystavdelingene utgår som egne avdelinger og ledes direkte av regiondirektørene. Dette er imidlertid ikke medregnet i oversikten fordi det trådte i kraft 01.01.2016.



Tabell 15 Lønnsoversikt 2015

		Kjønnsbalanse *			Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
		Kvinner (%)	Menn (%)	Ansatte i alt	Kvinner (kr)	Menn (kr)	I alt (kr)
I alt i virksomheten	2015	17	83	1115	51 029	66 799	64 398
	2014	18	82	1146	50 968	66 386	64 407
Ledelsen**	2015	17	83	15	83 200	74 729	76 224
	2014	20	80	15	78 920	71 429	72 927
Mellomledere***	2015	22	78	35	61 949	74 736	71 813
	2014	17	83	35	65 778	77 597	75 750
Ingeniører og rådgivere****	2015	39	61	360	47 348	54 867	52 092
	2014	40	60	359	47 407	53 917	51 716
Konsulenter*****	2015	35	65	37	65 179	79 725	75 634
	2014	40	60	45	60 283	79 239	74 500
Skipsførere, styrmenn, maskinister	2015	5	95	78	49 633	56 604	56 201
	2014	4	96	71	37 442	56 330	55 458
Losbåtførere, statsloser	2015	1	99	393	66 121	76 897	76 786
	2014	1	99	410	67 400	75 862	75 778
Fagarbeidere*****	2015	12	88	129	43 236	43 236	43 041
	2014	15	85	141	44 465	42 995	43 074
Trafikkledere	2015	7	93	68	85 267	80 600	80 892
	2014	7	93	70	74 216	78 325	78 023
Statslosaspiranter	2015	0	0	0	0	0	0

\* Kjønnsbalansen viser faste tilsatte pr 31.12.2015

\*\* 1477 Regiondirektør, 1060 Avdelingsdirektør, 9114 Kystdirektør, 1061 Assisterende kystdirektør, 1407 Avdelingsleder

\*\*\* 1055 Personalsjef, 1058 Administrasjonssjef, 1088 Sjefingeniør, 1211 Seksjonssjef, 1407 Avdelingsleder, 1181 Senioringeniør. NB! Statistikken teller kun de som er tilsatt i mellomlederstillinger. Ansatte med ledertitler i sin stillingskode, men som ikke er tilsatt i lederstillinger, beregnes inn i gruppen for ingeniører og rådgivere (gruppe 3).

\*\*\*\* 1060 Avdelingsdirektør, 1083 Ingeniør, 1085 Avdelingsingeniør, 1087 Overingeniør, 1088 Sjefingeniør, 1113 Prosjektleder, 1181 Senioringeniør, 1211 Seksjonssjef, 1275 Ingeniør, 1363 Seniorkonsulent, 1364 Seniorrådgiver, 1408 Førstekonsulent, 1434 Rådgiver,

\*\*\*\*\* 1065 Konsulent, 0110 Losformidler, 1119 Formann

\*\*\*\*\* 1117 Fagarbeider, 1119 Formann, 1129 Renholdsbetjent, 1130 Renholder, 1136 Driftstekniker, 1203 Fagarbeider med fagbrev

Beregning av lønn er gjort under følgende forutsetninger:

Fast ansatte, midlertidig ansatte og vikarer som hadde lønnsutbetaling i desember, som jobber heltid og har mottatt lønn gjennom hele året er med i beregningen for gjennomsnitt lønn i Kystverket. Beregning av gjennomsnittslønn tar utgangspunkt i utbetalt lønn gjennom hele året som er delt på 12 måneder.

Lønnsoversikten viser at Kystverket har en stabil samlet gjennomsnittslønn, men at det i totaltallene er vesentlig forskjell på gjennomsnittlig utbetalt lønn mellom kvinner og menn der kvinner ligger betydelig under menn. En stor grad av mannsdominerte yrker med stort omfang av variabel lønn kan være en medvirkende årsak.

Tabell 16 Kjønnsfordelt personalstatistikk

	Deltid (tal)		Midlertidig ansatte (tal)		Overtid (%)		Foreldrepermisjon (%)		Legemeldt sykefravær (%)	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
2015	26	17	11	19	5	95	-	-	3,30	3,45
2014	12	6	19	23	5	95	21	79	4,14	3,50

Sykefravær: Sykefraværsprosenten omfatter legemeldt fravær. Fraværssrapportering i Kystverket hver tertial og kvartal inneholder også egenmeldt fravær. Det er derfor laget ny fraværsprosent for legemeldt fravær.

Turnover: Det var 50 ansatte som sluttet i 2015 og turnoverprosent var 4,7.

---

# KAPITTEL 4

## STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN

---

Kystverket har kontroll i styringen, og kan konstatere at vi i stor grad når de mål som er satt og beveger oss i riktig retning mot våre langsiktige mål. Vi har arbeidet for å forbedre styringsrutinene – et kontinuerlig arbeid – og vi ser positive resultater av dette på flere områder, samtidig som det fortsatt er behov for forbedringer på andre.

Forhold hvor det spesielt er behov for forbedring er:

- Risikostyring må integreres bedre i mål- og resultatstyringen
- Styringssystem og styringsprinsipper må forankres i hele organisasjonen
- Helhetlig internkontroll

Den interne styringen følger et årshjul hvor det gjennomføres styringsdialogmøter mellom nivåene i organisasjonen. Innholdet i møtene har en fast dagsorden med punktene risiko, resultater og økonomi. Vi har risikobilder på de ulike nivåene og de viser alle at Kystverket har kontroll på risikoene og har gjort nødvendige tiltak for å sikre at måloppnåelsen er tilfredsstillende.

Riksrevisjonen har påpekt noen forhold og svakheter knyttet til anskaffelsesprosessene, periodisering knyttet til regnskap og andre forhold vedrørende internkontrollen.

### VIRKSOMHETSSTYRING

Av de grep som er gjort i inneværende år for å bedre virksomhetsstyringen, er at Styringsstaben og Stab for tilsyn, revisjon og kvalitet er slått sammen. Det skal gi bedre helhet i styringen, slik at mål- og resultatstyringen i større grad ses i sammenheng med kvalitetsstyringen. Større oppmerksomhet skal rettes mot bruker- og samfunns effekter, og redusere graden av detaljstyring og rapportering, basert på egenart og risiko.



Tilsyn på lykt utenfor Smøla.

(Foto: Kystverket)

Vi har arbeidet videre med å forankre styringssystemet og styringsprinsippene i hele organisasjonen, både når det gjelder kunnskap om og etterlevelse av. Vi ser klare forbedringer knyttet til dette, men også at det fortsatt er rom for forbedringer. Særlig mener vi at det er behov for å integrere risikostyringen og kvalitetsstyringen i mål- og resultatstyringen i større grad.

## INTERNREVISJON

Det har siden 2010 vært gjennomført interne kvalitetsrevisjoner i Kystverket. Ved omorganiseringen av

stabsfunksjonene vil en organisere internrevisjon i en egen enhet direkte knyttet til Kystdirektøren. Organiseringen vil være i tråd med krav Finansdepartementet har fastsatt til internrevisjon i statlige virksomheter.

## MERKNADER FRA RIKSREVISJONEN KNYTTET TIL INTERNKONTROLL

Kvalitetssystemet for innkjøp har ikke vært tilstrekkelig etterlevd i 2015. Riksrevisjonen avdekket manglende dokumentasjon i seks av 33 saker. Manglene er knyttet til



skatteattest og protokoll. I to av disse sakene stilles det spørsmål om Kystverkets bruk av unntaksbestemmelsen. Det er ikke stilt spørsmål ved Kystverkets innkjøpsprosedyre eller instruks, men etterlevelsen framstår som mangelfull.

Kystverket har startet arbeidet med å digitalisere anskaffelsesprosessen med bruk av konkurranse-gjennomføringsverktøy, herunder egen modul for avtaleforvaltning. Implementering er i gang, men forventes å ta noe tid. En viktig effekt av verktøyet er at all dokumentasjon loggføres umiddelbart, gir oversikt og sikrer prosess.

Riksrevisjonen har også avdekket svakheter knyttet til regnskapsmessige forhold, og bemerker at Kystverket ikke fullstendig har fulgt periodiseringsprinsippet etter SRS.

## HMS

Kystverket arbeider for at arbeidsplassene i etaten skal være helsefremmende. Ved siden av det tradisjonelle HMS-arbeidet utgjør dette en helhet i arbeidsmiljøarbeidet. Vi har utarbeidet aktivitetsplan, og med prosjektmidler fra NAV gjennomfører vi i første omgang en pilot for ansatte i Ålesund.



I Rystraumen på vei mot Hekkingen fyr  
(Foto: Kystverket)



Fra Kvitsøy sjøtrafikksentral  
(Foto: Haakon Nordvik/Kystverket)



---

# KAPITTEL 5

## VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTER

---

### Økt transportbehov, klimaendringer og ekstremvær.

#### ØKNING I SJØTRANSPORTEN

Sjøsikkerhetsanalysen og godsanalysen viser at utseilt distanse og godstransport vil øke i årene som kommer. Det er et mål å opprettholde det høye sikkerhetsnivået i sjøtransporten. Samtidig har Norge forpliktet seg til klimamål der mer miljøvennlig transport er nødvendig for å sikre måloppnåelse. Dette betyr at Kystverket må bli med og legge forholdene til rette for at sjøtransporten tar i bruk ny teknologi, endrer bruk av drivstoff, effektiviserer operasjoner og forbedrer logistikkjeden.

Økt marin og maritim aktivitet i tilknytning til sjøarealene både for matproduksjon og nye bruksområder gjør at bruken av arealer i økende grad må avklares, samtidig som evnen til sivil maritim overvåking av norske kyst- og havområder blir enda viktigere fremover.

#### ENDRET AKTIVITET I NORDOMRÅDENE

Det forventes økt aktivitet i nordområdene og Arktis. Dette medfører blant annet økt sannsynlighet for akutt forurensing i et svært sårbart område og behov for ny kunnskap for å kunne iverksette nødvendige tiltak. Vi trenger mer kunnskap om ulike oljers fysiske og kjemiske egenskaper (marine dieseltyper) under arktiske forhold og hvordan disse, ved utslipp, effektivt kan bekjempes. Dessuten trenger vi nye typer oljevernutstyr som fungerer i is og kulde.

#### MER EKSTREMVÆR

Kystverkets navigasjonsinstallasjoner, som fyr, merker og lysbøyer, er svært utsatt for vær. Trenden er mer ekstremvær, og dette vil få effekt for Kystverkets evne til å nå sine mål om redusert vedlikeholdsetterslep og økt opetid for både fysisk og elektronisk infrastruktur. Kystverket ser derfor behovet for å starte et arbeid med å se på effekter på vedlikeholdet og oppetiden av et forventet forverret klima.

#### KOMPETANSE

I forbindelse med transportetatene og Avinor sitt arbeid med Nasjonal Transportplan 2018–2029 ble det i 2014 og 2015 utarbeidet sektorvise analyser som så på utfordringer fram mot 2050 (*Perspektivanalysen*).

Utfordringene er knyttet til hvordan drivkrefter og utviklingstrekk internasjonalt og nasjonalt vil påvirke sjøtransport og sjøsikkerhet på lang sikt. Kystverkets *Perspektivanalyse* har dannet et godt grunnlag for våre strategier og videre planlegging av virksomheten. En konklusjon er at riktig kompetanse bør være en hovedprioritering, da dette er nødvendig for å løse nye og gamle oppgaver i en ny kontekst.

Samtidig må Kystverket tilpasse seg nye trender innenfor arbeidslivet, der omstilling forventes å være normalen i mye større grad enn hittil.

---

# KAPITTEL 6

# LEDELSESKOMMENTAR

# ÅRSREGNESKAPET 2015

---

## FORMÅL

Kystverket er et ordinært forvaltningsorgan, en transportetat, underlagt Samferdselsdepartementet. Budsjetttrammene fastsettes av Stortinget ved behandlingen av de årlige budsjettproposisjonene og delegeres til etaten ved tildelingsbrev fra departementet. Om lag en tredjedel av Kystverkets virksomhet målt i omsetning, er finansiert av avgifter betalt av tjenestebrukerne.

Samfunnsoppdraget:

- fremme sjøtransporten
- trygge ferdsele i kystnære farvann
- ha en stående beredskap mot akutt forurensning
- føre tilsyn med sikkerheten i havnene
- bygge ut fiskerihavner og farleder
- redusere klimagassutslippene og tapet av naturmangfold

Kystverket fører regnskap i henhold til periodiseringsprinsippet, slik det framgår av prinsippnoten til årsregnskapet. I tillegg rapporteres det til det sentrale statsregnskapet etter kontantprinsippet, jf. note A og B. Årsregnskapet utgjør del VI i årsrapporten til Samferdselsdepartementet.

## BEKREFTELSE

Årsregnskapet er avlagt i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS) fastsatt av Finansdepartementet i rundskriv R-114.

Jeg mener regnskapet gir et dekkende bilde av Kystverkets bevilgninger, regnskapsførte kostnader, inntekter, eiendeler og gjeld.

### Vurdering av vesentlige forhold

Regnskapet for 2015 viser en inntekt fra bevilgning som er vesentlig lavere enn i 2014. Årsaken er en prinsippendring i SRS 10 om motsatt sammenstilling ved inntektsføring av inntekt fra bevilgning, jf. prinsippnoten til årsregnskapet. I 2014 ble hele årets bevilgning inntektsført ved årets slutt, uavhengig av om den var benyttet eller ikke. I 2015 er kun den delen av bevilgning som er benyttet, inntektsført.

Varekostnadene er i underkant av 34 mill. kroner lavere enn i 2014, mens lønnskostnadene har økt med 19 mill. kroner. Økte lønnskostnader skyldes dels en økning i antall årsverk, jf. opplysninger i note 2, og dels en økt bruk av vikarer/midlertidig ansatte. Lønnsandelen av driftsutgiftene utgjør 44 prosent, og er relativt stabil sammenliknet med fjoråret. Det har vært en nedgang i andre driftskostnader med 180 mill. kroner, og skyldes blant annet nedgang i kostnader knyttet til leie, reparasjon og vedlikehold av fartøyer, kjøp av tjenester til utvikling av programvare og kjøp av entreprenørtjenester.

Forvaltning og utbetaling av tilskudd skjer i henhold til eget regelverk fastsatt av Samferdselsdepartementet. I 2015 utbetalte Kystverket tilskudd til 26 ulike mottakere. Nedgangen fra fjoråret på 98 mill. kroner skyldes hovedsakelig at tilskuddet til Redningselskapet ikke lenger utbetales av Kystverket.

Samlede bokførte kostnader i 2015 (eksklusiv utbetaling av tilskudd), utgjør 2 401 059 205 kroner, mens samlede utgifter rapportert til statsregnskapet i samme periode utgjør 2 463 767 302 kroner. Forskjellen på 62,7 mill. kroner skyldes leverandørgjeld og andre tidsavgrensninger ved årsskiftet.

Rapportert mellomværende med statskassen (kontantprinsippet) utgjorde 419 743 335 kroner pr. 31.12.2015. Hovedårsaken til at mellomværende er så stort, er at det er innbetalt om lag 378 mill. kroner i forskudd på refusjonskrav etter oljevernaksjoner. Vi viser for øvrig til note 7 A og B som viser hvilke eiendeler og gjeld mellomværende består av.

Kystverket har en tilsagnsfullmakt på 20 mill. kroner til tilskudd til fiskerihavneanlegg og hele fullmakten er benyttet. Videre har en fått en fullmakt på inntil 500 mill. kroner til å pådra staten forpliktelser utover gitt bevilgning til investeringsprosjekt, og det er bare benyttet 153 mill. kroner av fullmakten fordi Borg havn er blitt utsatt.

Investering i immaterielle eiendeler og varige driftsmidler utgjorde 186 mill. kroner i 2015, og knytter seg hovedsakelig til sjøtrafikksentralene, anleggsmidler i Kystverket Rederi, oljeverneutstyr, AIS-infrastruktur og programvareutvikling. Slutføringen av investeringen i et nytt fartøy vil første skje i 2016. Videre er det i 2016 planlagt investeringer i navigasjonsinfrastruktur, ytterligere et nytt fartøy, sjøtrafikksentralene og BarentsWatch.

Beholdningen av varer og driftsmateriell har økt med 13 mill. kroner fra 2014, mens utestående hos kunder har økt med 4 mill. kroner.

Gjeld til leverandører har økt med om lag 42 mill. kroner sammenliknet med fjoråret.

Årsresultatet etter kontantprinsippet framgår av oppstilling av artskontorapporteringen. Kystverket har omdisponert 36,5 mill. kroner fra post 01 til post 45 fordi behovet for investeringsmidler ble høyere enn lagt til grunn ved rammefordelingen. Mindreforbruket på post 21 skyldes at det ble overført vel 70 mill. kroner fra 2014 til 2015 på aksjon U-864. I tillegg ble det tildelt 120 mill. kroner i 2015 til U-864 til en støttefylling, og det er inngått kontrakt i 2015, men arbeidet vil bli utført i 2016.

Mindreforbruket av investeringsmidler på post 45 skyldes forsinket levering av nytt fartøy, at tildelingen av midler og planen for investeringer på området navigasjons- og meldingstjenester ikke er helt i takt, og at det er inngått kontrakter om oljevernmaterieell som blir levert i 2016.

#### Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor. Kystverket mottar Riksrevisjonens beretning og den vil bli lagt ut på vår hjemmeside når Riksrevisjonen har lagt Dokument 1 for 2015 fram for Stortinget.

Ålesund, 08.03.2016



Arve Dimmen  
fungerende kystdirektør



Kystverkets ansatte løser krevende arbeidsoppgaver.  
(Foto: Kystverket)

---

# ÅRSRAPPORT PR 31.12.2015

---

Avlagt etter periodiseringsprinsippet.

# OPPSTILLING AV BEVILGNINGSRAPPORTERING, 31.12.2015

Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling *	Regnskap 2015	Merutgift (-) og mindreutgift
118	Utenriksdepartementet	01	Deltakelse EPPR Working Group	B	0	89 196	-89 196
1360	Kystverket	01	Driftsutgifter	B	1 767 647 000	1 693 236 901	74 410 099
1360	Kystverket	21	Spesielle driftsutgifter	B	226 827 000	21 399 678	205 427 322
1360	Kystverket	30	Maritim infrastruktur	B	587 394 000	539 539 094	47 854 906
1360	Kystverket	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	B	68 000 000	33 997 249	34 002 751
1360	Kystverket	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	B	298 311 000	184 909 027	113 401 973
1360	Kystverket	60	Tilskudd fiskerihavner	B	106 465 000	53 795 826	52 669 174
1360	Kystverket	71	Tilskudd til havnesamarbeid	B	5 000 000	2 327 756	2 672 245
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Driftsutgifter	B	0	264 263 949	-264 263 949
Sum utgiftsført					3 059 644 000	2 793 558 677	266 085 323

Inntekts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Samlet tildeling	Regnskap 2015	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4360	Kystverket	02	Andre inntekter	11 102 000	10 080 760	-1 021 240
5309	Tilfeldige inntekter	29	Tilfeldige inntekter	0	9 664 254	9 664 254
5577	Sektoravgift under Samferdselsdepartementet	74	Sektoravgift	834 768 000	846 888 571	12 120 571
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift	0	99 554 378	99 554 378
Sum inntektsført				845 870 000	966 187 963	120 317 963
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>					<b>1 827 370 714</b>	

Kapitalkontoer					
60076901	Norges Bank KK /innbetalinger			916 082 806	
60076902	Norges Bank KK/utbetalinger			-2 751 949 430	
710720	Endring i mellomværende med statskassen			2 668 427	
845004	Avsetninger til Svalbardregnskapet			5 827 484	
Sum rapportert				0	

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet [31.12]				
Konto	Tekst	2015	2014	Endring
710720*	Mellomværende med statskassen	419 743 335	422 411 762	-2 668 427
845004	Avsetninger til Svalbardregnskapet	5 827 484	0	5 827 484

\* Samlet tildeling skal ikke reduseres med eventuelle avgitte belastningsfullmakter. Se note B for nærmere forklaring.

## NOTE A

### FORKLARING AV SAMLET TILDELING UTGIFTER

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
1360 01	86 647 000	1 681 000 000	1 767 647 000
1360 21	94 907 000	131 920 000	226 827 000
1360 30	30 383 000	557 011 000	587 394 000
1360 34	10 000 000	58 000 000	68 000 000
1360 45	120 185 000	178 126 000	298 311 000
1360 60	42 502 000	63 963 000	106 465 000
1360 71	0	5 000 000	5 000 000

## NOTE B

# FORKLARING TIL BRUKTE FULLMAKTER OG BEREGNING AV MULIG OVERFØRBART BELØP TIL NESTE ÅR

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift(-)/ mindre-utgift	Utgiftsført av andre i hht avgitte belastningsfullmakter(-)	Merutgift(-)/ mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter / mindreinntekter(-) iht merinntektsfullmakt (justert for eventuell mva.)	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
11 801	Mottatte belastningsfullmakter	-89 196		-89 196				0	0	0
136 001	"kan nyttes under post 45"	74 410 099		74 410 099	11 099 331	-36 489 561		49 019 869	5% av årets tildeling i note A	49 019 869
136 021	"kan overføres"	205 427 322		205 427 322				205 427 322	100% av ubenyttet pr 31.12.15	205 427 322
136 030	"kan overføres"	47 854 906		47 854 906				47 854 906	100% av ubenyttet pr 31.12.15	47 854 906
136 034	"kan overføres"	34 002 751		34 002 751				34 002 751	100% av ubenyttet pr 31.12.15	34 002 751
136 045	"kan overføres, kan nyttes under post 01"	113 401 973		113 401 973		36 489 561		149 891 534	100% av ubenyttet pr 31.12.15	149 891 534
136 060	"kan overføres"	52 669 174		52 669 174				52 669 174	100% av ubenyttet pr 31.12.15	52 669 174
136 071	"kan overføres"	2 672 245		2 672 245				2 672 245	100% av ubenyttet pr 31.12.16	2 672 245
163 301		-264 263 949		-264 263 949				0		0
570 072	Arbeids-giveravgift	99 554 378		99 554 378				0		0
845 004	Mottatte belastningsfullmakter	-5 827 484		-5 827 484				0		0

\*Maksimalt beløp som kan overføres er 5 prosent av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 24 eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet "kan overføres". Se årlig rundskriv R-2 for mer detaljert informasjon om overføring av ubrukte bevilgninger.

## FORKLARING TIL BRUK AV BUDSJETTFULLMAKTER

### Mottatte belastningsfullmakter

Kystverket har mottatt en belastningsfullmakt på kr 100 000 fra Utenriksdepartementet på kapittel/post 011801. Hele fullmakten er ikke benyttet pr 31.12.15. Kystverket har mottatt en fullmakt til å belaste Svalbardbudsjettet med inntil kr 6 500 000. Hele fullmakten er ikke benyttet pr 31.12.15.

### Stikkordet «kan overføres»

Kystverkets bevilgning på kapittel/post 136021, 136030, 136034, 136045, 136060 og 136071 er gitt med stikkordet "kan overføres". Beløpet stammer fra tildelinger gitt innenfor de to siste budsjettår og Kystverket tar beløpet inngå som en del av mulig overført beløp.

### Merinntektsfullmakt

Kystverket har merinntektsfullmakt på kapittel/post 436002 og 557774. Netto merinntekter i 2015 på kr 11 099 331 kan plusses på grunnlaget for overføring på post 01.

### Stikkordet «kan benyttes under»

Kystverkets bevilgning på kapittel/post 136001 er gitt stikkordet "kan nyttes under post 45". Bevilgning på kapittel/post 136045 er tilsvarende gitt stikkordet "kan nyttes under post 01". Omdisponert fra post 01 til 45 utgjør kr 36 489 561, og mulig overførbart beløp til 2016 på post 01 utgjør tilsammen kr 49 019 869. Kystverkets ubrukte bevilgning på kapittel/post 136021, 136030, 136034, 136045, 136060 og 136071 er overførbare i sin helhet til neste budsjettår.

# OPPSTILLING AV ARTSKONTORAPPORTERINGEN 31.12.2015

	2015	2014
<b>DRIFTSINNEKTER RAPPORTERT TIL BEVILGNINGSREGNSKAPET</b>		
Innbetalinger fra gebyrer	845 519 928	838 204 263
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	0	0
Salgs- og leieinnbetalinger	10 060 926	19 339 038
Andre innbetalinger	9 684 254	9 576 918
Sum innbetalinger fra drift	865 265 109	867 120 219
<b>DRIFTSUTGIFTER RAPPORTERT TIL BEVILGNINGSREGNSKAPET</b>		
Utbetalinger til lønn	892 129 465	881 252 847
Andre utbetalinger til drift	1 386 535 981	1 511 346 893
Sum utbetalinger til drift	2 278 665 446	2 392 599 740
<b>Netto rapporterte driftsutgifter</b>	<b>1 413 400 337</b>	<b>1 525 479 521</b>
<b>INVESTERINGS- OG FINANSINNEKTER RAPPORTERT TIL BEVILGNINGSREGNSKAPET</b>		
Innbetaling av finansinntekter	1 379 601	2 342 158
Sum investerings- og finansinntekter	1 379 601	2 342 158
<b>INVESTERINGS- OG FINANSUTGIFTER RAPPORTERT TIL BEVILGNINGSREGNSKAPET</b>		
Utbetaling til investeringer	184 909 027	207 470 569
Utbetaling til kjøp av aksjer	0	0
Utbetaling av finansutgifter	192 829	102 007
Sum investerings- og finansutgifter	185 101 856	207 572 576
<b>Netto rapporterte investerings- og finansutgifter</b>	<b>183 722 254</b>	<b>205 230 418</b>
<b>INNKREVINGSVIRKSOMHET OG ANDRE OVERFØRINGER TIL STATEN</b>		
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	0	0
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	0	0
<b>TILSKUDDSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGER FRA STATEN</b>		
Utbetalinger av tilskudd og stønader	65 538 551	164 517 610
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	65 538 551	164 517 610
<b>INNEKTER OG UTGIFTER RAPPORTERT PÅ FELLESKAPITLER *</b>		
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)	0	0
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)	99 554 378	95 876 392
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)	264 263 949	0
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler	164 709 571	-95 876 392
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>	<b>1 827 370 714</b>	<b>1 799 351 156</b>



Oversikt over mellomværende med statskassen **	2 015	2 014
<b>EIENDELER OG GJELD</b>		
<b>Fordringer</b>		
139 Stående reiseforskudd statsloser	958 500	0
154 Fordring på ansatte	655 682	1 809 683
179 Andre forskuddsbetalte kostnader	621 998	1 434 566
<b>Kasse</b>		
190 Kontanter	58 975	24 646
<b>Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank</b>		
191 Andre bankinnskudd	40 000	40 000
192 Bankinnskudd utenlandsk valuta	-15 362	-104 948
<b>Skyldig skattetrekk</b>		
260 Forskuddstrekk	-39 425 739	-41 394 478
<b>Skyldige offentlige avgifter</b>		
270 Utgående merverdiavgift	-377 872	-706 589
274 Oppgjørskonto merverdiavgift	-87 756	25 845
<b>Annen gjeld</b>		
229 Annen kortsiktig gjeld	-377 900 000	-369 009 000
261 Påleggstrekk	-10 179	-14 919
263 Trygdetrekk/pensjonstrekk (2%)	-1 067 675	-1 310 042
264 Forsikringstrekk	0	-53 152
265 Trukket fagforeningskontingent	1 419	-249
269 Andre trekk	0	-600
291 Påløpt, ikke utbetalt lønn	212 667	0
293 Lønn	21 466	25 999
296 Påløpte kostnader	0	0
299 Annen kortsiktig gjeld	-2 806 022	-12 055 283
999 Feilkonto	-623 438	-1 123 241
<b>Sum mellomværende med statskassen</b>	<b>-419 743 335</b>	<b>-422 411 762</b>

# RESULTATREGNSKAP

	Note	31.12.2015	31.12.2014
<b>Driftsinntekter</b>			
Inntekt fra bevilgninger	1	-1 565 835 538	-1 976 225 659
Inntekt fra tilskudd og overføringer	1	0	0
Inntekt fra gebyrer	1	-826 226 910	-829 942 964
Salgs- og leieinntekter	1	-7 688 534	-16 614 511
Gevinst ved salg av anleggsmidler	1	-52 043	-2 647 237
Andre driftsinntekter	1	-11 675 821	-10 996 366
Sum driftsinntekter		-2 411 478 847	-2 836 426 736
<b>Driftskostnader</b>			
Varekostnader	16	412 784 852	446 767 547
Lønn og sosiale kostnader	2	1 046 886 698	1 027 559 945
Avskrivninger på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	3,4	110 174 685	101 848 917
Nedskrivninger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	3,4	0	0
Andre driftskostnader	5	831 018 198	1 011 306 801
Sum driftskostnader		2 400 864 433	2 587 483 210
<b>Driftsresultat</b>		<b>-10 614 414</b>	<b>-248 943 526</b>
<b>Finansinntekter og finanskostnader</b>			
Finansinntekter	6	-1 681 656	-2 489 477
Finanskostnader	6	194 772	102 007
Sum finansinntekter og finanskostnader		-1 486 885	-2 387 471
<b>Resultat av periodens aktiviteter</b>		<b>-12 101 299</b>	<b>-251 330 996</b>
<b>Avregninger og disponeringer</b>			
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)	7	12 101 299	251 330 996
Sum avregninger og disponeringer		12 101 299	251 330 996
<b>Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>			
Avgifter og gebyrer direkte til statskassen			
Avregning med statskassen innkrevingsvirksomhet			
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		0	0
<b>Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>			
Utbetalinger av tilskudd til andre	8	65 449 355	164 221 770
Avregning med statskassen tilskuddsforvaltning	8	-65 449 355	-164 221 770
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		0	0

# BALANSE

EIENDELER	Note	31.12.2015	31.12.2014
<b>A. ANLEGGSMIDLER</b>			
<b>I Immaterielle eiendeler</b>			
Forskning og utvikling	3	0	0
Programvare og lignende rettigheter	3	60 751 419	49 713 926
Immaterielle eiendeler under utførelse	3	0	0
Sum immaterielle eiendeler		60 751 419	49 713 926
<b>II Varige driftsmidler</b>			
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	4	62 527 675	62 492 591
Maskiner og transportmidler	4	417 553 042	412 967 174
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	4	431 305 690	155 886 558
Anlegg under utførelse	4	185 152 826	206 382 509
Infrastruktureiendeler	4	0	194 266 440
Sum varige driftsmidler		1 096 539 234	1 031 995 271
<b>III Finansielle anleggsmidler</b>			
Investeringer i aksjer og andeler	9	7 000	7 000
Obligasjoner		0	0
Andre fordringer	18	958 500	0
Sum finansielle anleggsmidler		965 500	7 000
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>1 158 256 154</b>	<b>1 081 716 197</b>
<b>B. OMLØPSMIDLER</b>			
<b>I Beholdninger av varer og driftsmateriell</b>			
Beholdninger av varer og driftsmateriell	10	35 409 061	22 136 689
Sum beholdning av varer og driftsmateriell		35 409 061	22 136 689
<b>II Fordringer</b>			
Kundefordringer	11	84 735 722	80 510 979
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	12		18 978 728
Andre fordringer	13	10 251 457	8 210 361
Sum fordringer		94 987 179	107 700 068
<b>III Bankinnskudd, kontanter og lignende</b>			
Bankinnskudd	14	0	0
Kontanter og lignende	14	108 975	99 646
Sum bankinnskudd, kontanter og lignende		108 975	99 646
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>130 505 215</b>	<b>129 936 403</b>
<b>Sum eiendeler</b>		<b>1 288 761 368</b>	<b>1 211 652 600</b>

# BALANSE

STATENS KAPITAL OG GJELD	Note	31.12.2015	31.12.2014
<b>C. STATENS KAPITAL</b>			
<b>I Virksomhetskaper</b>			
Sum virksomhetskaper		0	0
<b>II Avregninger</b>			
Avregnet med statskassen (bruttobudsjetterte)	7	579 829 408	592 754 198
Sum avregninger		579 829 408	592 754 198
<b>III Statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler</b>			
Statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler	3,4	-1 157 290 654	-1 081 709 198
Sum statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler		-1 157 290 654	-1 081 709 198
<b>Sum statens kapital</b>		<b>-577 461 246</b>	<b>-488 954 999</b>
<b>D. GJELD</b>			
<b>I Avsetning for langsiktige forpliktelser</b>			
Avsetninger langsiktige forpliktelser			
Sum avsetning for langsiktige forpliktelser		0	0
<b>II Annen langsiktig gjeld</b>			
Øvrig langsiktig gjeld	17	-377 900 000	-369 009 000
Sum annen langsiktig gjeld		-377 900 000	-369 009 000
<b>III Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld		-113 914 624	-71 159 746
Skyldig skattetrekk		-39 425 739	-41 394 478
Skyldige offentlige avgifter		-13 111 746	-12 481 795
Avsatte feriepenger		-99 157 994	-93 763 398
Mottatt forskuddsbetaling	12	-13 837 535	-13 871 835
Annen kortsiktig gjeld	15	-53 952 484	-121 017 349
Sum kortsiktig gjeld		-333 400 122	-353 688 601
<b>Sum gjeld</b>		<b>-711 300 122</b>	<b>-722 697 601</b>
<b>Sum statens kapital og gjeld</b>		<b>-1 288 761 368</b>	<b>-1 211 652 600</b>

# REGNSKAPSPRINSIPPER

## VIRKSOMHETSREGNSKAP AVLAGT I HENHOLD TIL DE STATLIGE REGNSKAPSSTANDARDENE (SRS) AV AUGUST 2015

**Virksomhetsregnskapet er satt opp i samsvar med de statlige regnskapsstandardene (SRS) av august 2015.**

### ÅPNINGSBALANSE

Ved utarbeidelse av åpningsbalansen er historisk kostpris redusert med slit og elde lagt til grunn for fysiske driftsmidler. Kystverket har ikke innlemmet infrastrukturen i sin åpningsbalanse. Dette har sin bakgrunn i at åpningsbalansen knytter seg til 1.1.2002 da man gikk over til føring av virksomhetsregnskap etter periodiseringsprinsippet. Det ble da foretatt vurderinger basert på "going concern" hvor historisk kost legges til grunn. Infrastrukturen ble ikke innlemmet i åpningsbalansen ut fra en vurdering om at dette ikke er å anse som driftsmidler med reell bruksverdi i virksomheten, men mer er å anse som nasjonaleiendommer (fiskerihavner, farleder, fyr og merker).

Finansieringen av anleggsmidler (eksklusive finansielle anleggsmidler) som er inkludert i åpningsbalansen for første gang, er klassifisert som en avsetning under avsnittet Statens kapital. Denne avsetningen løses opp i takt med avskrivningen av de anleggsmidlene som finansieringen dekker.

Omløpsmidler er verdsatt til virkelig verdi. Kortsiktig gjeld er verdsatt til pålydende. Omløpsmidler, fratrukket kortsiktig gjeld og eventuelle øvrige avsetninger, framkommer som avregninger.

#### Motsatt sammenstilling

Inntekt fra bevilgning inntektsføres i henhold til prinsippet om motsatt sammenstilling også ved årets slutt. Dette følger av endringer i SRS 10 Inntekt fra bevilgninger. Tidligere ble hele bevilgningen inntektsført ved årets slutt, uavhengig av om den var benyttet eller ikke.

Effekten av prinsippendringen er ikke korrigert for i sammenligningstallene. Fjorårets resultat og avregning med statskassen er ikke korrigert som følge av denne prinsippendringen. Fjorårets resultat og avregning med

statskassen er presentert som sammenligningstall i ny oppstillingsplan.

#### Statens kapital

Statens kapital er opprettet som et nytt avsnitt på gjeldssiden i balansen. Statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler og avregninger er omklassifisert fra gjeld til statens kapital.

For denne prinsippendringen er sammenligningstallene omarbeidet ved at regnskapslinjene for tidligere ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler og avregninger, er flyttet til det nye avsnittet statens kapital.

### TRANSAKSJONSBASERTE INNTEKTER

Inntekt resultatføres når den er opptjent. Transaksjoner resultatføres til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntektsføring ved salg av varer skjer på leveringstidspunktet. Salg av tjenester inntektsføres i takt med utførelsen.

### INNTEKTER FRA BEVILGINGER OG INNTEKT FRA TILSKUDD OG OVERFØRINGER

Inntekt fra bevilgninger og inntekt fra tilskudd og overføringer resultatføres i den perioden da aktivitetene som inntektene er forutsatt å finansiere er utført, det vil si i den perioden kostnadene påløper (motsatt sammenstilling). For regnskapsåret 2015 er prinsippet om motsatt sammenstilling benyttet også ved årets slutt i henhold til SRS 10 av august 2015. Tidligere er hele årets bevilgning inntektsført ved årets slutt.

Den andelen av inntekt fra bevilgninger og tilsvarende som benyttes til anskaffelse av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler som balanseføres, inntektsføres

ikke på anskaffelsestidspunktet, men avsettes i balansen på regnskapslinjen statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler.

I takt med kostnadsføringen av avskrivninger av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler inntektsføres et tilsvarende beløp fra avsetningen statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler. Periodens inntektsføring fra avsetningen resultatføres som inntekt fra bevilgninger. Dette medfører at kostnadsførte avskrivninger inngår i virksomhetens driftskostnader uten å få resultateffekt.

## KOSTNADER

Utgifter som gjelder transaksjonsbaserte inntekter kostnadsføres i samme periode som tilhørende inntekt.

Utgifter som finansieres med inntekt fra bevilgning og inntekt fra tilskudd og overføringer, kostnadsføres i takt med at aktivitetene utføres.

### Pensjoner

SRS 25 Ytelser til ansatte legger til grunn en forenklet regnskapsmessig tilnærming til pensjoner. Det er følgelig ikke gjort beregning eller avsetning for eventuell over-/underdekning i pensjonsordningen som tilsvarer NRS 6.

Pensjonspremie for den delen av Kystverket som er selvfinansierende (los-tilsatte) kostnadsføres i henhold til fastsatt premiebeløp (arbeidsgivers tilskudd) i den perioden premien påløper.

For øvrige ansatte, hvor pensjonen beregnes og gjøres opp på sentralt kapittel i statsbudsjettet, innhentes opplysninger om sats for pensjonspremie fra Statens Pensjonskasse (SPK). Estimert pensjonspremie kostnadsføres i virksomhetsregnskapet.

Se note 2 for mer detaljert beskrivelse av bokføring av pensjonspremien.

## KLASSIFISERING OG VURDERING AV ANLEGGSMIDLER

Anleggsmidler er varige og betydelige eiendeler som disponeres av virksomheten. Med varig menes utnyttbar levetid på 3 år eller mer. Med betydelig menes enkeltstående anskaffelser (kjøp) med anskaffelseskost på kr 30.000 eller mer.

Kystverket har fram til 2014 benyttet en aktiveringsgrense for balanseføring av driftsmidler på kr 200 000.

Anleggsmidler er fra 2015 balanseført til anskaffelseskost på kr 30 000 eller mer, fratrukket avskrivninger.

Kontorinventar og datamaskiner (PCer, servere m.m.) med utnyttbar levetid på 3 år eller mer er balanseført som egne grupper.

Anleggsmidler nedskrives til virkelig verdi ved en eventuell bruksendring, dersom virkelig verdi er lavere enn balanseført verdi.

### Investeringer i aksjer og andeler

Investeringer i aksjer og andeler er balanseført til kostpris. Dette gjelder både langsiktige og kortsiktige investeringer. Mottatt utbytte og andre utdelinger er inntektsført som annen finansinntekt.

## KLASSIFISERING OG VURDERING AV OMLØPSMIDLER OG KORTSIKTIG GJELD

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter anskaffelsestidspunktet. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmidler/langsiktig gjeld.

Omløpsmidler vurderes til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på opptakstidspunktet.

### Beholdning av varer og driftsmateriell

Beholdninger omfatter varer for salg og driftsmateriell som benyttes i eller utgjør en integrert del av virksomhetens offentlige tjenesteyting. Beholdninger av varer og driftsmateriell er verdsatt til det laveste av anskaffelseskost og netto realisasjonsverdi.

### Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuelle vurderinger av de enkelte fordringene.

### Valuta

Pengeposter i utenlandsk valuta er vurdert til kursen ved regnskapsårets slutt. Her er Norges Banks spotkurs per 31.12 lagt til grunn.

## STATENS KAPITAL

Statens kapital består av virksomhetskapskapital, avregninger og statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler i henhold til oppdatert SRS 1 Oppstillingsplaner for resultatregnskap og balanse av august 2015. Avsnittet viser statens samlede finansiering av virksomheten. Dette representerer en endring fra tidligere der avregninger og statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler var klassifisert som gjeld.

## Avregninger

Nettobeløpet av alle balanseposter, med unntak av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler, finansiert av avregnet med statskassen. Bruttobudsjetterte virksomheter presenterer ikke konsernkontoene i Norges Bank som bankinnskudd. Konsernkontoene inngår i avregnet med statskassen.

## Statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler

Balanseført verdi av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler har motpost i regnskapslinjen statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler.

## KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Det er ikke utarbeidet kontantstrømoppstilling. Tilnærmet lik informasjon er presentert i artskontorapporteringen som en del av årsregnskapet.

## OPPSTILLING AV BEVILGNINGSRAPPORTERING OG ARTSKONTORAPPORTERING

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen omfatter en øvre del med bevilgningsrapporteringen og en nedre del som viser beholdninger virksomheten står oppført med i kapitalregnskapet.

Oppstillingen av artskontorapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser grupper av kontoer som inngår i mellomværende med statskassen.

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen og artskontorapporteringen er utarbeidet med utgangspunkt i bestemmelsene punkt 3.4.2 – de grunnleggende prinsippene for årsregnskapet:

Regnskapet følger kalenderåret

- Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret
- Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp
- Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men gruppert etter ulike kontoplaner. Prinsippene korresponderer med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Sumlinje "Netto rapportert til bevilgningsregnskapet" er lik i begge oppstillingene.

Alle statlige virksomheter er tilknyttet statens konsernkontoordning i Norges Bank i henhold til krav i bestemmelsene pkt. 3.8.1. Ordinære forvaltningsorgan (bruttobudsjetterte virksomheter) tilføres ikke likviditet gjennom året. Ved årets slutt nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto ved overgang til nytt år.

## Bevilgningsrapportering

Bevilgningsrapporteringen viser regnskapstall som Kystverket har rapportert til statsregnskapet. Det stilles opp etter de kapitler og poster i bevilgningsregnskapet som Kystverket har fullmakt til å disponere. Oppstillingen viser alle finansielle eiendeler og forpliktelser Kystverket står oppført med i statens kapitalregnskap. Kolonnen samlet tildeling viser hva virksomheten har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for hver kombinasjon av kapittel/post.

Mottatte fullmakter til å belaste en annen virksomhets kombinasjon av kapittel/post (belastningsfullmakter) vises ikke i kolonnen for samlet tildeling, men er omtalt i note B til bevilgningsoppstillingen. Utgiftene knyttet til mottatte belastningsfullmakter er bokført og rapportert til statsregnskapet og vises i kolonnen for regnskap.

## Artskontorapportering

Artskontorapporteringen viser regnskapstall Kystverket har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter. Kystverket har en trekkrettighet for disponible tildelinger på konsernkonto i Norges bank. Tildelingene skal ikke inntektsføres og vises derfor ikke som inntekt i oppstillingen.

Note 7 til artskontorapporteringen viser forskjeller mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen.

## STATLIGE RAMMEBETINGELSER

### Selvassurandørprinsippet

Staten opererer som selvassurandør. Det er følgelig ikke inkludert poster i balanse eller resultatregnskap som søker å reflektere alternative netto forsikringskostnader eller forpliktelser.

### Statens konsernkontoordning

Statlige virksomheter omfattes av statens konsernkontoordning. Konsernkontoordningen innebærer at alle innbetalinger og utbetalinger daglig gjøres opp mot virksomhetens oppgjørskontoer i Norges Bank.

Bruttobudsjetterte virksomheter tilføres ikke likvider gjennom året. Virksomhetene har en trekkrettighet på sin konsernkonto. For bruttobudsjetterte virksomheter nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto i Norges Bank ved overgang til nytt regnskapsår.

# NOTE 1

## DRIFTSINNEKTER

	31.12.2015	31.12.2014
<b>INNEKT FRA BEVILGNINGER</b>		
Inntekt fra bevilgning fra overordnet departement*	-1 770 664 957	-2 197 642 298
Inntekt fra bevilgning fra andre departement, belastningsfullmakt*	-5 916 680	-299 671
- brutto benyttet til investeringer i immaterielle eiendeler og varige driftsmidler	186 019 541	208 234 257
- ubrukt bevilgning til investeringsformål (post 30-49)	122 786 459	59 264 743
+ utsatt inntekt fra avsetning knyttet til investeringer (avskrivninger)	-110 174 685	-101 848 917
+ utsatt inntekt fra avsetning knyttet til investeringer (bokført verdi avhendede anleggsmidler)	0	0
+ inntekt til dekning av pensjonskostnader**	-53 334 571	-52 477 536
- utbetaling av tilskudd til andre	65 449 355	164 221 770
Andre poster som vedrører bevilgninger (spesifiseres)	0	-55 678 006
<b>Sum inntekt fra bevilgninger</b>	<b>-1 565 835 538</b>	<b>-1 976 225 659</b>
*Vesentlige tildelinger skal spesifiseres per post på egne linjer.		
**Benyttes av virksomheter som får arbeidsgivers andel av pensjon dekket via samlet bevilgning til SPK.		
<b>INNEKT FRA TILSKUDD OG OVERFØRINGER</b>		
Tilskudd/overføring 1	0	0
Tilskudd/overføring 2	0	0
Tilskudd/overføring 3...	0	0
<b>Sum inntekt fra tilskudd og overføringer</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>INNEKT FRA GEBYRER</b>		
Kystavgift	0	2 915
Losavgift	-732 574 425	-747 645 906
Sikkerhetsavgift	-93 652 485	-82 299 972
<b>Sum inntekt fra gebyrer</b>	<b>-826 226 910</b>	<b>-829 942 964</b>
<b>SALGS- OG LEIEINNEKTER</b>		
Avgiftspliktig salg av varer og tjenester	-209 725	-4 649 887
Avgiftsfritt salg av varer og tjenester	-5 851 399	-10 802 812
Leie inntekter varige driftsmidler	-1 627 409	-1 161 812
<b>Sum salgs- og leieinntekter</b>	<b>-7 688 534</b>	<b>-16 614 511</b>
<b>GEVINST VED AVGANG ANLEGGSMIDLER</b>		
Salg av eiendom	0	0
Salg av maskiner, utstyr mv	0	0
Salg av andre driftsmidler	-52 043	-2 647 237
<b>Gevinst ved avgang av anleggsmidler</b>	<b>-52 043</b>	<b>-2 647 237</b>
<b>ANDRE DRIFTSINNEKTER</b>		
Eksterne refusjonsinntekter	-10 565 821	-10 026 366
Annen driftsrelatert inntekt (salg av fiskerihavner)	-1 110 000	-970 000
<b>Andre driftsinntekter</b>	<b>-11 675 821</b>	<b>-10 996 366</b>
<b>SUM DRIFTSINNEKTER</b>	<b>-2 411 478 847</b>	<b>-2 836 426 736</b>



## NOTE 1 FORTS.

### Grunnlag for inntektsføring av utgiftsbevilgning

Kapittel og post	Kontantprinsippet				Periodiseringsprinsippet
	Utgiftsbevilgning (samlet tildeling)	Inntektsbevilgning	Rapportert inntekt	Maksimalt beregnet grunnlag for inntektsføring	Inntektsført bevilgning
136001	1 767 647 000			1 767 647 000	716 144 622
136021	226 827 000			226 827 000	21 399 678
136030	587 394 000			587 394 000	539 539 094
136034	68 000 000			68 000 000	33 997 249
136045	298 311 000			298 311 000	198 631 315
136060	106 465 000			106 465 000	53 795 826
136071	5 000 000			5 000 000	2 327 755
436002		11 102 000	10 080 760	-10 080 760	
557774		834 768 000	846 885 083	-834 768 000	
<b>Sum</b>	<b>3 059 644 000</b>			<b>2 214 795 240</b>	<b>1 565 835 538</b>

Denne tabellen viser mottatte bevilgninger etter kontantprinsippet sammenholdt med inntektsført bevilgning i virksomhetsregnskapet etter periodiseringsprinsippet.

Kolonnen for utgiftsbevilgning består av bevilgninger overført fra foregående budsjettår og årets bevilgninger, redusert for avgitte belastningsfullmakter. Kolonnen for inntektsbevilgning viser eventuelle inntektskrav, og beløpet reduserer grunnlaget for inntektsføring. Kolonnen for rapportert inntekt viser inntekter rapportert til statsregnskapet ved årsslutt. Ved beregning av maksimalt grunnlag for inntektsføring er utgiftsbevilgningen redusert med det laveste av beløpene i kolonnen for henholdsvis inntektsbevilgning eller rapportert inntekt.

Inntektsført bevilgning i virksomhetsregnskapet kan aldri overskride beløpet som framgår i kolonnen maksimalt beregnet grunnlag for inntektsføring. Inntektsført bevilgning i virksomhetsregnskapet følger prinsippet om motsatt sammenstilling. Det vil si at inntekt fra bevilgning skal sammenstilles med påløpte kostnader i perioden. Mottatte belastningsfullmakter er inntektsført med trukket beløp.

## NOTE 2

### LØNNSKOSTNADER

	31.12.2015	31.12.2014
Lønn	769 075 935	757 278 967
Lønn balanseført ved egenutvikling av anleggsmidler (-)	-3 048 738	-2 131 346
Feriepenger	95 648 827	92 987 175
Arbeidsgiveravgift	105 734 700	101 650 361
Pensjonskostnader*	86 008 720	80 565 173
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-18 034 887	-18 089 948
Andre ytelser	11 502 142	15 299 565
<b>Sum lønnskostnader</b>	<b>1 046 886 698</b>	<b>1 027 559 945</b>
<b>Antall årsverk:</b>	<b>1 106</b>	<b>1 097</b>
<b>Antall ansatte:</b>	<b>1 115</b>	<b>1 103</b>

#### \* Nærmere om pensjonskostnader

Pensjonskostnaden i Kystverket er todelt:

#### Pensjonskostnader for ansatte innenfor lostjenesten

For ansatte i lostjenesten betaler Kystverket arbeidsgiverandelen av pensjonspremien til Statens Pensjonskasse (SPK). Premiesats for 2015 er 12 prosent, og pensjonskostnad utgjør kr 38 531 135.

#### Pensjonskostnader for øvrige ansatte

For de øvrige ansatte blir pensjonspremien beregnet, men ikke innbetalt til SPK. Pensjonspremie dekkes i samsvar med sentral ordning i staten. Det er i regnskapet lagt til grunn en estimert sats for beregning av pensjonskostnad for ansatte utenom lostjenesten. Premiesats er i 2015 estimert av SPK til 14 prosent, hvorav 2 prosent utgjør medlemsinnskudd. Premiesats er beregnet blant annet ut fra alderssammensetning for de ansatte, samt pensjonsalder. Pensjonene er kostnadsført basert på denne satsen multiplisert med påløpt pensjonsgrunnlag. Pr 31.12.15 utgjør kalkulert pensjonskostnad (12 prosent) for ansatte utenom loser kr 41 538 908 og 2 prosent medlemsinnskudd utgjør kr 5 938 677.

14,1 prosent arbeidsgiveravgift av kalkulatorisk pensjonskostnad utgjør kr 5 856 986.

Vi viser for øvrig til note 1 om resultatføring av kalkulatoriske inntekter til pensjoner.

## NOTE 3

### IMMATERIELLE EIENDELER

	Forskning og utvikling	Programvare og lignende rettigheter	Immaterielle eiendeler under utførelse	Sum
Anskaffelseskost 01.01.2015	0	107 635 192	0	107 635 192
Tilgang i 2015	0	0	0	0
Avgang anskaffelseskost i 2015 (-)	0	0	0	0
Fra immaterielle eiendeler under utførelse til annen gruppe i 2015	0	26 772 681	0	26 772 681
<b>Anskaffelseskost 31.12.2015</b>	<b>0</b>	<b>134 407 874</b>	<b>0</b>	<b>134 407 874</b>
Akkumulerte nedskrivninger 01.01.2015	0	0	0	0
Nedskrivninger i 2015	0	0	0	0
Akkumulerte avskrivninger 01.01.2015	0	57 880 615	0	57 880 615
Ordinære avskrivninger i 2015	0	15 775 839	0	15 775 839
Akkumulerte avskrivninger avgang i 2015 (-)	0	0	0	0
<b>Balanseført verdi 31.12.2015</b>	<b>0</b>	<b>60 751 419</b>	<b>0</b>	<b>60 751 419</b>
Avskrivningssatser (levetider)	Virksomhets-spesifikt	5 år / lineært	Ingen avskrivning	

## NOTE 4

### VARIGE DRIFTSMIDLER

	Tomter	Bygninger og annen fast eiendom	Maskiner og transportmidler	Driftsløsøre, inventar, verktøy o.l.	Anlegg under utførelse	Infrastruktur-eiendeler	Sum
Anskaffelseskost 01.01.2015	203 700	76 835 610	737 947 540	853 917 057	181 529 716	0	1 850 433 624
Tilgang i 2015	0	0	3 620 847	5 094 030	177 304 664	0	186 019 541
Avgang anskaffelseskost i 2015 (-)	0	0	-532 484	-43 399 312	0	0	-43 931 796
Fra anlegg under utførelse til annen gruppe i 2015	0	1 660 792	16 728 614	128 519 466	-173 681 554	0	-26 772 681
<b>Anskaffelseskost 31.12.2015</b>	<b>203 700</b>	<b>78 496 403</b>	<b>757 764 518</b>	<b>944 131 241</b>	<b>185 152 826</b>	<b>0</b>	<b>1 965 748 688</b>
Akkumulerte nedskrivninger 01.01.2015	0	0	0	0	0	0	0
Nedskrivninger i 2015	0	0	0	0	0	0	0
Akkumulerte avskrivninger 01.01.2015	0	14 546 720	308 543 465	495 348 168	0	0	818 438 353
Ordinære avskrivninger i 2015	0	1 625 707	32 200 494	60 572 644	0	0	94 398 845
Akkumulerte avskrivninger avgang i 2015 (-)	0	0	-532 484	-43 399 312	0	0	-43 931 796
Rest verdi avgang/salg	0	0	0	304 051	0	0	304 051
<b>Balansført verdi 31.12.2015</b>	<b>203 700</b>	<b>62 323 975</b>	<b>417 553 042</b>	<b>431 305 690</b>	<b>185 152 826</b>	<b>0</b>	<b>1 096 539 234</b>
Avskrivningssatser (levetider)	Ingen avskrivning	10-60 år dekomponert lineært	3-15 år lineært	3-15 år lineært	Ingen avskrivning	Virksomhets-spesifikt	
Avhendelse av varige driftsmidler i 2015:							
Salgssum ved avgang anleggsmidler						52 043	52 043
- Bokført verdi avhendede anleggsmidler						304 051	304 051
<b>= Regnskapsmessig gevinst/tap</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-252 008</b>	<b>-252 008</b>

# NOTE 5

## ANDRE DRIFTSKOSTNADER

	31.12.2015	31.12.2014
<b>Husteie</b>	<b>52 892 337</b>	<b>52 304 473</b>
<b>Vedlikehold egne bygg og anlegg</b>	<b>7 658 723</b>	<b>3 334 732</b>
<b>Vedlikehold og ombygging av leide lokaler</b>	<b>206 589</b>	<b>236 855</b>
<b>Andre kostnader til drift av eiendom og lokaler</b>	<b>20 119 731</b>	<b>25 025 180</b>
<b>Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.</b>	<b>59 192 195</b>	<b>72 482 826</b>
<b>Mindre utstysanskaffelser</b>	<b>14 888 004</b>	<b>21 032 037</b>
<b>Utstysanskaffelser til navigasjonsinnretninger</b>	<b>60 407 857</b>	<b>69 448 601</b>
<b>Leie av maskiner, inventar og lignende</b>	<b>134 140 323</b>	<b>188 295 016</b>
Leie fartøy i forb.med slepebåtberedskap	110 365 000	138 418 000
Leie fartøy i forb.med oljevernaksjon "U-864"	0	24 655 000
<b>Konsulenter og andre kjøp av tjenester fra eksterne</b>	<b>235 424 153</b>	<b>296 742 467</b>
Helikoptertransport/leie losbåttjenester	27 942 000	32 926 000
Kjøp av fremmede tjenester knyttet til fiskerihavner	3 296 000	6 316 000
Kjøp av fremmede tjenester knyttet til utbygging av farleder og navigasjonsinnretninger	12 357 000	9 134 000
Kjøp av fremmede tjenester knyttet til los	13 849 000	16 183 000
Kjøp av fremmede tjenester knyttet til Barents Watch	29 546 000	47 856 000
Kjøp av fremmede tjenester knyttet til oljevernberedskap	44 186 000	46 654 000
Kjøp av fremmede tjenester knyttet til isbryting	6 385 000	9 835 000
Kjøp av entreprenørtjenester	37 167 000	62 526 000
Fly- og satelittovervåking	23 130 000	29 227 000
<b>Reiser og diett</b>	<b>110 743 124</b>	<b>110 967 306</b>
<b>Kontorkostnader</b>	<b>67 426 305</b>	<b>76 495 822</b>
<b>Øvrige driftskostnader*</b>	<b>67 918 856</b>	<b>94 941 484</b>
Bensin, diesellole	61 962 000	82 492 000
<b>Sum andre driftskostnader</b>	<b>831 018 198</b>	<b>1 011 306 801</b>

Oversikt over årlige leibeløp i henhold til leieavtaler*	Varighet mellom ett og fem år	Varighet over fem år	Sum
<b>Husleieavtaler</b>	<b>8 887 061</b>	<b>34 466 852</b>	<b>43 353 913</b>
<b>Leieavtaler knyttet til immaterielle eiendeler</b>	<b>138 267 924</b>	<b>1 889 750</b>	<b>140 157 674</b>
Beredskapsavtaler	138 267 924	1 889 750	
<b>Leieavtaler knyttet til varige driftsmidler</b>	<b>1 281 020</b>	<b>76 419</b>	<b>1 357 439</b>
Leasing biler	1 281 020		
Multifunksjonsmaskiner		76 419	
<b>Øvrige leieavtaler</b>	<b>4 716 871</b>	<b>723 908</b>	<b>5 440 779</b>
Linjeleie	3 148 744		
Øvrige leieavtaler	1 568 127	723 908	
<b>Sum leieavtaler</b>			<b>190 309 805</b>

## NOTE 6

### FINANSINTEKTER OG FINANSKOSTNADER

	31.12.2015	31.12.2014
<b>FINANSINTEKTER</b>		
Renteinntekter	-1 630 698	-2 473 188
Valutagevinst (agio)	-30 959	-14 140
Annen finansinntekt	-20 000	-2 150
<b>Sum finansinntekter</b>	<b>-1 681 656</b>	<b>-2 489 477</b>
<b>FINANSKOSTNADER</b>		
Rentekostnad	19 045	22 595
Valutatap (disagio)	175 727	79 412
<b>Sum finanskostnader</b>	<b>194 772</b>	<b>102 007</b>

## NOTE 7A

### SAMMENHENG MELLOM AVREGNET MED STATSKASSEN OG MELLOM- VÆRENDE MED STATSKASSEN (BRUTTOBUDSJETTERTE VIRKSOMHETER)

A) AVREGNET MED STATSKASSEN	31.12.2015	31.12.2014	Endring
<b>IMMATERIELLE EIENDELER, VARIGE DRIFTSMIDLER OG FINANSIERING AV DISSE</b>			
Immaterielle eiendeler	60 751 419	49 713 926	11 037 493
Varige driftsmidler	1 096 539 234	1 031 995 271	64 543 963
Statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler	-1 157 290 654	-1 081 709 198	-75 581 456
<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>
<b>FINANSIELLE ANLEGGSMIDLER</b>			
Investeringer i aksjer og andeler	7 000	7 000	0
Obligasjoner	0	0	0
Andre fordringer	958 500	0	958 500
<b>Sum</b>	<b>965 500</b>	<b>7 000</b>	<b>958 500</b>
<b>OMLØPSMIDLER</b>			
Beholdninger av varer og driftsmateriell	35 409 061	22 136 689	13 272 372
Kundefordringer	84 007 337	80 510 979	3 496 357
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	728 385	18 978 728	-18 250 343
Andre fordringer	10 251 457	8 210 361	2 041 096
Bankinnskudd, kontanter og lignende	108 975	99 644	9 329
<b>Sum</b>	<b>130 505 215</b>	<b>129 936 403</b>	<b>568 812</b>
<b>LANGSIKTIGE FORPLIKTELSER OG GJELD</b>			
Avsetninger langsiktige forpliktelser	0	0	0
Øvrig langsiktig gjeld	-377 900 000	-369 009 000	-8 891 000
<b>Sum</b>	<b>-377 900 000</b>	<b>-369 009 000</b>	<b>-8 891 000</b>
<b>KORTSIKTIG GJELD</b>			
Leverandørgjeld	-113 914 624	-71 159 746	-42 754 878
Skyldig skattetrekk	-39 425 739	-41 394 478	1 968 739
Skyldige offentlige avgifter	-13 111 746	-12 481 795	-629 951
Avsatte feriepenger	-99 157 994	-93 763 398	-5 394 597
Mottatt forskuddsbetaling	-13 837 535	-13 871 835	34 300
Annen kortsiktig gjeld	-53 952 484	-121 017 349	67 064 865
<b>Sum</b>	<b>-333 400 122</b>	<b>-353 688 601</b>	<b>20 288 479</b>
<b>Avregnet med statskassen*</b>	<b>-579 829 408</b>	<b>-592 754 198</b>	<b>12 924 790</b>

Finansieringen av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler framgår som hovedregel av regnskapslinjen Statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler. Finansieringen av nettosummen av omløpsmidler og kortsiktig gjeld framgår som hovedregel av regnskapslinjen Avregnet med statskassen.

## NOTE 7A FORTS.

AVSTEMMING AV ENDRING I AVREGNET MED STATSKASSEN (KONGRUENSAVVIK)	
Konsernkonto utbetaling	-2 751 949 430
Konsernkonto innbetaling	916 082 806
<b>Netto trekk konsernkonto</b>	<b>-1 835 866 624</b>
- Innbetaling innkrevingsvirksomhet og andre overføringer	0
+ Utbetaling tilskuddsforvaltning og andre overføringer	65 449 355
+ Inntektsført fra bevilgning (underkonto 1991 og 1992)	1 588 041 772
- Gruppeliv/arbeidsgiveravgift (underkonto 1985 og 1986)	-99 554 378
+ Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift (underkonto 1987)	281 106 384
- Tilbakeførte utsatte inntekter ved avgang anleggsmidler, der avsetningen ikke er resultatført (underkonto 1996)	0
Korrigerings av avsetning for feriepenger (ansatte som går over i annen statlig stilling)	0
Andre avstemmingsposter (anlegg 1770, se forklaring fra DFØ)	0
<b>Forskjell mellom resultatført og netto trekk på konsernkonto</b>	<b>-823 492</b>
Resultat av periodens aktiviteter før avregning med statskassen	-12 101 299
<b>Sum endring i avregnet med statskassen*</b>	<b>-12 924 790</b>
*Sum endring i avregnet med statskassen skal stemme med sum i endringskolonnen ovenfor.	

## NOTE 7B

### SAMMENHENG MELLOM AVREGNET MED STATSKASSEN OG MELLOMVÆRENDE MED STATSKASSEN (BRUTTOBUDSJETTERTE VIRKSOMHETER)

B) FORSKJELLEN MELLOM AVREGNET MED STATSKASSEN OG MELLOMVÆRENDE MED STATSKASSEN	31.12.2015	31.12.2015	
	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
<b>IMMATERIELLE EIENDELER, VARIGE DRIFTSMIDLER OG FINANSIERING AV DISSE</b>			
Immaterielle eiendeler	60 751 419	0	60 751 419
Varige driftsmidler	1 096 539 234	0	1 096 539 234
Statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler	-1 157 290 654	0	-1 157 290 654
<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>FINANSIELLE ANLEGGSMIDLER</b>			
Investeringer i aksjer og andeler	7 000	0	7 000
Obligasjoner	0	0	0
Andre fordringer	958 500	958 500	0
<b>Sum</b>	<b>965 500</b>	<b>958 500</b>	<b>7 000</b>
<b>OMLØPSMIDLER</b>			
Beholdninger av varer og driftsmateriell	35 409 061	0	35 409 061
Kundefordringer	84 007 337	0	84 007 337
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	728 385	0	728 385
Andre fordringer	10 251 457	1 277 680	8 973 777
Bankinnskudd, kontanter og lignende	108 975	83 614	25 362
<b>Sum</b>	<b>130 505 215</b>	<b>1 361 294</b>	<b>129 143 921</b>
<b>LANGSIKTIGE FORPLIKTELSER OG GJELD</b>			
Avsetninger langsiktige forpliktelser	0	0	0
Øvrig langsiktig gjeld	-377 900 000	-377 900 000	0
<b>Sum</b>	<b>-377 900 000</b>	<b>-377 900 000</b>	<b>0</b>
<b>KORTSIKTIG GJELD</b>			
Leverandørgjeld	-113 914 624	0	-113 914 624
Skyldig skattetrekk	-39 425 739	-39 425 739	0
Skyldige offentlige avgifter	-13 111 746	-465 627	-12 646 118
Avsatte feriepenger	-99 157 994	0	-99 157 994
Mottatt forskuddsbetaling	-13 837 535	0	-13 837 535
Annen kortsiktig gjeld	-53 952 484	-4 271 763	-49 680 721
<b>Sum</b>	<b>-333 400 122</b>	<b>-44 163 129</b>	<b>-289 236 993</b>
<b>Sum</b>	<b>-579 829 408</b>	<b>-419 743 335</b>	<b>-160 086 072</b>

Mellomværende med statskassen består av kortsiktige fordringer og gjeld som etter økonomiregelverket er rapportert til statsregnskapet (S-rapport).

Avregnet med statskassen viser finansieringen av virksomhetens netto omløpsmidler. Netto omløpsmidler består av kortsiktige eiendeler som beholdninger og kundefordringer, redusert for kortsiktig gjeld som leverandørgjeld og skyldige skatter og avgifter. Dersom virksomheten har finansielle anleggsmidler eller langsiktige forpliktelser inngår disse i beregningen av avregnet med statskassen.



## NOTE 8

### TILSKUDDSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGER FRA STATEN

	31.12.2015	31.12.2014
Tilskudd til NSSR	0	81 170 000
Tilskudd til fiskerihavner	53 795 826	72 059 472
Medlemsavgifter	0	65 024
Tilskudd til IAPH	0	10 076
Tilskudd til IALA	0	117 200
Tilskudd til etatsmuseum	9 325 773	6 799 999
Tilskudd til havnearbeid	2 327 756	0
Andre bidrag/tilskudd	0	4 000 000
<b>Sum utbetalinger av tilskudd til andre</b>	<b>65 449 355</b>	<b>164 221 770</b>

## NOTE 9

### INVESTERINGER I AKSJER OG SELSKAPSANDELER

	Forretnings- kontor	Ervervs- dato	Antall aksjer	Eier- andel	Stemme- andel	Årsresultat i selskapet (2014)	Balanseført egenkapital i selskapet (31.12.2014)	Balanseført verdi kapital- regnskap	Balanseført verdi virksomhets- regnskap
<b>Aksjer</b>									
Framsenteret AS	Tromsø	12.02.2003	14	11,5 %	11,5 %	69 805	1 258 262	7 000	7000
<b>Balanseført verdi 31.12.2015</b>								<b>7 000</b>	<b>7 000</b>

## NOTE 10

### BEHOLDNINGER AV VARER OG DRIFTSMATERIELL

	31.12.2015	31.12.2014
<b>ANSKAFFELSESKOST</b>		
Beholdninger anskaffet til internt bruk i virksomheten	35 409 061	22 136 689
Råvarer og innkjøpte halvfabrikata	0	0
Varer under tilvirkning	0	0
Ferdige egentilvirkede varer	0	0
Innkjøpte varer (ferdigvarer)	0	0
<b>Sum anskaffelseskost</b>	<b>35 409 061</b>	<b>22 136 689</b>
<b>UKURANS</b>		
Ukurans i råvarer og innkjøpte halvfabrikata	0	0
Ukurans i varer under tilvirkning	0	0
Ukurans i ferdige egentilvirkede varer	0	0
Ukurans i innkjøpte varer (ferdigvarer)	0	0
<b>Sum ukurans</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Sum beholdninger av varer og driftsmateriell</b>	<b>35 409 061</b>	<b>22 136 689</b>

## NOTE 11

### KUNDEFORDRINGER

	31.12.2015	31.12.2014
Kundefordringer til pålydende	85 988 752	80 918 607
Avsatt til forventet tap (-)	-1 253 030	-407 628
<b>Sum kundefordringer</b>	<b>84 735 722</b>	<b>80 510 979</b>

## NOTE 12

### OPPTJENTE, IKKE FAKTURERTE INNTEKTER / MOTTATT FORSKUDDSBETALING

Opptjente, ikke fakturerte inntekter (fordring)	31.12.2015	31.12.2014
Losavgift	0	16 423 066
Sikkerhetsavgift	0	2 555 662
<b>Sum opptjente, ikke fakturerte inntekter</b>	<b>0</b>	<b>18 978 728</b>

Mottatt forskuddsbetaling (gjeld)	31.12.2015	31.12.2014
Losavgift, årsavgift	-10 797 624	-11 273 284
Sikkerhetsavgift, årsavgift	-3 039 911	-2 598 551
<b>Sum mottatt forskuddsbetaling</b>	<b>-13 837 535</b>	<b>-13 871 835</b>

## NOTE 13

### ANDRE KORTSIKTIGE FORDRINGER

	31.12.2015	31.12.2014
Forskuddsbetalt lønn	42 500	349 782
Stående reiseforskudd – statsloser *	0	1 012 500
Andre reiseforskudd	-9 420	24 813
Personallån	607 462	405 448
Fordringer på NAV	1 095 191	2 215 280
Forskuddsbetalte husleie	5 967 000	1 886 210
Andre forskuddsbetalte kostnader	2 548 724	2 316 328
<b>Sum andre kortsiktige fordringer</b>	<b>10 251 457</b>	<b>8 210 361</b>

\* Stående reiseforskudd til statsloser er omklassifisert til langsiktige fordringer i 2015.

## NOTE 14

### BANKINNSKUDD, KONTANTER OG LIGNENDE

	31.12.2015	31.12.2014
Øvrige bankkontoer	0	0
Kontantbeholdninger	108 975	99 646
<b>Sum bankinnskudd, kontanter og lignende</b>	<b>108 975</b>	<b>99 646</b>

## NOTE 15

### ANNEN KORTSIKTIG GJELD

	31.12.2015	31.12.2014
Påløpt lønn ved periodeslutt	-20 186 644	-20 343 997
Skyldige reiseutgifter ved periodeslutt	-7 775 000	-6 900 000
Pensjonspremie, arb.giverandel los 2014	0	-15 122 132
Avsetning yrkesskadepremie 2014	0	-53 025
Avsatt kostnader, entreprenører	0	-22 338 000
Avsatt kostnader/fartøysleie i forbindelse med slepebåtberedskap	-10 287 000	-11 592 567
Avsatt framskutt varelager, fartøy	0	6 135 000
Avsatt bunkersbeholdning, fartøy	0	3 119 000
Foreløpig oppgjør "Crete Cement"	0	-4 800 000
Foreløpig oppgjør "Celina"	0	-5 750 000
Avsatt kostnader BarentsWatch	-2 936 400	-10 303 000
Andre påløpte kostnader	-12 767 440	-33 068 629
<b>Sum annen kortsiktig gjeld</b>	<b>-53 952 484</b>	<b>-121 017 349</b>

## NOTE 16

### VAREKOSTNAD

	31.12.2015	31.12.2014
Innkjøp av driftsmaterialer	391 406	310 565
Frakt, toll og spedisjon	166 403	71 906
Beholdningsendring	1 340 633	-1 818 917
Ukurans	-183 647	0
Bygg- og anleggsentrepriser	107 176 719	210 568 484
Entrepriser - utdypingsanlegg	201 515 251	106 302 357
Entrepriser - landanlegg	39 450 385	79 458 217
Konsulenttjenesten utenfor rammeavtale	3 959 057	4 565 560
Rammeavtale ingeniørtjenester	11 192 350	9 690 075
Rammeavtale hydrografi/geodesi m/feltarbeid	17 999 841	10 601 885
Rammeavtale analyser m/feltarbeid	7 642 941	6 341 697
Rammeavtale miljø m/feltarbeid	15 669 489	19 002 325
Rammeavtale for samf.øk.analyser	6 464 025	1 673 393
<b>Sum varekostnad</b>	<b>412 784 852</b>	<b>446 767 547</b>

## NOTE 17

### LANGSIKTIG GJELD

	31.12.2015	31.12.2014
Foreløpig oppgjør "Server" (Assuranceforeningen)	-130 000 000	-130 000 000
Foreløpig oppgjør "Full City" (advokatfirma Ræder DA)	-170 000 000	-170 000 000
Foreløpig oppgjør "Godafoss" (Wikborg Rein & Co)	-73 100 000	-69 000 000
Foreløpig oppgjør "Crete Cement" (Assuranceforeningen)	-4 800 000	0
UD prosjekt i Arktisk råd, Polar koden	0	-9 000
<b>Sum langsiktig gjeld</b>	<b>-377 900 000</b>	<b>-369 009 000</b>

## NOTE 18

### LANGSIKTIGE FORDRINGER

	31.12.2015	31.12.2014
Stående reiseforskudd - statsloser	958 500	0
<b>Sum langsiktige fordringer</b>	<b>958 500</b>	<b>0</b>

Reiseforskudd til statsloser er omklassifisert fra kortsiktig til langsiktige fordringer i 2015.

## NOTE 19

# RESULTATSPESIFIKASJON FOR OPPDRAGENE NAVIGASJONSINSTALLASJONER, LOS OG TRAFIKKSENTRALER

Resultatregnskapene viser ovennevnte oppdrag's samlede inntekter og kostnader.

Inntektene kan deles i to hovedgrupper, salg til eksterne kunder, og salg til andre resultatområder i Kystverket. Kostnadene gir et samlet bilde over påløpte kostnader for oppdragene.

Statsoppdragsinntektene inkluderer både dekning av påløpte kostnader ved driften og dekning av investeringer som skal dekkes av staten.

Interne transaksjoner mellom de tre oppdragsenhetene og andre resultatområder i Kystverket er ikke eliminert ved presentasjon av resultatregnskapet for navigasjonsinstallasjoner, los og trafikksentraler.

Oppdrag 1.3 Navigasjonsinstallasjoner	Regnskap 2015 a	Budsjett 2015 b	Avvik c=b-a	Avvik % (c/b)*100	% forbruk av budsjett
Inntekt fra bevilgninger	-346 550 220	-362 648 767	-16 098 547	4 %	96 %
Salg og leieinntekter	-450 406	-510 000	-59 594	12 %	88 %
Andre driftsinntekter	-71 500	-	71 500		
<b>Sum inntekter</b>	<b>-347 072 126</b>	<b>-363 158 767</b>	<b>-16 086 641</b>	<b>4 %</b>	<b>96 %</b>
Varekostnader	545 443	15 300 000	14 754 557	96 %	4 %
Lønnskostnader	29 738 330	30 079 227	340 897	1 %	99 %
Avskrivninger	1 180 604	1 175 840	-4 764	0 %	100 %
Andre driftskostnader	315 607 749	316 603 700	995 951	0 %	100 %
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>347 072 126</b>	<b>363 158 767</b>	<b>16 086 641</b>	<b>4 %</b>	<b>96 %</b>
<b>Resultat</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		

Forklaring av resultat	Regnskap 2015	Budsjett 2015
- Avvik bokførte avskrivninger mot budsjett	4 764	
- Avvik faktiske gebyrinntekter mot budsjetterte gebyrinntekter	-	
- Avvik faktiske statsoppdragsinntekter mot budsjettert	16 098 547	
- Andre forhold: mindreforbruk driftskostnader, utenom avskrivninger	-16 091 405	
- Andre forhold: salgs og leieinntekter, ikke budsjettert	59 594	
- Andre forhold: andre inntekter, ikke budsjettert	-71 500	
- Andre forhold: Budsjettert resultat utenom avskrivninger og statsoppdrag	-	-
<b>Resultat</b>	<b>-0</b>	<b>-</b>

Oppdrag 2.1 Los	Regnskap 2015 a	Budsjett 2015 b	Avvik c=b-a	Avvik % (c/b)*100	% forbruk av budsjett
-----------------	--------------------	--------------------	----------------	----------------------	--------------------------

## NOTE 19 FORTS.

Losavgiftinntekter	-732 574 425	-757 400 000	-24 825 575	3 %	97 %
Motpost avskrivninger	-22 261 655	-15 296 148	6 965 507	-46 %	146 %
Salg og leieinntekter	-178 939	-	178 939		
Gevinst ved salg av AM	-	-	-		
Andre driftsinntekter	-1 717 919	-	1 717 919		
<b>Sum inntekter</b>	<b>-756 732 939</b>	<b>-772 696 148</b>	<b>-15 963 210</b>	<b>2 %</b>	<b>98 %</b>
Varekostnader	86 158	-	-86 158		
Lønnskostnader	527 423 808	544 619 187	17 195 379	3 %	97 %
Avskrivninger	22 261 655	15 296 148	-6 965 507	-46 %	146 %
Andre driftskostnader	197 654 506	197 778 593	124 087	0 %	100 %
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>747 426 127</b>	<b>757 693 928</b>	<b>10 267 801</b>	<b>1 %</b>	<b>99 %</b>
<b>Resultat</b>	<b>-9 306 811</b>	<b>-15 002 220</b>	<b>-5 695 409</b>	<b>38 %</b>	<b>62 %</b>

Forklaring av resultatet	Regnskap 2015	Budsjett 2015
- Avvik faktiske avskrivninger mot budsjetterte avskrivninger	-6 965 507	
- Avvik faktiske gebyrinntekter mot budsjetterte gebyrinntekter (merinntekt)	24 825 575	
- Andre forhold: mindreforbruk driftskostnader	-10 267 801	
- Andre forhold: gevinst ved salg av AM, ikke budsjettert	-	
- Andre forhold: andre driftsinntekter, ikke budsjettert	-1 896 858	
- Andre forhold: Budsjettert resultat utenom avskrivninger	-15 002 220	-15 002 220
<b>Resultat</b>	<b>-9 306 811</b>	<b>-15 002 220</b>

\* I hht til forpliktelsesmodellen skal årlige investeringer avsettes i balansen og reverseres i takt med avskrivninger. Dette medfører at det vil påløpe en kalkulatorisk inntekt lik årlige avskrivninger. Det vises for øvrig til note 8.

Oppdrag 2.2 Trafikksentraler (eks. Vardø VTS)	Regnskap 2015 a	Budsjett 2015 b	Avvik c=b-a	Avvik % (c/b)*100	% forbruk av budsjett
Sikkerhetsavgiftinntekter	-93 652 485	-92 752 000	900 485	-1 %	101 %
Motpost avskrivninger	-12 226 098	-7 436 506	4 789 593	-64 %	164 %
Salg og leieinntekter	-21 567	-	21 567		
Andre driftsinntekter	-	-	-		
<b>Sum inntekter</b>	<b>-105 900 150</b>	<b>-100 188 506</b>	<b>5 711 644</b>	<b>-6 %</b>	<b>106 %</b>
Varekostnader	9 718	-	-9 718		
Lønnskostnader	65 746 520	66 315 728	569 208	1 %	99 %
Avskrivninger	12 226 098	7 436 506	-4 789 593	-64 %	164 %
Andre driftskostnader	20 359 477	20 413 379	53 902	0 %	100 %
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>98 341 814</b>	<b>94 165 613</b>	<b>-4 176 201</b>	<b>-4 %</b>	<b>104 %</b>
<b>Resultat</b>	<b>-7 558 336</b>	<b>-6 022 893</b>	<b>1 535 443</b>	<b>-25 %</b>	<b>125 %</b>

Forklaring av resultatet	Regnskap 2015	Budsjett 2015
- Avvik faktiske avskrivninger mot budsjetterte avskrivninger	-4 789 593	
- Avvik faktiske gebyrinntekter mot budsjetterte gebyrinntekter (merinntekt)	-900 485	
- Andre forhold: Merforbruk driftskostnader i forhold til budsjett	4 176 201	
- Andre forhold: Merinntekt, salg og leieinntekter og andre inntekter	-21 567	
- Andre forhold: Budsjettert driftsresultat utenom avskrivninger	-6 022 893	-6 022 893
<b>Resultat</b>	<b>-7 558 336</b>	<b>-6 022 893</b>

# VEDLEGG 1

## OVERSIKT OVER KYSTVERKETS PROSJEKTER INNEN FARLEDSTILTAK OG FISKERIHAVNER I 2015

Farledstiltak (tall i mill. kroner)

A: Farleds-tiltak	Intern prosjekt-kalkyle per 1.1.15	Endring i kalkyle	Kalkyle per 31.12.15	Fullførings-grad i %	Status framdrift	Status økonomi	Risikovurdering
Leirpollen	124	0	124	0 %	Tiltaket innseiling Leirpollen ligger i et område med flere verneområder og mange begrensende faktorer, og det ble avklart tidlig at tiltaket ikke kunne påbegynnes i 2015. Det planlegges for oppstart høsten 2016.	Ikke startet opp.	Tiltaket ligger i et område med flere verneinteresser og med potensielle miljømessige restriksjoner. Vurderingene så langt viser at det vil være en viss risiko knyttet til om oppstart i første produksjonsvindu vinter 2016/2017 er mulig.
Innseiling til Bodø	146	0	146	1 %	Prosjektet ble forsinket grunnet utfordringer knyttet til avklaringer rundt deponiløsninger, og det ble ikke oppstart i 2015 som planlagt. Arbeidet forventes startet opp i 2016.	Ikke startet opp.	Forventes utlyst første halvår 2016.
Borg II	331	63	394	2 %	Prosjektet ble gitt oppstartsbevilgning i 2015. Dette ble i forbindelse med revidert statsbudsjett fjernet igjen. Se ellers kommentar under Borg havn Røsvikrenna ovenfor vedrørende videre prosess for totalprosjektet.	Påløpne kostnader knyttet til forundersøkelser og kartlegging.	Det foreligger ikke bevilgning til prosjektet i 2016.
Borg Havn Røsvikrenna	264	287	551	11 %	Årsaken til den store økningen i kalkylen er i stor grad knyttet til kostnader med håndtering av forurensete masser. Prosjekt- og utredningsunderlag for Borg havn Røsvikrenna er gjennomgått på nytt og besvart i henhold til egen bestilling i 2015. Søknad om mudring, sprengning og deponering for begge Borg-prosjektene er oversendt Miljødirektoratet for behandling. Departementet vil awente behandling av Kystverkets søknad til Miljødirektoratet før det tas stilling til videre håndtering av totalprosjektet.	Påløpne kostnader knyttet til forundersøkelser og kartlegging.	Det foreligger ikke bevilgning til prosjektet i 2016.
Innseilingen til Oslo	157	0	157	17 %	Prosjektet ble forsinket grunnet forsinket oppstartstillatelser. Utdypingsprosjektet ble startet opp i november 2015 og vil bli avsluttet høst 2016. Arbeid med nye navigasjonsinstallasjoner vil bli startet opp i 2016 og avsluttet i 2017.	Foreløpig ingen endring i totalprognose	Prosjekt med betydelig interessentaktivitet.
Stadt undersøkelser	9	13	22	31 %	Kystverket skal utarbeide reguleringsplan med konsekvensutredning samt forprosjekt, og som grunnlag for en KS2-prosedyre. Planprogrammet ble vedtatt i 2015, og arbeidet med den resterende leveransen er i gang. Kystverkets plan om en endelig leveranse av vedtatt reguleringsplan og forprosjekt våren 2017 opprettholdes.	Kostnadspådrag ihht framdrift i forprosjekt.	Framdriften i arbeidet med å framskaffe et godt beslutningsgrunnlag går ihht plan.
Svelgen	9	1	10	90 %	Prosjektet helt i avslutningsfase med ferdigstilling tidlig 2016.	ihht plan	ihht plan
Polarbase (Post 34)	79	-37	42	93 %	Som kompensasjon for oppheving av differensiert arbeidsgiveravgift, ble det bevilget midler for gjennomføring av to nye farledstiltak. Innseiling Polarbase ble ferdigstilt i 2015.	Ferdigstilt om lag ihht plan.	ihht plan
Olstokvær	32	18	50	97 %	I forbindelse med utfordringer knyttet til bygging av navigasjons-installasjonen ble kontrakten med opprinnelig entreprenør hevet. Det foregår nå en rettsvist i forbindelse med denne kontraktshevingen. Ny entreprenør ble kontrahert og prosjektet er ferdigstilt.	Noe økte kostnader knyttet til etablering av nautisk merke.	Pågående rettsvist
Finnsnes-renna	111	4	115	100 %	Prosjekt ferdigstilt med unntak av merking som gjennomføres tidlig i 2016.	En begrenset merkostnad knyttet til nymerking.	Kun merking gjenstår. Noe merkostnad.

Florø	46	8	54	100 %	Prosjekt ferdigstilt i 2015	Merkostnader på om lag 13 mill i 2015 grunnet forsinkelser, deponi-kostnader og rederi-kostnader.	Avsluttet, men med noe merkostnad.
Harstadbotn	38	1	39	100 %	Prosjekt ferdigstilt i 2015.	Økonomi ihht plan	ihht plan
Innseiling Bergen	19	-2	17	100 %	Prosjekt ferdigstilt i 2015.	Økonomi ihht plan	ihht plan
innseiling Ålesund	8	3	11	100 %	Prosjekt ferdigstilt i 2015.	Noe høyere prosjektkostnad grunnet høyere tilbud enn forventet.	Avsluttet, men med noe merkostnad.
<b>SUM</b>	<b>1373</b>	<b>359</b>	<b>1732</b>				

### Fiskerihavnetiltak (tall i mill. kroner)

B: Fiskerihavnetiltak	Intern prosjekt-kalkyle per 1.1.15	Endring i kalkyle	Kalkyle per 31.12.15	Fullføringsgrad i %	Status framdrift	Status Økonomi	Risikovurdering
Hovden	12	3	15	7 %	Prosjektet er i gjennomføringsfase og planlegges ferdigstilt per 1. mars 2016	framdrift ihht plan	Ihht revidert plan
Napp	43	21	64	21 %	Økt omfang på grunn av etablering av ekstra miljødeponi og økte mengder, samt utgifter knyttet til vedtak om stopp av arbeidet fra fylkesarkeologen i Nordland, grunnet funn av kokegroper.	Prosjektet har blitt 21 mill. kroner dyrere enn tidligere beregnet på grunn av nevnte utfordringer underveis.	Relativ stor kostnadsøkning
Sommarøy	58	16	74	81 %	Prosjektet er slutført og kun merking og sluttoppgjør gjenstår til 2016. Prosjekt utvidet hovedsakelig grunnet en betydelig økning i andel fjell i utdypingsområdet.	Prosjektet er beregnet å bli 16 mill. kroner dyrere enn opprinnelig plan.	Relativ stor kostnadsøkning
Salthella Austevoll	142	-8	134	84 %	Prosjektet er i avslutningsfase og arbeid knyttet til kabelgrøfter og topplokk gjenstår. Noe forsinket framdrift ihht årsplan skyldes forsinkelse hos entreprenør.		Ihht revidert plan
Berlevåg	124	10	134	91 %	Kostnadsøkningen pga funn av mer fjell en lagt til grunn i anbud, samt mer forurensede masser.	Prosjektkostnad har økt med 10 mill. kroner i 2015.	Ihht revidert plan
Myre	206	14	220	95 %	Prosjekt startet i 2013 og slutføres tidlig i 2016. Molobygging og utdypinger gjennomført. Merking og noe oppfylling gjenstår.	Prosjektet er blitt noe dyrere og skyldes økte deponikostnader, samt kostnader tilknyttet et værutsatt fundament for navigasjonsmerke	Ihht revidert plan
Brevikbotn	38	1	39	100 %	Prosjekt fullført og avsluttet	ihht plan	Ihht revidert plan
Træna	144	3	147	100 %	Prosjekt fullført i 2015	Kostnadsoverslag var 137 mill. kroner og prosjekt avsluttet med merforbruk på 0,9 mill. kroner.	Ihht revidert plan
Vannvåg	96	2	98	100 %	Prosjekt avsluttet i 2015	Merkostnad på ca 5 mill. kroner	Ihht revidert plan
<b>SUM</b>	<b>863</b>	<b>62</b>	<b>925</b>				



## VEDLEGG 2

### STATUS FOR REVIDERT HANDLINGSPLAN FOR GJENNOMFØRING AV TILTAKENE FORESLÅTT I BEREDSKAPSANALYSE KNYTTET TIL AKUTT FORURENSING FRA SKIPSTRAFIKK 2011 (BEREDSKAPSANALYSEN)

Tabellen under oppsummerer status for revidert handlingsplan for gjennomføring av de 16 tiltakene foreslått i Beredskapsanalysen.

	Tiltak	Status	Merknad
1	Kystverkets oljevernfartøy		Fartøy nr. 3 OV Bøkfjord leveres i 2016
2	Oljevernutstyr på statlige slepebåter		Kontrakt 2015, leveranse 2016
3	Hurtig innringning		Tiltak gjennomført
4	Tilgang på fartøy med oljevernsertifikat		Tiltak gjennomført
5	Strandrenseutstyr		Beredskapsvogn nr. 2, transportabel sugemaskin
6	Akuttfase strandaksjon		Tiltak gjennomført
7	Høyhastighetslenser		Kontrakt 2015, leveranse 2016.
8	Kystverkets depotmannskap		Avventer tiltaket som følge av oppfølging av utredning framtidig depotstruktur.
9	Kompetanseheving		E-læring med oppstart 2016
10	Beslutningstøtteverktøy og aksjonssentral		Eget prosjekt iverksatt høst 2015, fortsetter 2016, Samarbeid med NOFO.
11	Oljedeteksjonsutstyr		Leveranser og opplæring utført på 5 stk IKV høst 2015, Montasje KV Heimdal jan 2016
12	Statlig dispergeringsberedskap (egen rapport 2014)		Innspill store satsninger for 2016.
12	Brenning		Ingen konkrete planer
13	Olje i is		Innkjøp av 1 stk islense til Longyearbyen depot, med opsjon på 2 ekstra lenser (Oslo- og Varangerfjorden).
14	Støtteordning for IUA		Tiltak gjennomført
15	Styrking av kommuner / IUA - materiell og FKB		Tiltak gjennomført
16	Statens mellomdepoter		Tiltak gjennomført



KYSTVERKET

**KYSTVERKET**

Telefon 07847

Postboks 1502

6025 Ålesund

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

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

