



KYSTVERKETS ÅRSRAPPORT 2016



KYSTVERKET



Kystverkets overvåkningsfly LN-KYV og OV
Bøkfjord på oljevernøvelse ved Svalbard.
(Foto: Marianne Henriksen/Kystverket)

Forside og bakside: Store Torungen fyr.
(Foto: Leif Andersen)

INNHOOLD

KAPITTEL 1 LEDERS BERETNING	4
KAPITTEL 2 INTRODUKSJON TIL VIRKSOMHETEN OG HOVEDTALL	6
KAPITTEL 3 ÅRETS AKTIVITETER OG RESULTATER	10
Hovedmål 1 – Framkommelighet	12
Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet	19
Hovedmål 3 – Miljø	32
Hovedmål 4 – Beredskap mot akutt forurensing	37
Andre forutsetninger og krav	43
KAPITTEL 4 STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN	47
KAPITTEL 5 VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTER	50
KAPITTEL 6 LEDELSESKOMMENTAR ÅRSREGNESKAPET 2016	52
ÅRSRAPPORT PR 31.12.2016	55

KAPITTEL 1

LEDERS BERETNING

2016 har vært et nytt godt år for Kystverket med høy aktivitet. Vi har nådd målene våre.

Omorganiseringen av lostjenesten er sluttført med overføringen av tilbringertjenesten med personell og båter til Buksér og Berging AS. En viktig milepel er dermed nådd og jeg takker våre tidligere ansatte for vel utført jobb i Kystverket og ser fram til at det gode samarbeidet skal fortsette sammen med ny leverandør.

Kystverket arbeidet med løsninger for å begrense kvikksølvsforurensingen fra ubåten U-864 utenfor Fedje i Nord-Hordaland. Det er nå lagt ut en steinfylling for å stabilisere vrakdelene og havbunnen. Hensikten er å redusere risikoen for utglidninger med fare for økt spredning av kvikksølvet. Jeg er tilfreds med at tiltaket er gjennomført som forutsatt.

Stortinget har behandlet Meld. St. 35 (2015–2016) På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Meldingen trekker opp viktige utfordringer for arbeidet med sjøsikkerhet og beredskap og omtaler nye tiltak. Jeg ser fram til at vi skal arbeide videre med forslagene og realisere gode løsninger for framtida.

Arbeidet med plangrunnlaget for Nasjonal transportplan 2018 – 2029 har vært utfordrende. Jeg er tilfreds med Kystverkets bidrag som viser at vi utvikler og forbedrer oss i forhold til tidligere prosesser. Jeg ser fram til behandlingen av meldingen om Nasjonal transportplan i 2017.

Klima og miljø er viktig for oss alle og Kystverket arbeider med redusere de negative konsekvensene av våre aktiviteter. I 2016 kunne vi glede oss over å få et nytt fartøy som er hybrid ved at noe av energiforbruket dekkes av batterier. Det gir lavere drivstofforbruk og utslipp av klimagasser, og også redusert støy

når fartøyet ligger til kai. Vi har tidlig i 2017 inngått avtale om levering av ytterligere et fartøy med enda strengere miljøkrav.

Overføring av godstransport fra veg til mer miljøvennlig sjøtransport har lenge vært et mål. I 2017 får Kystverket midler til støtte til overføring av gods til sjøtransport. Arbeidet med å utforme reglene for ordningen er gjort i 2016 og nå gleder jeg meg til å se om dette tiltaket får en positiv effekt og hvor gode resultater som nås.

Sjøsikkerheten er viktig for Kystverket og jeg konstaterer med tilfredshet at vi ikke har hatt alvorlige hendelser siste år. Vi har et vedlikeholdsetterslep på våre navigasjonsinnretninger og det reduserte vi i 2015 og også i 2016. Etterslepet har ikke hatt negative konsekvenser for sjøsikkerheten.

Kystverket arbeider med å forenkle ulike arbeidsprosesser for å møte krav om kostnadseffektivisering og billigere tjenester.

De ansatte er motiverte og står på for å løse oppgavene. Sykefraværet er lavt og det er liten turn-over som er indikatorer på at Kystverket er en god arbeidsplass. Vi har styrket vår kompetanse i løpet av året og står bedre rustet til å løse våre oppgaver. Arbeidet med å øke kompetansen vil fortsette, for framtida vil by på nye utfordringer og da skal vi stå klar til å løse dem.

Ålesund, 15.03.2017

Kirsti L. Slotsvik
kystdirektør



Kystdirektør Kirsti L. Slotsvik.
(Foto: Peder Otto Dybvik/Kystverket)

KAPITTEL 2

INTRODUKSJON TIL VIRKSOMHETEN OG HOVEDTALL

KYSTVERKETS **VISJON** ER Å UTVIKLE KYSTEN OG HAVOMRÅDA TIL VERDENS **SIKRESTE OG RENESTE**.



KYSTVERKETS FIRE HOVEDMÅL I 2016:

FRAMKOMMELIGHET

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

TRAFIKK-SIKKERHET

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

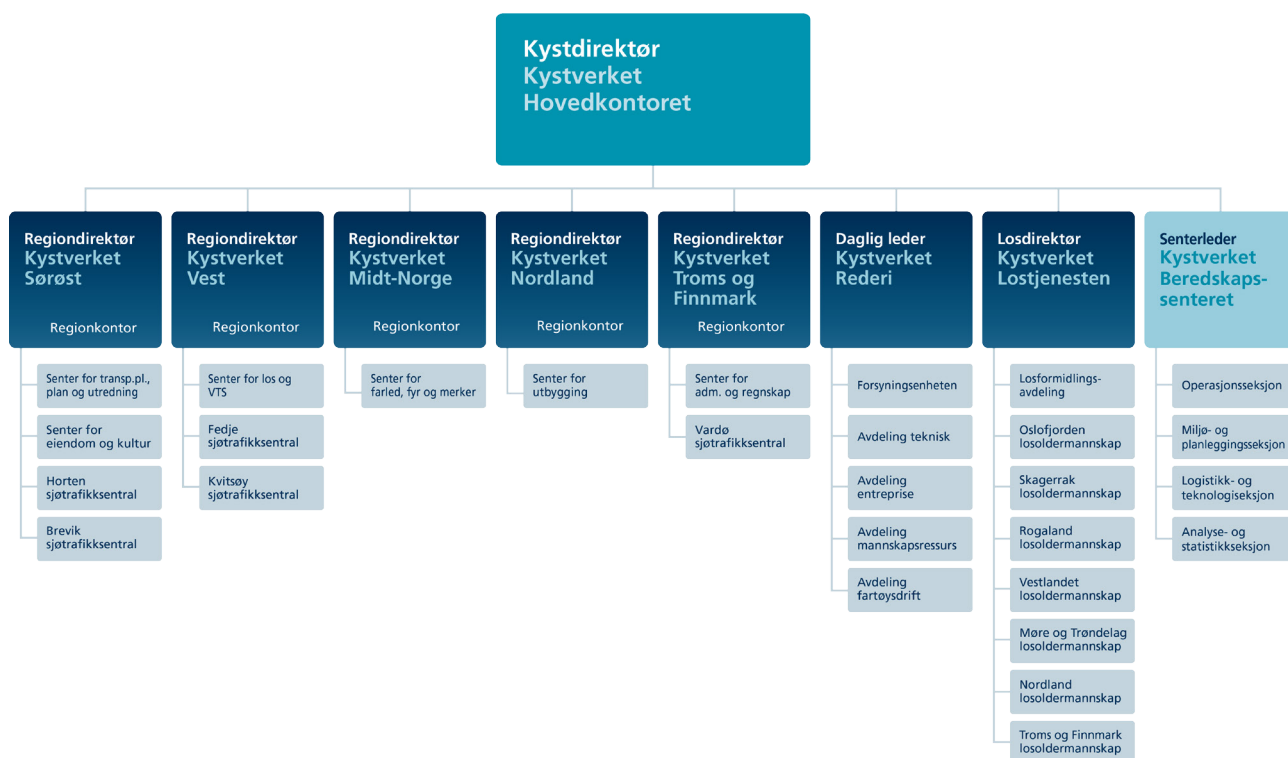
MILJØ

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.

Figur 1 Organisasjonskart



Kystverket er et ordinært forvaltningsorgan, 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 er finansiert av avgifter betalt av brukerne av etatens tjenester.

SAMFUNNSOPPDRAGET

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning, og jobber for en effektiv og sikker sjøtransport gjennom å ivareta transportnæringens behov for framkommelige og effektive havner. Kystverket driver forebyggende arbeid og reduserer skadeeffektene ved akutt forurensning, og medvirker til en bærekraftig utvikling av kystsonen. Etaten skal også bidra til å redusere klimagassutslipp og tapet av naturmangfold.

Kystverket utøver myndighet etter havne- og farvannsloven, losloven, forurensningsloven og svalbardmiljøloven.

For å løse oppdraget samarbeider Kystverket med en rekke offentlige etater, myndigheter, forsknings- og forretningsvirksomheter og interesseorganisasjoner, nasjonalt og internasjonalt.

Kystverket har også ansvar for å følge opp Norges internasjonale forpliktelser på områdene kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning.

ORGANISASJON OG LEDELSE

Kystverket ledes av kystdirektøren, og hovedkontoret er øverste styringsorgan. Regionene, Kystverket Rederi og Kystverket Lostjenesten utfører operative oppgaver og fellesoppgaver på vegne av Kystdirektøren.

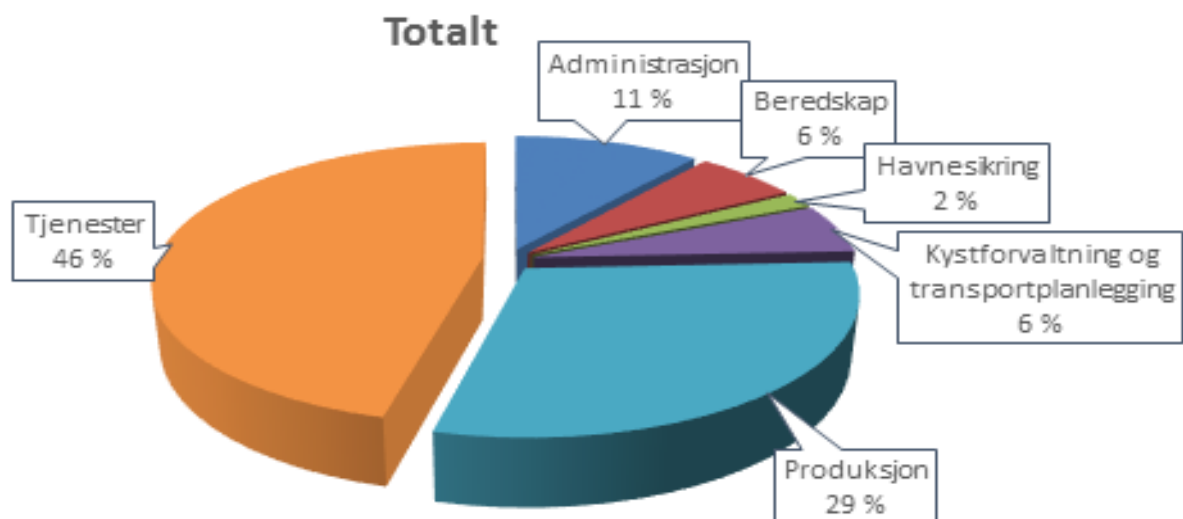
Hovedkontoret ligger i Ålesund og i Horten. I Ålesund finner vi i tillegg administrasjonen i Kystverket Rederi og i Kystverket Lostjenesten samt regionkontoret i Midt-Norge. De fire øvrige regionkontorene ligger i Arendal (Sørøst), Haugesund (Vest), Kabelvåg (Nordland) og Honningsvåg (Troms og Finnmark).

I løpet av 1. halvår 2016 tok Buksér og Berging AS over ansvaret for tilbringertjenesten, det vil si frakt av losene, herunder losbåter med mannskap. Om lag 84 losbåtførere ble overført fra Kystverket til Buksér og Berging AS.

KYSTVERKETS ØVERSTE LEDELSE ER:

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

Figur 2 Årsverk fordelt på aktivitetsområde



Innenfor område tjenester inngår virksomhetsområdene los, sjøtrafikksentralene og meldingstjenester. I produksjon inngår områdene navigasjonsinnretninger, rederi og utbygging.

PRESENTASJON AV UTVALGTE HOVEDTALL

Tabell 1 Hovedtall

(Alle beløp i 1 000 kroner)	2014	2015	2016
Antall ansatte per 31.12	1 146	1 115	999
Antall årsverk	1 097	1 106	990
Sykefravær	3,64 %	3,85 %	3,94 %
Samlet tildeling post 01 - 99 1)	3 008 480	3 059 644	3 117 920
Utnyttelsesgrad post 01 - 29 1)	85,9 %	83,9 %	91,8 %
Driftskostnader	2 587 483	2 400 864	2 582 720
Lønnsandel av driftskostnader	39,79 %	43,74 %	38,16 %
Lønnskostnader per årsverk 2)	937	947	942
Opprettholdelsesgrad	204,45 %	168,84 %	207,81 %
Konsulentandel av driftsutgifter 1)	4,17 %	3,81 %	4,30 %

1) Tallene er etter kontantprinsippet. Øvrige tall er etter periodiseringsprinsippet

2) Tall for 2016 er eksklusiv lønnskostnader for tilbringertjenesten. Endringen er gjort for å gjøre tallet sammenlignbart med tidligere år.

Tabell 2 Volumtall for Kystverkets virksomhet

(Alle beløp i 1 000 kroner)	2014	2015	2016
Antall fullførte farledstiltak	6	8	5
Antall fullførte fiskerihavnetiltak	4	3	5
Vedlikeholdsetterlep navigasjonsinnretninger	1 820 000	1 689 000	1 655 000
Ventetid los	1,4 %	1,5 %	1,4 %
Antall lospliktige seilas	114 733	116 313	116 355
Andel seilas med farledsbevis	59,3 %	62,7 %	65,5 %
Oppetid på maritim infrastruktur	99,7 %	99,7 %	99,8 %
Tilsyn ISPS	168	163	214
Tilsyn bulk	5	16	25
Antall seilingsklareringer VTS	360 877	368 593	408 176
Antall meldinger om akutt forurensing	1 065	1 098	1 334
Antall miljøskadelige utslipp fra skipsvrak	0	0	0



Svartskjær.

(Foto: Leif Andersen)

KAPITTEL 3

ÅRETS AKTIVITETER OG RESULTATER

Det har vært et høyt aktivitetsnivå i Kystverket også i 2016. Årets resultater vurderes som gode – alle vesentlige resultatmål i Samferdselsdepartementets tildelingsbrev for 2016 er nådd. Viktige aktiviteter har vært utskillelsen av lostransporten samt å utforme regelverket for en ny tilskuddsordning. Kystverkets nye hybridfartøy OV Bøkfjord er overtatt og satt i drift.

Det har ikke vært noen alvorlige hendelser som kan relateres til Kystverkets aktiviteter og ansvarsområder. Kystverkets arbeid med å bedre framkommeligheten, trafiksikkerheten og beredskapen mot akutt forurensing, har hatt positive effekter.

Regjeringen har en målsetting om sikker, miljøvennlig og effektiv godstransport. Både i havnestrategien og i nasjonal transportplan er det et mål å

få mer transport over på sjø. Kystverket har bidratt ved å effektivisere losordningen og bedre rammebetingelsene for nærskipfarten.

I 2016 har Kystverket privatisert tjenesten med å bringe losene til/fra fartøy i sjøen (tilbringertjenesten). Buksér og Berging AS vant konkurransen. Dette forventes å gi en reduksjon i kostnadsnivået. Regelverket for farledsbevis er forenklet og to av tre

lospliktige seilaser ble gjennomført med farledsbevis.

Sjøtransportens styrke er å kunne frakte store mengder gods over lange strekninger både sikrere og mer klima- og miljøvennlig enn de andre transportformene. Fra 2017 innføres en ny tilskuddsordning som skal stimulere til overføring av gods til sjø. Regelverket for ordningen ble utarbeidet i 2016.



Isbryteren Tug Frier i aksjon.
(Foto: Marianne Henriksen/Kystverket)

REDEGJØRELSE FOR HOVEDTALL

Antall årsverk er redusert med 116 siden 2015. Årsaken til den store nedgangen er utskillelsen av tilbringertjenesten som medførte en nedgang på 102 årsverk. Utenom dette er det en nedgang på 14 årsverk.

Sykefraværet er stabilt og på et akseptabelt nivå sett i forhold til Kystverkets virksomhet.

Utnyttelsesgraden av postene 01–29 er tilfredsstillende, og den har økt i forhold til de to foregående årene. Årsaken er at vi i 2016 både har fått ferdigstilt støttefyllingen til U-864 og at budsjetttrammen for post 21 er redusert.

Driftskostnadene har økt noe fra 2015 til 2016. Hovedårsaken er gjennomføringen av tiltak for å sikre havbunnen ved U-864 og at gjennomførte investeringer er høyere enn i 2015.

Lønnsandelen av driftskostnadene har gått ned sammenlignet med 2015. Viktigste årsak er at lønnskostnadene i lostjenesten er redusert ved overføringen av tilbringertjenesten til Buksér og Berging AS og at driftskostnadene har økt.

Lønnskostnader per årsverk er på samme nivå som i 2015. Nedgangen i lønnsandel av driftskostnader skyldes at tilbringertjenesten er utskilt fra Kystverket.

I 2016 har Kystverket en opprettholdelsesgrad på 207,8 prosent. Når dette nøkkeltallet er større enn 100 prosent, betyr det at årlige investeringer i anleggsmidler er større enn avskrivningene. Verdien av anleggsmidlene øker, noe som er positivt for virksomheten. Anskaffelsen av fartøyet OV Bøkfjord er hovedårsaken til endringen fra 2015.

Konsulentandelen av driftsutgiftene har økt. Det er benyttet mindre til utvikling av programvare,

organisasjonsutvikling, rekruttering og mer til juridisk bistand. Når det gjelder annet eksternt kjøp av bistand har det vært en betydelig økning på beredskapsområdet knyttet til U-864, men også områdene navigasjonsinnretninger, fiskerihavner/farleder og transportplanlegging/kystforvaltning har hatt økte utgifter sammenlignet med 2015. I sum er bruken av ekstern bistand økt med om lag 20 mill. kroner.

FORKLARINGER OG KOMMENTARER TIL VESENTLIGE MER- OG MINDRE UTGIFTER

Mindreforbruket i 2016 er på totalt om lag 172 mill. kroner. Den vesentligste posten gjelder nyanskaffelsen av fartøyet OV Ryvingen som utgjør om lag 82 mill. kroner, som er tildelingen i 2016 og overføres til 2017. Kontrakt om bygging av fartøyet ble inngått i februar 2017. Om lag 47 mill. kroner av mindreforbruket er relatert til periodisering, og det vil si at aktiviteten har foregått i 2016, men at betalingsforpliktelsen forfaller i begynnelsen av 2017. Øvrig mindreforbruk gjelder mindre poster.

Kystverkets inntekter kommer i hovedsak fra avgifter for tjenester fra los og fire sjøtrafikksentraler i Sør-Norge. Mindreinntekten på sektoravgiftene er om lag 48 mill. kroner.

Kystverket ble tildelt ekstraordinære midler til sysselsettingstiltak. Midlene er benyttet til eksternt kjøp av fjerning av eierløse blåskjellanlegg, vedlikehold av fyrstasjoner og til anskaffelse av to nye arbeidsbåter. Det gjenstår noe arbeid på vedlikehold av fyrbygninger som vil bli fullført i 2017, mens det påbegynte arbeidet med fjerning av et utvalg av de risikoutsatte skjellanleggene forventes avsluttet i løpet av 1. kvartal 2017.

For informasjon om bruk av fullmakter henvises til note B i årsregnskapet (kap. 6).



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 sjøtransporten er en sikker og effektiv del av nasjonale og internasjonale transportsystemer, og at rammebetingelsene for sjøbasert godstransport er gunstige. Farledene skal være sikre og effektive. Kystverket skal også være en sentral kunnskapsleverandør innen skipstrafikk, sjøtransport og havner, og skal sikre infrastruktur og arealtilgang for ulike interesser i kystsonen.

Tilhørende indikatorer til Hovedmål 1 er «ventetid på maritime tjenester» og «oppetid på maritim infrastruktur». Det redegjøres for disse indikatorene under Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet.

Samferdselsdepartementets prioriteringer til Kystverket:

Prioritering	Status	Kommentar
Havnestrategi – tilskudd til havnesamarbeid		Havnestrategien er fulgt opp av Kystverket. Tilskuddsordningen er forvaltet i samsvar med retningslinjene.
Farleder og fiskerihavner		Planlagte tiltak er gjennomført, eventuelt korrigert for uforutsette hendelser. Kystverket har utredet en eventuell utvidelse av havna i Longyearbyen. Arbeidet med avhending av ikke-næringsaktive havner er gjennomført i samsvar med plan, og med tilfredsstillende resultat.
Short Sea Promotion Center (SPC-N)		Kystverket har i 2016 hatt nær faglig kontakt med SPC-N, som bidro i arbeidet med rapporten Status 2016.
Omorganisering av lostjenesten og konkurranseutsetting av tilbringertjenesten		Omorganiseringen av lostjenesten er vurdert, og resultatet er gjort rede for i eget brev til Samferdselsdepartementet i juni 2016. Tilbringertjenesten er privatisert, se nærmere redegjørelse under Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet.
Transportplanlegging		Det er gjennomført samfunnsøkonomiske analyser for alle Kystverkets forslag i plangrunnlaget til NTP 2018–2029.
Havne- og farvannsloven		Kystverket deltar med ett medlem (utpekt ansatt) i Lovutvalget om ny havne- og farvannslov, samt i sekretariatet for utvalget.
Evalueringer		Av kapasitetsgrunner er arbeidet med evalueringer nedprioritert til fordel for samfunnsøkonomiske analyser av nye tiltak.



Lille Torungen.
(Foto: Leif Andersen)

SJØTRANSPORT OG HAVN

NASJONAL HAVNESTRATEGI

Nasjonal havnestrategi (2015) er regjeringens strategi for effektive havner for å få mer gods på sjø. Ett av tiltakene i strategien er å bedre rammebetingelsene for nærskipfarten ved å bedre samspillet mellom aktørene innenfor sjøtransporten. Havnene spiller en sentral rolle her, og regjeringen vil utvikle havnene til beste for sjøtransporten.

Kystverket har startet et arbeid med å forbedre kunnskapsgrunnlaget om stamnetterminalene. Dette skal gi et dekkende bilde av de viktigste terminalene i et overordnet nasjonalt transportnett. Framtidig havnestruktur vil legge føringer for statlig engasjement i transportsystemet.

I havnestrategien framkommer det blant annet at det, for å kunne tilrettelegge for mer godstransport på sjø, er behov for forbedring av statistikkgrunnlaget for gods i norske havner. Kystverket har i 2016 samlet inn opplysninger om gods- og lastemengde fra anløpsmeldingene i SafeSeaNet (SSN). Disse dataene er kvalitetssikret i samarbeid med Statistisk sentralbyrå (SSB). Kystverket og SSB har vurdert muligheter for videreutvikling av SSN som portal for innsamling av flere statistikkopplysninger til SSBs statistikker om anløp og godsomslag i havn og om transportarbeidet på sjø. En rapport med vurdering av dagens statistikkopplysninger i SSN og anbefaling om videre arbeid ble levert departementet i juni 2016.

Kystverket ga i 2016 ut rapporten Status 2016 (www.kystverket.no/status). Målet med rapporten er å bedre kunnskapen innen maritim næring på områdene skipstrafikk

og godstransport på sjø. Status 2016 fokuserer på hovedtemaene skipstrafikk, godstransport og klima, fordelt på 17 fagartikler. Rapporten ble utarbeidet i samarbeid med Norsk havneforening og Kystrederiene. I tillegg har Shortsea Promotion Center Norge bidratt både i utforming av tema og med ressurser til utarbeiding av artikler. Målgruppen for rapporten er aktører innen maritim virksomhet, og da spesielt beslutningstakere og premissgivere innen distribusjon, import/eksport, offentlig planlegging og tilrettelegging, samt til allmennhetens opplysning.

STØTTEORDNINGER – GODSOVERFØRING

Tilskuddsordninger som skal stimulere til godsoverføring fra veg til sjø er viktige tiltak i havnestrategien. Kystverket har videreført arbeidet med ordningen «tilskudd til havnesamarbeid» og ordningen «tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø» (insentivordningen).

Havnesamarbeid kan bidra til at sjøtransportens konkurransevne styrkes. Ordningen «tilskudd til havnesamarbeid» ble etablert i 2015, med mål om å stimulere til bedre samarbeid mellom havnene med sikte på rasjonelle driftsmodeller og konkurransedyktige logistikknutepunkt.

Etter oppstartsåret 2015 merkes en økende interesse for tilskuddsordningen fra havnene. Kystverket behandlet i løpet av året 19 søknader der 17 ble innvilget og det ble gitt tilsagn om 10 mill. kroner. I 2015 ble 13 søknader innvilget og det ble gitt tilsagn om 5 mill. kroner.

En evaluering av tilskuddsordningen for havnesamarbeid planlegges gjennomført i løpet av 2018. Uten å forskuttere evalueringene er det likevel interessant å merke seg at flere av samarbeidsprosjektene jobber fram varestrømskunnskap



som igjen kan bli nyttig for eventuelt nye godsrutetilbud som kan bli berettiget støtte fra insentivordningen.

Kystverket har i samarbeid med Samferdselsdepartementet utarbeidet en tilskuddsordning for overføring av gods fra veg til sjø- insentivordningen. Utforming av ordningen med tilhørende omfang og begrensninger, retningslinjer, veileder og søknadsportal har vært omfattende. Ved utgangen av året forelå en testversjon av en «støttekalkulator» basert på geografisk framvisning av godsroute og godsrouteomfanget. Kystverket opplever allerede at aktuelle søkere har tatt testversjonen i bruk og det lover godt for det reelle oppstartsåret 2017.

TRANSPORTPLANLEGGING

Kystverket har de siste årene styrket sin kapasitet og kompetanse på transportplanlegging innen sjøtransport og havn. Denne satsingen forventes over tid å bedre framdriften i planleggingen, styrke utredningskapasiteten, bedre planreserven, bedre kvaliteten på beslutningsgrunnlaget og øke framdriften i gjennomføringen av farledstiltak.

På området fiskerihavner og farleder ble det ferdigstilt tre skisseprosjekt og 14 for- og hovedprosjekter. Det er omtrent på samme nivå som de siste to årene, og noe lavere enn planlagt. Årsaken er blant annet økte krav til kvaliteten på utredningene samt overgang til nytt kvalitetsregime som medførte bearbeiding og omarbeiding av et betydelig antall utredninger. Til tross for et lavere antall ferdigstilte utredninger enn forutsatt, foreligger et betydelig antall utredninger klare for sluttbehandling og godkjenning.

Kystverket har satt i gang tiltak for å videreutvikle etatens kompetanse innen modell og metode for samfunnsøkonomisk analyse, anvendt på tiltak innen godstransporten. Det ble gjennomført 12 samfunnsøkonomiske analyser for utbyggingsporteføljen. Det er utarbeidet slike analyser på alle tiltak over 30–50 mill. kroner som samtidig ligger i etatens planforslag til Nasjonal Transportplan 2018–2029 (NTP). Videre er det utarbeidet samfunnsøkonomiske analyser, vurderinger og beregninger for temaene effektivitetshevende tiltak i havn, miljøtiltak i havn og vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinstallasjoner, kaier og moloer.

Prosjektet «Verdsetting av miljørelatert velferdstap ved oljeutslipp fra skip – miljøverdsetningsstudie» ble ferdigstilt i 2016. Prosjektets mål var å finne kalkulasjonspriser (enhetspriser) som reflekterer miljørelatert velferdstap ved skipsutslipp. Dette er gevinsten ved å unngå en bestemt miljøskade fra oljeutslipp blant den befolkningen som kan antas å lide et velferdstap av dette. Studier av denne typen er et viktig grunnlag for Kystverkets metodeutvikling, og funn fra dette arbeidet er allerede benyttet i samfunnsøkonomiske analyser.

Samlet sett har arbeidet med metoder og modeller styrket Kystverkets kompetanse innen samfunnsøkonomisk analyse og risikoarbeid.

UTREDNING OM LONGYEARBYEN HAVN

Kystverket har utredet en eventuell utvidelse av havna i Longyearbyen. Utredningsoppdraget er gjennomført etter metoden for en konseptvalgsutredning (KVU).



Skutvika i Ålesund.
(Foto: Ålesundregionens Havnevesen)

Analysene viser at en utvidelse av kapasiteten i Longyearbyen havn er forsvarlig ut i fra en samfunnsøkonomisk vurdering, i første rekke for å ivareta det store og økende antallet skip og passasjerer innenfor reiselivssegmentet. Et annet funn i utredningsarbeidet er at etablering av en fiskerihavn i Longyearbyen vil ha svært positiv samfunnsøkonomisk nytte.

EVALUERINGER

Arbeidet med å etablere en metodikk for evaluering/etteranalyse av farledstiltak, og arbeidet med å gjennomføre tre nye etteranalyser, har blitt nedprioritert. Årsaken er at kapasiteten har blitt brukt til andre oppgaver, særlig arbeidet med NTP-grunnlagsdokumentet.

FORVALTNING

Kystverket har fått delegert et omfattende forvaltningsansvar og myndighet etter havne- og farvannsloven. Vi har også ansvaret for å sikre sjøtransportens interesser i planlegging etter plan- og bygningsloven.

MYNDIGHETSUTØVELSE ETTER HAVNE- OG FARVANNSLOVEN

Det er fattet 930 enkeltvedtak etter havne- og farvannsloven. Sakene som behandles gjelder i hovedsak plassering av akvakulturanlegg, tiltak i fiskerihavner, traseer for kabler, rør og ledninger, luftspenn, slepeoperasjoner, etablering av brygger og oppankring av offshoreinstallasjoner.

Kystverket opplever et større press på sjøarealene, særlig fra akvakulturnæringen hvor anleggene blir større og må plasseres lengre ut i sjø. Videre er den en økning i saker som gjelder plassering av anlegg for tang- og tareproduksjon. Ønsket plassering får ofte konsekvenser for sikkerheten i hoved- og biled.

Kystverket fører tilsyn med kommunenes innkreving av anløpsavgift. Tilsynene har avdekket feil praktisering med hensyn til hvilke kostnader som kan finansieres med anløpsavgift og hvilke kommunen må finansiere på en annen måte, typisk gjennom forretningsvirksomhet. Vi har registrert at enkelte kommuner fortsatt opererer med «havneavgifter», noe som tyder på at de ikke har kjennskap til den havne- og farvannsloven som har vært i kraft siden 1.1.2010. Dette gjelder mindre kommuner. Vi ser nå at enkelte kommuner mer aktivt gjennomgår grunnlaget for innkreving av anløpsavgift på egen hånd.

Kystverket deltar med ett medlem (utpekt ansatt) og i sekretariatet for Lovutvalget om ny havne- og farvannslov.

PLANMEDVIRKNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Kystverket har i 2016 mottatt 1 535 og behandlet 926 høringer etter plan- og bygningsloven. Det er fremmet 14 innsigelsessaker. Antallet mottatte saker har vært stabilt de siste årene, og tilsvarende har andelen høringer til behandling vært stabilt på rundt 60 prosent av de mottatte sakene.



Et forslag til hvordan Stad skipstunnel kan bli.
(Illustrasjon: Kystverket/Snøhetta)

FARLEDER

Kystverkets farledsprosjekter gir økt framkommelighet gjennom dypere og bredere leder, økt kapasitet for skipsflåten samt redusert risiko for ulykker.

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

Det er benyttet 297 mill. kroner til farledsprosjekter i 2016.

Tabell 3 Farledsprosjekter (i mill. kroner ekskl. mva.)

Prosjekt	Påløpt 2016	Påløpt totalt i prosjektet	Fullføringsgrad
Leirpollen (post 34)	2	2	2 %
Gjennomseiling Grøtøyleden	2	2	2 %
Innseiling Grenland	3	3	3 %
Innseiling Bodø	30	32	19 %
Innseiling Tromsø	30	30	43 %
Stad Skipstunnel forprosjekt	20	27	84 %
Innseiling Oslo	161	188	90 %
Olstokvær	1	49	100 %
Polarbase (post 34)	1	40	100 %
Borg, mudring Øra-kanalen	14	14	100 %
Planlegging Longyearbyen	12	12	100 %
Borg indre havn, mudring	11	11	100 %
Svelgen	1	10	100 %
Nordlig innseiling Ålesund	9	9	100 %
Sum farleder	297	430	

Oslo har Norges største gods- og passasjerhavn. Farledsprosjektet «Innseiling Oslo» bedrer sikkerheten og gjør seilas av større fartøy inn og ut av Oslo mer effektiv. Sikkerheten forbedres blant annet ved at inn- og utgående trafikk skilles bedre, og dette bidrar til å redusere risikoen for uønskede hendelser som kan sette helse og miljø i fare. Totalt er prosjektet, med utdyping og merking, budsjettet til om lag 200 mill. kroner.

Utdypningsdelen av prosjektet «Innseiling Oslo» hadde flere utfordringer knyttet til endrede eksterne krav og rammebetingelser, og som følge av dette ble prosjektet om lag 72 mill. kroner dyrere enn planlagt. 24 små grunner, fra Drøbak til indre Oslofjord, er fjernet for å øke dybden i hovedfartsåra fra 11 til 14 meter og dette gjør sjøferdselen tryggere. Til tross for disse utfordringene ble framdriften i henhold til plan, og utdypningsdelen er ferdig.

Del to av prosjektet, etablering av et betydelig antall nye navigasjonsinnretninger i Oslofjorden, er startet opp og forventes ferdigstilt i løpet av første halvår 2017. Merkeprosjektet omfatter endring av et stort antall navigasjonsinstallasjoner fra Drøbak til Oslo sentrum. Til sammen skal det gjøres over 140 endringer fra dagens sjømerkesystem. Arbeidet med denne delen av prosjektet går som planlagt.

Kystverket har utarbeidet en konsekvensutredning av og reguleringsplan for Stad skipstunnel, og dette er nå overlevert Selje kommune for videre saksbehandling. Kystverket skal også utarbeide forprosjektet til skipstunnelen. Samlet overlevering til Samferdselsdepartementet er planlagt våren 2017.



STAD SKIPSTUNNEL

Stadhavet er ett av de mest værutsatte og farligste havstykkene langs norskekysten. Målet med prosjektet er å sikre en tryggere og mer forutsigbar seilas langs Stad. Tunnel vil bli verdens første fullskala skipstunnel av denne dimensjonen.

Kystverket har utarbeidet en konseptvalgutredning (KVVU 2010) som omhandler alternativene «Nullalternativet» (uten nye tiltak), «Liten tunnel» og «Stor tunnel» (Hurtigruta). I NTP 2014–2023 har regjeringen sagt at de ønsker å gå videre med et forprosjekt med utgangspunkt i alternativ «Stor tunnel».

Forprosjektet ferdigstilles våren 2017 og blir grunnlag for ekstern kvalitetssikring fase 2.

NØKKELTALL

- Lengde: 1 700 meter
- Høyde mellom bunn og tak: 49 meter
- Bredder mellom veggene i tunnelen: 36 meter
- Areal på tverrsnitt: 1 625 m²
- Volum uttak fast fjell: Ca. 3 mill. m³. Tilsvarende cirka 7,5 mill. tonn med sprengt fjell
- Estimerte byggekostnader: Ca. 2,6 mrd. kroner
- Estimert byggetid: Ca. 3–4 år



Salthella fiskerihavn på Austevoll.
(Foto: Kystverket/Leonard Nilsen & Sønner AS)

FISKERIHAVNER

Kystverkets fiskerihavneprosjekter bedrer tilgjengeligheten til havnene og bidrar til å styrke lokalt næringsliv og bosetningsmønsteret langs kysten.

For detaljert oversikt over fiskerihavn tiltakene og status i disse henvises det til vedlegg nr. 2.

Det er benyttet 134 mill. kroner til fiskerihavner i 2016.

Tabell 4 Fiskerihavner 2016 (i mill. kroner ekskl. mva.)

Prosjekt	Påløpt 2016	Påløpt totalt i prosjektet	Fullføringsgrad
Båtsfjord	6	6	4 %
Napp	43	56	86 %
Hovden	17	18	88 %
Træna	0,3	147	100 %
Myre	18	219	100 %
Berlevåg	16	138	100 %
Salthella Austevoll	21	135	100 %
Sommarøy	12	72	100 %
Sum fiskerihavner	134	791	

Kystverket planlegger og leder prosjekter som utføres av eksterne entreprenører. Prosjektene består i hovedsak av utdyping av havnene og skjerming ved bygging av moloer.

I tillegg forvalter Kystverket en tilskuddsordning for tiltak i fiskerihavner. Kystverket har gitt tilsagn om og utbetalt tilskudd i samsvar med krav til framdrift og medfinansiering. Tilskuddsordningen har en utløsende effekt for tiltakene.

Til sammen 16 ikke-næringsaktive fiskerihavner er ute av Kystverkets eie og forvaltning i 2016. 12 ikke-næringsaktive fiskerihavner er solgt. En eiendel i fiskerihavn er kassert ved at kaia er demontert og fjernet. Tre havner er avlest hos Statens kartverk, noe som betyr at de ikke lenger er i Kystverkets eie.

HOVEDMÅL 2 – TRAFIKKSIKKERHET

MÅL

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

Kystverkets oppgave er å opprettholde og styrke sikkerhetsnivået i sjøtransporten. Et viktig element 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 indikatorer (styringsparameter) for hovedmål 2 er antall drepte og skadde og antall alvorlige hendelser i sjøtransporten. Kystverket fører ikke egen statistikk for disse måleparametrene og har derfor innhentet data fra Sjøfartsdirektoratet.

I tillegg er indikatorer som tilhører Hovedmål 1 – Framkommelighet, redegjort for under Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet.

Indikatorer	Resultat			Kommentarer
	2014	2015	2016	
Antall drepte og skadde i sjøtransporten (næringsfartøy)	-	-	232	7 omkomne/225 skadde, uavhengig av årsak til hendelsen.
Antall navigasjonsulykker i sjøtrafikken (næringsfartøy)	-	-	159	Kollisjoner, grunnstøtinger, kontaktskader og kantring.
Ventetid på maritime tjenester	1,4 %	1,5 %	1,4 %	Avvik på mer enn en times ventetid på los.
Oppetid på maritim infrastruktur	99,71 %	99,7 %	99,8 %	Innenfor målet på 99,8 %

Samferdselsdepartementets prioriteringer til Kystverket:

Prioritering	Status	Kommentar
Drift, vedlikehold og fornying av navigasjonsinfrastruktur		Navigasjonsinfrastrukturens vedlikeholdsetterslep er redusert.
Losordningen		Kystverket har bistått Samferdselsdepartementet i arbeidet med en helhetlig vurdering av vernelovgivningen for losene i en interdepartemental arbeidsgruppe. Rapport ble levert i august 2016.
Overvåknings- og rapporteringssystemer		SafeSeaNet Norway er videreutviklet. Kapasiteten til å innhente AIS data er opprettholdt, og det forberedende arbeidet med etablere AIS-basestasjoner på Svalbard starter opp i 2017. Kystverket deltar i arbeidet med uttesting av ulike løsninger for e-navigasjon.
BarentsWatch		I henhold til plan.
Sikker lasting og lossing av bulkskip		Antall tilsyn med bulkterminaler er økt.
Fritidsfartøy		Den digitale kartløsningen er videreutviklet, og Kystverket tilbyr kommunene støtte og veiledning i forbindelse med kommunenes kartfesting av fartsbegrensningene i løsningen.
Sjøsikkerhetsanalysen		Det er gjennomført samfunnsøkonomiske analyser av fire av tiltakene i analysen. Tiltakene med god virkning og nytteverdi er innarbeidet i de langsiktige planene for sjøsikkerhetstiltak.
Havnesikring og terrorberedskap		Antallet tilsyn med ISPS havner og havneanlegg har økt.
Internasjonalt arbeid		Gjennomført i henhold til plan.

SJØSIKKERHETSANALYSEN

Kystverket har arbeidet videre med å analysere virkning og samfunnsøkonomi for enkelte av tiltakene foreslått i Sjøsikkerhetsanalysen fra 2015. Analysen omhandler forebyggende sjøsikkerhet i norske farvann – i dag og fram mot 2040, og danner grunnlag for beslutninger om framtidig sjøsikkerhet.

Det er gjennomført samfunnsøkonomiske analyser av tiltakene dynamisk risikoovervåkning, forbedringer SafeSeaNet, utvidelse av tjenesteområdet for sjøtrafikksentralene og modernisering av sektorlykter (inkludert vurdering av IALA standard).



NAVIGASJONSINNRETNINGER

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

DRIFT, VEDLIKEHOLD OG FORNYING AV NAVIGASJONSINNRETNINGER

Kystverket har prioritert drift og vedlikehold av eksisterende anlegg framfor fornying. Ved fornying av anlegg er innretninger som har stor betydning for sikkerheten prioritert, og dette gjelder spesielt anlegg i hurtigbåtleder. Det jobbes systematisk for å identifisere de innretningene som har gjentatte slukninger samt driftstekniske løsninger som krever uforholdsmessig mye vedlikehold. Basert på kost/nytte vurderinger vil fornying være et bedre alternativ enn fortsatt vedlikehold av eksisterende anlegg. Dette arbeidet har resultert i en bedre oppetid for innretningene.

Tabell 5 Vedlikeholdsetterslep for navigasjonsinnretninger, men uten fyr (i mill. kroner)

	2014	2015	2016
Navigasjonsinnretninger	1 416	1 322	1 207

Tabellen viser hva det vil koste å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretningene, fratrukket fyr.

Vedlikeholdsetterslepet for navigasjonsinnretninger er redusert. Kvaliteten på tallgrunnlaget er forbedret i forhold til tidligere rapportering, ved at en stadig større andel av merker uten lys nå er fysisk kartlagt i felt.

I 2016 ble vedlikeholdsetterslepet for fyrstasjoner kartlagt på nytt ved hjelp av ekstern leverandør. I rapporten er vedlikeholdsetterslepet estimert til 448 mill. kroner. Brygger og boliger har det største etterslepet på totalt 199 mill. kroner.

Kystverket evaluerer alle anlegg og installasjoner regelmessig for å opprettholde sjøsikkerheten. Når det gjelder fyrbygninger blir også krav fra vernemyndigheten ivaretatt.



OV Skomvær på oppdrag i Valnesfjorden i Nordland.
(Foto: Kystverket)

OPPETID PÅ MARITIM INFRASTRUKTUR

Tabell 6 Innretninger med lys, oppetid i prosent

	2014	2015	2016	Mål
Eid av Kystverket (alle)	99,7 %	99,7 %	99,8 %	99,8 %
Eid av andre*	99,8 %	99,4 %	99,5 %	99,8 %

*Kommuner, havnevesen eller Statens Vegvesen.

Kystverket eier totalt 21 453 innretninger som skal bidra til trygg ferdsel. Av disse har 6 303 lys og 15 150 er uten lys (staker, stenger, varder).

Høy oppetid på navigasjonsinnretninger er viktig for å unngå ulykker og sikre god trafiksikkerhet. Kystverkets mål og internasjonale anbefalinger fra IALA er at oppetiden på navigasjonsinnretningen skal være på 99,8 prosent. Denne målsetningen ble oppnådd i 2016. Det er ikke registrert ulykker relatert til svikt i navigasjonsinnretningene.

Kystverket har arbeidet målrettet for å bedre operativ tilgjengelighet for innretningene. Satsningen over flere år på utskiftning av eldre batteribanker og overgang til LED-lanterner viser nå resultater. Det gjenstår å bedre oppetiden på større fyrstasjoner med dieselgeneratorer og elektrotavler. Oppetiden på disse kan kun bedres ved permanent fornying. Utenom disse anleggene er det noen særs værutsatte anlegg som har lang nedetid. Utbedring av slike anlegg kan kun skje når været tillater det av hensyn til mannskapenes sikkerhet.

FRITIDSFLÅTEN

Kystverket har også i 2016 samarbeidet med Gjensidigestiftelsen om Merk Skjæret-kampanjen. Det er satt opp mange merker på steder som fritidsflåten har meldt inn, og merkingen er blitt svært godt mottatt i lokalmiljøene. Det er for tidlig å måle direkte effekter på sjøsikkerheten av dette samarbeidet.

Antall omkomne i fritidsflåten i 2016 var 27.

Kystverket har tilrettelagt en digital plattform for felles kartfesting av kommunenes lokale fartsforskrifter. 23 av 94 kommuner har foreløpig registrert sine forskrifter i kartløsningen. Kystverket fortsetter arbeidet med å få flere kommuner til å gjennomføre registreringen.



Bording av Advantage Award ved los Geirmund Stormark.
(Foto: John Austgulen)

LOS

Losvirksomheten 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. Losvirksomheten er i hovedsak en brukerfinansiert tjeneste der inntektene skal dekke både drifts- og investeringskostnadene. Inntektene kommer fra losberedskapsavgiften, losingsavgiften og farledsbevisavgiften. Fra 2016

finansieres tjenesten delvis av staten med 86 mill. kroner for å styrke nærskipfartens rammebetingelser.

Kystverkets tilbringertjeneste for los ble i 2016 konkurranseutsatt og utskilt til selskapet Buksér og Berging AS (BB). BB fikk tildelt en 10-årskontrakt for å bringe norske losere til og fra fartøy i sjø.

2016 ble i stor grad preget av at tilbringertjenesten ble skilt ut. Losbåtstasjonene ble gradvis overført BB i perioden april-mai, og i tiden

etter har fokus vært på oppfølging av kontrakten. Selve overdragelsen har foregått uten større avvik eller problemer.

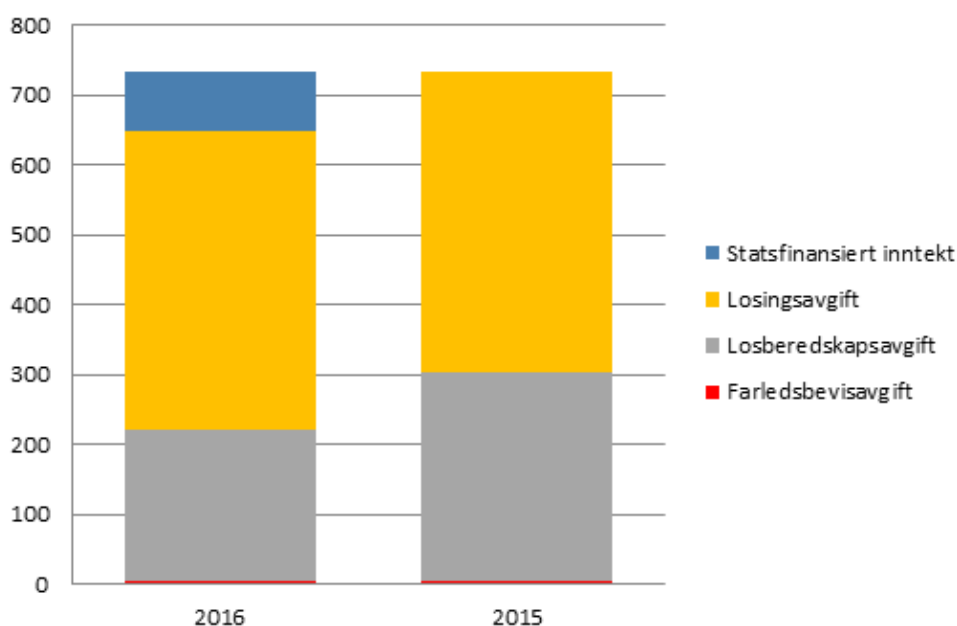
Losvirksomheten var 100 prosent brukerfinansiert fram til og med 2015 og har hatt som mål å gå i økonomisk balanse. I perioden 2011–2015 hadde losvirksomheten et akkumulert overskudd. Dette ble tilbakeført brukerne i perioden 2013–2016 ved at de lospliktige fartøyene betalte mindre avgifter enn hva kostnadene i lostjenesten skulle tilsi.

Regnskapstallene etter periodiseringsprinsippet viser at losvirksomheten i 2016 hadde en samlet inntekt på 648 mill. kroner, mens driftskostnad og investering inklusiv inngående merverdiavgift i sum beløp seg til 755 mill. kroner. Losvirksomheten fikk dermed et underskudd på 107 mill. kroner. Budsjettert resultat for 2016 var et underskudd på 104 mill. kroner, slik at resultatet ble om lag 2 mill. kroner lavere enn budsjett. Finansieringen av underskuddet på 107 mill. kroner er fordelt mellom 86 mill. kroner i statlig finansiering (tiltak for økt godstransport på sjø), 17 mill. kroner fra tidligere innbetalt avgift og 4 mill. kroner i inndekning gjennom avgiftene i 2017.

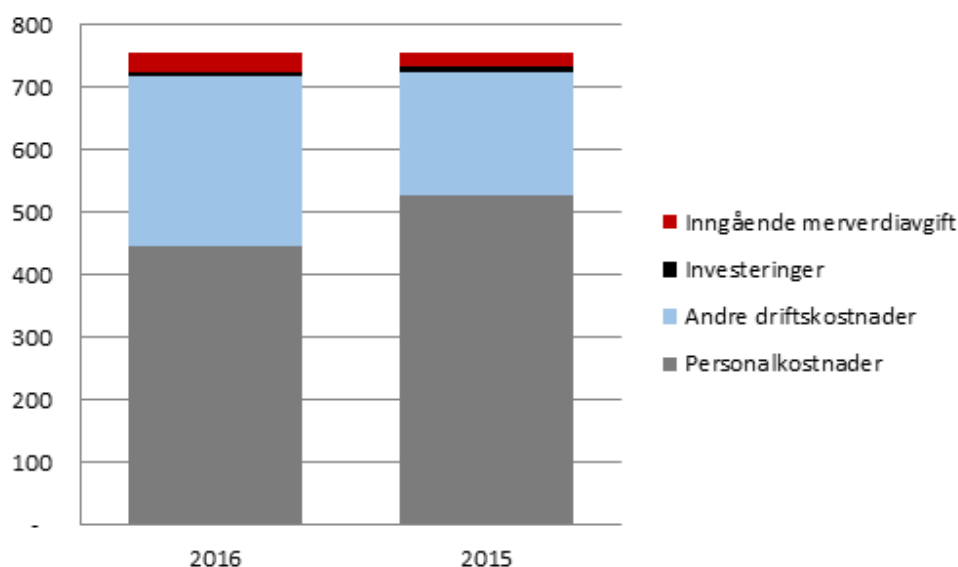
Nedgangen i antall losoppdrag (-7,2 prosent) medførte både lavere inntekter og driftskostnader enn budsjettert. Inntekten gikk ned med 12 prosent fra 2015 til 2016. En annen viktig årsak til inntektsnedgangen var den statlige delfinansieringen av tjenesten (86 mill. kroner).

Konkurransesutsetting av tilbringertjenesten har i 2016 medført engangskostnader på om lag 14 mill. kroner. Omstillingskostnadene gjør at den totale kostnadsreduksjonen i 2016 er lav på tross av reduksjonen i oppdragsmengden.

Figur 3 Losvirksomhetens inntekter 2015– 2016



Figur 4 Losvirksomhetens kostnader 2015 og 2016





LOS – FORVALTNING

Farledsbevisordningen ble ved endringene i losregelverket i 2015 mer fleksibel. Det har gjort at flere fartøy nå kan benytte farledsbevis for å oppfylle losplikten.

Mens antallet lospliktige seilaser holder seg stabilt, øker andelen seilas med farledsbevis. To av tre lospliktige seilaser gjennomføres nå med farledsbevis.

Kystverket følger nøye med på hvordan ordningen praktiseres, og i løpet av 2016 ble det gitt 21 advarsler, tre overtredelsesgebyr og ett farledsbevis ble inndratt.

I 2015 ble et arbeid med å gå gjennom og vurdere farleder med lokale begrensninger for bruk av farledsbevis startet opp, og dette arbeidet ble avsluttet i 2016. Til sammen 60 farleder er gjennomgått, herav 37 i 2016. Vedlegg 3 til lospliktforordningen er endret og satt i kraft 1. januar 2017.

Som et ledd i effektiviseringen av lostjenesten er det igangsatt et arbeid med nytt bestillingsreglement for los. Målet er å utforme et regelverk som vil gi losformidlingen bedre tid til å disponere loser til oppdrag, som igjen kan redusere kostnadene per losoppdrag. Forslag til nytt regelverk blir levert våren 2017.

LOS – DRIFT

Lostjenesten opplevde en aktivitetsnedgang i 2016. Nedgangen i offshoremarkedet i kombinasjon med økt bruk av farledsbevis er hovedårsaken til utviklingen. Disse faktorene vil trolig ha varig virkning på framtidig aktivitet (antall losinger).

Lav kronekurs har virket positivt inn på eksportrettet trafikk og det var en økning i antall cruiseanløp i 2016. Dette er en motvekt til nedgangen i offshorenæringen som er med på å bidra samt opprettholde antall lospliktige seilas på et stabilt nivå sammenlignet med 2015.

Tabell 7 Lospliktig trafikk

Antall seilas	2014	2015	2016
Seilas farledsbevis	68 029	72 926	76 242
Losinger (oppdrag)	44 427	41 946	38 911
Dispensasjoner	2 277	1 441	1 202
Lospliktige seilaser	114 733	116 313	116 355

Seilas med farledsbevis er seilaser der navigatør er autorisert for seilas uten los
Losinger er seilas med los om bord.



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

Det ventes at også 2017 vil bli et vanskelig år for den maritime næringen. Kystverket forventer derfor at den samlede lospliktige trafikken vil bli på nivå med 2016 eller litt lavere, og det kan bli en fortsatt økning i andel seilaser på farledsbevis på bekostning av antall losoppdrag. Statistikken over antall losoppdrag per måned viste at nedgangen i antall losoppdrag flatet ut høsten 2016.

Tabell 8 Nøkkeltall los

	2014	2015	2016
Kostnad per losingstime	5 297	5 491	5 812
Antall oppdrag per los	155,3	146,4	138,0
Antall losingstimer per los	507,0	475,8	450,8
Losingstimer per oppdrag	3,26	3,25	3,27
Ulykker og uhell med los	8	7	6
Ulykker og uhell med farledsbevis	8	7	10
Ulykker og uhell med dispensasjon	0	0	0
Ventetid (>1 time venting)	1,4 %	1,5 %	1,4 %
Antall farledsbevis	2 775	2 855	3 086

Kostnaden per losingstime har økt med 6 prosent fra 2015 til 2016. Dette har sammenheng med at antall losoppdrag går ned med 7,2 prosent uten at kostnadene går ned tilsvarende.

Det er en overkapasitet på losere og det ble derfor ikke tatt inn nye losaspiranter i 2016. Det blir heller ikke tatt inn noen i 2017.

VENTETID PÅ LOS

Kystverkets mål er at fartøy som har bestilt los innen bestillingsfristen, ikke skal vente mer enn en time på los.

I 2016 ventet 1,4 prosent av fartøyene som hadde overholdt bestillingsfristen mer enn 1 time på los, det vil si 536 seilaser av 38 911 oppdrag. Tilsvarende tall i 2015 var 1,5 prosent, 644 seilaser og 41 946 oppdrag. Indikatoren viser tilfredsstillende ventetid og svært liten andel oppdrag som må vente på los. Sjøtransportsystemet i Norge har ikke hatt vesentlige forsinkelser i 2016, og påliteligheten må sies å være god. Indikatoren for ventetid på los er med på å understøtte måloppnåelsen for god framkommelighet.



Fra Fedje VTS.
(Foto: Haakon Nordvik Kystverket)

SJØTRAFIKKSENTRALTJENESTEN (VTS)

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 fartøy ved behov. Sentralene gir også informasjon til støtte for den nautiske beslutningsprosessen om bord og er en del av Kystverkets førstelinjeberedskap mot akutt forurensning.

AVGIFTSFINANSIERT VTS

De fire sjøtrafikksentralene i Sør-Norge (Horten, Brevik, Fedje og Kvitsøy) overvåker og regulerer trafikken i sine definerte geografiske tjenesteområder. I 2016 klarerte disse fire trafikksentralene 408 176 seilas med fartøy over 24 meters lengde. Disse fire sentralene er selvfinansiert, og det vil si at brukerne finansierer drift- og vedlikehold ved å betale sikkerhetsavgift.

Den avgiftsfinansierte sjøtrafikksentraltjenesten hadde i 2016 en samlet inntekt på 96,5 mill. kroner, mens driftskostnad inklusiv inngående merverdiavgift i sum beløp seg til 91,6 mill. kroner. Tjenesten fikk et overskudd på 4,8 mill. kroner.

Sammenlignet med 2015 har inntektene økt med 3,0 prosent, mens driftskostnadene har økt med 2,5 prosent. Inntektene har dermed økt mer enn økningen i sikkerhetsavgiften på 2,1 prosent i 2016, noe som indikerer at den avgiftspliktige trafikken i trafikksentralenes område har hatt en liten økning i forhold til forventet trafikk.

Det teknisk utstyret ved sjøtrafikksentralene er fornyet i løpet av de siste årene. I 2016 ble sentralen i Brevik ferdigstilt. Fornyelsen skal bidra til økt sjøsikkerhet gjennom bedre driftssikkerhet og overvåkingsevne. Nytt teknisk utstyr skal videre bidra til å redusere vedlikeholdsutgifter og således gjøre driften av sjøtrafikksentralene mer kostnadseffektiv.

Tabell 9 Aktivitetsutvikling avgiftsfinansiert VTS

Antall	2014	2015	2016
Seilingsklareringer	360 877	368 593	408 176
Inngrep	7 225	7 403	6 973

Seilingsklareringer er godkjenning av seilas i et VTS- område. Inngrep er når sjøtrafikksentralen kontakter fartøy for å avverge uønskede trafikksituasjoner og hendelser.

Sjøtrafikksentralene er med på å forhindre alvorlige hendelser i skipstrafikken samt sikre trafikksikkerheten. Årsaken til den store økningen i antall seilingsklareringer fra 2015 til 2016 er utvidelsen av Horten VTS sitt dekningsområde til også å omfatte Oslo havn.

I 2016 ble 6 973 fartøy kontaktet for å redusere risikoen for en alvorlig hendelse. Fartøy blir kontaktet når de er ute av kurs sammenlignet med en normal rute eller ved annen unormal adferd. Revisjonsstans ved et oljeraffineri er hovedårsaken til nedgangen i antall inngrep. Ved en slik stans reduseres antall seilaser med større tankskip. Slike seilaser medfører normalt en del inngrep mot annen trafikk.



Ingen hendelser i sjøtrafikksentralenes tjenesteområder eller med risikofartøy skyldes manglende overvåking eller situasjonsforståelse fra sjøtrafikksentralene. Det forekom heller ikke ulykker med risikofartøy eller ulykker i områder der skipstrafikk utgjør en særlig risiko.

STATSFINANSIERT VTS – VARDØ SJØTRAFIKKSENTRAL

Sjøtrafikksentralen i Vardø overvåker alle 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 en analyseenhet som har til oppgave å analysere fartøysaktivitetene og seilingsmønstre for å avdekke ureglementert fiske og transport av gods. Denne enheten eies i felleskap med Fiskeridirektoratet.

Tabell 10 Trafikkovervåking fra statsfinansiert VTS

	2014	2015	2016
Iverksette tiltak i separasjonssystemene langs norskekysten ved avvik eller hendelser	185	132	171
Seilinger med risikofartøy langs norskekysten (ved relevante punkter)	61 202	60 458	53 125

Størrelsen på fartøyene som seiler langs norskekysten øker. Antall seilas med risikofartøy er redusert, mens gjennomsnittsmengde last per skip øker. Behovet for å gjøre inngrep mot fartøy som seiler i ledene langs kysten har vært relativt stabilt de siste årene.

RUTESYSTEMENE LANGS KYSTEN (SEPARASJONS- SYSTEMER)

I norsk økonomiske sone er det flere rutesystemer; utenfor Finnmark fra Vardø til Røst, utenfor Vestlandet fra Runde til Utsira, og utenfor Sørlandet fra Egersund til Risør.

Rutesystemene består av trafikkseparasjonssystemer og tilhørende anbefalte seilingsruter som skal sikre at større fartøy i internasjonal trafikk samt olje- og kjemikalietankere blir seilende lenger vekk fra land.

Formålet med rutesystemene er å redusere sannsynligheten for at en ulykke skal inntreffe og å redusere konsekvensene av et eventuelt oljesøl om en ulykke likevel skulle skje.

NAVIGASJONS- OG MELDINGSTJENESTER

Kystverket drifter meldings- og informasjonssystemer for sjøfarende. Tjenestene gir informasjon som er nyttig for trygg seilas. I tillegg omhandler tjenestene registrering og sporing av skipsrelatert informasjon, med spesielt fokus på informasjon knyttet til farlig eller forurensende last.

For Kystverkets navigasjons- og meldingstjenester er det satt krav om oppetid. Tabell 11 viser indikatorene for siste fem år for DGPS, AIS, LRIT og SafeSeaNet.

Indikatorene viser at oppetiden for DGPS er over kravet, målt per stasjon. For AIS er oppetiden over kravet etter gjennomført fornying. For nedlasting av data fra AIS satellitt og SafeSeaNet har kravene vært innfridd siste fem år. Samlet sett har navigasjons- og meldingstjenesten en god oppetid.

Tabell 11 Oppetid navigasjons- og meldingstjenester

	2014	2015	2016	Krav
Oppetid DGPS i %	98,9 %	99,1 %	100 %	99,5 % (siste 2 år)
Oppetid AIS basestasjoner i %	99,1 %	99,5 %	99,7 %	99,5 % (siste 2 år)
Tilgjengelighet for EMSA LRIT webside	99,6 %	99,8 %	99,8 %	99,0 % (siste 1 år)
Oppetid Safe SeaNet i %	99,6 %	99,8 %	99,9 %	99,0 % (siste 1 år)

AIS (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM)

Kystverket har 57 moderne AIS-basestasjoner i drift langs norskekysten ved utgangen av 2016. I løpet av året er det etablert dekning i Geirangerfjorden og indre Sognefjord. Basestasjonen på Sjørøya er overtatt fra Oslo havn.

Kystverket har også overtatt ansvaret for den internasjonale utvekslingen av AIS-data mellom landene i Østersjøen og i Nordsjøen som den danske maritime myndigheten opererte tidligere. Dette sikrer Kystverket tilgang til AIS-data fra våre naboland.

Kystverkets to AIS-satellitter har fungert stabilt, men det må forventes at AISSat-1 vil gå tapt etter hvert da den opprinnelig antatte levetiden på tre år nå er overskredet med 3,5 år. AISSat-2 vil oppnå sin antatte levetid i juli 2017. Utsiktene til videre høy oppetid er likevel gode med to nye AIS satellitter planlagt satt i drift våren 2017 (NORSAT-1 og NORSAT-2) og ytterligere en, AISSat-3, ved årsskiftet 2017/2018. I tillegg er det inngått gjensidig

datautvekslingsavtale med EMSA som gir norske maritime myndigheter tilgang til AIS-data på global basis fra opptil 20 AIS-satellitter, i varierende baner, i tillegg til de nasjonale.

På Svalbard kan sjøulykker med akutt forurensing få alvorlige konsekvenser for det sårbare miljøet. Av Meld. St. 35 (2015–2016) «På rett kurs» går det fram at regjeringen vil styrke sjøtrafikksentraltjenesten på Svalbard ved å etablere AIS-basestasjoner for trafikkovervåking, og det forberedende arbeidet startes opp av Kystverket i 2017. Som en del av forberedelsene er en basestasjon egnet for etablering på steder uten eksisterende infrastruktur under utprøving på Platåberget i 2017.

DGPS (DIFFERENTIAL GLOBAL POSITIONING SYSTEM)

Det er noen utfordringer med oppetid på flere DGPS-stasjoner, men god dekningsoverlapp mellom stasjonene begrenser den negative virkningen på tjenesten sett fra bruker og internasjonale krav til oppetid oppfylles (IALA R-121). Selv om det elektroniske utstyret i tjenesten ble fornyet i 2014 er mange stasjoner lokalisert på utilgjengelige steder og til dels er infrastruktur som hus, master og kraftforsyning gammelt og utsatt for vær og vind. Denne infrastrukturen må fornyes og forberedelser for å flytte flere av stasjonene inn til fastlandet er satt i gang.

SAFESEANET NORWAY (SSN)

Med virkning fra 1. januar 2016 ble meldepliktsbestemmelsene fra seks ulike forskrifter med hjemmel i havne- og farvannsloven slått sammen til en felles meldepliktsforskrift. I løpet av 2016 er SSN utvidet med mulighet til å rapportere gjennom å laste opp et forhåndsutfylt regneark, som utgjør en forenkling for en del brukere da selve utfyllingen ikke lenger krever at man har nettilgang. Tjenesten er også lagt til rette for å kunne motta rapportering fra fiskefartøy via elektronisk fangstdagbok.

Etter utvidelsen av tjenesten til også å omfatte rapportering til havner i tråd med implementeringen av 2010/65-direktivet, bruker nå 114 kommunale trafikkhavner SSN, det vil si alle større havner i Norge. I tillegg er det 525 mindre havner og terminaler som nå bruker systemet. Det er etablert en havneadministrasjonsmodul slik at havnene selv kan vedlikeholde informasjonen i systemet.

E-NAVIGASJON

IMO har valgt ut seks e-navigasjonsløsninger som skal testes ut og implementeres globalt innen 2019. Kystverket bidrar i utviklingen av løsninger for automatisk skipsrapportering, utveksling av seilingsplaner mellom skip, sjøtrafikksentral og automatisert rapportering av anløpsmeldinger. Arbeidet gjøres i samarbeid med norske leverandører av utstyr og tjenester.

Det finnes flere norske og internasjonale prosjekter som ser på ulike elementer av e-navigasjon. Open Brigade-prosjektet er ett av disse, og her er målsettingen å få på plass en åpen teknisk arkitektur som gjør det mulig å lage broløsninger på fartøy basert på å sette sammen delsystemer fra ulike leverandører til en integrert løsning. Kystverket deltar i prosjektet.

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 reguleringen og overvåkingen av skipstrafikken.

LRIT

LRIT (Long Range Identification and Tracking) er et globalt satellittbasert system for sanntid identifikasjon og sporing av spesielle typer fartøyer. Systemet blir styrt og vedlikeholdt av European Maritime Safety Agency (EMSA).

DGPS

Radionavigasjonssystemet DGPS fungerer som et tillegg til GPS. DGPS overvåker at GPS-posisjonene er korrekte, kringkaster fortløpende korreksjoner for å gjøre GPS-posisjonene mer nøyaktige og varsler skipenes navigasjonsmottaker om store avvik.

SAFESEANET NORWAY

Det maritime meldingssystemet SafeSeaNet Norway (SSN) er en portal for meldinger fra skip til norske myndigheter og havner.

E-NAVIGASJON

E-navigasjon er et globalt konsept utviklet i regi av FNs sjøfartsorganisasjon IMO for å modernisere og digitalisere informasjons- og sjøsikkerhetstjenester til skip.

ÅPEN PUBLISERING AV AIS-DATA

Kystverket startet i 2016 publisering av trafikkbildet langs norskekysten basert på AIS-data. Trafikkbildet viser i sanntid skip over 45 meter langs kysten innenfor territorialgrensen.

Data er gratis og tilgjengelig for alle både som en løpende datastrøm og presentert på kart gjennom Kystverkets karttjeneste Kystinfo. Det er ingen krav om brukerregistrering for å få tilgang.

Bruk av dataene er regulert under Norsk Lisens for offentlige data. Kystverket planlegger å utvide publiseringen i løpet av 2017 med tilgang til historiske data og meldinger om skipsanløp til havn.

www.kystverket.no/AIS

HAVNESIKRING OG TERRORBEREDSKAP (ISPS)

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 12 ISPS havneanlegg

	2014	2015	2016
Godkjente ISPS havneanlegg	641	632	632
Tilsyn	168	163	214
Sikringshendelser	-*	28	16

*Ingen fullverdig registrering i 2014

16 sikringshendelser er innrapportert Kystverket i 2016, men ingen av disse har vært av en slik karakter at det har vært nødvendig å heve det maritime sikringsnivået. Trenden er 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 gjennomførte 214 tilsyn i 2016, en økning i forhold til foregående år.

I 2016 ble den nasjonale risikoanalysen for havneanlegg ferdigstilt, og det forventes at den vil bidra til en bedre prioritering av hvor tilsynsressursene settes inn. Den vil også være til støtte ved heving av sikringsnivå.

SIKKER LASTING OG LOSSING AV BULKSKIP

For å styrke sikkerheten for bulkskip fører Kystverket tilsyn med, veileder og informerer norske bulkterminaler. Det er registrert 94 bulkterminaler i Norge.

I 2016 ble det foretatt flere tilsyn sammenlignet med foregående år. Det ble gjennomført 25 tilsyn, både meldte og uanmeldte. Til sammenligning ble det i 2015 gjennomført 16 tilsyn, og i 2014 fem tilsyn. Resultatet av tilsynene gjennomført disse tre årene rapporteres til ESA i første tertial 2017. Hovedkonklusjonen er at det fortsatt er en del bulkterminaler som ikke overholder reglene om sikker lastning og lossing. Årsaken til dette er ofte at terminalene ikke har tilstrekkelig kunnskap om sine forpliktelser. Kystverket vektlegger derfor informasjon og veiledning i sitt tilsynsarbeid.

Det har ikke forekommet skipsulykker som følge av feillasting av bulkskip ved norske havneterminaler i 2016.

INTERNASJONALT ARBEID – SJØSIKKERHET

I Arktisk Råds arbeidsgruppe Protection of the Marine Environment (PAME) har prosjektforslaget Arctic Shipping Traffic Data (ASTD) blitt godkjent, og det arbeides med å få på plass en datadelingsavtale og en kostnadsdelingsavtale.

Det er satt i gang en diplomatisk prosess og en pre-diplomatisk konferanse skal avholdes i april 2017 hvor formålet er på sikt å endre IALA fra Non-Governmental Organization (NGO) til Intergovernmental Organization (IGO). Dette har også vært hovedtema for årets møter i IALA Council. Her ble det også aksept for at IALA søker om observatørstatus i Arktisk Råd.

I EMSAs Administrative Board var samarbeidet om kystvaktfunksjoner det viktigste temaet. Denne prosessen styres av Kommissjonen, og innholdet i samarbeidsavtalene skal utvikles i en workshop våren 2017.

I EUs Digital Transport and Logistics Forum (DTLF) er det stor enighet om viktigheten av digitalisering av transportdokumenter, lastedokumenter og e-signatur som kan aksepteres på tvers av landegrensene i Europa. Den store flaskehalsen her er deling av data. Rapport på Businesscase description er levert, denne beskriver overordnet aktuelle IKT-verktøy for optimalisering av transport i korridoren Skandinavia – Middelhavet, inkludert Single Window-løsninger for mer effektiv transport.

Det første møtet i den nye High Level Steering Group for Governance of the Digital Maritime System and Services (HLSG GDMSS) ble avholdt i høst. Terms of Reference for fire undergrupper ble godkjent; eManifest project, SSN/LRIT/IMS gruppe, Single Window, Places of Refuge. Det ble også opprettet en ad hoc-gruppe for arbeid med SSN versjon 4.

I IMOs Maritime Safety Committee ble Guidance for the development of national maritime security legislation (ISPS) godkjent. Det siste av de seks oppfølgingspunktene for e-navigasjon ble godkjent; arbeid med utvikling og implementering av Maritime Service Portfolios.

Det har vært avholdt møter i EUs sjø sikkerhetskomite MARSEC, samt ett møte i US space Based PNT Advisory Board; vi viser til egne rapporter til Samferdselsdepartementet.

BARENTSWATCH

www.barentswatch.no

BarentsWatch er et helhetlig overvåknings- og informasjonssystem for store deler av de nordlige havområdene. 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 er et samarbeidsprosjekt mellom flere offentlige etater og forskningsinstitutter, og ledes av Kystverket. BarentsWatch har en åpen del som er en informasjonskanal tilgjengelig for alle – og en lukket del som i hovedsak er tilgjengelig for norske myndigheter.

Trafikken på den åpne delen av BarentsWatch er doblet i forhold til 2015, og i 2016 ble det i gjennomsnitt registrert om lag 10 000 unike brukere per måned. De mest populære tjenestene er «Bølgevarsel», «Fiskinfo» og «Fiskehelse».

«Bølgevarsel» er utvidet, og innen første halvår 2017 vil hele landet være dekket. Tjenesten vil etter hvert inngå som en viktig del av navigasjonsvarsler fra Kystverket. «Fiskinfo», et system for effektivisering av fiske, er også forbedret, og om lag 10 prosent av den norske fiskeflåten bruker nå dette systemet. «Fiskehelse» brukes av Mattilsynet ved tilsyn av oppdrett av laksefisk. Tjenesten ble i juni gjort tilgjengelig for allmennheten, og det har derfor vært en økning i bruken.

I den lukkede delen av BarentsWatch er det først og fremst tjenesten «Felles ressursregister» (FRR) som har utmerket seg i 2016. Tjenesten ble nominert til prisen «Bedre Stat» av Digitaliseringsrådet, og kom til finalen.

For øvrig er alle prosjekter i BarentsWatch gjennomført i henhold til plan i 2016.

FELLES RES- SURSREGISTER

Felles Ressursregister kobler offentlige, private og frivillige redningsressurser til havs, på land og i luften sammen til en oppdatert oversikt. Ressurseierne holder egne ressurser oppdatert, og brukerne ser også posisjonen til ressursen. Denne informasjon er avgjørende og kan redde liv når det står om minutter i redningsaksjoner til sjøs og på land. I dag er over 5 000 ressurser registrert. Dette øker raskt når blant annet kommunale aktører tar registeret i bruk.

Felles ressursregister kan også brukes til opplæring og øvelser, og gir unik oversikt over både robusthet og sårbarheter innen beredskap, redning og planlegging. Ressurseiere som Norsk Folkehjelp, Røde Kors Hjelpekorps, Norske redningshunder og Redningsselskapet har allerede registrert sine ressurser. Hovedredningscentralene og Politiet er brukere av registeret, og etater som Kystverket og Sivilforsvaret er potensielle brukere i sin krisehåndtering.

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.

Kystverket skal bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål og til å redusere tapet av naturmangfold.

Kystverket har prioritert å innføre miljøledelse for å sikre integrering av miljøhensyn i etatens virksomhet og for å sikre ivaretagelse av sektoransvaret for miljø. Miljøledelse skal bidra til stadig forbedring av miljøprestasjonen. Fra 2017 skal Kystverket utarbeide eget miljøregnskap.

Indikatorer	Resultat			Kommentarer
	2014	2015	2016	
Klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO ₂ -ekvivalenter (SSB tall)	16,7 mill tonn	16,7 mill tonn		- Tall for 2016 foreligger ikke pt. Tallene gjelder hele transportsektoren innenriks.
	2,8 mill tonn	2,78 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 til Kystverket:

Prioritering	Status	Kommentar
Omstilling til lavutslippssamfunnet		Miljø ble en del av Kystverkets hovedmål i 2015. I 2016 er det jobbet med å innføre klima- og miljøstrategien, herunder arbeidet med å bygge intern kompetanse innen miljøvennlige maritime transportløsninger.
Klima		Havbase er under utvikling til også å omfatte ulike inndelinger av sjøtrafikken og utslippstall fordelt på flere fartøyssegment. Arbeidet med å integrere klimatilpasning i nye infrastrukturprosjekter og i drifts- og vedlikeholdsbudsjett er påbegynt.
Naturmangfold		Planleggingsverktøy og prosedyrer er oppdatert for å stanse tapet av naturmangfold i alle faser av et utbyggingsprosjekt. Kystverket deltar i direktoratsgruppen for Mareano (bunnkartleggingsprosjekt).
Sedimenter		Kystverket samarbeider med kommuner og statlig miljøforvaltning om forsvarlig håndtering av forurensede sedimenter ved utdyping av farleder og havner.
Vannkvalitet		Vannforvaltningsplanene ble vedtatt høsten 2016, og Kystverket deltar nasjonalt og regionalt i den videre utviklingen av arbeidet.
Olje- og miljøseier i Lofoten og Vesterålen		Kystverket har bistått sekretariatet for utredning av et oljevern- og miljøseier i Lofoten og Vesterålen.

KLIMAGASSUTSLIPP OG LUFTFORURENSNING

Ifølge SSBs statistikk for klimagassutslipp utgjorde utslippene fra innenriks sjøfart og fiske 2,78 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2015. Det er en liten nedgang fra 2014 hvor utslippene var 2,8 mill. tonn.

Tall fra Kystverkets Havbase viser at CO₂-utslipp fra skipsfart i norsk økonomisk sone utgjorde 8 mill. tonn CO₂ i 2016. Det er en økning på om lag 2 prosent fra 2015. NOx-utslippene gikk ned med 1,5 prosent fra 2015 til 2016, mens SO₂-utslippene økte med 8,4 prosent i samme periode. Selv om utslippene fra offshorefartøy er redusert fra 2015, har det vært en økning for passasjer- og gods fartøy. Utslipp fra fiskefartøy er i liten grad endret. Aktivitet i norsk økonomisk sone målt i utseilt distanse var 43,9 mill. nautiske mil i 2016, en økning på 1,8 prosent fra 2015.

Prognosene for sjøtransporten viser økende aktivitet fram mot 2040 og dermed økte klimagassutslipp med mindre tiltak iverksettes. Det er viktig at sjøtransporten reduserer utslippene, både for å medvirke til de nødvendige kuttene i transportsektoren, men også for å være et miljøvennlig transportalternativ. Reduserte utslipp fra innenriks sjøtransport kan oppnås dersom fartøy går over på lav- og nullutslippsløsninger, samtidig som lav- og nullutslippsteknologi og drivstoff gjøres tilgjengelig for skip i havn.

Kystverket har fokus på havnenes rolle til å bidra til overgangen til lavutslippssamfunnet. Et av tiltakene som ble påbegynt i 2016 er et webinarforum for havner hvor viktige miljøtema tas opp. Forumet er etablert i samarbeid med havneforeningene. Kystverket gjennomfører årlig en rekke utredninger som bidrar til økt kompetanse om utslipp og tiltak for å redusere disse. I 2016 kom blant annet rapporten «Samfunnsøkonomisk vurdering av tilskudd til miljøtiltak i havn» og utredningen «Avisning av skip i havn – vurdering av nytten av tiltaket med hensyn til reduserte utslipp og konsekvenser for næringen» som ble utarbeidet i samarbeid med Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet.

Kystverkets karttjeneste Havbase bruker AIS-data for å beregne utslipp til luft fra ulike fartøyssegmenter. Kystverket videreutvikler Havbase til å kunne bidra til offentlig statistikk, internasjonal rapportering og statlig planlegging i samarbeid med andre offentlige etater. Blant annet skal AIS-utslippsdata deles inn i innenriks-, utenriks- og gjennomgangstrafikk.

Kystverket har i 2016 økt miljørabatten i losberedskapsavgiften ved bruk av Environmental Ship Index (ESI). ESI stimulerer til miljøtiltak på eksisterende skip eller til mer miljøvennlige nybygg ved at skipene får rabatt i avgifter. Rabatten for høy score på ESI endte på 10,9 mill. kroner, mot 8,9 mill. kroner i 2015. Hele 10 norske havner gav miljørabatt i anløpsavgiften eller kaivederlaget i 2016 og Kystverket har gjort fartøyenes ESI-score tilgjengelig for havnene gjennom meldingstjenesten SafeSeaNet Norway.

Kystverket stiller strenge krav til lav- og nullutslippsløsninger til egne fartøy og innleide transporttjenester, som eksempelvis slepeberedskap, tilbringertjenesten for los og isbryting. Dette gjelder også vedlikeholds- og anleggsarbeid med innleide entreprenører. Kystverket har etablert landstrømtilkobling ved havnene i Måløy, Ålesund og Sortland for slepebåter i vår tjeneste. Kystverket har en god miljøprofil på vårt nye fartøy OV Bøkfjord, og det er stilt klare krav i anskaffelsen av det neste fartøyet OV Ryvingen.

HAVBASE

I Kystverkets karttjeneste Havbase (www.havbase.no) finnes historiske data over skipsaktivitet i norske havområder med vekt på trafikkenes miljøbelastning. Her publiseres estimerte driftsutslipp fra skip og flerårlig sammenlignbar statistikk. Løsningen egner seg godt for visualisering av skipstrafikk i havområdene fordelt på skips kategorier. Kystverket jobber med å utvikle Havbase for å utvide tallgrunnlaget i tråd med kunnskapsbehovet.





OV BØKFJORD

Med det nye fartøyet OV Bøkfjord har Kystverket både bidratt til teknologiutvikling av klimavennlige løsninger for sjøtransporten og til reduksjon i klimagassutslipp.

OV Bøkfjord er et fullintegrert diesel/batterihibrid-fartøy. Det ble overlevert Kystverket i september 2016.

Fartøyet er bygget for å kunne bruke biodiesel og gi lave utslipp av klimagasser. Batteriene gjør at fartøyet ligger uten motorer i gang ved kai. Fleksible landstrømmuligheter gjør det enkelt å lade batteriene fra land når det behøves.

NATURMANGFOLD

Gjennom sjøsikkerhetstiltak og beredskap mot akutt forurensing blir naturmangfold og vannkvalitet beskyttet mot påvirkning fra skipstrafikken. Kystverket ivaretar også naturmangfold og vannkvalitet gjennom myndighetsutøvelse etter havne- og farvannsloven, forurensningsloven, losloven og svalbardmiljøloven.

Anlegg, drift og vedlikehold av maritim infrastruktur eller andre fysiske inngrep vil kunne påvirke både naturmangfold og vannkvalitet negativt. Det vil likevel være en positiv effekt for naturmiljøet at forurenset masse fjernes ved opprydding i havnebaseng. Dette skjer i samarbeid med kommuner og Miljødirektoratet.

Kystverket utreder miljøkonsekvenser ved planlegging av fiskeri- og farledsprosjekter. Det gjennomføres større kartlegginger av naturmangfold, som kan bidra til å styrke kunnskapen om forekomster av arter og naturtyper i sjø. Kystverket har prosjekter med risiko for negative effekter, men risikoen reduseres ved å innføre avbøtende tiltak. Kun mindre inngrep er gjort i eller i tilknytning til verneområder i 2016.

Kystverket har ferdigstilt og implementert ny instruks for planlegging og gjennomføring av fiskerihavne- og farledsprosjekter, hvor det er økt fokus på miljøhensyn i tidlig planfase og strengere krav til ytre miljøplan. For å sikre bruk av de beste løsningene er det innhentet internasjonal kunnskap om skånsomme metoder for mudring og beregningsmodeller for spredning av sedimenter. Kystverket skal ha faglig høy kompetanse og har prioritert miljøfaglig kompetanse ved nyansettelser og kompetansehevende tiltak.

I 2016 var det to profilerte saker der hensynet til naturmangfold var sentralt. På grunn av forsinkelse i prosjektet innseiling til Tromsø, bød innsig av sild og den påfølgende hvalsesongen på utfordringer. Kystverket stanset midlertidig prosjektet for å unngå mulig skade ved sprenging. Utbedring av farleden inn til Oslo var også et prosjekt med mye oppmerksomhet. Kystverket brukte betydelige ressurser på å kartlegge, vurdere og dokumentere påvirkning på naturmangfold og vannkvalitet. Det var liten risiko for alvorlig skade, og risikoen ble redusert med betydelige avbøtende tiltak. Imidlertid fikk Kystverket et forelegg fra Politiet, for mangler på system og rutinenivå for internkontroll. Kystverket vil fortsatte sitt arbeid med kontinuerlig forbedring gjennom vårt kvalitetssystem, HMS- arbeid og miljøledelse.

SEDIMENTER

Undersøkelser i forkant av fiskerihavne- og farledsprosjekter avdekker ofte til dels sterkt forurensede sedimenter som stammer fra blant annet havnevirksomhet, skipsverft, gamle avfallsfyllinger og avløp. Gjennom grundig planlegging og bruk av overvåking, skånsomme metoder for gjennomføring og avbøtende tiltak sikres at forurensning ikke spres og at den fjernes på en forsvarlig måte, gjennom mudring eller tildekkning.

Kystverket fortsetter samarbeidet med aktuelle kommuner og Miljødirektoratet for miljømudring i tilknytning til egne prosjekter. Kystverket er i dialog om et mulig samarbeid i Ålesund havn og i Hammerfest havn.

VANNKVALITET

Kystverket har bistått Samferdselsdepartementet i forbindelse med Klima- og miljødepartementets godkjenning av regionale vannforvaltningsplaner og deltar i direktoratsgruppen for vannforvaltning. For maritim infrastruktur er hovedfokus å redusere påvirkning på vannkvalitet ved nyanlegg, ettersom det i liten grad er aktuelt med avbøtende tiltak i tilknytning til eksisterende infrastruktur.

MILJØPÅVIRKNING FRA DRIFT

Kystverket har fortsatt overgangen til LED- lys, solceller og automatisering og fjernovervåking av fyr for å redusere forbruk av energi og fossilt drivstoff. Dieselaggregat byttes ut med batteri eller solceller der dette er mulig eller aggregatene moderniseres. Ved tre fyrstasjoner ble dieselaggregat erstattet av solcellepaneler og batterier, og ved seks fyrstasjoner ble det installert nye tankings- og oppbevaringsanlegg for diesel i henhold til nye forskriftskrav. Forurenset grunn etter oljeutslipp fra Vardø fyrstasjon i 2015 er nå fjernet, og etterkontroll pågår fram til 2017. Fra og med 2016 blir alle nye HIB-er (sjømerke med indirekte belysninger) leveret med solcelledrift.

Kystverket skal fjerne kvikksølv fra linserotasjon på alle fyr innen utgangen av 2018. I 2016 ble fire av 12 sanert.

Kystverket har kartlagt om batterier er etterlatt ved navigasjonsinnretninger som tidligere ble driftet ved hjelp av engangsbatterier. 29 steder i Møre og Romsdal er nå kartlagt og det ble funnet mindre mengder batterier ved seks av disse. Batteriene vil bli fjernet i 2017.



Fra Øvelse Svalbard, som var den store nasjonale oljevernøvelsen i 2016.
(Foto: Marianne Henriksen/Kystverket)

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 forurensningsaksjoner.

Med akutt forurensning menes forurensning av betydning, som inntreffer plutselig, og som ikke er tillatt etter bestemmelsene i eller i medhold av forurensningsloven.

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

Samferdselsdepartementets prioriteringer til Kystverket:

Prioritering, andre forutsetninger og krav	Status	Kommentar
Følge opp prioriterte områder i Kystverkets beredskapsanalyser		Nødvendige tiltak for å følge opp prioriterte områder i Kystverkets beredskapsanalyser er gjennomført.
Refusjonssaker		Refusjonssaker er fulgt opp i henhold til plan.
Slepebåtberedskap		Avtale om slepebåtberedskap inngått.
Videreføre arbeidet med miljøtiltak mot kvikksølvforurensning ved U-864		Støttefylling etablert i henhold til plan.
Internasjonalt arbeid		Kystverket har deltatt i relevante internasjonale fora knyttet til beredskap mot akutt forurensning.

STATENS BEREDSKAP

Kystverket har utarbeidet en strategi for arbeid med beredskap mot akutt forurensning for perioden 2017–2022. Kystverket skal sørge for at privat, kommunal og statlig beredskap samordnes i et nasjonalt beredskapssystem. Den største risikoen ved dette oppdraget er at de øvrige aktørene har manglende kunnskap om beredskapsordningen, noe som igjen kan føre til feil beslutninger, dårlig håndtering og økte kostnader ved en større hendelse.

For å redusere denne risikoen deltar Kystverket på møter og arrangerer øvelser for blant annet å øke kunnskapen hos de ulike aktørene om hvilket ansvar de har.

Årets store nasjonale øvelse ble gjennomført i samarbeid med Sysselmannen på Svalbard i september. Hovedfokuset i øvelsen var overtakelse av en aksjon startet av Sysselmannen. Målet var å øve transport og bruk av større mengder oljevernutstyr, fartøy og mannskaper i felt på Svalbard. Fartøyer og personell fra Kystverket, Kystvakta, Sysselmannen og lokale fra Longyearbyen deltok og totalt var åtte fartøyer og ca. 220 mannskaper i aksjon. Øvelsen ga nyttig læring i om utfordringer knyttet til logistikk og gjennomføring av oljevernaksjoner på Svalbard. Det er blant annet startet en prosess for å få til en samarbeidsavtale om administrativ bistand med Longyearbyen lokalstyre.

Kystverket har anskaffet maritim bredbåndsradio (MRB) for kommunikasjon mellom overvåkningsflyet, fartøy og land. 10 av disse radioene vil plasseres på Svalbard i forbindelse med den planlagte AIS utbyggingen. Nettverket som etableres, vil øke kommunikasjonsmuligheten og bidra til bedre situasjonsforståelse. Tilsvarende radioer er montert om bord i Kystverkets overvåkningsfly og på alle kystvaktfartøyene med oljevernutstyr.

HENDELSER

2016 viser en vekst i antall saker meldt inn som akutt forurensning eller som fare for at akutt forurensning kan oppstå. Mye av dette knyttes til landhendelser og et forbedret rapporteringssystem fra 110 sentralene. Det har ikke vært noen store hendelser som har medført at Kystverket har iverksatt statlig aksjon.

Tabell 13 Hendelser

	2014	2015	2016
Antall hendelser varslet til Kystverket	1065	1098	1334
Antall saker meldt til Samferdselsdepartementet (ny fra 2015)	-	33	63
Antall saker med utslipp	556	553	674
- Hendelser med skip	85	72	104
- Landbaserte hendelser	257	313	377
- Uidentifiserte oljeflak	97	78	103
- Hendelser ifm offshoreaktivitet	117	90	90
- Annet	10	13	1
Antall statlige aksjoner	0	0	0

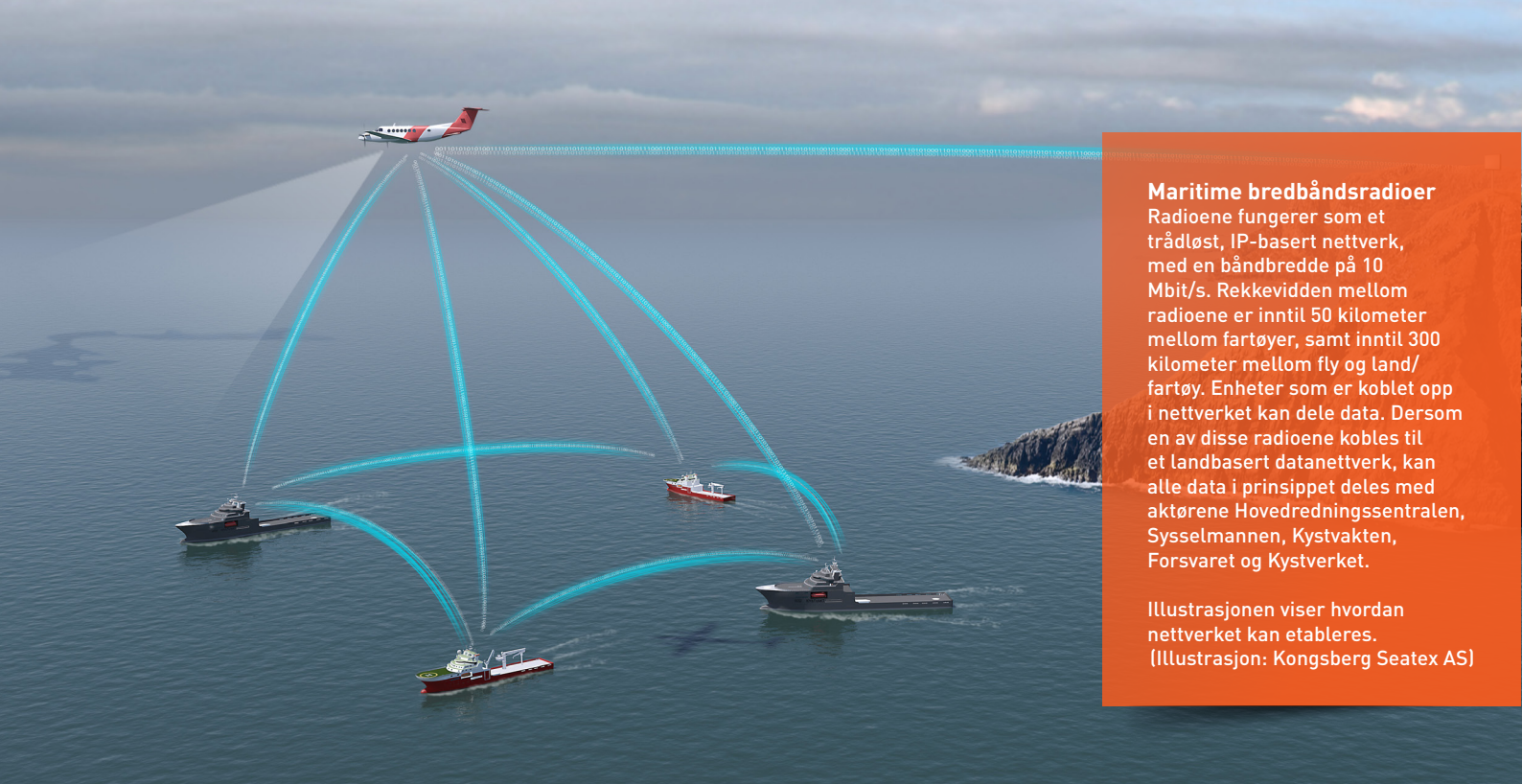
Det er gjort inngrep og gitt assistanse til drivende fartøy fra Kystverkets slepebåter og Kystvakta. Antall skipshendelser, herunder grunnstøtinger holder seg på et jevnt nivå (ca. 1,5 per uke). De fleste grunnstøtingene skjer med mindre ferger og fraktestøttinger. Disse fartøyene har også flest skipsbevegelser per år.

Kystverket har ved ekstremvær deltatt i en felles situasjonsrapportering til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB). Kystverket har tatt forholdsregler knyttet til posisjonering av egne slepefartøy i samarbeid med Kystvaktens fartøy i utsatte områder. Dette har bidratt til at mindre fartøy går i le for været til sikker ankringsplass. Vi har også bistått med flyovervåking og opprydning blant annet av drivende gjenstander/tømmer som utgjør en fare for skipstrafikken etter hendelsene.

BEREDSKAPSANALYSER

Beredskapsanalysen knyttet til akutt forurensning fra skipstrafikk 2011 (Beredskapsanalysen) er styrende for dimensjoneringen av beredskapen i Kystverket.

Kystverket har hatt fokus på å gjennomføre investeringer knyttet til prioriterte områder i beredskapsanalysen. Samtlige tiltak i handlingsplanen er gjennomført, bortsett fra tiltak 8 «Økning depotmannskaper» og tiltak 12 «Statlig dispergeringsberedskap». Fullstendig informasjon om de ulike tiltakenes status framkommer i vedlegg 3.



Maritime bredbåndsradioser
Radioene fungerer som et trådløst, IP-basert nettverk, med en båndbredde på 10 Mbit/s. Rekkevidden mellom radioene er inntil 50 kilometer mellom fartøyer, samt inntil 300 kilometer mellom fly og land/fartøy. Enheter som er koblet opp i nettverket kan dele data. Dersom en av disse radioene kobles til et landbasert datanettverk, kan alle data i prinsippet deles med aktørene Hovedredningsentralen, Sysselmannen, Kystvakten, Forsvaret og Kystverket.

Illustrasjonen viser hvordan nettverket kan etableres.
(Illustrasjon: Kongsberg Seatex AS)

Beredskapsanalysen for skipstrafikken i områdene rundt Svalbard og Jan Mayen 2014 (Beredskapsanalysen for Svalbard og Jan Mayen) er styrende for beredskapen i nordområdene. Implementering av deler av anbefalingene i analysen pågår, og det første fartøyet tilknyttet Svalbard er nå sertifisert i henhold til forskrift om bruk av fartøy i oljevern. Sysselmannens fartøy Polarsysse har fått kran for håndtering av oljevernutstyr og hurtiglense for oljeopptak fra sjø uten bistand av annet fartøy.

FOU

Kystverket har økt satsingen på FoU innen beredskap mot akutt forurensning de siste årene. Dette har særlig vært rettet mot nye drivstofftyper i skipsfarten og hvordan disse oppfører seg under arktiske forhold. De vanligste typene er blant annet testet for endring i fysiske og kjemiske egenskaper over tid og muligheter for å benytte brenning og dispergering som bekjempelsesmetoder. I Kystverkets testhall i Horten er ulike pumper og optakere for disse drivstofftypene testet. Vi deltar i utvikling av nytt oljevernutstyr sammen med Norsk Oljevernforening for operatørselskap (NOFO), deltar i referansegrupper i flere større forskningsprogrammer og har testet ut bruk av droner fra skip i oljevernaksjoner i samarbeid med Kystvakta. Det er startet et arbeid med en egen FoU strategi for beredskapsområdet i Kystverket.

Kystverket har også satt i gang å lage et dynamisk verktøy for å se på endringer i miljørisiko. Basert på Havbase utvikles det en sannsynlighetsmodul for skipsulykker i norske sjøområder. Her vil en også integrere endring i drivstofftyper som benyttes. Dette skal kombineres med eksterne data om endringer

i miljørisiko (som går raskere på grunn av klimaendringer). Dette vil gi en dynamisk modell som gir grunnlag for beredskapsanalyser.

FARTØY I OLJEVERN OG SLEPEBEREDSKAP

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). Antall fartøy i oljevern og slepeberedskap har vært stabilt de siste årene.

Kystverket har kontrakt med fire slepeberedskapfartøyer som videreføres ut 2017. Slepeberedskapen har hatt 56 oppdrag og gjennomført 68 øvelser. Det har vært fokus på å trene på slep av cruiseartøyer.

Tabell 14 Fartøy i oljevern- og slepeberedskap.

	2014	2015	2016
Oljevern – Kystverkets fartøy	6	6	6
Oljevern – Kystvaktens fartøy	11	11	11
Oljevern – Sysselmannens fartøy	1	1	1
Slepeberedskap	4	4	4
Fartøy i kystnær beredskap	35	34	34
Antall	57	56	56

Samtlige fartøyer i den statlige slepeberedskapen har oljevernutstyr om bord. Fartøyer i kystnær beredskap er øvet i å håndtere oljelenser for hurtig respons.

Kystverkets overvåkingsfly LN-KYV.
(Foto: Marianne Henriksen/Kystverket)



FLY- OG SATELLITTOVERVÅKNING

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 NOFO om flyovervåking. Flyet leies og finansieres av Kystverket, Kystvakta og NOFO. Operatørene i flyet er ansatt i Kystverket.

Satellittovervåkingen ivaretas gjennom avtale med Kongsberg Satellitte Services, Norsk Romsenter og EMSAs CleanSeaNet-tjeneste.

Flyet overvåker oljeinstallasjoner offshore for NOFO, fiskeriaktivitet for Kystvakta og skipstrafikken for Kystverket. Kystverket prioriterer overvåking av skipstrafikken og skipsvrak.

Det er gjennomført 180 tokt, totalt 624 timer og 32 hendelser er kontrollert med hensyn til fare for, eller med, akutte utslipp.

Flyet bistår også ofte Hovedredningsentralen (HRS) i ulike oppdrag, for eksempel var det første enhet på plass ved den tragiske helikopterulykken utenfor Turøy nord for Bergen i april. De utførte også oppdrag for politi, tollvesen og andre myndigheter.

Tabell 15 antall timer fly- og satellittovervåking 2014–2016

	2014	2015	2016
Flyovervåking (antall timer Kystverket)	357	335	334
Flyovervåking (antall timer Kystvakt)	295	194	223
Flyovervåking (antall timer NOFO)	106	61	67
Flyovervåking (antall timer totalt)	758	590	624
Satellittovervåking (Kystverket)	386	520	503
Satellittovervåking (Andre nasjonale aktører*)	623	454	455**
Satellittovervåking (EMSA's CleanSeaNet)	420	608	735
Satellittovervåking (antall bilder totalt)	1429	1582	1693

*flerbruk+NOFO + NOR VTS + sentinel prosjekt Norsk Romsenter

**Sentinel prosjekt Romsenter, og antall rapporter mottatt, hvor en rapport på sentinel kan inneholde et mye større areal enn rapportene levert fram til høsten 2015 i tabellen

SKIPSVRAK

Kystverkets fly overvåker rutinemessig 15 skipsvrak som har potensiell fare for større utslipp. I 2016 har det vært ukentlige overflyvninger i indre farvann. Det er ikke påvist utslippsmengder som har medført tiltak i 2016.

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. Et areal på ca. 30 000 m² er i ulik grad forurenset av kvikksølv som følge av skader på beholderne under torpederingen i 1945 og påfølgende korrosjon av vraket/beholdere.

I 2015 fikk Kystverket i oppdrag å etablere en støttefylling for å sikre bunnforholdene rundt vraket, og dette arbeidet ble slutført i 2016. Det ble gjennomført en omfattende miljøovervåking og det er ikke registrert spredning av forurensete sedimenter som følge av arbeidet med å legge ut totalt 200 000 tonn med sand og stein. Støttefyllingen har behov for å sette seg og prosessen overvåkes.

Prosjektet er gjennomført i henhold til plan og innenfor budsjett og Kystverket avventer Samferdselsdepartementets beslutning om videre arbeid med vraket.

SKAGERRAKVRAKENE

I 2015 satte Kystverket i gang en kartlegging av dumpefeltet for kjemiske stridsmidler i Skagerrak. Formålet med kartleggingen var å finne ut hvor mange fartøy som er senket og nøyaktig posisjon for hvor de ligger.

Det er kartlagt til sammen ca. 450 km² areal av dumpefelt og tilgrensende usikkerhetsområder. Det ble funnet 54 skipsvrak, der 36 skipsvrak ble klassifisert som en del av programmet for dumping av kjemiske stridsmidler etter 2.verdenskrig. Arbeidet med å analysere prøver av sedimenter og organismer fra dumpefeltet, vil ferdigstilles april 2017.

REFUSJONSSAKER

Staten aksjonerer når det skjer større forurensningshendelser, og kostnadene ved opprydding er store. Det internasjonalt anerkjente prinsippet om at forurenser skal betale tilsier at det er ansvarlig forurenser som skal dekke kostnader som følge av akutt forurensning, uavhengig av om det er i form av tiltak de selv iverksetter, eller som følge av at staten aksjonerer. Staten krever kostnadene refundert fra ansvarlig forurenser.

Uenighet om refusjonskrav fra staten blir og har blitt prøvd for domstolene. Flere viktige prinsipielle spørsmål har blitt avgjort de siste årene, i hovedsak i favør av staten, men det er fortsatt saker til behandling. Rettsbehandlinger av andre krav er stilt i bero i påvente av prinsipielle avklaringer i forbindelse med rettsbehandlingen av kravet etter hendelsene med MV Server og MV Full City.

Kystverket deltar i en europeisk arbeidsgruppe for utarbeidelse av retningslinjer for refusjonskrav; EU Claims Management Guidelines. Kystverket deltar også i Norges delegasjon til de internasjonale oljeskadefondene (IOPC Funds), hvor det blant annet utarbeides retningslinjer for håndtering av krav etter forurensningshendelser med tankbåt.

Tabell 16 Gjenstående refusjonskrav (tall i mill. kroner)

Hendelsesår	Navn på fartøy	Refusjonskrav	Foreløpig innbetalt	Status
2007	Server	196,7	130,0	Behandles i domstolen nå
2008	Crete Cement	19,8	14,8	Avventer utfallet av domstolsbehandlingen av sakene Server og Full City
2009	Full City	256,1	170,0	Omtvistede problemstillinger etter fondsbehandling er bragt inn for domstolen. Sak berammet i lagmannsretten i mai 2017.
2009	Mirabelle	3,0		Avventer utfallet av sakene etter Server og Full City
2009	Petrozadvodsk	2,7		Rettskraftig dom, venter på innbetaling
2011	Godafoss	92,9	73,1	Avventer utfallet av sakene etter Server og Full City

Det er ingen endringer i størrelsen på refusjonskravene eller foreløpig innbetalt fra 2015 til 2016.



Fra Øvelse Svalbard.
(Foto: Marianne Henriksen/Kystverket)

INTERNASJONALT ARBEID – BEREDSKAP MOT AKUTT FORURENSING

Internasjonalt arbeid på beredskapsområdet følges opp gjennom deltakelse i internasjonale møter og andre aktiviteter i IMO, EU/EMSA og Arktisk råd/EPPR i tråd med fastlagte planer.

Det er inngått avtaler med alle nabolandene om gjensidig varslings og bistand ved omfattende akutt oljeforurensning. De viktigste avtalene er Københavnavtalen, der Kystverket har sekretariatet i 2016 og 2017, Bonn-avtalen, Norge–Russland avtalen og den Arktiske oljevernnavtalen. I tillegg er det etablert en bilateral samarbeidsavtale med Storbritannia.

Kystverket har ledet et arbeid med utvikling av en IMO Guide for oljevernaksjoner i is som ble godkjent av IMO i oktober 2016. IMO har også godkjent et forslag fra Norge om utvikling av en guide som skal bidra til at blant annet u-land lettere skal kunne klare å implementere OPRC konvensjonen og OPRC HNS-protokollen.

Kystverket leder og følger opp flere prosjekter innen Arktisk råd i samarbeid med blant annet USA og andre land. Resultatene av disse prosjektene skal framlegges for Ministermøtet i Arktisk råd 2017.

Det er gjennomført flere internasjonale øvelser i løpet av 2016. I mai ble det gjennomført en øvelse relatert til den arktiske oljevernnavtalen, der Norge var vertsland i samarbeid med USA. I tilknytningen til denne øvelsen ble det gjennomført en nasjonal skrivebordsøvelse. Her ble rutinene for vertsnasjonsstøtte ved omfattende internasjonal bistand øvet. I juni ble den årlige øvelsen

«Barents» gjennomført i samarbeid med Russland. I høst ble det gjennomført en skrivebordsøvelse med russiske myndigheter der scenariet var olje som driver fra en plattform på norsk sokkel og over til Russland. Det ble også gjennomført en øvelse med tema olje på strand med norske og russiske mannskaper og ressurser i Kirkenes. Prosjektaktiviteter som utføres i samarbeid med Russland finansieres av UD og har som mål å styrke samarbeidet i dette området.

Kystverket er en del av NORADs program «Olje for utvikling» og bidrar til at landene som er med, får en bedre oljevernberedskap. Kystverket har i 2016 vært engasjert i sju land; Tanzania, Kenya, Myanmar, Mosambik, Uganda, Libanon og Cuba. Det mest omfattende arbeidet er gjort i Tanzania. Her har Kystverket bidratt til implementering av nasjonal plan i form av øvelser og kapasitetsbygging, både på fastlandet og på Zanzibar. I Uganda har Kystverket bidratt til utarbeidelse av første utkast av nasjonal oljevernplan.

SCOPE 2017

Kystverket er innvilget støtte fra EU til gjennomføring av en stor internasjonal øvelse høsten 2017; SCOPE 2017 (Skagerrak Chemical and Oil Spill Exercise). Øvelsen planlegges i samarbeid med blant annet Sverige, Danmark og Island samt med lokale myndigheter i Telemark. Den vil bli gjennomført som en utvidelse av ordinær øvelse under Københavnavtalen, og det er lagt opp til omfattende trening og workshops i forhold til både operative og administrative problemstillinger.

ANDRE FORUTSETNINGER OG KRAV

I tillegg til oppgavene under hovedmålene er Kystverket også pålagt andre oppgaver.

Samferdselsdepartementets prioriteringer, andre krav og forutsetninger til Kystverket:

Prioritering	Status	Kommentar
Arbeid med nasjonal transportplan		«Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018–2029» ble overlevert Samferdselsdepartementet 29.2.2016.
Havne- og farvannsloven		Se hovedmål 1
Kystkultur		Kystverkets landsverneplan ble avsluttet. Kystverkmusea ble tildelt 9,3 mill. kroner i driftstilskudd.
Samfunnssikkerhet og beredskap		Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap inkludert handlingsplan er utarbeidet.
Havnesikring og terrorberedskap		Se hovedmål 2
Internasjonalt arbeid		Se hovedmål 2 og 4
Effektivisering		Det jobbes kontinuerlig med å avbyråkratisere og effektivisere driften.
Risikovurderinger		Risikovurderinger gjennomføres som et element i oppgaveløsningen.
Evalueringer		Se hovedmål 1.
Fellesføring - brukerundersøkelser		Arbeid med en bedre kartlegging av hvordan brukerne opplever Kystverket er igangsatt.

NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP)

Kystverket deltar sammen med de andre transportetatene og Avinor i et tverretattlig arbeid som legger grunnlag for Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP). Rapporten «Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018–2029» ble overlevert Samferdselsdepartementet 29.2.2016. Etter overleveringen har Kystverket svart på spørsmål fra Samferdselsdepartementet direkte og gjennom sekretariatet for NTP.

KYSTKULTUR

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

Kystverket har en betydelig portefølje av kulturhistoriske eiendommer. Etter et godt samarbeid med Riksantikvaren ble arbeidet med Landsverneplan for statlige kulturhistoriske eiendommer (SKE-prosjektet) avsluttet i 2016. Resultatet ble at ytterligere 21 av Kystverkets anlegg ble fredet. De freda anleggene inkluderer fiskerihavner, fyrlykter, varder og båker samt en loshytte og en stø. Det skal utarbeides forvaltningsplaner for alle de kulturhistoriske anleggene.

Vern av anlegg betyr ikke bare at anleggene blir bevart, men også at kulturhistoriske verdier og potensial blir synliggjort overfor lokalsamfunnet. Videre gir det et godt grunnlag for Kystverkmusea å bygge på i sitt dokumentasjons-, forsknings- og formidlingsarbeid. Kystverkmusea ble tildelt 9,3 mill. kroner i driftstilskudd. I 2016 ble Museene for kystkultur og gjenreisning innlemmet i nettverkssamarbeidet.

Kystverket leier ut bygninger på 75 fyrstasjoner til leietakere som er forpliktet til å holde stasjonene tilgjengelig for allmennheten. Det er dermed leieforhold på ca. 2/3 av etatens fyrstasjoner, en utleiegrad vi anser som høy.

SAMFUNNS- SIKKERHET OG BEREDSKAP

I 2016 har Kystverket utarbeidet en ny strategi for samfunnssikkerhet og beredskap inkludert tiltaksplan. Vi har deltatt på departementets halvårlege kontaktmøter, og i arbeid med Rådgivende forum for sivil transportberedskap i regi av departementet.

Det har vært arbeidet med revitalisering av Totalforsvaret, og involvering av sivil side i øvelsen GRAM16. Kystverket har bidratt i planlegging og gjennomføring av GRAM16, og forberedelsen av NATO-øvelsen Trident Juncture18. Vi planlegger nå aktiviteter knyttet til både Trident Juncture18 og programmet for videreutvikling av Totalforsvaret fram mot 2020 ledet av Justis- og beredskapsdepartementet og koordinert av Direktoratet for sivil beredskap (DSB).

Kystverket har gjennomført og deltatt i flere øvelser. Blant annet den store nasjonale IKT-øvelsen, IKT16, i regi av DSB. Erfaringene fra øvelsen var svært nyttige både operativt og strategisk, og vi fikk testet internt planverk og tiltakskort.

Kystverket gjennomførte høsten 2016 en intern tverrfaglig kriseøvelse i Kystverkets ledergruppe, med sammenfallende hendelser inkludert naturkatastrofe, IKT-hendelse og personalskade. Fokus i denne øvelsen gikk på kjennskap og bevissthet til eget planverk.

Risikoanalyse av lostjenesten ble ferdig i desember, og det jobbes med å se på ulike risikoreducerende tiltak. Vurdering av alternative kommunikasjonslinjer er under utredning og det pågår et arbeid med å vurdere bruk av nødnett som alternativ kommunikasjonskanal i tilfeller hvor dagens samband og kommunikasjonslinjer er nede.

Kystverket har gjennomført etablering av grunnlagsdokumenter for sikkerhet. Vi er i siste fase av etablering av nasjonalt begrenset nett (NBN) i dialog med Forsvarsdepartementet.

EFFEKTIVISERING

Det er innført en reform for avbyråkratisering og effektivisering, ABE-reformen. Gevinsten ved dette arbeidet blir årlig overført til fellesskapet. Kystverkets bidrag til reformen ble for 2016 satt til en reduksjon av driftsutgiftene med 0,7 prosent.

Kystverket har utviklet saksbehandlings- og arkivsystemet med en løsning for fulltekstpublisering av dokumenter som ikke er unntatt fra offentlighet, i tillegg til den elektroniske postjournalen. Effekten er at de som ønsker innsyn i et dokument, ikke lenger må begjære innsyn som igjen betyr redusert saksbehandling for Kystverket. I tillegg er det løsninger for elektronisk sending og mottak av post.

Antall seilaser med farledsbevis økte med 7,2 prosent i 2015 og nye 4,5 prosent i 2016. I samme periode har antall saksbehandlere i losforvaltningen vært konstant. Dette er et resultat av effektivisering i saksbehandlingen, blant annet som følge av digitalisering av søknadsprosessen og reduksjon i antall dispensasjoner: Saksbehandlingstiden har gått ned fra 11 til tre dager i snitt.

Tiltakene med avbyråkratisering gir også en effektiviseringsgevinst for virksomheten, men som vanskelig kan tas ut i form av reduserte kostnader fordi det er mange som sparer litt arbeidstid. Spart arbeidstid benyttes til å løse andre oppgaver. Nye elektroniske løsninger isolert sett, bidrar til økte utgifter både til utvikling og til varig drift.

For å kunne redusere driftsutgiftene som forutsatt i ABE-reformen, må det til andre tiltak enn avbyråkratisering. Tiltaket med størst effekt er å redusere antall ansatte fordi lønns- og lønnsrelaterte utgifter utgjør den største andelen. Indikatoren lønnsandel av driftsutgifter gir ikke et riktig bilde i denne sammenheng, fordi det i sum driftsutgifter inngår en stor andel kjøp av eksterne entreprenørtjenester (telleren i brøken lønnsutgifter/driftsutgifter).

Tjenestene los og sjøtrafikksentraler søker å få til en mer kostnadseffektiv drift. Gevinstene av dette arbeidet vil komme brukerne til gode i form av lavere avgifter. Konkret arbeides det med å redusere overtid og disponere personalressursene på en bedre måte. På losområdet reduserer en også antallet statsloser ved naturlig avgang. Behovet for kostnadseffektivisering av losområdet økte i 2016 fordi etterspørselen etter lostjenester gikk ned. Det er ikke rekruttert losaspiranter i 2016 og det samme vil gjelde i 2017.

For de andre virksomhetsområdene er fullmakten til å reansette ved ledighet i stilling, trukket inn til Hovedkontoret. Det samme gjelder for midlertidige ansettelser. På denne måten har en klart å redusere med vel 7 årsverk i 2016. Det har vært mulig ved økt grad av elektroniske løsninger og forenkling av arbeidsprosesser.

I et lengre perspektiv kartlegger Kystverket behovet for kompetanse og kapasitet for å løse framtidige oppgaver og hvordan det og kravet om kostnadseffektivisering kan løses ved en planlagt reallokering av årsverkene som vil bli frigjort ved pensjonering eller turnover. Kystverket hadde om lag 180 årsverk i 2016 der den ansatte var 60 år eller eldre.

Den årlige reduksjonen i budsjettildelingen til driftsutgifter har Kystverket i tillegg til å redusere årsverk, gjort ved å redusere de interne budsjettammene til andre driftsutgifter for alle våre virksomheter. Når midlene til annet enn lønnsutgifter reduseres, stimulerer det til mindre reising og til mer samhandling ved bruk av telefon- og skypekonferanser. En stor utfordring er å få en del av våre eksterne samhandlingsparter til å ta i bruk tilgjengelig teknologi for møter som varer mindre enn en dag.

RISIKOVURDERINGER

Ved inngangen til 2016 forelå det en risikovurdering innen de ulike virksomhetsområdene i forhold til måloppnåelse. Denne risikovurderingen har vært vurdert på ulike tidspunkt gjennom året for å sikre at ikke uønsket risiko har oppstått.

Kystverket hadde stor oppmerksomhet knyttet til mulig risiko ved overføring av lostilbringings-tjenesten til privat aktør. Vi er derfor tilfredse med å konstatere at forarbeid og tett oppfølging av prosessen bidro til at overføringen så langt har gått bra.

Den operasjonelle risikoen omfatter den risikoen som oppstår i forbindelse med utførelse og utøvelse av Kystverkets tjenester, og sees ofte i sammenheng med uønskede hendelser. Det vil alltid eksistere ulike omfang av operasjonell risiko, men Kystverket har etablert prosedyrer og instruksjoner i kvalitetsstyringssystemet som sikrer utførelsen.

BRUKERUNDERSØKELSER

Kystverket har identifisert hvilke rutiner etaten har for å kartlegge hvordan brukerne opplever etaten, samt sett på gjennomførte og planlagte brukerundersøkelser.

Det er generelt stor grad av brukerdiallog, både gjennom brukerundersøkelser og formelle og uformelle møter med brukerne (rene brukermøter, -konferanser, evalueringer og dag-til-dag-dialog med enkeltaktører som eksempelvis kommunene). Samtidig viser det seg at resultatet av dialogene ikke blir dokumentert på en tilfredsstillende måte.

Det er blant annet gjennomført brukerundersøkelser innen fagområdene beredskap og navigasjonsinnretninger. Beredskapsområdet har gjennomført en stor brukerundersøkelse i regi av prosjektet «Gjennomgang av vakt-tjenesten». Respondentene var etater/virksomheter som Kystverket har samarbeid med, knyttet til forurensingshendelser og informasjonsflyt, og samarbeid i forbindelse med dette. Tilbakemeldingene behandles i skrivende stund.

Det er også gjennomført en undersøkelse om navigasjonsinnretninger langs kysten. I denne undersøkelsen ble det lagt vekt på å få tilbakemelding på det arbeidet Kystverket har gjort og å få innspill til geografiske områder der det med fordel kan gjøres forbedringer. Tilbakemeldingene behandles nå, og vil blant annet danne grunnlag for prioritering av arbeidet framover.

I 2017 skal Kystverket bygge videre på og forbedre/strukturere praksis med tanke på brukerundersøkelser/brukermedvirkning. Det skal etableres systemer og rutiner for hvordan tiltak og tjenester i enhetene evalueres – basert på allerede eksisterende praksis. Dette omfatter også at formelle tilbakemeldinger som gis gjennom brukerkonferanser, seminarer, samlinger og lignende (eksempelvis Quest Back) som standard også skal omfatte en bolk med tilbakemeldinger for Kystverket generelt. Det vil gi kontinuitet i tilbakemeldinger fra brukerne. Vi skal få på plass prosedyrer og retningslinjer, som også omfatter lagring, behandling og videreføring/deling av informasjon og tilbakemeldinger.

Brukerdiallog (bedre og mer tilpasset bruker- og kundekommunikasjon) er også noe som er definert som et av satsingsområdene i den reviderte kommunikasjonsstrategien for Kystverket (revidert i 2016).





Detalj fra kystverkfartøyet MS Trænen.
(Foto: Gro Kibsgaard-Petersen/Kystverket)

KAPITTEL 4

STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN

Kystverket har god styring og kontroll tilpasset vår egenart og risiko. Vi har nådd alle vesentlige mål og resultatkrav fastsatt i tildelingsbrevet.

VIRKSOMHETSSTYRING

Kystverket benytter mål- og resultatstyring som sitt grunnleggende styringsprinsipp, der risikostyring og internkontroll er en vesentlig og integrert del.

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 at Kystverket har kontroll på risikoene og har gjort nødvendige tiltak for å sikre at måloppnåelsen er tilfredsstillende.

Det har vært gjennomført en egevaluering av internkontrollen blant Kystverkets ledere i 2016. Resultatene fra egevalueringen brukes i det videre til kvalitetsforberedende internkontrolltiltak.

Styrende dokumenter for Kystverkets tjenester/prosesser er dokumentert i vårt kvalitetssystem. Det arbeides kontinuerlig med å forbedre disse og fremme god etterlevelse. Forbedrings- og awikssystemet brukes

aktivt innen de operative tjenestene, men i mindre grad på de mer forvaltningsmessige områdene. Vi har arbeidet med å forankre styringssystemet og styringsprinsippene i hele organisasjonen, og vil arbeide videre med ytterligere forbedringer. Særlig mener vi at det er behov for å integrere risikostyringen og kvalitetsstyringen bedre i mål- og resultatstyringen, og at denne styringen innarbeides i et riktig omfang i forhold til den enkelte enhet sitt bidrag til organisasjonens mål.

INTERNREVISJON

Interne kvalitetsrevisjoner har blitt gjennomført i Kystverket siden 2010 som et ledd i etatens satsing på kvalitetsstyring. Kystverket har etablert internrevisjon etter retningslinjer gitt av Finansdepartementet som en egen enhet direkte underlagt kystdirektøren. Etableringen av en uavhengig enhet med et utvidet mandat vil styrke Kystverkets arbeid med risikostyring, kontroll og virksomhetsstyring.

Omfanget av interne revisjoner i 2016 ble noe begrenset grunnet omorganisering og det faktum at den nye enheten for internrevisjon ikke ble operativ før på slutten av året.



ANSKAFFELSER

Protokollplikten ble i 2016 hevet fra 50 000 kroner til 100 000 kroner internt i Kystverket, med bakgrunn i nytt anskaffelsesregelverk fra 01.01.2017.

Kystverket har startet arbeidet med å digitalisere anskaffelsesprosessene. Bestillingsprosessen (e-handel) blir digitalisert og verktøy for kontraktsforvaltning er tatt i bruk. Et eget verktøy for gjennomføring av konkurranser innføres fra 01.01.2017 og målet er at arbeidet med anskaffelsene skal bli enklere og sikrere.

HMS

Det helsefremmende perspektivet er sentralt i HMS-arbeidet, og dette innebærer å forbedre det fysiske og organisatoriske arbeidsmiljøet, fremme aktiv deltakelse og styrke de ansattes faglige og personlige utvikling. Avtalen om et mer inkluderende arbeidsliv understreker betydningen av å øke jobbnærvær og bedre arbeidsmiljøet.

Kystverket ble nominert til Møre og Romsdals pris for inkluderende arbeidsliv. Dette for et langsiktig og bredt arbeid som forebygger uønsket utvikling i arbeidsmiljøet, gir inkludering og tilrettelegging. Dette gjenspeiler seg blant annet i et stabilt lavt sykefravær.

LIKESTILLING OG DISKRIMINERING

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

Dette innebærer at Kystverket 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.

Per 31.12.2016 var det 999 faste ansatte i Kystverket, 19 prosent kvinner og 81 prosent menn. Kvinneandelen har økt med to prosent fra 2015 som følge av at losbåtførerne ble overført til Buksér og Berging AS fra juni 2016.

I alle stillingskategorier er det flest menn. I de typiske mannsdominerte yrkene som skipsførere, styrmenn, maskinister og statsloser, er menn representert med nær 100 prosent. Av i alt 357 ansatte innenfor disse gruppene er det seks kvinner.

Antall ledere på direktørnivå er stabilt med 3 kvinner og 12 menn. Fra 01.01.2016 er et mellomledernivå ved regionkontorene tatt bort som følge av omorganisering til en flatere struktur.

Tabell 17 Lønnsoversikt 2016

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
		Kvinner (%)	Menn (%)	Ansatte i alt	Kvinner (kr)	Menn (kr)	I alt (kr)
I alt i virksomheten	2016	19	81	999	53 250	66 394	64 273
	2015	17	83	1115	51 029	66 799	64 398
Ledelse [1]	2016	19	81	15	83 722	78 020	77 709
	2015	17	83	15	83 200	74 729	76 224
Mellomledelse [2]	2016	24	76	34	63 584	79 855	76 374
	2015	22	78	36	61 949	74 736	71 813
Ingeniører og rådgivere [3]	2016	38	62	354	49 833	55 103	53 238
	2015	39	61	359	47 348	54 867	52 092
Konsulenter [4]	2016	37	63	38	63 699	80 555	75 958
	2015	35	65	37	65 179	79 725	75 634
Skipførere, styrmenn, maskinister	2016	4	96	72	56 209	60 119	59 958
	2015	5	95	78	49 633	56 604	56 201
Losbåtførere, statsloser	2016	1	99	285	70 849	79 042	78 955
	2015	1	99	393	66 121	76 897	76 786
Fagarbeidere [5]	2016	13	87	134	44 709	43 937	43 984
	2015	12	88	129	41 977	43 236	43 041
Trafikkledere	2016	7	93	67	83 970	80 768	80 962
	2015	7	93	68	85 267	80 600	80 892
Statslosaspiranter	2015	0	0	0	0	0	0

Tabell 18 Kjønnsfordelt personalstatistikk

	Deltid		Midlertidig ansatte		Overtid (%)		Foreldrepermisjon (%)		Legemeldt sykefravær (%)	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
2016	29	6	11	24	4	96	49	51	3,6	3,5
2015	26	17	11	19	5	95	-	-	3,3	3,45

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.

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

[1] 1477 Regiondirektør, 1060 Avdelingsdirektør, 9114 Kystdirektør, 1061 Assisterende kystdirektør.

[2] 1058 Administrasjonssjef, 1088 Sjefingeniør, 1211 Seksjonssjef, 1407 Avdelingsleder, NB! Statistikken teller kun de som er tilsatt i mellomlederstillinger.

[3] 1060 Avdelingsdirektør, 1083 Ingeniør, 1085 Avdelingsingeniør, 1087 Overingeniør, 1088 Sjefsingeniør, 1113 Prosjektleder, 1181 Senioringeniør, 1211

Seksjonssjef, 1275 Ingeniør, 1363 Seniorrådgiver, 1364 Seniorrådgiver, 1408 Førstekonsulent, 1434 Rådgiver,

[4] 1065 Konsulent, 0110 Losformidler, 1119 Formann

[5] 1117 Fagarbeider, 1119 Formann, 1129 Renholdsbetjent, 1130 Renholder, 1136 Driftstekniker, 1203 Fagarbeider med fagbrev

KAPITTEL 5

VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTER

Kystverket er viktig for private og offentlige aktører som opererer i og i tilknytning til havet og til Norges langstrakte kystlinje. Rollene og oppgavene endrer seg som følge av omstilling og ny teknologi. Kystverket har en vesentlig rolle som framtidsrettet tilrettelegger for næringsutvikling og god bruk av ressurser.

AUTONOME FARTØY

Norsk maritim industri og forskningsmiljøene er godt i gang med å utvikle helt eller delvis førerløse fartøy. Det foreligger allerede flere planer for omfattende testaktiviteter med autonome skip i norske farvann.

Opprettholdelse eller forbedring av dagens sjøsikkerhetsnivå er en viktig premisse i utviklingen av selvgående fartøy. Kystverket skal være sterkt delaktig i utviklingen av sjøsikkerhetstjenester som tilfredsstiller framtidens krav. Etaten har allerede engasjert seg i dette arbeidet og var sentral i prosessen med etablering av et testområde for autonome skip i Trondheimsfjorden og i etableringen av Norsk Forum for Autonome Skip (NFAS).

FORVENTET TRAFIKKØKNING

Prognosen i «Sjøsikkerhetsanalysen» viser en generell trafikkøkning i norske farvann på 41 prosent fram mot 2040. Den økte aktiviteten utfordrer både sikkerheten og beredskapen mot akutt forurensing. Prognosen forespeiler stor økning i utseilt distanse blant annet for cruiseskip, som igjen gir større sannsynlighet for ulykker. For cruiseskip vil økningen i ulykkessannsynligheten være størst for Svalbard. Generelt er sannsynligheten for grunnstøting eller kollisjon på Svalbard ansett som

lav, men konsekvensene av en ulykke kan bli store for mennesker og miljø.

En av utfordringene er at dagens løsninger for kommunikasjon og trafikkovervåkning ikke fungerer godt nok i dette området, og det svekker både sikkerheten og beredskapen. Kystverket er i ferd med å etablere en AIS-kjede på Svalbard for å styrke overvåkingen av skipstrafikken. Samtidig monteres Maritim Bredbåndsradio på utvalgte steder. Disse tiltakene forventes å styrke den generelle beredskapen.

BEREDSKAP

Kystverkets beredskap mot akutt forurensing er miljørisikobasert. Det vil si at beredskapen er basert på hvor stor sannsynligheten er for at ulike typer ulykker kan skje og den miljøeffekten ulykkene kan få ut fra hvor og når de skjer.

Endringene i klima medfører endrede krav til beredskapen og til regelverket. Mindre is i Arktis gir økt aktivitet og endret seilingsmønster i nordområdene. Petroleumsvirksomheten utvider sitt leteområde nordover og inn mot delelinjen til Russland i Barentshavet. Miljøets sårbarhet er i raskere endring enn tidligere, noe som igjen gir endringer i miljørisiko. Kystverket må løpende innhente endringsdata og til enhver tid tilpasse beredskapen. Dette stiller krav til etaten om å ha en stadig mer aktiv rolle i både å følge med og i å påvirke og endre nasjonalt og internasjonalt regelverk.

Nye produkter utvikles for å imøtekomme nasjonale- og internasjonale krav om reduksjon av forurensende aktivitet. Det skjer for eksempel en rask endring i drivstoff som skip benytter. Kystverket undersøker disse drivstofftypenes



AIS-satellittene er et viktig bidrag til sjøsikkerheten.
(Illustrasjon: ESA)

kjemiske og fysiske egenskaper når de slippes ut i sjø, under arktiske forhold og under fastlandsforhold. Samtidig testes også Kystverkets beredskapsutstyr mot disse produktene for å se hvor effektivt utstyret er under ulike forhold. Kystverket forventer at denne utviklingen vil fortsette, og etaten må kontinuerlig tilpasse seg utviklingen både med utstyr og responsstrategier.

KOMPETANSE

Internasjonale og nasjonale drivkrefter påvirker sjøtransporten og sjøsikkerheten, og disse endringene må Kystverket tilpasse seg blant annet ved å ha en forståelse for det framtidige behovet for kompetanse. Kystverket ser blant annet at det er nødvendig å bygge videre på analytisk kompetanse og styrke fagmiljøene innen transportplanlegging. Dette gjelder også alternative energikilders betydning for framtidig utforming av fartøy, seilingsmønstre og navigasjons- og havneinfrastruktur.

DIGITALISERING

Framtidige teknologiske drivere i vår sektor ser ut til å være knyttet til intelligente transport systemer (ITS), stordata, sensorteknologi, lærende datamaskiner og delingsøkonomi. Utviklingen vil kunne føre til endret etterspørsel etter transporttjenester på sikt. Datamengdene i samfunnet vokser eksponentielt gjennom at flere gjenstander og aktører er koplet på internett. Kystverket forvalter et omfattende datagrunnlag om havområdene. Nye datamuligheter og brukertilpassede løsninger legger til rette for at Kystverket kan følge teknologi- og samfunnsutviklingen. Innovativ bruk av ny teknologi vil være en kjernekomponent for å digitalisere, forenkle og fornye Kystverket.

ENDRINGER I PREMISSENE FOR SJØTRANSPORTEN OG HAVNENE

Transportsektoren står for en betydelig andel av klimagassutslippene. Sjøtransporten står i et teknologiskifte når det gjelder omlegging til lav- og nullutslippsdrivstoff. En av de viktigste føringene for denne omleggingen er Norges internasjonale forpliktelser om å redusere nasjonale klimagassutslipp. Overgangen vil kreve utbygging av infrastruktur i havner. Dette gjelder blant annet tilrettelegging for landstrøm og ladestrøm, men også bunkringsanlegg for biodrivstoff, LNG og muligens hydrogen. Kystverket har jevnlig dialog med sektormyndigheter og aktører i virkemiddelapparatet om dette.

Sjøtransporten utvikles i grensesnittet mellom fartøy/teknologi, infrastruktur, lov- og avtaleverk samt knutepunktet havn. Havners rolle og posisjon i kjeden for sjøtransport er derfor svært sentral. Gjennom nasjonal havnestrategi signaliserte myndighetene en tydeligere satsing på et overordnet transportnett ved å avgrense antall havner staten skal ha oppmerksomhet på. Ved en videreutvikling og styrking av stamnetthavnregimet må Kystverket ta et større ansvar for at den nasjonale havnestrukturen støtter opp om målene om en effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig sjøtransport. En framtidig stamnetthavnstruktur vil legge føringer for statlig engasjement i transportsystemet knyttet til infrastrukturbygging og tilskuddsordninger.

Havneforordningen ble ferdigstilt i EU i desember 2016. På et mer overordnet nivå medfører havneforordningen lov- og forskriftsarbeid samt implementerings- og tilsynsoppgaver for etaten(e) som skal overvåke forordningen.

KAPITTEL 6

LEDELSESKOMMENTAR

ÅRSREGNESKAPET 2016

FORMÅL

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning, og jobber for effektiv og sikker sjøtransport gjennom å ivareta transportnæringens behov for framkommelighet og effektive havner. Kystverket driver forebyggende arbeid og reduserer skadeeffektene ved akutt forurensning, og medvirker til en bærekraftig utvikling av kystsonen. Etaten skal også bidra til å redusere klimagassutslipp og tapet av naturmangfold. Kystverket er underlagt Samferdselsdepartementet.

Kystverket er et ordinært forvaltningsorgan og 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-115.

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

VURDERING AV VESENTLIGE FORHOLD FOR REGNSKAPET ETTER KONTANTPRINSIPPET

Samlede bokførte utgifter i 2016 (eksklusiv utbetaling av tilskudd, avskrivninger og tap ved avgang anleggsmidler) utgjør kr 2 369 091 741.

Rapportert mellomværende med statskassen utgjør kr 425 136 928 pr 31.12.16. Årsaken til at mellomværende er så stort skyldes hovedsakelig forskuddsinnbetalinger i forbindelse med refusjonskrav etter oljevernaksjoner på 378 mill. kroner, jfr. note 17. Jeg viser for øvrig til note 7 A og B som viser hvilke eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen.

Investering i immaterielle eiendeler og varige driftsmidler etter kontantprinsippet utgjorde 236 mill. kroner i 2016. De vesentligste investeringene er knyttet til nytt fartøy, OV Bøkfjord, investeringer i BarentsWatch, nye tilsynsbåter samt AIS-infrastruktur (AISSat-3 og Norsat 2).

Forvaltning og utbetaling av tilskudd skjer i henhold til eget regelverk fastsatt av Samferdselsdepartementet. I 2016 utbetalte Kystverket tilskudd til 43 ulike mottakere. Utbetaling av tilskudd økte med til sammen 14,2 mill. kroner sammenlignet med fjoråret.

VURDERING AV VESENTLIGE FORHOLD FOR REGNSKAPET ETTER PERIODISERINGSPRINSIPPET

Regnskapet etter periodiseringsprinsippet for 2016 viser et negativt resultat på kr 64 362 796. Underskuddet skyldes hovedsakelig at lostjenesten er budsjettert med et underskudd på om lag 104 mill. kroner. Det betyr at driften reelt sett har et overskudd.

Inntektene fra gebyrer (losavgift, sikkerhetsavgift og årsavgift) er 84,7 mill. kroner lavere enn i 2015. Varekostnadene er 65,5 mill. kroner lavere enn i fjor, og lønnskostnadene 63,3 mill. kroner lavere. Nedgangen i lønnskostnader skyldes hovedsakelig en reduksjon i antall årsverk i forbindelse med utskillelsen av tilbringertjenesten, herunder reduserte kostnader knyttet til fast lønn, avtalefestede tillegg nedfelt i særavtale, og reduksjon i overtid, jfr. note 2 til årsregnskapet. Lønnsandel av driftsutgiftene utgjør 38 prosent, som er en nedgang på 6 prosentpoeng sammenlignet med fjoråret.

Andre driftskostnader er 304,7 mill. kroner høyere enn i fjor. Økningen skyldes blant annet eksternt kjøp av og engangskostnader knyttet til utskillelsen av tilbringertjenesten. I forbindelse med utskillelsen er samtlige losbåter i Kystverket avhendet, og tap ved

avgang utgjør 97 mill. kroner. Tapet gir isolert sett ingen resultateffekt siden det er inntektsført et tilsvarende beløp på konto 3960, jfr. note 1 til årsregnskapet.

Kostnader knyttet til leie av fartøy og skip har økt med 81,5 mill. kroner fra 2015, mens kostnader knyttet til faste navigasjonsinnretninger har økt med 19 mill. kroner. Kjøp av eksterne tjenester har samlet sett økt med 24 mill. kroner.

TILLEGGSOPPLYSNINGER

Riksrevisjonen er eksternt revisor og bekrefter årsregnskapet for Kystverket. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert per dags dato. Revisjonsberetningen blir publisert på Kystverkets nettsider www.kystverket.no samtidig med denne årsrapporten.

Ålesund, 15.03.2017

kystdirektør



Kystverkets ansatte løser krevende arbeidsoppgaver. Her er det sjømerket på Mrlandsflesa som blir reetablert av mannskapet på OV Skomvær. (Foto: Kystverket)

ÅRSREGNSKAP PR 31.12.2016

Avlagt etter periodiseringsprinsippet.

OPPSTILLING AV BEVILGNINGSRAPPORTERING, 31.12.2016

Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling *	Regnskap 2016	Merutgift (-) og mindreutgift
118	Utenriksdepartementet	01	Deltakelse EPPR Working Group	B	-	-	-
1360	Kystverket	01	Driftsutgifter	B	1 802 457 000	1 699 117 978	103 339 023
1360	Kystverket	21	Spesielle driftsutgifter	B	143 163 000	122 131 078	21 031 922
1360	Kystverket	30	Maritim infrastruktur	B	626 055 000	519 079 559	106 975 441
1360	Kystverket	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	B	83 303 000	7 909 649	75 393 351
1360	Kystverket	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	B	336 801 000	236 016 336	100 784 664
1360	Kystverket	60	Tilskudd fiskerihavner	B	113 169 000	60 558 711	52 610 289
1360	Kystverket	71	Tilskudd til havnesamarbeid	B	12 972 000	9 760 141	3 211 860
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Driftsutgifter	B	-	291 756 199	-291 756 199
Sum utgiftsført					3 117 920 000	2 946 329 650	171 590 350

Inntekts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Samlet tildeling	Regnskap 2016	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4360	Kystverket	02	Andre inntekter	11 378 000	12 790 919	1 412 919
5309	Tilfeldige inntekter	29	Tilfeldige inntekter	-	-	-
5577	Sektoravgift under Samferdselsdepartementet	74	Sektoravgift	794 100 000	745 905 728	-48 194 272
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift	-	98 555 508	98 555 508
Sum inntektsført				805 478 000	857 252 155	51 774 155
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet					2 089 077 495	

Kapitalkontoer					
60076901	Norges Bank KK /innbetalinger				832 575 900
60076902	Norges Bank KK/utbetalinger				-2 922 959 802
710720*	Endring i mellomværende med statskassen				-5 393 593
845004	Avsetninger til Svalbardregnskapet				6 700 000
Sum rapportert					0

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet [31.12]				
Konto	Tekst	2016	2015	Endring
710720*	Mellomværende med statskassen	425 136 928	419 743 335	5 393 593
845004	Avsetninger til Svalbardregnskapet	6 700 000	5 827 484	872 516

* 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	74 410 000	1 728 047 000	1 802 457 000
1360 21	134 427 000	8 736 000	143 163 000
1360 30	47 855 000	578 200 000	626 055 000
1360 34	34 003 000	49 300 000	83 303 000
1360 45	124 501 000	212 300 000	336 801 000
1360 60	52 669 000	60 500 000	113 169 000
1360 71	2 672 000	10 300 000	12 972 000

NOTE B

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

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift(-)/mindreutgift	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	0		0				0	0	0
136 001	«kan nyttes under post 45»	103 339 023		103 339 023	1 412 919	-61 500 000		43 251 941	5 % av årets tildeling i note A	43 251 941
136 021	«kan overføres»	21 031 922		21 031 922				21 031 922	100 % av ubenyttet pr 31.12.16	21 031 922
136 030	«kan overføres»	106 975 441		106 975 441				106 975 441	100 % av ubenyttet pr 31.12.16	106 975 441
136 034	«kan overføres»	75 393 351		75 393 351				75 393 351	100 % av ubenyttet pr 31.12.16	75 393 351
136 045	«kan overføres, kan nyttes under post 01»	100 784 664		100 784 664		61 500 000		162 284 664	100 % av ubenyttet pr 31.12.16	162 284 664
136 060	«kan overføres»	52 610 289		52 610 289				52 610 289	100 % av ubenyttet pr 31.12.16	52 610 289
136 071	«kan overføres»	3 211 860		3 211 860				3 211 860	100 % av ubenyttet pr 31.12.16	3 211 860
163 301		-291 756 199		-291 756 199				0		0
570 072	Arbeids-giveravgift	98 555 508		98 555 508				0		0
845 004	Mottatte belastningsfullmakter	-6 700 000		-6 700 000				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 fullmakt til å belaste Svalbardbudsjettet med inntil kr 6 700 000. Hele fullmakten er benyttet per 31.12.16.

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 lar beløpet inngå som en del av mulig overført beløp.

Merinntektsfullmakt

Kystverket har merinntekter i 2016 på kap/post 436002 på kr 1 412 919, som øker 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 61 500 000, og mulig overførbart beløp til 2016 på post 01 utgjør tilsammen kr 43 251 941. Kystverkets ubrukte bevilgning på kapittel/post 136021, 136030, 136034, 136045, 136060 og 136071 er overførbart i sin helhet til neste budsjettår

OPPSTILLING AV ARTSKONTORAPPORTERINGEN 31.12.2016

	2016	2015
DRIFTSINNEKTER RAPPORTERT TIL BEVILGNINGSREGNSKAPET		
Innbetalinger fra gebyrer	744 936 543	845 519 928
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	-	-
Salgs- og leieinnbetalinger	12 726 408	10 060 926
Andre innbetalinger	-	9 684 254
Sum innbetalinger fra drift	757 662 951	865 265 109
DRIFTSUTGIFTER RAPPORTERT TIL BEVILGNINGSREGNSKAPET		
Utbetalinger til lønn	947 258 446	892 129 465
Andre utbetalinger til drift	1 392 689 885	1 386 535 981
Sum utbetalinger til drift	2 339 948 331	2 278 665 446
Netto rapporterte driftsutgifter	1 582 285 380	1 413 400 337
INVESTERINGS- OG FINANSINNEKTER RAPPORTERT TIL BEVILGNINGSREGNSKAPET		
Innbetaling av finansinntekter	2 173 134	1 379 601
Sum investerings- og finansinntekter	2 173 134	1 379 601
INVESTERINGS- OG FINANSUTGIFTER RAPPORTERT TIL BEVILGNINGSREGNSKAPET		
Utbetaling til investeringer	236 016 336	184 909 027
Utbetaling til kjøp av aksjer	-	-
Utbetaling av finansutgifter	79 370	192 829
Sum investerings- og finansutgifter	236 095 706	185 101 856
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter	233 922 572	183 722 254
INNKREVINGSVIRKSOMHET OG ANDRE OVERFØRINGER TIL STATEN		
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	0	0
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	0	0
TILSKUDDSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGER FRA STATEN		
Utbetalinger av tilskudd og stønader	79 668 852	65 538 551
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	79 668 852	65 538 551
INNEKTER OG UTGIFTER RAPPORTERT PÅ FELLESKAPITLER		
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)	-	-
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)	98 555 508	99 554 378
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)	291 756 199	264 263 949
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler	193 200 692	164 709 571
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet	2 089 077 495	1 827 370 714

Oversikt over mellomværende med statskassen	2 016	2 015
EIENDELER OG GJELD		
Fordringer		
139 Depositum og stående reiseforskudd statsloser	996 250	958 500
154 Fordring på ansatte	440 048	655 682
179 Andre forskuddsbetalte kostnader	-347 634	621 998
Kasse		
190 Kassebeholdning	43 263	58 975
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		
191 Andre bankinnskudd	-	40 000
192 Bankinnskudd utenlandsk valuta	-14 023	-15 362
Skyldig skattetrekk		
260 Forskuddstrekk	-39 103 546	-39 425 739
Skyldige offentlige avgifter		
270 Utgående merverdiavgift	430 533	-377 872
274 Oppgjørskonto merverdiavgift	-1 222 443	-87 756
Annen gjeld		
229 Annen kortsiktig gjeld	-377 900 000	-377 900 000
261 Påleggstrekk	-6 353	-10 179
263 Trygdetrekk/pensjonstrekk (2 %)	-839 731	-1 067 675
264 Forsikringstrekk	-	0
265 Trukket fagforeningskontingent	5 858	1 419
269 Andre trekk	46 225	-
291 Påløpt, ikke utbetalt lønn	-	212 667
293 Lønn	26 900	21 466
296 Påløpte kostnader	-	-0
299 Annen kortsiktig gjeld	-7 437 643	-2 806 022
999 Feilkonto	-254 635	-623 438
Sum mellomværende med statskassen	-425 136 928	-419 743 335

RESULTATREGNSKAP

	Note	31.12.2016	31.12.2015
Driftsinntekter			
Inntekt fra bevilgninger	1	-1 758 919 732	-1 565 835 538
Inntekt fra tilskudd og overføringer	1	-	-
Inntekt fra gebyrer	1	-741 465 488	-826 226 910
Salgs- og leieinntekter	1	-13 088 301	-7 688 534
Gevinst ved salg av anleggsmidler	1, 4	-1 396 367	-52 043
Andre driftsinntekter	1	-2 037 476	-11 675 821
Sum driftsinntekter		-2 516 907 364	-2 411 478 847
Driftskostnader			
Varekostnader	16	347 294 525	412 784 852
Lønnskostnader	2	983 581 332	1 046 886 698
Avskrivninger på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	3,4	116 076 790	110 174 685
Nedskrivninger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	3,4	-	-
Andre driftskostnader	4, 5	1 135 766 920	831 018 198
Sum driftskostnader		2 582 719 567	2 400 864 433
Driftsresultat		65 812 203	-10 614 414
Finansinntekter og finanskostnader			
Finansinntekter	6	-2 527 904	-1 681 656
Finanskostnader	6	78 497	194 772
Sum finansinntekter og finanskostnader		-2 449 407	-1 486 885
Resultat av periodens aktiviteter		63 362 796	-12 101 299
Avregninger og disponeringer			
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)	7	-63 362 796	12 101 299
Sum avregninger og disponeringer		-63 362 796	12 101 299
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Avgifter og gebyrer direkte til statskassen		-	-
Avregning med statskassen innkrevingsvirksomhet		-	-
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		-	-
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Utbetalinger av tilskudd til andre	8	79 668 852	65 449 355
Avregning med statskassen tilskuddsforvaltning		-79 668 852	-65 449 355
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		-	-

BALANSE

EIENDELER	Note	31.12.2016	31.12.2015
A. ANLEGGSMIDLER			
I Immaterielle eiendeler			
Forskning og utvikling	3	-	-
Programvare og lignende rettigheter	3	54 350 376	60 751 419
Immaterielle eiendeler under utførelse	3	-	-
Sum immaterielle eiendeler		54 350 376	60 751 419
II Varige driftsmidler			
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	4	78 874 952	62 527 675
Maskiner og transportmidler	4	481 563 087	417 553 042
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	4	477 008 418	431 305 690
Anlegg under utførelse	4	93 089 807	185 152 826
Infrastruktureiendeler	4	-	-
Sum varige driftsmidler		1 130 536 263	1 096 539 234
III Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler	9	14 000	7 000
Obligasjoner		-	-
Andre fordringer	18	996 250	958 500
Sum finansielle anleggsmidler		1 010 250	965 500
Sum anleggsmidler		1 185 896 890	1 158 256 154
B. OMLØPSMIDLER			
I Beholdninger av varer og driftsmateriell			
Beholdninger av varer og driftsmateriell	10	46 921 023	35 409 061
Sum beholdning av varer og driftsmateriell		46 921 023	35 409 061
II Fordringer			
Kundefordringer	11	86 506 626	84 735 722
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	12	-	-
Andre fordringer	13	29 481 502	10 251 457
Sum fordringer		115 988 129	94 987 179
III Bankinnskudd, kontanter og lignende			
Bankinnskudd	14	-	-
Kontanter og lignende	14	118 263	108 975
Sum bankinnskudd, kontanter og lignende		118 263	108 975
Sum omløpsmidler		163 027 415	130 505 215
Sum eiendeler		1 348 924 305	1 288 761 368

BALANSE

STATENS KAPITAL OG GJELD	Note	31.12.2016	31.12.2015
C. STATENS KAPITAL			
I Virksomhetskaper			
Sum virksomhetskaper		0	0
II Avregninger			
Avregnet med statskassen (bruttobudsjetterte)	7	558 754 149	579 829 408
Sum avregninger		558 754 149	579 829 408
III Statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler			
Statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler	3,4	-1 184 886 640	-1 157 290 654
Sum statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler		-1 184 886 640	-1 157 290 654
Sum statens kapital		-626 132 490	-577 461 246
D. GJELD			
I Avsetning for langsiktige forpliktelser			
Avsetninger langsiktige forpliktelser		-	-
Sum avsetning for langsiktige forpliktelser		-	-
II Annen langsiktig gjeld			
Øvrig langsiktig gjeld	17	-377 900 000	-377 900 000
Sum annen langsiktig gjeld		-377 900 000	-377 900 000
III Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		-136 368 273	-113 914 624
Skyldig skattetrekk		-39 103 546	-39 425 739
Skyldige offentlige avgifter		-10 404 143	-13 111 746
Avsatte feriepenger		-86 151 974	-99 157 994
Mottatt forskuddsbetaling	12	-16 209 835	-13 837 535
Annen kortsiktig gjeld	15	-56 654 044	-53 952 484
Sum kortsiktig gjeld		-344 891 815	-333 400 122
Sum gjeld		-722 791 815	-711 300 122
Sum statens kapital og gjeld		-1 348 924 305	-1 288 761 368

PRINSIPPNOTE TIL ÅRSREGNSKAPET

Virksomhetsregnskapet er utarbeidet i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS).

TRANSAKSJONSBASERTE INNTEKTER

Inntekter resultatføres når de 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). Prinsippet om motsatt sammenstilling gjelder også ved årets slutt i henhold til SRS 10.

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 resultat effekt.

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 (lostilsatte) 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.

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 er balanseført til kostpris.

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 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. Avsnittet viser statens samlede finansiering av virksomheten.

Avregninger

Nettobeløpet av alle balanseposter, med unntak av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler, er 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

- a) Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret
- b) Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp
- c) 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

	31.12.2016		31.12.2015
INNEKT FRA BEVILGNINGER			
Inntekt fra bevilgning fra overordnet departement*	-1 898 161 130	***	-1 770 664 957
Inntekt fra bevilgning fra andre departement, belastningsfullmakt*	-6 700 000	***	-5 916 680
- brutto benyttet til investeringer i immaterielle eiendeler og varige driftsmidler	241 224 612		186 019 541
- ubrukt bevilgning til investeringsformål (post 30-49)	95 475 388	***	122 786 459
+ utsatt inntekt fra avsetning knyttet til investeringer (avskrivninger)	-116 076 790		-110 174 685
+ utsatt inntekt fra avsetning knyttet til investeringer (bokført verdi avhendede anleggsmidler)	-97 551 836		-
+ inntekt til dekning av pensjonskostnader**	-56 798 827		-53 334 571
- utbetaling av tilskudd til andre	79 668 852		65 449 355
Andre poster som vedrører bevilgninger (spesifiseres)	-		-
Sum inntekt fra bevilgninger	-1 758 919 732		-1 565 835 538
*Vesentlige tildelinger kan spesifiseres per post på egne linjer.			
**Benyttes av virksomheter som får arbeidsgivers andel av pensjon dekket via samlet bevilgning til SPK.			
*** Skal tilsammen tilsvare kolonnen periodiseringsprinsippet inntektsført bevilgning i tabellen nedenst.			
INNEKT FRA GEBYRER			
Kystavgift	-		-
Losavgift	-645 038 683		-732 574 425
Sikkerhetsavgift	-96 426 805		-93 652 485
Sum inntekt fra gebyrer	-741 465 488		-826 226 910
SALGS- OG LEIEINNEKTER			
Avgiftspliktig salg av varer og tjenester	-4 583 290		-209 725
Avgiftsfritt salg av varer og tjenester	-6 626 095		-5 851 399
Leie inntekter varige driftsmidler	-1 878 916		-1 627 409
Sum salgs- og leieinntekter	-13 088 301		-7 688 534
GEVINST VED AVGANG ANLEGGSMIDLER			
Gevinst ved avgang anleggsmidler	-1 396 367		-52 043
Sum gevinst ved avgang av anleggsmidler	-1 396 367		-52 043
ANDRE DRIFTSINNEKTER			
Eksterne refusjonsinntekter	-185 621		-10 565 821
Annen driftsrelatert inntekt (salg av fiskerihavner)	-1 851 855		-1 110 000
Sum andre driftsinntekter	-2 037 476		-11 675 821
SUM DRIFTSINNEKTER	-2 515 907 364		-2 411 478 847

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	1 802 457 000			1 802 457 000	-2 698 982 079
136021	143 163 000			143 163 000	122 131 078
136030	626 055 000			626 055 000	519 079 559
136034	83 303 000			83 303 000	7 909 649
136045	336 801 000			336 801 000	220 623 210
136060	113 169 000			113 169 000	60 558 711
136071	12 972 000			12 972 000	9 760 141
436002		11 378 000	12 790 919	-11 378 000	
557774		794 100 000	745 905 728	-745 905 728	
Sum	3 117 920 000	805 478 000	758 696 647	2 360 636 272	-1 758 919 732

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 normalt ikke 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. Konto 390 Inntekter fra bevilgning til ordinær drift, konto 392 Inntekter fra bevilgning til investering og konto 394 Ubenyttet investeringsbevilgning utgjør kolonnen for inntektsført bevilgning (periodiseringsprinsippet).

NOTE 2

LØNNSKOSTNADER

	31.12.2016	31.12.2015
Lønn	729 527 534	769 075 935
Lønn balanseført ved egenutvikling av anleggsmidler (-)	-5 591 609	-3 048 738
Feriepenger	84 267 313	95 648 827
Arbeidsgiveravgift	100 753 095	105 734 700
Pensjonskostnader*	80 184 446	86 008 720
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-18 074 193	-18 034 887
Andre ytelser	12 514 746	11 502 142
Sum lønnskostnader	983 581 332	1 046 886 698
Antall årsverk:	990	1 106
Antall ansatte:	999	1 115

* 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 2016 er 11,95 %, og pensjonskostnad utgjør kr 29 545 281.

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 2016 estimert av SPK til 13,95 %, hvorav 2 % utgjør medlemsinnskudd. Premiesats er beregnet bla. ut fra alderssammensetning for de ansatte, samt pensjonsalder. Pensjonene er kostnadsført basert på denne satsen multiplisert med påløpt pensjonsgrunnlag.

Pr 31.12.16 utgjør kalkulert pensjonskostnad (11,95 %) for ansatte utenom loser kr 43 685 540 og 2 % medlemsinnskudd utgjør kr 6 953 626. 14,1 % arbeidsgiveravgift av kalkulatorisk pensjonskostnad utgjør kr 6 159 661.

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 01.01.2016	0	134 407 874	-	134 407 874
Tilgang i 2016	0	12 704 393	-	12 704 393
Avgang anskaffelseskost i 2016 (-)	0	-428 246	-	-428 246
Fra immaterielle eiendeler under utførelse til annen gruppe i 2016	0	-	-	-
Anskaffelseskost 31.12.2016	0	146 684 020	-	146 684 020
Akkumulerte nedskrivninger 01.01.2016	0	-	-	-
Nedskrivninger i 2016	0	-	-	-
Akkumulerte avskrivninger 01.01.2016	0	73 656 454	-	73 656 454
Ordinære avskrivninger i 2016	0	19 105 435	-	19 105 435
Akkumulerte avskrivninger avgang i 2016 (-)	0	-428 246	-	-428 246
Balanseført verdi 31.12.2016	0	54 350 376	-	54 350 376
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 01.01.2016	203 700	78 456 652	757 764 518	944 170 992	185 152 826	-	1 965 748 688
Tilgang i 2016	-	-	1 093 280	964 248	239 167 085	-	241 224 612
Avgang anskaffelseskost i 2016 (-)	-	-	-261 997 628	-15 383 632	-	-	-277 381 260
Fra anlegg under utførelse til annen gruppe i 2016	-	18 138 850	187 730 386	112 656 475	-331 230 104	-	-12 704 393
Anskaffelseskost 31.12.2016	203 700	96 595 502	684 590 556	1 042 408 082	93 089 807	-	1 916 887 647
Akkumulerte nedskrivninger 01.01.2016	-	-	-	-	-	-	-
Nedskrivninger i 2016	-	-	-	-	-	-	-
Akkumulerte avskrivninger 01.01.2016	-	16 172 427	340 211 475	512 825 551	-	-	869 209 454
Ordinære avskrivninger i 2016	-	1 751 823	27 704 418	67 515 113	-	-	96 971 354
Akkumulerte avskrivninger avgang i 2016 (-)	-	-	-164 888 424	-14 941 000	-	-	-179 829 424
Rest verdi avgang/salg	-	-	-	-	-	-	-
Balansført verdi 31.12.2016	203 700	78 671 252	481 563 087	477 008 418	93 089 807	-	1 130 536 263
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 2016:							
Salgssum ved avgang anleggsmidler			0			-1 396 367	-1 396 367
- Bokført verdi avhendede anleggsmidler			97 551 836			-	97 551 836
= Regnskapsmessig gevinst/tap	0	0	97 551 836	0	0	-1 396 367	96 155 469

NOTE 5

ANDRE DRIFTSKOSTNADER

	31.12.2016	31.12.2015
Husteie	54 671 975	52 892 337
Vedlikehold egne bygg og anlegg	7 363 228	7 658 723
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	227 405	206 589
Andre kostnader til drift av eiendom og lokaler	21 249 028	20 119 731
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	73 993 215	59 192 195
Mindre utstysanskaffelser	16 108 235	14 888 004
Utstysanskaffelser til navigasjonsinnretninger	83 861 656	60 407 857
Leie av maskiner, inventar og lignende	215 647 939	134 140 323
Leie fartøy i forb.med slepebåtberedskap	99 562 973	110 365 000
Leie fartøy i forb.med oljevernaksjon «U-864»	92 019 677	-
Konsulenter og andre kjøp av tjenester fra eksterne	353 497 475	235 424 153
Helikoptertransport/leie losbåttjenester	21 194 608	27 942 000
Leie tilbringertjeneste BB fast og variabel del	115 350 186	-
Kjøp av fremmede tjenester knyttet til fiskerihavner	15 051 422	3 296 000
Kjøp av fremmede tjenester knyttet til utbygging av farleder og navigasjonsinnretninger	21 359 511	12 357 000
Kjøp av fremmede tjenester knyttet til los	13 561 755	13 849 000
Kjøp av fremmede tjenester knyttet til BarentsWatch	2 282 755	29 546 000
Kjøp av fremmede tjenester knyttet til oljevernberedskap	53 261 055	44 186 000
Kjøp av fremmede tjenester knyttet til isbryting	7 620 483	6 385 000
Kjøp av entreprenørtjenester	40 268 194	37 167 000
Fly- og satellittovervåking	21 563 492	23 130 000
Reiser og diett	102 833 212	110 743 124
Kontorkostnader	65 851 605	67 426 305
Øvrige driftskostnader*	140 461 947	67 918 856
Bensin, dieselolje	39 026 789	61 962 000
Tap ved avgang anleggsmidler**	97 551 836	-
Interne kostnader	-0	-
Sum andre driftskostnader	1 135 766 920	831 018 198

** Resterende forpliktelse/avsetning v/avgang losbåter er inntektsført på konto 3960

Oversikt over årlige leiebeløp i henhold til leieavtaler*	Varighet mellom ett og fem år	Varighet over fem år	Sum
Husleieavtaler	16 917 180	37 105 799	54 022 979
Leieavtaler knyttet til immaterielle eiendeler	138 839 080	1 889 750	140 728 830
Beredskapsavtaler	138 839 080	1 889 750	
Leieavtaler knyttet til varige driftsmidler	3 792 336	76 419	3 868 755
Leasing biler	3 087 336	0	
Multifunksjonsmaskiner	705 000	76 419	
Øvrige leieavtaler	5 398 141	723 908	6 122 049
Linjeleie	3 148 744	0	
Leie datasystemer (lisens)	234 600	0	
Øvrige leieavtaler	2 014 797	723 908	
Sum leieavtaler			204 742 613

NOTE 6

FINANSINTEKTER OG FINANSKOSTNADER

	31.12.2016	31.12.2015
FINANSINTEKTER		
Renteinntekter	-1 252 939	-1 630 698
Valutagevinst (agio)	-1 202 964	-30 959
Utbytte fra selskaper	-	-
Annen finansinntekt	-72 000	-20 000
Sum finansinntekter	-2 527 904	-1 681 656
FINANSKOSTNADER		
Rentekostnad	12 297	19 045
Nedskrivning av aksjer	-	-
Valutatap (disagio)	66 200	175 727
Annen finanskostnad	-	-
Sum finanskostnader	78 497	194 772

NOTE 7A

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

A) AVREGNET MED STATSKASSEN	31.12.2016	31.12.2015	Endring
IMMATERIELLE EIENDELER, VARIGE DRIFTSMIDLER OG FINANSIERING AV DISSE			
Immaterielle eiendeler	54 350 376	60 751 419	-6 401 043
Varige driftsmidler	1 130 536 263	1 096 539 234	33 997 029
Statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler	-1 184 886 640	-1 157 290 654	-27 595 986
Sum	-	0	0
FINANSIELLE ANLEGGSMIDLER	14 000	7 000	7 000
Investeringer i aksjer og andeler	-	-	-
Obligasjoner	996 250	958 500	37 750
Andre fordringer	1 010 250	965 500	44 750
Sum			
	46 921 023	35 409 061	11 511 962
OMLØPSMIDLER	86 506 626	84 007 337	2 499 290
Beholdninger av varer og driftsmateriell	-	728 385	-728 385
Kundefordringer	29 481 502	10 251 457	19 230 046
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	118 263	108 975	9 288
Andre fordringer	163 027 415	130 505 215	32 522 200
Bankinnskudd, kontanter og lignende			
Sum	-	-	-
	-377 900 000	-377 900 000	-
LANGSIKTIGE FORPLIKTELSER OG GJELD	-377 900 000	-377 900 000	-
Avsetninger langsiktige forpliktelser			
Øvrig langsiktig gjeld	-136 368 273	-113 914 624	-22 453 649
Sum	-39 103 546	-39 425 739	322 193
	-10 404 143	-13 111 746	2 707 603
KORTSIKTIG GJELD	-86 151 974	-99 157 994	13 006 020
Leverandørgjeld	-16 209 835	-13 837 535	-2 372 300
Skyldig skattetrekk	-56 654 044	-53 952 484	-2 701 560
Skyldige offentlige avgifter	-344 891 815	-333 400 122	-11 491 692
Avsatte feriepenger			
Mottatt forskuddsbetaling	-558 754 149	-579 829 407	21 075 258
Annen kortsiktig gjeld	-56 654 044	-53 952 484	-2 701 560
Sum	-344 891 815	-333 400 122	-11 491 692
Avregnet med statskassen*	-558 754 149	-579 829 408	21 075 258

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	-2 922 959 802
Konsernkonto innbetaling	832 575 900
Netto trekk konsernkonto	-2 090 383 903
- Innbetaling innkrevingsvirksomhet og andre overføringer	-
+ Utbetaling tilskuddsforvaltning og andre overføringer	79 668 852
+ Inntektsført fra bevilgning (underkonto 1991 og 1992)	1 729 716 891
- Gruppeliv/arbeidsgiveravgift (underkonto 1985 og 1986)	-98 555 508
+ Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift (underkonto 1987)	295 115 613
- Tilbakeførte utsatte inntekter ved avgang anleggsmidler, der avsetningen ikke er resultatført (underkonto 1996)	-
Korrigerings av avsetning for feriepenger (ansatte som går over i annen statlig stilling)	-
Andre avstemmingsposter (spesifiseres)	-
Forskjell mellom resultatført og netto trekk på konsernkonto	-84 438 054
Resultat av periodens aktiviteter før avregning med statskassen	63 362 796
Sum endring i avregnet med statskassen*	-21 075 258
*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	31.12.2016	31.12.2016	
	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
IMMATERIELLE EIENDELER, VARIGE DRIFTSMIDLER OG FINANSIERING AV DISSE			
Immaterielle eiendeler	54 350 376	-	54 350 376
Varige driftsmidler	1 130 536 263	-	1 130 536 263
Statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler	-1 184 886 640	-	-1 184 886 640
Sum	-	-	-
FINANSIELLE ANLEGGSMIDLER			
Investeringer i aksjer og andeler	14 000	-	14 000
Obligasjoner	-	-	-
Andre fordringer	996 250	996 250	-
Sum	1 010 250	996 250	14 000
OMLØPSMIDLER			
Beholdninger av varer og driftsmateriell	46 921 023	-	46 921 023
Kundefordringer	86 506 626	-	86 506 626
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	-	-	-
Andre fordringer	29 481 502	92 414	29 389 088
Bankinnskudd, kontanter og lignende	118 263	29 241	89 023
Sum	163 027 415	121 655	162 905 760
LANGSIKTIGE FORPLIKTELSER OG GJELD			
Avsetninger langsiktige forpliktelser	-	-	-
Øvrig langsiktig gjeld	-377 900 000	-377 900 000	-
Sum	-377 900 000	-377 900 000	-
KORTSIKTIG GJELD			
Leverandørgjeld	-136 368 273	-	-136 368 273
Skyldig skattetrekk	-39 103 546	-39 103 546	-
Skyldige offentlige avgifter	-10 404 143	-836 594	-9 567 549
Avsatte feriepenger	-86 151 974	-	-86 151 974
Mottatt forskuddsbetaling	-16 209 835	-	-16 209 835
Annen kortsiktig gjeld	-56 654 044	-8 414 693	-48 239 351
Sum	-344 891 815	-48 354 833	-296 536 981
Sum	-558 754 149	-425 136 928	-133 617 221

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

	31.12.2016	31.12.2015
Tilskudd til fiskerihavner	60 558 711	53 795 826
Tilskudd til etatsmuseum	9 350 000	9 325 773
Tilskudd til havnearbeid	9 760 141	2 327 756
Sum utbetalinger av tilskudd til andre	79 668 852	65 449 355

NOTE 9

INVESTERINGER I AKSJER OG SELSKAPSANDELER

	Ervervs- dato	Antall aksjer	Eier- andel	Stemme- andel	Årets resultat i selskapet (pr 31.12.15)	Balanseført egenkapital i selskapet (pr 31.12.15)	Balanseført verdi kapital- regnskapet	Balanseført verdi virksomhets- regnskapet
Aksjer								
Framsenteret AS	12.02.2003	14	11,5 %	11,5 %	40 963	1 299 225	-	14 000
Balanseført verdi 31.12.2016							-	14 000

NOTE 10

BEHOLDNINGER AV VARER OG DRIFTSMATERIELL

	31.12.2016	31.12.2015
ANSKAFFELSESKOST		
Beholdninger anskaffet til internt bruk i virksomheten	46 921 023	35 409 061
Råvarer og innkjøpte halvfabrikata	-	-
Varer under tilvirkning	-	-
Ferdige egentilvirkede varer	-	-
Innkjøpte varer (ferdigvarer)	-	-
Sum anskaffelseskost	46 921 023	35 409 061
UKURANS		
Ukurans i råvarer og innkjøpte halvfabrikata	-	-
Ukurans i varer under tilvirkning	-	-
Ukurans i ferdige egentilvirkede varer	-	-
Ukurans i innkjøpte varer (ferdigvarer)	-	-
Sum ukurans	-	-
Sum beholdninger av varer og driftsmateriell	46 921 023	35 409 061

NOTE 11

KUNDEFORDRINGER

	31.12.2016	31.12.2015
Kundefordringer til pålydende	89 376 594	85 988 752
Avsatt til forventet tap (-)	-2 869 968	-1 253 030
Sum kundefordringer	86 506 626	84 735 722

NOTE 12

OPPTJENTE, IKKE FAKTURERTE INNTEKTER / MOTTATT FORSKUDDSBETALING

Opptjente, ikke fakturerte inntekter (fordring)	31.12.2016	31.12.2015
Alminnelig kystavgift	0	0
Losavgift	0	0
Sikkerhetsavgift	0	0
Sum opptjente, ikke fakturerte inntekter	0	0
Mottatt forskuddsbetaling (gjeld)	31.12.2016	31.12.2015
Alminnelig kystavgift, årsavgift	-	-
Losavgift, årsavgift	-11 843 043	-10 797 624
Sikkerhetsavgift, årsavgift	-4 366 791	-3 039 911
Sum mottatt forskuddsbetaling	-16 209 835	-13 837 535

NOTE 13

ANDRE KORTSIKTIGE FORDRINGER

	31.12.2016	31.12.2015
Forskuddsbetalt lønn	21 320	42 500
Reiseforskudd	57 281	-9 420
Personallån	346 307	607 462
Fordringer på NAV	1 448 268	1 095 191
Forskuddsbetalt husleie (inkl strøm og andre kostnad lokaler)	6 336 000	5 967 000
Forskuddsbetalt tilbringertjeneste BB	12 842 117	-
Andre forskuddsbetalte kostnader	8 430 209	2 548 724
Sum andre kortsiktige fordringer	29 481 502	10 251 457

NOTE 14

BANKINNSKUDD, KONTANTER OG LIGNENDE

	31.12.2016	31.12.2015
Øvrige bankkontoer	-	-
Kontantbeholdninger	118 263	108 975
Sum bankinnskudd, kontanter og lignende	118 263	108 975

NOTE 15

ANNEN KORTSIKTIG GJELD

	31.12.2016	31.12.2015
Påløpt lønn ved periodeslutt	-17 585 513	-20 186 644
Skyldige reiseutgifter ved periodeslutt	-4 752 000	-7 775 000
Avsatt kostnader/fartøysleie i forbindelse med slepebåtberedskap	-8 806 900	-10 287 000
Avsatt bunkersbeholdning, fartøy	-2 456 000	-
Avsatt kostnader BarentsWatch	-	-2 936 400
Avsatt påløpte investeringer pr 31.12.16	-5 679 027	-
Andre påløpte kostnader	-17 374 604	-12 767 440
Sum annen kortsiktig gjeld	-56 654 044	-53 952 484

NOTE 16

VAREKOSTNAD

	31.12.2016	31.12.2015
Innkjøp av driftsmaterialer	1 779 898	391 406
Frakt, toll og spedisjon	115 144	166 403
Beholdningsendring	-4 591 391	1 340 633
Ukurans	-	-183 647
Bygg- og anleggsentrepriser	115 070 011	107 176 719
Entrepriser – utdypingsanlegg	113 911 227	201 515 251
Entrepriser – landanlegg	38 588 020	39 450 385
Konsulenttjenesten utenfor rammeavtale	15 005 511	3 959 057
Rammeavtale ingeniørtjenester	18 237 453	11 192 350
Rammeavtale hydrografi/geodesi m/feltarbeid	13 288 923	17 999 841
Rammeavtale analyser m/feltarbeid	4 924 620	7 642 941
Rammeavtale miljø m/feltarbeid	24 381 054	15 669 489
Rammeavtale for samf.øk.analyser	6 584 055	6 464 025
Sum varekostnad	347 294 525	412 784 852

NOTE 17

LANGSIKTIG GJELD

	31.12.2016	31.12.2015
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	-73 100 000
Foreløpig oppgjør «Crete Cement» (Assuranceforeningen)	-4 800 000	-4 800 000
Sum langsiktig gjeld	-377 900 000	-377 900 000

NOTE 18

LANGSIKTIGE FORDRINGER

	31.12.2016	31.12.2015
Depositum (leilighet Trondheim)	42 750	-
Stående reiseforskudd – statsloser	953 500	958 500
Sum langsiktige fordringer	996 250	958 500

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 2016 a	Budsjett 2016 b	Avvik c=b-a	Avvik % (c/b)*100	% forbruk av budsjett
Kystavgiftinntekter	-	-	-		
Inntekt fra bevilgninger	-406 626 755	-427 785 164	-21 158 409	5 %	95 %
Salg og leieinntekter	-1 028 089	-440 000	588 089	-134 %	234 %
Andre driftsinntekter	-107 500	-	107 500		
Finansinntekter	-6 440	-	6 440		
Sum inntekter	-407 768 784	-428 225 164	-20 456 380	5 %	95 %
Varekostnader	3 429 485	10 450 000	7 020 515	67 %	33 %
Lønnskostnader	29 972 503	34 413 120	4 440 617	13 %	87 %
Avskrivninger	1 265 553	1 191 090	-74 463	-6 %	106 %
Andre driftskostnader	373 097 176	382 170 954	9 073 778	2 %	98 %
Finanskostnader	4 068	-	-4 068		
Sum driftskostnader	407 768 784	428 225 164	20 456 380	5 %	95 %
Resultat	-	-	-		
Forklaring av resultat				Regnskap 2016	Budsjett 2016
- Avvik bokførte avskrivninger mot budsjett				-74 463	
- Avvik faktiske gebyrinntekter mot budsjetterte gebyrinntekter				-	
- Avvik faktiske statsoppdragsinntekter mot budsjettert				21 158 409	
- Andre forhold: mindreforbruk driftskostnader, utenom avskrivninger				-20 381 918	
- Andre forhold: salgs og leieinntekter, ikke budsjettert				-588 089	
- Andre forhold: andre inntekter, ikke budsjettert				-113 940	
- Andre forhold: Budsjettert resultat utenom avskrivninger og statsoppdrag				-	-
Resultat				0	-

NOTE 19 FORTS.

Oppdrag 2.1 Los	Regnskap 2016 a	Budsjett 2016 b	Avvik c=b-a	Avvik % (c/b)*100	% forbruk av budsjett
Losavgiftinntekter	-645 038 683	-690 974 000	-45 935 317	7 %	93 %
Inntekter fra bevilgning	-97 551 836	-	97 551 836		
Motpost avskrivninger	-16 290 664	-23 181 061	-6 890 398	30 %	70 %
Salg og leieinntekter	-1 245 241	-	1 245 241		
Gevinst ved salg av AM	-873 128	-	873 128		
Andre driftsinntekter	-8 293	-	8 293		
Finansinntekter	-1 340 540	-	1 340 540		
Sum inntekter	-762 348 386	-714 155 061	48 193 324	-7 %	107 %
Varekostnader	1 722 426	-	-1 722 426		
Lønnskostnader	447 399 112	553 228 623	105 829 511	19 %	81 %
Avskrivninger	16 290 664	23 181 061	6 890 398	30 %	70 %
Andre driftskostnader	368 005 424	205 639 104	-162 366 320	-79 %	179 %
Finanskostnader	11 641	-	-11 641		
Sum driftskostnader	833 429 267	782 048 788	-51 380 479	-7 %	107 %
Resultat	71 080 881	67 893 727	-3 187 154	-5 %	105 %

Forklaring av resultatet	Regnskap 2016	Budsjett 2016
- Avvik faktiske avskrivninger mot budsjetterte avskrivninger	6 890 398	
- Avvik faktiske statsoppdragsinntekter mot budsjettert	-97 551 836	
- Avvik faktiske gebyrinntekter mot budsjetterte gebyrinntekter (merinntekt)	45 935 317	
- Andre forhold: mindreforbruk driftskostnader	51 380 479	
- Andre forhold: gevinst ved salg av AM, ikke budsjettert	-873 128	
- Andre forhold: andre driftsinntekter, ikke budsjettert	-2 594 075	
- Andre forhold: Budsjettert resultat utenom avskrivninger	67 893 727	67 893 727
Resultat	71 080 881	67 893 727

* I hht til forpliktelsesmodellen som anbefales brukt av pilotprosjektet for innføring av periodiseringsprinsippet i staten, 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.

NOTE 19 FORTS.

Oppdrag 2.2 Trafikksentraler (eks. Vardø VTS)	Regnskap 2016 a	Budsjett 2016 b	Avvik c=b-a	Avvik % (c/b)*100	% forbruk av budsjett
Sikkerhetsavgiftinntekter	-96 426 805	-96 083 000	343 805	0 %	100 %
Motpost avskrivninger	-17 294 241	-12 520 929	4 773 312	-38 %	138 %
Salg og leieinntekter	-22 067	-	22 067		
Andre driftsinntekter	-	-	-		
Finansinntekter	-2 824	-	2 824		
Sum inntekter	-113 745 937	-108 603 929	5 142 009	-5 %	105 %
Varekostnader	10 221	-	-10 221		
Lønnskostnader	66 984 020	66 315 728	-668 292	-1 %	101 %
Avskrivninger	17 294 241	12 520 929	-4 773 312	-38 %	138 %
Andre driftskostnader	21 293 046	20 413 379	-879 667	-4 %	104 %
Finanskostnader	353	-	-353		
Sum driftskostnader	105 581 882	99 250 036	-6 331 846	-6 %	106 %
Resultat	-8 164 056	-9 353 893	-1 189 837	13 %	87 %

Forklaring av resultatet	Regnskap 2016	Budsjett 2016
- Avvik faktiske avskrivninger mot budsjetterte avskrivninger	-4 773 312	
- Avvik faktiske gebyrinntekter mot budsjetterte gebyrinntekter (merinntekt)	-343 805	
- Andre forhold: Merforbruk driftskostnader i forhold til budsjett	6 331 846	
- Andre forhold: Merinntekt, salg og leieinntekter og andre inntekter	-22 067	
-Andre forhold: ikke budsjetterte driftsinntekter	-2 824	
- Andre forhold: Budsjettert driftsresultat utenom avskrivninger	-9 353 893	-9 353 893
Resultat	-8 164 056	-9 353 893

VEDLEGG 1

OVERSIKT OVER KYSTVERKETS PROSJEKTER INNEN FARLEDSTILTAK I 2016

Farledstiltak (tall i mill. kroner)

A: Farleds-tiltak	Intern prosjekt-kalkyle per 1.1.16	Endring i kalkyle	Kalkyle per 31.12.16	Fullførings-grad i %	Status framdrift	Status Økonomi	Risikovurdering
Leirpollen	124	0	124	2 %	Prosjektet omfatter utdyping av innseilingen til Leirpollen. Tiltaket ligger i et område med flere verneområder og med mange begrensende faktorer og dette gjør prosjektets gjennomføring utfordrende. Det pågår fortsatt utredninger og avklaringsprosesser som vil være førende for når prosjektet kan starte opp, og eventuelt gjennomføres.	Ihht plan.	Høg risiko mht framdrift
Gjennom-seiling Grøtøyleden	95	15	110	2 %	Prosjektet omfatter utdyping av eksisterende farled samt nymerking. Prosjektet er planlagt å gå over 2 år med ferdigstillelse i 2018.	Økning i totalprognosen er på 15 mill. kroner grunnet økt andel fjell i området.	
Innseiling Grenland	100	2	102	3 %	Prosjektet omfatter utdyping og merking av farleden gjennom Kalvenløpet og Gamle Langesund. Tiltaket vil ha betydning for å kunne ta inn større skip til terminalene i Breivik, Herøy og Rafnes og gi en mer effektiv bruk av farleden. Prosessen knyttet til søknad om mudre- og dumpetilattelsen medfører at prosjektets oppstart blir i løpet av 2.halvår 2017 med ferdigstillelse i 2018.	Ihht plan.	
Innseiling til Bodø	146	19	165	19 %	Prosjektet omfatter forlenging av eksisterende kai (for å unngå undergraving ved utdyping), utdyping og nymerking. Prosjektet er planlagt å gå over 3 år med ferdigstillelse i 2018. Arbeidet med trinn 1 (forlenging av eksisterende kai) er startet opp.	Oppstart av trinn 2 som omfatter utdyping er flyttet til høsten 2017 som følge av reduserte budsjettammer. Forventet totalkostnad for prosjektet er økt med ca 19 mill kroner i 2016 og kan relateres til den delen av prosjektet som omfatter mudring og deponering av forurensede masser.	
Innseiling Tromsø	70	-1	70	43 %	Prosjektet omfatter utdyping og nymerking av farleden inn til Tromsø havn. Tiltaket vil gi sikrere og enklere manøvrering samt redusere seilingsdistansen (85 Nm en veg). Resterende arbeid med slutføring vil være gjennomført innen høsten 2018.	Ihht plan.	
Stad Skipstunnel forprosjekt	22	11	32	84 %	Arbeidet med forprosjekt og reguleringsplan er i henhold til plan, og med forventet leveranse våren 2017.	Økte kostnader skyldes undersøkelser og analyser, herunder til blant annet CFD-modulering, samt montering av vindmaster.	
Innseiling Oslo	157	72	208	90 %	Prosjektets del som omfattet utdypingen ble gjennomført i henhold til plan tross utfordringer knyttet til endrede krav og rammebetingelser. Prosjektets del som omfatter etablering av et betydelig antall nye navigasjonsinnretninger er startet opp og forventes ferdigstilt i løpet av 1.halvdel 2017. Arbeidet med denne delen av prosjektet går som planlagt.	Prosjektets utdypningsdel har hatt flere utfordringer knyttet til endrede eksterne krav og rammebetingelser for prosjektet. Som følge av dette har prosjektet fått en økning i kostnader på ca. 72 mill. kroner. Tross disse utfordringene ble framdriften i henhold til plan.	Høyere risiko grunnet økte kostnader.

Olstokvær	50	0	49	100 %	Prosjektet er ferdigstilt.	I forbindelse med utfordringer knyttet til bygging av navigasjonsinstallasjonen «Gåsværåen» ble kontrakten med opprinnelig entreprenør hevet. Ny entreprenør ble kontrahert og prosjektet er ferdigstilt. Kontraktshveingen medførte en rettstvst, der Kystverket ble dømt til å betale saksøker (nå konkursboet som følge av konkurs) ca 19,5 mill. kroner. Kystverket har anket saken og ny rettsak er satt til mai 2017.	Høg risiko mht kommende ankesak.
Polarbase	42	-2	40	100 %	Prosjektet omfatter utdyping ned til -17 meter og gir bedre og sikrere manøvrering for rigger og større skip inn til Polarbase. Prosjektet er ferdigstilt.	Ihht plan.	
Borg, mudring Øra-kanalen	15	-1	14	100 %	Ihht plan.	I revidert budsjett ble det tildelt 15 mill. kroner til mudring av Øra-kanalen. Tiltaket er et krav i rekkefølgebestemmelse i reguleringsplanen for Borg havn Røsvikrenna og har som formål å øke tilstrømmingen av ferskvann fra Glomma til Øra naturreservat. Prosjektet er nå ferdigstilt. Det er påløpt totalt 14 mill. kroner.	
Planlegging Longyearbyen	15	-3	12	100 %	Kystverket har utredet forskjellige løsninger for havneinfrastrukturen i Longyearbyen. Arbeidet er gjennomført som en konseptvalgutredning (KVU). Utredningen ble overlevert Samferdselsdepartementet i henhold til avtalt framdriftsplan.	Ihht plan.	
Borg indre havn, mudring	10	1	11	100 %	Ihht plan.	Det ble satt av 10 mill. kroner til nødvendig vedlikeholdsmudring i Borg indre havn. Prosjektet er ferdigstilt, og gir havna økt manøvreringsareal i tilknytning til Borg havn sitt kaianlegg. Det er påløpt totalt 11 mill. kroner.	
Svelgen	10	0	10	100 %	Prosjektet omfatter utdyping, og gir bedre og sikrere manøvrering for skip inn til Svelgen og bedriften Elkem Bremanger. Prosjektet er ferdigstilt.	Ihht plan.	
Nordlig innseiling Ålesund	26	-19	9	100 %	Prosjektet omfatter utdyping og nymerking og ble ferdigstilt i 2016.	Prosjektet ble ferdigstilt 19 mill. kroner lavere en opprinnelig budsjett. Endringen er justering av prosjektmfang/ reduserte mengder mudringsmasser.	
SUM	881	92	956				

VEDLEGG 2

OVERSIKT OVER KYSTVERKETS PROSJEKTER INNEN FISKERIHAVNER I 2016

Fiskerihavnetiltak (tall i mill. kroner)

B: Fiskeri-havnetiltak	Intern prosjekt-kalkyle per 1.1.16	Endring i kalkyle	Kalkyle per 31.12.16	Fullførings-grad i %	Status framdrift	Status Økonomi	Risikovurdering
Mehavn	57	-4	53	0 %	Prosjektet omfatter bygging av en molo fra Hamnneset. Tiltaket vil bedre liggeforholdene og gi grunnlag for økt regularitet for rutegående trafikk. Prosjektet planlegges med oppstart medio 2017 og ferdigstilling i 2018.	lhht plan	
Båtsfjord	122	6	128	4 %	Prosjektet omfatter utdyping på tre steder i havna. Tiltaket medfører sikrere manøvrering og adkomst til kaiene samt økt liggeareal for kystfiskeflåten. Prosjektet har oppstart i 2016 og ferdigstilles i 2018.	lhht plan.	
Napp	64	1	65	86 %	Prosjektet omfatter utdyping samt molo. Overskuddsmasser benyttes til nytt landareal. Tiltaket vil gi bedre liggeforhold i havna og bedre tilgjengelighet for fiskeflåten. Prosjektet ferdigstilles i begynnelsen av 2017.	lhht plan.	
Hovden	15	6	21	88 %	Prosjektet omfatter utdyping samt nymerking. Utdypingen er ferdigstilt.	Prosjektets total kostnad har økt med 6 mill. kroner grunnet endrede tekniske løsninger på en større navigasjonsinstallasjon samt økte kostnader på mudringsarbeidet.	
Træna	147	-	147	100 %	Prosjektet omfatter utdyping samt moloer. Overskuddsmasser benyttes til nytt landareal. Tiltaket reduserer risikoen for grunnstøtinger, bedrer liggeforholdene i havna samt tilrettelegger for større fartøy. Prosjektet er ferdigstilt.	lhht plan.	
Myre	220	-1	219	100 %	Prosjektet omfatter utdyping samt moloer. Overskuddsmasser benyttes til nytt landareal. Tiltaket reduserer risikoen for grunnstøtinger, bedrer liggeforholdene og adkomsten til havna. Prosjektet er ferdigstilt.	lhht plan.	
Berlevåg	134	4	138	100 %	Prosjektet omfatter utdyping samt molo. Overskuddsmasser benyttes til nytt landareal. Tiltaket reduserer risikoen for grunnberøring, bedrer liggeforholdene og adkomsten til havna. Prosjektet er ferdigstilt.	lhht plan.	
Salthella Austevoll	134	1	135	100 %	Prosjektet omfatter utdyping og bygging av lang molo. Tiltaket gir havfiskeflåten en stor og skjermet havn med romslige manøvreringsforhold og gode liggeforhold. Austevoll kommune bygger nå kaier ifm. moloanleggene. Prosjektet er ferdigstilt.	lhht plan.	
Sommarøy	73	-1	72	100 %	Prosjektet omfatter utdyping av innseilingen til og i havna. Tiltaket gir bedre regularitet og mindre ventetid ved anløp til havna samt reduserer faren for grunnberøring. Prosjektet er ferdigstilt.	lhht plan.	
SUM	967	11	978				

VEDLEGG 3

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 oljevern fartøy		Fartøy nr. 3 OV Bøkfjord levert i 2016. Tre multifunksjonsfartøyer er levert Kystverket per 2016. Kontrakt for bygging av multifunksjonsfartøy nr. 4 ble signert i februar 2017 med blant annet endret kravspesifikasjon for oljevernkapasiteter.
2	Oljevern utstyr på statlige slepebåter		Tiltak gjennomført. Leverandøren Allmaritim har levert fire komplette en-båt høyhastighetslensesystem med integrert pumpeløsning til fartøyene i den statlige slepeberedskapen. Mannskapene på samtlige fartøy er lært opp og operative per 31.12.2016.
3	Hurtig innringning		Tiltak gjennomført. Det er tidligere utplassert beredskapsmateriell ved totalt 17 losbåt- og redningsskøytestasjoner. Leverandør opplæring er gjennomført ved samtlige lokasjoner. Alle planlagte tiltak gjennomført. Forslag til ny beredskapsordning for 13 lokasjoner er utarbeidet.
4	Tilgang på fartøy med oljevernsertifikat		Tiltak gjennomført. Nye kontrakter med virkning fra 1. januar 2016 er utlyst, og det er signert avtaler med 35 av totalt 36 fartøy i kystnær oljevernberedskap (FKB). Det siste fartøyet er på plass, og kontrakt løper fra 1.1.2017. To fartøyer tilknyttet Svalbard er oljevernsertifisert i 2016.
5	Strandrenseutstyr		Tiltak gjennomført. Materiellpakkene med ekstra strandrenseutstyr er utplassert ved Horten og Tromsø depot, og alt materiell under dette tiltaket er levert i 2016 bl.a. beredskapsvogn, belysningsutstyr, Trollstokk oljesuger og noen mindre utstyrspakker. Utvikling av transportabel olje- og barksuger er terminert, og vil ikke anskaffes da bruksområdet er svært begrenset.
6	Akutfase strandaksjon		Tiltak gjennomført. Forbedringer utføres fortløpende, og det er blant annet anskaffet is-skruer for feste av oljelenser.
7	Høyhastighetslenser		Tiltak gjennomført. Leverandøren Norlense har levert fem en-båt høyhastighetslensesystem med integrert pumpeløsning til indre kystvaktfartøyer. Opsjon på oljevernssystem nr. 6 er utløst. For fartøy i statens slepeberedskap er også tiltaket gjennomført, det ble anskaffet fire høyhastighetslenser, og opplæring har pågått gjennom året. I tillegg til dette er ett system anskaffet til Sysselmannens «Polarsysse».
8	Kystverkets depotmannskap		Tiltaket er ikke iverksatt. Kystverket har levert anbefalinger for en helhetlig depotstruktur. Videre prosess vil få konsekvenser for hvordan tiltaket skal gjennomføres. En økning av antall aksjonsdager fra 10 til 20 dager er anbefalt foran økning av antall personer i depotstyrkene.
9	Kompetanseheving		Under gjennomføring. En opplæringsvideo på «Current Buster 2/4», rettet mot FKB-besetninger og IUA, er laget. I tillegg er det levert en instruksjonsvideo for «NOFI Boombag».
10	Beslutningstøtteverktøy og aksjonsentral		Eget prosjekt iverksatt 2015, fortsetter 2017 i samarbeid med NOFO. (Kystinfo kartløsning)
11	Oljedeteksjonsutstyr		Gjennomført. Seks indre kystvaktfartøyer (inkl. KV Magnus Lagabøte) er tilført oljedeteksjonsradar. Kystvaktens fartøyer har ikke montert infrarød deteksjonskapasitet.
12	Statlig dispergeringsberedskap (egen rapport 2014)		Ikke utført. Kystverket ferdigstilte prosjektrapport i juli 2014. Samferdselsdepartementet har i 2015 fått utarbeidet en 3. parts samfunnsøkonomisk analyse av tiltaket. I tildelingsbrevet for 2017 har Kystverket fått i oppdrag å ferdigstille forslag til konsept for bruk av kjemiske dispergeringsmidler ved bekjempelse av akutt oljeforurensning (statlig dispergeringsberedskap).
12	Brenning		Ingen utredninger gjennomført i 2016.
13	Olje i is		I prosess. Materiell til Svalbard vil kravspesifiseres slik at systemet vil være plattformuavhengig og kunne benyttes blant annet fra KV Svalbard og Polarsysse. Anskaffelsen vil også ta høyde for to opsjonspakker tiltenkt Varanger- og Oslofjordområdet med leveranser i 2017. Oljeoptaker for bruk under vinterforhold er under utvikling i teknologiutviklingsprogrammet Oljevern 2015.
14	Støtteordning for IUA		Tiltak gjennomført. Det er refundert utgifter til kompetansehevende tiltak i IUAs for tilsammen 1,88 mill. kroner i 2016.
15	Styrking av kommuner / IUA – materiell og FKB		Tiltak gjennomført. Alle IUA med sjøgrense har blitt tilført statlig oljevernmateriell for hurtig respons ved statlige aksjoner, samt til bruk ved kommunale aksjoner.
16	Statens mellomdepoter		Tiltak gjennomført. Statlige mellomdepoter er lagt ned, og overskytende materiell er plassert i IUA eller på statlige hoveddepoter.



Utsikt fra Kvitsøy fyr mot Kvitsøy sjøtrafikksentral.
(Foto: Haakon Nordvik/Kystverket)





KYSTVERKET

KYSTVERKET

Telefon 07847

Postboks 1502

6025 Ålesund

post@kystverket.no

www.kystverket.no