

ÅRSMELDING 2017



KYSTVERKET



MS Ona bygg ny lykt på Håskjæran i Nordsundet ved Kristiansund.

(Foto: Kystverket)

Forside: OV Bøkfjord i røff sjø på kysten av Finnmark.

(Foto: Kystverket)

INNHALD

KAPITTEL 1	LEIAREN SI FRÅSEGN	4
KAPITTEL 2	INTRODUKSJON TIL VERKSEMD OG HOVUDTAL	8
KAPITTEL 3	AKTIVITETAR OG RESULTAT	12
	Hovudmål 1 – Framkome	15
	Hovudmål 2 – Trafikksikkerheit	20
	Hovudmål 3 – Miljø	32
	Hovudmål 4 – Beredskap mot akutt forureining	36
	Andre føresetnader og krav	46
KAPITTEL 4	STYRING OG KONTROLL I VERKSEMDA	51
KAPITTEL 5	VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTER	54
KAPITTEL 6	LEIAREN SINE KOMMENTARAR TIL ÅRSREKNESKAPEN	56
	ÅRSREKNESKAP PR 31.12.2017	58



KAPITTEL 1

LEIAREN SI FRÅSEGN

2017 var året då alle endringane etter omorganiseringa av lostenesta og konkurranseutsettinga av tilbringartenesta gav effekt over eit heilt kalenderår. Den lospliktige trafikken aukar igjen. Vi får fleire losoppdrag, medan veksten i andelen av fartøy som seglar på farleisbevis synast å ha flata ut. Dette kan skuldast at potensialet er henta ut og at dei som kan bruke ordninga, gjer det.

I februar fekk vi eit prov på kor viktig og godt det førebyggjande sjøsikkerheitsarbeidet og beredskapsapparatet vårt er. Fartøyet Tide Carrier/Harrier fekk mototrøbbel i dårleg vêr og dreiv mot Jærstrendene. Vaktsemd og godt samarbeid gjorde at vi unngjekk ei potensiell alvorleg hending med betydeleg oljeforureining i eit sårbart område. Kystverket med alle sine verktøy sto fram som ei godt samkøyrd eining som våga å vere føre var. I tillegg var koordineringa med eksterne aktørar god.

Moderniseringa av overvakingssystema på sjøtrafikksentralane er fullført. Neste steg er arbeidet med å utvide dekningsområdet nordover frå Fedje til Kristiansund.

Sist sommar vart AIS-satellittane NorSat-1 og NorSat-2 skotne opp frå Kasakhstan. Dei fungerer som dei skal og alt ligg til rette for sikrere og meir frekvent AIS-informasjon. Dette gir oss betre overvaking av skipstrafikken og auka sjøsikkerheit. Dessverre vart ikkje oppskytinga i november like vellukka med havari av både raket og satellitt. Vi arbeider med å få på plass nye planar og finansiering for å erstatte det tapte.

Eit systematisk arbeid med tiltak som fremjar sjøsikkerheit og god beredskap har gitt oss ei god måloppnåing i 2017 ved at det ikkje har funne stad alvorlege hendingar som har ført til tap av liv eller alvorleg oljeforureining.

Det knyter seg spenning til regionreforma og forslaget om overføring av oppgåver, som til dømes fiskerihamnene, til dei nye regionane. Vi har i 2017 førebudd ei varsla overføring med omfattande kartlegging og dokumentasjonsarbeid knytt til denne delen av verksemda. Eigarskapen, forvaltinga, drifta og utbygginga av statlege fiskerihamneanlegg har vore ein

vesentleg del av prosjektporteføljen vår, men i takt med signal om omstilling har kapasitetane gradvis blitt tilpassa til dei oppgåvene som vi no har. Mange av våre kompetente medarbeidarar er uroa over ei mogleg forvitring og oppsplitting av den fagkompetansen som etaten har akkumulert på dette området gjennom sin lange tradisjon. Vi ser også at mange av brukarane av infrastrukturen som er etablert, gir uttrykk for uro medan ein ventar på framtidsette alternative løysingar.

Med tilskotsordninga for godsoverføring har vi i 2017 fått sett i verk eit verkemiddel som skal fremme sjøtransporten. Eit stort tal lastebiltransportar skal gjennom tildelingane bli flytta frå veg til sjø. Dei første nye sjørutene som har fått tilsagn er allereie starta opp.

Multifunksjonsfartøyet OV Ryvingen er under bygging. Der blir miljøtankegangen og dei innovative løysingane tekne enda nokre steg vidare frå førre fartøy, OV Bøkfjord. Mellom anna blir hybridløysinga utstyrt med det fremste som finst av batteriteknologi. Med dei framtidsette anskaffingane vi har



Kystdirektør Per Jan Osdal.
(Foto: Marianne Henriksen/Kystverket)

fått høve til å gjennomføre har vi blitt eit godt døme for andre som kan nytte hybridteknologi eller annan «grøn teknologi». På denne måten går staten føre som ein innovativ innkjøpar som kan auke marknaden for norsk industri.

Den hendinga som har fått størst merksemd innan beredskapsområdet det siste året er gjennomføring av den praktiske delen av SCOPE 2017. Den internasjonale

øvinga – som læringsarena for internasjonalt samarbeid om beredskapshendingar – har gitt mange gode erfaringar og læringspunkt som blir følgde opp i eit vidare internasjonalt samarbeid. Øvinga fekk merksemd i nasjonal presse og gir truleg mange ei betra sikkerheit for følgene av store hendingar som Noreg sjølve ikkje er i stand til å handsame.

Samla sett er eg svært nøgd med resultatet Kystverket har skapt i

2017. Takka vere tilsette med høg kompetanse, fagleg stoltheit, vilje og evne har vi levert eit resultat som svarer godt til visjonen og dei overordna måla til etaten.

Ålesund 15. mars 2018

Per Jan Osdal
kystdirektør

Snuttar

Januar:

Skal bygge grønt flaggskip

Fitjar mekaniske verksted skal bygge det neste fartøyet til Kystverket, OV Ryvingen, som skal vere klart hausten 2018. Dette er det fjerde fartøyet i fartøysfornyingsplanen til Kystverket. Miljøaspektet blir tatt eit steg vidare, samanlikna med dei tre tidlegare fartøya. Blant anna er hybridløysinga som blei introdusert med OV Bøkfjord utvikla vidare, slik at batteripakken på det nye fartøyet blir nesten fire gonger så stor.

Februar:

Tide Carrier-aksjonen

Formiddagen onsdag 22. februar fikk det 263 meter lange og 32 meter breie cargofartøyet Tide Carrier (no døypt Harrier) motorstopp og kom i drift ved Feistein fyr på Jæren. Véret var dårleg, og blei verre utover kvelden. Med ca. 600 m³ tungolje og ca. 310 m³ diesel om bord var risikoen stor for alvorleg forureining av sårbare naturområde. Kystverket erklærte derfor statleg aksjon og mobiliserte alle sine ressursar. I løpet av onsdag kveld fekk to slepefartøy koplale på Tide Carrier og to losar blei sett om bord på havaristen. Tidleg neste dag starta nautslepet. Aksjonen blei avslutta utan at forureining hadde skjedd.

Mars:

Kystverket deler erfaringar om lys- og straumkjelder

Utfordrande miljø og klimatiske tilhøve gjer at verda ser til norske Kystverket og våre erfaringar og løysningar for strøm- og lyskrevjande navigasjonshjelpemidlar. Under ein IALA-kongress i Tyskland delte Kystverkets senter for fyr, farlei og merker av sine erfaringar og kompetanse på lyskjelder, solceller og batteri i vanskeleg klima og miljø.

April

Kystverket skal bygge verdas første skipstunnel

I samband med framlegginga av Nasjonal Transportplan (NTP) for 2018 til 2029 blei det formelt klart at Kystverket skal bygge Stad skipstunnel – verdas første fullskala skipstunnel. Berekningar som er gjort i samband med det tekniske forprosjektet gir skipstunnelen eit kostnadsoverslag på 2,7 milliardar kroner. No ligg 1,5 milliardar kroner inne i første del av NTP – for perioden 2018 til 2023.

Mai:

Samferdsleministeren opna "nye" Oslofjorden

11. mai opna samferdsleminister Ketil Solvik-Olsen den "nye", utbetra sjøvegen til Oslo, som med det har fått ei tryggare og meir effektiv innsegling. 24 små grunner frå Drøbak til indre Oslofjord er fjerna, og djupna i hovudfartsåra er auka frå 11 til 14 meter. Alle navigasjonsinstallasjonane frå Drøbak til Oslo sentrum er fornya. Merkeprosjektet er det største av sitt slag i Kystverket i moderne tid. Totalt har prosjektet kosta nesten 200 millionar kroner.

Juni:

Først i verda med trådløst nettverk til sjøs

Noreg er første nasjon i verda som får på plass Maritime Broadband Radio (MBR) på fartøy og fly i statleg teneste. Dette legg til rette for informasjonsutveksling som kan vere avgjerande for å avgrense skade ved ulykker. Kystverket installerer breibandet på alle sine oljevernartøy og på 10 kystvaktartøy med oljevernartøy om bord. NOFO gjer det same på alle oljevernartøy. Overvakingsflyet LN-KYV har allerede fått installert MBR om bord. Det er norske Kongsberg Seatex og Radionor som har utvikla systemet.

frå 2017

Juli:

Skaut opp nye AIS-satellittar

Kystverket sine satellittar NorSat-1 og NorSat-2 vart skotne opp frå Bajkonur i Kasakhstan. Begge satellittane inngår i Kystverkets havovervaking og er med på å forebygge ulykker til havs. Kystverket har no til saman fire satellittar, som gir AIS-data til sjøtrafikksentraltenesta og samarbeidande etatar. Vi er den einaste statlege etaten i Noreg med eit eige romprogram.

August:

Kystdirektøren skapte engasjement på Arendalsuka

Kystdirektør Kirsti Slotsvik kom med fleire innspel og forslag om kva som er rett strategi for utviklinga av norske hamner under ein politisk debatt på Arendalsuka, Kystdirektøren etterlyste mellom anna meir satsing på høgare utdanningar, større og færre hamneselskap og fleire søknadar på incentivordningane for å få gods frå veg til sjø.

September:

Kronprinsen imponert av SCOPE 2017

Kronprins Haakon vart imponert over det han fikk sjå då han vitja olje- og kjemikalievernøvinga SCOPE 2017.

- Det er fint å sjå korleis Kystverket, Sivilforsvaret, Kystvakta og fleire andre krefter samarbeider i ei slik øving. Gode planar som ein jamleg øver på, gir best effekt. Det er imponerende å sjå korleis alle dei ulike ressursane blir koordinert, sa HKH Kronprins Haakon under sitt besøk i Langesund.

SCOPE 2017 er den største øvinga Kystverket har arrangert i Noreg. Mange nasjonar var representert, og det deltok om lag 600 personar, 20 skip, tre fly, dronar og eitt helikopter.

Oktober:

Sjøtrafikksentralane har blitt toppmoderne

Kystverket sine fem sjøtrafikksentralar har blitt modernisert med splitter nye overvaking- og varslingsystem og renoverte lokale. Fornyingsprosjektet har tatt fem år. Sjøtrafikksentralane har gått frå tre ulike overvakingssystem, til eitt felles og einskapleg system. Med modernisert utstyr er sjøtrafikksentralane enda betre rusta til å ivareta forebyggjande sjøsikkerhet i sine tenestekområde.

November:

Automatiserer kontroll av seglasar med farleisbevis

Kystverket tok i november i bruk eit digitalt verktøy som betrar og automatiserer avdekking av brot på losplikta. Systemet verkar slik at når seglasen går utanfor eit område eller farlei som farleisbeviset er gyldig for, får Kystverket straks ei automatisk melding frå systemet. Kystverket tek då kontakt med kapteinen på det aktuelle fartøyet og etterspør ei forklaring på hendinga. God kontroll av losplikta, inkludert farleisbevisordninga, bidrar til å halde oppe sikkerheita langs kysten.

Desember:

Fjerna fleire eigarause blåskjelanlegg

Nyleg fjerna Kystverket 1,5 tonn avfall frå fire forlatne blåskjelanlegg i Sognefjorden. Eigarause blåskjelanlegg som har stått utan tilsyn i mange år er ei utfordring for fartøy og skader på marint liv og miljø har Kystverket valt å fjerne anlegga. Tidlegare i 2017 og 2016 har Kystverket fjerna om lag 600 tonn plast, metall og betong frå eigarause blåskjelanlegg i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane.

KAPITTEL 2

INTRODUKSJON TIL VERKSEMD OG HOVUDTAL

VISJONEN VÅR ER Å UTVIKLE KYSTEN OG HAVOMRÅDA TIL VERDAS **SIKRASTE** OG **REINASTE**.



HOVUDMÅL 2017:

FRAMKOME

Betre framkome og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekrafta i næringslivet, og for å bidra til å oppretthalde hovudtrekka i busetnadsmønsteret.

TRAFIKK- SIKKERHEIT

Det skal ikkje førekome ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren (nullvisjon).

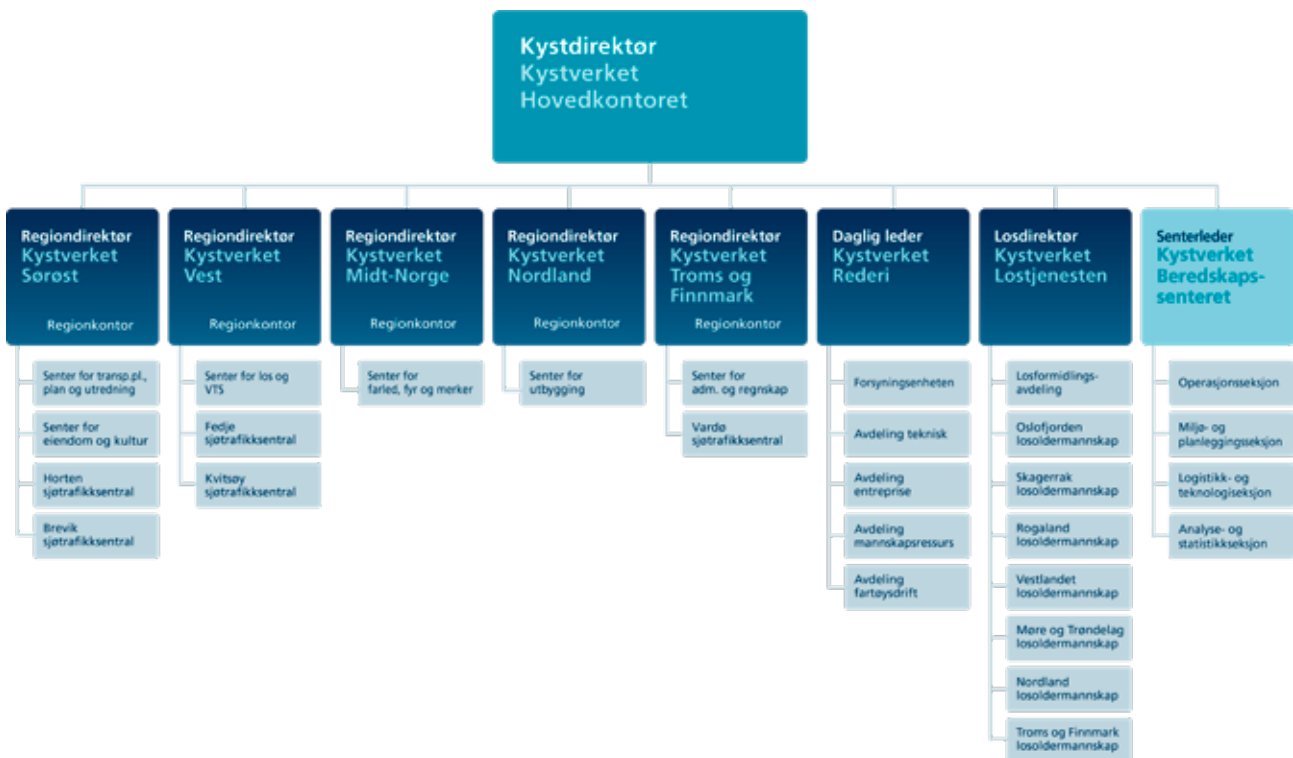
MILJØ

Avgrense klimagassutslepp, redusere miljøskadelege verknader av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og internasjonale forpliktingar. Noreg har på helse- og miljøområdet.

BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

Hindre og avgrense miljøskade ved akutt forureining, eller fare for akutt forureining.

Figur 1 Organisasjonskart



Kystverket er eit ordinært forvaltingsorgan, og høyrer inn under Samferdsledepartementet. Budsjetttrammene vert fastsett av Stortinget ved behandlinga av dei årlege budsjettproposisjonane og vert delegert til etaten ved tildelingsbrev frå departementet. Om lag ein tredjedel av verksemda er finansiert av avgifter betalt av brukarane av tenestane til etaten.

SAMFUNNSOPPDRAGET

Kystverket er ein nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining, og jobbar for ein effektiv og sikker sjøtransport ved å ta hand om transportnæringa sitt behov for framkome og effektive hamner. Vi driv førebyggjande arbeid og reduserer skadeeffektane ved akutt forureining, og medverkar til ei bærekraftig utvikling av kystsona. Vi skal også medverke til å redusere klimagassutslepp og tapet av naturmangfald.

Vi utøver myndigheit etter hamne- og farvasslova, loslova, forureiningslova og svalbardmiljølova.

For å løyse oppdraget samarbeider vi med ei rekke offentlege etatar, myndigheiter, forskings- og forretningsverksemder og interesseorganisasjonar, både nasjonalt og internasjonalt.

Vi har også ansvar for å følge opp internasjonale forpliktingar Noreg har på områda kystforvaltning, sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining.

Det overordna målet for den nasjonale transportpolitikken er å tilby eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvenleg

transportsystem som dekkjer samfunnet sitt behov for transport og fremmar regional utvikling. Målet for den statlege beredskapen mot akutt forureining er å hindre eller avgrense miljøskade som følge av akutt forureining i norske havområde eller på norsk territorium. Verksemda vår er bygd opp om desse måla.

ORGANISASJON OG LEIING

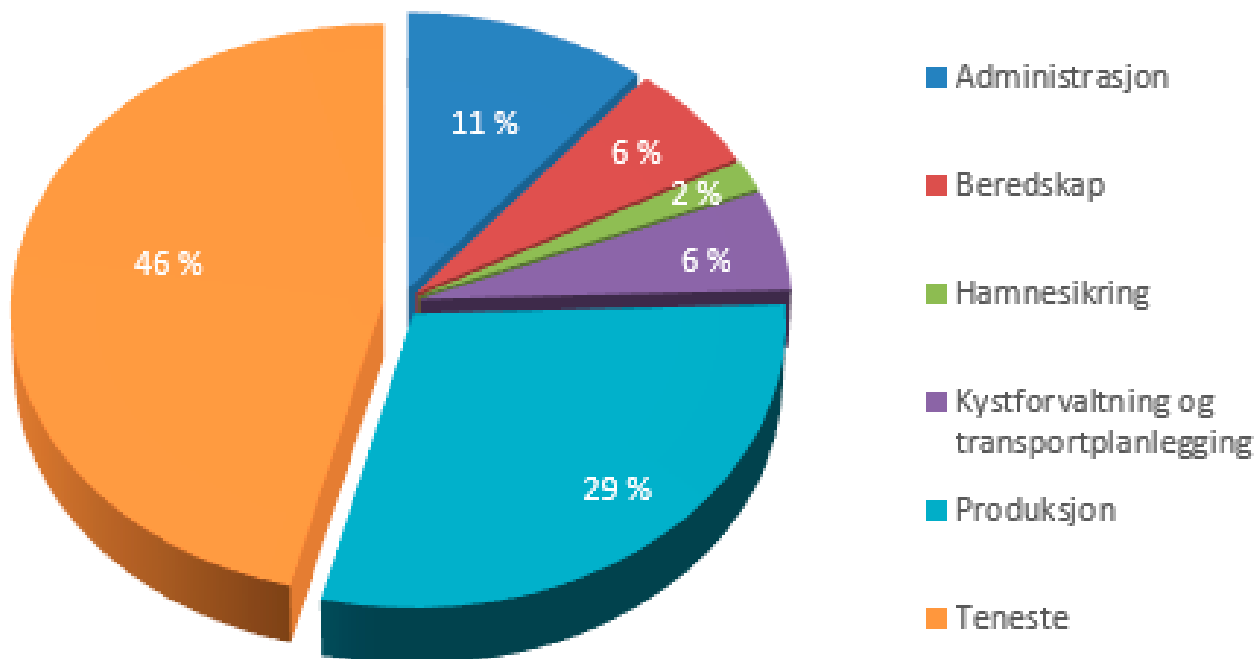
Kystdirektøren er øvste leiar i Kystverket, og hovudkontoret er øvste styringsorgan. Regionane, reiarlaget, lostenesta og beredskaps-senteret utfører operative oppgåver og fellesoppgåver. Til saman har Kystverket om lag 1 000 tilsette.

Hovudkontoret ligg i Ålesund og i Horten. I Ålesund finn vi i tillegg administrasjonen til reiarlaget og lostenesta samt regionkontoret i Midt-Noreg. Dei fire andre regionkontora er lokalisert i Arendal (Sørøst), Haugesund (Vest), Kabelvåg (Nordland) og Honningsvåg (Troms og Finnmark).

ØVSTE LEIING I 2017:

kystdirektør Kirsti L. Sløtsvik
 assisterande kystdirektør Per Jan Osdal (kystdirektør frå 5. mars 2018)
 avdelingsdirektør Sven Martin Tønnessen, Kystforvaltingsavd.
 avdelingsdirektør Arve Dimmen, Sjøikkerheitsavd.
 avdelingsdirektør Johan Marius Ly, Beredskapsavd.

Figur 2 Årsverk fordelt på aktivitetsområde



Innan tenesteområdet inngår los, sjøtrafikksentralane og meldingstenester. I produksjon inngår navigasjonsinnretningar, reiarlag og utbygging.

PRESENTASJON AV EIT UTVAL HOVUDTAL OG INDIKATORAR

Tabell 1 Nøkkeltal

(Alle beløp i 1 000 kroner)	2015	2016	2017
Talet på tilsette pr. 31.12	1 115	999	973
Talet på årsverk	1 106	990	965
Samla tildeling post 01-99 *	3 059 644	3 117 920	2 990 958
Utnyttingsgrad post 01-29 *	83,9%	91,8%	93,1%
Driftskostnader	2 400 864	2 582 720	2 288 695
Prosentdel løn av driftskostnader	43,74%	38,16%	40,61%
Prosentdel konsulent av driftskostnader	3,81%	4,30%	2,77%
Sjuefråvær	3,85%	3,94%	4,29%
Oppretthaldingsgrad	168,84%	218,76%	174,68%

* Tala er etter kontantprinsippet. Andre tal er etter periodiseringsprinsippet

Tabell 2 Indikatorar for drifts- og administrasjonseffektivitet (tal etter periodiseringsprinsippet)

	2015	2016*	2017**
KPI1: Årsverkutgift	901 076	888 831	948 154
KPI2: Totalutgift per årsverk	2 123 160	2 325 569	2 338 870
KPI3: Lønnsutgiftsandel	0,42	0,38	0,41
KPI4: Del av administrative utgifter	0,09	0,08	0,08
KPI5: Administrative utgifter per årsverk	201 635	177 585	179 646

* Avvikande år på grunn av konkurranseutsetting av tilbringartenesta for los

** Frå 2017 er arbeidsgivar sin del av pensjonspremien belasta Kystverket sitt rekneskap.



Farlei ved Hamarsundet på Nordmøre.
(Foto: Kystverket)

Tabell 3 Volumtal for verksemda

	2015	2016	2017
Tal på fullførte farleisiltak	8	5	2
Tal på fullførte fiskerihamnetiltak	3	5	1
Vedlikehaldsetterslep navigasjonsinnretningar (i mill. kroner)	1 322	1 207	1 085
Ventetid på los (> 1 time venting)	1,5%	1,4%	1,4%
Tal på lospliktige seglas	116 313	116 355	122 651
Prosentdel seglas med farleisbevis	62,7%	65,5%	66,2%
Oppetid på maritim infrastruktur	99,7%	99,8%	99,8%
Tal på tilsyn ISPS	163	214	217
Tal på tilsyn bulk	16	25	27
Tal på seglingsklareringer VTS	368 593	408 176	413 749
Tal på meldingar om akutt forureining	1 098	1 334	1 297
Tal på miljøskadelege utslepp frå skipsvrak	0	0	0

Hovudtal og indikatorar vert nærare forklart i kapittel 3.



KAPITTEL 3

AKTIVITETAR OG RESULTAT

Resultata i 2017 blir vurdert som gode – og dei vesentlege resultatmåla i Kystverket sitt tildelingsbrev for året er nådd.

Tilskotsordninga for godsoverføring er på plass. Den vellukka handteringa av hendinga med Tide Carrier/Harrier viser at beredskapen fungerer. Sjøikkerheita er betra ved at vi har fått på plass nye AIS-satellittar, AIS-basestasjonar på Svalbard og at moderniseringa av overvåkingsystema til sjøtrafikksentralane er ferdig. Ferdigstilte farleisprosjekt har betra framkoma og sjøikkerheita – og gitt lågare risiko for akutt forureining.

Det har heller ikkje i 2017 skjedd alvorlege hendingar som kan relaterast til våre aktivitetar og ansvarsområde. Arbeidet med å oppretthalde og betre framkoma, sjøikkerheita og beredskapen mot akutt forureining har hatt positive effektar.

Regjeringa har ei målsetting om effektiv, tilgjengeleg, sikker og miljøvenleg sjøtransport. Både i hamnestrategien og i nasjonal transportplan er det eit mål å få meir transport over på sjø. Vi har betra føresetnadane til nærskipfarten mellom anna ved å tildele midlar til seks prosjekt etter den nye ordninga for godsoverføring – insentivordninga.

Desse prosjekta har potensial til å flytte inntil 2,7 millionar tonn gods frå veg til sjø over ein treårsperiode. Dette utgjer om lag 57 000 lastebiltransportar per år i støtteperioden. Det norske vegnettet og miljøet blir spart for om lag 156 lastebiltransportar kvar dag. Dette vil styrke nærskipfarta, gi miljøgevinst, betre trafikksikkerheita og frigjere kapasitet på norske vegar.

Delar av navigasjonsinfrastrukturen er modernisert, og vedlikehaldsetterslepet er ytterlegare redusert. For å nå målet i *Nasjonal transportplan 2018–2029* om å fjerne vedlikehaldsetterslepet innan 2023 må vi auke innsatsen ytterlegare i åra som kjem.

Aktivitetsnivået i nærliggande havområde og i Arktis har auka dei siste åra, og prognosen for utvikling i skipstrafikken fram mot 2040 viser ei samla auke i utsegla distanse på 41 prosent. Om ein ikkje utvidar eksisterande tiltak, eller set i verk nye førebyggjande tiltak, kan den forventa auken i skipstrafikken føre til fleire ulykker.

Evna til å overvake skipstrafikk langs kysten og i havområda er betra. Nye AIS-satellittar og moderniserte sjøtrafikksentralar styrker sjøikkerheita også i nordområda.

Vi har ein god førebyggjande sjøikkerheit og beredskap for å hindre og handtere ulykker med akutt forureining. Hendinga med Tide Carrier/Harrier er eit døme på det. Samspelet mellom dei ulike verksemdsområda sette oss tidleg i posisjon til å gjere nødvendige tiltak, og på den måten unngå ei potensiell alvorleg hending med store miljømessige konsekvensar.

Som eit ledd i oppfølginga av *Meld. St. 35 (2015–2016) På rett kurs* har vi utarbeidd ein FoU-strategi. Målet er at Kystverket i enda større grad skal vere ein synleg og aktiv partner, saman med maritim industri og leverandørar av FoU og innovasjon. Vi vil bidra til norske løysingar i ein internasjonal bransje. FoU-aktivitetar skal vere forankra i framtidige digitale løysingar tufta på digital kvalitet, forenkling og automatisering.

Kystverket har i samarbeid med mellom anna Sjøfartsdirektoratet vore med på å opprette testområde for autonome fartøy. Det er etablert testområde både i Horten, på Sunnmøre og i Trondheimsfjorden.

NÆRARE OM NØKKELTALA

Figur 3 viser korleis den samla løyvinga på om lag 3 milliardar kroner er nytta. Av den samla aktiviteten er om lag 1/3 brukarfinansiert og 2/3 statsfinansiert. Hovudmål 2 trafikkisikkerheit er for tida det største området i kroner, og inneheld både navigasjonsinfrastruktur og lostenesta.

Det er ikkje gitt einskilde løyvingar innanfor hovudmål 3 miljø. I prinsippet vil alle val og anskaffingar påverke måloppnåinga innanfor målet, og er på denne måten integrert i heile verksemda. Ressursbruken er derfor ikkje synleg i figur 3.

Talet på tilsette er redusert med 26 sidan 2016. Årsaken er konkurranseutsetting av tilbringartenesta og uthenting av effektiviseringsgevinstar ved naturleg avgang.

Sjuefråveret er svakt aukande, men på eit akseptabelt nivå i høve vår verksemd.

Utnyttelsesgraden av postane 01–29 er god, og har auka samanlikna med tidlegare år.

Driftskostnadane er noko redusert frå 2016 til 2017. Nedgangen skuldast mellom anna lågare kostnader til leige av skip/fartøy og helikopter/ losbåttjenester, reparasjon/vedlikehald og kjøp av konsulenttenester.

I 2017 har vi ein oppretthaldingsgrad på 174,7 prosent. Oppretthaldingsgrad

er eit forholdstal mellom investeringar og avskrivningar. Om talet er over 100 prosent vil det seie at vi fornyar anleggsmidlane våre. Verdien av anleggsmidlane aukar, noko som er positivt for verksemda.

Indikatorane for drifts- og administrasjonseffektivitet er berekna etter kriterium fastsett av Samferdsledepartementet. Konkurransenutsettinga av tilbringartenesta gir lågare tal i 2016 sidan gjennomsnittleg årsverk er rekna ut frå tala per 1.1 og 31.12. Utover dette skuldast endringane normal lønsutvikling.

FORKLARINGAR OG KOMMENTARAR TIL VESENTLEGE MEIR- OG MINDREUTGIFTER (TAL FRÅ KONTANTREKNESKAPEN)

Av løyvinga til driftsutgifter (post 01) er 2 prosent unytta ved årsskiftet, som er tilnærma i balanse.

Mindreutgifta innanfor større utstyrsanskaffingar og vedlikehald (post 45) er på 191,5 millionar kroner, og skuldast i hovudsak at det femte fartøyet i fartøyfornyingsplanen er fullfinansiert, men framleis under bygging etter at kontrakta vart underteikna i februar.

For hamne- og farleisprosjekta (postane 30 og 34) er det ei samla mindreutgift på 196,5 millionar kroner. Det vesentlegaste skuldast tiltaket Innsegling Leirpollen som er forseinka som følge av kompleksiteten til prosjektet. Vi viser elles til vedlegg 1 for status på prosjekta.

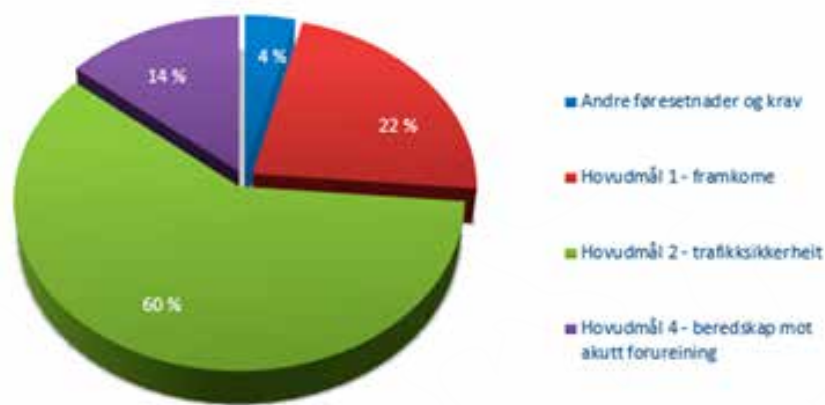
Det er ei samla mindreutgift innanfor tilskotsordningane på 154 millionar kroner. Sjølv om det er gitt tilsegn om tilskot for brorparten av midla og fullmaktene, gir utbetalingsprofilen forseinkinga utbetaling av tilskota.

Inntektene kjem i hovudsak frå avgifter for los- og sjøtraffikkentraltenesta. Inntektene frå sektoravgiftene er i tråd med inntektskravet (meirinntekt på 0,7 prosentosent).

For informasjon om bruk av fullmaktene viser vi til note B i årsrekneskapen (kap. 6).

Vi har brukt fargekodar i tabellar som summerer opp status for Samferdsledepartementet sine prioriteringar til Kystverket i tildelingsbrevet for 2017 og i vedlegg 1 til 3. Grøn status tyder at vi meiner oppfyltinga av prioriteringa er oppfylt/ tilfredsstillande, gul tyder at vi er undervegs eller at det er rom for betring og raud betyr at arbeidet anten ikkje er påbyrja eller at oppfyltinga ikkje er tilfredsstillande.

Figur 3 Samla ressursbruk (tal frå kontantrekneskapen)





Samferdselsminister Ketil Solvik Olsen og kystdirektør Kirsti L. Slotsvik opna den utbeta innseglinga i Oslofjorden.
(Foto: Olav Helge Matvik/Kystverket)

HOVUDMÅL 1 – FRAMKOME

MÅL:

Betre framkome og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekrafta i næringslivet, og for å bidra til å oppretthalde hovudtrekka i busetnadsmønsteret.

Etappemål:

- **Betre pålitelegheit i transportsystemet**

Vi skal sørge for at sjøtransporten er ein sikker og effektiv del av dei nasjonale og internasjonale transportsystema, og at rammevilkåra for sjøbasert godstransport er tenelege. Farleiene skal vere sikre og effektive. Vi skal vere leverandør av kunnskap om skipstrafikk, sjøtransport og hamner, og sikre infrastruktur og arealtilgang for ulike interesser i kystsona.

Tilhørande indikatorar til hovudmål 1 er ventetid på maritime tenester og oppetid på maritim infrastruktur. Desse indikatorane gjerast det greie for under hovudmål 2 – trafikkisikkerheit.

Samferdsledepartementet sine prioriteringar til Kystverket:

Prioritering	Status	Kommentar
Hamnestrategi		Vi har følgd opp og levert i tråd med bestillinga.
Tilskot til hamnesamarbeid		Ordninga er forvalta i samsvar med retningslinene.
Tilskot til overføring av gods frå veg til sjø – insentivordninga		Tilskotsordninga er starta opp og er forvalta i samsvar med retningslinene.
Farleier og fiskerihamner		Planlagde tiltak er gjennomført, sjå vedlegg 1 og 2. Vi har levert fagleg grunnlag til KS2 for Stad skipstunnel. Arbeidet med avhending av ikkje-næringsaktive fiskerihamner er gjennomført i tråd med plan, og med tilfredsstillande resultat.
Short Sea Promotion Center (SPC-N)		Tilskot er utbetalt og nær fagleg kontakt er ført vidare.
Lostenesta og tilbringartenesta		Jf. hovudmål 2 – trafikkisikkerheit. Effektiviseringstiltaka for losområdet er gjennomført. Endringane i rammevilkåra, som mva.-sats og kostnadsindeksar, gjer det utfordrande å talfeste den reelle innsparinga.
Transportplanlegging		Kompetansen og kunnskapsgrunnlag er utvida. Tiltaksplanlegging, samfunnsøkonomiske analysar og risikoanalyser er utført. Det offisielle statistikkgrunnlaget for sjøtransporten er betra, men vi fortsett arbeidet.
Hamne- og farvasslova		Kystverket har deltatt med eitt medlem i lovutvalet og to i sekretariatet.

2017 var oppstartsåret til insentivordninga – tilskot til overføring av gods frå veg til sjø. Vi har gitt tilsegn om 93 millionar kroner i tilskot til seks reiarlag. Desse prosjekta har i løpet av tre år potensial til å overføre om lag 2,7 millionar tonn gods frå veg til sjø – som utgjer om lag 15 prosent av det stipulerte overføringspotensialet på 5–7 millionar tonn gods frå veg til sjø som er omtalt i NTP Godsanalysen. Dette er ein lovande start på ordninga og ein viktig og effektiv bidragsytar til målet om betre framkomme i samferdslesektoren. Det vil styrke nærskipsfarta, gi miljøgevinst, betre trafikkisikkerheita og frigjere kapasitet på norske vegar.

Om ein oppnår totalt 2,7 millionar tonn i faktisk overføring av gods frå veg til sjø svarar det til i snitt 57 000 lastebiltransportar per år i støtteperioden. Det vil seie at det norske vegnettet og miljøet vil kunne sparast for meir enn 156 slike lastebiltransportar kvar dag.

STAMNETT- HAMNER

Vi har 32 hamner i Noreg i dag som er klassifisert som stamnetthamner. Det som kjenneteiknar stamnetthamner er at ein eller fleire av hamna sine terminalar er knytt til stamvegnettet. I slike hamner vil staten ta ansvaret for farlei- og vegtilknytning. Hamnene vil gi ein effektiv transport av gods til og frå hamner som er vurdert å ha ein vesentleg funksjon i det nasjonale transportsystemet.

SAFESEANET NORWAY

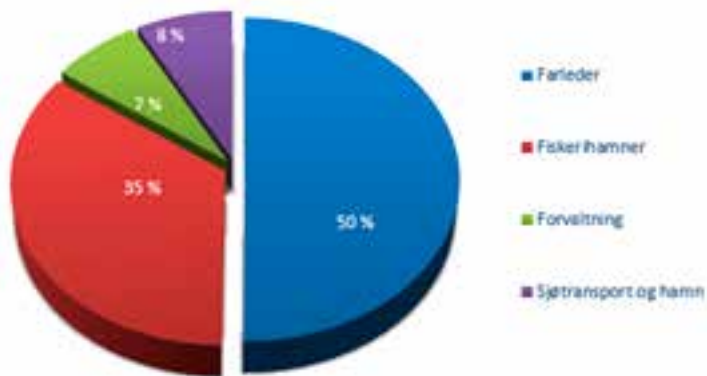
SafeSeaNet Norway er eit nasjonalt meldesystem for skipsfarten, basert på det europeiske Single Window-konseptet, og er ein portal der fartøy, reiarlag og operatørar sender inn rapporteringspliktig informasjon til myndighetene – éin gang og berre éin stad.

Kystverket skreddarsyr løysningar for andre offentlege myndigheiter, slik at dei kan hente relevante skipsopplysningar direkte frå meldesystemet utan å måtte be om einskild rapportering frå skipsfarten. Meldesystemet forenkler administrativt arbeid hos både sjøfarande og myndighetene.

Portalen har gitt forenkling, effektivisering og betra samhandling mellom dei ulike aktørane. Talet på meldingar er redusert med anslagsvis 245 000 per år, og vi estimerar ein effektiviseringsgevinst på om lag 244 000 timar ved behandling, sending og mottak av meldingar. Gjenbruk av data, auka fleksibilitet og automatisering gir stor nytte for brukarane på begge sider av portalen.

Portalen er ei kjelde for statistikk, og ein ny statistikk for anløp vart publisert av Statistisk sentralbyrå for første gang i 2017. Denne typen statistikk aukar kunnskapen om godstransport.

Figur 4 Samla ressursbruk (tal frå kontantrekneskapen)



Vi har nytta nærare 50 prosent av ressursane til bygging av fem farleisprosjekt, der to av desse vart ferdigstilt i 2017. Prosjekta betrar framkoma gjennom auka kapasitet og redusert seglingstid på strekninga, i tillegg gir prosjekta redusert risiko for ulykker. Nærare 35 prosent av ressursane er nytta til bygging av fire fiskerihamner, der ei er ferdigstilt. Prosjekta betrar tilhøva for den maritime næringa i hamna ved å legge til rette for større effektivitet og sikrere liggeforhold.

SJØTRANSPORT OG HAMN

TRANSPORTPLANLEGGING

Eit stadig betre kunnskapsgrunnlag er nødvendig for å vidareutvikle tenester, verkemiddel og framtidige tiltak innan sjøtransport og hamn. Dei seinaste åra har vi styrka analyse- og utgreiingskapasiteten. Dette har vore avgjerande for å kunne utvikle kunnskapsbaserte verkemiddel og tiltak i tråd med dei transportpolitiske måla til regjeringa.

Regjeringa sitt mål er å få ein meir effektiv og konkurransedyktig nærskipfart, slik at meir gods kan flyttast frå veg til sjø (Nasjonal hamnestrategi 2015). Samspelet mellom aktørane innan sjøtransporten er avgjerande for konkurranseevna, og her spelar hamnene ei sentral rolle. Hamnestrutturen er kompleks, og regjeringa ønsker å forenkla denne ved å satse på stamnetthamner. Ved å satse på desse hamnene vil ein sikre effektiv transport av gods til og frå hamner som er vurdert å ha ein vesentleg funksjon i det nasjonale transportsystemet.

Vi har utarbeidd rapporten *Kriterier for stamnetthamn*. Denne set opp ei rad kriterier som kan nyttast til å klassifisere ulike terminalar og hamner som er vesentlege for det nasjonale transportsystemet. Arbeidet som

er gjort er eit grunnlag for eit vidare arbeid med å gjere rammeverket for stamnettclassifisering meir objektivt og dynamisk.

Som ei oppfølging av rapporten *Samfunnsøkonomisk analyse av statlege tilskot til investeringar i hamn (2016)* er det arbeidd vidare med analysar som grunnlag for ei eventuell statleg tilskotsordning for investeringar i hamn.

For andre året på rad gav vi ut publikasjonen *Status* (kystverket.no/status), som er ei samling artiklar om skipstrafikk og godstransport på sjø. *Status 2017* tok særleg for seg hamnene si rolle i godstransportsystemet, og skal medverke til å styrke kunnskapen om sjøtransport og hamnesektoren.

Det offisielle statistikkgrunnlaget for sjøtransporten er i dag mangelfullt, og dette er til hinder for god planlegging og utvikling av transportsystemet. Vi er pådrivarar for å betre detaljgraden, statistikkomfanget og rutinar for å hente inn og prosessere data. SafeSeaNet er ei god kjelde for statistikk, og kan bli enda betre. Saman med Statistisk sentralbyrå (SSB) er det arbeidd med å kvalitetssikre statistikken

for godstransport på sjø som vert rapportert gjennom portalen. Ein ny statistikk for anløp basert på data frå portalen vart publisert av SSB for første gang i 2017. AIS-systemet er ei unik kjelde til data. Saman med Samferdsledepartementet og SSB vurderer vi kva moglegheiter vi har for bruken av desse dataa. Desse kjeldene til statistikk betrar i stor grad kunnskapen om godstransport.

STØTTEORDNINGAR TIL GODSOVERFØRING

Tilskotsordningar som skal stimulere til godsoverføring frå veg til sjø er viktige tiltak i nasjonal hamnestrategi.

Tilskotsordninga for hamnesamarbeid er øymerka samarbeidsprosjekt mellom hamner. Målet med ordninga er å bidra til organisatorisk samanslåing som på sikt leier til godskonsentrasjon og styrking av hamnene sin posisjon i marknaden. For brukarane av hamnene skal desse prosjekta gi betre transportkvalitet og reduserte kostnader. Til saman 17 prosjekt har mottatt tilsegn om 8,7 millionar kroner i tilskot i 2017. Tilskotsordninga har vore operativ sidan 2015 og skal evaluerast i 2018.

Tilskot til overføring av gods frå veg til sjø – insentivordninga – vart etablert i 2017. Dette er ei forsøksordning over tre år der målet er overføring av gods frå veg til sjø. Reiarar kan søke tilskot til å etablere nye sjøtransporttilbod mellom hamner i EØS-området, inkludert norske, så framt gods vert flytta frå veg til sjø.

Vi tok i mot 11 søknader, og av desse fekk seks reiarlag tilsegn om tilskot for om lag 93 millionar kroner. Samla utgjer prosjekta eit overføringspotensiale på om lag 2,7 millionar tonn over ei treårsperiode, med ein estimert nytteverdi på om lag 110 millionar kroner. Denne mengda gods svarar i snitt til om lag 15 prosent av det anslege potensialet for overføring på 5–7 millionar tonn gods frå veg til sjø som er avdekt i *NTP Godsanalyse*. Dette er ein lovande start for ordninga og ein viktig og effektiv bidragsytar for målet om framkomme i samferdslesektoren.

Tilskotsordninga ser ut til å ha nådd breitt ut til målgruppa, også utanfor Noreg. Prosjekta strekk seg frå Nederland til Nord-Noreg, og frå Tyskland til Austlandet.

Tabell 4 Tilsegn om tilskot – insentivordninga i 2017

Reiarlag	Type prosjekt	Volum i tonn	Innvilga støtte (i mill. kr)	Nytteverdi (i mill. kr)	Oppstart
Base Marine AS	Etablering av ny rute	421 745	27,5	27,5	01.11.2017
Cryo Shipping AS	Etablering av ny rute	58 007	9,3	9,3	01.04.2018
DFDS Logistics AS	Utviding av rute	266 868	4,3	4,3	01.09.2017
NorLines AS	Utviding av rute	67 281	12,5	12,5	01.01.2018
Samskip AS	Etablering av ny rute	483 368	3,6	3,6	01.07.2018
Wallenius Lines AB	Etablering av ny rute	1 385 500	35,7	52,9	01.07.2018
		2 669 161	93,0	110,1	

FORVALTING

Sjøareala, og bruken av dei, er av stor interesse for fleire næringar, og vi opplever interessa som aukande. Hamnedrifta er avhengig av at det er store nok sjønære areal til disposisjon – og det er viktig at arealbehovet blir planlagt og forvalta i eit langsiktig perspektiv. Vi er ein støttespelar til hamnene i arbeidet deira for å sikre dei langsiktige arealbehova. Vi passar også på at til dømes farleiskrysningar, som bruer, blir planlagt i tråd med dei krav som er gjeldande. Vi har også tilsynsmyndighet innanfor anløpsavgiftsfeltet.

UTØVE MYNDIGHET ETTER HAMNE- OG FARVASSLOVA

Det er fatta 640 enkeltvedtak etter hamne- og farvasslova, som er ein reduksjon frå 2016 då 930 enkeltvedtak vart fatta. Vi veit enda ikkje om endringa er varig.

Sakene som blir behandla gjeld i hovudsak plassering av akvakulturanlegg, tiltak i fiskerihamner, traséar for kablar, røyr og leidningar, luftspenn, slepeoperasjonar, etablering av brygger og oppankring av offshoreinstallasjonar.

Vi har i aukande grad saker og utfordringar knytt til havbruk, og dette gjeld særskilt i Midt-Noreg og Nordland. Lokaliteten for havbruka ligg ofte ut mot farleiene og er krevjande i saksbehandlinga. Det er også aukande saksmengde knytt til produksjon av tare, der ei av utfordringane er størrelsen på areala desse anlegga beslaglegg.

Hovudkontoret er klageinstans for vedtak som er fatta med heimel i hamne- og farvasslova. Vedtak i første instans vart fatta av regionkontora eller av kommunane. Hovudkontoret har i 2017 fatta vedtak i ti klagesaker. Sju av desse gjeld vedtak fatta av regionkontora og resterande var vedtak frå kommunar. Det låge talet på klager over kommunale vedtak kan tilseie at det blir innmeldt for få saker til kommunane og/eller fatta for få vedtak i kommunane, som skulle vore behandla som søknadspliktige tiltak etter hamne- og farvasslova.

PLANMEDVERKNAD ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVA

Vi har mottatt 993 høyringar etter plan- og bygningslova, og har behandla 772. Det er fremma seks motsegnssaker. Talet på høyringar har vore stabilt dei

seinare åra. Det har likevel vore eit tydeleg fall i talet på innkomne planar frå 2016 til 2017 (frå 1535 i 2016 til 993 i 2017). Talet på planar høyring heng saman med aktiviteten i kommunane.

Oppheving av vannskuterforskrifta i mai 2017, med tilhørande endringar i ordlyden om ordensforskrifter, har vore krevjande kunnskap for svært mange kommunar. Vi har bistått kommunane med rettleiing og til utarbeiding av lokale forskrifter om fartsgrenser og forskrifter og orden i og bruk av fartvatn og hamner. Indirekte har dette ført til auka framkome for ein større del av fritidsbåtflåten

FARLEIER

Vi gjer farleiene djupare og breiare. Dette aukar kapasiteten og gir i mange høve kortare seglas, noko som gir brukaren meir effektiv drift og ein tryggare sjøveg.

Vi har brukt 288 millionar kroner på farleisprosjekt i 2017. To prosjekt er fullført og tre er i gjennomføringsfasa.

For detaljert oversikt over farleistiltaka og status i desse så viser vi til vedlegg 1.

Tabell 5 Farleisprosjekt (i millionar kroner ekskl. mva)

Prosjekt	Kostnadar i 2017	Kostnadar totalt i prosjektet	Fullføringsgrad
Innsegling Grenland	1	4	4%
Leirpollen (post 34)	5	7	5%
Innsegling Bodø	39	71	38%
Stad undersøkingar	5	32	79%
Innsegling Tromsø	44	74	86%
Gjennomsegling Grøtøyleia	100	102	95%
Innsegling Oslo	33	221	100%
Olstokvær	1	50	100%
Sum farleier	288	561	

Dei fleste utbyggingsoppdraga er i rute, men nokre er forseinka på grunn av avklaringar om deponiløysing og søknadar om utslepp.

Grunnlaget for ekstern kvalitetssikring, KS2, av Stad skipstunnel er levert og prosjektet ligg no i ein ekstern kvalitetssikringsprosess hos Samferdsledepartementet.

FISKERIHAMNER

Fiskerihamnetiltaka betrar tilgjenge til hamnene og bidreg til å styrke lokalt næringsliv og busetnadsmønster langs kysten.

Vi har brukt 124 millionar kroner på fiskerihamner i 2017. Eitt prosjekt er fullført og tre er i gjennomføringsfasen.

For detaljert oversikt over fiskerihamnetiltaka og status i desse viser vi til vedlegg 2.

Tabell 6 Fiskerihamner 2017 (i millionar kroner ekskl. mva)

Prosjekt	Kostnadar i 2017	Kostnadar totalt i prosjektet	Fullføringsgrad
Mehamn	17	17	48%
Båtsfjord	88	93	65%
Hovden	2	20	92%
Napp	18	74	100%
Sum fiskerihamner	124	204	

Prosjekta består i hovudsak av utdjupeing av hamnene og skjerming ved bygging av molo. Vi planlegg og leier gjennomføringa av prosjekt, medan ekstern entreprenør utfører.

I tillegg forvaltar vi ei tilskotsordning for tiltak i fiskerihamner. Vi har gitt tilsegn om og utbetalt tilskot i samsvar med krav til framdrift og medfinansiering. Tilskotsordninga har ein utløysande effekt for tiltaka.

Regionreforma inneber at ansvaret for fiskerihamnene skal overførast frå Kystverket til dei nye folkevalde regionane med verknad frå 1.1.2020. Vi held på å kartlegge dei statlege fiskerihamnene og gjere klart for overføring. Mellom anna digitaliserer vi eldre arkivmateriale om hamnene slik at dei nye regionane får enkel tilgang til historikken til anlegga.

Til saman 15 ikkje-næringsaktive fiskerihamner er ute av vårt eige og forvaltning i 2017. 13 ikkje-næringsaktive fiskerihamner er seld. To hamner er avlest hos Statens kartverk, noko som betyr at dei ikkje lenger er i vårt eige.



HOVUDMÅL 2 – TRAFIKKSIKKERHEIT

MÅL:

Det skal ikkje førekome ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren (nullvisjon).

Etappemål:

- *Oppretthalde og styrke det høge sikkerheitsnivået i sjøtransport*

Vi skal oppretthalde og styrke sikkerheitsnivået i sjøtransporten. Eit viktig element er å sørge for at navigasjonsinfrastrukturen fungerer og har ein tilfredsstillande tilstandsgrad. Los- og sjøtrafikksentraltenesta skal vere brukarvenlege og drivast kostnadseffektivt. For å unngå kollisjonar eller grunnstøytingar blir risikofartøy og område der skipstrafikk utgjer ein særleg risiko overvaka. Sikring av norske hamner er viktig for å unngå terrorhandlingar eller andre sikringshendingar som kan skade hamnene eller skip som anløper disse.

Tilhøyrande indikatorar for hovudmål 2 er tal på drepne og skadde og tal på alvorlege hendingar i sjøtransporten. Vi fører ikkje eigen statistikk for dette, og har derfor innhenta data frå Sjøfartsdirektoratet.

I tillegg er det gjort greie for indikatorane tilhøyrande hovudmål 1 – framkome.

Indikator	Resultat		
	2015	2016	2017
Tal på drepne i sjøtransporten (næringsfartøy). Uavhengig av årsak til ulykka.	-	9	5
Tal på skadde i sjøtransporten (næringsfartøy). Uavhengig av årsak til ulykka.	-	225	148
Tal på navigasjonsulykker i sjøtrafikken (næringsfartøy)*	-	159	137
Ventetid på maritime tenester	1,5%	1,4%	1,4%
Oppetid på maritim infrastruktur	99,7%	99,8%	99,8%

*Gjeld kollisjonar, grunnstøytingar og kontaktskader.

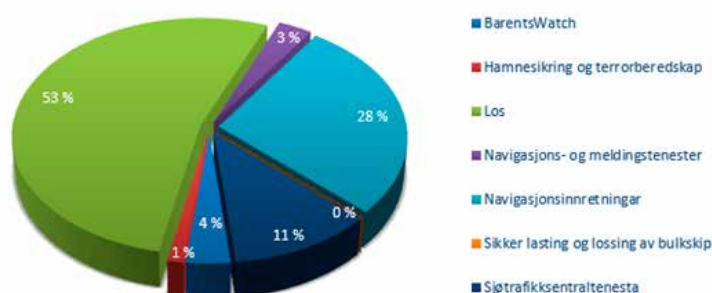
Samferdsledepartementet sine prioriteringar til Kystverket:

Prioritering	Status	Kommentar
Drift, vedlikehald og fornying av navigasjonsinfrastruktur		Delar av navigasjonsinfrastrukturen er modernisert, og vedlikehaldsetterslepet ytterlegare redusert.
Losordninga		Vurderinga av verneavgifninga til losane er sendt til Samferdsledepartementet. Nye reglar i lospliktforskrifta om bestilling av los er fastsatt. Arbeidet med revisjon av forskrift om helsekrav til losar og losaspirantar er starta opp. Forskrifta vil bli sendt på høyring og fastsett i 2018.
Overvåkings- og rapporteringssystemer		SafeSeaNet Norway er vidareutvikla. Kapasiteten til å innhente AIS-data er oppretthalden, og etablering av AIS-basestasjonar på Svalbard starta opp i 2017. Arbeidet med uttesting av ulike løysingar for e-navigasjon er i gang.
Sjøtrafikksentralar		Oppgradering av overvåkingsystema til sjøtrafikksentralane er gjennomført etter plan og vi har starta arbeidet med å utvide dekningsområdet.
Sikker lastning og lossing av bulkskip		Informasjon, rettleiing og tilsyn er gjennomført i samsvar med plan
Fritidsfartøy		Vi har starta eit arbeid for å samle inn informasjon som skal nyttast for å auke kunnskapen kring kva tiltak som kan ha best effekt for å få ned talet på ulykker.
Harnesikring og terrorberedskap		Talet på tilsyn er omlag det same som i 2016. Ingen av dei registrert sikringshendingsane har vore alvorlege.
Internasjonalt arbeid – sjøsikkerhet		På grunn av ressursituasjon har vi ikkje fått deltatt i det internasjonale regelverksarbeidet for autonome skip i den graden vi ønsker.
BarentsWatch		Systemet er vidareutvikla som planlagt, og måla for året er nådd.

Målet er at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i sjøtransporten (nullvisjon). Sjøikkerheita i Noreg er god, og vi meiner at dette nivået er oppretthalde og betra i 2017. Talet på omkomne i sjøtrafikken er framleis lavt. Fem personar omkom i sjøtransporten (næringsfartøy) i 2017 og ni omkom i 2016. Talet på navigasjonsulykker har gått ned frå 159 i 2016 til 137 i 2017. Tal på ulykker med lospliktige fartøy er på eit stabilt lavt nivå. Det har ikkje skjedd skipsulykker med alvorleg forureining i Noreg i 2017.

Navigasjonsinfrastrukturen har tilfredsstillande opetid, og vedlikehaldsetterslepet er redusert. Sjøtrafikksentralane er oppgradert med moderne overvakingssystem, og dette betrar evna til å avdekke seglingsavvik og dermed evna til å gripe inn og hindre farlege situasjonar. Trafikkovervakinga i norske havområde er også styrka med to nye AIS-satellittar. På Svalbard har vi fått etablert tre av fire planlagde AIS-basestasjonar, og dette vil styrke sjøsikkerheita i eit miljømessig sårbart område.

Figur 5 Ressursbruk 2017 – hovudmål 2 – trafiksikkerheit



Los- og sjøtrafikksentraltenestene er brukarfinansierte med unntak av Vardø VTS og 86 millionar kroner av utgiftene til lostenesta, som er statsfinansiert. Figuren viser den samla ressursbruken.

Lostenesta er den største verksemda innanfor hovudmålet, og utgjer 53 prosent av ressursbruken. Drift, vedlikehald og fornying av navigasjonsinnretningar er den nest største verksemda innanfor området og utgjer 28 prosent av ressursbruken. Kombinasjonen av tiltak – frå fysisk infrastruktur til maritim tenesteyting – gjer at vi kan oppretthalde og betre sjøsikkerheita.



NAVIGASJONSINNRETNINGAR

Navigasjonsinnretningar er fellesnemninga på dei ulike fysiske sjømerka i kystfarvatnet som nyttast ved visuell navigasjon, til dømes fyrlykter og andre sjømerker.

DRIFT, VEDLIKEHALD OG FORNYING AV NAVIGASJONSINNRETNINGAR

I 2017 har vi reetablert ei stor mengde stenger som har vore fullstendig havarerte eller som har særskild dårleg brukarfunksjon. Fleire batteribankar er skifta og talet på lanterner som er modernisert er auka. Dette har positiv effekt på oppetid og feilratar. Innføring av fjernovervaking av objekt med lys har også medverka preventivt til reduksjon i talet på slukningar. Den moderniserte delen av infrastrukturen blir utstyrt med fjernovervaking og byggast i materialar som krev lite vedlikehald. Over tid vil dette bidra til reduserte drifts- og vedlikehaldskostnader og betra oppetid.

For å nå målet i *Nasjonal transportplan 2018–2029* om å fjerne vedlikehaldsetterslepet innan 2023 må vi auke innsatsen i åra som kjem.

Vi jobbar stadig med å utvide spekteret av produkt som er enklare å montere og vedlikehalde. Dette inkluderer no fyrlykter (høg variant) med og utan indirekte belysning, lanterner med indirekte belysning (HIB), komposittstenger (med og utan lys). Vidare skal ein tilsvarande kort variant av ny fyrlykt prøvast ut i 2018.

Tabell 7 Vedlikehaldsetterslep (i millionar kroner)

	2015	2016	2017
Navigasjonsinnretningar	1 322	1 207	1 085

Tabellen viser kva det vil koste å ta igjen vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningane utanom fyrbygningar.

Berekninga av vedlikehaldsetterslepet er basert på observerte tilstandsgradar, kopla med framskriving av kostnadar som låg til grunn i ein rapport utarbeida av Multiconsult i 2010 for ulike objekt og deira kostnadsbilete ved ulike tilstandsgradar.

Vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinfrastrukturen er redusert med om lag 122 millionar kroner. Tala inkluderer ein estimert usikkerheit på +/- 15 prosent. Dagens metode for å berekne etterslepet er komplisert, og i 2018 skal vi vurdere ei ny arbeidsform for å lettare sjå effekten av planlagt arbeid.



Oslofjorden.
(Foto: Marianne Henriksen/Kystverket)

OPPETID PÅ MARITIM INFRASTRUKTUR

Tabell 8 Status og måltall for oppetid på innretninger med lys

	2015	2016	2017	Mål
Eigd av Kystverket (alle)	99,7%	99,8%	99,8%	99,8%
Eigd av andre	99,4%	99,5%	99,2%	99,8%

Vi eig totalt 21 805 innretningar som skal bidra til trygg ferdsel. Av desse har 6 517 lys og 15 288 er utan lys (stenger, staker og vardar).

Vi når målet om oppetid på maritim infrastruktur. Enkelte objekt i ein region har slukningar som det jobbast målretta med å finne årsakskjelda til. Dei tekniske løysningane på fyrstasjonane er komplekse, og ved feil vurderer vi alltid om det er betre å implementere nye løysingar i staden for å reparere dei gamle.

FRITIDSFLÅTEN

Vi samarbeider framleis med Gjensidigestiftelsen om Merk Skjæret-kampanjen. Basert på innspel frå brukarane har vi merka grunner i områda der fritidsbåtar ferdest. Målet er å ha merka 100 slike grunner innan utgangen av 2018.

I samarbeid med mellom anna Sjøfartsdirektoratet og Statens havarikommisjon innehentar og kartlegg vi årsaksforhold ved fritidsbåtulykker. Vi vil at informasjonen skal nyttast for å auke kunnskapen om kva tiltak som kan ha best effekt for å få ned talet på ulykker.

Om lag ein fjerdedel av kommunane som har lokale fartsforskrifter har registrert desse i vår digitale kartløyning Kystinfo (kart.kystverket.no). Talet på kommunar som har registrert sine forskrifter har ikkje endra seg frå 2016, og vi har derfor gitt rettleiing og bistand til kommunane.

LOS

Det overordna målet med lostenesta er å redusere risikoen for skipsulykker langs kysten og på den måten bidra til trygg ferdsel på sjøen.

Losordninga omfattar utøving av myndigheit etter loslova, losing (seglas med los om bord) og farleisbevisordninga. Farleisbevis gir rett til å føre fartøy i lospliktig område utan los om bord og dermed oppfylle losplikta.

Tilbringartenesta for los vart privatisert i 2016. Buksér og Berging AS fekk tildelt ei 10-årig kontrakt for å bringe losar til og frå fartøy.

Lostenesta er i hovudsak ei brukarfinansiert teneste der inntektene skal dekke både drifts- og investeringskostnader. Inntektene kjem frå losberedskapsavgifta, losingsavgifta og farleisbevisavgifta. I 2016 og 2017 finansierer staten tenesta med 86 millionar kroner i året for å styrke rammevilkåra til nærskipfarta.

Lostenesta opplevde ein auke i tal på lospliktige seglasar på 5,4 prosent frå 2016 til 2017. Dette vitnar om auka aktivitet i marine og maritime næringar langs kysten. Det vart utført 122 651 lospliktige seglasar – av desse var 40 403 (32,9 prosent) med los om bord, 81 203 (66,2 prosent) med farleisbevis og 1 045 (0,9 prosent) på dispensasjon.

Den samla inntekta frå avgifter etter periodiseringsprinsippet vart 691 millionar kroner i 2017. Det er 6,5 prosent høgare enn i 2016. Talet på lospliktige seglas er 5,4 prosent høgare enn i 2016, og er hovudårsak til endringa i inntekt.

Drifts- og investeringskostnader inkludert meirverdiavgift var på 778 millionar kroner, 3 prosent høgare enn i 2016. Underskottet vart derfor 87 millionar kroner, 1 million

kroner dårlegare enn budsjett. Akkumulert underskot er no 5 millionar kroner. Dette må dekkast inn gjennom avgiftene i 2018. Avviket utgjer om lag 0,6 prosent av losverksemda sitt samla budsjett, og resultatet er i tilnærma balanse. Kostnadsauken skuldast mellom anna bygging av ny losstasjon og høgare kostnader til tilbringartenester følger av omlegging av indeksen som regulerer avtalen.

LOS – FORVALTING

Med endringane i losregelverket i 2015 vart farleisbevisordninga meir fleksibel. Det har gjort at fleire fartøy no kan nytte farleisbevis for å oppfylle losplikta.

Talet på seglasar med farleisbevis auka med 6,5 prosent frå 2016 til 2017, og to av tre lospliktige seglasar blir no gjennomført med farleisbevis. Talet på seglasar med farleisbevis flatar ut i forhold til tal på lospliktige seglasar, og det tyder på at hovudeffekten av endringane som vart innført i 2015 er tatt ut.

Ein viktig indikator for sjøsikkerheita er talet på grunnstøytningar og kollisjonar med fartøy som seglar på farleisbevis. I 2017 vart det registrert 81 203 seglas på farleisbevis, og det vart registrert 10 hendingar. Ingen av desse medførte forureining. Vi meiner at ordninga tek vare på sjøsikkerheita på ein god måte

Saksbehandlinga av søknader om farleisbevis er digitalisert. Den gjennomsnittlege saksbehandlingstida er redusert frå tre veker til tre dagar. Vi har utvikla ein «robot» som tek seg av enkel saksbehandling etter gitte kriterier. Det har gitt næringa ei effektiv og enkel farleisbevisordning. I 2017 utførte vi 3 659 vedtak om endring, fornying og utferding av farleisbevis.

LOS – DRIFT

Tabell 9 Resultatindikatorar for lostenesta

Resultatindikatorar for lostenesta	2013	2014	2015	2016	2017
Aktivitetsindikatorar					
L1: Tal på losoppdrag	43 773	44 427	41 946	38 911	40 403
L2: Tal på dispensasjonar	2 265	2 277	1 442	1 202	1 045
L3: Tal på dispensasjonar	61 339	68 029	72 926	76 242	81 203
Kostnadsindikatorar					
L4: Endring totalkostnad (1 000 kroner)	40 769	-10 987	576	-4 612	22 484
L5: Endring gjennomsnittskostnad per oppdrag (kroner)	1 217	-506	1 025	1 295	-160
Indikatorar for servicegrad og sikkerheit					
L6: Tal på ulykker* med los om bord	9	9	7	6	6
L7: Tal på ulykker* med seglas på farleisbevis**	19	8	7	10	10
Klasse 1	-	-	0	0	1
Klasse 2	-	-	6	7	9
Klasse 3	-	-	0	0	0
Kadettfarleisbevis	-	-	1	3	0
L8: Tal på ulykker* med skip som har fått dispensasjon	0	0	0	0	0
L9: Tal på drepane og skadde ved ulykker*** på lospliktig seglas	4	0	0	0	0
L10: Tal på oppdrag med ventetid over 1 time	615	621	644	536	563
Indikatorar for klimamål					
L11: Tal på skip med ESI-rabatt	0	0	91	18	36

* Navigasjonsrelaterte skipsulykker, som grunnstøytingar, skipskollisjonar og kontaktulykker med kai, bru eller liknande

** Sum av klasse 1, 2, 3 og kadett

*** Personulykker og skipsulykker

Talet på losoppdrag auka med 3,8 prosent frå 2016 til 2017. Det er størst auke i talet på cruiseanløp og eksportretta trafikk. Samstundes ser nedgangen i oljeindustrien ut til å flate ut og oljerelatert skipsaktivitet har ein svak oppgang.

Endring i totalkostnad på 22,5 millionar kroner skuldast mellom anna bygging av ny losstasjon i Tananger og omlegging av indeksen som regulerar avtalen om tilbringartenesta. Parallelt med dette er det gjennomført fleire effektiviseringstiltak som har redusert den samla kostnadsauken.

Gjennomsnittskostnaden per oppdrag er noko redusert. Aktiviteten er auka utan at kostnadsnivået er auka i same grad som følge av fleire effektiviseringstiltak.

Talet på lospliktige seglasar er 5,4 prosent høgare enn i 2016, medan talet på losingstimar har auka med 4,8 prosent. Effektiviteten er betra ved at kvar los i snitt har utført 146 oppdrag i 2017, mot 138 oppdrag i fjor.

Talet på ulykker med lospliktige skip var seks med los om bord og 10 med farleisbevis. Dette er same fordeling som i 2016. Ulykkene har ikkje gitt omkomne, men éin person vart skadd om bord eitt av dei lospliktige fartøya. Det er ikkje registrert alvorlege utslepp eller miljøskade som følge av desse hendingane.

36 skip fikk fritak frå losberedskapsavgift grunna høg verdi på skipsmiljøindeksen (ESI) i 2017, som er ei dobling frå 2016. I 2016 førte fritaket i losberedskapsavgifta for skip under 8 001 BT til ein stor reduksjon i talet på skip med miljørabatt.

Tabell 10 Resultatindikatorar for tilbringartenesta

Resultatindikatorar for lostenesta	2013	2014	2015	2016	2017
Aktivitetsindikatorar					
T1: Tal på tilbringaroppdrag med losbåt ***	39 256	39 843	37 618	34 896	35 630
T2: Tal på tilbringaroppdrag med helikopter **	1 205	1 041	1 041	1 128	1 197
Kostnadsindikatorar (akkumulerte tal)					
T3: Endring totalkostnad for båttjeneste	-7 601	8 627	-17 342	13 036	4 453
T4: Endring gjennomsnittskostnad per oppdrag for båttjeneste (heile kroner)	0,10	0,14	-0,13	0,80	0,00
T5: Endring totalkostnad for helikoptertjeneste		-5 295	19 705	9 746	2 839
T6: Endring i gjennomsnittskostnad per oppdrag for helikoptertjeneste		6,45	18,93	1,04	-3,37
Indikatorar for service- og sikkerheitsgrad					
T7: Tal på tilbringaroppdrag med losbåt som er meir enn 30 min. forsinka	-	-	-	-	3
T8: Tal på ulykker knytta til tilbringaroppdrag med losbåt	-	-	-	-	0
T9: Tal på drepne og skadde knytt til tilbringaroppdrag med losbåt	-	-	-	-	0
T10: Tal på ulykker knytta til tilbringaroppdrag med helikopter	-	-	-	-	0
T11: Tal på drepne og skadde knytt til tilbringaroppdrag med helikopter	-	-	-	-	0

* Det er ikkje utarbeidd statistikk om talet på tilbringaroppdrag i perioden før juni 2016. Tala er funne ved ein omrekningsfaktor i forhold til talet på oppdrag i perioden frå og med november 2016 til og med april 2017

** Det er ikkje utarbeidd statistikk for eventuelle tilbringaroppdrag i privat regi. Einaste leverandør av tilbringartenester i Lostenesta i dag er Buksér og Berging AS og Port of Longyearbyen (Svalbard). Alle tilbringaroppdrag skjer i Kystverkets regi

Tilbringartenesta for los (sjø) vart i 2016 privatisert og sett ut til selskapet Buksér og Berging AS. 2017 var første driftsår der denne endringa fekk full effekt.

Talet på tilbringaroppdrag med losbåt har auka med 2,1 prosent. Dette er 1,7 prosentteiningar lågare enn auken i talet på losoppdrag med los, og tyder på fleire samkøyringar enn i 2016. Talet på tilbringaroppdrag med helikopter er stabilt samanlikna med tidlegare år. Frå 1. juli 2017 er Air Lift AS ny operatør for tenesta.

Gjennomsnittleg kostnad per oppdrag for båttjenesta er på same nivå som i 2016 trass kostnadsauken relatert til indeksreguleringa av avtalen med leverandør av lostransport. Dette har samband med auka tal på lostransportar totalt sett.

Gjennomsnittskostnaden per oppdrag for helikoptertransport er redusert. Årsaken til dette er skifte av leverandør.

Tabell 11 Nøkkeltal los

Nøkkeltal los	2013	2014	2015	2016	2017
Lospliktige seglasar	107 647	114 733	116 317	116 355	122 651
Tal på losar	293	286	286	282	276
Tal på losingstimar	144 092	144 997	136 323	127 125	133 279
Losoppdrag per los	149	155	147	138	146
Losingstimar per los	492	507	477	451	483
Losingstimar per oppdrag	3,23	3,26	3,25	3,27	3,30
Ventetid i% (> 1 time venting)	1,4%	1,4%	1,5%	1,4%	1,4%
Tal på gyldige farleisbevis	2 873	2 775	2 855	3 086	3 218

VENTETID PÅ LOS

Fartøy som har bestilt los innan bestillingsfristen skal ikkje vente lenger enn éin time på los.

I 2017 venta 1,4 prosent av fartøya som hadde holdt bestillingsfristen lenger enn éin time på los. Det er 27 fleire oppdrag enn i 2016. Vi vurderer måloppnåinga som god, og vi har ikkje registrert klager frå næringa over servicegraden.

Sjøtransporten i Noreg har ikkje hatt vesentlege forseinkingar i 2017 som følge av venting på los, og pålitelegheita må seiast å vere god. Indikatoren for ventetid på los er med på å støtte under måloppnåinga om god framkome.

SJØTRAFIKKSENTRALTENESTA (VTS)

Dei fem sjøtrafikksentralane overvakar og regulerer skipstrafikken heile døgnet. Sentralane skal mellom anna gi seglingsløyver i VTS-områda, informere og regulere skipstrafikken, ved behov gripe inn for å handheve sjøtrafikkforskrifta, ta kontakt med fartøy ved mistanke om feil kurs eller andre unormale forhold og tilkalle, pålegge og gi assistanse til fartøy ved behov. Sentralane gir informasjon til støtte for navigasjonsprosessen om bord, og er ein del av førstelinereberedskapen mot akutt forureining.

BRUKARFINANSIERT VTS

Dei fire sjøtrafikksentralane i Sør-Noreg (Horten, Brevik, Fedje og Kvitsøy) overvakar og regulerer trafikken i dei definerte geografiske tenesteområda. Sentralane er brukarfinansierte.

I 2017 hadde den brukarfinansierte sjøtrafikksentraltenesta samla inntekter etter periodiseringsprinsippet på 104,5 millionar kroner. Samanlikna med 2016 har inntektene auka med 8,4 prosent. Drifts- og investeringane, inkludert meirverdiavgift, var 104 millionar kroner. Tenesta sitt overskot var derfor 0,5 millionar kroner, som er 9 millionar kroner betre enn budsjettet. Overskotet skuldast auka inntekter og lågare pensjonskostnader. Det samla overskotet, som skal førast tilbake til brukarane gjennom lågare avgifter, er 8 millionar kroner. Avgiftssatsane for 2018 er redusert med i gjennomsnitt 8,5 prosent frå 2017.

Styrking av sjøtrafikksentraltenesta er i *Meld. St. 35 (2015-2016) På rett kurs* identifisert som eit viktig satsingsområde for å imøtekomme utfordringane knytt til forventta auke i skipstrafikk og ulykkesrisiko dei neste 25 åra. Alle sentralane er no oppgradert med moderne overvakingssystem, som gir dei betra evne til å oppdage seglingsavvik. Vi arbeidar vidare med fornying av sentralane sine sensorar og samband. Arbeidet med å utvide dekningsområdet til sjøtrafikksentralane på Vestlandet er starta, og dei første sensorane blir sett ut i 2018.

Tabell 12 Aktivitetsutvikling brukarfinansiert VTS

	2015	2016	2017
Seglingsklareringar	368 593	408 176	413 749
Inngrep	7 403	6 973	8 494

I 2017 klarerte dei fire sentralane 413 749 seglasar med fartøy over 24 meter og 8 494 fartøy vart kontakta for å redusere risikoen for ei alvorleg hending. Fartøy vert kontakta når dei er ute av kurs samanlikna med ei normal rute, eller ved anna unormal atferd. Det er ein auke i talet på inngrep, og dette skuldast innskjerping av rutinane ved sentralane.

Ingen av hendingane i sjøtrafikksentralane sine tenesteområde skuldast manglande overvaking eller situasjonsforståelse frå sentralane. Det skjedde heller ikkje ulykker med risikofartøy eller ulykker i område der skipstrafikk utgjør ein særleg risiko.

STATSFINANSIERT VTS – VARDØ SJØTRAFIKKSENTRAL

Sjøtrafikksentralen i Vardø overvaker alle tankskip og anna risikotrafikk langs heile kysten og havområda rundt Svalbard og gassterminalen på Melkøya. Drifta er statsfinansiert.

Ved sentralen er det i tillegg ei analyseining som har til oppgåve å analysere aktiviteten og seglingsmønsteret til fartøy, for mellom anna å avdekke ureglementert fiske og transport av gods. Eininga har blitt til i samarbeid med Fiskeridirektoratet.

Tabell 13 Trafikkovervaking frå statsfinansiert VTS

	2015	2016	2017
Iverksette tiltak i separasjonssystema langs norskekysten ved avvik eller hendingar	132	171	163

Det er lite endring frå år til år i talet på brot på seglingsreglane i separasjonssystema langs norskekysten. Fartøy som bryt seglingsreglane blir kontakta av sjøtrafikksentralen i Vardø og dei fleste etterkjem reglane etter at dei har blitt kontakta.

NAVIGASJONS- OG MELDETENESTER

Ved hjelp av fleire melde- og informasjonssystem overvaker vi kontinuerleg all skipstrafikk langs kysten og i havområda på vegne av norske styresmakter. Dette er mellom anna hovudredningsentralar, sjøtrafikksentralar, Fiskeridirektoratet, Forsvaret, Sysselmannen på Svalbard og politiet. Vi formidlar meldingar frå skip som skal anløpe hamner i Noreg til maritime styresmakter og til hamnene sjølv.

Data om skipstrafikken i norske farvatn og skipsanløp i norske hamner er eit viktig grunnlag for analysar av sjøtransport, miljøpåverknad frå sjøtrafikk og sjøsikkerheit, og vi har starta eit arbeid med å samle historiske maritime rådata slik at desse kan bli gjort lettare tilgjengeleg for brukarar utanfor Kystverket. Denne tenesta blir truleg lansert innan utgangen av 2018.

Det er satt krav til oppetida til navigasjons- og meldetenestene, og indikatorane viser at for DGPS, LRIT og SafeSeaNet er krava innfridd. Oppetida for AIS er noko under kravet. Årsaken er knytt til driftsproblem i sommar og haust med den delen av AIS-systemet som tek imot posisjonsrapportar frå basestasjonane. Samla sett har navigasjons- og meldetenestene ei god oppetid.

Tabell 14 Oppetid navigasjons- og meldetenester

-	2015	2016	2017	Krav
Oppetid DGPS i%	99,1%	96,1%	99,8%	99,5% (siste 2 år)
Oppetid AIS-basestasjonar i%	99,5%	99,7%	98,6%	99,5% (siste 2 år)
Tilgjengelegheit for EMSA LRIT webside	99,8%	99,8%	99,8%	99,0% (siste 1 år)
Oppetid SafeSeaNet i%	99,8%	99,9%	99,4%	99,0% (siste 1 år)

AIS (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM)

I juli vart trafikkovervakinga i norske havområde styrka med to nye AIS-satellittar ved at NORSAT-1 og NORSAT-2 vart sett i drift. Satellittane har fungert godt og har svært god evne til å oppdage skip. Samstundes er både AISSat-1 og AISSat-2 enno i drift, men begge desse har no passert si påreknna levetid. Oppskytinga av den planlagde satellitten AISSat-3 i november var mislukka, og både satellitten og investeringa er tapt. Vi vurderer den maritime havovervakinga i Noreg for å vere god.

Ein ny satellitt, NORSAT-3, blir no utvikla saman med Norsk Romsenter og Forsvaret med sikte på å bli sett i drift i 2019 eller 2020.

AIS-basestasjonar gir eit meir kontinuerleg oppdatert trafikkbilete enn satellittane. Det er 64 moderne AIS-basestasjonar i drift langs norskekysten ved utgangen av 2017. Som ein del av oppfølginga av *Meld. St. 35 [2015-*

2016] På rett kurs vart dei første AIS-basestasjonane på Svalbard sett i drift ved årsskiftet, med dekning i Isfjordområdet. Desse styrkar sjøsikkerheita i eit sårbart miljø der ei ulykke med akutt forurening kan få alvorlege konsekvensar. Vi planlegg vidare utbygging rundt heile Spitsbergen-øya dei neste åra.

DGPS (DIFFERENTIAL GLOBAL POSITIONING SYSTEM)

12 DGPS-sendarar er fordelt langs norskekysten og tenesta leverer kontinuerleg informasjon til skip langs kysten og i havområda for å gjere skipa sine GPS-posisjoner meir nøyaktige og for å varsle om eventuelt større feil i GPS.

Det er utfordrande å feilrette og vedlikehalde fleire av DGPS-stasjonane fordi desse er lokalisert på utilgjengelege stadar og til dels er infrastruktur som hus, master og kraftforsyning gammalt og utsett for vêr og vind. God dekningsoverlapp mellom stasjonane avgrensar den negative påverknaden dette gir på tenesta. Vi har starta førebuingar for å flytte tre av stasjonane inn til fastlandet i løpet av 2018, og fleire blir truleg flytta i løpet av 2019.

SAFESEANET NORWAY

Portalen er vidareutvikla ved at hamnene enklare kan administrere hamnesikring, automatisk framkomst- og avgangstidspunkt i meldingane og betre harmonisering mot gjeldande framkomstmelding i EU. Vi har starta publisering av meldingar frå skip som anløper hamn i Noreg. Publiseringa skjer i sanntid og inneheld informasjon om tidspunkt og identiteten til skipet og hamna.

E-NAVIGASJON

E-navigasjon er eit globalt konsept utvikla i regi av IMO, sjøfartsorganisasjonen til FN, for å legge til rette for digital, automatisk og saumlaus utveksling av informasjon mellom skip og myndigheiter.

IMO har valgt ut ulike e-navigasjonsløysingar som skal testast ut og implementerast. Vi deltek i dette arbeidet saman med både norsk industri og internasjonale aktørar. Dette har mellom anna lagt grunnlaget for vidare samarbeid og utvikling gjennom SESAME II- prosjektet om standardisert og automatisk skipsrapportering. Vi deltek i prosjektet OPEN BRIDGE, som er eit samarbeid mellom maritime styresmakter og norsk industri om harmonisering av standardar for mellom anna presentasjon av digital informasjon for brusystem om bord. Noregs Forskningsråd har løyvd midlar til både SESAME II og til OPEN BRIDGE. Utvikling av intelligente transportsystem (ITS) for sjøtransporten er eit viktig satsingsområde i åra framover.

HAMNESIKRING OG TERRORBEREDSKAP (ISPS)

Norske hamner og hamneanlegg som er godkjent etter ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code) og hamnesikringsregelverket, har løyve til å ta imot skip i internasjonal fart. Vi godkjenner, følger opp, fører tilsyn med og fastsett sikringsnivå for hamner og hamneanlegg etter dette regelverket.

Tabell 15 ISPS hamneanlegg

	2015	2016	2017
Godkjente ISPS hamneanlegg	632	632	629
Tilsyn	163	214	217
Sikringshendingar	28	16	26

Talet på tilsyn er om lag det same som i 2016. Vi har registrert eit høgare tal på sikringshendingar i 2017 samanlikna med 2016. Dette er i hovudsak forsøk på inntrenging i hamneanlegga med mål om å kome seg illegalt om bord i skip, særskilt der skipa seglar ut av Schengen-området. Ingen av dei registrerte hendingane er av ein slik karakter at vi har heva det maritime sikringsnivået.

SIKKER LASTING OG LOSSING AV BULKSKIP

For å styrke sikkerheita knytt til bulkskip, fører vi tilsyn med, rettleier og informerer norske bulkterminalar. Det er om lag 90 bulkterminalar som fell inn under dette regelverket i Noreg.

Vi har ikkje registrert skipsulykker som skuldast feil lasting eller lossing av bulkskip ved norske hamneterminalar i 2017.

Talet på tilsyn har vore stabilt dei siste to åra. I 2017 gjennomførte vi 27 tilsyn, både meldte og ikkje meldte. Vi ser at det framleis er hamneterminalar som ikkje følger regelverket, mellom anna på grunn av manglande kunnskap. Hamnene rettar avika når vi gir pålegg.



Lossing av salt. Flatholmen, Ålesund.
(Foto: Olav Helge Matvik/Kystverket)



INTERNASJONALT ARBEID – SJØSIKKERHEIT

I Arktisk Råd si arbeidsgruppe Protection of the Arctic Marine Environment (PAME) har vi arbeidd vidare med prosjektet Arctic Shipping Traffic Data (ASTD). Ein konkret systemleveranse er sett i gang, og vi arbeider med å få på plass ein datadelingsavtale mellom USA og Noreg.

Noreg driftar no HELCOM- og North Sea-serverane for utveksling av AIS-data mellom 13 land. Kostnadane vert dekte av EMSA. Tilbakemeldingane er at vi leverer oppetid og kvalitet slik EMSA krevjer.

Kystverket og Tolldirektoratet tek del i prosjektet HLSG Expert sub-group on eManifest som etter planen skal avsluttast i juni 2018. Målet er å etablere eit harmonisert manifest som vil dekkje både toll- og maritime myndigheiter sine krav til rapportering.

Vi er med i fleire internasjonale prosjekt med føremål om å standardisere framtidige tenester innanfor e-navigasjon. Dette inkluderer IHO Nautical Information Provision Working Group, Sea Traffic Management Validation Project, SESAME I-prosjektet, IMO/IHO Harmonization Group on Data Modelling og Digital Transport and Logistics Forum.

Det er forventa at retningsliner for operativ bruk av digital informasjon blir ferdigstilt i løpet av 2019. Vi arbeider vidare med å lage ein standard for ny multimottakar for posisjon, navigasjon og tid (PNT), i tillegg ser gruppa på alternative digitale PNT-tenester og VDES-teknologi (ny digital VHF).

I IALA sin VTS-komite har vi vore med på å utarbeide fleire «Recommendations» og

«Guidelines», mellom anna gjeldande VHF-kommunikasjon for sjøtrafikksentralar.

Vi har gjennomført eit forprosjekt i Arktisk Råd si arbeidsgruppe Emergency Preparedness, Prevention and Response, som omhandlar risikoanalyse, metodar og metadata. Det vart gjennomført ein scoping-workshop i Ålesund med 26 deltakarar frå alle dei arktiske statane. Vi har fått midlar frå Klima- og Miljødepartementet til å vidareføre prosjektet i 2018.

Det er satt i gang eit arbeid med å revidere malen for «Monitoring Report» for å eliminere unødvendige opplysningar, og strømlinjeforme og betre informasjonen. Cybersecurity er sett opp som eit fast agendapunkt på MARSECs agenda framover, sidan dette er eit særskilt aktuelt tema i våre dagar.



Horten sjøtraffikksentral.
(Foto: Kongsberg Norcontrol)

BARENTSWATCH

www.barentswatch.no

BarentsWatch er eit overvåkings- og informasjonssystem for store delar av dei nordlege havområda. Systemet skal sikre eit betre faktagrunnlag og gi eit meir heilskapleg bilete av aktiviteten og tilstanden til Noreg sine hav- og kystområde. Vidare skal systemet gjere relevant informasjon og tenester lettare tilgjengeleg for myndigheiter, beslutningstakarar og allmennheita.

BarentsWatch er eit program leia av Kystverket, der nærare 30 offentlege etatar og forskingsinstitutt deltek. Programmet skal samle, utvikle og dele informasjon om norske kyst- og havområder. Opne tenester til alle vert tilbydd i portalen. I tillegg tilbyr vi skjerma tenester som bidreg til meir effektiv operativ innsats.

Systemet er vidareutvikla som planlagt i 2017. Det har vore ei nær dobling av bruken av portalen samanlikna med i 2016. Tenesta Bølgevarsel har flest treff, og deretter følger tenestene Fiskeinfo og Fiskehelse, med ei tredobling av bruken sidan 2016. Systema får gjennomgåande svært gode tilbakemeldingar frå brukarane, både offentlege og private.

Fiskeinfo samlar nyttig informasjon for fiske, om til dømes reiskap, reguleringar, is og seismikk. Fiskehelse er portalen som til dømes viser alle fiskeoppdrettsanlegg

med rapportar om sjukdom og tiltak, løyver og plassering. Vi merkar ein viss internasjonal etterspurnad, særleg etter Fiskehelse.

Bølgevarslingsntenesta er utvida i 2017, og varslar no sjøfarande om detaljerte bølgetilhøve langs heile norskekysten. Varsla blir i hovudsak gitt for farleier med ferje- og hurtigbåttrafikk, samt område med mykje fritidsbåttrafikk. I tre område der bølgetilhøva er særleg utfordrande, Stad, Hustadvika og Værøy/Røst, blir det òg varsla om kryssande bølger. Utvidinga har gitt ein betydeleg auke i bruken av tenesta med om lag 600 brukarar dagleg.

Straumvarslingsntenesta i Saltstraumen vart automatisert i september.

I den lukka delen av BarentsWatch er det først og fremst tenesta Felles ressursregister (FRR) som har vore prioritert i 2017. Tenesta er utarbeida i samarbeid med mellom anna Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB). Målet er at alle aktørar innan redning og beredskap får sikker tilgang til kvalitetssikra informasjon om tilgjengelege ressursar frå etatar, private og frivillege organisasjonar ved ein naudsituasjon. Hovudredningssentralane har teke i bruk FRR. Det har vore arbeidd med oppstart av eit pilotprosjekt i utvalde politidistrikt, som kan danne grunnlag for framtidig bruk av FRR i Politiet.

HOVUDMÅL 3 – MILJØ

Mål

Avgrense klimagassutslepp, redusere miljøskadelege verknader av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og internasjonale forpliktingar Noreg har på helse- og miljøområdet.

Etappemål:

- **Bidra til å redusere klimagassutsleppa i tråd med Noreg sine klimamål**
- **Bidra til å redusere tapet av naturmangfald**

Kystverket har ansvar for å følge opp nasjonale mål og internasjonale avtalar på miljøområdet for sektoren og eiga verksemd. Vi arbeider målretta med miljø i eiga verksemd og med å synleggjere samfunnsnytta og miljøfortrinna til sjøtransporten.

Indikatorar	Resultat		
	2015	2016	2017**
Klimagassutslepp frå transportsektoren målt i CO2-ekvivalantar*	2,8 mill tonn	2,9 mill tonn	-
Tal på prosjekt med svært stor negativ konsekvens for naturmiljø	Ingen	Ingen	Ingen
Tal på utbeta registrerte konflikter mellom transportnett og naturmangfald	Ikkje registrert	ikkje registrert	ikkje registrert

* Tal frå Statistisk sentralbyrå, gjeld utslepp frå innanriks sjøfart og fiske

**Tal for 2017 ligg ikkje føre per no

Samferdsledepartementet sine prioriteringar til Kystverket:

Prioritering	Status	Kommentar
Omstilling til lavutsleppssamfunnet		Det er gjennomført tiltak med positive effektar både i sektoren og internt i Kystverket.
Klima		Vi har betra kompetanse- og kunnskapsgrunnlag på klima.
Naturmangfald		Sjøtransporten påverkar naturmangfaldet i relativt liten grad. Det generelle kunnskapsgrunnlaget er betra.
Sediment		Vi har relevant kompetanse om forsvareg handtering av forureina sediment i utbyggingsprosjekt og ved miljømudring.
Vasskvalitet		Vi deltek i relevante fora og bygg opp eigen kompetanse og kunnskap.
Oljevern- og miljøsentar i Lofoten og Vesterålen		Vi har gitt innspel i utgreiinga om senteret sine oppgåver.

Klimagassutsleppa frå sektoren følger i stor grad aktiviteten, og statistikken viser ikkje nedgang i perioden 2014-2016. Vi har få eigne direkte verkemiddel, men bidreg på mange frontar med omstilling til eit samfunn med lågare utslepp. Resultata er til no vanskeleg å måle i CO2-ekvivalantar, men klima- og miljøtema vert sett høgare på dagsorden i næringa og i forskings- og utviklingsarbeid. Det er ei stor mengde initiativ og tiltak som bidreg til strengare krav, betre praksis, teknologiutvikling og reduserte utslepp.

Vi utviklar kunnskapsgrunnlaget om sjøtransporten og hamnene sin påverknad på klima og miljø. Det er eit gjennomgåande behov for å styrke miljøkompetansen og kapasiteten i etaten.

Vår klima- og miljøstrategi, med tilhøyrande handlingsplan, er implementert i organisasjonen. Den har innverknad på våre direkte utslepp og miljøpåverknad. Utfordringa framover vert å halde kontinuitet i og utvikle dette arbeidet målretta og systematisk.

Vi mottar ikkje eiga løyving til miljømålet. Ein føresetnad for klima og miljø er at det skal gjennomsyre alle våre aktivitetar. Det er mellom anna krav til klima og miljø i alle innkjøp.

UTSLEPP AV KLIMAGASSAR

Klimagassutsleppa frå innanriks sjøfart og fiske var på 2,9 millionar tonn CO²-ekvivalentar i 2016 (kjelde SSB). Det er ein auke i utsleppa på 4,5 prosent samanlikna med 2015. Utsleppa i åra 2014-2016 er framleis dei lågaste sidan 1990. Tal frå Havbase viser også ein auke i CO²-utsleppa i norsk økonomisk sone på 3,8 prosent frå 2015 til 2016. Merk at desse tala omfattar utslepp frå utanriks- og gjennomgangstrafikk. Havbase viser ein auke i utsegla distanse på 2,1 prosent i same perioden, og denne auken kan henge saman med meir aktivitet i sjøtransporten. Aktivitetsauken er særleg stor for oljetankskip (9,4 prosent), passasjerskip (8,1 prosent) og stykkgodsskip (6,6 prosent).

For å betre kunnskapsgrunnlag om utslepp frå sektoren er tal frå Havbase fordelt på kommunenivå og levert Miljødirektoratet. Tala skal nyttast til kommunefordelt klimagassstatistikk, som Miljødirektoratet skal publisere i første kvartal 2018. Det går føre seg eit utviklingsarbeid for å skilje utslepp frå innanriks, utanriks og gjennomgangs skipstrafikk for å få betre klimagassstatistikk for innanriks sjøtransport. Målet er å kunne gjere analyser med sikte på målretta og kostnadseffektive tiltak for å redusere utslepp til luft frå skipstrafikken. I tillegg til vår eigen bruk, er slike data etterspurde av mellom anna Statistisk sentralbyrå, Miljødirektoratet og Enova.

REDUKSJON AV UTSLEPP FRÅ ANLEGG

I samarbeid med dei andre transportetatane arbeider vi for å redusere utslepp av klimagassar frå utbyggingsprosjekt. Vi har utarbeidd ein metode og eit enkelt verktøy for klimagassbudsjett for våre anlegg. Alle entreprenørane skal føre rekneskap over drivstoffmengdene som vert brukt, for å få oversikt og samanlikningsgrunnlag på plass for vidare arbeid. Alle prosjekt med anleggsstart i 2018 skal ha klimagassrekneskap. På kort sikt kan vi redusere klimagassutslepp i samband med massetransport, og vi følger opp dette mellom anna med å legge til rette for kortast mogleg avstand frå anlegg til deponi.

TEKNOLOGIUTVIKLING

Talet på heilelektriske eller batterihybride fartøy har auka sidan 2010, og ein forventar at trenden vil halde fram dei neste åra. I 2017 var det om lag 60 heilelektriske eller batterihybride fartøy globalt, og drygt 40 prosent av desse var norske (kjelde «Markedsutviklingen 2017. Hovedtrender i Enovas satsingsområde»). Det var om lag 120 skip globalt som nytta flytande naturgass (LNG) som drivstoff, og halvparten av desse segla i norske farvatn (DNV GL).

Ved utgangen av 2017 har Enova gitt tilsagn om tilskot på til saman 388 millionar kroner til landstraumanlegg på over 40 stader langs kysten.

Kystverket og norske hamner deltek i ei rekke forskings- og utviklingsprosjekt som vil medverke til auka bruk av låg- og nullutsleppsteknologi, mellom anna:

- TRAZEPO (Transition towards Zero Emission Ports)
- Autonomous Ship Transport at Trondheimsfjorden (ASTAT)
- «Zero Emission Ferry» (nullutslippsferje)
- MOZEES, leia av IFE (Institutt for energiteknikk).

Vårt hybridfartøy OV Bøkfjord har 30 prosent reduksjon i dieselforbruk samanlikna med liknande fartøy (OV Utvær, OV Skomvær) på tilsvarande utsegla distanse. Utslepp av NO_x er og kraftig redusert samanlikna med dei eldre fartøya.

Vi set også miljøkrav og krav om reduserte utslepp frå innleigde fartøy. Drivstofforbruket i slepebåtbereidskapen har gått ned 5,4 prosent det siste året på grunn av auka bruk av landstrøm. Den pågåande fornyinga av losfartøya er berekna å redusere utsleppa frå desse med om lag 30 prosent

HAVBASE

I Kystverkets kartteneste Havbase (www.havbase.no) finst historiske data over skipsaktivitet i norske havområde, med vekt på trafikken sin miljøbelastning. Her kunnjer ein estimerte driftsutslipp fra skip og fleirårleg sammenlignbar statistikk. Løysinga eignar seg godt for visualisering av skipstrafikk i havområda fordelt på skips kategorier.

Kystverket jobber med å utvikle Havbase for å utvide tallgrunnlaget i tråd med kunnskapsbehovet.

Havbase er vårt system for lagring av statistikk for skipstrafikk. Systemet er utvikla med tanke på behovet for lange tidsserier i arbeid med forvaltingsplanar for norske havområde og Nasjonal transportplan.

Havbase inneheld posisjonsdata frå AIS om skipstrafikken. AIS-data blir kombinert med tal på utslippskoeffisientar og estimat på segla distanse. Kopling mot ulike skipsregister, gjer oss i stand til å ta ut og presentere detaljert informasjon om segla distanse samt estimat for driftsutslipp aggregert over område og tid både for enkeltskip og skipstyper.



Frå fjerninga av eigarlaus
blåskjellanlegg i Sognefjorden
(Foto: eSea Marine)

KUNNSKAPSDDELING

I samarbeid med Norske Havner og KS Bedrift Havn har vi starta opp ein serie nettbaserte seminar (webinar) om klima, miljø og hamn. To seminar med tema landstrøm og alternative drivstoff i sjøfarten er gjennomført. Webinara er retta mot medarbeidarar i hamner og kystkommunar som arbeider med klima- og miljøspørsmål, og gir auka kunnskap og bevisstgjerjing.

MILJØINDEKS FOR CRUISESKIP I HAMN

Vi har deltatt i ein partnerskap, leia av Bergen og Omland Havnevesen og DNV GL, som skal utvikle ein indeks for å måle miljøfotavtrykket til cruiseskip i hamn. Formålet er både å stimulere cruiseskip til miljøvennlege tiltak, og å utvikle ein betre miljørangering av cruiseskip dersom det blir aktuelt å avgrense talet på cruiseskip i hamn.

NATUR- MANGFALD

Vi har ikkje registrert konflikter mellom transportnett og naturmangfald i 2017. I utbyggingsprosjekta har vi fokus på omsynet til naturmangfald gjennom alle fasar; planlegging, bygging, drift og vedlikehald. Arbeidet er kontinuerleg, og vert sikra gjennom kompetansetiltak, rettleiing og internkontroll.

REINE SEDIMENT

Vi samarbeider med aktuelle kommunar og Miljødirektoratet om miljøudring knytt til egne prosjekt. Utfordringa er at dei ulike aktørane har ulike tidsløp i planlegginga og det er usikkerheit om finansiering ut over Kystverket si finansiering. Vi har derfor tatt initiativ til å lage ei tidslinje og skildre beste praksis for samhandling mellom partane i miljøudringsprosjekt. Dette er no på høyring.

Vi er i dialog om mogleg miljøudring i Indre Ålesund hamn, Ren havn Hammerfest og Innsegling Stavanger. Pågåande tiltak med fjerning av ureina sediment er Båtsfjord fiskerihamn og Innsegling Bodø.

VASSKVALITET

Vi har betra kunnskapsgrunnlaget om korleis maritim infrastruktur påverkar økologisk tilstand i kystvatn og betra malane for miljøundersøkingar slik at vassmiljø og vassførekomst har fått større fokus.

Vi deltek i direktoratsgruppa for vassforskrifta, som no held på med å revidere forskrifta. Det er generelt lite kunnskap om påverknad frå ulike aktivitetar i kystvatn og kven som til ei kvar tid har myndigheit til å gjennomføre tiltak. Vi jobbar for å få fram eit så korrekt bilde som mogleg om korleis hamneverksemnd og sjøtrafikk påverkar vasskvaliteten.

ANDRE MILJØTILTAK

Miljøkrav skal vurderast i alle innkjøp, og det er utarbeidd ein ny miljøspesifikasjon som hjelpemiddel i samband med kjøp.

FARLEG AVFALL OG MARIN FORSØPLING

Det er sanert kvikksølv på fire fyrstasjonar i 2017, og dei siste fire stasjonane med kvikksølv i den fyrtekniske konstruksjonen står for tur i 2018. Vi har også rydda eldre batteri som er funne ved nokre av innretningane våre og følger opp dette i 2018. Vi fekk på plass felles elektronisk kjemikalieregister, EcoOnline, og opplæring i dette. Resultatet er betre oversikt og oppfølging av arbeidstakarar som blir eksponert for farlege kjemikalier, kreftframkallande eller mutagene stoff i arbeidet sitt. Vi deltok på ei rekke strandryddeaksjonar over heile landet i mai.

PLAN FOR YTRE MILJØ VED UTBYGGINGSPROSJEKT

Plan for ytre miljø ved utbyggingsprosjekt vart revidert i 2016 og ny mal er implementert i pågåande og komande prosjekt. Tiltak med sprenging av sjøbotn fører med seg spreining og forureining av plast. Vi har sett krav til at entreprenørar så langt som mogleg skal samle opp sprengtrådar og restar av rør, både på sjø og i strandsona i nærleiken. I 2018 vert det standardkrav i kontraktane at det skal vere eit positivt plastrekneskap i våre prosjekt. Sidan det er vanskeleg å samle opp all plast som kjem direkte frå tiltaket, kan det settast som krav at per 100 kg plast som er brukt skal det samlast opp 500 kg plast frå området. Sjølve ordlyden skal vurderast nærare i samband med miljøkrav i konkurransegrunnlaget.

Vi vurderer òg å stille krav til sprengingsmetode, og korleis dette kan vere ein del av miljøkrava i konkurransegrunnlaget.

I samband med sluttføring av pæling i prosjektet Innsegling Tromsø – Kvalsundet vart det gjennomført støymålingar i felt, som grunnlag for vidare analyser. Kunnskapsgrunnlaget om støy frå sprenging og pæling, og påverking på sild, kval, sel og andre dyr i sjøen, er mangelfullt. Vi skal arbeide vidare med måling av støy frå anleggsarbeid i sjø, med fokus på sprenging. Meir kunnskap gir betre planlegging og gjennomføring av anleggsverksemda og eit meir faktabasert diskusjonsgrunnlag overfor miljømyndigheitene.

KUNNSKAPSGRUNNLAG OM MILJØRISIKO OG NORDOMRÅDA I OLJEVERNBEREDSKAPEN

På beredskapsområdet vert det kontinuerleg arbeid med å betre statistikk og kunnskapsgrunnlag om hendingar med fare for akutt forureining. Vi har starta arbeidet med ein ny metodikk og eit verktøy for å analysere risiko. Målet er eit effektivt verktøy for å følge med på og spå endringar i miljøtilhøva i våre farvatn.

Prosjektet Kunnskapsinnhenting – diesel og hybridoljer er gjennomført og har betra kompetansen vår på lette oljetypar og nye produkt. Kunnskapen gjer oss betre i stand til å vurdere moglege tiltak og effekten av desse mot utslepp av slike produkt.

Prosjektet Arctic Preparedness Platform for Oil Spill and other Environmental Accidents (APP4SEA) starta i 2017 og skal innan tre år levere ei kartbasert samling av informasjon og verktøy om oljevernberedskap i Arktis.



HOVUDMÅL 4 – BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

MÅL:

Hindre og avgrense miljøskade ved akutt forureining, eller fare for akutt forureining.

Etappemål:

- *Effektiv handtering av akutte hendingar med forureining*
- *Hindre og avgrense miljøskadelege utslepp frå skipsvrak*

Vi tek vare på staten sitt ansvar for beredskap mot akutt forureining og skal sørge for samordning av privat, kommunal og statleg beredskap i eit nasjonalt beredskapssystem. Vi skal førebygge og identifisere akutt forureining, og sjå til at ansvarleg forureinar set i verk nødvendige tiltak når slike hendingar skjer. Dersom ansvarleg forureinar ikkje klarer å gjennomføre nødvendige tiltak, kan vi aksjonere på vegne av skadevoldar. Vi har erfaring og kompetanse både frå nasjonale og internasjonale forureiningsaksjonar.

Vi har ansvar for å følge opp Noregs internasjonale forpliktingar innan beredskap mot akutt forureining.

Akutt forureining er forureining av stor verknad, som finn stad plutselig, og som ikkje er tillaten etter føresegn i eller i medhald av forureiningslova.

Indikatorar	Resultat 2017	Mål
Årleg trening, kurs eller øving av Kystverket sine depotstyrkar	71%	80%
Årleg trening av fartøy som inngår i statleg beredskap mot forureining	88,5%	80%
Beredskapsressursane skal vere operativt tilgjengelege	100%	90%
Operativ tilgjengelegheit på fartøy i statleg slepeberedskap	100%	98%
Alle skipsvrak som utgjer ein høg risiko for miljøskade skal ha overvakingstiltak	100%	100%
Ingen alvorlege miljøskadelege utslepp frå skipsvrak med overvakingstiltak	0	0

Det er første året vi nyttar indikatorar for dette hovudmålet, og det er derfor ikkje historiske tal i tabellen.

Samferdsledepartementet sine prioriteringar til Kystverket:

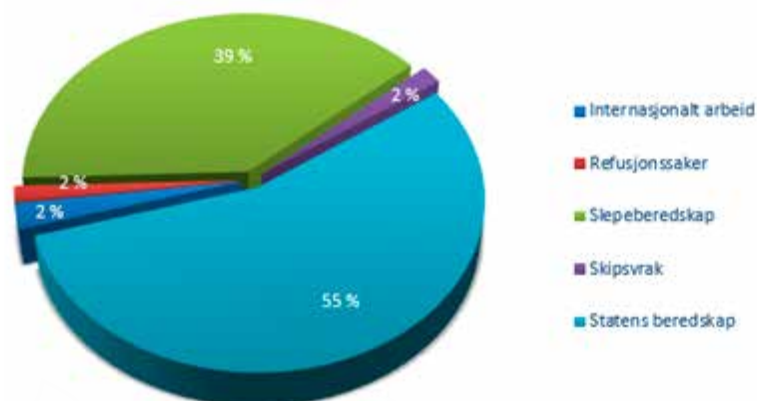
Prioritering	Status	Kommentar
Følgje opp tilrådte tiltak i Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalysar og prioriteringar i Meld. St. 35 (2015-2016) / Innst. 72 S (2016-2017)		Oppfølginga av analysen for fastlandet er nær fullført. Det er utarbeidd ein handlingsplan for analysen som gjeld Svalbard og Jan Mayen.
Lagring, drift og transport av det statlege oljevernmateriellet		Anbudsprosessen er avslutta, og vi arbeider vidare med å justere den statlege depotstrukturen.
Statleg dispergeringsberedskap		Rapport er lever Samferdsledepartementet.
Forsking- og utvikling innan handtering av akutt forureining og utstyr i islagt farvatn		Vi har fleire FoU-prosjekt som omhandlar handtering av akutt forureining under kalde forhold. Forskinga har fått internasjonal merksemd.
Scope2017		Øving gjennomført i samsvar med plan. Evaluering av øvinga er i gang.
Refusjonssaker		Refusjonssaker er følgt opp i samsvar med plan.
Slepeberedskap		Ny avtale er inngått.
Miljøtiltak mot kvikksølvforureining ved U-864		Fyllinga og miljøet rundt er overvaka.
Internasjonalt arbeid		Vi har deltatt i relevante internasjonale forum.

Skal vi ha ei effektiv handtering av akutt forureining må beredskapen vere rett organisert og dimensjonert. Den vellukka aksjonen i samband med hendinga

med Tide Carrier/Harrier viser at den samla beredskapen mot akutt forureining fungerer godt. Statleg aksjon vart sett i gang før akutt forureining oppsto – og

slik unngjekk vi ei potensiell forureining. Dette fekk vi til fordi alle ledd i den førebyggjande beredskapen fungerte.

Figur 6 Ressursbruk 2017 – hovudmål 4 – beredskap mot akutt forureining



Den vesentlegaste delen av ressursbruken er innanfor Statens beredskap og omfattar fagadministrasjon, overvaking, kurs og øving, FoU, beredskapsressursar og -materiell. Arbeidet skal sikre at vi kan handtere uønska hendingar med akutt forureining på rett måte og redusere negative miljøeffektar. Slepeberedskapen utgjer 39 prosent av ressursbruken, og er eitt av dei viktigaste tiltaka for å førebygge alvorlege hendingar med akutt forureining i område med høg miljørisiko.

STATLEG BEREDSKAP

Den statlege beredskapen er dimensjonert og lokalisert på grunnlag av kunnskap om miljørisiko for akutte oljeutslipp frå skipstrafikken i norske farvatn. Det går føre seg eit kontinuerleg arbeid for å sikre best mogleg kunnskap om dimensjoneringa av beredskapen. Hendingar, både nasjonale og internasjonale, vert analysert og evaluert, og betringstiltak vert utarbeida og sett i kraft.

Det er gjennomført ei rekke aktivitetar som aukar evna vår til samhandling med andre aktørar. Vi har deltatt på ulike konferansar, seminar og kurs for å fremme kunnskapen om den statlege beredskapen, og vi har hjelpt ulike aktørar med å utarbeide risiko- og sårbarheitsanalyser for å sikre at uønska hendingar blir tatt hand om på rett måte.

Beredskapen mot akutt forureining er styrka på ei rekke område dei siste åra. Mellom anna er det investert i nytt materiell som er plassert i depot langs kysten. I *Meld. St. 35 (2015-2016) På rett kurs* kjem det fram at dagens depotstruktur bør endrast for å betre responstida vedulykker. Ulike alternativ for organisering og lokalisering er utreda. Konklusjonen er at den statlege beredskapen kan styrkast ved å samle utstyret i færre og meir mobile depotløyningar. Konkurransetsetting av lagring, drift og transport av det statlege oljevernmateriellet vart lyst ut, men tilboda viste at konkurransetsettinga vil vere vesentleg dyrare enn dagens løysing. Konkurransetsettinga vart avlyst, men vi vil jobbe vidare med å optimalisere løysinga vi har i dag.

Som følge av førebuing og gjennomføring av SCOPE2017 har det ikkje vore mogleg å gjennomføre aktivitetar for alle depotstyrker i 2017. Av den grunn ligg øvingsresultatet noko lågare enn målsettinga på 80 prosent. Generelt er kompetansenivået til depotstyrkane høgt, og resultatet for 2017 har ikkje gitt dårlegare beredskap.

I 2014 utarbeidde vi ein rapport som tilrådde etablering av statleg dispergeringsberedskap.

Utgreiinga viste at bruk av kjemiske dispergeringsmiddel kan ha god effekt på utslipp av tung bunkersolje. Desse midla gjer at oljen løyser seg opp, og kan bidra til å redusere eller hindre skade på mellom anna sjøfugl. I 2017 fekk vi i oppdrag å utarbeide forslag til konsept for ein statleg dispergeringsberedskap. Rapporten er levert og det anbefalte konseptet er å etablere ein beredskap der ein gjer seg nytte av forsvaret sine nye redningshelikopter i kombinasjon med det nye multifunksjonsfartøyet vårt, OV Bøkfjord.

HENDINGAR

I 2017 vart 1 297 uønska hendingar rapportert til Kystverket, og av desse var 596 med forureining. Av hendingane var mellom anna 72 grunnstøytingar, 109 fartøy i drift og 20 fartøy i brann.

Talet på grunnstøytingar er fortsatt høgt, og dei fleste skjer med passasjerfartøy og fraktesfartøy. Det er ofte tilfeldigheter som avgjer om det blir eit større utslipp når det skjer ei grunnstøyting, men økt satsing på førebyggjande tiltak bidreg til å hindre ulykker. På den andre sida har ekstremvær, som oppstår stadig oftare, skapt nye utfordringar for både sjøsikkerheita og oljevernberedskapen.

Hendinga med Tide Carrier/Harrier (sjå omtale) resulterte i ein vellukka

statleg aksjon. Det er første gang vi har erklært statleg aksjon før det har kome til store utslipp.

BEREDSKAPSANALYSER

For å innrette beredskapen på best mogleg måte blir det gjennomført miljørisiko- og beredskapsanalyser. *Miljørisiko- og beredskapsanalysen for fastlandet* frå 2011 (Beredskapsanalysa) er styrande for dimensjoneringa av beredskapen i Kystverket. Dei ulike investeringstiltaka i analysen er i stor grad fullført og implementert i organisasjonen og hos samarbeidande partar. Nærare informasjon om status for dei ulike tiltaka kjem fram av vedlegg 3.

Miljørisiko- og beredskapsanalysen for Svalbard og Jan Mayen frå 2014 er styrande for beredskapen i nordområda. I 2017 er det utarbeidd ein handlingsplan for oppfølging av analysen.

I samband med utbygginga av AIS-infrastrukturen på Svalbard vert det montert maritim breibandradio (MBR) på eigna basestasjonar. Denne utbygginga er ein del av handlingsplanen for oppfølging av beredskapsanalysen for Svalbard og Jan Mayen. MBR vil sikre nødvendig kommunikasjonsinfrastruktur ved ei eventuell hending. I tillegg vil systemet fungere som eit lokalt nettverk mellom einingar

Tabell 16 Hendingar

	2015	2016	2017
Tal på hendingar meldt til Kystverket	1 098	1 334	1 297
Tal på saker meldt til Samferdsledepartementet	33	63	49
Tal på hendingar med utslipp*	553	674	596
<i>Hendingar knytt til skip</i>	72	104	114
<i>Landbaserte hendingar</i>	313	377	332
<i>Ikkje identifiserte oljeflak</i>	78	103	89
<i>Hendingar knytt til offshoreaktivitet</i>	90	90	64
<i>Anna</i>	13	1	1
Tal på statlege aksjoner	0	0	1

*Det er eit lite avvik mellom tal på hendingar med utslipp fordelt på type hending og totalt tal på hendingar. Årsaken er at ein eller fleire av hendingane er registrert under fleire hendingstypar.



TIDE CARRIER

22. februar 2017 vart det etablert statleg aksjon for å hindre at fartøyet MS Tide Carrier/Harrier dreiv på land og grunnstøyte på Jæren. Aksjonen vart sett i verk i fare for å hindre omfattande og alvorleg forureining i eit sårbart naturområde. Vi fekk informasjon om at fartøyet hadde om lag 600 m³ tungolje og 310 m³ diesel om bord. I tillegg hadde fartøyet om lag 1 500 m³ oljeblanda avfallsvatn om bord. Potensialet for forureining var omfattande.

Frå Kystverket vart både beredskapsvaktlaget, Kvitsøy VTS, lostenesta, reiarlaget, region

Vest, overvakingsflyet, statleg slepeberedskap og Vardø VTS involvert i hendinga. I tillegg deltok Hovudredningsentralen, og Kystvakta stilte tre fartøy til disposisjon. IUA Sør- Rogaland vart varsla.

Den statlege aksjonen vart avslutta 23. februar, etter at fartøyet var trygga og slept til kai.

Det er første gang vi har erklært statleg aksjon før det har kome til store utslepp. Tidleg reaksjon frå Kystverket, der dei samla ressursane til det offentlege vart mobilisert og statleg aksjon satt i

verk, var avgjerande for at hendinga ikkje førte til eit større havari med omfattande forureining av miljøet i området. God samhandling mellom Kystverket og andre offentlege beredskapsorgan, slik som Hovudredningsentralen, medverka også til eit godt resultat.

Kystverket har meldt eigar, managementselskap og skipsfører av fartøyet MS Tide Carrier/Harrier til politiet for ikkje å ha sett i verk nødvendige tiltak for å hindra fare for akutt forureining i samband med hendinga. Saka er under etterforskning av politiet og vart overført til Økokrim januar 2018.

som har teknologien installert, og som er innanfor dekningsområdet. Mellom anna har kystvaktskipa, sysselmannen sitt fartøy Polarsyssel og overvakingsflyet vårt fått MBR installert. På denne måten vil både vår og andre statlege brukarar si evne til å kommunisere og dele data i eit geografisk krevjande område bli sikra, og sjøsikkerheita blir betre.

FORSKING OG UTVIKLING

Vi har auka satsinga på FoU innanfor beredskapsområdet dei siste åra. I 2017 har vi vore med i 64 prosjekt, og avslutta 18. Både i *Meld. St. 35 (2015-2016) På rett kurs* og i handlingsplanen for beredskapsanalyse for Svalbard og Jan Mayen blir det peika på at det er behov for meir kunnskap om nye drivstofftypar og korleis desse oppfører seg i kaldt vatn og i sjøområde med is. Dei fleste av FoU-prosjekta våre omhandlar oljevern i Arktis på eit eller anna vis.

Nye krav til svovelutslepp til luft gjer at mange nye bunkersoljer kjem i produksjon. Vi har sett på dei nye drivstoffa som blir nytta som bunkers på fartøy i norske og arktiske farvatn, og kartlagd kjemiske og fysiske eigenskapar i forholda langs norskekysten og i Arktis. Fleire av drivstofftypene vil vere utfordrande å handtere med dagens oljevernustyr, og ei rekke nye produkt for handtering av olje i arktiske strøk er under utvikling i prosjektet Oljevern 2015. I testhallen i Horten har vi testa opptaksutstyr på dei ulike produkta under kalde forhold, og dette arbeidet har fått stor internasjonal merksemd.

I naturen finst det ei rekke bakteriar som kan ete ulike delar av stoffa som olje og gass er bygd opp av. Vi ønsker meir kunnskap om korleis bakteriane kan nyttast til å bryte ned oljeforureining i område med spesielt sårbart miljø. Vi har fått utarbeidd ein rapport om biologisk nedbryting av petroleumprodukt i Arktis, og vi vil jobbe vidare med å utvikle metodar for å ta i bruk desse «oljeetande» bakteriane i opprydding etter oljeutslepp.

Arbeidet med å lage ei automatisk utrekning av risiko for ulykker med tap av liv eller ulykker som fører til akutte utslepp er snart ferdig. Vi vil følge dette opp med eit betre system for å sjå endringar i risiko for miljøet.

Mykje av utviklingsarbeidet skjer i samarbeid med

Kystvakta, fordi vi ønsker at utstyret som blir plassert på Kystvakta sine fartøy skal kunne nyttast til andre formål i deira daglege virke. På den måten sikrar vi at systema er i dagleg bruk, og at operatørane er øvd og kan bruke systema ved statlege aksjonar mot akutt forureining. Både våre egne og Kystvakta sine fartøy er no utrusta med ulike sensorar som til dømes infrarøde kamera. Det er òg investert i naudlosseutstyr til Kystvakta sine fartøy i Barentshav-klassa.

FARTØY I OLJEVERN- OG SLEPEBEREDSKAP

Den samla beredskapen består av fartøy frå Kystverket, Kystvakta og Sysselmannen på Svalbard, innleidde fartøy som er i fast beredskap (nasjonal beredskap) og mindre fartøy som kallast inn ved behov (kystnær beredskap). Vi har gjennomført treningar for 88,5 prosent av desse fartøya. Øvingsnivå og aktivitetar på fartøy med oljevernustyr om bord ligg på eit høgt nivå. Beredskapen knytt til desse ressursane er i tråd med krava til Kystverket og våre beredskapsanalyser.

I 2017 er den statlege slepeberedskapen ført vidare med same fartøy, og på same nivå som i 2016. Tilgjenge på fartøy i den statlege beredskapen har vore 100 prosent i 2017.

Våren 2017 vart det gjennomført ei ny utlysning av anbod for den statlege slepeberedskapen for perioden 2018, med opsjonar for 2019. Nye kontraktar er skrivne under, og beredskapen er styrka samanlikna med tidlegare år. Nyare og større/sterkare fartøy tek over slepeberedskapen på Sørlandet, Vestlandet og i nord.

Tabell 17 Fartøy i oljevern- og slepeberedskap

	2015	2016	2017
Oljevern – Kystverkets fartøy	6	6	6
Oljevern – Kystvaktas fartøy	11	10	10
Oljevern – Andre fartøy	1	1	1
Slepeberedskap	4	4	4
Fartøy i kystnær beredskap	34	35	36



BB Connector, eit av fartøya i den statlege slepeberedskapen til Kystverket.

(Foto: Espen Reite/Kystverket)

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



FLY- OG SATELLITTOVERVAKING

Ein viktig del av beredskapen er overvaking av sjøområde med satellittar og overvåkingsfly. Ressursane nyttast ved hendingar for å kartlegge oljen si utbreiing og spreining. Til dagleg vert flyet nytta til å overvake havområda og rapportere inn funn av olje og oljelikande signaturar på sjøen. Flyet overvakar ei rekke kjende skipsvrak frå andre verdskrig, som framleis kan ha ein del olje på tankane eller samla i skroget.

Flytenesta driv vi saman med oljeselskapa (ved NOFO) og Kystvakta. Operatøren i flyet er tilsett i Kystverket.

Tabell x Tal på timar fly- og satellittovervaking 2015–2017

	2015	2016	2017
Flyovervaking (tal på timar Kystverket)	335	334	321
Flyovervaking (tal timar Kystvakt)	194	223	383
Flyovervaking (tal på timar NOFO)	61	67	96
Flyovervaking (tal på timar totalt)	590	624	800
Satellittovervaking (Kystverket betalt for tolking)	520	503	526
Satellittovervaking (tilgang frå andre nasjonale aktørar*)	454	991**	0***
Satellittovervaking (EMSA, ca. 35 pr. mnd)	608	735	836
Satellittovervaking (bilete totalt)	1582	2229	1362

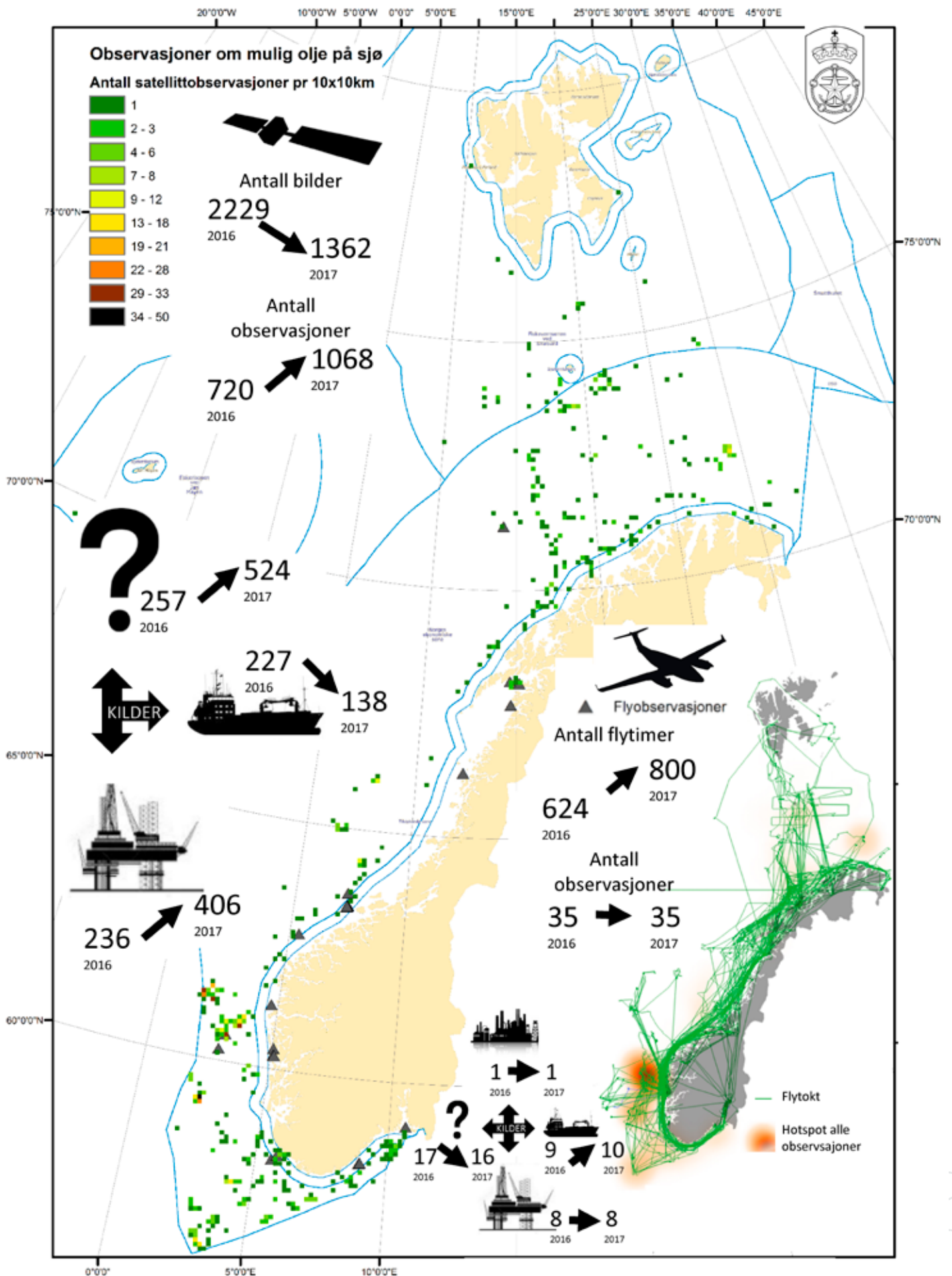
*Fleirbruk+NOFO+NOR VTS+Sentinel prosjekt Norsk Romsenter

**Sentinel prosjekt Romsenter, og tal på rapportar mottatt, der ein rapport på Sentinel kan innehalde eit mykje større areal enn rapportane levert frem til hausten 2015 i tabellen

***Ingen prosjekt eller data for fleirbruk nytta i 2017

Satellittenesta er ein kombinasjon av satellittbilete frå Norsk Romsenter og bilete frå EU (EMSA) si teneste. Ein ny type satellitt leverer bilete med større dekning og betre yteevne til tenesta. Talet på bilete er derfor lågare i 2017 enn i 2016. Samtidig er talet på observasjonar auka frå 720 i 2016 til 1068 i 2017.

Faktaark overvåkning Kystverket 2017



REFUSJONSSAKER

Staten aksjonerer når det skjer større hendingar med akutt forureining eller fare for akutt forureining. Utgiftene ved opprydding er store, og det er ansvarleg forureinar som skal dekke utgiftene. Staten krev utgiftene refundert frå ansvarleg forureinar.

Det er ikkje sendt nye krav om refusjon etter hendingar med akutt forureining eller fare for akutt forureining i 2017. Refusjonskravet etter hendinga med MS Tide Carrier/Harrier er under utarbeiding, og er estimert til om lag 1,13 millionar kroner. Vi har oppmoda Samferdsledepartementet om å ta ut forliksklage etter tømning av olje frå vraket Krasnoselsk, som sank ved kai i Sykkylven i 2011.

Staten er involvert i fleire rettsprosessar som følge av refusjonskrav der den ansvarlege og staten har vore ueinige om kravet. Prinsipielt viktige spørsmål i sakene til MV Server og MV Full City er behandla i rettssystemet i 2017. Dommane er enno ikkje rettskraftige.

Tabell 19 Refusjonskrav (tal i millionar kroner)

År	Fartøy	Refusjonskrav	Innbetalt	Foreløpig innbetalt	Status
2007	Server	199,1		130	Høgsterett avsa dom i februar 2017. Ny behandling av deler av saka i 2018.
2008	Crete Cement	19,8	21,9	-	Refusjonskravet er innfridd med unntak av avsvansrenter
2009	Full City	256	-	176	Dommen er anka og Høgsterett skal behandle spørsmålet om fordeling av avgrensingsfond.
2011	Godafoss	92,9	0	73,1	Det meste av kravet er betalt, og resten blir betalt når sakene etter Server og Full City er avslutta.
2011	Krasnoselsk	8,9			Har oppmoda Samferdsledepartementet om å ta ut forliksklage
2017	Tide Carrier	1,1			Under utarbeiding

Beløp som står oppført som foreløpig innbetalt, er beløp ansvarleg forureinar har valt å betale inn for å redusere rentekrav frå staten. Beløpa er foreløpig ikkje realisert i statsregnskapet.

Samla refusjonskrav er 579,5 millionar kroner, og dermed inga stor endring frå 2016. Foreløpig innbetalt har auka frå 195 millionar kroner i 2016 til 379 millionar kroner i 2017.

SKIPSVRAK

Vi overvaker regelmessig dei skipsvraka med størst risiko for utslepp av olje. I 2017 er 23 skipsvrak langs kysten overvaka og det har vore observert mindre oljeforureining frå sju av dei. Omfanget er ikkje stort nok til å kunne utgjere større miljøskade.

U-864

Støttefyllinga ved vrakdelane av U-864 vart etablert i 2016, og i 2017 er fyllinga og miljøet rundt overvaka. Fyllinga har ei normal stabilisering, og ein forventar at den har konsolidert ved årsskiftet 2017/2018.

Havforskningsinstituttet overvakar miljøet på og i nærleiken av vraket. Resultata viser framleis lite kvikksølvforureining i fisk og skaldyr. Verdiane er på same nivå som elles i kyststraumen på Vestlandet. Overvakinga vil halde fram i 2018.

Vi ventar på ei avgjerd om vidare arbeid med vraket.

SKAGERRAKVRAKA

I 2015 sette vi i gang ei kartlegging av dumpfeltet for kjemiske stridsmidlar i Skagerrak. Formålet med kartlegginga var å finne ut kor mange fartøy som er senka og nøyaktig posisjon for dei.

På vegne av Kystverket har Forsvarets forskningsinstitutt (FFI) ferdigstilt kartlegginga av dumpa skipsvrak med kjemisk ammunisjon i Skagerrak. Grensene til feltet er korrigererte og dekker alle vrak. Informasjonsmaterieill til fiskarar er oppdatert og publisert på våre nettsider.



Samferdsleminister Ketil Solvik-Olsen, HKH Kronprins Haakon og kystdirektør Kirsti Slotsvik observerer under den internasjonale oljevernøvinga SCOPE2017.

(Foto: Jakob Storm Leth/Kystverket)

INTERNASJONALT ARBEID – BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

Internasjonalt arbeid på beredskapsområdet blir fulgt opp gjennom deltaking i møter og andre aktiviteter i IMO, EU/EMSA og Arktisk råd/EPPR og i tråd med planverk. Deltaking i arbeid innan EU har høg prioritet, med særleg fokus mot EMSA.

Arbeidet vårt i IMO har dei siste åra vore retta mot underkomiteen Pollution, Prevention and Response (PPR). Kystverket har leia arbeidet med å utarbeide rettleiinga «Guide to oil spill response in snow and ice», som no er godkjent av IMO. Vi leier også arbeidet med rettleiinga «Guidelines on the implementation of the OPRC Convention and the OPRC-HNS Protocol», som skal behandlast i PPR-møtet i februar 2018.

Det er inngått avtalar med alle nabolanda om gjensidig varslings og bistand ved omfattande akutt oljeforureining. Dei viktigaste avtalene er Københavnavtalen, Bonn-avtalen, Noreg-Russland-avtalen og den Arktiske oljevernavtalen.

Som oppfølging av Noreg-Russland-avtalen har vi deltatt i møte for å greie ut høva for ei framtidig samarbeidsavtale om oljeforureining på strendene kring Barentshavet. Vi har òg deltatt i ei skrivebordsøving

som omhandla eit mogleg oljeutslepp frå ei boreinnretning på norsk side i Barentshavet som driv over til russisk side.

Kystverket er ein del av NORAD sitt program Olje for utvikling, og bidreg mellom anna i arbeidet med å lage nye nasjonale beredskapsplanar, eller implementere slike, på ulike nivå i landa vi har avtale med. I 2017 har vi vore engasjert i Cuba, Nairobi, Myanmar, Uganda, Zanzibar, Mosambik og Kenya.

SCOPE 2017

SCOPE2017 (Skagerrak Chemical and Oil Spill Exercise) vart gjennomført i haust i samarbeid med Sverige, Danmark og Island. Øvinga var leia av Noreg. Formålet med øvinga var å styrke den felles beredskapen mot akutt forureining og samarbeidet mellom nabolanda.

Scenarioet for øvinga var ein kollisjon mellom to fartøy, ein kjemikalietankar og ein oljetankar, i Skagerrak. Dette utløyste ei rekke hendingar som olje- og kjemikalieutslepp, evakuering, behov for nødhamn, i tillegg til ei øving i bruk av nasjonale- og internasjonale samarbeidsavtalar.

Evalueringa av øvinga er ikkje klar enno, men vi ser at planlegginga og øvinga har gitt deltakerane økt kunnskap om kvarandre og kontakta er betra. Rutinar og system knytt til aksjonsleiinga er gjennomgått og revidert, og vi har blitt betre kjende med korleis det internasjonale samarbeidet ved store forureiningshendingar vil fungere. Noreg er no betre budd til å ta imot ressursar frå utlandet når det er nødvendig, og meir klar for å koordinere bruk av fartøy og mannskap frå mange land. Mange førebuingar som vart gjort med rutinar, verktøy og trening av folk har betra evna til å handtere denne typen hendingar.

SCOPE 2017 var årets øving i Københavnavtalen. Prosjektet inviterte òg medlemslanda i Bonn-avtalen. EU deltok med eige ekspert-team og ressursar frå EMSA. Til saman 30 ulike organisasjonar, 30 sjøgåande fartøy, to fly og helikopter deltok i den operative delen av øvinga. Det vart arrangert eit omfattande observatørprogram, der deltakarar frå til saman 42 land fekk sjå norsk og nordisk oljevern i aksjon. Til saman deltok over 600 deltagarar under øvinga.

Øvinga er eit toårig prosjekt som EU har delfinansiert med om lag 1 million euro.



ANDRE FØRESETNADER OG KRAV

Samferdsledepartementet sine prioriteringar, andre krav og føresetnader til Kystverket:

Prioritering	Status	Kommentar
Hamne- og farvasslova	Grøn	Sjå hovudmål 1 – framkome
Kystkultur	Grøn	I samarbeid med Kystverkmusea er det plassert ut informasjonsskilt på dei fleste av dei freda fyrstasjonane.
Samfunnssikkerheit og beredskap	Gul	Strategi for samfunnssikkerheit og beredskap med handlingsplan er følgd opp. Vi ser at det blir aukande krav til informasjons- og IKT sikkerheit.
Hamnesikring og terrorberedskap	Grøn	Sjå hovudmål 2 – trafikkisikkerheit
Internasjonalt arbeid	Grøn	Sjå hovudmål 2 – trafikkisikkerheit og 4 – beredskap mot akutt forureining
Effektivisering – fellesføring	Gul	Vi arbeider kontinuerleg med å effektivisere drifta vår. Det er utarbeidd ein digitaliseringsstrategi.
Risikovurderingar	Gul	Vurderinga av risiko og internkontroll er ein del av Kystverket si styring og eit kontinuerleg betringsarbeid.
Evalueringar	Gul	Det er arbeidd vidare med metodikk for å evaluere og etteranalysere farleisprosjektet. Prosjektet Lepsøyrevet er evaluert.

KYSTKULTUR

Vi skal ta vare på og formidle Kystverket si historie – den maritime kulturarva skal vere grunnlag for kunnskap, oppleving og verdiskaping.

Midla til kystkultur har dei seinare åra i all hovudsak blitt tildelt Kystverkmusea. Driftstilskotet til dei fem musea i nettverket var til saman 9,6 millionar kroner i 2017. Vi har og ytt midlar til Norsk fyrhistorisk forening og modernisert Vardø fyr i samarbeid med leigetakar.

MS Gamle Oksøy var på tokt langs heile kysten i sommar med utstilling om bord og formidlingsopplegg i ulike hamner. Eitt av formåla med tokta var å plassere ut informasjonsskilt på freda fyrstasjonar. Desse skilta formidlar Kystverket og historia til den einskilde

fyrstasjonen, litt om livet på fyret og fyret si rolle i farvatnet. Skiltingsprosjektet var eit samarbeidsprosjekt med Kystverkmusea, og dei fleste freda fyrstasjonar som vi forvaltar har no slik skilting.

Vi har ei stor portefølje av kulturhistoriske eigedomar. Arbeidet med forvaltingsplanar for dei freda fyrstasjonane går som planlagt og er venta avslutta i 2018. Deretter vil vi starte forvaltingsplanarbeidet for dei andre kulturhistoriske eigedommane i porteføljen.

Vi leiger ut bygningar på 77 fyrstasjonar til leigetakarar som har plikt til å halde stasjonane tilgjengeleg for publikum. Vi meiner at utleigeprata på 68 prosent er høg.



Høgstein fyr i storm.
(Foto: Magnar Lyngstad)

SAMFUNNSSIKKERHEIT OG BEREDSKAP

I 2016 vart det utarbeidd ein ny strategi med handlingsplan for samfunnssikkerheit og beredskap. Arbeidet har i hovudsak gått ut på å følge opp dei tiltaka som er prioritert i handlingsplanen; klimatilpassing, informasjons- og IKT-sikkerheit og sikring av kritiske objekt, system og funksjonar.

Vi treng faktakunnskap om framskriving av miljølastane innretningane våre kan bli utsette for i framtida, og har derfor etablert eit samarbeid om utveksling av informasjon med Meteorologisk institutt (MET). Samarbeidet sikrar oss verdifull kunnskap som kan nyttast i arbeidet med å planlegge og dimensjonere installasjonar, navigasjonsvarsel og moloar for endringar i klima. Vi deltek i direktoratsgruppa for klimatilpassing som starta i 2017, og vil følge dette arbeidet vidare. Deltakinga vil styrke kunnskapsgrunnlaget og betre samordninga og samarbeidet kring klimaendringar på tvers av sektormyndigheitene. Internt i etaten arbeider vi med bevisstgjerjing om vurderingar av klimaendringar i planmedverknad.

Drifta er tilpassa slik at vi kan bidra ved fleire hendingar. Mellom anna er beredskapen i reiarlaget ikkje lenger avgrensa til oljevernaksjonar. Det vil bidra til at vi raskt kan rette opp framkome og sikkerheit i farvatnet og på land.

Funn frå den nasjonale øvinga IKT16 er følgt opp, og utover oppdatering av interne rutinar og planverk har vi skaffa eit støtteverktøy for å handtere varsling og rapportering ved andre hendingar enn akutt forureining og ISPS. Nasjonalt Begrenset Nett (NBN) er installert og tatt i bruk. Vi har opplevd at IKT angrep påverkar tenestene våre, og har sett i verk tiltak for å auke motstandskrafta i systema mot slike angrep. Dette vil vi ha endå meir fokus på framover. Vi deltek og samarbeider med relevante aktørar innafør IKT-sikkerheit. Slik deltaking gir viktig oppdatering om det generelle trusselbiletet, innspel og kunnskap om andre etatar sine erfaringar, og høve til å diskutere strategiske og praktiske tiltak.

I Programmet for å vidareutvikle Totalforsvaret har det vore særleg aktivitet knytt til førebuing og

gjennomføring av TridentJavelin17/GRAM17. Erfaringa så langt er at slik deltaking gir betre forståing for Kystverket si rolle i totalforsvaret. Deltaking som liaison under TRJN17 ga oss viktig kunnskap om Forsvarets metodikk og rutinar ved denne type operasjonar. Vi er i gang med å oppdatere forskrifter som regulerer tenestene våre vis a vis Forsvaret i ein beredskaps- og krigssituasjon, som viktig ledd i moderniseringa av totalforsvaret.

Vi har vore med i SAMSØM-prosjektet som skal gi ein samfunnsøkonomisk metode for å fastsette kriterier for å måle effektane av samfunnssikkerheit. Denne metodikken kan nyttast der ein må prioritere ulike samferdsletiltak opp mot kvarandre, til dømes i NTP.

Gjennom dei halvårlege kontaktmøta om samfunnssikkerheit i Samferdsledepartementet, deltaking i Sentralt totalforsvarsforum og dialog med PST og FOH får vi oversikt over gjeldande sikkerhetsbilete og aktuelle tema.



FELLESFØRING 2017

Effektivisering og betring av produktivitet står sentralt i regjeringa sitt arbeid med å utvikle forvaltninga. Årets fellesføring er å arbeide systematisk med å nytte dei tildelte ressursane betre, og auke produktiviteten. Vi har nytta tankesettet kontinuerleg betring (LEAN) og digital transformasjon for å fornye, forenkla og betre Kystverket sine prosessar og leveransar. I 2017 har vi vedtatt ein digitaliseringsstrategi som skal vere førande for arbeidet dei komande åra.

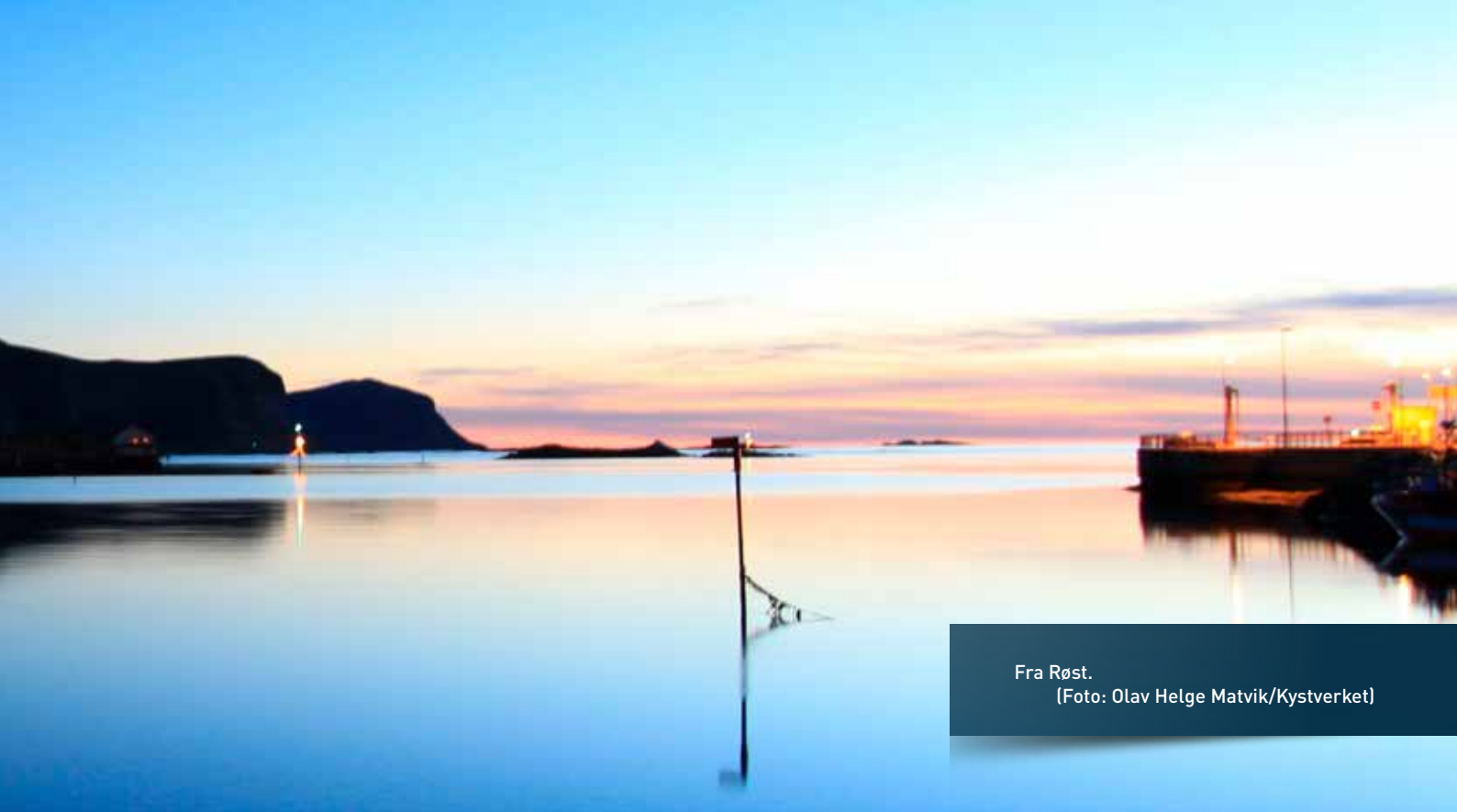
Reforma for avbyråkratisering og effektivisering, ABE-reforma, har i 2017 fordra ein reduksjon i driftsutgiftene med 0,8 prosent. Reduksjon av utgifter har høgt fokus internt i organisasjonen, og merksemda er særleg retta mot lønsutgifter og konsulentbruk. Som det kjem fram av nøkkeltala i kap. 2 er både årsverk, driftskostnader og konsulentbruk redusert. Dette er resultatet av eit målretta effektiviseringsarbeid.

Reduksjon i talet på årsverk er det tiltaket som vil gi størst effektiviseringsgevinst. Dei siste to åra har vi arbeidd målretta med å ta ut gevinstane ved naturleg avgang. Vi har starta arbeidet med langsiktig kompetanseplanlegging som skal ligge til grunn for rekrutterings- og kompetansetiltak. Planlegginga må sjåast i samband med dei oppgåvene vi skal løyse i framtida, og i høve til ressurstilgang og naturleg avgang. Kystverket hadde om lag 180 årsverk i 2016 der den tilsette var 60 år eller eldre.

Saksbehandlingsprosessen er på fleire område effektivisert, og det har gitt effektar både for oss og for brukarane våre. Mellom anna er "robotisering" tatt i bruk for å fakturere enkle losoppdrag som ikkje krev manuell behandling. Saksbehandlinga av søknader om farleisbevis er òg digitalisert – den gjennomsnittlege saksbehandlingstida er redusert frå tre veker til tre dagar. Dette gir reduserte kostnader for Kystverket, lågare avgifter for brukarane av tenesta og eit høgare tenestenivå.

Vi har tenester som skaffar informasjon i elektronisk format som andre etatar nyttar i verksemda si. Vi har mellom anna laga ein digital oversikt over seglas. Å gjere offentlege data tilgjengeleg, er eit ledd i arbeidet med å legge til rette for innovasjon, næringsutvikling og openheit i samfunnet – samstundes som dette kan gi effektiviseringsgevinstar i offentlig og privat sektor.

SafeSeaNet er eit anna eksempel på ei maritim teneste som er effektivisert og digitalisert. Over tid er meldingar om hamneanløp frå skip til myndigheiter og hamner gradvis blitt samordna og gjort elektronisk. Talet på meldingar er redusert med anslagsvis 245 000 årleg, og vi estimerar ein effektiviseringsgevinst på om lag 244 000 timer med behandling, sending og mottak av meldingar. Gjenbruk av data, auka fleksibilitet og automatisering gir stor nytte for brukarane på begge sider av portalen.



Fra Røst.
(Foto: Olav Helge Matvik/Kystverket)

RISIKOVURDERINGAR

Ved inngangen til 2017 låg det føre ei risikovurdering av måloppnåinga innanfor dei ulike verksemdsområda. Vurderinga har blitt følgt opp, og nye tiltak er sett i verk der planlagde tiltak ikkje ga ønska effekt. På denne måten har vi handlingsrom for å sikre etaten si samla måloppnåing.

Kystverket har ei viktig rolle som eigar og formidlar av data, særleg AIS-data. Dette utfordrar kapasitet og strukturar for mottak, omarbeiding og lagring av data. På bakgrunn av risikovurderingane er vi i gang med å forberede grunnlaget for ei framtidretta løysning som vil redusere risikoen for svikt i dataformidlinga. Tiltaket vil omfatte teknisk infrastruktur og lagringskapasitet for å kunne behandle store datamengder.

Operasjonell risiko oppstår i samband med tenesteytinga, og er typisk uønska hendingar. Det vil alltid vere element av operasjonell risiko, men vi har etablert prosedyrar og instruksar som skal motverke dette og sikre tenesteytinga.

BRUKARDIALOG

Fellesføringa i tildelingsbrevet for 2016 omhandla brukarmedverknad. Kartlegginga som vart gjort viste mellom anna at det var ein stor grad av brukardialog, både formell og uformell. Samtidig såg vi at resultatane frå dialogen ikkje vart dokumentert godt nok.

I 2017 har vi bygd vidare på og betra funna frå 2016. Bevisstheita om kva brukarmedverknad er for noko er bedra og tilbakemeldingane frå brukarane blir i større grad dokumentert.

Det vart mellom anna arrangert brukarforum innan områda nautisk, ISPS og kystforvaltning i tilknytning til Kyst- og hamnekonferansen 2017. Det er i tillegg ein omfattande uformell kontakt med brukarane i dagleg dialog, messedeltaking og møter.

Brukardialog (betre og meir tilpassa brukar- og kundekommunikasjon) er eit av satsingsområda i vår kommunikasjonsstrategi.



Linsa på Oksøy fyr.
(Foto: Frode Pilskog/Dalsfjord Fyrmuseum)

KAPITTEL 4

STYRING OG KONTROLL I VERKSEMDA

Vi har god styring og kontroll tilpassa vår eigenart og risiko. Alle vesentlege mål og resultatkrav fastsatt i tildelingsbrevet er nådd.

STYRING AV VERKSEMDA

Vi nyttar mål- og resultatstyring som styringsprinsipp, der risikostyring og internkontroll er ein vesentleg og integrert del.

Styringa følger eit årshjul med styringsdialogmøte mellom ulike nivå i organisasjonen. Møta har ein fast dagsorden der risiko, resultat og økonomi vert diskutert og rapportert. Risikobiletet viser at vi har kontroll på risikoane og at nødvendige tiltak er gjort for å sikre at måla blir nådd på ein tilfredsstillande måte. Gjennom 2017 har vi arbeidd med å betre struktur og formulering på mål og rapportering. Arbeidet fortset i 2018.

I 2017 er det vedtatt ein policy for internkontroll. Internkontroll er etablert på mange område, og vi vil arbeide vidare med å implementere policyen.

Styrande dokument for tenester og prosesser er dokumentert i kvalitet- og styringssystemet. Vi arbeider kontinuerleg med å betre desse og å fremme god etterleving.

Kystverket sitt reiarlag har i 2017 revidert dokumenta sine slik at sikkerheitsstyring vert dokumentert

i tråd med lova om skipssikkerheit. Betrings- og avvikssystemet vert nytta aktivt innan dei operative tenestene, men i mindre grad innanfor dei meir forvaltingsmessige områda.

Vi har arbeidd med å forankre styringssystemet i heile organisasjonen, og vil arbeide vidare med ytterlegare betringar. Det er behov for å integrere risikostyring og kvalitetsstyring betre i mål- og resultatstyringa.

Ein ny varslingskanal skal etablerast, og skal omfatte varsel frå både interne og eksterne. Det blir også mogleg å varsle anonymt.

INTERNREVISJON

Vi har etablert internrevisjon i tråd med Finansdepartementet sitt rundskriv R-117. Internrevisjon er no ei eiga eining under kystdirektøren. Det er gjennomført tre revisjonsprosjekt innan områda sjøsikkerheit og informasjonssikkerheit. Internrevisjon tilrår at styringsdokument og risikoanalyser vert revidert slik at endring i verksemd, risikobiletet og bruk av nye tekniske løysingar vert inkludert.



ANSKAFFINGAR

Riksrevisjonen har ikkje avdekkja manglar ved innkjøpsprosessane til Kystverket i 2017. Vi har ingen tapte saker for KOFA (klageorgan for offentlege anskaffingar).

I 2017 er alle anskaffingar over 1,1 millionar kroner gjennomført i eit digitalt konkurransegjennomføringsverktøy. Arbeidet med å digitalisere prosessane knytt til anskaffingar vert vidareført i 2018.

Samfunnsansvar er eit prioritert tema og tre risikobaserte tilsyn vart gjennomført i 2017 med fokus på sosial dumping.

HMS

Vi vektlegg at arbeidsmiljøet skal vere inkluderande og helsefremjande – og gi full sikkerheit mot helseskader.

HMS-strategien (2017-2021) dannar grunnlag for ein årleg HMS-handlingsplan med systematiske og planmessige tiltak i form av vernerundar, risikovurderingar og iverksetting av tiltak for å utbetre risikoforhold og sette i verk førebyggjande tiltak i eit kontinuerleg betringsarbeid.

Eit prosjekt med intern kompetanseutvikling og bevisstgjerung på HMS-området er gjennomført med positiv respons. Tilbodet omfatta både leiarar, AMU-medlemmar, verneombod og andre tilsette.

Samarbeidet mellom leiarar og verneomboda er i god utvikling og av stor betydning i det kontinuerlege og målretta HMS-arbeidet.

Vi er IA-verksemd, og har rutinar og verkemiddel for å ta i vare tilsette med behov for tilrettelegging av arbeidssituasjonen, for at dei skal kome raskt tilbake heilt eller delvis i arbeid.

Hovudintrykket er at systematisk og målretta HMS-arbeid gir effekt og at dei tilsette har sunne og gode arbeidsforhold.

LIKESTILLING OG DISKRIMINERING

Vi skal motverke diskriminering på alle område i arbeidet vårt med likestilling. Dette inneber lik behandling av alle på arbeidsplassen uavhengig av kjønn, religion eller livssyn, hudfarge, nasjonal eller etnisk opphav, kultur, politisk syn, medlemsskap i arbeidstakarorganisasjon, seksuell orientering, funksjonshemming og alder.

Frå arbeidet med å bygge ny lykt på
Håskjæran i Nordsundet ved Kristiansund
(Foto: Kystverket)

Vi skal til ei kvar tid arbeide for å sikre mangfald og den einskilde sin eigenart, slik at alle kan få ei moglegheit til å utvikle sine evner, talent og gjere nytte av sin kompetanse. Som statleg etat skal vi også arbeide for at samansetninga av dei tilsette speglar mangfaldet i folket.

Pr. 31.12.2017 var det 973 fast tilsette i Kystverket, 19 prosent er kvinner og 81 prosent er menn, dei same prosentane som i 2016. I alle stillingskategoriar er det flest menn. I dei typiske mannsdominerte yrka som skipsførarar, styrmenn, maskinistar og statslosar, er menn representert med 98,25 prosent. Av i alt 343 tilsette innafør desse gruppene, er det seks kvinner.

Talet på leiarar på direktørnivå er totalt 15, der tre er kvinner og 12 er menn. Talet på mellomleiarar er 34. Her er det åtte kvinner og 26 menn. Prosentandelen kvinner på begge leiarnivå er 22,44 i 2017, ein liten auke i høve til 2016 [21,27 prosent].

Tabell 20 Lønsoversikt 2017

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittleg brutto månadsløn		
		Kvinner (%)	Menn (%)	Tilsette i alt	Kvinner (kr)	Menn (kr)	I alt (kr)
I alt i verksemda	2017	19	81	973	52 638	67 180	64 778
	2016	19	81	999	53 250	66 394	64 273
Leiing [1]	2017	20	80	15	84 993	80 611	81 488
	2016	19	81	15	83 722	78 020	77 709
Mellomleiing [2]	2017	24	76	34	62 866	79 882	75 628
	2016	24	76	34	63 584	79 855	76 374
Ingeniørar og rådgivarar [3]	2017	38	62	354	49 756	56 453	54 132
	2016	38	62	354	49 833	55 103	53 238
Konsulentar [4]	2017	38	62	39	58 540	79 905	73 190
	2016	37	63	38	63 699	80 555	75 958
Skipsførarar, styrmenn, maskinistar	2017	5	95	65	53 283	58 032	57 799
	2016	4	96	72	56 209	60 119	59 958
Statslosar	2017	1	99	278	70 714	80 484	80 378
	2016	1	99	285	70 849	79 042	78 955
Fagarbeidarar [5]	2017	13	87	121	43 450	42 779	42 829
	2016	13	87	134	44 709	43 937	43 984
Trafikkleiarar	2017	6	94	67	83 768	81 389	81 508
	2016	7	93	67	83 970	80 768	80 962

Kjønnsbalansen viser faste tilsette pr. 31.12.2017

Tabell 21 Kjønnsfordelt personalstatistikk

	Deltid		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (%)		Foreldrepermisjon (%)		Legemeldt sykefråvær (%)	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
2017	13	4	6	18	7	93	46	54	4,1	3,9
2016	29	6	11	24	4	96	49	51	3,6	3,5

Bereking av løn er gjort under følgande føresetnad:

Faste tilsette, midlertidig tilsette og vikarar som hadde lønnsutbetaling i desember, som jobbar heiltid og har mottatt lønn gjennom hele året er med i berekinga for gjennomsnitt lønn i Kystverket.

Sjukefråvær:

Sjukefråværsprosenten omfattar legemeldt fråvær. Fråværsrapportering i Kystverket kvart tertial og kvartal inneheld også eigenmeldt fråvær. Det er derfor laga ny fråværsprosent for legemeldt fråvær.

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

[2] 1058 Administrasjonssjef, 1088 Sjeffingeniør, 1211 Seksjonssjef, 1407 Avdelingsleder, 1364 Seniorrådgivar. NB! Statistikken teller berre de som er tilsett i mellomleiarstillingar. Tilsette med leiartitlar i sin stillingskode, men som ikkje er tilsett i leiarstillingar, regnes inn i gruppa for ingeniørar og rådgivarar (gruppe 3).

[3] 1060 Avdelingsdirektør, 1083 Ingeniør, 1085 Avdelingsingeniør, 1087 Overingeniør, 1088 Sjeffingeniør, 1113 Prosjektleder, 1181 Senioringeniør, 1211 Seksjonssjef, 1363 Seniorkonsulent, 1364 Seniorrådgivar, 1408 Førstekonsulent, 1434 Rådgivar.

[4] 1065 Konsulent, 0110 Losformidlar, 1119 Formann

[5] 1117 Fagarbeider, 1119 Formann, 1129 Reinholdsbetjent, 1130 Reinholdar, 1136 Driftsteknikar, 1203 Fagarbeider med fagbev

KAPITTEL 5

VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTER

Kystverket er viktig for private og offentlege aktørar som opererer i og i tilknytning til havet og Noreg si kystlinje. Vi har ei vesentleg rolle som framtidretta tilretteleggjar for næringsutvikling og god bruk av ressursar. Samstundes skal vi vere i førarsetet for å redusere utslepp av klimagassar og negative miljøkonsekvensar frå sjøtransporten. Rolla vår og oppgåvene er i endring som følge av omstilling og ny teknologi.

TEKNOLOGISK UTVIKLING OG ENDRA RAMMEVILKÅR

Nokre viktige teknologiske drivarar som vil påverke vilkåra for sjøtransporten er intelligente transport system (ITS), stordata, sensorteknologi og robotisering. Regjeringa varslar i meldinga *Meld. St. 35 (2015-2016) På rett kurs* og i *NTP 2018-2029* ein auka innsats innan teknologi for samferdslesektoren.

Bruk av ITS vil styrke sjøsikkerheita mellom anna gjennom betre trafikkovervaking på Svalbard, automatiserte prosesser for overvaking av trafikken i norsk indre farvatn og digitalisering av tenestene. Vi forvaltar ei omfattande mengde data om havområda. Nye moglegheiter for å nytte desse gjer at vi kan tilby brukarane våre nye tenester.

Utviklinga av sjølvgåande skip skjer raskt. Gode løysingar for sjølvgåande skip kan effektivisere sjøtransporten og bidra til overføring av meir gods frå veg til sjø. Dei fleste ulykker til sjøs skuldast menneskelege feil, og vi trur at gode autonome løysingar kan vere med på å redusere

talet på slike hendingar. Det teknologiske skiftet inneber utvikling av ny teknologi, og vil gi verdiskaping og kompetanseutvikling i næringslivet. Samstundes utfordrar dei nye løysingane dagens regelverk for farvatn. Som offentlig myndigheit og forvaltar av dette regelverket må vi følge med på utviklinga og sørge for nødvendig tilpassing av regelverket.

Kystverket skal vere sentrale i arbeidet med autonome fartøy. Vi skal aktivt legge til rette for at Noreg blir ein leiande nasjon innanfor autonome løysingar for skip. Ved å vere eit av dei første landa som testar ut løysingar i fullskala kan vi påverke både internasjonalt regelverk og standardar for framtida. I godt samarbeid med mellom anna Sjøfartsdirektoratet har vi vore med på å opprette testområde for autonome fartøy. Slike testområde finst no i Horten, i Storfjorden på Sunnmøre og i Trondheimsfjorden. I tillegg tek vi del i ei rekke forskingsprosjekt.

Meld. St. 22 (2015-2016) Nye folkevalgte regioner – rolle, struktur og oppgaver (Regionreforma) vil få store konsekvensar for Kystverket si portefølje. Ei konkret endring er at ansvaret for fiskerihamnene skal overførast dei nye folkevalte regionane frå og med 2020. Førebuingane til overføringa er starta og vi tilpassar gradvis kapasiteten og kompetansen vår til endringane i ansvar. I mars 2018 vart forslag til ny hamne- og farvasslov lagt fram (*NOU 2018: 4 Sjøveien videre – Forslag til ny havne- og farvannslov*). Dersom forslag til ny lov vert vedtatt så vil dette kunne gje nye og endra arbeidsoppgåver for Kystverket.



Registrering av oljeutslipp i mobil kartløsning – umiddelbart tilgjengeleg for aksjonsleiinga.
(Foto: Marianne Henriksen/Kystverket)

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018–2029

Å betre framkoma er eit kontinuerleg arbeid som bidreg til å styrke konkurransekrafta til næringslivet. Det reduserer transportkostnader, gir meir pårekelege vilkår for næringsdrift og er bra for miljøet. I første planperiode skal vi mellom anna gjennomføre fleire viktige farleistiltak – til dømes Stad skipstunnel – og etablere ei ny tilskotsordning for investeringar i hamn med mål om å ta ut ein større del av potensialet for godsoverføring frå veg til sjø.

Ein føresetnad for å oppretthalde sjøsikkerheitsnivået er god tilgjengelegheit og driftstilstand

på navigasjonsinnretningane. Over fleire år er det oppstått eit etterslep på vedlikehaldet. Ei viktig satsing i *NTP 2018–2029* er å fjerne heile vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningane innan seks år. Dette betyr at vi mellom anna skal bytte ut gamle lys og merker med meir moderne og miljømessige løysingar med lengre levetid og lågare vedlikehaldsbehov. For å nå målet må vi auke innsatsen i åra som kjem.

Det er ei forventning om at klimagassutsleppa frå sjøtransporten blir redusert. Basert på AIS-data skal vi betre oversikta over utsleppa frå norske sjøområde. Vi skal også fullføre fartøysfornyingsplanen – og med moderne framdriftsteknologi skal vi redusere dei negative utsleppa frå aktiviteten vår i dei kystnære områda.

Prognosar i mellom anna meldinga *Meld. St. 35 (2015–2016) På rett kurs* synar ei generell trafikkauke i norske farvatn på 41 prosent fram mot 2040, og risikoen for hendingar med akutt forureining aukar. I tillegg til dei førebyggjande sjøsikkerheitstiltaka er det behov for å vidareutvikle beredskapen mot akutt forureining. Spesielt er det nødvendig å betre kunnskapen om oljevernberedskapen i arktisk farvatn. Vi vil bygge ein ny testhall for arktiske forhold og FoU-arbeid skal tette kunnskapshola om oljevernberedskapen i arktiske forhold. Vi har på dette området både høve til, og ansvar for, å utvikle verdslieidande kompetanse i samarbeid med sterke fag- og utdanningsmiljø.

KAPITTEL 6

LEIAREN SINE

KOMMENTARAR TIL ÅRS-

REKNESKAPEN FOR 2017

FØREMÅL

Kystverket er ein nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining. Kystverket jobbar for effektiv og sikker sjøtransport ved å ivareta behovet til transportnæringa for framkomelege og effektive hamner. Kystverket driv førebyggjande arbeid og reduserer skadeeffektane ved akutt forureining, og medverkar til ei berekraftig utvikling av kystsona. Etaten skal òg bidra til å redusere klimagassutslipp og tapet av naturmangfald. Kystverket ligg under Samferdsledepartementet.

Kystverket er eit ordinært forvaltingsorgan og fører rekneskapen i samsvar med periodiseringsprinsippet, slik det går fram av prinsippnota til årsrekneskapen. I tillegg rapporterast det til den sentrale statsrekneskapet etter kontantprinsippet, jf. note A og note B. .

STADFESTING

Årsrekneskapen er utarbeidd i samsvar med dei statlege rekneskapsstandardane (SRS) som er sett av Finansdepartementet i rundskriv R-114.

Eg meiner at rekneskapen gir eit dekkande bilete av løyvingane til Kystverket, rekneskapsførte kostnader, inntekter, eigdeklar og gjeld.

VURDERING AV VESENTLEGE TILHØVE ETTER KONTANTPRINSIPPET

Samla bokførte utgifter i 2017 er 2 666 274 125 kroner.

Rapportert mellomverande med statskassa (iht. kontantprinsippet) utgjer kr 418 960 395 per 31.12.17. Størrelseen på mellomverande skuldast i hovudsak forskotsinnbetalingar i samband med refusjonskrav etter oljevernaksjonar på 379,1 millionar kroner, jf. note 17. Note 7 A og B viser kva for eigdeklar og gjeld som går inn i mellomverande med statskassa.

Det er gjort investeringar i immaterielle eigdeklar og varige driftsmiddel etter kontantprinsippet på 212,8 millionar kroner i 2017. Dei vesentlegaste investeringane er i samband med nytt fartøy og utstyr, oljevern- og beredskapsutstyr, programvare knytt til BarentsWatch, AISsat3 og anna teknisk VTS-utstyr.

Forvaltning og utbetaling av tilskott skjer i samsvar med eige regelverk sett av Samferdsledepartementet. I 2017 betalte Kystverket ut tilskott til 39 ulike mottakarar. Utbetaling av tilskott er presentert etter kontantprinsippet, og rekneskapen for 2017 viser ein nedgang i utbetalingar på til saman 13,7 millionar kroner samanlikna med fjoråret.

VURDERING AV VESENTLEGE TILHØVE ETTER PERIODISERINGSPRINSIPPET

Rekneskapen for 2017 viser eit positivt resultat på kr 62 920 229, som hovudsakleg skuldast mindreforbruk innanfor farleier, reiarlagsdrift og beredskap.

Inntekter frå gebyr (losavgift, sikkerheitsavgift, og årsavgift) har auka med 51,7 millionar kroner frå 2016. Varekostnader er 65,8 millionar kroner lågare enn fjoråret, medan lønskostnaden er redusert med 54,5 millionar kroner. Nedgangen i lønskostnaden skuldast i hovudsak reduksjon i årsverk i samband med konkurranseutsetting av tilbringartenesta, som har gitt reduserte kostnader til fast løn, fellesbestemmelsar og redusert overtid, jf. note 2 til årsrekneskapen. Del løn av driftsutgiftene er 40,6 prosent, som er ein nedgang på 2,4 prosentpoeng samanlikna med fjoråret.

Andre driftskostnader er 109,3 millionar kroner lågare enn fjoråret. Nedgangen skuldast mellom anna lågare kostnader til leige av skip/fartøy og helikopter/losbåttjenester, reparasjon/vedlikehald og kjøp av konsulenttenester. Kostnader til leige av tilbringartenesta har auka med 102 millionar kroner frå 2016, som mellom anna skuldast at det vart bokført berre ni månaders leigekostnad i 2016, medan det i 2017 er bokført eitt års leigekostnad. Leige av skip og fartøy er 84,5 millionar kroner lågare enn fjoråret, medan kjøp av konsulenttenester samla sett er redusert med 74,5 millionar kroner. Reparasjon og vedlikehald av maskiner, utstyr og inventar er redusert med 15,8 millionar kroner.

Tap ved avgang av anleggsmiddel utgjer 15,6 millionar kroner og er i hovudsak AISSat-3 som vart tapt i verdsrommet, og utrangering av vindmølle GWind.

Behaldning av varer og driftsmateriell er redusert med 6,8 millionar kroner frå 2016, medan uteståande hos kundar er 3,7 millionar kroner lågare enn i fjor.

Gjeld til leverandørar er redusert med 40,6 millionar kroner samanlikna med fjoråret.

TILLEGGSOPPLYSNINGAR

Riksrevisjonen er ekstern revisor og stadfestar årsrekneskapen for Kystverket.

Årsrekneskapen er ikkje ferdig revidert per dags dato. Revisjonsfråsegna blir publisert på nettsidene til Kystverket www.kystverket.no samtidig med årsrapporten.

Ålesund, 15. mars 2018



Per Jan Osedal
kystdirektør

ÅRSREKNESKAP PR 31.12.2017

Avlagt etter periodiseringsprinsippet.

OPPSTILLING AV LØVINGSRAPPORTERING 31.12.2017

Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samla tildeling	Rekneskap 2017	Meirutgift (-) og mindreutgift
1360	Kystverket	01	Driftsutgifter		1 724 761 000	1 689 849 579	34 911 421
1360	Kystverket	21	Spesielle driftsutgifter		38 777 000	9 864 859	28 912 141
1360	Kystverket	30	Maritim infrastruktur		533 775 000	445 782 742	87 992 258
1360	Kystverket	34	Kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift		113 893 000	5 406 232	108 486 768
1360	Kystverket	45	Større utstyrsanskaffingar og vedlikehald		374 342 000	212 844 019	161 497 981
1360	Kystverket	60	Tilskot fiskerihammer		113 110 000	44 605 821	68 504 179
1360	Kystverket	71	Tilskot til hamnesamarbeid		10 300 000	4 891 487	5 408 513
1360	Kystverket	72	Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø		82 000 000	6 864 472	75 135 528
1633	Nettoføringsordninga for mva	01	Driftsutgifter		0	246 164 915	-246 164 915
Sum utgiftsført					2 990 958 000	2 666 274 125	

Inntekts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samla tildeling	Rekneskap 2017	Meirinntekt og mindreinntekt (-)
4360	Kystverket	02	Andre inntekter		11 700 000	31 184 755	19 484 755
5577	Sektoravgift under Samferdsledepartementet	74	Sektoravgift		787 600 000	793 122 243	5 522 243
5309	Tilfeldige inntekter	29	Tilfeldige inntekter		0	15 860 428	15 860 428
5700	Folketrygda sine inntekter	72	Arbeidsgjevaravgift		0	98 139 905	98 139 905
Sum inntektsført					799 300 000	938 307 331	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						1 727 966 794	

Kapitalkontoar					
60076901	Noregs Bank KK /innbetalinger				890 990 595
60076902	Noregs Bank KK/utbetalinger				-2 632 333 922
710720	Endring i mellomvære med statskassa				6 176 533
845004	Avsettingar til Svalbardrekneskapet				7 200 000
Sum rapportert					0

Behaldninger rapportert til kapitalrekneskapet (31.12)				
Konto	Tekst	2017	2016	Endring
710720	Mellomvære med statskassa	-418 960 395	-425 136 928	6 176 533
845004	Avsettingar til Svalbardrekneskapet	7 200 000	6 700 000	500 000

NOTE A

FORKLARING AV SAMLA TILDELING UTGIFTER

Kapittel og post	Overført frå i fjor	Tildelingar i år	Samla tildeling
1360 01	0	1 724 761 000	1 724 761 000
1360 21	21 032 000	17 745 000	38 777 000
1360 30	106 975 000	426 800 000	533 775 000
1360 34	75 393 000	38 500 000	113 893 000
1360 45	157 342 000	217 000 000	374 342 000
1360 60	52 610 000	60 500 000	113 110 000
1360 71	0	10 300 000	10 300 000
1361 72	0	82 000 000	82 000 000

NOTE B

FORKLARING TIL BRUKTE FULLMAKTER OG UTREKNING AV BELØP SOM KAN OVERFØRAST TIL NESTE ÅR

Kapittel og post	Stikkord	Meirutgift(-) /mindre-utgift	Utgiftsført av andre i samsvar med avgitte belastingsfullmakter(-)	Meirutgift(-) / indreutgift etter avgitte belastingsfullmakter	Meirinntekter /mindre-inntekter(-) i samsvar med meirinntektsfullmakt (justert for evt. mva.)	Omdisponering frå post 01 til post 45 eller til post 01/21 frå løyving neste år	Avkorting ubrukt løyving(-)	Sum grunnlag for overføring	Maksimalt beløp som kan overførast *	Beløp som kan overførast utrekna av verksemda
136 001	"kan nyttast under post 45"	34 911 421		34 911 421	25 006 998	-30 000 000		29 918 419	5% av tildeling i år i note A	29 918 419
136 021	"kan overførast"	28 912 141		28 912 141			2 431 141	26 481 000	100% av unytta pr 31.12.17	26 481 000
136 030	"kan overførast"	87 992 258		87 992 258				87 992 258	100% av unytta pr 31.12.17	87 992 258
136 034	"kan overførast"	108 486 768		108 486 768			20 686 768	87 800 000	100% av unytta pr 31.12.17	87 800 000
136 045	"kan overførast, kan nyttast under post 01"	161 497 981		161 497 981		30 000 000		191 497 981	100% av unytta pr 31.12.17	191 497 981
136 060	"kan overførast"	68 504 179		68 504 179				68 504 179	100% av unytta pr 31.12.17	68 504 179
136 072	"kan overførast"	75 135 528		75 135 528				75 135 528		75 135 528
163 301		-246 164 915		-246 164 915				0		0
570 072	Arbeids-gjevaravgift	98 139 905		98 139 905				0		0
845 004	Mottekne belastingsfullmakter	-7 200 000		-7 200 000				0		0

*Maksimalt beløp som kan overførast er 5% av løyvinga i år på driftspostane 01-29, unntatt post 24 eller sum av løyvinga dei to siste åra for postar med stikkordet "kan overførast". Sjå årleg rundskriv R-2 for meir detaljert informasjon om overføring av unytta løyvingar.

FORKLARING TIL BRUK AV BUDSJETTFULLMAKTER

Mottekne belastingsfullmakter

Kystverket har mottatt ei fullmakt til å belaste Svalbardbudsjettet med inntil kr 7 200 000. Heile fullmakta er brukt per 31.12.17.

Stikkordet «kan overførast»

Kystverket si løyving på kapittel/post 136021, 136030, 136034, 136045, 136060 og 136072 er gitt med stikkordet "kan overførast". Beløpet på kapittel/post 136030, 136045, 136060 og 136072 stammer fra tildelingar gitt innafor dei to siste budsjettåra, og Kystverket har beløpet med som ein del av beløpet som kan overførast til neste budsjettår.

Avkorting ubrukt løyving

Ein del av ubrukt løyving på kapittel/post 136021 og 136034 stammer frå tildelingar gitt innafor dei tre siste budsjettåra, og må derfor avkorast i samsvar med toårsregelen.

Avkorta beløp utgjer kr 2 431 141 på kapittel/post 136021 og kr 20 686 768 på kapittel/post 136034.

Meirinntektsfullmakt

Kystverket har meirinntekter i 2017 på kap/post 436002 på kr 19 484 755 og kap/post 557774 på kr 5 522 243, som auker grunnlaget for overføring på post 01.

Stikkordet «kan nyttast under»

Kystverket si løyving på kapittel/post 136001 er gitt stikkordet "kan nyttast under post 45". Løyving på kapittel/post 136045 er tilsvarende gitt stikkordet "kan nyttast under post 01". Omdisponert frå post 01 til 45 utgjer kr 30 000 000, og beløp som kan overførast til 2018 på post 01 utgjer til saman kr 29 918 419.

OPPSTILLING AV ARTSKONTORAPPORTERINGA 31.12.2017

	31.12.2017	31.12.2016
DRIFTSINNEKTER RAPPORTERT TIL LØVINGSREKNESKAPET		
Innbetalinger frå gebyr	791 550 359	744 936 543
Innbetalinger frå tilskot og overføringar	5 406 939	0
Sals- og leigeinnbetalningar	25 404 033	12 726 408
Andre innbetalningar	12 842 041	0
Sum innbetalningar frå drift	835 203 372	757 662 951
DRIFTSUTGIFTER RAPPORTERT TIL LØVINGSREKNESKAPET		
Utbetalningar til løn	930 425 592	947 258 446
Andre utbetalningar til drift	1 210 809 268	1 392 689 885
Sum utbetalningar til drift	2 141 234 861	2 339 948 331
Netto rapporterte driftsutgifter	1 306 031 489	1 582 285 380
INVESTERINGS- OG FINANSINNEKTER RAPPORTERT TIL LØVINGSREKNESKAPET		
Innbetaling av finansinntekter	4 964 613	2 173 134
Sum investerings- og finansinntekter	4 964 613	2 173 134
INVESTERINGS- OG FINANSUTGIFTER RAPPORTERT TIL LØVINGSREKNESKAPET		
Utbetaling til investeringar	212 844 019	236 016 336
Utbetaling til kjøp av aksjar	0	0
Utbetaling av finansutgifter	69 110	79 370
Sum investerings- og finansutgifter	212 913 128	236 095 706
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter	207 948 515	233 922 572
INNKREVJINGSVERKSEMD OG ANDRE OVERFØRINGAR TIL STATEN		
Innbetaling av skattar, avgifter, gebyr m.m.	0	0
Sum Innkrevjingsverksemd og andre overføringar til staten	0	0
TILSKOTSFORVALTING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN		
Utbetalningar av tilskot og stønader	65 961 780	79 668 852
Sum tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten	65 961 780	79 668 852
INNEKTER OG UTGIFTER RAPPORTERT PÅ FELLESKAPITTEL		
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)	0	0
Arbeidsgjevaravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)	98 139 905	98 555 508
Nettoføringsordning for meirverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)	246 164 915	291 756 199
Netto rapporterte utgifter på felleskapittel	148 025 010	193 200 692
Netto rapportert til løvingsrekneskapet	1 727 966 794	2 089 077 495

OVERSYN OVER MELLOMVÆRE MED STATSKASSA	31.12.2017	31.12.2016
EIGEDLAR OG GJELD		
Fordringar		
139 Ståande reiseforskot statslosar	992 750	996 250
150 Kundefordringar	0	0
154 Fordring på tilsette	625 040	440 048
179 Andre forskotsbetalte kostnader	-173 056	-347 634
Kasse		
190 Kontantar	25 627	43 263
Bankkontoar med statlege midlar utanfor Noregs Bank		
191 Andre bankinnskot	7 804	0
192 Bankinnskot utanlandsk valuta	28 485	-14 023
193 KV Troms og Finnmark – innbetalingar bank	0	0
Skuldig skattetrekk		
260 Forskotstrekk	-35 987 265	-39 103 546
Skuldige offentlege avgifter		
270 Utgåande meirverdiavgift	-326 901	430 533
274 Oppgjerskonto meirverdiavgift	-1 758 692	-1 222 443
278 Påløpt arbeidsgjevaravgift	0	0
Anna gjeld		
229 Anna kortsiktig gjeld	-379 100 000	-377 900 000
261 Påleggstrekk	-19 509	-6 353
262 Bidragstrekk	0	0
263 Trygdetrekk/pensjonstrekk (2%)	-793 934	-839 731
264 Forsikringstrekk	0	0
265 Trekt fagforeiningskontingent	768	5 858
269 Andre trekk	0	46 225
281 Avsett pensjonspremie hamnetilsette og øvrige tilsette (arbeidsgjevardel)	0	0
282 Avstemmingskonto, betalt pensjonspremie til SPK	654 256	0
293 Løn	18 559	26 900
299 Anna kortsiktig gjeld	-3 154 327	-7 437 643
999 Feilkonto	0	-254 635
Sum mellomvære med statskassa	-418 960 395	-425 136 928

RESULTATREKNESKAP

	Note	31.12.2017	31.12.2016
Driftsinntekter			
Inntekt frå løyvingar	1	-1 513 958 306	-1 758 919 732
Inntekt frå tilskot og overføringar	1	-5 406 939	0
Inntekt frå gebyr	1	-793 207 512	-741 465 488
Sals- og leigeinntekter	1	-14 123 558	-13 088 301
Gevinst ved avgang av anleggsmiddel	1	-348 896	-1 396 367
Andre driftsinntekter	1	-19 672 914	-2 037 476
Sum driftsinntekter		-2 346 718 125	-2 516 907 364
Driftskostnader			
Varekostnader	16	281 496 648	347 294 525
Lønskostnader	2	929 098 568	983 581 332
Avskrivningar på varige driftsmidlar og immaterielle eigedelar	3,4	133 628 543	116 076 790
Tap ved avgang av anleggsmidlar	4	15 592 305	97 551 836
Andre driftskostnader	5	928 878 784	1 038 215 084
Sum driftskostnader		2 288 694 847	2 582 719 567
Driftsresultat		-58 023 278	65 812 203
Finansinntekter og finanskostnader			
Finansinntekter	6	-4 965 261	-2 527 904
Finanskostnader	6	68 310	78 497
Sum finansinntekter og finanskostnader		-4 896 951	-2 449 407
Resultat av aktivitetar i perioden		-62 920 229	63 362 796
Avrekningar og disponeringar			
Avrekning med statskassa (bruttobudsjetterte)	7	62 920 229	-63 262 796
Sum avrekningar og disponeringar		62 920 229	-63 262 796
Innkrevjingsverksemd og andre overføringar til staten			
Avgifter og gebyr direkte til statskassa		0	0
Avrekning med statskassa Innkrevjingsverksemd		0	0
Sum Innkrevjingsverksemd og andre overføringar til staten		0	0
Tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten			
Utbetalningar av tilskot til andre	8	65 961 780	79 668 852
Avrekning med statskassa tilskotsforvaltning		-65 961 780	-79 668 852
Sum tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten		0	0

BALANSE

EIGEDELAR	Note	31.12.2017	31.12.2016
A. ANLEGGSMIDDEL			
I Immaterielle egedelar			
Programvare og liknande rettar	3	60 739 042	54 350 376
Sum immaterielle egedelar		60 739 042	54 350 376
II Varige driftsmiddel			
Tomter, bygningar og annan fast eigedom	4	114 353 420	78 874 952
Maskiner og transportmiddel	4	464 716 217	481 563 087
Driftslausøyre, inventar, verkøy og liknande	4	454 740 017	477 008 418
Anlegg under utføring	4	150 132 972	93 089 807
Sum varige driftsmiddel		1 183 942 626	1 130 536 263
III Finansielle anleggsmiddel			
Investeringar i aksjar og andelar	9	14 000	14 000
Andre fordringar	18	987 750	996 250
Sum finansielle anleggsmiddel		1 001 750	1 010 250
Sum anleggsmiddel		1 245 683 418	1 185 896 890
B. OMLØPSMIDDEL			
I Behaldning av varer og driftsmateriell			
Behaldningar av varer og driftsmateriell	10	40 073 210	46 921 023
Sum behaldning av varer og driftsmateriell		40 073 210	46 921 023
II Fordringar			
Kundefordringar	11	82 770 463	86 506 626
Opptente, ikkje fakturerte inntekter	12	4 217 917	0
Andre fordringar	13	8 901 997	29 481 502
Sum fordringar		95 890 377	115 988 129
III Bankinnskot, kontantar og liknande			
Bankinnskot	14	0	0
Kontantar og liknande	14	73 431	118 263
Sum bankinnskot, kontantar og liknande		73 431	118 263
Sum omløpsmiddel		136 037 018	163 027 415
Sum egedelar		1 381 720 436	1 348 924 305

BALANSE

STATEN SIN KAPITAL OG GJELD	Note	31.12.2017	31.12.2016
C. STATEN SIN KAPITAL			
I Verksemdkapital			
Sum verksemdkapital		0	0
II Avrekningar			
Avrekna med statskassa (bruttobudsjetterte)	7	529 215 295	558 754 149
Sum avrekningar		529 215 295	558 754 149
III Staten sin finansiering av immaterielle egedelar og varige driftsmiddel			
Staten sin finansiering av immaterielle egedelar og varige driftsmiddel	3,4	-1 244 681 668	-1 184 886 640
Sum staten sin finansiering av immaterielle egedelar og varige driftsmiddel		-1 244 681 668	-1 184 886 640
Sum staten sin kapital		-715 466 373	-626 132 490
D. GJELD			
II Anna langsiktig gjeld			
Anna langsiktig gjeld	17	-379 100 000	-377 900 000
Sum anna langsiktig gjeld		-379 100 000	-377 900 000
III Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		-95 769 125	-136 368 273
Skuldig skattetrekk		-35 987 265	-39 103 546
Skuldige offentlege avgifter		-2 941 648	-10 404 143
Avsette feriepengar		-83 743 452	-86 151 974
Mottatt forskotsbetaling	12	-19 716 236	-16 209 835
Anna kortsiktig gjeld	15	-48 996 338	-56 654 044
Sum kortsiktig gjeld		-287 154 063	-344 891 815
Sum gjeld		-666 254 063	-722 791 815
Sum staten sin kapital og gjeld		-1 381 720 436	-1 348 924 305

PRINSIPPNOTE TIL ÅRSREKNESKAPET

Verksemdrekneskapet er utarbeidd i samsvar med dei statlege rekneskapsstandardane (SRS).

Motsett samanstilling

Inntekt frå løyving vert inntektsført i samsvar med prinsippet om motsett samanstilling også ved årsslutt. Dette følger av SRS 10 Inntekt frå løyvingar.

Staten sin kapital

I *Staten sin kapital* inngår staten sin finansiering av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel og avrekningar med statskassa.

TRANSAKSJONSBASERTE INNTEKTER

Inntekter vert resultatførte når dei er opptente. Transaksjonar vert resultatførte til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntektsføring ved sal av varer skjer på leveringstidspunktet. Sal av tenester vert inntektsført i takt med utføringa.

INNTEKT FRÅ LØYVINGAR OG INNTEKT FRÅ TILSKOT OG OVERFØRINGAR

Inntekt frå løyvingar og inntekt frå tilskot og overføringar vert resultatførte i same perioden som aktivitetane som inntektene skal finansiere er utført, det vil seie i den perioden kostnadene oppstår (motsett samanstilling). Prinsippet om motsett samanstilling gjeld også ved årsslutt i samsvar med SRS 10.

Den delen av inntekta frå løyvingar og tilsvarende som vert nytta til anskaffing av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel som vert ført i balansen, vert ikkje inntektsført på anskaffingstidspunktet, men vert avsett i balansen på rekneskapslinja *Staten sin finansiering av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel*.

I takt med kostnadsføringa av avskrivningar av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel vert det inntektsført ein tilsvarende sum frå avsettinga Staten sin finansiering av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel. Perioden si inntektsføring frå avsettinga vert resultatført som inntekt frå løyvingar. Dette fører til at kostnadsførte avskrivningar inngår i verksemda sine driftskostnader utan å få resultatteffekt.

KOSTNADER

Utgifter som gjeld transaksjonsbaserte inntekter vert kostnadsførte i same periode som tilhøyrande inntekt.

Utgifter som vert finansiert med inntekt frå løyving og inntekt frå tilskot og overføringar, vert kostnadsførte i takt med at aktivitetane vert utførte.

Pensjonar

SRS 25 Ytingar til tilsette legg til grunn ei forenkla rekneskapsmessig tilnærming til pensjonar. Det er følgelig ikkje gjort utrekning eller avsetting for eventuell over-/underdekking i pensjonsordninga som svarer til NRS 6. Pensjonspremien vert kostnadsført i samsvar med fastsett premie (arbeidsgjevar sin del) i den perioden premien høyrer til.

Sjå note 2 for meir detaljert omtale av bokføring av pensjonspremien.

KLASSIFISERING OG VURDERING AV ANLEGGSMIDDEL

Anleggsmiddel er varige og vesentlege eigedelar som vert disponerte av verksemda. Med varig meiner vi nyttbar levetid på 3 år eller meir. Med vesentleg meiner

vi enkeltstående anskaffingar (kjøp) på kr 30.000 eller meir. Kystverket nytta fram til 2014 ei aktiveringsgrense for balanseføring av driftsmiddel på kr 200 000. Frå 2015 er anleggsmiddel med anskaffingskostnad på kr 30 000 eller meir balanseført.

Kontorinventar og datamaskiner (PC-ar, serverar m.m.) med nyttbar levetid på 3 år eller meir er balanseført som eigne grupper.

Anleggsmiddel vert nedskriven til verkeleg verdi ved eventuell bruksendring, dersom verkeleg verdi er lågare enn balanseført verdi.

Investeringar i aksjar og andelar

Investeringar i aksjar er balanseført til kostpris.

KLASSIFISERING OG VURDERING AV OMLØPSMIDDEL OG KORTSIKTIG GJELD

Omløpsmiddel og kortsiktig gjeld omfatter postar som forfell til betaling innan eitt år etter anskaffingstidspunktet. Andre postar er klassifisert som anleggsmiddel/langsiktig gjeld.

Omløpsmiddel vert vurderte til det lågaste av anskaffingskostkost og verkeleg verdi. Kortsiktig gjeld vert balanseført til nominelt beløp på opptakstidspunktet.

Behaldning av varer og driftsmateriell

Behaldningar omfatter varer og driftsmateriell som vert nytta i eller utgjør ein integrert del av verksemda si offentlege tenesteyting. Behaldningar av varer og driftsmateriell er verdsett til anskaffingskost eller gjennomsnittspris, etter FIFO prinsippet

Fordringar

Kundefordringar og andre fordringar er oppført i balansen til pålydande etter frådrag for avsetting til venta

tap. Avsetting til tap vert gjort på grunnlag av individuelle vurderingar av dei enkelte fordringane.

STATEN SIN KAPITAL

Staten sin kapital består av avrekningar og staten sin finansiering av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel i samsvar med oppdatert SRS 1 Oppstillingsplanar for resultatrekneskap og balanse. Avsnittet viser staten sin samla finansiering av verksemda.

Avrekningar

Nettobeløpet av alle balansepostane, med unntak av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel, er finansiert av *Avrekna med statskassa*. Bruttobudsjetterte verksemdar presenterer ikkje konsernkontoane i Noregs Bank som bankinnskot. Konsernkontoane inngår i *Avrekna med statskassa*.

Staten sin finansiering av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel

Balanseført verdi av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel har motpost i rekneskapslinja *Staten sin finansiering av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel*.

KONTANTSTRAUMOPPSTILLING

Det er ikkje utarbeidd kontantstraumoppstilling. Tilnærma lik informasjon er presentert i artskontorapporteringa som ein del av årsrekneskapet.

OPPSTILLING AV LØVINGSRAPPORTERING OG ARTSKONTORAPPORTERING

Oppstillinga av løvingsrapporteringa omfatter ein øvre del med løvingsrapporteringa og ein nedre del som viser behaldningar verksemda står oppført med i kapitalrekneskapet.

Oppstillinga av artskontorrapporteringa har ein øvre del som viser kva som er rapportert til statsrekneskapet etter standard kontoplan for statlege verksemder og ein nedre del som viser grupper av kontoar som inngår i mellomvære med statskassa.

Oppstillinga av løyingsrapportering og artskontorrapporteringa er utarbeidd med utgangspunkt i bestemmingane punkt 3.4.2 – dei grunnleggande prinsippa for årsrekneskapet:

Rekneskapet følger kalenderåret

- a) Rekneskapet inneheld alle rapporterte utgifter og inntekter for rekneskapsåret
- b) Utgifter og inntekter er ført i rekneskapet med brutto beløp
- c) Rekneskapet er utarbeidd i tråd med kontantprinsippet

Oppstillingane av løyings- og artskontorrapportering er utarbeidd etter de same prinsippa, men gruppert etter ulike kontoplanar. Prinsippa korresponderer med krav i bestemmingane punkt 3.5 til korleis verksemdene skal rapportere til statsrekneskapet. Sumlinje "Netto rapportert til løyingsregnskapet" er lik i begge oppstillingane.

Alle statlege verksemder er knytt til staten sin konsernkontoordning i Noregs Bank i samsvar med krav i bestemmingane pkt. 3.8.1. Ordinære forvaltingsorgan (bruttobudsjetterte verksemder) får ikkje tilført likviditet gjennom året. Ved årsslutt vert saldoen på den enkelte oppgjerskontoen nullstilt ved overgang til nytt år.

Løyingsrapportering

Løyingsrapporteringa viser rekneskapstal som Kystverket har rapportert til statsrekneskapet. Det vert stilt opp etter dei kapitla og postane i løyingsrekneskapet som Kystverket har fullmakt til å disponere. Oppstillinga viser alle finansielle eidelar og forpliktingar Kystverket står oppført med i staten sitt kapitalrekneskap. Kolonna samla tildeling viser kva

verksemda har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for kvar kombinasjon av kapittel/post.

Mottekne fullmakter til å belaste ei anna verksemd sin kombinasjon av kapittel/post (belastingsfullmakter) vert ikkje vist i kolonna for samla løyving, men er omtala i note B til løyingsoppstillinga. Utgiftene knytt til mottekne belastingsfullmakter er bokført og rapportert til statsrekneskapet og vert vist i kolonna for rekneskap.

Artskontorrapportering

Artskontorrapporteringa viser rekneskapstal Kystverket har rapportert til statsrekneskapet etter standard kontoplan for statlege verksemder. Kystverket har trekkrettar for disponible løyvingar på konsernkonto i Noregs Bank. Løyvingane skal ikkje førast som inntekt og er derfor ikkje vist som inntekt i oppstillinga.

Note 7 til artskontorrapporteringa viser forskjellar mellom avrekning med statskassa og mellomvære med statskassa.

STATLEGE RAMMEVILKÅR

Sjølvassurandørprinsippet

Staten opererer som sjølvassurandør. Det er følgeleg ikkje inkludert postar i balanse eller resultatrekneskap som prøver å reflektere alternative netto forsikringskostnader eller forpliktingar.

Staten sin konsernkontoordning

Statlege verksemder er omfatta av staten sin konsernkontoordning. Konsernkontoordninga inneber at alle innbetalingar og utbetalingar dagleg vert gjort opp mot verksemda sine oppgjerskontoar i Noregs Bank.

Bruttobudsjetterte verksemder vert ikkje tilført likvidar gjennom året. Verksemdene har ein trekkrett på sin konsernkonto. For bruttobudsjetterte verksemder vert saldoen på den enkelte oppgjerskontoen i Noregs Bank nullstilt ved overgang til nytt rekneskapsår.

NOTE 1

DRIFTSINNEKTER

	31.12.2017	31.12.2016
INNEKT FRÅ LØYVINGAR		
Inntekt frå løyvingar frå overordna departement	-1 797 841 238	-1 898 161 130
Inntekt frå løyvingar frå andre departement, belastningsfullmakt	-7 200 000	-6 700 000
- brutto nytta til investeringar i immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel	209 015 876	241 224 612
- ubrukt løyving til investeringsformål (post 45)	165 326 124	95 475 388
+ utsett inntekt frå avsetning knytt til investeringar (avskrivningar)	-133 628 543	-116 076 790
+ utsett inntekt frå avsetning knytt til investeringar (bokført verdi avhenda anleggsmiddel)	-15 592 305	-97 551 836
+ inntekt til dekking av pensjonskostnader*	0	-56 798 827
- utbetaling av tilskot til andre	65 961 780	79 668 852
Andre postar som gjeld løyvingar (spesifiserast)	0	0
Sum inntekt frå løyvingar	-1 513 958 306	-1 758 919 732
<i>*Kystverket betaler pensjonspremie for alle tilsette frå 1.januar 2017, sjå omtale note 2</i>		
INNEKT FRÅ TILSKOT OG OVERFØRINGAR		
Tilskudd frå EU	-5 406 939	-
Sum inntekt frå tilskot og overføringar	-5 406 939	-
INNEKT FRÅ GEBYR		
Losavgift	-688 676 131	-645 038 683
Sikkerhetsavgift	-104 531 381	-96 426 805
Sum inntekt frå gebyr	-793 207 512	-741 465 488
SALS- OG LEIGEINNEKTER		
Avgiftspliktig sal av varer og tenester	-1 285 710	-4 583 290
Avgiftsfritt sal av varer og tenester	-11 267 426	-6 626 095
Leieinntekter varige driftsmiddel	-1 570 422	-1 878 916
Sal av fiskerihamner	-7 130 000	-1 851 855
Sum sals- og leieinntekter	-21 253 558	-14 940 156
GEVINST VED AVGANG AV ANLEGGSMIDDEL		
Gevinst ved avgang anleggsmiddel	-348 896	-1 396 367
Sum gevinst ved avgang av anleggsmiddel	-348 896	-1 396 367
ANDRE DRIFTSINNEKTER		
Eksterne refusjonsinntekter	-12 542 914	-185 621
Sum andre driftsinntekter	-12 542 914	-185 621
SUM DRIFTSINNEKTER	-2 346 718 125	-2 516 907 364

NOTE 1 FORTS.

Grunnlag for inntektsføring av utgiftsløyving

Kapittel og post	Kontantprinsippet				Periodiseringsprinsippet
	Utgiftsløyving (samla tildeling)	Inntektsløyving	Rapportert inntekt	Maksimalt utrekna grunnlag for inntektsføring	Inntektsført løyving***
136001	1 724 761 000			1 724 761 000	-2 256 095 071
136021	38 777 000			38 777 000	9 864 859
136030	533 775 000			533 775 000	445 782 742
136034	113 893 000			113 893 000	5 406 232
136045	374 342 000			374 342 000	225 121 152
136060	113 110 000			113 110 000	44 605 821
136071	10 300 000			10 300 000	4 491 487
136072	82 000 000			6 864 472	6 864 472
436002		11 700 000	31 184 755	-11 700 000	
557774		787 600 000	793 122 243	-787 600 000	
Sum	2 990 958 000	799 300 000	824 306 998	2 116 522 472	-1 513 958 306

Denne tabellen viser mottekne løyvingar etter kontantprinsippet samanlikna med inntektsført løyving i verksemdrekneskapet etter periodiseringsprinsippet.

Kolonna for utgiftsløyving er sett saman av løyvingar overført frå føregåande budsjettår og løyvingar i år, redusert for avgitte løyvingsfullmakter. Kolonna for inntektsløyving viser eventuelle inntektskrav, og beløpet reduserer grunnlaget for inntektsføring. Kolonna for rapportert inntekt viser inntekter rapportert til statsrekneskapet ved årsslutt. Ved utrekning av maksimalt grunnlag for inntektsføring er utgiftsløyvinga redusert med det lågaste av beløpa i kolonna for høvesvis inntektsløyving eller rapportert inntekt.

Inntektsført løyving i verksemdrekneskapet kan normalt ikkje vere større enn beløpet i kolonna maksimalt utrekna grunnlag for inntektsføring. Inntektsført løyving i verksemdrekneskapet følger prinsippet om motsett samanstilling. Det vil seie at inntekt frå løyving skal samanliknast med påtøpte kostnader i perioden. Mottekne belastningsfullmakter er inntektsført med trekt beløp.

NOTE 2

LØNSKOSTNADER

	31.12.2017	31.12.2016
Løn	689 512 275	729 527 534
Løn balanseført ved eigenutvikling av anleggsmiddel (-)*	-2 575 897	-5 591 609
Feriepengar	84 268 820	84 267 313
Arbeidsgjevaravgift	97 697 777	100 753 095
Pensjonskostnader**	67 701 853	80 184 446
Sjukepengar og andre refusjonar (-)	-17 884 522	-18 074 193
Andre ytingar	10 378 261	12 514 746
Sum lønskostnader	929 098 568	983 581 332
Tal årsverk	965	990
Tal tilsette	973	999

* Inneheld løn og sosiale kostnader (feriepengar, arbeidsgjevaravgift og pensjonskostnader).

** Nærare om pensjonskostnader

Pensjonskostnaden i Kystverket har fram til 2016 vore todelt:

- For tilsette i lostenestene betaler Kystverket arbeidsgjevardelen av pensjonspremien til Statens Pensjonskasse (SPK). Premiesatsen for 2016 utgjorde 11,95 prosent.
- For andre tilsette vart pensjonspremien fram til 2016 utrekna, men ikkje betalt til SPK. Pensjonspremien vart dekt i samsvar med sentral ordning i staten, og det vart lagt til grunn ein estimert sats for utrekning av pensjonskostnaden.

Frå og med 1.januar 2017 betaler Kystverket pensjonspremie for alle tilsette til SPK. For 2017 er arbeidsgjevar sin del av pensjonspremien fastsett til 10,80 prosent. Premiesatsen for 2016 var av SPK estimert til 11,95 prosent.

Pr 31.12.2017 utgjør arbeidsgjevar sin del av pensjonspremie kr 67 701 853 og medlemsinnkot (2 prosent) kr 11 776 176.

NOTE 3

IMMATERIELLE EIGEDELAR

	Programvare og liknande rettar
Anskaffingskost 01.01.	146 684 020
Tilgang i året	24 402 900
Avgang anskaffingskost i året (-)	0
Frå immaterielle eigedelar under utføring til anna gruppe i året	0
Anskaffingskost	171 086 920
Akkumulerte nedskrivningar 01.01.	0
Nedskrivningar i året	0
Akkumulerte avskrivningar 01.01.	92 333 644
Ordinære avskrivningar i året	18 014 235
Akkumulerte avskrivningar avgang i året (-)	0
Balanseført verdi 31.12.2017	60 739 042

NOTE 4

VARIGE DRIFTSMIDDEL

	Tomter	Bygninger og anna fast eiendom	Maskiner og transportmiddel	Drifts- lausøyre, inventar, verktøy o.l.	Anlegg under utføring	Sum
Anskaffingskost 01.01.	203 700	96 595 502	684 590 556	1 042 408 082	93 089 807	1 916 887 647
Tilgang i året	0	0	0	0	209 015 876	209 015 876
Avgang anskaffingskost i året (-)	0	0	-11 910 000	-21 514 288	0	-33 424 288
Frå anlegg under utføring til anna gruppe i året	0	38 639 930	16 607 222	72 322 658	-151 972 710	-24 402 900
Anskaffingskost	203 700	135 235 433	689 287 778	1 093 216 453	150 132 972	2 068 076 335
Akkumulerte nedskrivningar 01.01	0	0	0	0	0	0
Nedskrivningar i året	0	0	0	0	0	0
Akkumulerte avskrivningar 01.01.	0	17 924 250	203 027 470	565 399 664	0	786 351 384
Ordinære avskrivningar i året	0	3 161 463	33 454 091	78 998 754	0	115 614 308
Akkumulerte avskrivningar avgang i året (-)	0	0	-11 910 000	-5 921 983	0	-17 831 983
Avsetning pr 31.12.2017 – Barents Watch	0	0	0	0	0	0
Balansført verdi 31.12.2017	203 700	114 149 720	464 716 217	454 740 017	150 132 972	1 183 942 626
Avskrivningssatser (levetider)	Ingen avskrivning	10–60 år dekomponert lineært	3–15 år lineært	3–15 år lineært	Ingen avskrivning	

Avhending av varige driftsmiddel i 2017:

Salssum ved avgang anleggsmiddel*	-348 896
- Bokført verdi avhenda anleggsmiddel**	15 592 305
= Rekneskapsmessig gevinst/tap	15 243 408

*

Salssum anlegg 121	-331 055,18
Salssum anlegg 1260	-3 000,00
Salssum anlegg 1261	-2 625,00
Salssum anlegg 1269	-12 216,04
Gevinst ved sal av anlegg	-348 896,22

**

Utrangering anlegg 1438	65 983,74
Utrangering anlegg 2451	251 533,37
Utrangering anlegg 2208	15 274 787,45
Tap ved utrangering av anlegg	15 592 304,56

NOTE 5

ANDRE DRIFTSKOSTNADER

	31.12.2017	31.12.2016
Husleige	57 287 320	54 671 975
Vedlikehold egne bygg og anlegg	4 049 100	7 363 228
Vedlikehold og ombygging av leigde lokale	77 570	227 405
Andre kostnader til drift av eieendom og lokale	21 894 174	21 249 028
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	52 454 938	73 993 215
Mindre utstysanskaffingar	12 249 651	16 108 235
Utstysanskaffingar til navigasjonsinnretningar	83 731 467	83 861 656
Leige maskiner, inventar og liknande	129 886 461	215 647 939
Leige fartøy i forb.med U-864	104 929 278	99 562 973
Leige fartøy i forb. med slepebåtbereidskap	1 336 486	92 019 677
Konsulentar og andre kjøp av tenester frå eksterne	363 512 253	353 497 475
Helikoptertransport/leige losbåttenester	5 510 101	21 194 608
Leige tilbringarteneste BB fast og variabel del	217 319 220	115 350 186
Kjøp av framande tenester knytt til fiskerihavmer	1 653 166	15 051 422
Kjøp av framande tenester knytt til utbygging av farleier og navigasjonsinnretningar	12 066 931	21 359 511
Kjøp av framande tenester knytt til los	10 831 641	13 561 755
Kjøp av framande tenester knytt til Barents Watch	3 637 818	2 282 755
Kjøp av framande tenester knytt til oljevernberedskap	30 727 738	53 261 055
Kjøp av framande tenester knytt til isbryting	6 054 943	7 620 483
Kjøp av entreprenørtenester	12 854 817	40 268 194
Fly- og satelittovervåking	21 954 574	21 563 492
Reise og diett	104 261 779	102 833 212
Kontorkostnader	59 660 960	65 851 605
Andre driftskostnader	39 813 110	42 910 111
Bensin, dieselolje	42 150 647	39 026 789
Refusjon av driftskostnader frå eksterne	-10 366 090	0
Interne kostnader	0	0
Sum andre driftskostnader	928 878 784	1 038 215 084

Oversikt over årlege leigebeløp i samsvar med leigeavtaler*	Leigetid mellom ett og fem år	Leigetid over fem år	Sum
Husleigeavtaler	10 657 428	41 559 030	52 216 458
Leigeavtaler knytt til immaterielle egedelar	126 768 202	1 931 260	128 699 462
Beredskapsavtaler	126 768 202	1 931 260	
Leigeavtaler knytt til varige driftsmiddel	3 731 692	76 419	3 808 111
Leasing biler	3 014 692	0	
Multifunksjonsmaskiner	705 000	76 419	
Andre leigeavtaler	5 186 565	837 546	6 024 111
Linjeleige	3 148 744		
Leige datasystem (lisens)	235 000		
Andre leigeavtaler	1 802 821	837 546	
Sum leigeavtaler			190 748 142

* Kun vesentlege leigeavtaler er spesifisert.

NOTE 6

FINANSINTEKTER OG FINANSKOSTNADER

	31.12.2017	31.12.2016
FINANSINTEKTER		
Renteinntekter	-4 826 816	-1 252 939
Valutagevinst (agio)	-25 446	-1 202 964
Anna finansinntekt	-113 000	-72 000
Sum finansinntekter	-4 965 261	-2 527 904
FINANSKOSTNADER		
Rentekostnad	5 900	12 297
Valutatap (disagio)	62 410	66 200
Sum finanskostnader	68 310	78 497

NOTE 7A

SAMANHENG MELLOM AVREKNA MED STATSKASSA OG MELLOMVÆRE MED STATSKASSA (BRUTTOBUDSJETTERTE VERKSEMDER)

A) AVREKNA MED STATSKASSA	31.12.2017	31.12.2016	Endring
IMMATERIELLE EIGEDELAR, VARIGE DRIFTSMIDDEL OG FINANSIERING AV DESSE			
Immaterielle eigedelar	36 336 142	54 350 376	-18 014 235
Varige driftsmiddel *	1 208 345 526	1 130 536 263	77 809 263
Staten sin finansiering av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel	-1 244 681 668	-1 184 886 640	-59 795 028
Sum	0	0	0
FINANSIELLE ANLEGGSMIDDEL			
Investeringar i aksjar og andelar	14 000	14 000	0
Obligasjonar	-	-	0
Andre fordringar	987 750	996 250	-8 500
Sum	1 001 750	1 010 250	-8 500
OMLØPSMIDDEL			
Behaldningar av varer og driftsmateriell	40 073 210	46 921 023	-6 847 814
Kundefordringar	86 988 381	89 376 594	-2 388 214
Opptente, ikkje fakturerte inntekter	0	0	0
Andre fordringar	8 901 997	26 611 534	-17 709 538
Bankinnskot, kontantar og liknande	73 431	118 263	-44 832
Sum	136 037 018	163 027 415	-26 990 397
LANGSIKTIGE FORPLIKTINGAR OG GJELD			
Avsetningar langsiktige forpliktingar	0	0	0
Anna langsiktig gjeld	-379 100 000	-377 900 000	-1 200 000
Sum	-379 100 000	-377 900 000	-1 200 000
KORTSIKTIG GJELD			
Leverandørgjeld	-95 769 125	-136 368 273	40 599 148
Skuldig skattetrekk	-35 987 265	-39 048 579	3 061 314
Skuldige offentlege avgifter	-2 941 648	-10 404 143	7 462 495
Avsette feriepengar	-83 743 452	-86 151 974	2 408 523
Mottatt forskotsbetaling	-19 716 236	-16 209 835	-3 506 402
Anna kortsiktig gjeld	-48 996 338	-56 709 011	7 712 673
Sum	-287 154 063	-344 891 815	57 737 751
Avrekna med statskassa*	-529 215 295	-558 754 149	29 538 854

Finansiering av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel går som hovedregel fram av rekneskapslinja Staten sin finansiering av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel. Finansieringa av nettosummen av omløpsmiddel og kortsiktig gjeld går som hovedregel fram av rekneskapslinja Avrekna med statskassa.

NOTE 7A FORTS.

AVSTEMMING AV ENDRING I AVRKNA MED STATSKASSA (KONGRUENSAVVIK)	
Konsernkonto utbetaling	-2 632 333 922
Konsernkonto innbetaling	890 990 595
Netto trekk konsernkonto	-1 741 343 327
- Innbetaling innkrevjingsverksemd og andre overføringer	0
+ Utbetaling tilskotsforvaltning og andre overføringer (underkonto 1998)	65 761 780
+ Inntektsført frå løyving (underkonto 1991, 1992 og 1994)	1 573 753 334
- Gruppeliv/arbeidsgjevaravgift (underkonto 1986)	-105 683 119
+ Nettoordning, statleg betalt meirverdiavgift (underkonto 1987)	240 892 707
- Tilbakeførte utsette inntekter ved avgang anleggsmiddel, der avsettinga ikkje er resultatført (underkonto 1996)	0
Korrigering av avsetting for feriepengar (tilsette som går over i anna statlg stilling)	0
Andre avstemmingspostar (spesifiserast)	0
Forskjell mellom resultatført og netto trekk på konsernkonto	33 381 375
Resultat av aktivitetar i perioden før avrekning mot statskassa (underkonto 1999)	-62 920 229
Sum endring i avrekna med statskassa *	-29 538 854
*Sum endring i avrekna med statskassa skal stemme med sum i endringskolonna ovafor.	

NOTE 7B

SAMANHENG MELLOM AVREKNA MED STATSKASSA OG MELLOMVÆRE MED STATSKASSA (BRUTTOBUDSJETTERTE VERKSEMDER)

B) FORSKJELLEN MELLOM AVREKNA MED STATSKASSA OG MELLOMVÆRE MED STATSKASSA	31.12.2017	31.12.2017	
	Spesifisering av bokført avrekning med statskassa	Spesifisering av rapportert mellomvære med statskassa	Forskjell
IMMATERIELLE EIGEDELAR, VARIGE DRIFTSMIDDEL OG FINANSIERING AV DESSE			
Immaterielle egedelar	36 336 142	0	36 336 142
Varige driftsmiddel *	1 208 345 526	0	1 208 345 526
Staten sin finansiering av immaterielle egedelar og varige driftsmiddel	-1 244 681 668	0	-1 244 681 668
Sum	0	0	0
FINANSIELLE ANLEGGSMIDDEL			
Investeringar i aksjar og andelar	14 000	0	14 000
Obligasjonar	0	0	0
Andre fordringar	987 750	992 750	-5 000
Sum	1 001 750	992 750	9 000
OMLØPSMIDDEL			
Behaldningar av varer og driftsmateriell	40 073 210	0	40 073 210
Kundefordringar	86 988 381	0	86 988 381
Opptente, ikkje fakturerte inntekter	0	0	0
Andre fordringar	8 901 997	451 984	8 450 013
Bankinnskott, kontantar og liknande	73 431	61 916	11 516
Sum	136 037 018	513 899	135 523 119
LANGSIKTIGE FORPLIKTINGAR OG GJELD			
Avsetningar langsiktige forpliktingar	0	0	0
Anna langsiktig gjeld	-379 100 000	-379 100 000	0
Sum	-379 100 000	-379 100 000	0
KORTSIKTIG GJELD			
Leverandørgjeld	-95 769 125	0	-95 769 125
Skuldig skattetrekk	-35 987 265	-35 987 265	0
Skuldige offentlege avgifter	-2 941 648	-2 085 593	-856 055
Avsette feriepengar	-83 743 452	0	-83 743 452
Mottatt forskotsbetaling	-19 716 236	0	-19 716 236
Anna kortsiktig gjeld	-48 996 338	-3 294 187	-45 702 151
Sum	-287 154 063	-41 367 044	-245 787 019
Sum	-529 215 295	-418 960 395	-110 254 900

Mellomvære med statskassa er sett saman av kortsiktige fordringar og gjeld som etter økonomiregelverket er rapportert til statsrekneskapet (S-rapport). Avrekna med statskassa viser finansieringa av verksemda sine netto omløpsmiddel.

Netto omløpsmiddel er sett saman av kortsiktige egedelar som behaldningar og kundefordringar, redusert for kortsiktig gjeld som leverandørgjeld og skuldige skattar og avgifter. Dersom verksemda har finansielle anleggsmiddel eller langsiktige forpliktingar inngår desse i utrekninga av avrekna med statskassa.

NOTE 8

TILSKOTSFORVALTING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN

	31.12.2017	31.12.2016
Tilskot til fiskerihamner	44 605 821	60 758 711
Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø	6 864 472	0
Tilskot til etatsmuseum	9 600 000	9 350 000
Tilskot til hamnesamarbeid	4 891 487	9 010 141
Differanse mellom verksemdrekneskap og kontantrekneskap	0	550 000
Sum utbetalningar av tilskot til andre	65 961 780	79 668 852

NOTE 9

INVESTERINGAR I AKSJAR OG ANDELAR

	Ervervs- dato	Tal aksjar	Eigardel	Stemme- del	Resultat i år i selskapet (2016)	Balanseført eigenkapital i selskapet (pr 31.12.16)	Balanseført verdi kapital- rekneskap	Balanseført verdi verksemd- rekneskap
Aksjar								
Framsenteret AS	12.02.2013	14	11,5%	11,5%	-10 181	1 289 044	14 000	14 000
Balanseført verdi 31.12.2017							14 000	14 000

NOTE 10

BEHALDNING AV VARER OG DRIFTSMATERIELL

	31.12.2017	31.12.2016
ANSKAFFINGSKOST		
Behaldningar anskaffa til internt bruk i verksemda	40 073 210	46 921 023
Sum anskaffingskost	40 073 210	46 921 023
UKURANS		
Ukurans behaldningar anskaffa til internt bruk i verksemda	0	0
Sum ukurans	0	0
Sum behaldning av varer og driftsmateriell	40 073 210	46 921 023

NOTE 11

KUNDEFORDRINGAR

	31.12.2017	31.12.2016
Kundefordringar til pålydende	85 979 735	89 376 594
Avsett til venta tap (-)	-3 209 272	-2 869 968
Sum kundefordringar	82 770 463	86 506 626

NOTE 12

OPPTENTE, IKKJE FAKTURERTE INNTEKTER / MOTTATT FORSKOTSBETALING

Opptente, ikkje fakturerte inntekter (fordring)	31.12.2017	31.12.2016
Andre inntektsperiodiseringar	4 217 917	0
Sum opptente, ikkje fakturerte inntekter	4 217 917	0
Mottatt forskotsbetaling (gjeld)	31.12.2017	31.12.2016
Losavgift, årsavgift	-15 331 339	-11 843 043
Sikkerhetsavgift, årsavgift	-4 384 897	-4 366 791
Sum mottatt forskotsbetaling	-19 716 236	-16 209 835

NOTE 13

ANDRE KORTSIKTIGE FORDRINGAR

	31.12.2017	31.12.2016
Forskotsbetalt løn	82 565	21 320
Reiseforskot	19 820	57 281
Personallån	532 516	346 307
Fordringar på NAV	946 058	1 448 268
Forskotsbetalt husleige (inkl. straum og andre kostnader lokale)	4 433 000	6 336 000
Forskotsbetalt tilbringarteneste BB	0	12 842 117
Andre kortsiktige fordringar	2 888 039	8 430 209
Sum andre kortsiktige fordringar	8 901 997	29 481 502

NOTE 14

BANKINNSKOT, KONTANTAR OG LIKNANDE

	31.12.2016	31.12.2015
Kontantbeholdninger	73 431	118 263
Sum bankinnskot, kontantar og liknande	73 431	118 263

NOTE 15

ANNA KORTSIKTIG GJELD

	31.12.2017	31.12.2016
Påløpt løn ved periodeslutt	-19 763 540	-17 585 513
Skuldige reiseutgifter ved periodeslutt	-2 639 000	-4 752 000
Avsett pensjonspremie til SPK, arbeidsgjevandel	654 256	0
Avsett kostnader/fartøysleige ism. slepeberedskap	-8 437 000	-8 806 900
Avsett bunkersbeholdning, fartøy	-3 417 000	-2 456 000
Avsette kostnader reparasjon og vedlikehold fartøy	-1 957 000	0
Avsette kostnader, flyovervåking	-1 537 000	0
Avsett påløpte investeringar, 2587AUU og 2468AUU	-1 850 263	-5 679 027
Avsette kostnader KYV Vest, ENC. 4.kv.2017	-2 250 000	0
Avsette kostnader KYV Nordland, sluttoppgjør Mesta AS	-2 000 000	0
Scope 2017, EU-øving	0	-5 407 000
Anna kortsiktig gjeld	-5 799 791	-11 967 604
Sum anna kortsiktig gjeld	-48 996 338	-56 654 044

NOTE 16

VAREKOSTNAD

	31.12.2017	31.12.2016
Innkjøp av driftsmaterialer	126 202	1 779 898
Frakt, toll og spedisjon	26 806	115 144
Beholdningsendring	-71 136	-4 591 391
Bygg- og anleggsentrepriser	59 687 746	115 070 011
Entrepriser – utdypingsanlegg	144 304 259	113 911 227
Entrepriser – landanlegg	25 361 904	38 588 020
Konsulenttenester utanfor rammeavtale	6 411 698	15 005 511
Rammeavtale for ingeniørtjenester for fund.naut.inst.	362 836	0
Rammeavtale ingeniørtjenester	7 240 623	18 237 453
Rammeavtale hydrografi/geodesi m/feltarbeid	12 137 755	13 288 923
Rammeavtale analyser m/feltarbeid	3 673 687	4 924 620
Rammeavtale miljø m/feltarbeid	16 588 067	24 381 054
Rammeavtale for samf.øk.analyser	5 646 201	6 584 055
Sum varekostnad	281 496 648	347 294 525

NOTE 17

ANNA LANGSIKTIG GJELD*

	31.12.2017	31.12.2016
Førebels oppgjør "Server" (Assuranceforeningen)	-130 000 000	-130 000 000
Førebels oppgjør "Full City" (Advokatfirma Ræder)	-176 000 000	-170 000 000
Førebels oppgjør "Godafoss" (Wikborg Rein & Co)	-73 100 000	-73 100 000
Assuranceforeningen, Crete Cement	0	-4 800 000
Sum anna langsiktig gjeld	-379 100 000	-377 900 000

* A-konto innbetalinger/førebels oppgjør frå forsikringsselskap knytt til oljevernaksjonar. Innbetalinger inntektsførast på det tidspunkt rettsprosessar er avslutta og endeleg oppgjør kan stadfestast.

NOTE 18

ANDRE LANGSIKTIGE FORDRINGAR

	31.12.2017	31.12.2016
Depositum (Husvære Trondheim)	74 750	42 750
Stående reiseforskot – statsloser	913 000	953 500
Sum andre langsiktige fordringar	987 750	996 250



NOTE 19

RESULTATSPESIFIKASJON FOR OPPDRAGENE NAVIGASJONSINSTALLASJONER, LOS OG TRAFIKKSENTRALER

Resultatrekneskapa viser samla inntekter og kostnader for oppdraga som er nemnde ovafor.

Inntektene kan delast i to hovedgrupper, sal til eksterne kundar, og sal til andre resultatområde i Kystverket. Kostnadene gir eit samlet bilete over påløpte kostnader for oppdraga.

Statsoppdragsinntektene inkluderer både dekning av påløpte kostnader ved drifta og dekning av investeringar som skal dekkast av staten.

Interne transaksjonar mellom dei tre oppdragsseiningane og andre resultatområde i Kystverket er ikkje eliminert ved presentasjon av resultatrekneskapet for navigasjonsinstallasjonar, los og trafikkentralar.

Oppdrag 1.3 Navigasjonsinstallasjoner	Rekneskap 2017 a	Budsjett 2017 b	Avvik c=b-a	Avvik% (c/b)*100	% forbruk av budsjett
Inntekt frå løyving	-393 351 190	-391 799 171	1 552 018	0%	100%
Sal og leieinntekter	-983 024	-485 000	498 024	-103%	203%
Andre driftsinntekter	-36 000	0	36 000		
Sum inntekter	-394 370 214	-392 284 171	2 086 042	-1%	101%
Varekostnader	928 484	2 460 000	1 531 516	71%	38%
Lønnskostnader	34 547 743	33 837 970	-709 773	-1%	102%
Avskrivningar	1 300 485	1 235 740	-64 744	-6%	105%
Andre driftskostnader	358 709 250	354 750 461	-3 958 789	1%	101%
Sum driftskostnader	395 485 962	392 284 171	-3 201 791	-1%	101%
Finansinntekter	-5538	0	5538		
Finanskostnader	5 748	0	-5 748		
Sum finans	210	0	-210		
Resultat	1 115 958	0	0		

Forklaring av resultat	Rekneskap	Budsjett
- Avvik bokførte avskrivningar mot budsjettet	64 744	0
- Avvik faktiske gebyrinntekter mot budsjetterte	0	0
- Avvik faktiske statsoppdragsinntekter mot budsjettet	-1 552 018	0
- Andre forhold: mindreforbruk driftskostnader, eks. avskrivningar	3 137 046	0
- Andre forhold: sals og leieinntekter, ikkje budsjettet	-498 024	0
- Andre forhold: andre inntekter, ikkje budsjettet	-36 000	0
- Andre forhold: finansposter, ikkje budsjettet	210	0
Resultat	1 115 958	0

NOTE 19 FORTS.

Oppdrag 2.1 Los	Rekneskap 2017 a	Budsjett 2017 b	Avvik c=b-a	Avvik% (c/b)*100	% forbruk av budsjett
Inntekt frå løyving**	-86 000 000	-86 000 000	0	0%	100%
Losavgiftinntekter	-688 676 131	-692 641 373	-3 965 242	1%	99%
Motpost avskrivningar *	-10 289 839	-8 707 365	1 582 474	-18%	118%
Sal og leigeinntekter	-190 500	0	190 500		
Gevinst ved sal av AM	-331 055	0	331 055		
Andre driftsinntekter	0	0	0		
Sum inntekter	-785 487 526	-787 348 738	-1 861 212	0%	100%
Varekostnader	0	0	0		
Lønskostnader	403 152 836	414 150 307	10 997 471	3%	97%
Avskrivningar	10 289 839	8 707 365	-1 582 474	-18%	118%
Andre driftskostnader	328 503 109	308 584 737	-19 918 372	-6%	106%
Sum driftskostnader	741 945 784	731 442 409	-10 503 375	-1%	101%
Finansinntekter	-1 580 019	0	1 580 019		
Finanskostnader	26 860	0	-26 860		
Sum finans	-1 553 159	0	1 553 159		
Resultat	-45 094 901	-55 906 329	-10 811 428	19%	81%

Forklaring av resultatet	Regnskap	Budsjett
- Avvik faktiske avskrivningar mot budsjettet	-1 582 474	0
- Avvik faktiske gebyrinntekter mot budsjettet (mindreinntekt)	3 965 242	0
- Andre forhold: mindreforbruk driftskostnader	10 503 375	0
- Andre forhold: gevinst ved sal av AM, ikkje budsjettet	-331 055	0
- Andre forhold: andre driftsinntekter, ikkje budsjettet	-190 500	0
- Andre forhold: finansposter, ikkje budsjettet	-1 553 159	0
- Andre forhold: budsjettet resultat eks. avskrivningar	-55 906 329	-55 906 329
Resultat	-45 094 901	-55 906 329

* I samsvar med forpliktingsmodellen som pilotprosjektet for innføring av periodiseringsprinsippet i staten tilrår, skal årlege investeringar avsettast i balansen og reverserast i takt med avskrivningar. Dette medfører at det vil påløpe ei kalkulatorisk inntekt lik årlege avskrivningar.

** Frå 2016 er oppdragsområde 21* finansiert med ein statleg andel på kr 86 millionar

NOTE 19 FORTS.

Oppdrag 2.2 Trafikksentraler (eks. Vardø VTS)	Rekneskap 2017 a	Budsjett 2017 b	Avvik c=b-a	Avvik% (c/b)*100	% forbruk av budsjett
Inntekt frå løyving*	-8 479 000	-8 479 000	0	0%	100%
Sikkerhetsavgiftinntekter	-104 531 381	-95 241 627	9 289 754	-10%	110%
Motpost avskrivningar	-18 576 451	-13 558 847	5 017 605	-37%	137%
Sal og leieinntekter	-	-	0		
Andre driftsinntekter	0	0	0		
Sum inntekter	-131 586 832	-117 279 474	14 307 359	-12%	112%
Varekostnader	6 925	-	-6 925		
Lønskostnader	72 642 413	77 031 027	4 388 614	6%	94%
Avskrivningar	18 576 451	13 558 847	-5 017 605	-37%	137%
Andre driftskostnader	21 070 121	20 352 693	-717 428	-4%	104%
Sum driftskostnader	112 295 910	110 942 567	-1 353 343	-1%	101%
Finansinntekter	-2 775	-	2 775		
Finanskostnader	702	-	-702		
Sum finans	-2074	0	2074		
Resultat	-19 292 996	-6 336 907	12 956 089	-204%	304%

Forklaring av resultatet	Rekneskap hittil	Budsjett hittil
- Avvik faktiske avskrivningar mot budsjettet	-5 017 605	
- Avvik faktiske gebyrinntekter mot budsjettet (meirinntekt)	-9 289 754	
- Andre forhold: merforbruk driftskostnader	1 353 343	
- Andre forhold: sal, leieinntekter og andre inntekter	0	
- Andre forhold: finansposter, ikkje budsjettet	-2073,54	
- Andre forhold: budsjettet driftsresultat utanom avskrivningar	-6 336 907	-6 336 907
Resultat	-19 292 996	-6 336 907

* Frå 2016 er oppdragsområde 22* (eks Vardø VTS) finansiert med ein statleg andel på kr 8,479 millionar.

VEDLEGG 1

OVERSIKT OVER PROSJEKT INNAN FARLEISTILTAK I 2017

Farleistiltak (tal i millionar kroner)

A: Farleistiltak	Intern prosjekt-kalkyle per 1.1.17	Endring i kalkyle	Kalkyle per 31.12.17	Fullføringsgrad i%	Status framdrift	Status økonomi	Status
Innsegling Leirpollen	124	7	131	5%	Prosjektet omfattar utdjuving av innseglinga til Leirpollen. Tiltaket ligg i eit område med fleire verneområde og med faktorar som gjer gjennomføringa av prosjektet utfordrande. Det føregår framleis utgreiingar og avklaringsprosessar som vil vere førande for når prosjektet kan starte opp, og eventuelt gjennomførast.	Ihht plan	Usikker framdrift
Gjennomsegling Grøtøyleden	110	-3	107	95%	Prosjektet omfattar utdjuving av eksisterande farlei samt nymerking. Prosjektet er planlagt å gå over 2 år med slutføring i 2018.	Netto auke i totalprognosen sidan igangsetting er på 12 mill. kr. grunna auka mengde fjell i området.	
Innsegling Grenland	102	1	103	4%	Prosjektet omfattar utdjuving og merking av farleia gjennom Kalvenløpet og Gamle Langesund. Tiltaket vil ha betydning for å kunne ta inn større skip til terminalane i Breivik, Herøy og Rafnes og gi ein meir effektiv bruk av farleia. Prosessen knytt til søknad om mudre- og dumpetillating medfører at prosjektet sin start blir i medio 2018.	Ihht plan	Gult grunna endra framdrift, seinare slutføring
Innsegling til Bodø	165	23	187	38%	Prosjektet omfattar forlenging av eksisterande kai (for å unngå undergraving ved utdjuving), utdjuving og nymerking. Prosjektet er planlagt å gå over 3 år med slutføring i 2019. Arbeidet med trinn 1 (forlenging av eksisterande kai) er slutført.	Igangsetting av trinn 2 som omfattar utdjuving er flytt til medio 2018. Forventa totalkostnad for prosjektet er auka med 23 mill. kroner i 2017 og kan relaterast til den delen av prosjektet som omfattar mudring og lagring av forureina masser.	Gult grunna endra framdrift, seinare slutføring og auka kostnader
Innsegling Tromsø	70	17	87	86%	Prosjektet omfattar utdjuving og nymerking av farleia inn til Tromsøhamn. Tiltaket vil gi sikrere og enklare manøvrering samt redusere seglingsdistansen (85 Nm en veg). Restrerande arbeid med slutføring vil være gjennomført innan våren 2018.	Auke i kalkyla skuldast ny mobilisering av entreprenør etter stopp grunna kvalsesong i 2016 og remobilisering, samt større kostnader enn antatt på fundament for sjømerker.	
Stad Skipstunnel forprosjekt	32	9	41	84%	Arbeidet med forprosjekt og reguleringsplan er i samsvar til plan, og vart levert våren 2017.	Auka kostnader skuldast undersøkingar og analyser, mellom anna til CFD-modulering, samt montering av vindmaster.	
Innsegling Oslo	208	12	221	100%	Den delen av prosjektet som omfatta utdjuvinga vart gjennomført i samsvar med plan trass utfordringar knytt til endra krav til prosjektet sine rammer. Den delen av prosjektet som omfatta etablering av ei betydeleg mengde nye navigasjonsinnretningar vart slutført i løpet av 1.halvdel 2017.	Netto auke i totalprognosen sidan igangsetting er på 84 mill. kroner og skuldast endra krav til prosjektet. Trass desse utfordringane blei framdrifta i samsvar med plan.	Gult grunna auka kostnader på del 1

Olstokvær	49	1	50	100%	Prosjektet er ferdigstilt.	I samband med utfordringar knytt til bygging av navigasjonsinstallasjonen "Gåsværbåen" vart avtalen med entreprenør heva. Ny entreprenør vart kontrahert og prosjektet er ferdigstilt. Hevinga av avtalen medførte ein rettstvist, der Kystverket til slutt blei frikjent (sak avvist til Høgsterett)	Retts sak avslutta
Innsegling Borg del II	1		1	100%	lhht plan	I revidert budsjett vart det tildelt 1 mill. kroner.	
SUM	861	59	920				

VEDLEGG 2

OVERSIKT OVER PROSJEKT INNAN FISKERIHAMNER I 2017

Fiskerihamntiltak (tal i millionar kroner)

B: Fiskerihamnetiltak	Intern prosjekt-kalkyle per 1.1.17	Endring i kalkyle	Kalkyle per 31.12.17	Fullføringsgrad i%	Status framdrift	Status økonomi	Risikovurdering
Mehamn	53	-17	35	48%	Prosjektet omfattar bygging av ein molo frå Hamneset. Tiltaket vil betre liggeforholda og gi grunnlag for auka regularitet for rutegående trafikk. Prosjektet er starta opp hausten 2017 og skal sluttførast i 2018.	Kalkylen er redusert som følge av at anbodet på entreprisekontrakten vart lågare enn antatt.	
Båtsfjord	128	14	143	65%	Prosjektet omfattar utdjuping på tre stader i hamna. Tiltaket gir sikrere manøvrering og framkomst til kaiene samt auka liggeareal for kystfiskeflåten. Prosjektet starta opp i 2016 og ferdigstillast i 2018.	Auka kostnader er knytt til utdjuping inn til kai som hovudprosjektet ikkje var prosjektert med.	
Napp	65	9	74	100%	Prosjektet omfattar utdjuping samt molo. Overskotsmassar vert nytta til nytt landareal. Tiltaket vil gi betre liggeforhold i hamna og betre tilgjengelegheit for fiskeflåten. Prosjektet er slutført.	Auka kostnader er knytt til meir fjell enn berekna og endra deponiløysingar på grunn av funn av kokegroper.	
Hovden	21	1	22	92%	Prosjektet omfattar utdjuping samt nymerking. Utdjupinga er ferdigstilt. Merkearbeidet sluttførast i 2018.	Totalkostnaden på prosjektet har auka med 6 mill. kroner sidan igangsetting, noko som er knytt til endra tekniske løysningar på ein større navigasjonsinstallasjon, samt auka kostnader på mudringsarbeidet.	
SUM	267	7	274				

VEDLEGG 3

STATUS FOR REVIDERT HANDLINGPLAN FOR GJENNOMFØRING AV TILTAKA FORESLÅTT I BEREDSKAPSANALYSA OM AKUTT FORUREINING FRÅ SKIPSTRAFIKK 2011 (BEREDSKAPSANALYSA)

Tiltak		Status	Merknad
1	Nye multifunksjonsfartøy		Følger planen for fartøyfornying. Tre multifunksjonsfartøy er levert Kystverket og kontrakt for bygging av OV Ryvingen vart signert i februar 2017, med planlagt leveranse i oktober 2018.
2	Oljevernutstyr på statlege slepebåtar		Gjennomført.
3	Hurtig innringning		Gjennomført.
4	Tilgang på fartøy med oljevernsertifikat		Gjennomført. To fartøy knytt til Svalbard vart oljevernsertifisert i 2016, men det er for tida ikkje sett av driftsmidlar for signering av beredskapsavtaler.
5	Strandreineutstyr		Gjennomført.
6	Akutfase strand		Gjennomført.
7	Lenser for høgare hastighet		Gjennomført.
8	Auke depotmannskap		Tiltaket er ikkje sett i verk. Kystverket har levert anbefalingar for ein heilskapleg depotstruktur. Vidare prosess vil få konsekvensar for korleis tiltaket skal gjennomførast. Ei auke i talet på aksjonsdagar frå 10 til 20 er anbefalt framfor å auke med fleire depotmannskap.
9	Kompetanseheving		E-læringstiltak er sett i verk for å styrke kapasitet og evne til å nå flest mogleg folk som har behov for å auke deira kompetanse innan beredskap mot akutt forureining.
10	Beslutningsstøtteverktøy		Dette tiltaket er ein kontinuerleg prosess for å sikre god og tilstrekkeleg kvalitet på relevante digitale verktøy som vert nytta i samband med vakt og aksjonar. Tiltaket vil derfor aldri bli avslutta.
11	Oljedeteksjonsutstyr		Delvis gjennomført. To av fartøya til Kystvakten har fått montert kjølt IR-kamera, av totalt fem. Det er inngått kontrakt for leveranse av kjølt IR til KV Harstad, KV Bergen, KV Sortland, KV Barentshav og KV Svalbard. Systema er levert, montert og opplæring er gjennomført.
12	Statleg dispergeringsberedskap		Rapport med forslag til konsept for statleg dispergeringsberedskap overlevert til Samferdsledepartementet januar 2018.
13	"Olje i is"-pakkar		I prosess. Det er inngått kontrakt med leverandør om leveranse av tre isforsterka oljelensesystem til Svalbard, Vadsø og Horten. Systema vart levert i løpet av 2017. Vinterisert oljeopptakar er under utvikling i teknologiutviklingsprogrammet Oljevern 2015, og innkjøp vil vere avhengig av sluttresultatet i prosjektet.
14	Støtteordning IUA		I 2017 fekk Kystverket 13 søknadar om støtte frå IUA. Totalt 11 IUA har mottatt støtte på til saman 2,05 mill. kroner.
15	Styrking kommunar/ IUA		Tiltak gjennomført
16	Mellomdepoter		Tiltak gjennomført



KYSTVERKET

KYSTVERKET

Telefon 07847

Postboks 1502

6025 Ålesund

post@kystverket.no

www.kystverket.no



KYSTVERKET
Org. nr.: 874783242

Riksrevisjonens beretning

Til Kystverket

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Riksrevisjonen har revidert Kystverkets årsregnskap for 2017. Årsregnskapet består av ledelseskomentarer, oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapportering og virksomhetsregnskap, inklusiv noter til årsregnskapet for regnskapsåret avsluttet per 31. desember 2017.

Bevilgnings- og artskontorrapporteringen viser at 1 727 966 794 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet. Virksomhetsregnskapet viser at resultatet av periodens aktiviteter er 62 920 299 kroner og at summen av tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten er 65 961 780 kroner.

Etter Riksrevisjonens mening gir Kystverkets årsregnskap et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter i 2017 og av aksjer og mellomværende med statskassen per 31. desember 2017, i samsvar med regelverk for statlig økonomistyring. Vi mener videre at årsregnskapet gir et rettvise bilde av virksomhetens resultat for 2017 og av eiendeler, gjeld og statens kapital per 31. desember 2017, i samsvar med statlige regnskapsstandarder (SRS).

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig revisjon (ISSAI 1000–2999). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet under «Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet». Vi er uavhengige av virksomheten slik det kreves i lov og instruks om Riksrevisjonen og de etiske kravene i ISSAI 30 fra International Organization of Supreme Audit Institutions (INTOSAI's etikkregler), og vi har overholdt de øvrige etiske forpliktelsene våre i samsvar med disse kravene og INTOSAI's etikkregler. Etter vår oppfatning er revisjonsbevisene vi har innhentet, tilstrekkelige og hensiktsmessige som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon i årsrapporten

Ledelsen er ansvarlig for årsrapporten, som består av årsregnskapet (del VI) og øvrig informasjon (del I–V). Riksrevisjonens uttalelse omfatter revisjon av årsregnskapet og virksomhetens etterlevelse av administrative regelverk for økonomistyring, ikke øvrig informasjon i årsrapporten (del I–V). Vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese den øvrige informasjonen i årsrapporten. Formålet er å vurdere om det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen, årsregnskapet og kunnskapen vi har opparbeidet oss under revisjonen. Vi vurderer også om den øvrige informasjonen ser ut til å inneholde vesentlig feilinformasjon. Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon, er vi pålagt å rapportere dette i revisjonsberetningen.

Det er ingenting å rapportere i så måte.

Ledelsens og det overordnede departementets ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide et årsregnskap som gir et dekkende og rettviseende bilde i samsvar med henholdsvis regelverk for økonomistyring i staten og de statlige regnskapsstandardene (SRS). Ledelsen er også ansvarlig for å etablere den interne kontrollen som den mener er nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Det overordnede departementet har det overordnede ansvaret for at virksomheten rapporterer relevant og pålitelig resultat- og regnskapsinformasjon og har forsvarlig internkontroll.

Riksrevisjonens oppgaver og plikter

Målet med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som gir uttrykk for Riksrevisjonens konklusjon. Betryggende sikkerhet er et høyt sikkerhetsnivå, men det er ingen garanti for at en revisjon som er utført i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig revisjon (ISSAI 1000–2999), alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir ansett som vesentlig dersom den, enkeltvis eller samlet, med rimelighet kan forventes å påvirke de beslutningene brukere treffer på grunnlag av årsregnskapet.

Vi utøver profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen, i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og ISSAI 1000–2999.

Vi identifiserer og anslår risikoene for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten den skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Videre utformer og gjennomfører vi revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer og innhenter tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon ikke blir avdekket, er høyere for feilinformasjon som skyldes misligheter, enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil. Grunnen til det er at misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, feilpresentasjoner eller overstyring av intern kontroll.

Vi gjør også følgende:

- opparbeider oss en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige ut fra omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om hvor effektiv virksomhetens interne kontroll er
- evaluerer om regnskapsprinsippene som er brukt, er hensiktsmessige, og om regnskapsestimater og tilhørende opplysninger som er utarbeidet av ledelsen, er rimelige
- evaluerer den totale presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene
- evaluerer om årsregnskapet representerer de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et dekkende og rettviseende bilde i samsvar med henholdsvis regelverk for økonomistyring i staten og de statlige regnskapsstandardene (SRS)

Vi kommuniserer med ledelsen og informerer det overordnede departementet, blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og når revisjonsarbeidet skal utføres. Vi vil også ta opp forhold av betydning som er avdekket i løpet av revisjonen, for eksempel svakheter av betydning i den interne kontrollen.

Når det gjelder forholdene som vi tar opp med ledelsen og informerer det overordnede departementet om, tar vi standpunkt til hvilke som er av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet, og avgjør om disse skal regnes som sentrale forhold ved revisjonen. De beskrives i så fall i et eget avsnitt i revisjonsberetningen, med mindre lov eller forskrift hindrer offentliggjøring. Forholdene omtales ikke i beretningen hvis Riksrevisjonen beslutter at det er rimelig å forvente at de negative konsekvensene av en slik offentliggjøring vil være større enn offentlighetens interesse av at saken blir omtalt. Dette vil bare være aktuelt i ytterst sjeldne tilfeller.

Dersom vi gjennom revisjonen av årsregnskapet får indikasjoner på vesentlige brudd på administrative regelverk for økonomistyring, gjennomfører vi utvalgte revisjonshandlinger for å kunne uttale oss om hvorvidt det er vesentlige brudd på slike regelverk.

Uttalelse om øvrige forhold

Konklusjon knyttet til administrative regelverk for økonomistyring

Vi uttaler oss med moderat sikkerhet om hvorvidt vi er kjent med forhold som tilsier at virksomheten har disponert bevilgningene på en måte som i vesentlig grad strider mot administrative regelverk for økonomistyring. Uttalelsen bygger på ISSAI 4000-serien for etterlevelsesrevisjon. Moderat sikkerhet for uttalelsen oppnår vi gjennom revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi finner nødvendige.

Basert på revisjonen av årsregnskapet, er vi ikke kjent med forhold som tilsier at virksomheten har disponert bevilgningene i strid med administrative regelverk for økonomistyring.

Oslo; 27.04.2018

Etter fullmakt

Tora Struve Jarlsby
ekspedisjonssjef

Terje Ottesen
avdelingsdirektør

Dokumentet er ekspedert digitalt og har derfor ingen håndskreven signatur