KYSTVERKET

ÅRSMELDING 2018

Båsundskjæret i Vågsfjorden.
(Foto: Guttorm Tomren/Kystverket)

Forside: Lettbåt på vei fra OV Ryvingen.
(Foto: Sveinung Nedregotten/Kystverket)

INNHALD

KAPITTEL 1 LEIAREN SI FRÅSEGN 4
KAPITTEL 2 INTRODUKSJON TIL VERKSEMD OG HOVUDTAL 7
KAPITTEL 3 AKTIVITETAR OG RESULTAT 12
Samferdselsdepartementet sine prioriteringar i tildelingsbrevet til Kystverket 14
Hovudmål 1 – Framkome 17
Hovudmål 2 – Transportsikkerheit 23
Hovudmål 3 – Klima og miljø 34
Hovudmål 4 – Beredskap mot akutt forureining 40
Artikkel: Største oljevernaksjonen sidan 2011 44
Andre føresetnader og krav 52
KAPITTEL 4 STYRING OG KONTROLL I VERKSEMDA 53
KAPITTEL 5 VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTER 58
KAPITTEL 6 LEIAREN SINE KOMMENTARAR TIL ÅRSREKNESKAPEN FOR 2018 60
ÅRSREKNESKAP PER 31.12.2018 62

KAPITTEL 1
LEIAREN SI FRÅSEGN

2018 har vore eit aktivt og utfordrande år med høg måloppnåing.

Vi har gradvis styrka kompetansen og kapasiteten vår som transportetat. Gjennom omlegginga til strekningsvis planlegging av farleistiltak kan vi betre sjå verkemidla våre i samanheng. Omlegginga gir breiare brukarmedverknad, legg til rette for ein gjennomgåande standard på strekningane og effektiv ressursbruk.

I samsvar med Stortingets vedtak, førebur vi overføring av ansvaret for fiskerihamnene til dei nye folkevalde regionane. Målet er å overlevere eit oversiktleg og dokumentert grunnlag som er egna til å føre ansvaret vidare på ein god måte. Arbeidet er gjort i tråd med planane, og vi har hatt tett dialog med fylka.

Vi forvaltar mellom anna insentivordninga for overføring av gods frå veg til sjø, som er eitt av fleire tiltak som skal stimulere til meir godstransport på sjø. Prosjekta som har fått støtte til no forventast å gi ei årleg overføring av éin million tonn gods. Ordninga bidreg til å styrke nærskipsfarta, gir klima- og miljøgevinst, betrar transportsikkerheita og frigjer kapasitet på norske vegar.

Effektiviseringa av lostenesta går føre som planlagt. For andre år på rad, vil vi i 2019 få ein realnedgang i avgiftsnivået i tråd med dei politiske ambisjonane. Dei siste åra har det òg vore ein reduksjon i sikkerheitsavgiftene. Samla legg dette til rette for å styrke nærskipsfarta.

Eit systematisk arbeid med tiltak som fremjar sjøsikkerheit, gjer at Noreg framleis har eit høgt nivå på transportsikkerheita. Investeringane vi har gjort i mellom anna AIS, utvikling av maritim breibandsradio og modernisering av sjøtrafikksentralane gir betra sjøsikkerheita – også i nordområda. Det er få ulykker og låge tal på omkomne i sjøtrafikken.

Når det likevel skjer hendingar, har vi ein god beredskap mot akutt forureining. Investeringane i både kompetanse og utstyr har kome til nytte – og hendinga med Northguider på Svalbard aktualiserer behovet for god beredskap i nordområda.

Dei nye multifunksjonsfartøya våre – som blir nytta både til vedlikehald av infrastruktur og i beredskapen mot akutt forureining – er ein viktig ressurs. Det fjerde fartøyet, OV Ryvingen, vart overlevert Kystverket i 2018 – samstundes utløyste vi opsjon på det femte. Det prisvinnande fartøyet

Kystdirektør Einar Vik Arset.
(Foto: Olav Helge Matvik/Kystverket)

har fleire innovative løysingar for redusert energibruk, lågare utslepp og redusert støy. Forbruket av drivstoff og klimagassutslepp vert redusert med om lag 35 prosent samanlikna med dei første multifunksjonsfartøya. Gjennom desse investeringane er staten pådrivar for innovasjon innan bruk av fornybar energi i skipsfarta.

Riksrevisjonen har påpeika kritikkverdige forhold i styringa vår av verksemda. Kritikken omhandlar mellom anna at det er manglar i våre styringssystem og at vi ikkje kan måle og dokumentere at ressursbruken er effektiv. Vi tek kritikken på største alvor. Fleire tiltak er, og vil bli, sett i verk for å rette opp manglane.

Det interne arrangement Kyst 2018, med tema verktøy for framtida, var ein suksess. På ein positiv måte har etaten retta merksemda mot Kystverket i framtida – og dermed behovet for å tilpasse oss endringane som kjem i åra framover. Dette blir vidare følgt opp i perspektivanalysa *Kystverket mot 2050*.

Samla sett er eg godt nøgd med innsatsen til medarbeidarane, og mellombels leiar har tatt godt vare på verksemda i 2018. Eg ser fram til å ta roret og samarbeide med dei tilsette – som har høg kompetanse, fagleg stoltheit, vilje og evne til å levere eit resultat som svarar godt med visjonen og dei overordna måla.

Ålesund 15.3.2019

Einar Vik Arset
kystdirektør

MS Ona ryddar tømmer ved Flatanger.
(Foto: Kystverket)

KAPITTEL 2
INTRODUKSJON TIL VERKSEMD OG HOVUDTAL

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

Kystverket er eit ordinært forvaltingsorgan, og høyrer inn under Samferdselsdepartementet. Stortinget fastset budsjettrammene ved vedtak i dei årlege budsjettproposisjonane. Rammene vert delegert til etaten ved tildelingsbrev frå departementet. Om lag ein tredjedel av verksemda er finansiert av avgifter betalt av brukarane som nyttar tenestene våre.

SAMFUNNS-OPPDRAGET

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 førebyggande 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.

HOVUDMÅL 2018

FRAMKOME

Betre framkome for personar og gods i heile landet.

TRANSPORTSIKKERHEIT

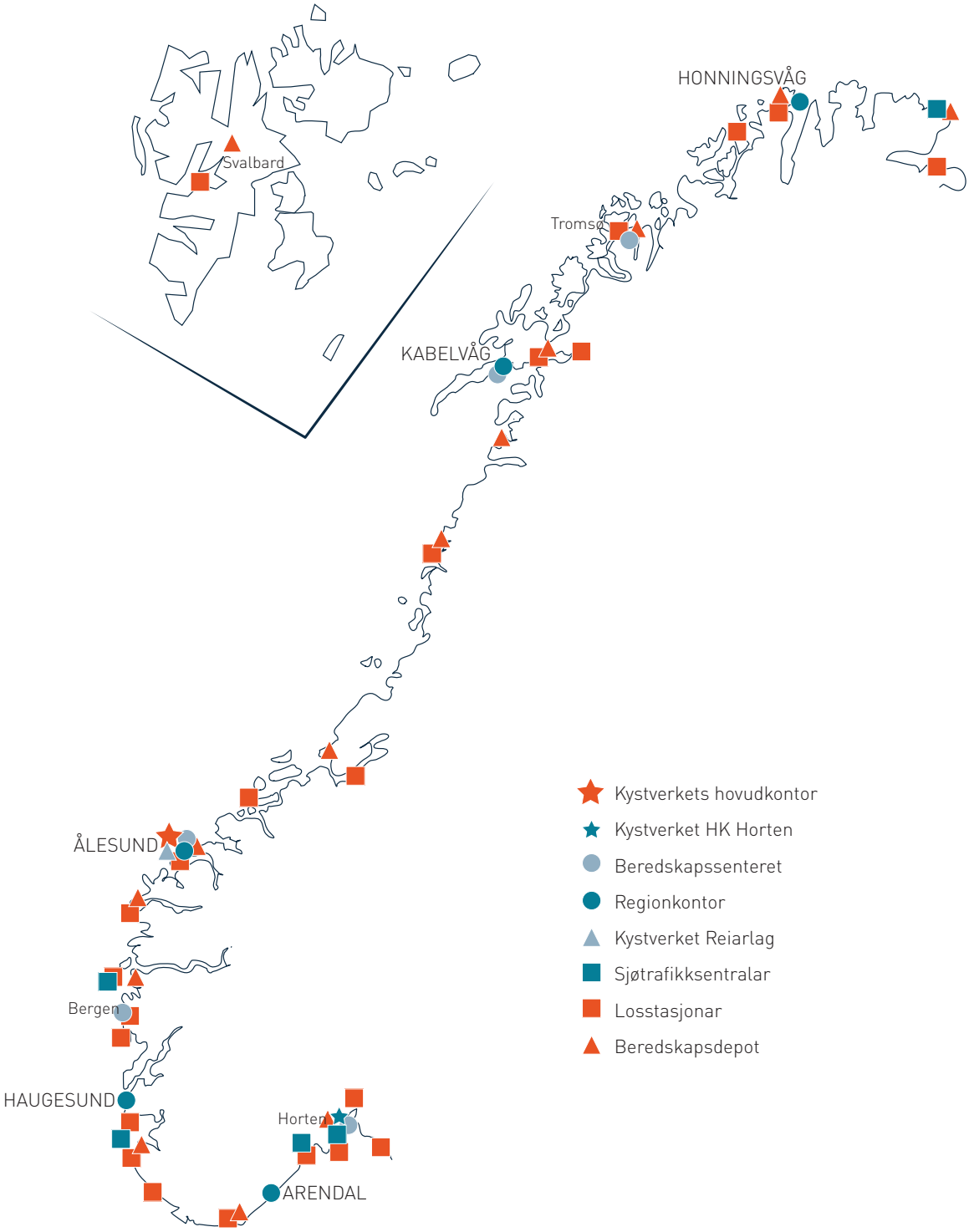
Redusere trafikkulykkene i tråd med nullvisjonen.

KLIMA OG MILJØ

Redusere klimagassutsleppa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppsamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar.

BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

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



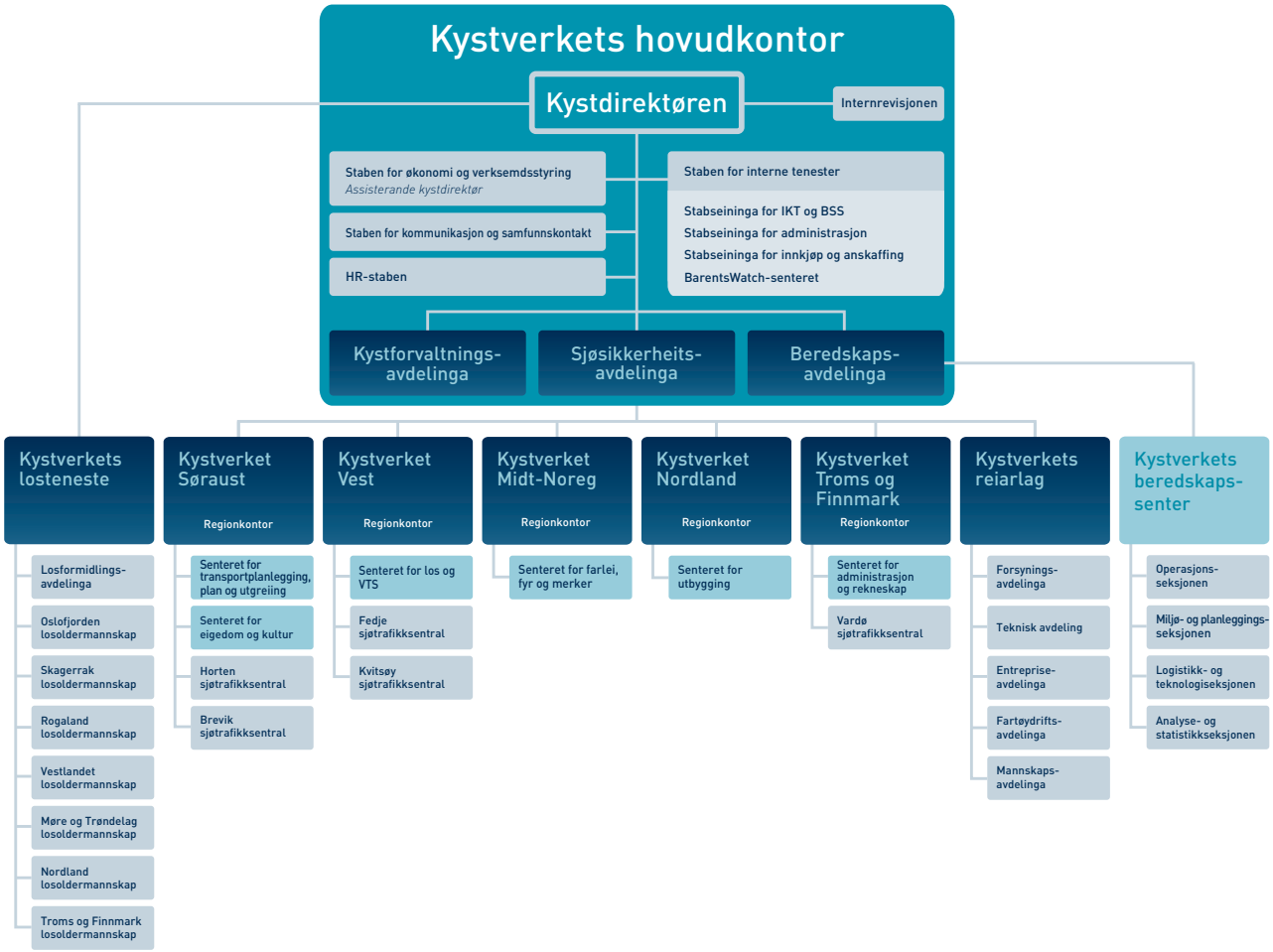
Vi utøver myndigheit etter hamne- og farvasslova, loslova, forureiningslova og svalbardmiljølova.

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 eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og medverker til omstilling til lågutsleppsamfunnet. Målet for statleg beredskap mot akutt forureining er å hindre eller avgrense miljøskade som følge av akutt forureining i norske havområde eller på norsk territorium.

Figur 1 Organisasjonskart



ORGANISASJON OG LEIING

Kystdirektøren er øvste leiar i Kystverket, og hovudkontoret er øvste styringsorgan. Regionane, reiarlaget, lostenesta og beredskapssenteret 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 i reiarlaget og lostenesta samt regionkontoret i Midt-Noreg. Dei fire andre regionkontora er lokalisert i Arendal (Søraust), Haugesund (Vest), Kabelvåg (Nordland) og Honningsvåg (Troms og Finnmark).

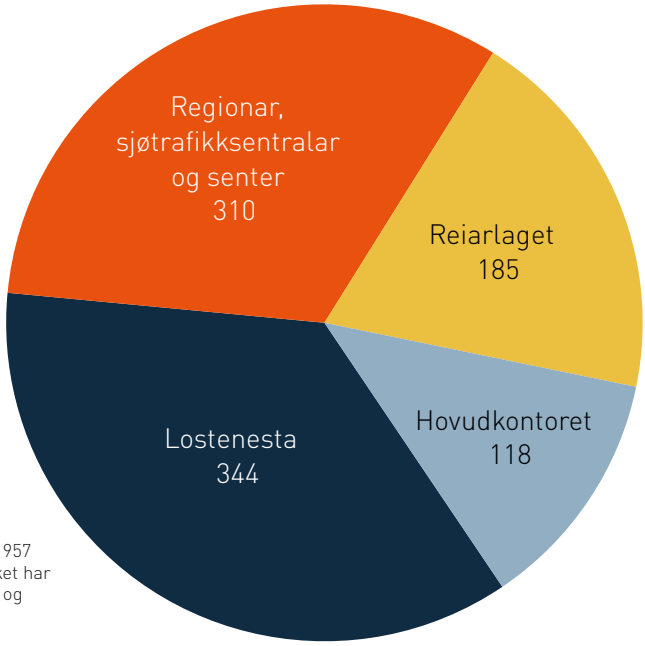
ØVSTE LEIING I 2018:

Kystdirektør
Per Jan Osdal (frå 5. mars 2018 til 4. februar 2019)

Avdelingsdirektørar
Sven Martin Tønnessen, Kystforvaltningsavdelinga
Arve Dimmen, Sjøsikkerheitsavdelinga
Johan Marius Ly, Beredskapsavdelinga

Stabsdirektørar
Anne Gunn Mostad, HR-stab
Solveig Moe Frøland, Stab for kommunikasjon- og samfunnskontakt
Lidvard Måseide, Stab for interne tenester
Bente Anita Rem Bjørkedal, Stab for økonomi- og verksemdsstyring (frå 5. mars 2018 til 4. februar 2019)

Figur 2 Fordeling av årsverk



Figuren syner fordelinga av etaten sine 957 årsverk på dei ulike einingane. Kystverket har flest tilsette innanfor regionalt nærvær og operativ tenesteyting.

PRESENTASJON AV EIT UTVAL HOVUDTAL OG INDIKATORAR

Tabell 1 Nøkkeltal (alle beløp i 1 000 kroner)

	2016	2017	2018
Talet på tilsette per 31.12	999	973	964
Talet på årsverk	990	965	957
Samla tildeling post 01–99 *)	3 117 920	2 990 958	3 071 924
Utnyttingsgrad post 01–29 *)	91,8%	93,1 %	92,9 %
Driftskostnadar	2 582 720	2 288 695	2 214 191
Prosentdel løn av driftskostnadar	38,16 %	40,61 %	43,09 %
Prosentdel konsulent av driftskostnadar	4,30 %	2,77 %	3,49 %
Sjukefråvær	3,94 %	4,29 %	4,14 %
Oppretthaldingsgrad	207,81 %	156,42 %	246,16 %

* Tala er etter kontantprinsippet. Andre tal er etter periodiseringsprinsippet

Tabell 2 Indikatorar for drifts- og administrasjonseffektivitet

	2016	2017	2018
KPI1: Årsverkutgift	940 619	960 401	1 002 397
KPI2: Totalutgift per årsverk	2 343 929	2 230 614	2 154 268
KPI3: Lønsutgiftsdel	0,40	0,43	0,47
KPI4: Del av administrative utgifter	0,08	0,08	0,09
KPI5: Administrative utgifter per årsverk	188 262	182 513	199 189

Tala er etter kontantprinsippet.

Tabell 3 Volumtal for verksemda

	2016	2017	2018
Tal på fullførte farleitiltak	5	2	4
Tal på fullførte fiskerihamnetiltak	5	1	3
Ventetid på los (> 1 time venting)	1,4%	1,4%	1,8%
Vedlikehaldsetterslep navigasjonsinnretningar (i mill. kroner)	1 207	1 085	951
Oppetid på maritim infrastruktur	99,7 %	99,8 %	99,8 %
Tal på lospliktige seglas	108 474	110 982	118 151
Prosentdel seglas med farleisbevis	63 %	62,6 %	65,5%
Tal på seglingsklareringar VTS	408 176	413 749	423 319
Tal på tilsyn ISPS	214	217	226
Tal på tilsyn bulk	25	27	25
Tal på meldingar om akutt forureining	1 334	1 297	1 120
Tal på statlege aksjonar	0	1	1
Tal på ulykker med akutt forureining	52	68	55
Tal på miljøskadelege utslepp frå skipsvrak	0	0	0

Hovudtal og indikatorar vert nærare forklart i kapittel 3.

Utvær fyr, som er motiv på ny 50-kronersetel.
(Foto: Kystverket)

KAPITTEL 3 AKTIVITETAR OG RESULTAT

Resultata for året blir vurdert som gode – og dei vesentlege resultatmåla er nådd.

Insentivordninga er eit av fleire tiltak som skal stimulere til meir godstransport på sjø. Prosjekta som har fått støtte til no, forventast å gi ein årleg overføring av éin million tonn gods. Ordninga vurderast som eit effektivt tiltak for å nå måla om godsoverføring i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP 2018–2029), og bør vidareførast. Ordninga har positiv verknad for klima og miljø.

Vi forventar at endra metodikk for planlegging av farleistiltak vil gi meir effektiv ressursbruk, og i større grad sikre at vi kan møte brukarane sine behov. Samstundes vil dette bidra til å oppretthalde eller betre konkurransevilkåra for sjøtransporten.

Fiskerihamnene skal overførast til dei nye folkevalde regionane frå 2020, og vi har laga eit grunnlag som skal sikre prosessen og god kompetanseoverføring.

Arbeidet med å vedlikehalde, fornye og modernisere navigasjonsinfrastruktur held fram, og er viktig for å sikre god transportsikkerheit og framkome.

Vedlikehaldsetterslepet er ytterlegare redusert, men for å nå målet i NTP 2018–2029 om å fjerne vedlikehaldsetterslepet innan 2023, må vi auke innsatsen i åra som kjem.

Oppetida på infrastrukturen er framleis god. Vi har starta arbeidet med ei generell modernisering av navigasjonsinnretningane, der mellom anna sektorlyktene blir lagt om til IALA standarden.

Verktøyet AISyRisk, som er under utvikling, skal nyttast til å utrekne sannsynet for ulykker i norske farvatn og identifisere risikoområda. Dette vil gi oss eit betre grunnlag for å analysere og prioritere tiltak som vil betre framkoma, transportsikkerheita og beredskapen mot akutt forureining.

Hendingane med fregatten KNM Helge Ingstad og trålaren Northguider har utforda våre tenester og aktivitetar på fleire område. Det er viktig for heile verksemda å ta lærdom av det som skjedde både før, under og etter ulykka.

Etter hendinga med fregatten vart det sett i verk ein statleg aksjon mot akutt forureining. Den statlege aksjonen, som vart avslutta 3. mars 2019, var vellukka og utan miljøkonsekvensar av betydning.

Aktivitetsnivået i Arktis og nærliggande område aukar, og i 2018 følgde vi ferda til det største containerskipet som nokon gang har segla gjennom Nordaustpassasjen. Dei seinare åra har vi arbeidd for å styrke sjøsikkerheita og beredskapen mot akutt forureining i nordområda. Fleire forskings- og utviklingsprosjekt er satt i gang for å bygge kompetanse og kapasitet for handtering av akutt forureining i islagte farvatn. Også hendinga med trålaren Northguider som havarerte i Hinlopenstredet på Svalbard gav oss viktige erfaringar om handtering av hendingar i desse farvatna. Investeringane i mellom anna AIS (landbasert og satellittar), utvikling av maritim breibandsradio og modernisering av sjøtrafikksentralane har bidrege til betra sjøsikkerheit og beredskap i nordområda.

NÆRARE OM NØKKELTALA

Figur 3 syner korleis den samla løyvinga er nytta. Av den samla aktiviteten er om lag 1/3 brukarfinansiert og 2/3 statsfinansiert. Hovudmål 2 transportsikkerheit er det største området i kroner, og inneheld både navigasjonsinfrastruktur og lostenesta.

Det er ikkje gitt øyremerka løyvingar innanfor hovudmål 3 klima og miljø. Alle val og anskaffingar vi gjer vil potensielt, og i ulik grad, påverke miljøet. Aktivitetane innanfor dette målet er integrert i heile verksemda, og ressursbruken er derfor ikkje synleg i figuren.

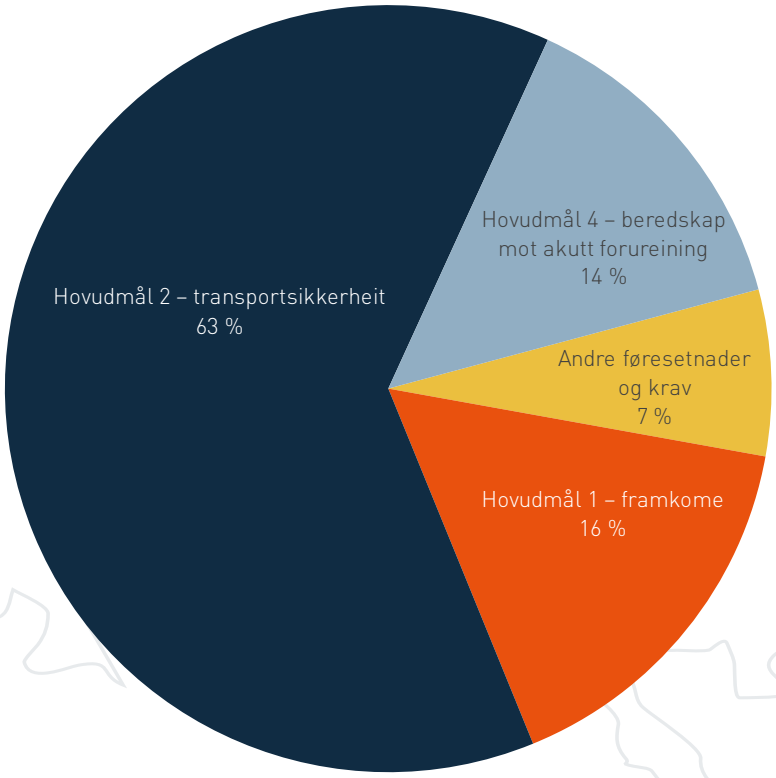
Det er ein reduksjon på ni tilsette sidan 2017, og dette skuldast i hovudsak naturleg avgang. Sjukefråveret er stabilt på eit akseptabelt nivå for denne typen verksemd.

Både driftskostnadane og utnyttingsgrada av postane 01–29 er stabile. Utnyttingsgrada er relativt høg, og vi arbeider kontinuerleg med å betre økonomistyringa for å auke utnyttingsgrada.

Auken i oppretthaldingsgrada skuldast i hovudsak bygginga av det fjerde multifunksjonsfartøyet, OV Ryvingen, som vart overlevert Kystverket i slutten av 2018. Oppretthaldingsgrada er på 246,2 prosent, og er eit forholdstal mellom investeringar og avskrivingar. Talet syner at verdien av anleggsmidlane aukar meir enn dobbelt av avskrivingane, som er ei høg fornyingstakt.

Indikatorane for drifts- og administrasjonseffektivitet er utrekna etter dei kriteria som er fastsett av Samferdselsdepartementet. Indikatorane syner at utgiftene til løn er høgare i 2018 enn tidlegare, sjølv om talet på tilsette er redusert. Dette har samanheng med lønsendringar etter lønsoppgjer og auka overtidsutgifter ved losing, dels på grunn av auka aktivitet.

Figur 3 Samla ressursbruk per hovudmål (tal frå kontantrekneskapen)



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

Av løyvingar til driftsutgifter (post 01) er 3 prosent unytta ved årsskiftet, som er tilnærma i balanse. Det vesentlegaste av mindreutgifta skuldast meirinntekter innanfor losområdet (avgifter).

Mindreutgifta innanfor større utstyrsanskaffingar og vedlikehald (post 45) er på 176,2 millionar kroner. Av dette er 100 millionar kroner øyremerka det femte fartøyet i fornyingsplanen, som det vart utløyst opsjon om hausten 2018. Vidare skuldast avviket forseinkingar i anskaffingsprosessane.

For hamne- og farleisprosjekta (postane 30 og 34) er det ei samla mindreutgift på 345,1 millionar kroner. Det vesentlegaste skuldast utsett oppstart og/eller forseinkingar i farleisprosjekta i Leirpollen, Bodø og Grenland. Status for prosjekta kjem fram av vedlegg 1.

Innanfor tilskotsordningane er det ei samla mindreutgift på 133,7 millionar kroner. Det er gitt tilsegn for det maksimale tilsegnsbeløpet innanfor gjeldande løyvingar og fullmakter. Utbetalingsprofilen til ordningane har likevel gitt forseinkingar i utbetalingane. I tillegg har enkelte tilsegn blitt trekte tilbake.

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

Målstrukturen for hovudmåla gjeldande frå 2018 følger mellom anna NTP 2018–2029. Vi har derfor ikkje historiske samanlikningstal for alle indikatorane.

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET SINE PRIORITERINGAR I TILDELINGSBREVET TIL KYSTVERKET

HOVUDMÅL 1 – FRAMKOME

Prioritering	Kommentar	Omtale
Teknologiutvikling og autonomi	Vi arbeider med kunnskaps- og teknologiutvikling både nasjonalt og internasjonalt.	H2
Godsoverføring	Arbeidet med å betre kunnskapsgrunnlaget om godsoverføring går kontinuerleg føre seg.	H1
Tilskot til overføring av gods frå veg til sjø – insentivordninga	Tilskotsordninga er forvalta i samsvar med retningslinjene og evaluert i 2018.	H1
Tilskot til investering i effektive og miljøvennlege hamner	Tilskotsordninga er greidd ut og forslag til retningslinjer og rettleiar er utarbeidd.	
Tilskot til hamnesamarbeid	Tilskotsordninga er forvalta i samsvar med retningslinjene og evaluert i 2018.	H1
Tilskot til fiskerihamner	Tilskotsordninga er forvalta i samsvar med retningslinjene	H1
Farleier og utbygging av fiskerihamner	Planlagde tiltak er gjennomførte, sjå vedlegg 1 og 2. Arbeidet med avhending av ikkje-næringsaktive fiskerihamner er gjennomført i tråd med plan.	H1
Forskotering av midlar til fiskerihamner og farleier	Ordninga er i 2018 administrert av Samferdselsdepartementet. Vi har hjelpt med nødvendige avklaringar i samband med søknadsprosessar og saksbehandling.	H1
Hamnestrategi, hamneplan og nærskipsfart	Eit fagleg grunnlag som innspel til Regjeringa sin nye strategi for nærskipsfarten og hamneplan er utarbeidd.	H1
Short Sea Promotion Center (SPC-N)	Låg aktivitet i senteret grunna leiarsituasjon. Tilskotet er delvis utbetalt.	
Lostenesta og tilbringartenesta	Effektiviseringstiltaka for losområdet er gjennomført. Endringane i rammevilkår, som til dømes kostnadsindeksar, gjer det utfordrande å talfeste den reelle innsparinga.	H2
Anløpsavgift	Tidlegare tilsyn er følgt opp, og det er gjennomført eitt større tilsyn i 2018.	H1
Transportplanlegging og –analyser	Vi samarbeider med SSB om å utarbeide ulike offisielle statistikkar om godstransport på sjø.	H1

Forklaring til kolonna Omtale i tabellar på side 14–16:
Referansane syner til målet der prioriteringa i hovudsak er omtala. H1–H4 = Hovudmål 1–4, AFK=Andre føresetnadar og krav.

Arbeidsfartøyet Storholmen på jobb i Vågsfjorden.
(Foto: Guttorm Tomren/Kystverket)

HOVUDMÅL 2 – TRANSPORTSIKKERHEIT

Prioritering	Kommentar	Omtale
Drift, vedlikehald og fornying av navigasjonsinfrastruktur	Delar av navigasjonsinfrastrukturen er modernisert, og vedlikehaldsetterslepet er ytterlegare redusert.	H2
Losordninga	Fleire forskrifter tilhøyrande i loslova er revidert.	H2
Overvaknings- og rapporteringssystem	SafeSeaNetNorway er vidareutvikla og modernisert. Nye AIS-basestasjonar er etablert både på Svalbard og på fastlandet. Deltek i fleire prosjekt som omhandlar e-navigasjon.	H2
Sjøtrafikksentralar	Fornying av sjøtrafikksentralane og utviding av tenesteområdet på Vestlandet held fram.	H2
BarentsWatch	Programmet er vidareutvikla som planlagt, og måla for året er nådd.	H2
Sikker lasting og lossing av bulkskip	Informasjon, rettleiing og tilsyn er utført i samsvar med plan og regelverk.	H2
Fritidsfartøy	Informasjon for å auke kunnskapen om kva tiltak som kan ha best effekt for å redusere talet på ulykker.	H2
Heilskaplege forvaltningsplaner for norske havområde	Vi har delteke i arbeidet med forvaltningsplanane for norske havområde.	H2
Fartøysfornying	OV Ryvingen er sett i drift. Opsjon for det femte fartøyet er utløyst.	H3

HOVUDMÅL 3 – KLIMA OG MILJØ

Prioritering	Kommentar	Omtale
Klimagassutslepp	Nye løysingar i Havbase er utarbeidd. Kunnskapsgrunnlaget og kompetansen om sjøtransporten og hamnene sin påverknad på klima og miljø vert stadig betre.	H3
Klimatilpassing	Det vert gjennomført klima- og miljøtiltak på dei fleste områda i organisasjonen	H3
Naturmangfald	Vi tek generelt omsyn til naturmangfaldet ved planlegging av tiltak og drift av eigedomane våre.	H3
Sediment	Vi har relevant kompetanse om forsvarleg handtering av forureina sediment i utbyggingsprosjekt og ved miljømudring.	H3
Vasskvalitet	Vi har kompetanse på vasskvalitet og ureining, og vi følger opp nasjonalt og regionalt arbeid etter vassforskrifta.	H3

HOVUDMÅL 4 – BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

Prioritering	Kommentar	Omtale
Følge opp tilrådde 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 fullført, og det går føre seg eit arbeid med å følge opp handlingsplanen som gjeld Svalbard og Jan Mayen.	H4
Statleg depotstruktur	Depota i Bergen/Ågotnes og Solund er lagt ned og samlokalisert på Mongstad.	H4
Styrke kompetansen og kapasiteten innan handtering av akutt forureining i islagte farvatn	Fleire FoU prosjekt er satt i gang for å bygge kompetanse og kapasitet. Det er investert i utstyr og infrastruktur.	H4
Analyser av risiko for ulykker og akutt forureining	Verktøy AISyRisk er utvikla for å utrekne sannsynet for skipsulykker, og kan også nyttast som grunnlag ved vurdering av miljørisiko.	H2 og H4
Refusjonssaker	Sakene er følgt opp i samsvar med plan. Fleire prinsipielt viktige domar er no rettskraftige slik at fleire saker er gjort opp.	H4
Slepeberedskap	Modellen for slepeberedskap er vidareført.	H4
Miljøtiltak mot kvikksølvforureining ved U-864	Støttefyllinga og miljøet rundt er overvaka.	H4
Samarbeid med Senter for oljevern og maritimt miljø	Samarbeid med senteret er etablert, mellom anna arbeider vi no med utgreiing av ein testfasilitet.	H3

ANDRE FØRESETNADER OG KRAV

Prioritering	Kommentar	Omtale
Hamne- og farvasslova	Kystverket har delteke i lovutvalet og i sekretariatet. Utvalet har levert forslag til ny lov.	
Kystkultur	Arbeidet med forvaltningsplanane for dei freda fyrstasjonane er snart ferdig.	AFK
Regionreforma – endra oppgåver og organisatoriske spørsmål	Arbeidet med å overføre dei statlege fiskerihamnene til regionene er godt i gang.	H1
Samfunnstryggleik	Strategien for samfunnssikkerheit og beredskap er følgd opp. Vi tek del i prosessar knytt til vidareutvikling av totalforsvaret.	AFK
IKT-sikkerheit	Risiko- og sårbarheitsanalyser vert gjort regelmessig. Ingen større hendingar med nedetid i 2018.	AFK
Hamnesikring og terrorberedskap	Talet på tilsyn er stabilt. Ingen alvorlege sikringshendingar er registrerte.	H2
Kystverket si rolle som tilsynsmynde	Vi har utøvd rolla vår som tilsyndmyndigheit i tråd med planane.	H1, H2 og H4
Effektivisering og digitalisering	Vi arbeider kontinuerleg med å effektivisere drifta.	Kap. 4
Risikovurderingar	Vurdering av risiko og internkontroll er ein del av styringa vår.	Kap. 4
EØS-arbeid	Vi deltek i internasjonale forum som er relevante for ansvarsområda våre.	H2 og H4
Evalueringar	Det er arbeidd med å vidareutvikle ein metodikk for å evaluere i kva grad tiltak og aktivitet når måla ved farleisprosjekt.	AFK
FoU	FoU vert mellom anna nytta for å betre kunnskapsgrunnlaget om handtering av uønskte hendingar i islagte farvatn og betre kunnskap om sjøtransporten sitt operasjonsmønster og utslepp til luft.	H1 og H4

HOVUDMÅL 1 – FRAMKOME

MÅL:
Betre framkome for personar og gods i heile landet

Etappemål	Indikator	Resultat 2018
Transportsystemet skal bli meir robust og påliteleg	Pålitelegskap for containerskip i faste ruter [1]	-
	Ventetid på los[2]	1,8 %
Kortare reisetider og tilstrekkeleg kapasitet	Endring av seglingstid som følge av farleistiltak	Innsegling Tromsø er ferdigstilt, og tiltaket reduserte seglingslengda med 160 km for dei største fartøya som kjem frå sør.
Transportkostnadar for godstrafikk skal reduserast, fortrinna for dei ulike transportmidla skal utnyttast og meir gods overførast frå veg til sjø og bane	Utvikling av effektiviteten i godstransporten ved bruk av SSB sin prisindeks for transport og lagring [3]	-
	Utvikling i utvalde konkurranseflater sjø-veg: import på containere vs. lastebil [4]	Endring frå 2017 til 2018: Container på sjø: 117 000 tonn (6,0 % auke) Lastebil: 39 000 tonn (0,6 % auke)

1) Metodikk for måling av indikatoren er under arbeid
2) Indikator ventetid på los gjerast det greie for under hovudmål 2. All rapportering som omhandlar los er samla under hovudmål 2
3) Ein prisindeks for transport og lagring for sjøtransport ligg enno ikkje føre
4) Tal frå 1.-3. kvartal 2017 og 2018. Tal frå 4. kvartal 2018 ligg ikkje føre

Ved å forvalte kystinfrastrukturen på ein hensiktsmessig måte, skal vi sørge for at sjøtransporten er ein attraktiv, sikker og effektiv del av dei nasjonale og internasjonale transportsystema. Vi skal vere ein leverandør av kunnskap om skipstrafikk, sjøtransport og hamner, og sikre infrastruktur og arealtilgang for ulike interesser i kystsona.

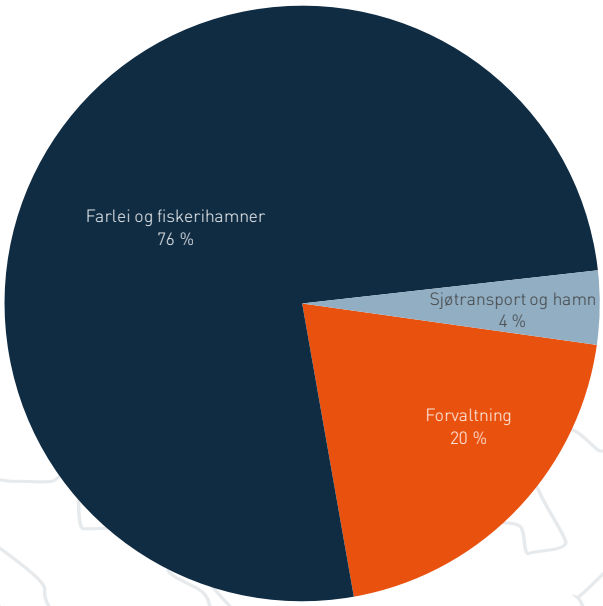
Effektane av insentivordninga ser ut til å nå måla om godsoverføring og reduksjon av klimagassutslepp i transportsektoren. Dei fem prosjekta som har fått støtte til no har eit årleg overføringspotensial på nærare éin million tonn gods. Miljøeffekten er om lag 63 000 færre lastebilar på norske vegar årleg. Ordninga bidreg til å styrke nærskipsfarta, gir klima- og miljøgevinst, betrar trafikksikkerheita, reduserer slitasjen og frigjer kapasitet på norske vegar.

Omlegginga til strekningsvis planlegging av farleistiltak gir betre moglegheiter til å sjå verkemidla våre i samanheng. Vi kan drive breiare brukarmedverknad og lage gjennomgåande standard på lengre strekningar. Den nye tilnærminga gir potensial for meir effektiv ressursbruk både i planleggings- og gjennomføringsfasen.

Om lag 3/4 av ressursane er nytta til bygging av farlei og fiskerihamner. Kategorien inneheld også tilskot til fiskerihamner.

Innanfor sjøtransport og hamn er det gitt tilsegn om tilskot til godsoverføring på i alt 70,9 millionar kroner innanfor ei støtteperiode på tre år. Utbetalingane gjeld forskot for eitt år og er derfor relativt låge i 2018.

Figur 4 Ressursbruk 2018 – hovudmål 1 – framkome



UTVIKLING I UTVALDE KONKURRANSEFLATER SJØ-VEG; IMPORT PÅ CONTAINERE VS. LASTEBIL

I følge SSB sin statistikk for dei tre første kvartala 2018 har import med sjøcontainer auka 9,3 gonger så raskt som import på veg. Import med container på sjø auka med 116 581 tonn (6 prosent) , medan import med lastebil auka med 39 331 tonn (0,6 prosent). Samstundes har kostnadane til sjøtransporten auka 1,7 gonger så raskt som vegtransportkostnadane. Grunnen til at kostnaden på veg auka mindre enn på sjø har med forhold mellom avgiftsnivået på autodiesel og marindiesel å gjere.

Utsigla distanse i norske havområde i 2018 var på til saman 46 millionar nautiske mil, noko som svarar til 2 100 jordomseglingar ved ekvator. Dette er ein auke på 2,9 prosent frå 2017. Utsigla distanse har auka kvart år sidan 2014.

GODSOMSLAG I HAMNER

Godsomslaget i norske hamner var i 2017 på 210 millionar tonn. Dette var ein auke på 10 millionar tonn eller 5 prosent frå 2016, og er det høgaste godsomslaget som er registrert sidan 2002. Tal for 2018 er ikkje utarbeidd enno.

Kjelde: SSB

SJØTRANSPORT OG HAMN

Regjeringa sitt mål er å få ein meir effektiv og konkurransedyktig nærskipsfart slik at meir gods kan flyttast frå veg til sjø (Nasjonal hamnestrategi 2015). Eit godt kunnskapsgrunnlag er nødvendig for å utvikle eit heilskapleg transportsystem. Dei seinaste åra har vi styrka både kompetansen og kapasiteten innan analyse og utgreiing, og dette har vore avgjerande for å utvikle kunnskapsbaserte verkemiddel og tiltak i tråd med dei transportpolitiske måla til regjeringa.

Eit fagleg grunnlag som innspel til regjeringa sin nye strategi for nærskipsfarten og hamneplan er utarbeidd. Analysane omfattar trendar og utviklingstrekk i sjøtransporten, aktørbiletet i sjø- og vegtransporten, kriterium for stamnetthamner og aktuelle konkurranseflater for godsoverføring, samt ei utgreiing av dagens desentraliserte hamnestruktur.

Den årlege publikasjonen Status bidreg til å formidle kunnskap om sjøtransport og hamnesektoren gjennom faktaskildringar, analysar og statistikk. I *Status 2018* kjem det mellom anna fram at det er ei utflating eller svak nedgang i fyllingsgrada på containerskip. Dette skuldast i hovudsak auka kapasitet på skipa, og ikkje reduksjon i varestraumane.

I samarbeid med SSB er det gjort ein foranalyse for å greie ut korleis godsomslag i hamn kan rapporterast gjennom meldetenesta SafeSeaNet Norway. Det har òg vore arbeidd med å kartlegge tiltak for å betre svarinngangen og kvaliteten på rapporteringa. Dette grunnlaget utgjer eit viktig bidrag for å få samla inn kvalitetssikra statistikk om godstransport på sjø, og kan på sikt lette rapporteringsbyrden for hamnene.

Forskingsprosjekt TRAZEPO om barrierar og overgangen til nullutslepphamner starta opp i 2018. Dette er eit samarbeidsprosjekt mellom fleire hamner, Kystverket og SINTEF. Prosjektet skal gi praktiske rettleiingar for tilrettelegging og omstilling til nullutslepphamner. Vi er også med i eit prosjekt om automatisert godshandtering i intermodale terminalar. Jernbanedirektoratet, SINTEF og Drammen hamn deltek også i dette prosjektet.

I Havbase er det utvikla ein ny modell som skil skipstrafikken i innanriks-, utanriks- og gjennomgangstrafikk og hamneligge. Det ligg føre data for åra 2013–2017, og desse gjer det mogleg å få meir detaljert kunnskap om utslepp til luft frå ulike skipstypar. Dette utviklingarbeidet har òg gjort det mogleg å få ei oversikt over alle kaier og terminalar der godsskip har anløp. I 2017 var det om lag 3 200 ulike stadar der godsskip la til kai.

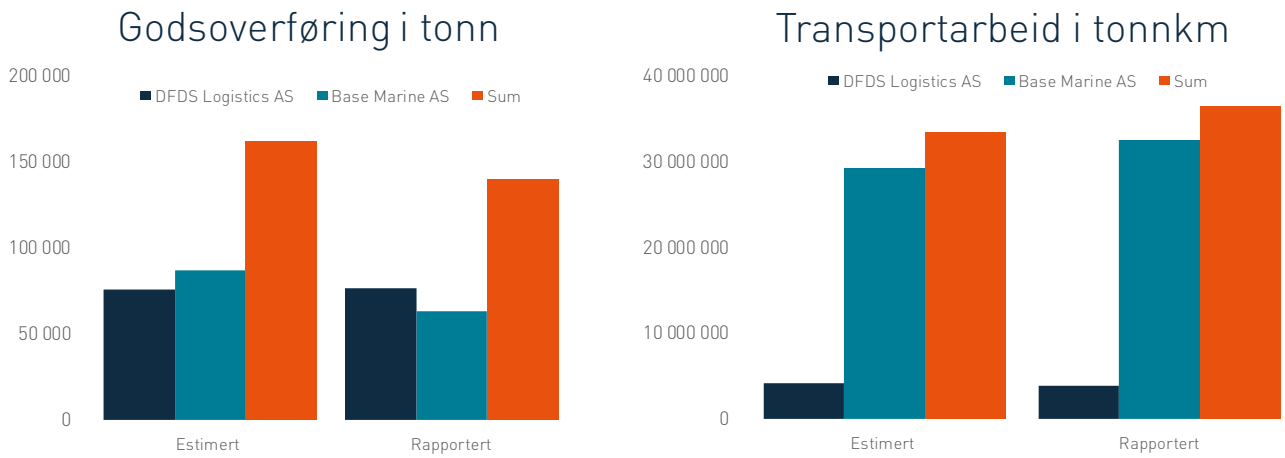
STØTTEORDNINGAR FOR GODSOVERFØRING

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

Tilskot til overføring av gods frå veg til sjø (insentivordninga) vart etablert i 2017. Dette er ei forsøksordning 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 norske vegar til sjø. Kvart enkelt prosjekt kan få støtte i maksimalt tre år (støtteperiode).

Av dei seks prosjekta som vart løyvd tilsegn i 2017, er to starta opp og fire trekt. For dei to som kom i gang var 2018 det første fulle driftsåret. Figur 5 syner estimerte og oppnådde effektar frå dei to prosjekta. Estimerte mengder er reiarlaga sine anslag på effektar av prosjekta, og desse ligg til grunn for utrekning og utbetaling av støtte. Oppnådde effektar til no er 140 582 tonn gods (36,9 millionar tonnkilometer) overført frå veg til sjø. Prosjekta har samla sett ei noko lågare godsoverføring for perioden enn estimert i søknadane, men har likevel lykkast med å overføre meir gods på lengre strekningar enn forventa. Tilsvarande er samla overført transportarbeid til no om lag som forventa.

Figur 5 Samanlikning av estimert og oppnådd mengde gods overført frå veg til sjø i 2018



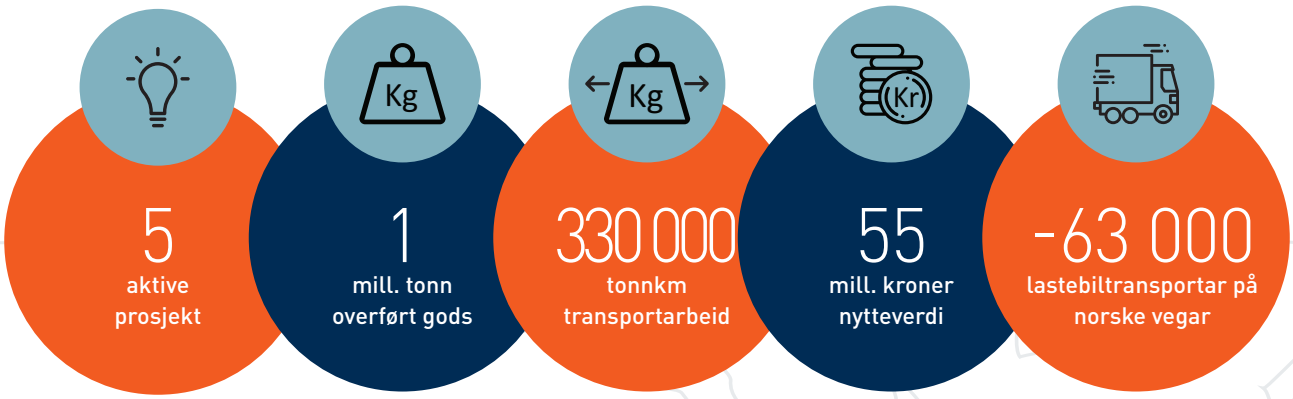
I 2018 har vi motteke ni søknadar med eit samla søknadsgrunnlag på om lag 355 millionar kroner. Tre reiarlag fekk tilsegn om tilskot for til saman 70,9 millionar kroner, og desse har ei samla forventa nytteverdi på om lag 115 millionar kroner i støtteperioden.

Tabell 4 Tilsegn om tilskot – insentivordninga i 2018

Reiarlag	Type prosjekt	Nytteverdi (i mill. kroner)	Volum i tonn	Tonnkm i mill.tonn	Innvilga støtte (i mill. kroner)	Omsøkt oppstart
Hav Line AS	Ferskfisk transport	20,1	212 489	117,3	20,1	01.11.2018
Viasea Shipping AS	Containerlinje	17	238 000	74,9	17	01.10.2018
Color Line AS	Ro-ro linje	78,2	1 436 000	328,6	33,8	10.01.2019
SUM		115,3	1 886 489	520,8	70,9	

Tabell 4 syner mellom anna forventa effektar i støtteperioden. Hav Line sitt prosjekt omfattar ei ny godsrute for transport av fersk fisk frå Vestlandet til Hirtshals. Viasea Shipping utvidar den eksisterande ruta si mellom Moerdjik og Oslo til å også flytte gods frå veg til sjø mellom Oslo/Moss og Kristiansand. Color Line etablerer ei rein ro-ro linje mellom Oslo og Kiel.

Figur 6 Forventa varig årleg effekt ved utløpet av støtteperioden



I NTP Godsanalysen er det anslått at det årlege potensialet for overføring av gods frå veg til sjø er 5–7 millionar tonn. Tilskot til overføringa av gods frå veg til sjø er eitt av fleire tiltak som skal stimulere til godsoverføring. Dei fem prosjekta som har motteke tilsegn om støtte til no, har ved utløp av støtteperioden eit årleg overføringspotensial på nærare ein million tonn gods og 330 000 tonnkilometer frå veg til sjø. Dette svarar til ein årleg nytteverdi på nærare 55 millionar kroner. Overføringspotensialet er utrekna under føresetnaden om at prosjekta drivast vidare etter støtteperioden, og at godsoverføringa samsvarer med siste periode med støtte.

I NTP 2018–2029 er det planlagt å bruke 1,7 milliard kroner på denne ordninga. Til no har vi tildelt 102 millionar kroner (om lag 6 prosent av planlagt) til fem prosjekt – og dette forventast å gi ei årleg godsoverføring på om lag ein million tonn gods. Dette svarar til om lag 15 prosent av det årlege overføringspotensialet for alle godsoverføringstiltak samla.

Tabell 5 Årlege klima- og miljøeffektar av prosjekta etter støtteperioden

Tilsegnsår	Reiarlag	Estimert årleg reduksjon i CO2 tonn	Estimert tal på lastebilar fjernet frå det norske vegnettet
2017	Base Marine Norway AS	7 428	12 728
2017	DFDS Logistics AS	448	5 815
2018	Hav Line AS	4 606	5 542
2018	Viasea Shipping AS	3 218	5 994
2018	Color Line AS	8 845	32 633
	SUM	24 545	62 712

Klimaeffektane vert vist som årleg reduksjon i klimagassutslepp, medan miljøeffektane vert vist som færre lastebilar frå det norske vegnettet. Den estimerte årlege reduksjonen i klimagassutslepp frå dei fem prosjekta er utrekna til 24 545 tonn CO2. Miljøeffekten er utrekna til 62 712 færre lastebilar per år på norske vegar.

Denne ordninga åleine kan bidra til om lag 15 prosent av det årlege overføringspotensialet skissert i Godsanalysen. Vi meiner derfor at ordninga er eit viktig verktøy for å nå målet om betre framkome. Miljø- og klimaeffektane syner at ordninga også kan bidra positivt i omstilling mot eit lågutsleppssamfunn.

I 2018 gjennomførte vi ei evaluering av ordninga og drøfta dei forventa effektane på kort og lang sikt av prosjekta som har fått tilsegn til no. Konklusjonen er at effektane av dei prosjekta som har motteke tilsegn svarar til målet for ordninga. Vi registrerar samstundes stor interesse frå næringa, og kjenner til fleire prosjekt som er under utvikling i påvente av neste utlysning.

Dette syner at tilskotsordninga har hatt ein utløysande effekt for nye prosjekt. Vår tilråding er at ordninga bør førast vidare.

Forvaltninga av ordninga krev om lag 1,5 årsverk. I tillegg kjøpast det inn tenester i samband med konkurranseanalyser og marknadsføring.

Ei anna ordning vi forvaltar er tilskotsordninga for hamnesamarbeid, som er er øyremerka samarbeidsprosjekt mellom hamner. Målet med ordninga er å bidra til samarbeidsprosjekt som skal gi brukarane av hamnene betre transportkvalitet og reduserte kostnadar. I 2018 fekk 16 prosjekt tilsegn om til saman 10,5 millionar kroner i tilskot. Av dette blei 8,33 millionar kroner betalt ut. Prosjekta omfatta samarbeid mellom hamneorganisasjonar, digitalisering og forenkling av rapportering, og utgreiing av moglege prosjekt for godsoverføring. Ei evaluering av tilskotsordninga blei gjennomført i 2018 med tilråding om at ordninga førast vidare.

FORVALTNING

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, planleggast i tråd med dei krava som er gjeldande. Vi har også eit ansvar som tilsynsmyndigheit når det gjeld kommunane sine utrekningar, innkrevjing og bruk av anløpsavgift, og deira disposisjonar over hamnekapitalen.

Vi har behandla om lag 840 saker etter hamne- og farvasslova. Trenden med saker og utfordringar knytt til havbruk som vi observerte i fjor, held fram i år. Dette gjeld særskilt Vestlandet og Nord-Noreg. Det er i år også ei aukande saksmengde knytt til søknader om produksjon av tare, der ei av utfordringane er bruken av areal i sjø.

Vi har behandla og fatta vedtak i 16 klagesaker på vedtak etter hamne- og farvasslova. Fire saker gjaldt vedtak fatta av regionkontora til Kystverket, resterande var vedtak frå kommunar/hamner.

Vi har motteke 1 097 høyringar etter plan- og bygningslova og behandla 736. Det er fremma 10 motsegnssaker. Talet på høyringar har vore stabilt dei seinare åra. Desse høyringane gjeld i hovudsak framkome og tryggleik for sjøtransporten, og nødvendige/tenlege område for hamnene.

Tilsynet med hamnene si praktisering av anløpsavgiftsforskrifta er ein omfattande og

Tromsøbrua.
(Foto: Anders Røeggen/Kystverket)

ressurskrevjande prosess. Som ei oppfølging av tilsyn gjennomført i 2017 er Harstad Havn KF gitt pålegg om tilbakeføring av for mykje innkravd anløpsavgift. Det er og gjennomført tilsyn ved Tromsø Havn KF, og dette blir følgd opp med pålegg om retting i 2019. Elles er det gitt høyringsfråsegner til kommunale anløpsavgiftsforskrifter og ytt rettleiing til aktørar i einskilde saker. Vi har sett i verk éin kontroll av bruk av hamnekapital og behandla éin søknad om fritak frå reglane om hamnekapital.

FARLEIER

Vi gjer farleiene djupare og breiare – og ser til at dei bli betre merka. Dette gir sikrare og betre manøvrering, meir effektiv bruk av farleia, og i mange høve kortare seglas. Dette gir ein tryggare sjøveg og ein meir effektiv drift for brukarane.

Vi tok i bruk strekningsvis planlegging som ny metode i planlegginga av farleisinvesteringar i arbeidet med NTP 2022–2033. Frå å tidlegare sjå på punkt, ser vi no heile strekningar under eitt. Dette aukar fokus på prosjektoptimalisering, brukarbehov, trafikale avhengigheiter og gjennomgåande standard. Metoden går ut på å først identifisere behov og utfordringar på dei ulike strekningane. Deretter ser vi alle verkemidla (utdjuping, navigasjonsinstallasjonar, trafikkovervaking og regelverk med meir) våre i samanheng for å finne dei beste løysingane.

Tiltakspakkane på strekningane vert deretter analysert med omsyn til risikoreduksjon, samfunnsøkonomi og økonomisk usikkerheit. På bakgrunn av dette sett vi saman framlegg til investeringsportefølje.

Søknaden om mudre- og deponering for tiltaket innsegling Borg hamn har vore ute på høyring, og saka er no til behandling i Miljødirektoratet. Ulike moglegheiter for å utbetre innseglinga til Halden er vurdert og skal ut på høyring.

Vi deltok i arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) av Stad skipstunnel. Som ei oppfølging av rapporten har vi fått i oppdrag å vidareføre arbeidet med prosjekteringa for å redusere kostnadene ned mot NTP-nivå.

Vi har brukt 35 millionar kroner på farleisprosjekt i 2018. Fire prosjekt er fullført eller nærmar seg sluttføring.

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

Tabell 6 Farleiprosjekt (i millionar kroner ekskl. mva)

Prosjekt	Kostnadar i 2018	Kostnadar totalt i prosjektet	Fullførings-grad
Innsegling Tromsø	5	61	100%
Gjennomsegling Grøtøyleia	3	80	100%
Planlegging Longyearbyen	14	26	100%
Innsegling Florø Nekkøya	6	6	95%
Stad undersøkingar	3	35	64%
Innsegling Bodø	-1	53	30%
Leirpollen (post 34)	5	14	10%
Innsegling Grenland	0	3	3%
Innsegling Sandnessjøen	0	0	1%
Sum farleier	35	278	

Dei fleste utbyggingsprosjekta er i rute, men nokre er forseinka i påvente av avklaringar om deponiløysing og søknadar om utslepp. I tillegg har manglande konkurranse og/eller kapasitet i entreprenørmarknaden gitt høgare prisar og ført til forseinka start på enkelte prosjekt.

FISKERIHAMNER

Fiskerihamnetiltak betrar tilgangen til hamnene og bidreg til å styrke lokalt næringsliv og busetnadsmønster langs kysten.

Vi har brukt 76 millionar kroner på fiskerihamner i 2018. Prosjekta omfattar mellom anna utdjuping av innseglinga til hamna, bygging av nye merker, bygging av ny molo med meir.

Tre av prosjekta er anten sluttførte eller nærmar seg sluttfasen, medan eitt prosjekt framleis er i gjennomføringsfasen.

Tabell 7 Fiskerihamner 2018 (i millionar kroner ekskl. mva)

Prosjekt	Kostnadar i 2018	Kostnadar totalt i prosjektet	Fullførings-grad
Hovden	1	16	100%
Båtsfjord	51	122	98%
Mehamn	8	21	95%
Gjerdsvika fiskerihamn	15	15	21%
Breivikbotn fiskerihamn	0	0	1%
Sum fiskerihamner	76	175	65%

Vi forvaltar ei tilskotsordning for tiltak i fiskerihamner, og har gitt tilsegn 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. Ved utgangen av året er det 592 fiskerihamner i porteføljen vår etter at 17 ikkje-næringsaktive fiskerihamner er seld og 59 avlest hos Statens kartverk.

Vi held på med å digitalisere og strukturere dokumentasjonen av fiskerihamnene. Samstundes har vi ferdigstilt Molohåndboka, som er ein teknisk rettleiar som omhandlar planlegging, bygging og drift av moloar langs kysten.

Forskotering av midlar til fiskerihamner og farleier er ei ny ordning, og det er Samferdselsdepartementet som har administrert ordninga i 2018. Vi har hjelpt kommunane i samband med søknadsskriving og departementet ved saksbehandling.

Frå Svolvær.
(Foto: Sunniva Ullavik Erstad/Kystverket)

HOVUDMÅL 2 – TRANSPORTSIKKERHEIT

MÅL:
Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen

Etappemål	Indikator	2016	2017	2018
Oppretthalde og styrke det høge sikkerheitsnivået i sjøtransport	**Tal drepne og skadde og tal på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar i sjøtransporten[1)]**			
	Tal på omkomne etter navigasjonsulykker med næringsfartøy[1)2)]	na	0	2
	Tal på omkomne etter navigasjonsulykker med fritidsfartøy[1)2)]	na	3	6
	Tal på omkomne i sjøtransporten, uavhengig av årsak[1)2)]	7	5	8
	Tal på omkomne i fritidsbåtflåten, uavhengig av årsak[1)2)]	27	31	23
	Tal på skadde i sjøtransporten, uavhengig av årsak[1)2)]	225	148	130
	Tal på navigasjonsulykker i sjøtrafikken[3)]	159	137	131
	Oppetid på maritim infrastruktur	99,7%	99,7%	99,8%
Unngå ulykker med akutt forureining	Tal på ulykker med akutt forureining[4)]	52	68	55

1) Indikatoren som høyrer til etappemålet Oppretthalde og styrke det høge sikkerheitsnivået i sjøtransporten er Tal på drepne og skadde og tal på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar i sjøtransporten. I tabellen er resultata for drepne og skadde skilt mellom om dette er etter ei navigasjonsulykke eller ikkje, og type fartøy (næringsfartøy eller fritidsfartøy). Tal på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar er slått saman til tal på navigasjonsulykker i sjøtrafikken.
2) Indikatorane om tal på ulykker, omkomne og skadde i sjøtransporten og fritidsflåten er basert på ulykkesstatistikken til Sjøfartsdirektoratet.
3) Navigasjonsulykker er definert som ulykker av typen kollisjon, grunnstøyting og kontaktskader. Ulykker som er rapportert utanfor Norsk sektor/grunnlinje er filtrert bort, noko som gir noko lågare tal enn same tid i fjor.
4) Utvalet inneheld ulykker knytt til fartøy i brann og drift, fartøykollisjonar, forlis, grunnstøyting, hydraulikklekkasje, havari, kontaktskade (kai, bru osv.), maskinfeil (framdrift eller styring), utslepp frå fartøy til sjø, utslepp ved bunkring av fartøy, vrakhandtering (skip), andre skipshendingar og kommersielle fartøy

Oppgåva vår er å bidra til å førebygge ulykker med risiko for tap av liv eller personskade og hendingar med stor risiko for miljøskade.

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 brukarvennlege og drivast kostnadseffektivt. For å unngå kollisjonar eller grunnstøytingar, overvåkar vi risikofartøy og område der skipstrafikk utgjer ein særleg risiko. Sikring av norske hamner er viktig for å unngå terrorhandlingar eller andre sikringshendingar som kan skade hamnene eller skip som anløper desse.

Nivået på sjøsikkerheita i Noreg er godt, og vi meiner at dette er oppretthaldt og betra i 2018. Både talet på omkomne i sjøtrafikken og talet på ulykker i sjøtransport er på eit lågt nivå.

Ulykkene som prega året var kollisjonen mellom fregatten KNM Helge Ingstad og tankskipet Sola TS i Hjeltefjorden i november, og havariet til Northguider i Hinlopenstredet på Svalbard i desember. I tillegg til våre interne undersøkingar blir ulykka med KNM Helge Ingstad granska av Politiet, Statens havarikommisjon for transport og Forsvarets havarikommisjon. Det er viktig for alle involverte å lære av denne hendinga for å redusere sannsynet for liknande ulykker i framtida.

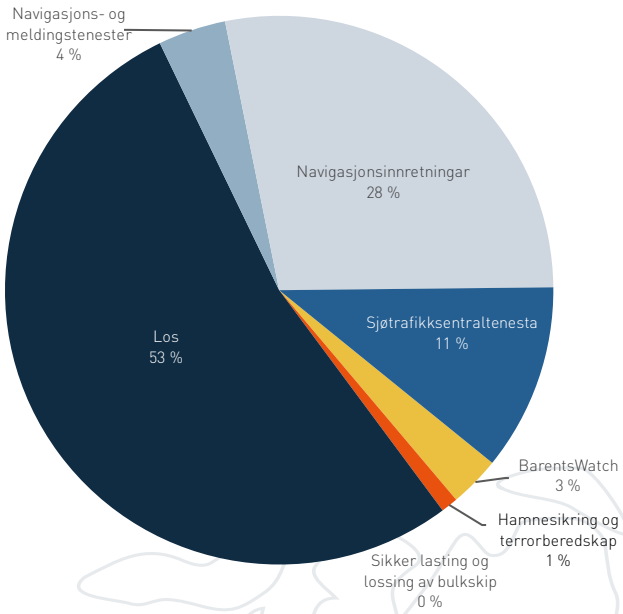
OV Utvær ryddar i Luster
(Foto: Kystverket)

Navigasjonsinfrastrukturen har tilfredsstillande oppetid, og vedlikehaldsetterslepet er redusert. Med dagens ressursar ligg vi likevel ikkje an til å klare å lukke etterslepet innan 2023 i tråd med målet i NTP 2018–2029.

Los- og sjøtrafikksentraltenestene er i hovudsak brukarfinansierte, med unntak av Vardø VTS og 86 millionar kroner av utgiftene til lostenesta som er statsfinansiert. I tillegg er 8,1 millionar kroner av arbeidsgivars del av pensjonspremien til Statens pensjonskasse statsfinansiert.

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.

Figur 7 Ressursbruk 2018 – hovudmål 2 – transportsikkerheit



NAVIGASJONSINNRETNINGAR

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

DRIFT, VEDLIKEHALD OG FORNYING AV NAVIGASJONSINNRETNINGAR

Utrekningane våre syner at vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningar i 2018 er redusert med 134 millionar kroner.

Tabell 8 Vedlikehaldsetterslep (i millionar kroner)

	2016	2017	2018
Navigasjonsinnretningar	1 207	1 085	951
Fyrbygningar	476 (448)[1]	-	561

1)Tal i parentes syner nominell verdi

Tabellen syner kva det vil koste å hente inn Vedlikehaldsetterslepet.

Vedlikehaldsetterslepet på innretningar blir rekna etter mal og prinsipp for registrering av tilstandsgrad på objekta som vart utarbeidd i 2010. Vi meiner derfor at anslaga på etterslep er konsistente og kan brukast for å vurdere utvikling over tid. Kartlegginga av innretningane gjerast kvart andre år for objekt med lys og kvart femte år for objekt utan lys.

For fyrstasjonar og -bygningar er kartlegginga meir kompleks og gjerast kvart andre år. Kartlegginga i 2018 synte at kostnadsestimatet for etterslepet har auka sidan 2016, og er no på 561 millionar kroner. Tilsvarande var etterslepet i 2010 på 567 millionar kroner (omrekna til 2018 kroner). Dette tyder på at tilstanden til fyr har vore tilnærma konstant dei siste ti åra – og ser ein isolert på snitt av tilstandsgradar er trenden svakt negativ.

Vi prioriterer tiltak som har størst betydning for sjøsikkerheita. Ved utbetringar av objekt blir det gjort kost/nytte- analyser for å vurdere om det over tid vil lønne seg å fornye objektet eller om vi skal fortsette å vedlikehalde det på tradisjonelt vis.

I 2018 har vi lagt om arbeidet med å redusere etterslepet. Arbeidet blir no geografisk samla og planlagt i roder der vi fjernar etterslepet samstundes som anna vedlikehald og fornying gjerast. Dette er gjort for å lettare kunne sjå effektane av arbeidet og å jobbe meir effektivt.

Vi erfarer at kommunar og andre privatrettslege omstende i stadig større grad grip inn i det planlagde vedlikehaldet og fornyingsarbeidet. Dette kan skape utfordringar i handteringa av etterslepet då lokale interesser ikkje alltid stemmer overeins med måla om auka sjøsikkerheit og rasjonell drift.

Som ei oppfølging av *Meld. St. 35 (2015–2016) På rett kurs* har vi starta ei fullskala modernisering av fyrlykter. Lyktene vil bli fornya mellom anna med moderne lyskjelder og fjernovervaking. Tiltaka for navigasjonsinnretningar som vart påpeika i *SOROS-rapporten* er gjennomført.

OPPETID PÅ MARITIM INFRASTRUKTUR

Tabell 9 Status og måltal for oppetid på Kystverket sine innretninger med lys

	2016	2017	2018
Tal på anlegg	6 244	6 338	6 503
Tal på sløkkingar	828	837	614
Tal på sløkkedøgn	4 754	5 777	5 732
Oppetid i prosent	99,7%	99,8%	99,8%

Vi eig totalt 21 753 innretningar som skal bidra til trygg ferdsel. Av desse har 6 503 lys og 15 250 er utan lys (stenger, stakar og vardar). Vi er innanfor målet om ei oppetid for innretningane på 99,8 prosent.

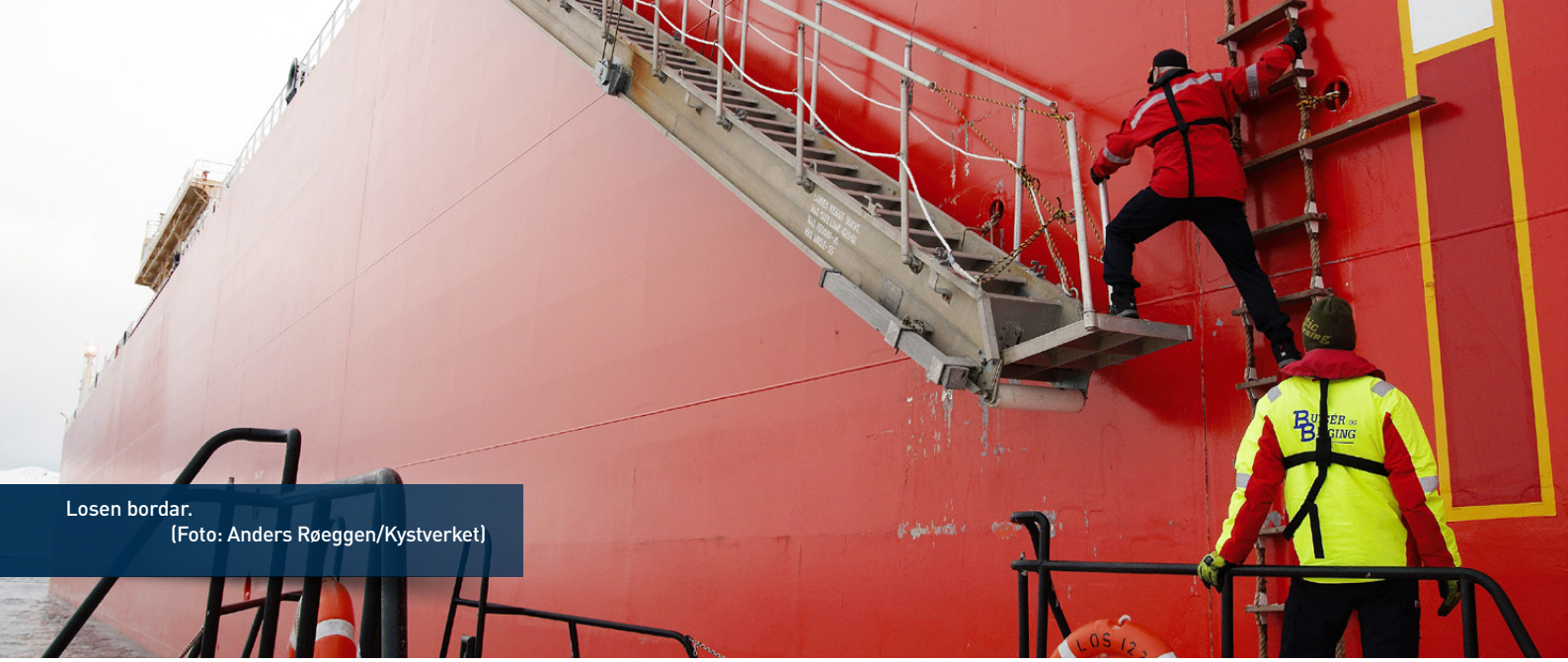
FRITIDSFLÅTEN

Tal på ulykker innan fritidsflåten er framleis høgt, men det er ein nedgang i fatale ulykker frå 2017 til 2018. Ingen av desse ulykkene kan relaterast til svikt i våre tenester.

Basert på innspel frå brukarane og i samarbeid med Gjensidigestiftelsen (Merk Skjæret-kampanjen) har vi merka tre grunner i områda der fritidsbåtar ferdast.

Vi samarbeider med Redningsselskapet, bransjeorganisasjonar og forsikringsselskap om å samle inn informasjon om årsaker til ulykkene. Vi vil at informasjonen skal nyttast for å auke kunnskapen om kva tiltak som best kan ha effekt for å få ned talet på ulykker.

Om lag ein fjerdedel av kommunane som har lokale fartsforskrifter har registrert desse i vår digitale kartløysing Kystinfo (kart.kystverket.no). Vi yter rettleiing og bistand til kommunar for å få flest mogleg til å registrere sine lokale fartsforskrifter.



Losen bordar.
(Foto: Anders Røeggen/Kystverket)

LOS

Det overordna målet med lostenesta er å redusere sannsynet 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.

Lostenesta er i hovudsak ei brukarfinansiert teneste der inntektene skal dekke både drifts- og investeringskostnadar. Inntektene kjem frå losberedskapsavgifta, losingsavgifta og farleisbevisavgifta. Sidan 2016 har staten finansiert tenesta med 86 millionar kroner i året for å styrke rammevilkåra til nærskipsfarta. I 2016 vart tilbringartenesta for los privatisert.

Den samla inntekta frå avgifter etter periodiserings-prinsippet var 743,8 millionar kroner i 2018. Sjølv om det var ein nedgang på 2,1 prosent i talet på seglas som vart gjennomført med los om bord, var inntektene 7,7 prosent høgare enn i 2017. Talet på utførte losingstimar har auka, det vil seie at losane brukar lenger tid på kvart oppdrag.

Hovudårsaka er ei dreiing mot seglasar med større tonnasje, som gir større og meir ressurskrevjande oppdrag. Inntektsauken er høgare enn auken i avgiftsnivået, som var på 1,9 prosent.

Totalkostnaden (drifts- og investeringskostnadar, inkludert meirverdiavgift) var på 798,4 millionar kroner, 2,6 prosent høgare enn i 2017. Auken skuldast høgare overtidskostnadar ved losing og auke i kostnadsindeksen som regulerer avtalen om tilbringartenester. Gjennomsnittskostnad per losoppdrag har auka sidan totalkostnad har auka samstundes som tal på oppdrag har gått ned.

Resultatet for lostenesta vart 31,4 millionar kroner betre enn budsjett. Akkumulert overskott er no 26,4 millionar kroner. Dette er tatt omsyn til ved fastsetting av avgiftssatsar for 2019, og gir for andre år på rad ein realnedgang i avgiftsnivået i tråd med dei politiske ambisjonane.

Talet på lospliktige seglasar auka med 6,5 prosent frå 2017 til 2018. Den største auken i den lospliktige trafikken er blant fiskefartøy og offshore- og spesialfartøy, men det er ein auke i nesten alle skipskategoriar.

Tabell 10 Nøkkeltal los

	2014	2015	2016	2017	2018
Lospliktige seglasar[1]	110 861	111 035	108 474	110 982	118 151
Tal på losar	286	286	282	276	282
Tal på losingstimar	144 997	136 323	127 125	133 279	135 118
Losoppdrag per los	155	147	138	146	140
Losingstimar per los	507	477	451	483	479
Losingstimar per oppdrag	3,26	3,25	3,27	3,30	3,42
Ventetid i prosent (>1 time venting)	1,4%	1,5%	1,4%	1,4%	1,8%
Tal på gyldige farleisbevis	2 775	2 855	3 086	3 218	3 496

1) Tal på seglas med farleisbevis avgrensa til skip med lospliktig størrelse. Utrekninga av indikatoren er endra, sjå eiga forklaring

LOS – FORVALTNING

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 seglas med farleisbevis auka med 11,4 prosent frå 2017 til 2018. Sidan endringane vart innført i 2015 har talet på farleisbevis auka jamt, og det kan tyde på at vi framleis hentar ut effektane. Av i alt 118 151 lospliktige seglasar vart 65,5 prosent gjennomført med farleisbevis, 33,6 prosent med los om bord og 0,9 prosent på dispensasjon.

Blant dei 77 435 lospliktige seglasa med farleisbevis, var det registrert 10 ulykker i 2018.
Ingen av desse medførte alvorleg forureining. Talet på hendingar er lågt i høve til talet på seglas, og vi meiner derfor at ordninga tek vare på sjøsikkerheita på ein god måte.

Vi har i løpet av 2018 gjennomført ein revisjon og ei høyring av forskrifta med helsekrav til losar og losaspirantar. Den nye forskrifta trer i kraft 1. januar 2019. Tilsvarande vart gjort for forskrifta om opplæring og sertifisering av losar. Det er satt i gong ein mindre revisjon av lospliktforskrifta.

LOS – DRIFT

Tabell 11 Resultatindikatorar for lostenesta

		2014	2015	2016	2017	2018
	AKTIVITETSINDIKATORAR					
L1:	Tal på losoppdrag	44 427	41 946	38 911	40 403	39 542
L2:	Tal på dispensasjonar	2 277	1 442	1 202	1 045	1 174
L3:	Tal på seglas med farleisbevis	68 029	72 926	76 242	81 203	90 067
L3N:	Tal på lospliktige seglas med farleisbevis [1]	64 157	67 647	68 361	69 534	77 435
	Sum lospliktig trafikk (L1+L2+L3N)[1]	110 861	111 035	108 474	110 982	118 151
	KOSTNADSINDIKATORAR (I 1 000 KRONER)					
L4:	Totalkostnad	759 368	759 944	755 332	777 956	798 426
L5:	Gjennomsnittskostnad per oppdrag	17,092	18,117	19,412	19,255	20,192
	INDIKATORAR FOR SERVICEGRAD OG SIKKERHEIT					
L6:	Tal på ulykker[2] med los om bord	9	7	6	6	7
L7:	Tal på ulykker[2] med seglas på farleisbevis	8	7	10	10	10
	• *Klasse 1*	-	0	0	1	0
	• *Klasse 2*	-	6	7	9	9
	• *Klasse 3*	-	0	0	0	1
	• *Kadettfarleisbevis*	-	1	3	0	0
L8:	Tal på ulykker[2] med skip som har fått dispensasjon	0	0	0	0	0
L9:	Tal på drepne og skadde ved ulykker[3] på lospliktig seglas	0	0	0	0	7
L10:	Tal på oppdrag med ventetid over 1 time	621	644	536	563	729
	INDIKATORAR FOR KLIMAMÅL					
L11:	Tal på skip med ESI-rabatt	0	91	18	36	44

1) Tal på seglas med farleisbevis avgrensa til skip med lospliktig størrelse. Utrekninga av indikatoren er endra, sjå eiga forklaring.

2) Navigasjonsrelaterte skipsulykker, som grunnstøytingar, skipskollisjonar og kontaktulykker med kai, bro eller liknande.
3) Personulykker og skipsulykker.

Indikator L3 Tal på seglas med farleisbevis i tabell 11 inneheld både seglas for skip under og over grensa for losplikt. Frå 2018 tel vi berre seglas med farleisbevis for skip som er over grensa for losplikt (indikator L3N). Dette gir eit betre bilete av den reelle bruken av farleisbevis, og gjer at tala kan samanliknast med tala på losoppdrag. Tabell 10 og 11 er oppdatert med endringa, og endringa påverkar også indikatoren tal på lospliktige seglas.

Tal på oppdrag med los om bord er redusert med 2,1 prosent. Reduksjonen er i hovudsak på lasteskip, der det har vore ei tydeleg dreiing frå seglas med los om bord til seglas på farleisbevis.

Det var 17 ulykker med lospliktige skip i 2018, som er éi ulykke meir enn i 2017. Av i alt sju ulykker med los om bord, vart det registrert personskade på åtte personar i ei av desse. Alle dei skadde var om bord i KNM Helge Ingstad som kolliderte med tankskipet Sola TS. Tankskipet hadde los om bord medan marinefartøyet hadde unntak frå losplikta. Vi undersøker alle hendingar og ulykker med fartøy der det har vore los om bord for å førebygge framtidige ulykker og betre sjøsikkerheita.

Tal på oppdrag med ventetid over ei time har auka med 166 frå 2017 til 2018. Dette er ei styrt utvikling for å nytte ressursane meir effektivt, og på denne måten redusere kostnadar og miljøavtrykk. Vi har ikkje fått klager frå brukarane på denne praksisen. Prosentdel oppdrag med ventetid over éin time er 1,8 i 2018 mot 1,4 i 2017. For 10 år sidan var resultatkravet maksimalt 3,0 prosent, men kravet har ikkje vore talfesta i seinare tid.

I 2018 har 44 skip fått redusert losberedskapsavgift grunna høg verdi på skipsmiljøindeksen (ESI). Dette er åtte fleire skip enn i 2017, og den samla reduksjonen har ein avgiftsverdi på 17,9 millionar kroner, sjå også omtale på s. 35.

Tabell 12 Resultatindikatorar for tilbringartenesta

		2014	2015	2016	2017	2018
	AKTIVITETSINDIKATORAR					
T1:	Tal på tilbringaroppdrag med losbåt [1) 2)]	39 843	37 618	34 896	35 630	35 387
T2:	Tal på tilbringaroppdrag med helikopter [2)]	1 041	1 041	1 128	1 197	1 095
	KOSTNADSINDIKATORAR (I 1 000 KRONER)					
T3:	Totalkostnad for båtteneste	223 599	206 257	219 293	223 746	227 409
T4:	Gjennomsnittskostnad per oppdrag for båtteneste	5,61	5,48	6,28	6,28	6,43
T5:	Totalkostnad for helikopterteneste	82 935	102 640	112 386	115 225	98 548
T6:	Gjennomsnittskostnad per oppdrag for helikopterteneste	79,67	98,60	99,63	96,26	90
	INDIKATORAR FOR SERVICE- OG SIKKERHEITSGRAD					
T7:	Tal på tilbringaroppdrag med losbåt som er meir enn 30 min. forseinka	-	-	-	3	0
T8:	Tal på ulykker knytt til tilbringaroppdrag med losbåt	-	-	-	0	0
T9:	Tal på drepne og skadde knytt til tilbringaroppdag med losbåt	-	-	-	0	0
T10:	Tal på ulykker knytt til tilbringaroppdrag med helikopter	-	-	-	0	0
T11:	Tal drepne og skadde knytt til tilbringaroppdrag med helikopter	-	-	-	0	0

1) Det er ikkje utarbeidd statistikk tal tilbringaroppdrag i perioden før juni 2016. Tala er utrekna på grunnlag av historiske data.
2) Det er ikkje utarbeidd statistikk for private tilbringaroppdrag då alle oppdrag skjer i Kystverket sin regi.

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

Skifte av leverandør er årsaka til nedgangen i gjennomsnittskostnad per oppdrag for helikoptertransport.

SJØTRAFIKKSENTRALTENESTA (VTS)

Dei fem sjøtrafikksentralane overvakar og regulerer skipstrafikken heile døgnet. Sentralane skal mellom anna gi seglingsløyver i VTS-områda, informere og regulere skipstrafikken og gripe inn for å handheve sjøtrafikkforskrifta ved behov. Vidare skal sentralane ta kontakt med fartøy ved mistanke om feil kurs eller andre unormale forhold, og ved behov tilkalle, pålegge og gi assistanse til fartøy. Sentralane gir informasjon til støtte for navigasjonsprosessen om bord og er ein del av førstelinjeberedskapen 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, men unntak av 8,1 millionar kroner i statleg finansiering.

I 2018 hadde den brukarfinansierte sjøtrafikksentraltenesta samla inntekter etter periodiseringsprinsippet på 96,7 millionar kroner. Dette er ein nedgang på 7,5 prosent frå 2017, og skuldast ein reduksjon i avgiftssatsane på i gjennomsnitt 8,5 prosent. Drifts- og investeringskostnadane, inkludert meirverdiavgift, var 100 millionar kroner, som er ein reduksjon på om lag 3,8 prosent. Tenesta sitt underskot var derfor 3,3 millionar kroner, som er 4,7 millionar kroner betre enn budsjett. Det akkumulerte overskottet på 10,6 millionar kroner skal førast tilbake til brukarane gjennom lågare avgifter i 2019 og nokre år framover. Dei siste åra har det vore ein reduksjon i sikkerheitsavgiftene i tråd med dei politiske målsettingane, og dette bidreg til å styrke nærskipsfarta.

Tal på seglingsklareringar har i 2018 økt på alle sentralar, bortsett frå sjøtrafikksentralen i Brevik som har hatt ein liten trafikknedgang.

Tabell 13 Aktivitetsutvikling brukarfinansiert VTS

	2016	2017	2018
Tal på seglingsklareringar	408 176	413 749	423 319
Tal på inngrep *	6 973	8 494	6 500
Tal på ulykker i VTS-området	14	8	7
Prosentdel inngrep av alle seglas	1,7 %	2,0 %	1,5 %

*) Innføring av nytt system for operatørstøtte gir ufullstendig rapportering i 2018

Tre hendingar, av dette to med risikofartøy, i VTS-områda er under gransking av Kystverket. Ei av desse hendingane er under etterforsking av Politiet og under gransking av Havarikommisjonen.

Som ei oppfølging av stortingsmeldinga *På rett kurs*, held vi på med å fornye sjøtrafikksentralane og å utvide tenesteområdet på Vestlandet. Fornyinga utførast i tråd med planane. Sensoroppdatering i Grenlandsområdet og fornying av sambandssystemet til sjøtrafikksentralen på Kvitsøy er ferdigstilt. Utvidinga av tenesteområdet går som planlagt. Det er inngått avtalar om plassering av sensorar i Nordfjord og Florø. Lokalitetane er valde i samarbeid med grunneigarane. Vi vurderer løysingar for å nytte eksisterande VTS-kapasitet i det utvida tenesteområdet.

STATSFINANSIERT VTS – VARDØ SJØTRAFIKKSENTRAL

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

Ved sentralen er det i tillegg ei analyseeining 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.

Talet på brot på seglingsklareringar i separasjonssystema langs kysten av Noreg har gått noko ned dei siste åra. Fartøy som bryt seglingsreglane blir kontakta av sjøtrafikksentralen i Vardø, og dei fleste etterkjem reglane etter at dei har blitt kontakta.

Tabell 14 Trafikkovervaking frå statsfinansiert VTS

	2016	2017	2018
Iverksette tiltak i seperasjonssystema langs norskekysten ved avvik eller hendingar	171	163	143

NAVIGASJONS- OG MELDETENESTER

Vi driftar fleire melde- og informasjonssystem for sjøfarande. Ved hjelp av desse overvakar vi kontinuerleg all skipstrafikk langs kysten og i havområda på vegne av norske styresmakter og hamner som treng informasjon om skipa sin seglas og posisjon. Vi formidlar meldingar frå skip som skal anløpe hamner i Noreg til maritime styresmakter og til hamnene sjølv. Meldingane inneheld mellom anna informasjon om transport av farleg og forureinande last, landing av avfall og om varer og personar som kjem til Noreg.

Data om trafikken i norske farvatn og anløp i norske hamner er eit viktig grunnlag for analyser av sjøtransport, miljøpåverknad frå sjøtrafikk og sjøsikkerheit. I 2017 vart det starta eit arbeid med å samle historiske maritime rådata slik at desse kan bli gjort lettare tilgjengelege for brukarar utanfor Kystverket. Denne tenesta blir truleg lansert i 2019.

Samla sett er oppetida for navigasjons- og meldetenestene god. Feltmålingar indikerer at signaltilgang for DGPS langs kystleia er mangelfull, og det er behov for fornying av infrastruktur. Vi er i gang med utbygging av landbaserte AIS-basestasjonar på Svalbard. Vår vurdering er at den maritime havovervakinga i Noreg er god, og vil vere det dei komande åra.

Tabell 15 Oppetid navigasjons- og meldetenester

	2016	2017	2018	Krav
Oppetid DGPS i %	96,1 %	99,8 %	96,2%	99,8% (siste to år)
Oppetid AIS- basestasjonar i %	99,7 %	98,6 %	98,6%	99,5% (siste to år)
Tilgjengelgheit for EMSA LRIT webside	99,8 %	99,8 %	99,7%	99,0% (siste to år)
Oppetid SafeSeaNet Norway i %	99,9 %	99,4 %	99,9%	99,0% (siste to år)

AIS (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM)

Som ein del av oppfølginga av stortingsmeldinga *På rett kurs* har vi etablert ytterlegare tre AIS-basestasjonar på Svalbard for å styrke trafikkovervakinga og sjøsikkerheita i eit sårbart miljø. Det er no dekning av kysten frå Hornsund til Kongsfjord. Tre nye AIS-basestasjonar er sett i drift langs kysten av Noreg – i Nordfjord, i Tanafjorden og på Åndalsnes.

Vi har kjøpt inn tre basestasjonar som skal plasserast på Svalbard i 2019. Desse er basert på eit nytt konsept med minimalt miljømessig fotavtrykk og blir drivne av solceller og vindkraftgeneratorar. Når desse er sett ut har heile vestsida av Svalbard dekning. Vi planlegg å få på plass AIS-dekning også av nord- og austsida av Spitsbergen, samt i enkelte fjordar langs kysten av Noreg som ikkje har god dekning.

Dei fire AIS-satellittane som er i drift vil passere si planlagde minste levetid i løpet av 2020. I samarbeid med Norsk Romsenter, Forsvaret og Forsvarets Forskningsinstitutt held vi på å utvikle ein ny satellitt, NORSAT-3. Denne skal etter planen settast i drift i 2020, og vil bli utstyrt med ein navigasjonsradarpeilar i tillegg til AIS-mottakar. Dette aukar satellitten si evne til å oppdage fartøy.

Sri Lankas statsminister besøker Horten VTS.
(Foto: Kongsberg Norcontrol)

DGPS (DIFFERENTIAL GLOBAL POSITIONING SYSTEM)

Tenesta leverer kontinuerleg informasjon til skip langs kysten og i havområda for å gjere skipa sine GPS-posisjonar meir nøyaktige og for å varsle om eventuelle større feil i GPS. 12 DGPS-sendarar er plassert langs kysten.

I snitt har oppetida for DGPS dei siste to åra vore 96,2 prosent, noko som er litt under kravet. Det er satt i verk tiltak som skal gjere det enklare å feilrette og vedlikehalde DGPS-stasjonane.

SAFESEANET NORWAY

SafeSeaNet Norway er eit nasjonalt internettbasert meldingssystem der skipsfarten sender rapporteringspliktige opplysningar til norske myndigheiter og hamner – éin gang og berre éin stad. Systemet er basert på det europeiske Single Window-konseptet.

Vi skreddarsyr løysingar for andre offentlege myndigheiter slik at dei kan hente relevante skipsopplysningar direkte frå meldesystemet, utan å måtte be om einskild rapportering frå skipsfarten. Meldesystemet forenklar administrativt arbeid, både hos sjøfarande og myndigheitene. Systemet er og ei kjelde for statistikk som mellom anna aukar kunnskapen om godstransport. Sidan 2017 har SSB basert sin anløpsstatistikk på data frå SafeSeaNet Norway.

Arbeidet med å forbetre og forenkle SafeSeaNet Norway går kontinuerleg føre seg. Brukargrensesnittet er modernisert, og arbeidsflyten for brukar er no meir effektiv. Vidare er det også utvikla ein funksjonalitet for enklare å rapportere av- og påmønstring av mannskap på skip, og det er lagt til rette for enklare bruk av mobilterminalar.

E-NAVIGASJON

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

IMO, IHO og IALA har tatt leiinga i arbeidet med fleire e-navigasjonsløysingar som skal utviklast, testast ut og implementerast. Vi deltek i dette arbeidet saman med norske og internasjonale aktørar, og har mellom anna leia ei gruppe i IALA som arbeider med ei rettleiing for maritime tenester (Maritime Service Portfolios). Vi deltek også i prosjekta SESAME II, Ship Traffic Management og Open Bridge.

Det norske Open Bridge-prosjektet er eit samarbeid mellom maritime styresmakter og næringa om harmonisering av standardar for mellom anna teknisk arkitektur og presentasjon av digital informasjon for brusystem om bord. Prosjektet har bidrege til auka bruk av digitale løysingar og til utprøving av nye kommunikasjonsløysingar mellom land og skip.

Vi held på å utarbeide anbefalte digitale seglingsruter langs kysten. Distribusjon og integrering i ECDIS (elektronisk kartmaskin) er testa på anbefalte seglingsruter i Oslofjorden. Resultata og tilbakemeldingar frå brukarar er gode.

ISPS OG BULKSKIP

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 fastset sikringsnivå for hamner og hamneanlegg etter dette regelverket.

Talet på sikringshendingar var 21, noko som er lågare enn i 2017 (26). Ingen av dei registrerte hendingane er av ein slik karakter at vi har heva det maritime sikringsnivået. Vi gjennomførte 226 tilsyn, som er ein auke frå tidlegare. Det er no 639 godkjente ISPS-hamneanlegg i Noreg.

For å styrke sikkerheita knytt til bulkskip, fører vi tilsyn med, rettleier og informerer bulkterminalar. Det er om lag 90 bulkterminalar i Noreg. Vi har ikkje registrert skipsulykker som skuldast feil lasting eller lossing av bulkskip ved norske hamneterminalar i 2018.

Talet på tilsyn har vore stabilt dei siste åra. I 2018 gjennomførte vi 25 tilsyn, både varsla og ikkje. Vi ser at det framleis er hamneterminalar som ikkje følger regelverket, men dei rettar avvika når vi gir pålegg.

TEKNOLOGIUTVIKLING OG AUTONOMI

Regjeringa varsla i stortingsmeldinga *På rett kurs* og i NTP 2018–2029 ein auka innsats innan teknologi for samferdselssektoren.

Gode autonome løysingar på fartøy og i hamner kan på sikt effektivisere sjøtransporten, auke sjøsikkerheita og redusere klima- og miljøavtrykket frå sektoren.I samarbeid med SINTEF ser vi på moglegheiter for automatisering av norske kombiterminalar. Studien undersøker om teknologien kan gi tids- og kostnadsreduksjon, og soleis bidra til å styrke konkurranseevna til sjøtransporten.

Dei autonome løysingane utfordrar dagens regelverk for farvatn. Vår oppgåve som offentleg myndigheit og forvaltar av dette regelverket er å følge med på utviklinga, legge til rette for bruk av ny teknologi og sørge for nødvendig tilpassing av regelverket. Noreg er eit av dei første landa som testar ut løysingar i fullskala. Vi arbeider derfor for å påverke både internasjonalt regelverk og standardar for framtida i IMO, IALA og EU. I tillegg til regelverksutforming har vi vore med på å opprette testområde for autonome fartøy i Noreg og vi deltek i ei rekke utviklingsprosjekt.

Eit av utviklingsprosjekta vi har vore involvert i er IMAT-prosjektet (Integrerte Maritime Autonome Transportsystemer). Dette er nyleg blitt godkjent av Forskningsrådet, og er eit prosjekt som vi truleg kjem til å arbeide ein del med framover. Tema i prosjektet er blant anna sensor- og kommunikasjonsinfrastruktur, Local Monitoring Centre (LMC), Shore Control Centre (SCC) og samhandling.

I samarbeid med DNV GL og fleire internasjonale ekspertgrupper har vi utvikla verktøyet AISyRisk for å utrekne sannsyn for skipsulykker, inkludert ulykker som kan føre til akutt oljeutslepp. Systemet bruker AIS-data for å avdekke mellom anna om skip navigerer utanfor vanleg rute eller for nær andre skip. Dette vil over tid syne spesielle leier og lokalitetar som er krevjande og har fleire nesten-hendingar. Denne informasjonen vil også vere viktig når sikringstiltak skal prioriterast. I tida framover vil vi teste og rette systemet for eventuelle feil og manglar. Fleire internasjonale organisasjonar har spurt om å få bruke verktøyet innanfor sine ansvarsområde. Dette verktøyet kan også nyttast til utrekning av sannsyn for skipsulykker med miljørisiko.

INTERNASJONALT ARBEID – SJØSIKKERHEIT

Sjøtransporten er internasjonal. Mange av aktivitetane innan sjøsikkerheit er regulert internasjonalt gjennom regelverk, standardar og retningslinjer. Som sjøfartsnasjon og kyststat er Noreg eit føregangsland på fleire område innan sjøsikkerheit, og det er viktig at vi påverkar den internasjonale reguleringa i tråd med norske interesser og praksis. Vi deltek derfor i ei rekke internasjonale forum som behandlar reguleringar som kan påverke vår praksis og sektor.

Vi har delteke i arbeidet med å ferdigstille retningslinjer for operasjonelle prosedyrar, lokale hamnetenester og bemanningsnivå på sjøtrafikksentralar. Desse vert behandla i IALA (International Association for

Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) der vi representerer Noreg.

EU sin High Level Steering Group for Governance of the Digital Maritime System and Services (HLSG GDMSS) er det overordna organet for mellom anna arbeidet med autonome skip, Single Window og SafeSeaNet. For nærare omtale av SafeSeaNet sjå side 31. HLSG har mellom anna behandla forslaget frå EU-kommisjonen om European Maritime Single Window (EMSW).

Det går føre seg eit arbeid med Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) i fleire internasjonale forum. Vi er langt framme i dette arbeidet og påverkar internasjonalt regelverk og standardar, sjå også omtale under Teknologi og autonomi på side 32.

Skipstrafikken i Arktis aukar, og det er behov for å betre kunnskap om denne trafikken og tilhøyrande risikobiletet.

Vi leier to prosjekt i Arktisk Råd som omhandlar desse problemstillingane: Guideline and tool for Arctic Risk Assessment og Arctic Ship Traffic Data (ASTD). I prosjektet Guideline and tool for Arctic Risk Assessment arbeider vi med å utveksle erfaring med risikoanalyser i Arktis, utvikle ei felles tilnærming, samt bidra til å kvalitetssikre inndata.

Prosjektet ASTD, som vart ferdigstilt i 2018, omhandlar etablering av ein ny databaseløysning som gir historisk oversikt over skipstrafikken i Arktis. Databaseløysinga er ein arktisk versjon av Havbase. Målet er å avdekke trendar og utviklingstrekk ved skipstrafikken, samt å skaffe data som kontinuerleg skal brukast i utgreiingar innan fagområda havmiljø, klima, transportsikkerheit og beredskap i medlemslanda. Samla sett vil dette arbeidet betre grunnlaget for analyser knytt til sjøsikkerheit og beredskap i Arktis.

PROGRAMMET BARENTSWATCH

Programmet BarentsWatch skal samle, utvikle og dele informasjon om norske kyst- og havområde i portalen www.barentswatch.no. Dette skal bidra til effektiv, berekraftig og koordinert bruk og forvaltning av norske hav- og kystområde.

Kystverket leier gjennomføringa av programmet, og utviklinga skjer i samarbeid med ti departement og ei rekke forvaltningsetatar og forskingsinstitutt. Alle partar deltek i prioritering av prosjekt og utvikling av tenester.

BarentsWatch består av ein open og ein lukka del. Opne tenester til alle vert tilbydd i portalen. Den lukka delen inneheld skjerma tenester som bidreg til meir effektiv operativ innsats.

Programmet er vidareutvikla som planlagt i 2018, og bruken av tenestene har auka med 55 prosent siste året. Mellom anna er tenesta Bølgevarsel, som varslar sjøfarande om bølgetilhøve langs kysten av Noreg, oppdatert med ein ruteplanleggar. Fiskinfo, som samlar nyttig informasjon for fiske, er oppdatert med automatisk inn- og utrapportering av bruk. Det er og utvikla ein ny og forbetra versjon av Arealverktøy for forvaltningsplanane.

Tenesta Arctic-web frå den danske Søfartsstyrelsen er tatt inn den opne delen. Tenesta gir informasjon til skipsfarten i nordområda inklusive Grønland om istilhøve, vêr, farar og annan trafikk. Tenesta Bærekraft for havbruk, som gir fakta om miljømessig, økonomisk og samfunnsmessig berekraft i norsk havbruk, er lansert.

I den lukka delen er det først og fremst tenesta Felles ressursregistert (FRR) som er prioritert. Tenesta er utarbeidd i samarbeid med mellom anna Direktoratet for samfunnssikkerheit og beredskap (DSB). Målet er at alle aktørar innan redning og beredskap får tilgang til kvalitetssikra informasjon og tilgjengelege ressursar frå etatar, private og frivillige organisasjonar ved ein naudsituasjon. Vi har særleg arbeidd med å utvide FRR med fleire redningsressursar og å forbetre visualiseringa av dynamiske ressursdata.

Politiet arbeider med å implementere FRR i eige fagsystem, og vi held på å forberede tenesta slik at ho også kan inkluderast i systema til mellom anna 110-sentralane og interkommunale utval mot akutt forureining (IUA).

FORVALTNINGSPLANAR FOR NORSKE HAVOMRÅDE

Vi har bidrege i arbeidet med det faglege grunnlaget for revidering av forvaltningsplanane for Barentshavet og Lofoten, og tilsvarande med oppdatering av forvaltningsplanane for Norskehavet og Nordsjøen med Skagerrak. I samarbeid med Sjøfartsdirektoratet er det gjort greie for status og utvikling i skipstrafikken i desse havområda. Vi har i tillegg delteke i ei ekspertgruppe for utviklinga av arealverktøyet for forvaltningsplanane.

Vågsfjorden.
(Foto: Guttorm Tomren/Kystverket)

HOVUDMÅL 3 – KLIMA OG MILJØ

MÅL:
Redusere utslepp av klimagassar i tråd med omstilling mot lågutsleppssamfunnet og redusere andre negative miljøkonsekvensar.

Etappemål	Indikator	Resultat 2018
Redusere klimagassutslepp i tråd med Norge sine klimamål	Endring i klimagassutslepp frå transportsektoren målt i CO2-ekvivalentar, frå sjøtransporten	Reduksjon på 312 000 CO2-ekvivalentar
Bidra til å oppfylle nasjonale mål for rein luft og støy	Tal byar som overskrid nasjonalt mål for NO2*	-
	Tal byar med overskrid nasjonalt mål for PM10*	-
	Tal personar utsett for innandørs støynivå over 38 dB	0
Avgrense tap av naturmangfald	Utbetring av konfliktar mellom naturmangfaldet og transportnettet	0

*Ingen der sjøtransport/hamn er vesentleg kjelde, Miljødirektoratet rapporterer på generell luftkvalitet.

Vi følger opp nasjonale mål for miljø og internasjonale avtalar om reduksjon av klimagassutslepp, både for sjøtransporten generelt og i vår eiga verksemd.

Vi har ingen direkte verkemiddel mot utslepp frå sektoren. Kunnskapsgrunnlaget og kompetansen om sjøtransporten og hamnene sin påverknad på klima og miljø vert stadig betre. I 2018 leverte vi fagleg grunnlag til NTP 2022–2033 gjennom dei tverretatlege arbeidsgruppene for klima og miljø.

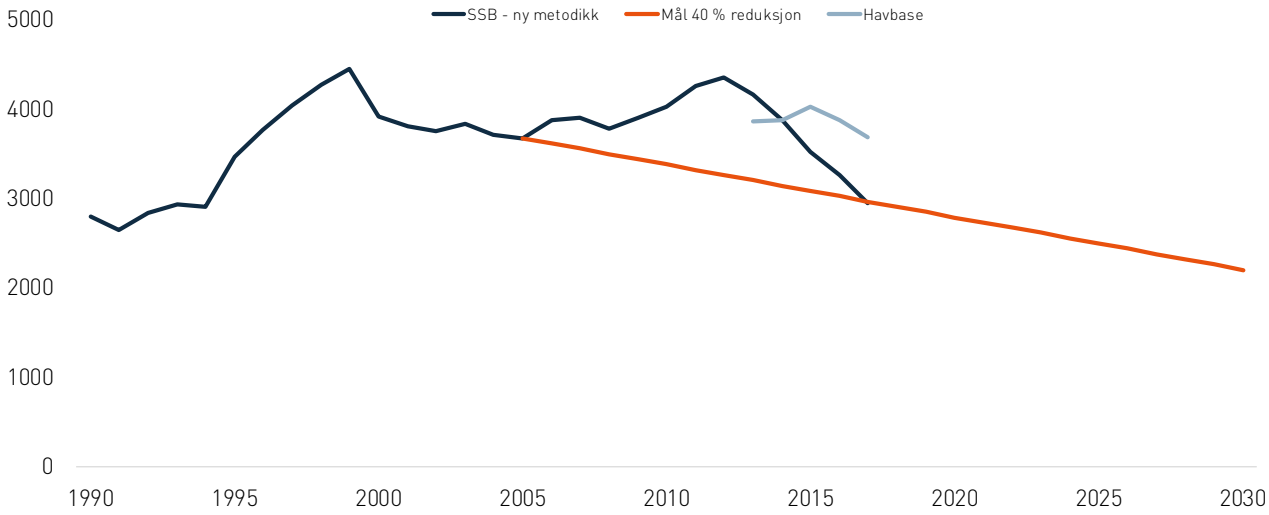
Det vert gjennomført klima- og miljøtiltak på dei fleste områda i organisasjonen. Miljøfokuset breier seg, og vi vil halde fram med å systematisere klima- og miljøarbeidet. Vår klima- og miljøstrategi vert i hovudsak ført vidare i 2018–2019. Vi mottar ikkje eiga løyving til miljømålet. Ein føresetnad for klima- og miljøarbeidet er at det skal vere ein del av alle våre aktivitetar.

MOT LÅGUTSLEPPSSAMFUNNET

Teknologiutvikling og redusert aktivitet gir mindre klimagassutslepp frå sjøtransporten. Tala frå SSB for 2017 syner at klimagassutsleppa frå innanriks sjøfart og fiske går ned. Frå 2016 til 2017 er det ein reduksjon på 312 000 tonn CO2-ekvivalentar. Dette er ein nedgang på 9,6 prosent. Tal for 2018 er ikkje klare enno.

Regjeringa har signalisert ambisjonar om å redusere klimagassutsleppa frå ikkje-kvotepliktig sektor med 40 prosent frå 2005 til 2030 (Meld. St. 41 (2016–2017) Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid). Om vi legg til grunn jamn årleg reduksjon i utsleppa for å nå målet i 2030 (oransje linje i figur 8), så ligg dei utrekna utsleppa i 2017 like under framskrivinga av denne målsetjinga.

Figur 8 Klimagassutslepp frå innanriks sjøfart og fiske, 1990–2017 (i 1 000 tonn CO2-ekvivalentar)



Kjelde: Statistisk sentralbyrå og Kystverket.

Tala frå SSB syner jamn og kraftig nedgang i utsleppa sidan 2012. I perioden 2012 –2017 fall utsleppa med 32,4 prosent. I Havbase kan vi fordele seglingane på innanriks-, utanriks- og gjennomgangstrafikk og opphald i hamn, og få utsleppstal basert på AIS. Tala frå Havbase syner svak auke i CO2-utsleppa frå 2013 til 2015. Deretter ein reduksjon i utsleppa frå 2015 til 2017, som er noko mindre enn statistikken frå SSB syner (figur 8). Reduksjonen i 2016 og 2017 er knytt til lågare utslepp frå offshore forsyningsskip, andre offshoreskip, tankskip og tørrbulkskip. For alle desse skipssegmenta var det òg redusert aktivitet, målt som segla distanse, frå 2015 til 2017. Dette heng saman med nedgangen i petroleumssektoren.

Samstundes har talet på skip med låg- eller nullutsleppsteknologi i norske farvatn auka. Skip med LNG-framdrift har auka frå 35 i 2012 til 59 i 2017, og talet på skip med batterielektrisk eller batterihybrid framdrift har auka frå 3 til 25 i same periode. Alternative Fuels Insight (https://www.dnvgl.com/services/alternative-fuels-insight-128171) vart lansert i 2018,og inneheld statistikk over skip med LNG og batteriteknologi som i hovudsak opererer i norske farvatn. Ut i frå statistikken vil det i 2021 vere om lag 170 skip i norske farvatn med LNG og/eller batteridrift om bord. Om det samla talet på skip i norske farvatn ikkje endrar seg framover, vil om lag 2,5 prosent av skipa nytte null- eller lågutsleppsteknologi.

MILJØRABATTAR MED POTENSIAL

Vi greier ut forenkling av sjøsikkerheitsavgiftene, og rår til at miljørabatten vert justert for å vere meir treffsikker. I 2018 fekk 44 skip fritak i losberedskapsavgifta til ein verdi av 17,9 millionar kroner. Dette er ein auke frå 36 skip i 2017. Skipa er større enn 8 000 BT med score på 50 eller meir i Environmental Ship Index (ESI), fordelt på passasjerskip/Ro-Ro (3), lasteskip (4), tankskip (17) og offshore/ supplyskip (20). Åtte av dei seglar fast langs kysten og ville hatt årsavgift utan fritaket.

Gjennom året har vi delteke i utviklinga av Environmental Port Index (EPI), som ei rekke cruisehamner ønsker å ta i bruk for å stimulere til meir miljøvennlege cruiseskip langs kysten. Etter det vi kjenner til, er det 22 hamner som hadde ein form for miljørabatt på anløpsavgift og/eller kaivederlag i 2018. Dei fleste nytta ESI som grunnlag.

INNOVATIVT NYTT FARTØY MED STOR MILJØGEVINST

OV Ryvingen, det nyaste multifunksjonsfartøyet vårt, vart ferdig i 2018. Båten har to batteripakkar med samla effekt på 3000 kWh og fleire innovative løysingar for redusert energibruk, lågare utslepp og redusert støy. Forbruket av drivstoff og klimagassutsleppa vert redusert med om lag 35 prosent samanlikna med dei første multifunksjonsfartøya. Med god tilgang til landstraum kan utsleppa reduserast med opptil 85 prosent. OV Ryvingen har fått mykje positiv merksemd som miljøfyrtårn i bransjen. Kystverket og Rolls-Royce Marine fekk mellom anna prisen The Motorship Award for flåtefornyinga og dei innovative og miljøvennlege løysingane på fartøyet. Gjennom prosjektet er det utvikla ny miljøteknologi, som allereie vert nytta i dei nye hurtigruteskipa.

Nye fartøy i kombinasjon med sal av to gamle fartøy gir redusert miljøpåverknad.

LÅGARE KLIMAGASSUTSLEPP FOR LOSTENESTA

Lostenesta har fasa inn elbilar ved fleire lokalitetar i 2018. Organisering og plassering er vesentleg for å ta ut full effekt. Ordninga har truleg endå større potensial for både økonomisk innsparing og utsleppsreduksjonar, og vert optimalisert etterkvart som vi får meir erfaring.

10 nye fartøy er fasa inn i tilbringartenesta sidan oppstart, og fem av desse vart levert i 2018. Dei fyller IMO sine krav til NOx og CO2 utslepp og dei tre siste nybygga har om lag 30 prosent mindre forbruk av drivstoff. Det blir arbeidd med forprosjekt for heilelektrisk fartøy. Fleire av dei eldre losfartøya er selde i 2018.

OV RYVINGEN

OV Ryvingen er det fjerde fartøyet i rekka av nybygg i Kystverket, og bygger vidare på erfaringane frå dei andre multifunksjonsfartøya. Allereie før overlevering hadde fartøyet fått sin første miljøpris – The Motorship Award.

OV Ryvingen er eit såkalla hybridfartøy, og kan velje mellom å segle på rein batterikraft, på drivstoff eller på ein kombinasjon av desse. Batteria kan ladast med landstraum eller via generatorane om bord. Batteripakken er fullt integrert med dei andre systema på båten, og ein får dermed nytta kapasiteten fullt ut.

Motoren er også forbetra. Blant anna har OV Ryvingen berre ein motor, med ein generator i kvar ende. Batterikapasiteten er på heile 3 000 kW/h, og fartøyet kan segle ein heil dag på batteri. Det er forventa om lag ei halvering av drivstofforbruket samanlikna med tilsvarande fartøy utan batteriløysningar.

I tillegg har fartøyet ein ny type propellar. Dette propellanlegget har mellom anna auka effektivitet, brukar mindre energi og har betra verknadsgrad. OV Ryvingen er det første fartøyet som tar i bruk det nye propellanlegget.

OV Ryvingen har også system for dynamisk posisjonering (DP), som gjer at båten kan halde same posisjon over havbotnen utan anker over tid – med ein feilmargin på berre ein halv meter. Dette gjer at fartøyet til dømes kan stå heilt stille for å samle opp olje, eller det kan legge seg heilt inn til eit merke for å arbeide rett frå lemmen. Dette bidreg til å forenkle og effektivisere vedlikehaldsarbeidet langs kysten.

OV Ryvingen skal nyttast til ulike vedlikehaldsoppdrag langs kysten, til dømes vedlikehald og drift av fyrstasjonar, lykter og lanterner, samt flytande merker. Samstundes er fartøyet ein del av beredskapen, og kan nyttast i oljevernaksjonar og andre beredskapsoppgåver.

OV Ryvingen (Foto: Olav Helge Matvik/Kystverket)

LANDSTRAUM NØDVENDIG FOR UTSLEPPSREDUKSJONAR I SLEPEBEREDSKAPEN

Drivstofftala for fartøya i nord syner tydeleg kva fartøy som har lagt til kai med landstraum. Forbruket vert om lag halvert i desse periodane, samanlikna med å ligge for anker utanfor kysten av Finnmark. Boa Heimdal som tok over for Boa Odin i oktober held fram med å bruke landstraum både i Måløy og i Ålesund.

Dei tre statlege slepebåtane som vi held drivstoff for brukte totalt 2 892 m^3 drivstoff i 2018. Det er ei auke på 285 m^3 frå 2017, som i hovudsak skuldast:

- Deltaking i øvingar
- Problem med tilkopling til landstraum og hjelpemaskineri for eit fartøy
- Ny båt med større slepekraft og maskineri

OVERSIKT OVER KLIMAGASSUTSLEPP FRÅ EIGNE UTBYGGINGSPROSJEKT MÅ BETRAST

Frå 2018 krev vi rekneskap over forbruk av fossilt drivstoff i utbyggingsprosjekta våre. Tala brukar vi for å utvikle betre metodar for klimagassbudsjett, og for å vurdere kvar og korleis utsleppa kan reduserast. Det vert og arbeidd tverretatleg for å utvikle eit felles system for klimagassutslepp frå anleggsprosjekt. Per i dag er det ikkje fastsett korleis klimagassrekneskap for anlegga skal utformast.

NATURMANGFALD

Det er ikkje registrert farlei- eller hamneprosjekt med stor negativ konsekvens eller konflikt med naturmiljøet. Vi følger opp arbeidet med vassforskrifta og regionale vassforvaltningsplaner.

Nokre av farleiprosjekta våre kan påverke naturmiljøet;

- Innsegling Bodø (del 2), som startar i 2019 og inkluderer mudring av ureina massar
- Innsegling Leirpollen, som er i eit område med verdifull naturkvalitet. Det er gjort utgreiingar av heile økosystemet med særskild fokus på artane laks og sil (tobis).
- Innsegling Røsvikrenna og Borg (del 2), som krev handtering av store mengder ureina masser. Søknad om mudring- og deponering har vore på høyring med frist ut januar 2019
- Innsegling Halden, som ligg i ein Natura 2000-fjord, med strenge føringar frå mellom anna svenske myndigheiter. Vi jobbar no med undersøkingsprogram som skal på høyring og etterkvart settast i gong. Det må truleg gjerast undersøkingar i om lag tre år for å få eit godt nok grunnlag for vidare avgjerder.

MILJØMUDRING OG DEPONI AV OVERSKOTSMASSAR

I år har vi jobba med to moglege samarbeidsprosjekt for miljømudring; Hammerfest hamn og Rein hamn Ålesund. Begge er av dei 17 prioriterte områda gitt av Miljødirektoratet.

Prosjektet i Ålesund har vore utfordrande, med stor usikkerheit knytt til deponialternativa for ureina sediment og saksbehandlingstida til kommunen. Farleistiltaket i seg sjølv er ikkje avhengig av eit lokalt strandkantdeponi. Vårt prosjekt har små mengder ureine massar, som kan transporterast til godkjent deponi. Vi søkte derfor Fylkesmannen om løyve til mudring og deponering for å kunne gjennomføre utdjuping av farleia utan å inkludere rein hamn prosjektet. Det er per no ikkje noko som tyder på at Ålesund kommune kjem så langt i planlegginga at dei to prosjekta kan samkøyrast.

Vi har intensjonsavtale med Hammerfest kommune for Rein hamn Hammerfest, og felles søknad til Fylkesmannen for våre tiltak (Forsøl og Fuglenes) og kommunen sitt tiltak (mudring, tildekking, strandkantdeponi/kai). Det er ikkje gitt løyvingar til prosjektet og det er derfor usikkert korleis samarbeidet kan samkøyrast vidare.

Verdilause overskotsmassar frå mudring er næringsavfall jf. forureiningsloven § 27 a. Miljødirektoratet har endra praksis, med strengare oppfølging enn tidlegare. Dette har ført til noko forseinkingar i saksbehandlinga av mudre- og deponeringsøknadar. Kort forklart bør massane frå utdjupingar i størst mogleg grad gjenvinnast og nyttast. Vi har hatt dialog med Miljødirektoratet gjennom 2018 for nødvendige avklaringar.

Frå plastryddeaksjon på Lepsøya.
(Foto: Sveinung Nedregotten/Kystverket)

ANDRE MILJØTILTAK

Vi har markert oss med å gå føre i kartlegging av undervasstøy frå anleggsarbeid. Støymålingsprosjektet gir betre forståing av korleis undervasstøy påverkar naturmangfaldet, samt korleis vi kan redusere negativ påverknad. Til no har vi målt støy frå nedsetting av pelar og støy/trykkbølger frå sprenging i Båtsfjord. Prosjektet skal vidareførast i 2019 med testing av avbøtande tiltak samt bruk av erfaringane frå Båtsfjord. Forsvarets Forskningsinstitutt har meldt interesse for å delta på testing av avbøtande tiltak, då dette er svært aktuelt for dei også i samband med detonering av gamle eksplosivar i sjø. Våre data er inkludert i samlerapporten med status for undervasstøy i Arktis (The state of underwater noise throughout the Arctic marine environment: a review, Fisheries and Oceans Canada og Protection of the Arctic Marine Environment – PAME). Prosjektet er presentert mellom anna på PIANC World Congress i Panama og Arctic Biodiversity Congress i Finland.

Vi har samanstilt støykartleggingar frå 26 hamneområde i 14 ulike hamner og formidla resultata. Det er varierande kvalitet og omfang på kartleggingane. Utrekningane på landsbasis er at om lag 3 000 personar er utsett for støy frå hamn.

Effektar og konsekvensar av å innføre fartsgrense for cruiseskip i verdsarvfjordane er greidd ut. Ut frå ei heilskapleg vurdering finn vi ikkje at tiltaket er tenleg for å betre lokal luftkvalitet i Geiranger og Flåm.

Kvikksølvsanering ved fyrstasjonane er gjennomført, og det er no ingen lokalitetar med store mengder kvikksølv. Alle stasjonar der det har vore kvikksølv skal etterkontrollerast. Luftkvaliteten på lokalitetane målast framleis for å ivareta av omsyn til dei tilsette. Det vart levert inn om lag tre tonn reint kvikksølv og 196 kg kvikksølvholdig avfall.

Det stillast miljøkrav i alle innkjøp. Vi gjer fortløpande erfaringar med korleis krava i konkurransegrunnlaga slår ut, og arbeider for å finne eventuelt fleire og meir målretta miljøkrav som kan gje ytterlegare effekt. Positiv plastrekneskap er no standard krav i kontraktane til utbyggingsprosjekt. Med dette meiner vi at entreprenøren skal dokumentere at dei har samla opp meir plast enn kva som vart tilført sjø i eit prosjekt.

Vi har etablert eit godt samarbeid med det nye senteret for oljevern og marint miljø (SOMM) som vart etablert i 2018. Konkret arbeider vi no med utgreiing av ein testfasilitet knytt til oljevern og marin forsøpling. Vidare ser vi i fellesskap på moglege synergiar mellom metode og system for opprydding av olje og opprydding av marin forsøpling i strandsona.

Vi er med i innovasjonsprosjektet Circular Cleanup saman med 16 andre aktørar. Målet er å utvikle nye løysningar for reinare og plastfrie hav. Prosjektet omhandlar overvaking av plast i havet, teknologi for opprydding og infrastruktur for avfallshandtering.

HOVUDMÅL 4 – BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

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

Etappemål	Indikator	Resultat 2017	Resultat 2018	Mål
Effektiv handtering av akutte hendingar med forureining	Årleg trening, kurs eller øving av Kystverket sine depotstyrkar	71%	87%	80%
	Årleg trening av fartøy som inngår i statleg beredskap mot forureining	88,5%	86%	80%
	Beredskapsressursane skal vere operativt tilgjengelege	100%	99%	90%
	Operativ tilgjengelegheit på fartøy i statleg slepeberedskap	100%	99%	98%
Hindre og avgrense miljøskadelege utslepp frå skipsvrak	Alle skipsvrak som utgjer ein høg risiko for miljøskade skal ha overvakingstiltak	100%	100%	100%
	Ingen alvorlege miljøskadelege utslepp frå skipsvrak med overvakingstiltak	Ingen	Ingen	Ingen

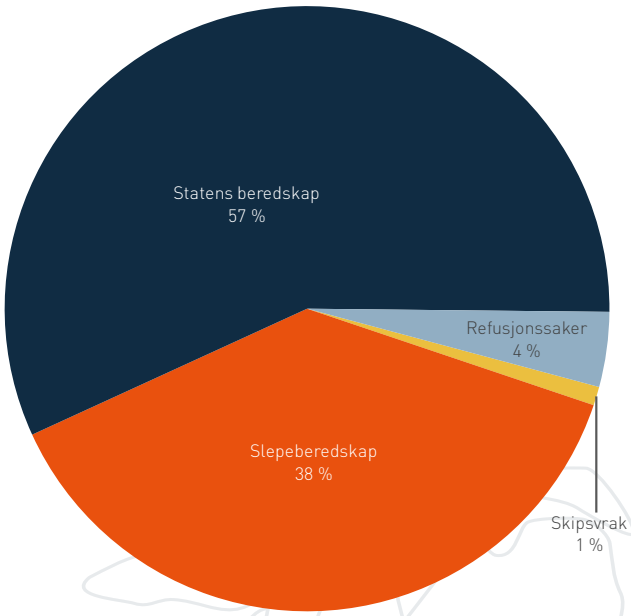
Indikatorane var gjeldande frå 2017, og derfor er ikkje historiske tal med.

Vi tek vare på staten sitt ansvar for beredskap mot akutt forureining på fastlandet og på Svalbard, og skal sørge for at privat, kommunal og statleg beredskap samordnast i eit nasjonalt beredskapssystem. Akutt forureining skal førebyggast og identifiserast, og vi skal sjå til at ansvarleg forureinar set i verk nødvendige tiltak når slike hendingar skjer og vi fører tilsyn med behandlinga. Dersom ansvarleg forureinar ikkje gjennomfører nødvendige tiltak, kan vi aksjonere på vegne av skadevoldar. Vi har erfaring og kompetanse både frå nasjonale og internasjonale forureiningsaksjonar, og har ansvar for å følge opp Noreg sine internasjonale forpliktingar innan beredskap mot akutt forureining.

Akutt forureining er forureining av betydning, som finn stad plutseleg, og som ikkje er tillaten etter bestemmingane i eller i medhald av forureiningslova.

For å innrette beredskapen på best mogleg måte blir det gjennomført miljørisiko- og beredskapsanalysar. Miljørisiko- og beredskapsanalysen for fastlandet frå 2011 er styrande for dimensjoneringa av beredskapen i Kystverket. Miljørisiko- og beredskapsanalysen for Svalbard og Jan Mayen frå 2014 er styrande for beredskapen i nordområda.

Figur 9 Ressursbruk 2018 – hovudmål 3 – beredskap mot akutt forureining



Den vesentlegaste delen av ressursbruken er innanfor statens beredskap og omfattar administrasjon, overvaking, kurs og øving, FoU, beredskapsressursar og -materiell. Arbeidet skal sikre at vi kan følge opp og handtere hendingar med akutt forureining på rett måte og redusere negative miljøeffektar. Slepeberedskapen utgjer 38 prosent av ressursbruken, og er eit av dei viktigaste tiltaka for å førebygge alvorlege hendingar med akutt forureining i område med høg miljørisiko.

Det var to større hendingar i 2018 – den statlege aksjonen knytt til kollisjonen mellom KNM Helge Ingstad og tankskipet Sola TS i Hjeltefjorden og oppfølginga og tilsynet knytt til trålaren Northguider si grunnstøyting i Hinlopenstredet på Svalbard. Det har ikkje skjedd alvorleg akutt forureining av betydning ved desse hendingane.

Ei effektiv handtering av akutt forureining krev at beredskapen er rett organisert og dimensjonert. Både desse hendingane, og den vellukka aksjonen knytt til hendinga med Tide Carrier/Harrier i 2017, syner at den samla beredskapen mot akutt forureining er effektiv og fungerer godt.

STATLEG BEREDSKAP

Omfanget og lokaliseringa av den statlege beredskapen bygger på kunnskap om miljørisiko for akutte oljeutslepp frå skipstrafikken i norske farvatn. Det går føre seg eit kontinuerleg arbeid for å sikre best mogleg kunnskap om størrelsen på beredskapen. Hendingar, både nasjonale og internasjonale, vert analysert og evaluert, og betringstiltak vert utarbeidd og sett i kraft.

Ei av våre roller er å samordne privat, kommunal og statleg beredskap i eit nasjonalt beredskapssystem. For å legge til rette for best mogleg samvirke og formidle kunnskapen om statleg beredskap, har vi delteke på ei rekke arenaer innan samfunnssikkerheit og beredskap. Vi arrangerer kurs og øvingar for innsatsmannskap og fartøy som inngår i den statlege beredskapen mot akutt forureining. I tillegg er det gjennomført trening, kurs, øvingar og seminar for personell innan leiing og innsats i statlege, kommunale og private beredskapsressursar.

Materiell som nyttast er plassert i depot og på fartøy langs kysten. I stortingsmeldinga *På rett kurs* kjem det fram at dagens depotstruktur bør endrast for å betre responstida ved ulykker. Ei utgreiing av ulike alternativ for organisering og lokalisering synte at den statlege beredskapen kan styrkast ved å samle utstyret i færre og meir mobile depotløysingar. I løpet av året er depota i Bergen/Ågotnes og i Solund lagt ned og samlokalisert på Mongstad. Det blir ingen endring i tal på innsatsmannskap knytt til depota. Depotet ved Fedje blir ført vidare med materiell som er relevant til bruk i nærområdet.

Som følge av hendinga med KNM Helge Ingstad vart ei planlagt øving for innsatsmannskapa avlyst. Av den grunn ligg øvingsresultatet derfor noko lågare enn målsettinga på 80 prosent, men fleire av mannskapa var i aksjon under hendinga. Generelt er kompetansenivået til innsatsmannskapet høgt, og resultatet for året har ikkje gitt dårlegare beredskap.

Vi har tidlegare tilrådd å etablere ein statleg dispergeringsberedskap. I 2017 utarbeidde vi eit forslag om å etablere ein beredskap der ein gjer seg nytte av forsvaret sine nye redningshelikopter i kombinasjon med vårt eige multifunksjonsfartøy OV Bøkfjord. Vi held framleis på med å etablere den statlege dispergeringsberedskapen.

Som eit ledd i å bygge kapasitet til å utføre oljevernaksjonar i mørke har vi kjøpt inn eit system for fjernmåling på fartøy. Alle oljevernfartøy er utstyrt med oljedeteksjonsradar og infraraud kamera. Det er også kjøpt inn dronar med video og infraraud kamera som skal styrast frå dei indre kystvaktfartøya. Dronane vart mellom anna nytta i samband med hendinga med KNM Helge Ingstad, og er kjøpt inn i samarbeid med Kystvakten. For oss vil dette systemet gir oss moglegheit til å oppdage og kjempe mot frittflytande olje på sjø heile døgnet.

Marin forsøpling på strand (i første rekke plast) er eit problem som er satt på dagsorden, og fleire av systema og løysningane vi har etablert for handtering av oljeforureining på strand kan vere relevante. Eit eksempel på dette er systemet Kystinfo.

Som ei oppfølging av stortingsmeldinga *På rett kurs* og Miljørisiko- og beredskapsanalysen for Svalbard og Jan Mayen er det gjort ei rekke tiltak for å styrke beredskapen og auke kunnskapen om oljevern i nordområda. Fleire forskings- og utviklingsprosjekt er sett i gang for å bygge kompetanse og kapasitet til handtering av akutt forureining i islagte farvatn (sjå eige avsnitt om forsking og utvikling). Innsatsmannskapa er trena i oljevern i is og kulde. Vi held på med prosjektering av ein testhall der vi kan simulere forureining i islagte farvatn og teste ulike metodikkar for handtering av slike hendingar. Vi ventar med vidare planlegging av hallen til endeleg oppdrag er motteke frå Samferdselsdepartementet.

Det er også gjort ei rekke investeringar for å betre beredskapen i nordområda. Det er kjøpt inn oljelenser til bruk i islagte fartvatn til depota på Svalbard, Vadsø og Horten. Til eit av fartøya våre (OV Bøkfjord) er det kjøpt inn spesialutstyr for opptak av olje i is. Sysselmannen

sitt fartøy, Polarsyssel, har fått naudlosseutstyr og opptakarsystem som også verkar i is. Mannskapet har fått opplæring i bruk av utstyret og i gjennomføring av naudslep. Kystvakten har fått utstyr som gjer det mogleg å sjå olje på vatn i mørke. I tillegg til dette har Kystvakten sine fartøy i barentshavklassen fått naudlosseutstyr. KV Svalbard har øvd med islensa på Svalbard og vil også få montert naudlosseutstyr for marin diesel.

For å sikre nødvendig kommunikasjonsinfrastruktur ved ei eventuell hending, er det montert maritim breibandsradio (MRB) i alle Kystvaktfartøy, i Polarsyssel, i overvakingsflyet og i våre oljevernfartøy. Systemet fungerer i tillegg som eit lokalt nettverk mellom einingar som har teknologien installert, og som er innanfor dekningsområdet. På denne måten vil både vår eiga og andre statlege brukarar si evne til å kommunisere og dele data i eit geografisk krevjande område bli sikra – og sjøsikkerheita betra.

I samarbeid med Sysselmannen legg vi planer for eit statleg beredskapssenter i Longyearbyen. Også andre aktørar innan beredskap har meldt sitt behov og ønsker å delta i prosjektet. Vi treng mellom anna større lagerkapasitet og lokalar som kan nyttast i samband med ein aksjon.

Alle desse tiltaka vil styrke vår kapasitet til å handtere hendingar på Svalbard vesentleg.

FORSKING OG UTVIKLING

Dei siste åra har vi auka satsinga på forsking og utviking (FoU) innanfor beredskapsområde. Nye miljøkrav fører mellom anna til produksjon av mange nye bunkersoljar, og utgreiingane våre syner at fleire av desse vil vere utfordrande å handtere med dagens oljevernutstyr. Både i meldinga På rett kurs og i handlingsplanen for Miljørisiko- og beredskapsanalysen 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. Sjølv om dei fleste av FoU-prosjekta omhandlar oljevern i Arktis på eit eller anna vis, er dei likevel relevante for heile ansvarsområdet innanfor beredskap mot akutt foreining.

Vi arbeider for å betre kunnskapen om bunkersoljar og dei operasjonelle, fysisk-kjemiske eigenskapane og toksisiteten deira i kalde farvatn. Fleire av resultata frå dette arbeidet har vakt stor internasjonal merksemd, og vi vil saman med ei rekke land søke EU om finansiering til eit større prosjekt på dette feltet.

Ei rekke nye produkt for handtering av olje i arktiske strøk er under utvikling. Frå tidlegare utgreiingar veit vi at bruk av kjemiske dispergeringsmiddel kan ha god effekt på utslepp av tung bunkersolje. Desse midla gjer at oljen løyser seg opp, og kan bidra til å redusere eller hindre skade på mellom anna sjøfugl. Vi har testa nye dispergeringsmiddel – og spesielt korleis dei verkar under arktiske forhold. Vi held også på med ein studie der vi ser på oljeetande bakteriar – dette er bakteriar som finst i naturen, og som kan ete ulike delar av stoffa som olje og gass er bygd av. På den måten kan naturen reinse seg sjølv.

AISyRisk, sjå også omtale side 32, kan også nyttast til kontinuerleg vurdering av miljørisiko. Til no har vi mangla eit system som fangar opp endringane i miljørisiko for skipsuhell med utslepp. I samarbeid med mellom anna Miljødirektoratet og Havforskningsinstituttet samlar vi inn eit best mogleg grunnlag av geografisk data som syner miljøsårbarhet gjennom året. Ut frå dette kan vi sjå om endringar i skipstrafikk eller endring i artane si sårbarheit aukar miljørisiko og gjere vurderingar om beredskapen er rett dimensjonert.

MV NORTHGUIDER

Fredag 28. desember 2018 grunnstøytte trålaren Northguider på Svalbard.

Mannskapet på 14 vart evakuert, og ingen vart skada. I januar vart det gjennomført ein omfattande tømmeoperasjon, der 332 m³ diesel, oljeprodukt, trål, elektronikk med meir vart fjerna frå havaristen. Risikoen for forureining er dermed tilfredsstillande redusert.

Northguider skal etter planen bli fjerna i august 2019.

Kystverket har gitt pålegg til skipseigar om å fjerne havaristen, og sørge for tiltak mot akutt forureining. Vi fører tilsyn med skipseigar sine tiltak, og samarbeider tett med reiarlaget som eig båten (Opilio AS), forsikringsselskapet (Gard), bergingsselskap og Sysselmannen på Svalbard.

(Foto: Kystvakten)

HENDINGAR

I 2018 vart 1 120 uønskte hendingar meld til Kystverket, og av desse var 606 med forureining. Talet på uønskte hendingar er om lag på nivå med 2017. Fordelinga mellom talet på hendingar offshore, med fartøy, på land og observasjonar av ikkje identifiserte oljeflak er om lag som i fjor.

Vi følger opp ansvarleg forureinar, og dei siste åra har vi auka fokus på utøving av myndigheit og tilsyn. Det har ført til eit auka tal på skriftlege pålegg, tilsyn og meldingar av den ansvarlege forureinar til politiet.

Tabell 16 Hendingar

	2016	2017	2018
Tal på hendingar meldt til Kystverket	1 334	1 297	1 120
Tal på hendingar med utslepp*	674	596	606
• *Hendingar knytt til skip*	104	114	109
• *Landbaserte hendingar*	377	332	367
• *Ikkje identifiserte oljeflak frå ukjente kjelder*	103	89	73
• *Hendingar knytt til offshoreaktivitet*	90	64	55
• *Anna*	1	1	1
Tal på statlege aksjoner	0	1	1

*Det er eit lite avvik mellom tal på hendingar med utslepp fordelt på type hending og totalt tal på hendingar. Årsaken er at ein eller fleire av hendingane er registert med fleire typar hending.

Hendinga med KNM Helge Ingstad (sjå omtale) resulterte i ein statleg aksjon der Kystverket var forureiningsmyndigheit og leia oljevernaksjonen i alle fasar (frå hendinga skjedde til hevinga og fjerninga av vraket er gjennomført). Aksjonen var vellukka utan forureining av betydning.

Hendinga med MV Northguider (sjå omtale) er ikkje ein statleg aksjon. Vi fører tilsyn med og følger opp reiarlaget sin innsats med tømming av oljeprodukt, samt fjerning av havaristen. Vidare har vi gitt råd, bistand og lånt ut utstyr i samband med tømminga. Mellom anna kalla vi inn Kystvakten, som brukte KV Svalbard i aksjonen. Saka har gitt oss ny erfaring med handtering av hendingar i islagte farvatn, og vil bli evaluert og brukt vidare i bygging av kompetanse og kapasitet.

FARTØY I OLJEVERN- OG SLEPEBEREDSKAP

Den samla beredskapen består av våre eigne fartøy og fartøya til Kystvakta og Sysselmannen på Svalbard, innleidde fartøy som er i fast nasjonal beredskap og mindre fartøy som kallast inn ved behov (kystnær beredskap).

Målet er at 80 prosent av fartøy som inngår i den statlege beredskapen blir trena i løpet av året og at 98 prosent av desse er operativt tilgjengeleg. I 2018 vart 86 prosent trena og tilgangen var 99 prosent. Beredskapen knytt til desse ressursane er i tråd med krava, og måloppnåinga er god.

I 2017 vart det gjennomført ny konkurranse for den statlege slepeberedskapen i 2018 med opsjonar for 2019. Konkurransen resulterte i at nyare og meir robuste fartøy tok over slepeberedskapen på Sørlandet, Vestlandet og i nord. Regjeringa har vedteke at Kystvakten skal ivareta den operative utføringa av den statlege slepeberedskapen frå 2020.

Tabell 17 Fartøy i oljevern- og slepeberedskap

	2016	2017	2018
Oljevern – Kystverket sine fartøy	6	6	6
Oljevern – Kystvakta sine fartøy	10	10	10
Oljevern – Andre fartøy	1	1	1
Slepeberedskap	4	4	4
Fartøy i kystnær beredskap	35	36	36

STØRSTE OLJEVERN-AKSJONEN SIDAN 2011

Tidleg på morgonen torsdag 8. november går alle alarmar. Fregatten KNM Helge Ingstad kolliderer med tankbåten Sola TS utanfor Sture-terminalen. KNM Helge Ingstad får store skader, og blir liggande nært land like ved kollisjonspunktet.

Tekst: Sunniva Ullavik Erstad

Kystverket vart raskt informert om situasjonen, og mobiliserte alle nødvendige ressursar. Seinare same dag vart det erklært statleg aksjon. Aksjonen skulle vise seg å bli langvarig og krevjande, og den heilt klart største sidan Godafoss-hendinga utanfor Hvaler i 2011.

Det som kan vere uklart for mange er kva som eigentleg er Kystverket si rolle i ei slik hending. Kvifor blir vi involvert? Kva skjer når alarmen går? Kva er vårt ansvarsområde, og kva ressursar har vi tilgang til? Johan Marius Ly, beredskapsdirektør i Kystverket, har vore aksjonsleiar gjennom heile perioden, og fortel om det krevjande arbeidet med KNM Helge Ingstad.

KVIFOR BLIR VI INVOLVERT?

Kystverket er forureiningsmyndigheit ved akutt forureining, og er delegert myndigheit når det gjeld skipshendingar.
– Det betyr at vi har ansvar for å fatte vedtak, føre tilsyn og gjennomføre tiltak ved slike hendingar. Vi har eit beredskapsvaktlag 24/7 som dekkjer dei ulike fagområda ein har behov for i behandlinga av ein akutt situasjon til sjøs. Det inkluderer ekspertise på alt frå logistikk og nautikk til oljevern og miljøpåverknad. Når det skjer større hendingar langs kysten kan vi raskt setje i gang tiltak mot akutt forureining, opplyser Ly.

KVA SKJER NÅR ALARMEN GÅR?

– Denne morgonen ringte telefonen min ca. 04.15. Då hadde vaktlaget blitt varsla, og dei var i gong med å kalle inn personell og mobilisere ressursar, fortel Ly.

Han forklarar vidare at den viktigaste oppgåva i den første fasa er å skaffe oversikt over situasjonsbiletet, og dermed vere i stand til å mobilisere dei nødvendige ressursane. Dei første timane er situasjonen ganske uoversiktleg. Kystverket har sjekklister og planar som skal følgast, og jobbar med å få eit tydlegare bilete av situasjonen. Liv og helse kjem alltid først, men når dette er avklart blir det raskt fokus på å avgrense miljøpåverknaden mest mogleg.

– Vårt ansvar på dette tidspunktet er å kome raskt i gang med oljevernberedskapen, med mål om å redusere miljøkonsekvensane så mykje som mogleg. Dei første timane er fokuset todelt. Vi skal raskast mogleg få på plass utstyr og ressursar for å hindre spreiing og samle

Frå aksjon KNM Helge Ingstad (Foto: Kystverket)

KVA ER EIN STATLEG AKSJON MOT AKUTT FORUREINING?

Ved hendingar som medfører fare for eit større tilfelle av akutt forureining kan Kystverket, i medhald av forureiningslova (eller svalbardmiljøloven for hendingar på Svalbard), bestemme at staten skal leie handteringa av aksjoneringa. Det inneber at Kystverket tar ansvaret for å leie aksjoneringa mot akutt forureining både på sjø og i strandsona. Då er det Kystverket som avgjer kva tiltak som skal settast i verk og tek over taktisk kontroll over tilgjengeleg utstyr og materiell. Det inneber også at ansvarleg forureinar skal stille sine ressursar til disposisjon og sørge for at tiltaka som Kystverket vedtek blir gjennomført.

Kystverket kan velje å ta over leiinga av heile eller delar av aksjonen. For skipshendingar overlét vi oftast ansvaret for handteringa av sjølve havaristen til eigaren av fartøyet. I desse tilfella fører Kystverket tilsyn med at den ansvarlege gjer det han pliktar. Kystverket vil vere særleg oppteken av at den ansvarlege tek omsyn til miljøet i tiltaka, og at havaristen faktisk blir fjerna. Dette gjelder også i aksjonen i samband med KNM Helge Ingstad.

Formålet med beredskapen mot akutt forureining er å verne om liv, helse, naturmiljø og næringsinteresser til sjøs og på land. Som forureiningsmyndighet er Kystverket særleg opptatt av miljøsårbare område.

opp så mykje som mogleg av den forureininga vi ser, men vi må også forberede oss på større lekkasjar og vurdere kva som er verste utfall, forklarer Ly.

– Vi etablerte raskt dialog med Forsvaret, og i løpet av dagen vart vi samde om at Kystverket skulle etablere ein statleg aksjon mot akutt forureining (sjå faktaboks). I praksis betyr det at Kystverket tek ansvaret for oljevernaksjonen, og vi får samtidig eit større verkemiddelapparat og fleire ressursar vi kan nytte oss av i arbeidet, seier han vidare.

Ei av oppgåvene til Kystverket er å sikre at den ansvarlege forureinaren, i dette tilfelle Forsvaret, prioriterer miljøomsynet i arbeidet med å fjerne havaristen. Det gjer vi mellom anna gjennom pålegg om tiltak og kontinuerleg dialog knytt til behandlinga.

KVA RESSURSAR HAR VI TILGJENGELEGE?

Sjølve aksjonsleiinga består av ein stab med tre kjernefunksjonar: miljø, operasjon og logistikk. Kystverket har også ein rekke støttefunksjonar som bidreg i arbeidet – mellom anna juristar, kommunikasjon og HR. Totalt sett har om lag 100 tilsette i Kystverket i større eller mindre grad vore involvert i aksjonen. Det inkluderer også dei operative einingane som oljevernfartøy, tilsynslag, los, sjøtrafikksentral og innsatsmanskapa våre.

Oljevernberedskapen i Noreg består også av ei rekke andre aktørar som bidreg i oljevernaksjonar. Mellom anna har vi fleire interkommunale utval for akutt forureining (IUA) som aksjonerer på oppdrag frå Kystverket når ei hending oppstår. Vi har også spesialiserte oljevernfartøy, samt avtale med fleire private fartøy (FKB).

– Tilsette i Kystverket, personell i oljevernberedskapen og andre samarbeidspartnarar har gjort ein formidabel innsats gjennom denne aksjonen. Folk har vore fleksible og vist ein enorm stå-på-vilje i ein aksjon som både har vore langvarig og utfordrande. Det har vore høg risiko for forureining over lengre tid, noko som har medført stort press på personell og utstyr, seier Ly.

Takk til alle som bidrog i oljevernaksjonen!

TIDSLINJE FOR DEN STATLEGE OLJEVERN

Tidspunkta er henta frå Kystverket sin aksjonslogg.

8/11 2018

November

09.11.2018
Første møte mellom Kystverket, Forsvaret og Forsvarsmateriell på Haakonsvern for gjennomgang av Forsvarets plan for heving og fjerning av havarist

23.11.2018
Forsvaret starter arbeidet med å fjerne olje frå havaristen

28.11.2018
Forsvaret stoppa arbeidet med å fjerne olje frå havaristen grunna dårleg vêr og fordi havaristen begynte å bevege seg. Ca. 150 m3 olje vart tømt.

05.12.2018
Forsvaret fortel at planlagt hevingsoperasjon blir utsatt. Grunna lite observasjon av lekkasje, kombinert med dårleg vêr og øydelegging av oljevernmateriell, vart delar av materiellet tatt inn. Materiell og personell er i beredskap for hurtig aksjonering ved behov.

Desember

13.12.2018
Møte mellom Kystverket, Forsvaret og Forsvars-materiell om aksjonen.

20.12.2018
Bergings-operasjonen blir utsatt til januar.

20.12.2018 – 25.2.2019
Forsvaret og Forsvarsmateriell jobbar med å klargjere for oppstart av bergingsoperasjonen.

05 07 09 11 13

04:02
Fregatten KNM Helge Ingstad kolliderer med tankskipet Sola TS.

04:19
Fedje VTS melder frå om kollisjonen til vaktlaget i Kystverket, som set i verk beredskaps-plan for akutt forureining.

04:50
Vaktlaget informerer IUA Bergen (Inter-kommunale utvalg mot akutt forurensning).

05:02
Vaktlaget informerer NOFO (Norsk Oljevern-forening for Operatør-selskap).

05:42
Kystverkets leiing og Samferdsels-departementet blir informert om ulykka og status.

06:00
Kystverkets overvakingsfly LN-KYV, eigne depotstyrker og Fartøy i kystnær beredskap (FKB) blir mobilisert.

06:55
LN-KYV er på vingane.

07:00
Kontakt med Sjøforsvaret for å avklare forureinings-potensialet.

09:03
Første overvakings-bilete frå LN-KYV syner tynne striper med oljesøl heilt opp til dei nordlegaste øyane i Øygarden.

09:30
IUA har fått ut lenser i området ved havaristen.

OLJEVERNRESSURSAR SOM HAR BIDREGE I AKSJONEN:

- Kystverkets overvakingsfly (2 stk.), med samla flytid på 47 timar og 37 min.
- Dronar frå KV Tor med samla flytid på ca. 35 timar.
- Fartøy under IL Sjø med lenser og oljeopptakarar. Totalt ca. 260 fartøysdøgn, fordelt på Kystverket (3 fartøy), Kystvakta (3 fartøy), FKB (7 innleidde fartøy), Statens slepeberedskapsfartøy og ytterlegare to innleidde fartøy.
- Lensebarrierar lagt ut ved Sture og ved Hanøytangen.
- Ressursar under IL Land (IUA Bergen). Totalt ca. 90 fartøysdøgn (mindre båtar). Fleire lensebarrierar på vestsida av Askøy og i bukter rundt Hanøytangen.
- Fleire tusen dagsverk.

Totalt har oljevernaksjonen kosta mellom 55 og 60 millionar kroner.

Frå aksjon KNM Helge Ingstad (Foto: Kystverket)

AKSJONEN KNM HELGE INGSTAD

Januar | Februar | 3/3 2019

25.02.2019
Bergings-operasjonen startar. Kystverket set i verk full oljevern-beredskap.

26.02.2019
Endring i bergingsoperasjonen pga. ustabile vêrutsikter. Havaristen skal flyttast til Hanøytangen hengande i kranlekterane. Kystverket aukar oljevernberedskapen, og rekvirerer fleire fartøy for å følge slepet med nødvendig lense og opptaksmateriell dersom lekkasje skulle oppstå. Slepet skal gå forbi Herdla, som er et svært miljøsårbart område.

27.02.2019
Havaristen blir slept til Hanøytangen. Kystverket følger slepet med nødvendig materiell og personell. IUA Bergen har satt i gang førebyggande tiltak omkring det miljøsårbare området på Herdla.

28.02.2019
Slepet kjem til Hanøytangen. Svært lite oljeutslepp er observert i samband med sjølve slepet. Kystverket legg ut lenser i området. Kystverket og IUA Bergen startar arbeidet med å rydde opp oljevernmateriell i Hjeltefjorden. IUA Bergen undersøker området Herdla til Hanøytangen nærare.

02.03.2019
Kystverket får fleire rapporter om observert olje utanfor lensene. Statens naturoppsyn blir engasjert for kartlegging. Ca. 30 potensielt oljepåverka sjøfugl blir observert.

03.03.2019
Kystverket avslutta oljevernaksjonen då slepet gjekk frå Hanøytangen. KNM Helge Ingstad kjem til Haakonsvern om bord på Boabarge 33. Miljøundersøkingsprogram blir sett i verk, og oljerekneskap vil ferdigstillast når alle data er klare. Ressurskrevjande demobiliseringsfase for Kystverket. Alt materiell skal tilbakeførast, noko skal kasserast, vaskast og reinsast – og ut på depot/lager igjen.

15 | 17 | 19 | 21

15:22
Kystverket avgjer å sette i verk statleg aksjon for oljevern. Forsvaret tek ansvar for å berge eigen havarist, og Kystverket fører tilsyn med bergingsoperasjonen.

18:00
Statleg aksjon for oljevern blir satt i verk.

22:00
Kystverket etablerer ferdselsforbod i området rundt KNM Helge Ingstad, med heimel i hamne- og farvannslova.

22:21
Kystverket sender pålegg til Forsvaret om å sette i verk tiltak for å sikre og berge havaristen KNM Helge Ingstad, samt tiltak for å motverke forureining.

Kystverket sitt overvakingsfly LN-KYV.
(Foto: Espen Reite/Kystverket)

FLY- OG SATELLITTOVERVAKING

Ein viktig del av beredskapen er overvaking av sjøområde med satellittar og overvakingsfly. Ressursane nyttast ved hendingar for å kartlegge oljen si utbreiing og spreiing. Til dagleg vert flyet nytta til å overvake havområda og rapportere inn funn av olje og oljelikande signaturar på sjøen. Flyet overvakar også ei rekke kjende skipsvrak frå 2. verdskrig som framleis kan ha ein del olje på tankane eller samla i skroget.

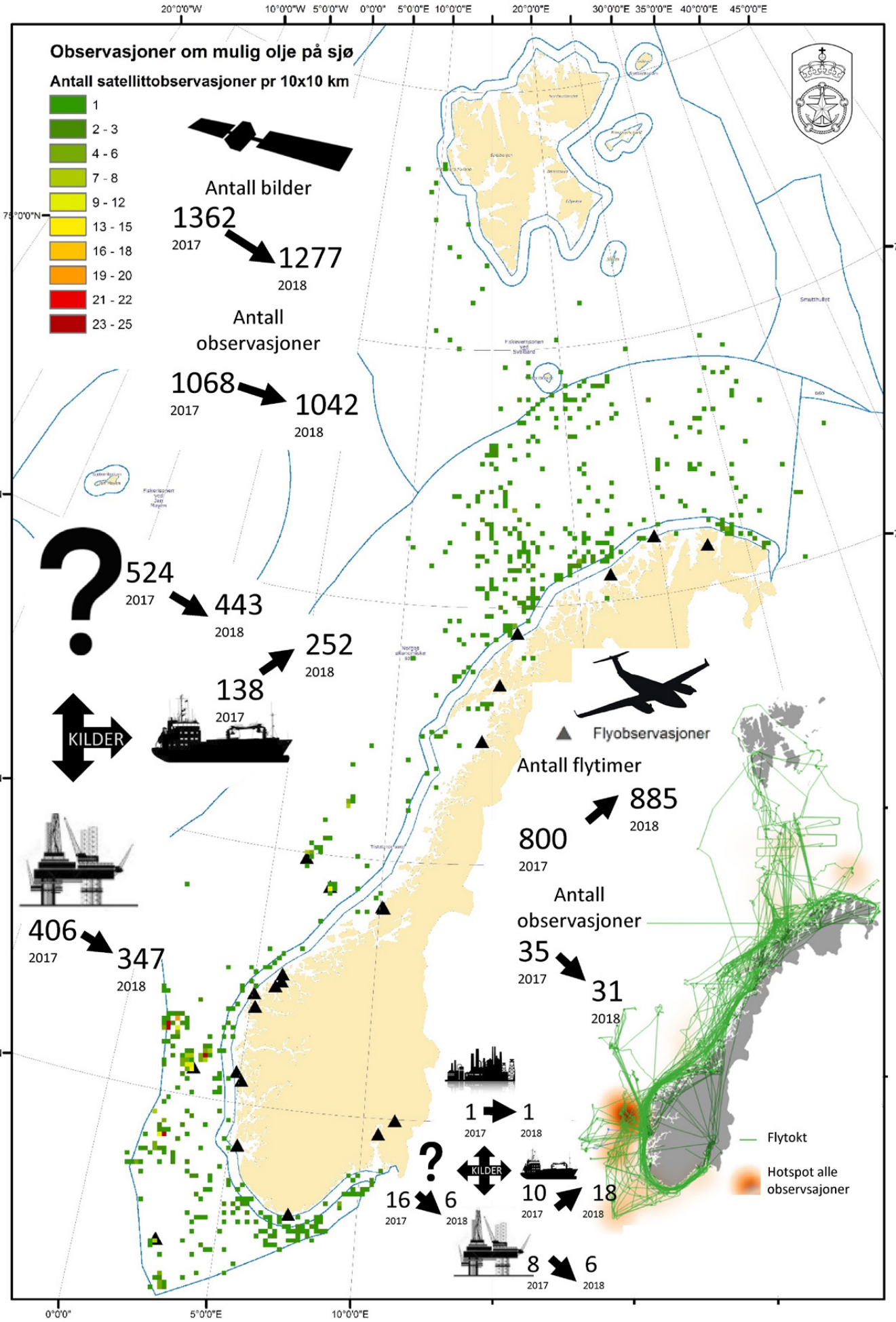
Flytenesta drivast og finansierast saman med oljeselskapa ved Norsk oljevernforening for operatørselskap (NOFO) og Kystvakta, og har ulike oppdrag for desse. Operatøren i flyet er tilsett i Kystverket.

Tabell 18 Tal på timar fly- og satellittovervaking 2016–2018

	2016	2017	2018
Flyovervaking (tal på timar Kystverket)	334	321	328
Flyovervaking (tal timar Kystvakta)	223	383	447
Flyovervaking (tal på timar NOFO)	67	96	110
Flyovervaking (tal på timar totalt)	**624**	**789**	**885**
Satellittovervaking (bilete totalt)	**2 229**	**1 362**	**1 277**

Satellittbileta får vi frå Norsk Romsenter og EU/EMSA.

Flyet flaug 885 timar, og observerte 31 moglege oljeutslepp. Kystvakta har nytta flyet noko meir i 2018 grunna mangel på helikopter. Vi har motteke 1 277 satellittbilete, og 1 042 av desse syner mogleg oljeforureining.


Observasjoner om mulig olje på sjø
Antall satellittobservasjoner pr 10x10 km
1
2 - 3
4 - 6
7 - 8
9 - 12
13 - 15
16 - 18
19 - 20
21 - 22
23 - 25
Antall bilder
1362
2017
1277
2018
Antall observasjoner
1068
2017
1042
2018
524
2017
443
2018
252
2018
138
2017
KILDER
Flyobservasjoner
Antall flytimer
885
2018
800
2017
Antall observasjoner
35
2017
31
2018
406
2017
347
2018
1
2017
1
2018
16
2017
6
2018
10
2017
18
2018
8
2017
6
2018
Flytokt
Hotspot alle observsajoner
20°0'0"W
10°0'0"W
5°0'0"W
0°0'0"
5°0'0"E
10°0'0"E
20°0'0"E
30°0'0"E
35°0'0"E
40°0'0"E
45°0'0"E
75°0'0"N
70°0'0"N
65°0'0"N
60°0'0"N

REFUSJONSSAKER

Staten aksjonerer når det skjer større hendingar med forureining eller fare for forureining. Kostnadane ved opprydding er store og staten krev kostnadane refundert frå ansvarleg forureinar.

Det er sendt eitt nytt krav om refusjon i 2018, og det var knytt til hendinga med Tide Carrier/Harrier i 2017. Kravet er betalt og saka er avslutta.

Staten er involvert i fleire rettsprosessar som følge av refusjonskrav der den ansvarlege og staten har vore ueinige om kravet. Prinsipielt viktige spørsmål i sakane om Server og Full City vart behandla i rettssystemet i 2017, og dommane er no rettskraftige. Dette har ført til at fleire saker er gjort opp.

Samla utestående refusjonskrav er 291 millionar kroner, og dette er ein nedgang på 292 millionar kroner frå 2017. Av desse er 130 millionar kroner førebels innbetalt i Server-saka.

Tabell 19 Utestående refusjonssaker (tal i millionar kroner)

År	Fartøy	Refusjons-krav	Innbetalt	Førebels innbetalt	Status
2007	Server	199,1		130	Alle rettstvistar er avgjort og saka er sendt Fondsbestyrar for fordeling av avgrensingsfond.
2009	Full City	256	176	-	Høgsterett avsa dom i juni om fordeling av avgrensingsfond. Staten tapte. Alle rettstvistar er avgjort og saka er sendt Fondsbestyrar for fordeling av avgrensingsfond.
2009	Petrozadvodsk	2,7			Rettskraftig dom ligg føre, men kravet er ikkje betalt av russisk eigar tross fleire purringar
2011	Krasnoselsk	8,9			Samferdselsdepartementet har tatt ut forliksklage. Saka skal behandlast i 2019.
2011	Godafoss	84,4	84,4		Kravet er innbetalt, men det står igjen nokre rentekrav grunna for sein betaling av sluttbeløpet.

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

Krava etter aksjonane KNM Helge Ingstad og Northguider er enno ikkje utarbeidd, og er derfor ikkje med i oversikta.

SKIPSVRAK

Vi overvakar regelmessig skipsvraka med størst risiko for utslepp av olje. I 2018 er åtte prioriterte skipsvrak langs kysten overvaka. Det er observert mindre mengde oljeforureining frå alle desse, men ikkje av eit omfang som gjer det nødvendig å setje i verk tiltak.

U-864

Støttefyllinga ved vrakdelane av U-864 vart etablert i 2016, og sidan er fyllinga og miljøet rundt overvaka.

Sjøbotnen har konsolidert som forventa og risikoen for utrasing rundt forskipet er redusert. Målet med støttefyllinga er nådd, og den geotekniske overvakinga vart avslutta i 2018.

Havforskningsinstituttet overvakar framleis miljøet på og i nærleiken av vraket, og resultata syner lite kvikksølvforureining i fisk og skaldyr. Verdiane er på same nivå som elles i kyststraumen på Vestlandet.

Oljelense under aksjon KNM Helge Ingstad.
(Foto: Mats Blindheim/Kystverket)

INTERNASJONALT ARBEID – BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

Internasjonalt arbeid på beredskapsområdet blir følgt opp gjennom deltaking i møter og andre aktivitetar i IMO, EU/EMSA og Arktisk råd/EPPR i tråd med planverk. Oppfølging av avtalene med andre land og deltaking i møter i regi av EU og IMO har høg prioritet.

Det er inngått avtalar med alle nabolanda om gjensidig varsling og bistand ved omfattande akutt oljeforureining. Dei viktigaste er Københavnavtalen, Bonn-avtalen, Noreg-Russland-avtalen, Nor-Brit- planen og den Arktiske oljevernavtalen. I tillegg kan Noreg be om bistand frå alle land i Europa gjennom EU si krisemekanisme (ERCC). Noreg – ved Kystverket – er formann for Bonn-avtalen i 2019 og 2020.

I Arktisk råd – EPPR er vi mellom anna involvert i eit prosjekt der det blir laga korte informasjonsfilmar om oljevernberedskap i arktiske område. Vi har leia eit prosjekt som ser på juridiske forhold knytt til den arktiske oljevernavtalen. Vidare har vi samarbeidsavtalar med både US Coast Guard og Canadian Coast Guard. Avtalane har hovudfokus på FoU og samarbeid om kompetanse, øvinga og metodar spesielt for arktiske farvatn.

Som oppfølging av Noreg-Russland avtalen vart Øvelse Barents 2018 gjennomført og vi har leia eit arbeidsmøte med norske oljeselskap og russiske myndigheiter om dispergering. Desse aktivitetane er delfinansiert av prosjektmidlar frå UD.

Kystverket er ein del av NORAD sitt program Olje for utvikling, og bidreg mellom anna i arbeidet med å lage og implementere nye internasjonale beredskapsplanar.

Vi har institusjonsavtalar med Uganda, Tanzania og Myanmar, og arbeider med å få på plass avtalar med Kenya og Mosambik. Representantar frå Mosambik og Myanmar har i år vore på besøk i Noreg for å lære meir om beredskap, og deltok mellom anna som observatørar i Øvelse Nord-Vestlandet.

Vi har leia arbeidet i IMO med å utarbeide ei rettleiing for korleis land i den tredje verda kan innfri OPRC-konvensjonen (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation og OPRC-HNS-protokollen).

SCOPE2017

Prosjektet SCOPE 2017 (Skagerrak Chemical and Oil Spill Exercise) omhandlar planlegging, gjennomføring og evaluering av ei av dei største olje- og kjemikalievernøvingar gjennomført i Noreg. Prosjektet, som er delfinansert av EU, er knytt til Københavnavtalen og har deltakarar frå Noreg, Sverige, Danmark og Island. Formålet med prosjektet er å styrke den felles beredskapen mot akutt forureining og samarbeidet mellom nabolanda.

Sjølve øvinga vart gjennomført hausten 2017. Hovud-aktiviteten i 2018 har vore evaluering av prosjektet, og sluttrapporten blir levert i byrjinga av 2019. Frå erfaringane vi har gjort oss, ser vi mellom anna at det er nødvendig å betre prosedyrar og verktøy for varsling og oppmoding om internasjonal bistand. Enkelte av innspela til forbetringstiltak er tatt vidare i samarbeidet mellom anna i København- og Bonn-avtalen, samt med EU.

ANDRE FØRESETNADER OG KRAV

KYSTKULTUR

Vi tek vare på og formidlar Kystverket si historie. Den maritime kulturarven skal vere grunnlag for kunnskap, oppleving og verdiskaping.

Driftstilskotet til dei fem musea i nettverket Kystverkmusea var til saman 10 millionar kroner i 2018. Vi har og ytt midlar til Norsk fyrhistorisk forening.

Vi har ei stor portefølje av kulturhistoriske eigedomar. Arbeidet med forvaltingsplanar for dei freda fyrstasjonane er snart ferdig. Deretter vil vi starte arbeidet med å utarbeide forvaltningsplanar for dei andre kulturhistoriske eigedommane.

Vi leiger ut bygningar på 76 av våre 114 fyrstasjonar til leigetakarar som har plikt til å halde stasjonane tilgjengelege for publikum.

SAMFUNNSSIKKERHEIT OG IKT-SIKKERHEIT

Arbeidet med samfunns- og IKT-sikkerheit er ein integrert del av alle område i verksemda. I strategien for samfunnssikkerheit er desse tre område prioritert: klimatilpassing, informasjons- og IKT sikkerheit og sikring av kritiske objekt, system og funksjoner. Tilhøyrande handlingsplan vert oppdatert årleg, og vi erfarer at tydleg aktivitet bidreg til auka fokus og kunnskap i organisasjonen om dette området.

Vi deltek i direktoratsgruppa for klimatilpassing, og vil følge dette arbeidet vidare. Deltakinga styrkar kunnskapsgrunnlaget og betrar samordninga og samarbeidet kring klimaendringar på tvers av sektormyndigheitene. Ved planlegging og vedlikehald av infrastrukturen vår blir det i stadig større grad teke omsyn til klimaendringar og ekstremvær.

Deltaking i relevante forum og prosessar knytt til IKT-sikkerheit er prioritert. Vi har arbeidd med bevisstgjering rundt IKT- og informasjonssikkerheit, spesielt knytt til IKT-utstyr på reise. Temaet er meir på dagsorden i organisasjonen enn tidlegare, noko som kjem fram i blant anna auken i tingingar på risikovurderingar knytt til reise til spesifikke land. Fleire av prosedyrane er revidert, og det har vore arbeidd med å gjere desse kjent i organisasjonen. Vi har månadlege sikkerheitsgjennomgang av IKT-sikkerheitshendingar og avvik, noko som reduserer risiko for dataangrep. Det har ikkje vore større sikkerheitshendingar med nedetid for kritiske system eller som påverkar brukarane av våre tenester.

For å sikre at kritiske objekt, system og funksjoner fungerer som dei skal, blir dei kontinuerleg modernisert, vedlikehalde og tilpassa trendar i sektoren. Eit døme på dette er utvidinga av verkeområda til sjøtrafikksentralane og nye AIS-basestasjonar både på Svalbard og langs kysten av Noreg. For oppfølging av objektsikring etter sikkerheitslova syner vi til eigen dialog med Samferdselsdepartementet.

Deltaking i prosessane knytt til vidareutvikling av totalforsvaret er ei prioritert oppgåve. Tenestene våre er viktige bidrag til forsvaret av Noreg, og som støtte til allierte styrkar i tilfelle krise og krig. I år leia vi ei arbeidsgruppe som har revidert regelverket om sivilt-militært samarbeid mellom Forsvaret og Kystverket. Gruppa har sendt forslag til nye forskrifter til Samferdselsdepartementet. Vi har også delteke i Samferdselsdepartementet sitt arbeid med å kartlegge samferdselskapasitet i totalforsvaret i møteserien Kyst og sjø.

Vi tok del i planlegging og gjennomføring av NATO-øvinga Trident Juncture 2018. Arbeidet bestod i deltaking og koordinering av synfaring av lokalitetar, planlegging av seglingsruter, hamnekunnskap ved planlegging av innskiping av allierte styrkar, samt trafikkovervaking og utøving av lostenester. Vi deltok med liaisoner til Forsvaret sitt operative hovudkvarter for å sikre støtte til Forsvaret sine behov. Vi har fått gode tilbakemeldingar på innsatsen vår og bidraget vårt. Arbeidet med modernisering av totalforsvaret, spesielt planlegging og gjennomføring av øvinga, har gitt oss ei enda betre forståing av Forsvaret sine behov og soleis styrka vår eiga evne til å levere rett bistand.

EVALUERINGAR

I planlegging av tiltak nyttar vi samfunnsøkonomiske analyser. Vi arbeider med ein metodikk for å evaluere i kva grad tiltaka og aktivitetane når måla og har den ønska samfunnsmessige effekten som låg til grunn ved planlegginga. Omlegginga til strekningsvis planlegging er eitt av resultata av dette arbeidet. Vidare arbeid med metodeutvikling og evaluering vil verte innretta mot strekningsvise tiltakspakkar.

KAPITTEL 4
STYRING OG KONTROLL I VERKSEMDA

STYRING AV VERKSEMDA

Vi nyttar mål- og resultatstyring som styringsprinsipp, og styringa følger eit årshjul med dialogmøter mellom ulike nivå i organisasjonen. Risiko, måloppnåing og økonomi er tema i desse møta.

Risikobiletet syner at vi har kontroll på risikoane og at nødvendige tiltak er gjort for å sikre at måla vert nådd på ein tilfredsstillande måte. Riksrevisjonen har i undersøkinga av Samferdselsdepartementet si etats- og verksemdstyring av Kystverket peika på forhold knytt til mål- og resultatstyringa og styringsinformasjonen som må betrast.

I 2018 har vi både laga nye og oppdatert eksisterande styringsdokument for delegering av myndigheit. Roller er avklart og delegert myndigheit dokumentert, samt at det er etablert rutinar for tilfredstillande oppfølging av delegert budsjettdisponeringsmyndigheit.

Vi fekk ein ny policy for internkontroll i 2017, og i løpet av året er det gjort tiltak for å gjere denne kjent i organisasjonen. I samband med innføringa vart det gjort ein gjennomgang av fleire prosessar og område, og denne synte at det er behov for å betre internkontrollen på enkelte av desse. Ingen av funna var likevel vesentlege for styring og kontroll.

Ein ny varslingskanal som skal ta vare på sikker og trygg varsling om kritikkverdige forhold i Kystverket, er etablert. Kanalen kan nyttast av tilsette, leverandørar, publikum og verksemder som er tilknytt aktivitetar vi har ansvar for. Det er lagt til rette for at varslar kan vere anonym, og varslaren vel sjølv om han vil sende si melding til internrevisjon i Kystverket eller til eit eksternt firma for ei innleiande vurdering.

REVISJON

Internrevisjon er ei eiga eining under kystdirektøren, og i 2018 er det gjennomført to revisjonar. Revisjonen Forvaltingskvalitet beredskap har avdekt at det bør setjast i verk tiltak for å sikre dokumentasjon av myndigheit og bruk av verkemiddel i forvaltninga. Revisjonen Drift, vedlikehald og fornying av navigasjonsinstallasjonar syner at det er stort fokus på å lukke vedlikehaldsetterslepet, men at det bør gjerast tiltak for å sikre betre styring og kontroll med prosessen. For kvart av revisjonsprosjekta er det utarbeidd ein konkret handlingsplan med fristar som blir følgd opp i dei interne styringsdialogane.

Riksrevisjonen har gjennomført ei undersøking av Samferdselsdepartementet si etats- og verksemdstyring av Kystverket. Undersøkinga gjaldt perioden 2015–2017. Hovudfunna er:

- Kystverket har ikkje etablert eit godt nok system for å måle og følge opp resultata av verksemda.
- Kystverket har ikkje utbetra manglar i styringssystema.
- Kystverket har lite styringsinformasjon som kan belyse om verksemda drivast effektivt.
- Kystverket sin organisering gjer styringa krevjande.
- Samferdselsdepartementet har lite informasjon om Kystverkets resultat, og departementet si styring er i hovudsak konsentrert om losområdet.

Fleire tiltak og prosessar for å forbetre oss på dei punkta Riksrevisjonen har påpekt er, og vil bli, sett i verk i samråd med Samferdselsdepartementet.

PERSONVERN

Ny personopplysningslov (GDPR) vart sett i kraft juli 2018.

Ei oversikt over behandlinga vår av personopplysningar er utarbeidd, og det er gjort ei vurdering av risikonivået for denne behandlinga. Det er utarbeidd personvernerklæring for behandlinga av personopplysningar knytt til dei tilsette, samt ei personvernerklæring for behandlinga av opplysningar om eksterne. Vi er ikkje heilt i mål med å utarbeide overordna styringsdokument og internkontrollopplegg.

EFFEKTIVISERING OG DIGITALISERING

Effektivisering og forbetring av produktivitet står sentralt i regjeringa sitt arbeid med å utvikle forvaltinga, og det er sett krav om meir systematisk arbeid for å nytte dei tildelte ressursane betre og for å auke produktiviteten. Vi nyttar tankesetta kontinuerleg forbetring (LEAN) og digital transformasjon for å fornye, forenkle og betre prosessane og leveransane våre. Det er utarbeidd ein strategi som er førande for arbeidet med digitalisering dei kommande åra. Arbeidet med kontinuerleg forbetring har kome lengst ved eit av regionkontora, og vi nyttar deira erfaringar når vi skal effektivisere og forbetre prosessar på andre område.

ABE-reforma har i 2018 fordra ein reduksjon i driftsutgiftene med 0,7 prosent. Vi legg stor vekt på å redusere utgiftene, og som det kjem fram av nøkkeltala i kapittel 2 er både årsverk og driftsutgifter redusert i høve til tidlegare år. Reduksjon i talet på årsverk er eit av tiltaka med størst effekt, og i 2018 er talet på faste årsverk redusert med 15,8. Ved ledige stillingar er vi restriktive med å tilsette nye både for å redusere kostnadar, men også fordi det er nødvendig å førebu og innrette verksemda sin kompetanse i samsvar med dei oppgåvene som skal løysast i framtida.

Vi har over fleire år arbeidd med å effektivisere saksbehandlingsprosessane, noko som har gitt effekt både for oss og brukarane våre. Mellom anna gjer arbeidet med strekningsvis planlegging at vi kan nytte verkemidla meir effektivt og betre dekke behova til sjøtransporten og næringslivet.

Andre døme er bruk av robotar til å fakturere losoppdrag. I 2018 vart om lag 20 000 oppdrag fakturert av ein robot, noko som før vart gjort manuelt. Dette gir ei raskare og meir føreseieleg fakturering for brukarane. Behandlinga av søknader om farleisbevis er òg digitalisert, og dette har redusert den gjennomsnittlege behandlingstida. Samla sett gir dette reduserte kostnadar for Kystverket, lågare avgifter og eit betre tenestenivå for brukarane.

Å gjere offentlege data tilgjengelege er eit ledd i arbeidet med å legge til rette for innovasjon, næringsutvikling og openheit i samfunnet – samstundes som dette kan gi gevinstar i offentleg og privat sektor. Vi har tenester som skaffar informasjon i elektronisk format som andre nyttar i verksemda si. Gjennom SafeSeaNet Norway går det føre seg eit kontinuerleg arbeid med å forenkle rapporteringa

Statusoppdatering på OV Utvær under oljevernaksjon KNM Helge Ingstad. (Foto: Odd Inge Kaarbø/Kystverket)

mellom skipsfarta og offentlege og private aktørar. I arbeidet med e-navigasjon har vi mellom anna vore med på å legge til rette for digital, automatisk og saumlaus utveksling av informasjon skip imellom og mellom skip og myndigheiter.

RISIKOVURDERINGAR

Risikovurderingar er integrert i mål- og resultatstyringa, og dokumenterast i rapporteringane. Identifiserte risikoar med tilhøyrande tiltak vert følgt opp i dei interne styringsdialogane kvart tertial.

Vi opplever at lav konkurranse og/eller kapasitet i entreprenørmarknaden har ført til høgare prisar enn prognosane for fleire av utbyggingsprosjekta. Medan vi tidlegare i snitt hadde fem tilbydarar per konkurranse, hadde vi i år i snitt to tilbydarar. Dette har ført til at prosessar har stoppa opp eller at oppstart har blitt forseinka. Konsekvensen er at vi i større grad må vurdere kapasiteten til leverandørane, og tilpasse anbodsprosessar og byggetid.

I arbeidet med å klargjere overføringa av fiskerihamnene frå staten til dei nye regionane er det sett inn auka ressursar for å kunne halde framdriftsplan. Fylkeskommunane er informert om omfanget av overføringa slik at dei nye folkevalde regionane kan innarbeide oppgåva i strategiar og framtidig organisering. Risikoen er knytt til om dei nye regionane klarer å etablere eit apparat tidleg nok slik at oppgåvene kan overførast som planlagt.

FELLESFØRINGAR

OM Å MOTVERKE ARBEIDSLIVSKRIMINALITET

Vi har eit særskilt ansvar for å motverke arbeidslivskriminalitet. Dei siste åra er bevisstheita rundt rolla vår i anskaffingar auka. Vi har fått ein ny innkjøpsstrategi, internt regelverk er oppdatert, og kompetansen er heva. Nye digitale verktøy er tatt i bruk for å sikre at anskaffingsprosessane blir gjennomført i tråd med regelverket. Sosial dumping er eitt av mange aspekt innan arbeidslivskriminalitet, og vi har eit særskilt fokus på dette i våre kontraktar.

Det er gjennomført fire kontrollar av løns- og arbeidsvilkår i 2018 hos våre leverandørar. Kontrollane er knytt til kontraktar innan verftsindustri og bygg- og anlegg. Desse kontraktane vart valde fordi dei har høg økonomisk verdi, og fordi dei er med verksemder i bransjar som har hatt tilfelle av sosial dumping. Kontrollane avdekte avvik, og dei fleste leverandørane retta opp desse då dei vart påpeika. Fokuset på å motverke arbeidslivskriminalitet bidreg til å heve kvaliteten på innkjøpsarbeidet, og styrkjer konkurransekrafta til dei seriøse og profesjonelle leverandørane. Kontrollarbeidet vert vidareført utifrå risikovurdering.

INKLUDERINGSDUGNADEN

Regjeringa ønsker at fleire av dei som står utanfor arbeidslivet skal gå over i ordinære jobbar. Målet er at 5 prosent av dei nytilsette i staten skal vere personar med nedsett funksjonsevne eller hol i CV-en.

I tilsettingsprosessane er vi bevisste på å ikkje ekskludere søkarar med nedsett funksjonsevne eller hol i CV-en. Vi har i fleire år hatt krav om å kalle inn minimum éin søkar med nedsett funksjonsevne eller innvandrarbakgrunn til intervju, under føresetnad at søkaren er kvalifisert for stillinga. Som ein konsekvens av inkluderingsdugnaden er rekrutteringsprosedyrane revidert slik at tilsvarande krav også gjeld for søkarar som har hol i CV-en. Vi meiner at våre rekrutteringsprosedyrar, rutinar og malar tek omsyn til regjeringa sitt mål.

Om lag 50 prosent av dei tilsette jobbar i operative stillingar (stillingar på fartøy, tilsynslag og los), og det er her vi tilset flest. I desse stillingane er det forskriftsbestemte krav om helseattest for å få jobb. Helsekrava kan medføre utilsikta ekskludering av dei som ikkje oppfyller helsekriteria.

I perioden frå 1. juli til 31. desember 2018 har vi tilsett 26 personar i faste stillingar. Ingen av desse har nedsett funksjonsevne eller hol i CV-en. 11 av desse 26 tilsettingane gjeld operative stillingar (statslosaspirantar) der det stillast krav til helseattest i forskrift om helseundersøking av losar og losaspirantar.

BRUKARDIALOG

Fellesføringa i tildelingsbrevet for 2016 omhandla brukarmedverknad for å styrke kontakta mellom brukarane og forvaltninga. Vi har ein stor grad av både formell og uformell brukardialog, og bevisstheita kring betydninga av brukarmedverknad er auka. Tilbakemeldingane frå brukarane vert tatt omsyn til i utvikling av våre tenester. Eit døme er utviklinga som skjer i SafeSeaNet Norway og BarentsWatch.

PERSONALPOLITIKK OG LIKESTILLING

HMS

Vi vektlegg sikkerheita og tryggleiken til dei tilsette. Systematisk og målretta HMS-arbeid i alle driftseiningar er grunnlaget for utviklinga av arbeidsmiljøet.

Det er gjennomført ei stor medarbeidarundersøking i 2018. Resultatet av undersøkinga er følgd tett opp med tilbakemeldingar til tilsette og utarbeiding, iverksetting og oppfølging av handlingsplanar i alle driftseiningar. Effekten av tiltaka vil bli evaluert med ei ny medarbeidarundersøking i 2020.

Godt samarbeid med vernetenesta er eit viktig mål i HMS-arbeidet. Vi har ei stor verneteneste med arbeidsmiljøutval, ni HMS-utval, hovudverneombod og over 60 verneombod. Vi gjennomfører kontinuerleg opplæring av leiarar, AMU-medlemmar og verneombod, noko som har gitt ein auka bevisstheit om verdien av eit godt arbeidsmiljø som verkemiddel for å oppnå gode resultat.

Som ei IA-verksemd jobbar vi for at arbeidsmiljøet skal vere inkluderande og helsefremjande. Førebyggande arbeid er prioritert, og ved sjukefråvær er individuell oppfølging og tilrettelegging sentralt. Erfaringa er at fokus på arbeidsmiljøarbeid er nyttig for dei tilsette sin trivsel, motivasjon og produktivitet. Arbeidet på området er blitt lagt merke til, og i 2018 var vi ei av dei åtte nominerte til IA-utmerkinga. Utmerkinga tildelast ei bedrift, verksemd eller ein organisasjon som utmerka seg med godt arbeid for inkluderande arbeidsliv.

LIKESTILLING OG DISKRIMINERING

Vi skal motverke diskriminering på alle område, og til ei kvar tid arbeide for å sikre mangfald og den einskilde sin eigenart. Som statleg etat skal vi også arbeide for at samansetninga av dei tilsette speglar mangfaldet i folket. Per 31.12.2018 hadde vi 964 fast tilsette. Av desse er 19 prosent kvinner og 81 prosent menn, dei same prosentane som i 2017 og i 2016. I alle stillingskategoriar er det flest menn. I dei typiske mannsdominerte yrka som skipsførarar, styrmenn, maskinistar, trafikkleiarar og statslosar, er menn representert med 97,8 prosent. Av i alt 406 tilsette innanfor desse gruppene er det ni kvinner.

Talet på leiarar på direktørnivå er totalt 15, der to er kvinner og 13 er menn. Talet på mellomleiarar er 34. Her er det åtte kvinner og 26 menn. Prosentandelen kvinner på begge leiarnivå er 20,4 i 2018.

Tabell 20 Lønsoversikt 2018

		Kjønnsbalanse (faste tilsette per 31.12.2018)			Gjennomsnittleg brutto månadsløn		
		Kvinner (%)	Menn (%)	Tilsette i alt	Kvinner (kr)	Menn (kr)	I alt (kr)
I alt i verksemda	2018	19	81	964	56 081	71 227	68 731
	2017	19	81	973	52 638	67 180	64 778
Leiing [1]	2018	14	86	14	76 381	83 978	82 893
	2017	20	80	15	84 993	80 611	81 488
Mellomleiing [2]	2018	21	79	33	66 277	84 959	80 600
	2017	24	76	34	62 866	79 882	75 628
Ingeniørar og rådgivarar [3]	2018	39	61	352	53 393	60 081	57 655
	2017	38	62	354	49 756	56 453	54 132
Konsulentar [4]	2018	33	67	36	68 453	77 346	75 271
	2017	38	62	39	58 540	79 905	73 190
Skipsførarar, styrmenn, maskinistar	2018	3	97	66	61 971	57 150	57 255
	2017	5	95	65	53 283	58 032	57 799
Statslosar	2018	1	99	275	73 174	86 318	86 171
	2017	1	99	278	70 714	80 484	80 378
Fagarbeidarar [5]	2018	13	87	112	49 436	45 709	45 987
	2017	13	87	121	43 450	42 779	42 829
Trafikkleiarar	2018	6	94	65	89 355	83 674	83 949
	2017	6	94	67	83 768	81 389	81 508
Statslosaspirantar	2018	9	91	11	-	-	-
	2017	0	0	0	-	-	-

[1] 1477 Regiondirektør, 1060 Avdelingsdirektør, 9114 Kystdirektør, 1061 Assisterande kystdirektør.
[2] 1058 Administrasjonssjef, 1088 Sjefingeniør, 1211 Seksjonssjef, 1407 Avdelingsleiar, 1364 Seniorrådgivar. NB! Statistikken tel berre dei som er tilsett i mellomleiarstillingar. Tilsette med leiartitlar i si stillingskode, men som ikkje er tilsett i leiarstillingar, reknast inn i gruppa for ingeniørar og rådgivarar (gruppe 3).
[3] 1060 Avdelingsdirektør, 1083 Ingeniør, 1085 Avdelingsingeniør, 1087 Overingeniør, 1088 Sjefingeniør, 1113 Prosjektleiar, 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 Reinhaldsbetjent, 1130 Reinhaldar, 1136 Driftsteknikar, 1203 Fagarbeider med fagbrev

Utrekning av løn er gjort under følgande føresetnader:
Fast tilsette, mellombels tilsette og vikarar som hadde lønsutbetaling i desember, som jobbar heiltid og har motteke løn gjennom heile året er med i utrekninga for gjennomsnittsløn i Kystverket. Statslosaspirantane vart tilsette i desember 2018, og det er derfor ikkje gjort nokon lønsutrekning for denne gruppa.

Tabell 21 Kjønnsfordelt personalstatistikk

	Deltid		Mellombels tilsette (tal)		Overtid (%)		Foreldrepermisjon (%)		Legemeldt sykefråvær (%)	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
2018	16	6	14	28	7	93	42	58	4,1	3,7
2017	13	4	6	18	7	93	46	54	4,1	3,9

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

KAPITTEL 5 VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTER

Noreg er ein av verdas leiande havnasjonar – og Kystverket har ansvaret for ei av verdas lengste kystlinjer, og særskilt å leggje til rette for optimalisert og trygg ferdsel og transport.

Regjeringa la i 2017 fram havstrategien *Ny vekst, stolt historie* og *Meld. St. 22 (2016–2017) Hav i utenriks- og utviklingspolitikken* der målet er at Noreg skal bli best på hav. For å få til det, må offentlege myndigheiter mellom anna legge til rette for at dei etablerte kyst- og havnæringane kan vekse vidare, at dei nye næringane får utvikle seg og at sektorspesifikk kunnskap kan nyttast på tvers av næringane.

Det er føresett ein sterk vekst i havnæringane. Samstundes må utviklinga balanserast slik at ikkje havet sitt ressursgrunnlag blir øydelagt. Ny teknologi, det grøne skiftet, endra økonomiske rammer og eit større fokus på klima og miljø vil verke inn på vårt samfunnsoppdrag og mål.

Måla for Noreg sitt klima- og miljøarbeid er tydelege: redusere utslepp av klimagassar betydeleg, redusere negativ miljøpåverknad, redusere tap av biologisk mangfald, sørge for god vasskvalitet og hindre forureining. Måla er i samsvar med FN sine bærekraftsmål og forankra i internasjonale avtalar og regelverk, nasjonale lovar og stortingsmeldingar.

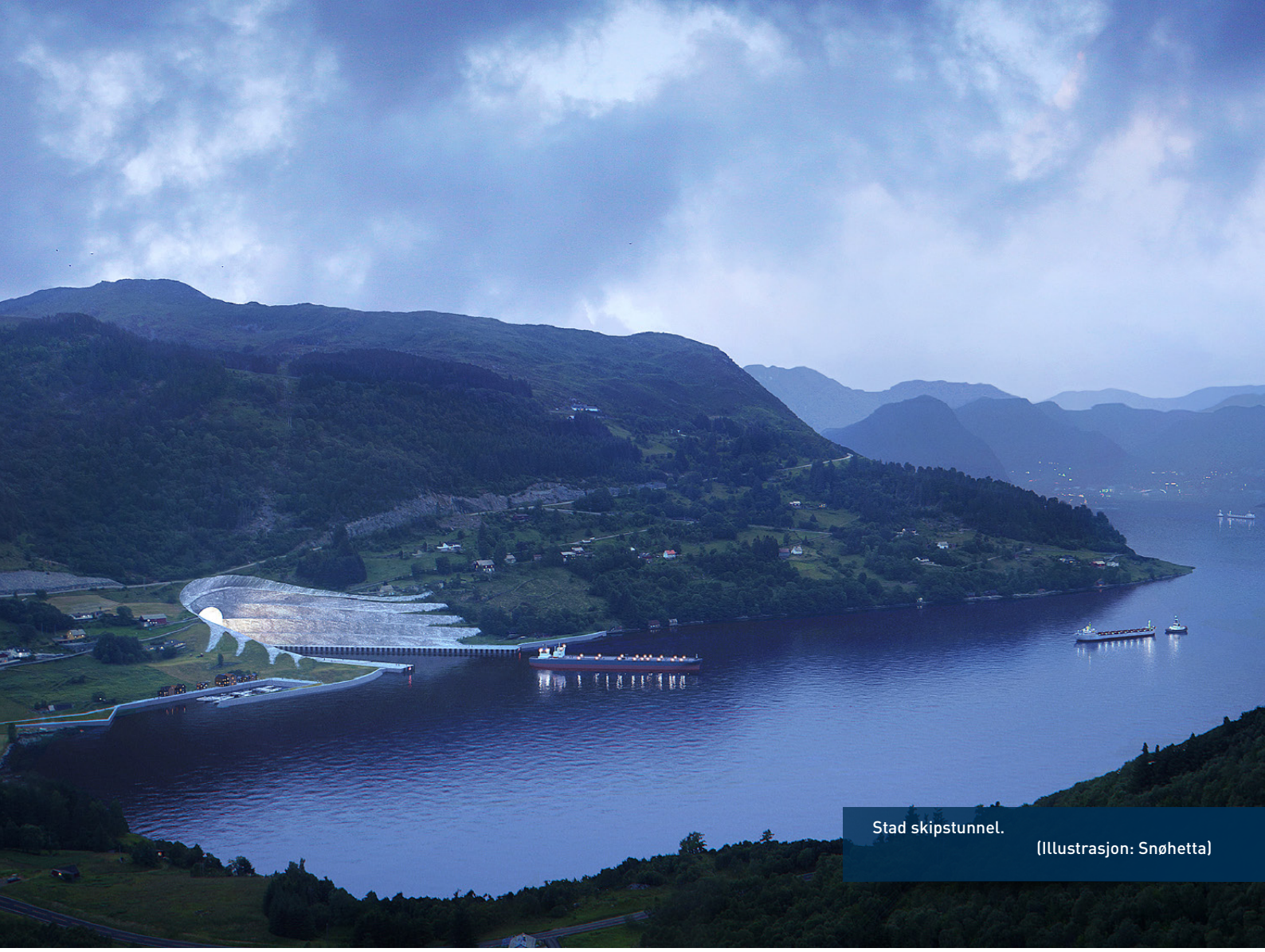
KAMPEN OM HAVET

Fleire aktørar enn tidlegare vil prøve å utnytte verdiane i havet og langs kysten, og kvar enkelt vil kjempe for sine interesser, sin aktivitet og sin plass. Dette vil utfordre tenestene og systema og rolla vår som forvaltar og myndigheitsutøvar.

Gods-, passasjer- og fritidstransport aukar, og det er venta enno meir trafikk på sjøen. Ein auka tilgang til Nordaustpassasjen kan endre både handelsmønster og typen av skip som seglar langs kysten. Havbruksnæringa veks og treng meir plass, samstundes som vi truleg kan vente oss ei endring frå olje- og gassproduksjon til andre og nyare energiproduksjon – også i havareala. Vi trur også at havturismen vil auke.

Det er plass til meir aktivitet langs kysten, men større skip kan gi behov for djupare og vidare leier. Nye arealkrevjande næringar kan kome i konflikt med trafikken, farleiene og sjøsikkerheita. Det kan bli nødvendig med eit samarbeid med andre myndigheiter for å sikre ein samordning av aktiviteten langs kysten og til havs for å førebygge arealkonfliktar, sikre framkome og sjøsikkerheit.

Ny og auka aktivitet langs kysten og i havområda gjer at vi må definere rolla vår tydlegare, også når det gjeld klima- og miljøtilpassing. Det grøne skiftet – overgangen til fleire andre energikjelder enn petroleums- og gassprodukt – vil gi mindre behov for oljevernberedskap slik vi kjenner den i dag. Samstundes vil alternative energiformer og forventa auka matproduksjon på havet føre med seg andre beredskapsbehov. Vi må også i større grad ta omsyn til klima og miljø i planlegging, utbygging og drift av maritim infrastruktur. Meir ekstremvêr vil gi behov for klimatilpassing av infrastrukturen langs kysten og ei annleis innretting av den operative beredskapen. Kampen om havet vil utfordre måten vi i dag løyser



Stad skipstunnel.
(Illustrasjon: Snøhetta)

oppdraga våre på, og det vil oppstå trong for å avpasse mål frå ulike omsyn og interesser i høve til kvarandre. Vi er budd på å arbeide for å nå dei overordna måla som gjeld for samferdselsetatane og å nytte dagens kompetanse og kapasitet til å ta del i ei større og heilskapleg rolle i høve desse utfordringane.

TEKNOLOGISKIFTET

Det er ein stadig aukande bruk av digitalisering og ny teknologi. Utviklinga gir verdiskaping og kompetanseutvikling i næringslivet. Oppgåver tidlegare utført av menneske kan no løysast ved bruk av kunstig intelligens, robotisering og automatisering. Samstundes vil dei nye løysingane mellom anna utfordre evna og viljen til omstilling.

Ny teknologi vil også gi eit meir komplisert trusselbilete.

Trafikkmønsteret vil endre seg. Dette gir behov for meir overvaking av skipstrafikken. Vi forvaltar ei omfattande mengde data om havområda, som blir nytta til mellom anna vidareutvikling av intelligente transportsystem (ITS). Det teknologiske skiftet vil også utfordre dagens regelverk for kystområda, og vi som offentleg myndighet og forvaltar må følge med utviklinga og sørge for nødvendige tilpassingar.

Digitalisering og ny teknologi kan betre både framkome og sjøsikkerheita, men samstundes kan skip bli meir sårbare dersom teknologien sviktar som eit resultat av mellom anna cyber-angrep.

Vi må også framleis ta omsyn til at ikkje alle fartøy har den nyaste teknologien, og at ny teknologi ikkje kan erstatte tradisjonelle navigasjonssystem fullt ut i ein naudsituasjon. Kompetanse om ny og gammal teknologi vil krevjast i mange år framover, noko vi må handtere på ein god måte.

På fleire områder vil teknologisk utvikling krevje ein annan type kompetanse enn den vi har i dag. Vi må både ta del i jakta på dei gode hovuda, og samstundes må den kompetansen vi allereie har vere villig til å omstille og tilpasse seg utviklinga.

Ny teknologi og meir digitalisering krev at vi er i forkant av utviklinga, og cyber-security vil bli ei stadig viktigare oppgåve.

KAPITTEL 6
LEIAREN SINE KOMMENTARAR TIL ÅRS-REKNESKAPEN FOR 2018

FØREMÅL

Kystverket er ein nasjonal etat for kystforvalting, 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 førebyggande arbeid og reduserer skadeeffektane ved akutt forureining, og medverkar til ei berekraftig utvikling av kystsona. Etaten skal òg bidra til å redusere klimagassutslepp og tapet av naturmangfald. Kystverket ligg under Samferdselsdepartementet.

Som det går fram av prinsippnota til årsrekneskapen, er Kystverket eit ordinært forvaltingsorgan og fører rekneskap i samsvar med periodiseringsprinsippet. I tillegg rapporterer vi til den sentrale statsrekneskapen etter kontantprinsippet, jf. note A og note B.

STADFESTING

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

Eg meiner rekneskapen gir eit dekkande bilete av løyvingane til Kystverket, rekneskapsførte kostnadar, inntekter, eigedelar og gjeld.

VURDERING AV VESENTLEGE TILHØVE ETTER KONTANTPRINSIPPET

Samla bokførte utgifter på Kystverkets utgiftskapittel 1360 i 2018 er 2 410 574 807 kroner.

Rapportert mellomværa med statskassa er 175 071 336 kroner per 31.12.18. Størrelsen på mellomværa skuldast i hovudsak forskotsinnbetalingar i samband med refusjonskrav etter oljevernaksjonar på 130 millionar kroner, jf. note 17. Note 7 A og B syner kva for eigedelar og gjeld som er del av mellomværa med statskassa.

Det er gjort investeringar i immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel etter kontantprinsippet på 289,9 millionar kroner i 2018. Dei vesentlegaste investeringane er i samband med nytt fartøy og utstyr, oljevern- og beredskapsutstyr, programvare knytt til BarentsWatch og los, samt NorSat-2 og anna teknisk VTS-utstyr.

Forvaltning og utbetaling av tilskot skjer i samsvar med eige regelverk sett av Samferdselsdepartementet. I 2018 betalte Kystverket ut tilskott til 41 ulike mottakarar. Utbetaling av tilskott er presentert etter kontantprinsippet, og rekneskapen for 2018 syner ei auking i utbetalingar på til saman 13,9 millionar kroner samanlikna med fjoråret.

Kystdirektør Einar Vik Arset.
(Foto: Olav Helge Matvik/Kystverket)

VURDERING AV VESENTLEGE TILHØVE ETTER PERIODISERINGSPRINSIPPET

Rekneskapen for 2018 syner eit positivt resultat på 217 643 078 kroner, som i hovudsak skuldast meirinntekter frå gebyr og inntektsførte refusjonskrav knytt til oljevernaksjonar.

Inntekter frå gebyr (losavgift, sikkerheitsavgift og årsavgift) har auka med 44,2 millionar kroner frå 2017. Varekostnadar er 114,8 millionar kroner lågare enn fjoråret, medan lønskostnaden er auka med 25 millionar kroner. Auken i lønskostnaden skuldast i hovudsak auking i løn til fast tilsette og vikarar, avtalefesta tillegg og overtidsløn, jf. note 2 til årsrekneskapen.

Andre driftskostnadar (eks. avskrivingar) er 14,1 millionar kroner høgare enn fjoråret og utgjer totalt 943 millionar kroner per 31.12.18. Kostnadar til leige av tilbringartenesta har auka med 5,7 millionar kroner frå 2017. Leige av skip og fartøy er 4,7 millionar kroner lågare enn i 2017. Reparasjon og vedlikehald av bygg, navigasjonssystem, datautstyr, maskiner, utstyr, inventar og skip utgjer til samen 42,6 millionar, som er ei nedgang på 13,9 millionar kroner frå fjoråret. Kjøp av konsulenttenester har samla sett ei auke på 13,2 millionar kroner frå førre år, medan samla reisekostnadar er redusert med 7,6 millionar kroner.

Tap ved avgang av anleggsmiddel utgjer 7,8 millionar kroner og skuldast sal av fartøyet MS Villa.

Behaldning av varer og driftsmateriell er redusert med 2,2 millionar kroner frå 2017, medan utestående hos kundar er auka med 23,5 millionar kroner.

Gjeld til leverandørar er auka med 51,8 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 nettsida til Kystverket www.kystverket.no samtidig med årsrapporten for 2018.

Ålesund, 15. mars 2019

Einar Vik Arset
kystdirektør

ÅRSREKNESKAP PER 31.12.2018

OPPSTILLING AV LØYVINGSRAPPORTERING 31.12.2018

Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samla tildeling	Rekneskap 2018	Meirutgift (-) og mindreutgift
1360	Kystverket	01	Driftsutgifter		1 741 548 000	1 749 248 902	-7 700 902
1360	Kystverket	21	Spesielle driftsutgifter		44 546 000	16 173 149	28 372 851
1360	Kystverket	30	Maritim infrastruktur		503 392 000	280 352 798	223 039 202
1360	Kystverket	34	Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift		127 100 000	5 042 563	122 057 437
1360	Kystverket	45	Større utstyrsanskaffingar og vedlikehald		451 798 000	289 955 907	161 842 094
1360	Kystverket	60	Tilskot fiskerihamner		99 604 000	55 285 844	44 318 156
1360	Kystverket	71	Tilskot til hamnesamarbeid		10 600 000	8 448 432	2 151 568
1360	Kystverket	72	Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø		93 336 000	6 067 213	87 268 787
1633	Nettoføringsordninga for mva	01	Driftsutgifter		0	221 331 965	-221 331 965
Sum utgiftsført					*3 071 924 000*	*2 631 906 773*	

Inntekts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samla tildeling	Rekneskap 2018	Meirinntekt og mindreinntekt (-)
4360	Kystverket	02	Andre inntekter		12 000 000	23 765 786	11 765 786
5577	Sektoravgift under Samferdsledepartementet	74	Sektoravgift		777 070 000	841 892 611	64 822 611
5309	Tilfeldige inntekter	29	Tilfeldige inntekter		0	251 560 997	251 560 997
5700	Folketrygda sine inntekter	72	Arbeidsgivaravgift		0	98 756 280	98 756 280
Sum inntektsført					*3 071 924 000*	*2 631 906 773*	
Netto rapportert til bevilgningsrekneskapen						**1 415 931 098**	

Kapitalkontoar						
60076901	Noregs Bank KK /innbetalinger				919 634 929	
60076902	Noregs Bank KK/utbetalinger				-2 585 955 086	
710720	Endring i mellomvære med statskassa				243 889 059	
845004	Avsettingar til Svalbardrekneskapen				6 500 000	
Sum rapportert					*0*	

Behaldningar rapportert til kapitalrekneskapen (31.12)				
Konto	**Tekst**	**2018**	**2017**	**Endring**
710720	Mellomvære med statskassa	-175 071 336	-418 960 395	243 889 059
845004	Avsettingar til Svalbardrekneskapen	6 500 000	7 200 000	-700 000

NOTE A
FORKLARING AV SAMLA TILDELING UTGIFTER

Kapittel og post	Overført frå i fjor	Tildelingar i år	Samla tildeling
1360 01	29 918 000	1 711 630 000	1 741 548 000
1360 21	26 481 000	18 065 000	44 546 000
1360 30	87 992 000	415 400 000	503 392 000
1360 34	87 800 000	39 300 000	127 100 000
1360 45	191 498 000	260 300 000	451 798 000
1360 60	68 504 000	31 100 000	99 604 000
1360 71	0	10 600 000	10 600 000
1361 72	75 136 000	18 200 000	93 336 000

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 belastings-fullmakter(-)	Meirutgift(-) / indreutgift etter avgitte belastings-fullmakter	Meirinntekter /mindre-inntekter(-) i samsvar med meirinntekts-fullmakt (justert for evt. mva.)	Omdispo-nering frå post 01 til 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	-7 700 902		-7 700 902	76 588 397	-14 300 000		54 587 495	5% av tildeling i år i note A	54 587 495
136 021	kan overførast	28 372 851		28 372 851				28 372 851	100% av unytta per 31.12.18	28 372 851
136 030	kan overførast	223 039 202		223 039 202				223 039 202	100% av unytta per 31.12.18	223 039 202
136 034	kan overførast	122 057 437		122 057 437			44 257 437	77 800 000	100% av unytta per 31.12.18	77 800 000
136 045	kan overførast, kan nyttast under post 01	161 842 094		161 842 094		14 300 000		176 142 094	100% av unytta per 31.12.18	176 142 094
136 060	kan overførast	44 318 156		44 318 156				44 318 156	100% av unytta per 31.12.18	44 318 156
136 071	kan ikkje overførast	2 151 568		2 151 568				0		0
136 072	kan overførast	87 268 787		87 268 787				87 268 787	100% av unytta per 31.12.18	87 268 787
163 301		-221 331 965		-221 331 965				0		0
570 072	Arbeids-givaravgift	-98 756 280		-98 756 280				0		0
845 004	Mottekne belastings-fullmakter	-6 500 000		-6 500 000				0		0

*Maksimalt beløp som kan overførast er 5 prosent 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 motteke ei fullmakt til å belaste Svalbardbudsjettet med inntil kr 7 360 000. Unytta fullmakt er per 31.12.17 kr 860 000.

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 136034 kjem frå løyvingar gitt innafor dei tre siste budsjettåra, og må derfor avkortast i samsvar med toårsregelen.

Avkorta beløp utgjer kr 44 257 437 på kapittel/post 136034.

Meirinntektsfullmakt
Kystverket har meirinntekter i 2018 på kap/post 436002 på kr 11 765 786 og på kap/post 557774 på kr 64 822 611, 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 14 300 000, og beløp som kan overførast til 2019 på post 01 utgjer til saman kr 54 587 495.

OPPSTILLING AV ARTSKONTORAPPORTERINGA 31.12.2018

	31.12.2018	31.12.2017
DRIFTSINNTEKTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Innbetalingar frå gebyr	839 654 695	791 550 359
Innbetalingar frå tilskot og overføringar	0	5 406 939
Sals- og leigeinnbetalingar	23 669 744	25 404 033
Andre innbetalingar	250 181 388	12 842 041
Sum innbetalingar frå drift	*1 113 505 827*	*835 203 372*
DRIFTSUTGIFTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Utbetalingar til løn	949 763 815	930 425 592
Andre utbetalingar til drift	1 091 002 217	1 210 809 268
Sum utbetalingar til drift	*2 040 766 032*	*2 141 234 861*
Netto rapporterte driftsutgifter	**927 260 205**	**1 306 031 489**
INVESTERINGS- OG FINANSINNTEKTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Innbetaling av finansinntekter	3 713 567	4 964 613
Sum investerings- og finansinntekter	*3 713 567*	*4 964 613*
INVESTERINGS- OG FINANSUTGIFTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSSREKNESKAPEN		
Utbetaling til investeringar	289 955 907	212 844 019
Utbetaling til kjøp av aksjar	0	0
Utbetaling av finansutgifter	51 380	69 110
Sum investerings- og finansutgifter	*290 007 287*	*212 913 128*
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter	**286 293 720**	**207 948 515**
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		
Utbetalingar av tilskot og stønader	79 801 489	65 961 780
Sum tilskotsforvalting og andre overføringar frå staten	*79 801 489*	*65 961 780*
INNTEKTER OG UTGIFTER RAPPORTERT PÅ FELLESKAPITTEL		
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)	0	0
Arbeidsgivaravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)	98 756 280	98 139 905
Nettoføringsordning for meirverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)	221 331 965	246 164 915
Netto rapporterte utgifter på felleskapittel	*122 575 685*	*148 025 010*
Netto rapportert til løyvingsrekneskapen	**1 415 931 098**	**1 727 966 794**

OVERSYN OVER MELLOMVÆRE MED STATSKASSA	31.12.2018	31.12.2017
EIGEDELAR OG GJELD		
Fordringar		
139 Stående reiseforskot statslosar	1 325 396	992 750
150 Kundefordringar	0	0
154 Fordring på tilsette	93 988	625 040
179 Andre forskotsbetalte kostnadar	-3 940 641	-173 056
Kasse		
190 Kontantar	2 980	25 627
Bankkontoar med statlege midlar utanfor Noregs Bank		
191 Andre bankinnskot	672	7 804
192 Bankinnskot utanlandsk valuta	28 485	28 485
193 KV Troms og Finnmark – innbetalingar bank	0	0
Skuldig skattetrekk		
260 Forskotstrekk	-40 357 110	-35 987 265
Skuldige offentlege avgifter		
270 Utgående meirverdiavgift	-309 205	-326 901
274 Oppgjerskonto meirverdiavgift	-790 010	-1 758 692
278 Påløpt arbeidsgivaravgift	0	0
Anna gjeld		
229 Anna kortsiktig gjeld	-130 000 000	-379 100 000
240 Leverandørgjeld	28	
261 Påleggstrekk	-58 237	-19 509
262 Bidragstrekk	0	0
263 Trygdetrekk/pensjonstrekk (2%)	-877 856	-793 934
264 Forsikringstrekk	0	0
265 Trekt fagforeiningskontingent	-7 894	768
269 Andre trekk	0	0
281 Avsett pensjonspremie hamnetilsette og andre tilsette (arbeidsgivardel)	0	0
282 Avstemmingskonto, betalt pensjonspremie til SPK	1 924 052	654 256
293 Løn	73 710	18 559
299 Anna kortsiktig gjeld	-2 179 692	-3 154 327
999 Feilkonto	0	0
Sum mellomvære med statskassa	**-175 071 336**	**-418 960 395**

RESULTATREKNESKAP

	Note	31.12.2018	31.12.2017
Driftsinntekter			
Inntekt frå løyvingar	1	-1 293 420 962	-1 513 958 306
Inntekt frå tilskot og overføringar	1	0	-5 406 939
Inntekt frå gebyr	1	-837 472 253	-793 207 512
Sals- og leigeinntekter	1	-21 474 218	-21 253 558
Gevinst ved avgang av anleggsmiddel	1	-3 595 313	-348 896
Andre driftsinntekter	1	-265 798 163	-12 542 914
Sum driftsinntekter		*-2 421 760 909*	*-2 346 718 125*
Driftskostnadar			
Varekostnadar	16	166 646 636	281 496 648
Lønskostnadar	2	954 139 377	929 098 568
Avskrivingar på varige driftsmidlar og immaterielle eigedelar	3,4	142 615 995	133 628 543
Tap ved avgang av anleggsmidlar	4	7 814 369	15 592 305
Andre driftskostnadar	5	942 974 146	928 878 784
Sum driftskostnadar		*2 214 190 523*	*2 288 694 847*
Driftsresultat		**-207 570 386**	**-58 023 278**
Finansinntekter og finanskostnadar			
Finansinntekter	6	-10 138 294	-4 965 261
Finanskostnadar	6	65 603	68 310
Sum finanssinntekter og finanskostnadar		*-10 072 691*	*-4 896 951*
Resultat av aktivitetar i perioden		**-217 643 078**	**-62 920 229**
Avrekningar og disponeringar			
Avrekning med statskassa (bruttobudsjetterte)	7	217 643 078	62 920 229
Sum avrekningar og disponeringar		*217 643 078*	*62 920 229*
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*
Tilskotsforvalting og andre overføringar frå staten			
Utbetalingar av tilskot til andre	8	79 801 489	65 961 780
Avrekning med statskassa tilskotsforvalting		-79 801 489	-65 961 780
Sum tilskotsforvalting og andre overføringar frå staten		*0*	*0*

BALANSE

EIGEDELAR	Note	31.12.2018	31.12.2017
A. ANLEGGSMIDDEL			
I Immaterielle eigedelar			
Programvare og liknande rettar	3	127 424 211	60 739 042
Sum immaterielle eigedelar		*127 424 211*	*60 739 042*
II Varige driftsmiddel			
Tomter, bygningar og annan fast eigedom	4	113 260 870	114 353 420
Maskiner og transportmidddel	4	432 538 297	464 716 217
Driftslausøyre, inventar, verktøy og liknande	4	475 961 619	454 740 017
Anlegg under utføring	4	296 133 063	150 132 972
Sum varige driftsmiddel		*1 317 893 849*	*1 183 942 626*
III Finansielle anleggsmiddel			
Investeringar i aksjar og andelar	9	14 000	14 000
Andre fordringar	18	1 320 396	987 750
Sum finansielle anleggsmiddel		*1 334 396*	*1 001 750*
Sum anleggsmiddel		**1 446 652 456**	**1 245 683 418**
B. OMLØPSMIDDEL			
I Behaldning av varer og driftsmateriell			
Behaldningar av varer og driftsmateriell	10	37 863 165	40 073 210
Sum behaldning av varer og driftsmateriell		*37 863 165*	*40 073 210*
II Fordringar			
Kundefordringar	11	106 304 592	82 770 463
Opptente, ikkje fakturerte inntekter	12	6 661 566	4 217 917
Andre fordringar	13	26 049 284	8 901 997
Sum fordringar		*139 015 442*	*95 890 377*
III Bankinnskot, kontantar og liknande			
Bankinnskot	14	0	0
Kontantar og liknande	14	63 652	73 431
Sum bankinnskot, kontantar og liknande		*63 652*	*73 431*
Sum omløpsmiddel		**176 942 259**	**136 037 018**
Sum eigedelar		**1 623 594 715**	**1 381 720 436**

BALANSE

STATEN SIN KAPITAL OG GJELD	Note	31.12.2018	31.12.2017
C. STATEN SIN KAPITAL			
I Verksemdkapital			
Sum verksemdkapital		0	0
II Avrekningar			
Avrekna med statskassa (bruttobudsjetterte)	7	347 563 546	529 215 295
Sum avrekningar		*347 563 546*	*529 215 295*
III Staten si finansiering av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel			
Staten si finansiering av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel	3,4	-1 445 318 060	-1 244 681 668
Sum staten si finansiering av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel		*-1 445 318 060*	*-1 244 681 668*
Sum staten sin kapital		**-1 097 754 514**	**-715 466 373**
D. GJELD			
I Avsetting for langsiktige forpliktingar			
Avsettingar langsiktige forpliktingar		0	0
Sum avsettingar for langsiktige forpliktingar		*0*	*0*
II Anna langsiktig gjeld			
Anna langsiktig gjeld	17	-130 000 000	-379 100 000
Sum anna langsiktig gjeld		*-130 000 000*	*-379 100 000*
III Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		-147 653 358	-95 769 125
Skuldig skattetrekk		-40 357 110	-35 987 265
Skuldige offentlege avgifter		-2 384 282	-2 941 648
Avsette feriepengar		-86 632 595	-83 743 452
Motteken forskotsbetaling	12	-17 651 044	-19 716 236
Anna kortsiktig gjeld	15	-101 161 811	-48 996 338
Sum kortsiktig gjeld		*-395 840 201*	*-287 154 063*
Sum gjeld		**-525 840 201**	**-666 254 063**
Sum staten sin kapital og gjeld		**-1 623 594 715**	**-1 381 720 436**

PRINSIPPNOTE TIL ÅRSREKNESKAPEN

Verksemdrekneskapen 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 tilsvarande 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 avskrivingar av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel vert det inntektsført ein tilsvarande 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 avskrivingar inngår i verksemda sine driftskostnadar utan å få resultateffekt.

KOSTNADAR

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 følgeleg ikkje gjort utrekning eller avsetting for eventuell over-/underdekking i pensjonsordninga som svarer til NRS 6. Pensjonspremien vert kostnadsført i samsvar med fastsett premie (arbeidsgivar 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, og desse er balanseførte. Med varig meiner vi nyttbar levetid på 3 år eller meir. Med vesentleg meiner vi enkeltståande anskaffingar (kjøp) på kr 30 000 eller meir.

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 omfattar varer og driftsmateriell som vert nytta i, eller utgjer ein integrert del av, verksemda si offentlege tenesteyting. Behaldningar ved Forsyningseininga er verdsatt etter metoden for vekta gjennomsnitt ved fastsetting av anskaffingskostnad. Behaldningar på fartøy nyttar anskaffingskostnad tilsvarande den som til ei kvar tid er gjeldande for vara på lager ved Forsyningseininga.

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 si finansiering av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel i samsvar med oppdatert SRS 1 Oppstillingsplanar for resultatrekneskap og balanse. Avsnittet syner staten sin samla finansiering av verksemda.

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

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

KONTANTSTRAUMOPPSTILLING

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

OPPSTILLING AV LØYVINGSRAPPORTERING OG ARTSKONTORAPPORTERING

Oppstillinga av løyvingsrapporteringa omfatter ein øvre del med løyvingsrapporteringa og ein nedre del som syner behaldningar verksemda står oppført med i kapitalrekneskapen.
Oppstillinga av artskontorapporteringa har ein øvre del som syner kva som er rapportert til statsrekneskapen etter standard kontoplan for statlege verksemder og ein nedre del som syner grupper av kontoar som inngår i mellomvære med statskassa.

Oppstillinga av løyvingsrapportering og artskontorapporteringa er utarbeidd med utgangspunkt i bestemmingane punkt 3.4.2 – dei grunnleggande prinsippa for årsrekneskapen:
Rekneskapen følger kalenderåret

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

Oppstillingane av løyvings- og artskontorapportering 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 statsrekneskapen. Sumlinje Netto rapportert til løyvingsrekneskapen er lik i begge oppstillingane.

Alle statlege verksemder er knytt til staten si 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.

Løyvingsrapportering
Løyvingsrapporteringa syner rekneskapstal som Kystverket har rapportert til statsrekneskapen.
Det vert stilt opp etter dei kapitla og postane i løyvingsrekneskapen som Kystverket har fullmakt til å disponere. Oppstillinga syner alle finansielle eigedelar og forpliktingar Kystverket står oppført med i staten sitt kapitalrekneskap. Kolonna samla tildeling syner 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 løyvingsoppstillinga. Utgiftene knytt til mottekne belastingsfullmakter er bokført og rapportert til statsrekneskapen og vert vist i kolonna for rekneskap.

Artskontorapportering
Artskontorapporteringa syner rekneskapstal Kystverket har rapportert til statsrekneskapen 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 artskontorapporteringa syner 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 forsikringskostnadar eller forpliktingar.

Staten si konsernkontoordning
Statlege verksemder er omfatta av staten si 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
DRIFTSINNTEKTER

	31.12.2018	31.12.2017
INNTEKT FRÅ LØYVINGAR		
Inntekt frå løyvingar frå overordna departement	-1 566 858 843	-1 797 841 238
Inntekt frå løyvingar frå andre departement, belastningsfullmakt	-7 000 000	-7 200 000
- brutto nytta til investeringar i immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel	351 066 756	209 015 876
- ubrukt løyving til investeringsformål (post 45)*	0	165 326 124
+ utsett inntekt frå avsetting knytt til investeringar (avskrivingar)	-142 615 995	-133 628 543
+ utsett inntekt frå avsetting knytt til investeringar (bokført verdi avhenda anleggsmiddel)	-7 814 369	-15 592 305
- utbetaling av tilskot til andre	79 801 489	65 961 780
Sum inntekt frå løyvingar	**-1 293 420 962**	**-1 513 958 306**
** Ny metode å inntektsføre investeringsløyvingar på, jf. Endringar i rapporteringspakken*		
INNTEKT FRÅ TILSKOT OG OVERFØRINGAR		
Tilskot frå EU	0	-5 406 939
Sum inntekt frå tilskot og overføringar	**0**	**-5 406 939**
INNTEKT FRÅ GEBYR		
Losavgift	-740 757 976	-688 676 131
Sikkerheitsavgift	-96 714 277	-104 531 381
Sum inntekt frå gebyr	**-837 472 253**	**-793 207 512**
SALS- OG LEIGEINNTEKTER		
Avgiftspliktig sal av varer og tenester	-4 484 367	-1 285 710
Avgiftsfritt sal av varer og tenester	-6 589 265	-11 267 426
Leieginntekter varige driftsmiddel	-2 971 611	-1 570 422
Sal av fiskerihamner	-7 428 975	-7 130 000
Sum sals- og leigeinntekter	**-21 474 218**	**-21 253 558**
GEVINST VED AVGANG AV ANLEGGSMIDDEL		
Gevinst ved avgang anleggsmiddel	-3 595 313	-348 896
Sum gevinst ved avgang av anleggsmiddel	**-3 595 313**	**-348 896**
ANDRE DRIFTSINNTEKTER		
Eksterne refusjonsinntekter	-265 798 163	-12 542 914
Sum andre driftsinntekter	**-265 798 163**	**-12 542 914**
SUM DRIFTSINNTEKTER	**-2 421 760 909**	**-2 346 718 125**

NOTE 1 FORTS.

Grunnlag for inntektsføring av utgiftsløyving

	Kontantprinsippet				Periodiserings-prinsippet
Kapittel og post	**Utgiftsløyving (samla tildeling)**	**Inntektsløyving**	**Rapportert inntekt**	**Maksimalt utrekna grunnlag for inntektsføring**	**Inntektsført løyving**
136001	1 741 548 000			1 741 548 000	-1 865 427 353
136021	44 546 000			44 546 000	16 173 149
136030	503 392 000			503 392 000	280 352 798
136034	127 100 000			127 100 000	5 042 563
136045	451 798 000			451 798 000	200 636 392
136060	99 604 000			99 604 000	55 285 844
136071	10 600 000			10 600 000	8 448 432
136072	93 336 000			93 336 000	6 067 213
436002		12 000 000	23 765 786	-12 000 000	
557774		777 070 000	841 892 611	-777 070 000	
Sum	**3 071 924 000**	**789 070 000**	**865 658 397**	**2 282 854 000**	**-1 293 420 962**

Denne tabellen syner mottekne løyvingar etter kontantprinsippet samanlikna med inntektsført løyving i verksemdrekneskapen 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 syner eventuelle inntektskrav, og beløpet reduserer grunnlaget for inntektsføring. Kolonna for rapportert inntekt syner inntekter rapportert til statsrekneskapen 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 verksemdrekneskapen kan normalt ikkje vere større enn beløpet i kolonna maksimalt utrekna grunnlag for inntektsføring. Inntektsført løyving i verksemdrekneskapen følger prinsippet om motsett samanstilling. Det vil seie at inntekt frå løyving skal samanliknast med påløpte kostnadar i perioden. Mottekne belastningsfullmakter er inntektsført med trekt beløp.

NOTE 2
LØNSKOSTNADAR

	31.12.2018	31.12.2017
Løn	709 107 500	689 512 275
Løn balanseført ved eigenutvikling av anleggsmiddel (-)*	-5 695 472	-2 575 897
Feriepengar	86 642 485	84 268 820
Arbeidsgivaravgift	98 578 195	97 697 777
Pensjonskostnadar**	72 973 494	67 701 853
Sjukepengar og andre refusjonar (-)	-17 912 031	-17 884 522
Andre ytingar	10 445 207	10 378 261
Sum lønskostnadar	**954 139 377**	**929 098 568**
Tal årsverk	**956**	**965**
Tal tilsette	**964**	**973**

* Inneheld løn og sosiale kostnadar (feriepengar, arbeidsgivaravgift og pensjonskostnadar).

**** Nærare om pensjonskostnadar**
Frå og med 1.januar 2017 betaler Kystverket pensjonspremie for alle tilsette til SPK.
For 2018 er arbeidsgivar sin del av pensjonspremien til los fastsett til 11,95 prosent, medan premien for hamnetilsette og andre tilsette utgjer 12 prosent.
Premiesatsen for 2017 var av SPK estimert til 11,95 prosent for alle tilsette.
Per 31.12.2018 utgjer arbeidsgivar sin del av pensjonspremie kr 72 973 494 og medlemsinnskot (2 prosent) kr 12 050 838.

NOTE 3
IMMATERIELLE EIGEDELAR

	Programvare og liknande rettar
Anskaffingskost 01.01.	171 086 920
Tilgang i året	87 948 320
Avgang anskaffingskost i året (-)	0
Frå immaterielle eigedelar under utføring til anna gruppe i året	0
Anskaffingskost	**259 035 241**
Akkumulerte nedskrivingar 01.01.	0
Nedskrivingar i året	0
Akkumulerte avskrivingar 01.01.	110 347 879
Ordinære avskrivingar i året	21 263 151
Akkumulerte avskrivingar avgang i året (-)	0
Balanseført verdi 31.12.2018	**127 424 211**

NOTE 4
VARIGE DRIFTSMIDDEL

	Tomter	Bygningar og anna fast eigedom	Maskiner og transport-middel	Drifts-lausøyre, inventar, verktøy o.l.	Anlegg under utføring	Sum
Anskaffingskost 01.01.	203 700	135 235 433	689 287 778	1 093 216 453	150 132 972	2 068 076 335
Tilgang i året	0	0	0	7 259 135	343 807 620	351 066 756
Avgang anskaffingskost i året (-)	0	0	-29 586 367	-530 350	0	-30 116 717
Frå anlegg under utføring til anna gruppe i året	0	4 598 034	10 373 794	94 887 381	-197 807 530	-87 948 320
Anskaffingskost	**203 700**	**139 833 467**	**670 075 205**	**1 194 832 619**	**296 133 063**	**2 301 078 053**
Akkumulerte nedskrivingar 01.01	0	0	0	0	0	0
Nedskrivingar i året	0	0	0	0	0	0
Akkumulerte avskrivingar 01.01.	0	21 085 713	224 571 561	638 476 436	0	884 133 709
Ordinære avskrivingar i året	0	5 690 584	35 042 479	80 619 780	0	121 352 844
Akkumulerte avskrivingar avgang i året (-)	0	0	-22 077 132	-225 216	0	-22 302 349
Balanseført verdi 31.12.2018	**203 700**	**113 057 170**	**432 538 297**	**475 961 619**	**296 133 063**	**1 317 893 849**

Avhending av varige driftsmiddel i 2018:	
Salssum ved avgang anleggsmiddel*	-3 595 313
- Bokført verdi avhenda anleggsmiddel**	7 814 369
= Rekneskapsmessig gevinst/tap	**4 219 056**

*	
Salgssum anlegg 1086	-1 917 500
Salgssum anlegg 67	-1 677 813
Gevinst ved salg av anlegg	**-3 595 313**
**	
Salg anlegg 2247	7 796 387
Salg anlegg 1429	17 982
Tap ved utrangering av anlegg	**7 814 369**

NOTE 5
ANDRE DRIFTSKOSTNADAR

	31.12.2018	31.12.2017
Husleige	**54 165 643**	**57 287 320**
Vedlikehald eigne bygg og anlegg	**4 194 467**	**4 049 100**
Vedlikehald og ombygging av leigde lokale	**814 802**	**77 570**
Andre kostnadar til drift av eigedom og lokale	**23 745 291**	**21 894 174**
Reparasjon og vedlikehald av maskiner, utstyr mv.	**37 654 470**	**52 454 938**
Mindre utstyrsanskaffingar	**15 850 529**	**12 249 651**
Utstyrsanskaffingar til navigasjonsinnretningar	**83 933 451**	**83 731 467**
Leige maskiner, inventar og liknande	**126 205 377**	**129 886 461**
Leige fartøy i forb.med U-864	593 239	104 929 278
Leige fartøy i forb. med slepebåtberedskap	94 816 773	1 336 486
Leige fartøy i forb. med KNM Helge Ingstad	6 922 158	
Konsulentar og andre kjøp av tenester frå eksterne	**385 195 764**	**363 512 253**
Helikoptertransport/leige losbåttenester	6 379 513	5 510 101
Leige tilbringarteneste BB fast og variabel del	223 073 024	217 319 220
Kjøp av framande tenester knytt til fiskerihavmer	2 948 322	1 653 166
Kjøp av framande tenester knytt til utbygging av farleier og navigasjonsinnretningar	8 893 204	12 066 931
Kjøp av framande tenester knytt til los	12 735 880	10 831 641
Kjøp av framande tenester knytt til BarentsWatch	4 040 672	3 637 818
Kjøp av framande tenester knytt til oljevernberedskap	37 421 065	30 727 738
Kjøp av framande tenester knytt til isbryting	11 191 920	6 054 943
Kjøp av entreprenørtenester	18 468 459	12 854 817
Fly- og satelittovervåking	20 930 305	21 954 574
Reise og diett	**98 192 148**	**104 261 779**
Kontorkostnadar	**70 065 207**	**59 660 960**
Andre driftskostnadar	**42 956 997**	**39 813 110**
Bensin, dieselolje	43 276 394	42 150 647
Refusjon av driftskostnadar frå eksterne	-7 914 789	-10 366 090
Interne kostnadar	**0**	**0**
Sum andre driftskostnadar	**942 974 146**	**928 878 784**

Oversikt over årlege leigebeløp i samsvar med leigeavtaler*	Leigetid mellom ett og fem år	Leigetid over fem år	Sum
Husleigeavtaler	**10 357 263**	**42 797 239**	**53 154 502**
Leigeavtaler knytt til immaterielle eigedelar	**119 305 029**	**1 948 098**	**121 253 127**
Beredskapsavtaler	119 305 029	1 948 098	
Leigeavtaler knytt til varige driftsmiddel	**3 740 352**	**76 419**	**3 816 771**
Leasing biler	3 035 352	0	
Multifunksjonsmaskiner	705 000	76 419	
Andre leigeavtaler	**5 062 498**	**1 171 433**	**6 233 931**
Linjeleige	3 148 744		
Leige datasystem (lisens)	235 000		
Andre leigeavtaler	1 678 754	1 171 433	
Sum leigeavtaler			**184 458 331**

** Kun vesentlege leigeavtaler er spesifisert.*

NOTE 6
FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADAR

	31.12.2018	31.12.2017
FINANSINNTEKTER		
Renteinntekter	-9 074 115	-4 826 816
Valutagevinst (agio)	-106 679	-25 446
Anna finansinntekt	-957 500	-113 000
Sum finansinntekter	**-10 138 294**	**-4 965 261**
FINANSKOSTNADAR		
Rentekostnad	17 871	5 900
Valutatap (disagio)	47 450	62 410
Anna finanskostnad	282	0
Sum finanskostnadar	**65 603**	**68 310**

NOTE 7A

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

A) AVREKNA MED STATSKASSA	31.12.2018	31.12.2017	Endring
IMMATERIELLE EIGEDELAR, VARIGE DRIFTSMIDDEL OG FINANSIERING AV DESSE			
Immaterielle eigedelar	127 424 211	36 336 142	91 088 070
Varige driftsmiddel *	1 317 893 849	1 208 345 526	109 548 323
Staten sin finansiering av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel	-1 445 318 060	-1 244 681 668	-200 636 392
Sum	**0**	**0**	**0**
FINANSIELLE ANLEGGSMIDDEL			
Investeringar i aksjar og andelar	14 000	14 000	0
Obligasjonar	0	0	0
Andre fordringar	1 320 396	987 750	332 646
Sum	**1 334 396**	**1 001 750**	**332 646**
OMLØPSMIDDEL			
Behaldningar av varer og driftsmateriell	37 863 165	40 073 210	-2 210 044
Kundefordringar	106 304 592	82 770 463	23 534 129
Opptente, ikkje fakturerte inntekter	6 661 566	4 217 917	2 443 648
Andre fordringar	26 049 284	8 901 997	17 147 287
Bankinnskot, kontantar og liknande	63 652	73 431	-9 779
Sum	**176 942 259**	**136 037 018**	**40 905 241**
LANGSIKTIGE FORPLIKTINGAR OG GJELD			
Avsettingar langsiktige forpliktingar	0	0	0
Anna langsiktig gjeld	-130 000 000	-379 100 000	249 100 000
Sum	**-130 000 000**	**-379 100 000**	**249 100 000**
KORTSIKTIG GJELD			
Leverandørgjeld	-147 653 358	-95 769 125	-51 884 233
Skuldig skattetrekk	-40 357 110	-35 987 265	-4 369 845
Skuldige offentlege avgifter	-2 384 282	-2 941 648	557 365
Avsette feriepengar	-86 632 595	-83 743 452	-2 889 143
Motteke forskotsbetaling	-17 651 044	-19 716 236	2 065 192
Anna kortsiktig gjeld	-101 161 811	-48 996 338	-52 165 473
Sum	**-395 840 201**	**-287 154 063**	**-108 686 137**
Avrekna med statskassa*	**-347 563 546**	**-529 215 295**	**181 651 749**

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 AVREKNA MED STATSKASSA (KONGRUENSAVVIK)	
Konsernkonto utbetaling	-2 585 955 086
Konsernkonto innbetaling	919 634 929
Netto trekk konsernkonto	**-1 666 320 157**
- Innbetaling innkrevjingsverksemd og andre overføringar	0
+ Utbetaling tilskotsforvalting og andre overføringar (underkonto 1998)	79 801 489
+ Inntektsført frå løyving (underkonto 1991, 1992 og 1994)	1 494 057 354
- Gruppeliv/arbeidsgivaravgift (underkonto 1986)	-98 189 936
+ Nettoordning, statleg betalt meirverdiavgift (underkonto 1987)	226 642 579
- 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	**35 991 328**
Resultat av aktivitetar i perioden før avrekning mot statskassa (underkonto 1999)	-217 643 078
Sum endring i avrekna med statskassa *	**-181 651 749**
**Sum endring i avrekna med statskassa* skal stemme med sum i endringskolonna over.	

NOTE 7B

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

B) FORSKJELLEN MELLOM AVREKNA MED STATSKASSA OG MELLOMVÆRE MED STATSKASSA	31.12.2018	31.12.2018	
	Spesifisering av bokført avrekning med statskassa	**Spesifisering av rapportert mellomvære med statskassa**	**Forskjell**
IMMATERIELLE EIGEDELAR, VARIGE DRIFTSMIDDEL OG FINANSIERING AV DESSE			
Immaterielle eigedelar	127 424 211	0	127 424 211
Varige driftsmiddel *	1 317 893 849	0	1 317 893 849
Staten si finansiering av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel	-1 445 318 060	0	-1 445 318 060
Sum	**0**	**0**	**0**
FINANSIELLE ANLEGGSMIDDEL			
Investeringar i aksjar og andelar	14 000	0	14 000
Obligasjonar	0	0	0
Andre fordringar	1 320 396	1 325 396	-5 000
Sum	**1 334 396**	**1 325 396**	**9 000**
OMLØPSMIDDEL			
Behaldningar av varer og driftsmateriell	37 863 165	0	37 863 165
Kundefordringar	106 304 592	0	106 304 592
Opptente, ikkje fakturerte inntekter	6 661 566	0	6 661 566
Andre fordringar	26 049 284	-3 846 653	29 895 938
Bankinnskot, kontantar og liknande	63 652	32 137	31 516
Sum	**176 942 259**	**-3 814 517**	**180 756 776**
LANGSIKTIGE FORPLIKTINGAR OG GJELD			
Avsettingar langsiktige forpliktingar	0	0	0
Anna langsiktig gjeld	-130 000 000	-130 000 000	0
Sum	**-130 000 000**	**-130 000 000**	**0**
KORTSIKTIG GJELD			
Leverandørgjeld	-147 653 358	28	-147 653 386
Skuldig skattetrekk	-40 357 110	-40 357 110	0
Skuldige offentlege avgifter	-2 384 282	-1 099 215	-1 285 067
Avsette feriepengar	-86 632 595	0	-86 632 595
Motteke forskotsbetaling	-17 651 044	0	-17 651 044
Anna kortsiktig gjeld	-101 161 811	-1 125 918	-100 035 893
Sum	**-395 840 201**	**-42 582 215**	**-353 257 986**
Sum	**-347 563 546**	**-175 071 336**	**-172 492 210**

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

	31.12.2018	31.12.2017
Tilskot til fiskerihamner	57 938 344	44 605 821
Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø	6 067 213	6 864 472
Tilskot til etatsmuseum	10 000 000	9 600 000
Tilskot til hamnesamarbeid	8 448 432	4 891 487
Differanse mellom verksemdsrekneskap og kontantrekneskap	-2 652 500	0
Sum utbetalingar av tilskot til andre	**79 801 489**	**65 961 780**

NOTE 9
INVESTERINGAR I AKSJAR OG ANDELAR

	Ervervs-dato	Tal aksjar	Eigardel	Stemme-del	Resultat i år i selskapet (2017*)	Balanseført eigenkapital i selskapet (per 31.12.17*)	Balanseført verdi kapital-rekneskap	Balanseført verdi verksemd-rekneskap
Aksjar								
Framsenteret AS	12.02.2013	14	11,5 %	11,5 %	170 496	1 459 540	14 000	14 000
Balanseført verdi 31.12.2018							**14 000**	**14 000**

* Sist avlagte årsrekneskap per 31.12.2017

NOTE 10
BEHALDNING AV VARER OG DRIFTSMATERIELL

	31.12.2018	31.12.2017
ANSKAFFINGSKOST		
Behaldningar anskaffa til internt bruk i verksemda	37 863 165	40 073 210
Sum anskaffingskost	**37 863 165**	**40 073 210**
UKURANS		
Ukurans behaldningar anskaffa til internt bruk i verksemda	0	0
Sum ukurans	**0**	**0**
Sum behaldning av varer og driftsmateriell	**37 863 165**	**40 073 210**

NOTE 11
KUNDEFORDRINGAR

	31.12.2018	31.12.2017
Kundefordringar til pålydande	109 242 591	85 979 735
Avsett til venta tap (-)	-2 937 999	-3 209 272
Sum kundefordringar	**106 304 592**	**82 770 463**

NOTE 12
OPPTENTE, IKKJE FAKTURERTE INNTEKTER / MOTTEKE FORSKOTSBETALING

Opptente, ikkje fakturerte inntekter (fordring)	31.12.2018	31.12.2017
Andre inntektsperiodiseringar	6 661 566	4 217 917
Sum opptente, ikkje fakturerte inntekter	**6 661 566**	**4 217 917**

Motteke forskotsbetaling (gjeld)	31.12.2018	31.12.2017
Losavgift, årsavgift	-13 778 571	-15 331 339
Sikkerheitsavgift, årsavgift	-3 872 473	-4 384 897
Sum motteke forskotsbetaling	**-17 651 044**	**-19 716 236**

NOTE 13
ANDRE KORTSIKTIGE FORDRINGAR

	31.12.2018	31.12.2017
Forskotsbetalt løn	42 000	82 565
Reiseforskot	52 237	19 820
Personallån	0	532 516
Fordringar på NAV	965 598	946 058
Forskotsbetalt husleige (inkl. straum og andre kostnadar lokale)	7 216 000	4 433 000
Forskotsbetalt tilbringarteneste BB	14 983 000	0
Godtgjersle til depotstyrkar	1 986 000	0
Andre kortsiktige fordringar	804 449	2 888 039
Sum andre kortsiktige fordringar	**26 049 284**	**8 901 997**

NOTE 14
BANKINNSKOT, KONTANTAR OG LIKNANDE

	31.12.2018	31.12.2017
Andre bankkontoar	0	0
Kontantbehaldningar	63 652	73 431
Sum bankinnskot, kontantar og liknande	**63 652**	**73 431**

NOTE 15
ANNA KORTSIKTIG GJELD

	31.12.2018	31.12.2017
Påløpt løn ved periodeslutt	-20 355 189	-19 763 540
Skuldige reiseutgifter ved periodeslutt	-3 591 000	-2 639 000
Avsett pensjonspremie til SPK, arbeidsgivardel	1 924 052	654 256
Avsett kostnadar/fartøysleige ism. slepeberedskap	-8 476 000	-8 437 000
Tilbakeført ikkje nytta bunkersbehaldning per 31.12.18, fartøy*	3 037 000	-3 417 000
Avsette kostnadar, flyovervaking	-1 357 000	-1 537 000
Avsett påløpte investeringar, AUU-anlegg	-37 883 548	-1 850 263
Avsette kostnadar reparasjon og vedlikehald fartøy	0	-1 957 000
Avsette kostnadar KYV Vest, ENC. 4.kv.2018	-2 337 200	-2 250 000
Avsette kostnadar KYV Nordland, sluttoppgjer diverse prosjekt	-9 140 000	-2 000 000
Leige oljevernfartøy og materiell ism. aksjon KNM Helge Ingstad	-20 888 000	0
Avsett sluttutbetaling tilskot Kvinnherad kommune	-1 437 500	0
Anna kortsiktig gjeld	-657 426	-5 799 791
Sum anna kortsiktig gjeld	**-101 161 811**	**-48 996 338**

* Debetsaldo avsett bunkersbehaldning skuldast tilbakeføring av innkjøpt, men ikkje brukt bunkers per 31.12.18 Kystverket Rederi.

NOTE 16
VAREKOSTNAD

	31.12.2018	31.12.2017
Innkjøp av driftsmateriell	309 721	126 202
Frakt, toll og spedisjon	85 822	26 806
Ukurans	0	0
Behaldningsendring	3 228 999	-71 136
Bygg- og anleggsentrepriser	-989 532	59 687 746
Entrepriser – utdjupingsanlegg	78 583 722	144 304 259
Entrepriser – landanlegg	15 178 123	25 361 904
Konsulenttenester utanfor rammeavtale	6 999 487	6 411 698
Rammeavtale for ingeniørtenester for fund.naut.inst.	304 633	362 836
Rammeavtale ingeniørtenester	13 386 325	7 240 623
Rammeavtale hydrografi/geodesi m/feltarbeid	11 515 648	12 137 755
Rammeavtale geotekniske analysar og rådgiving	18 304 725	3 673 687
Rammeavtale miljøtekniske analysar og rådgiving	7 765 284	16 588 067
Rammeavtale for samf.øk.analysar og risikoanalysar	11 973 679	5 646 201
Sum varekostnad	**166 646 636**	**281 496 648**

NOTE 17
ANNA LANGSIKTIG GJELD*

	31.12.2018	31.12.2017
Førebels oppgjer Server (Assuranceforeningen)	-130 000 000	-130 000 000
Førebels oppgjer Full City (Advokatfirma Ræder)	0	-176 000 000
Førebels oppgjer Godafoss (Wikborg Rein & Co)	0	-73 100 000
Assuranseforeningen, Crete Cement	0	0
Sum anna langsiktig gjeld	**-130 000 000**	**-379 100 000**

* A-konto innbetalingar/førebels oppgjer frå forsikringsselskap knytt til oljevernaksjonar. Innbetalingar inntektsførast på det tidspunkt rettsprosessar er avslutta og endeleg oppgjer kan stadfestast. Inntektsført i 2018 utgjer 249,1 millionar kroner.

NOTE 18
ANDRE LANGSIKTIGE FORDRINGAR

	31.12.2018	31.12.2017
Depositum (Husvære Trondheim)	108 900	74 750
Fordringar på tilsette*	319 496	
Ståande reiseforskot – statslosar	892 000	913 000
Sum andre langsiktige fordringar	**1 320 396**	**987 750**

* Lån til ansatte på konto 1540 med nedbetalingstid over 1 år, er omklassifisert fra kortsiktige til langsiktige fordringar i 2018.

NOTE 19
RESULTATSPESIFIKASJON FOR OPPDRAGA NAVIGASJONSINSTALLASJONAR, LOS OG TRAFIKKSENTRALAR

Resultatrekneskapa syner samla inntekter og kostnadar for oppdraga som er nemnde.
Inntektene kan delast i to hovedgrupper, sal til eksterne kundar, og sal til andre resultatområde i Kystverket. Kostnadene gir eit samla bilete over påløpte kostnadar for oppdraga.

Statsoppdragsinntektene inkluderer både dekning av påløpte kostnadar ved drifta og dekning av investeringar som skal dekkast av staten.
Interne transaksjonar mellom dei tre oppdragseiningane og andre resultatområde i Kystverket er ikkje eliminert ved presentasjon av resultatrekneskapen for navigasjonsinstallasjonar, los og trafikksentralar.

Oppdrag 1.3 Navigasjonsinstallasjonar	Rekneskap 2018 a	Budsjett 2018 b	Avvik c=b-a	Avvik% (c/b)*100	% forbruk av budsjett
Inntekt frå løyving	-371 159 814	-386 316 992	-15 157 178	4 %	96 %
Sal og leigeinntekter	-1 054 471	-500 000	554 471	-111 %	211 %
Andre driftsinntekter	-26 400	0	26 400		
Sum inntekter	**-372 240 684**	**-386 816 992**	**-14 576 308**	**4 %**	**96 %**
Varekostnadar	780 444	350 000	-430 444	71 %	223 %
Lønskostnadar	35 769 934	34 897 223	-872 711	-1 %	103 %
Avskrivingar	2 677 412	2 665 535	-11 876	-6 %	100 %
Andre driftskostnadar	333 029 195	348 904 233	15 875 038	1 %	95 %
Sum driftskostnadar	**372 256 986**	**386 816 992**	**14 560 006**	**4 %**	**96 %**
Finansinntekter	-19 452	0	19 452		
Finanskostnadar	3 151	0	-3 151		
Sum finans	**-16 302**	**0**	**16 302**		
Resultat	**0**	**0**	**0**		

Forklaring av resultat	Rekneskap	Budsjett
- Avvik bokførte avskrivingar mot budsjetterte	11 876	0
- Avvik faktiske gebyrinntekter mot budsjetterte	0	0
- Avvik faktiske statsoppdragsinntekter mot budsjetterte	15 157 178	0
- Andre forhold: mindreforbruk driftskostnadar, eks. avskrivingar	-14 571 882	0
- Andre forhold: sals- og leieinntekter, ikkje budsjetterte	-554 471	0
- Andre forhold: andre inntekter, ikkje budsjetterte	-26 400	0
- Andre forhold: finanspostar, ikkje budsjetterte	-16 302	0
Resultat	**0**	**0**

NOTE 19 FORTS.

Oppdrag 2.1 Los	Rekneskap 2018 a	Budsjett 2018 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	-740 757 976	-709 117 042	31 640 934	-4 %	104 %
Motpost avskrivingar *	-10 712 694	-11 411 042	-698 348	6 %	94 %
Sal og leigeinntekter	-1 125 173	0	1 125 173		
Gevinst ved sal av AM	0	0	0		
Andre driftsinntekter	0	0	0		
Sum inntekter	**-838 595 843**	**-806 528 084**	**32 067 759**	**-4 %**	**104 %**
Varekostnadar	1 712	-	-1 712		
Lønskostnadar	419 313 439	422 232 403	2 918 964	1 %	99 %
Avskrivingar	10 712 694	11 411 042	698 348	6 %	94 %
Andre driftskostnadar	331 686 249	324 226 906	-7 459 343	-2 %	102 %
Sum driftskostnadar	**761 714 094**	**757 870 351**	**-3 843 743**	**-1 %**	**101 %**
Finansinntekter	-1 935 376	0	1 935 376		
Finanskostnadar	27 740	0	-27 740		
Sum finans	**-1 907 637**	**0**	**1 907 637**		
Resultat	**-78 789 385**	**-48 657 733**	**30 131 652**	**-62 %**	**162 %**

Forklaring av resultatet	**Rekneskap**	**Budsjett**
- Avvik faktiske avskrivingar mot budsjetterte	698 348	0
- Avvik faktiske gebyrinntekter mot budsjetterte (mindreinntekt)	-31 640 934	0
- Andre forhold: mindreforbruk driftskostnadar	3 843 743	0
- Andre forhold: gevinst ved sal av AM, ikkje budsjettert	0	0
- Andre forhold: andre driftsinntekter, ikkje budsjettert	-1 125 173	0
- Andre forhold: finanspostar, ikkje budsjettert	-1 907 637	0
- Andre forhold: budsjettert resultat eks. avskrivingar	-48 657 733	-48 657 733
Resultat	**-78 789 385**	**-48 657 733**

* I samsvar med forpliktingsmodellen som pilotprosjektet for innføring av periodiseringsprinsippet i staten tilrår, skal årlege investeringar avsettast i balansen og reverserast i takt med avskrivingar. Dette medfører at det vil påløpe ei kalkulatorisk inntekt lik årlege avskrivingar.
** For 2018 er oppdragsområde 21* finansiert med ein statleg andel på kr 86 millionar

NOTE 19 FORTS.

Oppdrag 2.2 Trafikksentralar (eks. Vardø VTS)	Rekneskap 2018 a	Budsjett 2018 b	Avvik c=b-a	Avvik% (c/b)*100	% forbruk av budsjett
Inntekt frå løyving*	-8 258 000	-8 258 000	0	0 %	100 %
Sikkerheitsavgiftinntekter	-96 714 277	-94 538 460	2 175 817	-2 %	102 %
Motpost avskrivingar	-23 341 549	-17 389 248	5 952 301	-34 %	134 %
Sal og leigeinntekter	-	-	0		
Andre driftsinntekter	0	0	0		
Sum inntekter	**-128 313 826**	**-120 185 708**	**8 128 118**	**-7 %**	**107 %**
Varekostnadar	26 157	-	-26 157		
Lønskostnadar	74 499 241	75 361 455	862 214	1 %	99 %
Avskrivingar	23 341 549	17 389 248	-5 952 301	-34 %	134 %
Andre driftskostnadar	20 178 871	20 954 708	775 837	4 %	96 %
Sum driftskostnadar	**118 045 817**	**113 705 411**	**-4 340 406**	**-4 %**	**104 %**
Finansinntekter	-2 717	-	2 717		
Finanskostnadar	753	-	-753		
Sum finans	**-1964**	**0**	**1964**		
Resultat	**-10 269 973**	**-6 480 297**	**3 789 676**	**-58 %**	**158 %**

Forklaring av resultatet	**Rekneskap hittil**	**Budsjett hittil**
- Avvik faktiske avskrivingar mot budsjetterte	-5 952 301	
- Avvik faktiske gebyrinntekter mot budsjetterte (meirinntekt)	-2 175 817	
- Andre forhold: meirforbruk driftskostnadar	4 340 406	
- Andre forhold: sal, leigeinntekter og andre inntekter	0	
- Andre forhold: finanspostar, ikkje budsjettert	-1964,25	
- Andre forhold: budsjettert driftsresultat utanom avskrivingar	-6 480 297	-6 480 297
Resultat	**-10 269 973**	**-6 480 297**

* For 2018 er oppdragsområde 22* (eks Vardø VTS) finansiert med ein statleg andel på kr 8,258 millionar.

VEDLEGG 1

OVERSIKT OVER PROSJEKT INNAN FARLEISTILTAK I 2018

Farleistiltak (tal i millionar kroner)

A: Farleistiltak	Intern prosjekt-kalkyle per 1.1.18	Endring i kalkyle	Kalkyle per 31.12.18	Fullførings-grad i%	Status framdrift	Status økonomi	Status
Innsegling Sandnessjøen	14	4	18	1 %	Prosjektet omfattar utdjuping og merking, og vil gi sikrare og betre manøvrering til hamna. Prosjektet er forseinka som ein følgekonsekvens av avlyst konkurranse for Bodø II. Igangsetting og sluttføring i 2019.	Få tilbydarar og høg riggkostnad medfører auka totalprognose på omtrent 4 millionar kroner.	
Innsegling Grenland	79	18	97	3 %	Prosjektet omfattar utdjuping og merking av farleia gjennom Kalvenløpet og Gamle Langesund. Prosessen knytt til endeleg avklaring av farleisarealet medfører at prosjektet er forseinka, og start vert tidlegast årsskifte 2019/2020.	Mogleg auke i farleisarealet samt auka mudringsbehov medfører auke i totalprognosen på omtrent 18 millionar kroner.	Gult grunna endra framdrift, og auka totalprognose
Innsegling Leirpollen	124	7	131	10 %	Prosjektet omfattar utdjuping av innseglinga til Leirpollen. Tiltaket ligg i eit område med fleire verneområde og med faktorar som gjer prosjektet si gjennomføring utfordrande. Det går framleis føre seg utgreiingar og avklaringsprosessar som vil vere førande for når prosjektet kan starte opp og eventuelt gjennomførast.	Etter plan.	Rødt grunna usikker framdrift
Innsegling til Bodø del II	144	31	175	30 %	Del II som omfattar utdjuping og nymerking vart lyst ut i juni. Berre eitt tilbod kom inn, og konkurransen vart avlyst. Prosjektet vart utsatt grunna ny prosjektvurdering.	Tilbodet var vesentleg over budsjett, og ny totalprognose vart satt som følge av nytt kostnadsanslag. Forventa totalkostnad for prosjektet er auka med om lag 31 millonar kroner.	Gult grunna endra framdrift, og auka totalprognose
Innsegling Florø Nekkøya	4	2	6	95 %	Prosjektet omfattar utdjuping og merking. Prosjektet er sluttført etter plan.	Få tilbydarar og høg riggkostnad medfører auka totalprognose på om lag 2 millionar kroner.	
Innsegling Tromsø	66	-4	61	100 %	Prosjektet omfattar utdjuping og nymerking av farleia inn til Tromsø hamn. Arbeidet er sluttført.	Etter plan.	
Gjennomsegling Grøtøyleden	79	1	80	100 %	Prosjektet omfattar utdjuping av eksisterande farlei, samt nymerking. Prosjektet er sluttført.	Etter plan.	
SUM	**510**	**58**	**568**	**38 %**			

VEDLEGG 2

OVERSIKT OVER PROSJEKT INNAN FISKERIHAMNER I 2018

Fiskerihamntiltak (tal i millionar kroner)

B: Fiskeri-hamnetiltak	Intern prosjekt-kalkyle per 1.1.18	Endring i kalkyle	Kalkyle per 31.12.18	Fullførings-grad i%	Status framdrift	Status økonomi	Status
Breivikbotn	36	0	36	1 %	Prosjektet omfattar utdjuping av innseglinga til hamna, samt etablering av eit nytt hamneareal. Tiltaket gir sikrare tilgang til hamna og legg til rette for at fleire båtar kan ligge til kai samstundes. Noko forseinka grunna behov for å optimalisere prosjekt og prosess. Sluttførast i 2019.	Etter plan.	
Gjerdsvika	71	0	71	21 %	Prosjektet omfattar utdjuping av innseglinga til hamna, samt etablering av to nye strandkantdeponi som skal nyttast som næringsområde. Tiltaket gir sikrare tilgang til hamna og legg til rette for større skip. Anleggsarbeidet er starta opp, og prosjektet vert sluttført hausten 2019.	Etter plan.	
Mehamn	27	-5	22	95 %	Prosjektet omfattar bygging av ein molo frå Hamnneset. Tiltaket betrar liggeforholda og gir grunnlag for auka regularitet for rutegåande trafikk. Prosjektet vart sluttført i 2018.	Redusert totalprognose grunna mindre bruk av reserve og døgnmulkt.	
Båtsfjord	109	15	124	98 %	Prosjektet omfattar utdjuping på tre stader i hamna, samt etablering av nytt næringsområde. Prosjektet vart sluttført i 2018.	Noko auke i totalprognosen grunna mengderegulering mm.	
Hovden-betongdekke	16	0	16	100 %	Prosjektet omfattar legging av betongdekke på molo. Prosjektet vart sluttført i 2018.	Etter plan.	
SUM	**260**	**10**	**270**	**65 %**			

KYSTVERKET

KYSTVERKET

Telefon 07847

Postboks 1502

6025 Ålesund

post@kystverket.no

www.kystverket.no

Vår referanse 2018/00950-20

Riksrevisjonen

KYSTVERKET
Org. nr.: 874783242

Riksrevisjonens beretning

Til Kystverket

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Riksrevisjonen har revidert Kystverkets årsregnskap for 2018. Årsregnskapet består av ledelseskommentarer, oppstilling av bevilgnings- og artskontorapportering og virksomhetsregnskap og noter til årsregnskapet for regnskapsåret avsluttet per 31. desember 2018.

Bevilgnings- og artskontorapporteringen viser at 1 415 931 098 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet. Virksomhetsregnskapet viser et negativt resultat av periodens aktiviteter på 217 643 078 kroner, at summen av innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten er 0 kroner, og at summen av tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten er 79 801 489 kroner.

Etter Riksrevisjonens mening gir Kystverkets årsregnskap et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter i 2018 og av aksjer og mellomværende med statskassen per 31. desember 2018, i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten. Vi mener videre at årsregnskapet gir et rettvisende bilde av virksomhetens resultat for 2018 og av eiendeler, gjeld og statens kapital per 31. desember 2018, 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 (INTOSAIs etikkregler), og vi har overholdt de øvrige etiske forpliktelsene våre i samsvar med disse kravene og INTOSAIs 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.

Postadresse	Kontoradresse	Telefon	E-post	Internett	Bankkonto	Org.nr.
Postboks 6835 St Olavs plass 0130 Oslo	Storgata 16	22 24 10 00	postmottak@riksrevisjonen.no	www.riksrevisjonen.no	7694 05 06774	974760843

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 rettvisende bilde i samsvar med henholdsvis regelverket 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 ved revisjonen av årsregnskapet

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 rettvisende bilde i samsvar med henholdsvis regelverket 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 med betydning for økonomistyring i staten, 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 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 med betydning for økonomistyring i staten. Uttalelsen gis med moderat sikkerhet og 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 og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendige i henhold til ISSAI 4000-serien, er vi ikke kjent med forhold som tilsier at virksomheten har disponert bevilgningene i strid med administrative regelverk med betydning for økonomistyring i staten.

Oslo; 29.04.2019

Etter fullmakt

Tora Struve Jarlsby
ekspedisjonssjef

Terje Ottesen
avdelingsdirektør

Brevet er ekspedert digitalt og har derfor ingen håndskreven signatur