



KYSTVERKET

ÅRSMELDING 2019





OV Utvær.

(Foto: Willy Egon Gautvik/Kystverket)

Framsidedeilete: Vågsfjorden.

(Foto: Guttorm Tomren/Kystverket)

INNHALD

| | |
|---|-----------|
| KAPITTEL 1 LEIAREN SI FRÅSEGN | 4 |
| KAPITTEL 2 INTRODUKSJON TIL VERKSEMD OG HOVUDTAL | 7 |
| KAPITTEL 3 AKTIVITETAR OG RESULTAT | 12 |
| Omtale av nøkkeltal og ressursbruk | 13 |
| Hovudmål 1 – Framkome | 18 |
| Hovudmål 2 – Transportsikkerheit | 28 |
| Hovudmål 3 – Klima og miljø | 40 |
| Hovudmål 4 – Beredskap mot akutt forureining | 46 |
| Andre føresetnader og krav | 54 |
| KAPITTEL 4 STYRING OG KONTROLL I VERKSEMDA | 56 |
| KAPITTEL 5 VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTER | 62 |
| KAPITTEL 6 LEIAREN SINE KOMMENTARAR TIL ÅRSREKNESKAPEN | 64 |



KAPITTEL 1

LEIAREN SI FRÅSEGN

2019 har vore eit aktivt og utfordrande år med god måloppnåing.

Utgreiingane i samband med Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP) har vore krevjande, og vi har tilrettelagt den interne organiseringa av arbeidet for å kunne løyse dei oppgåvene vi har fått – både einskildleveransane og det tverretatlege samarbeidet. Kystverket er i hovudsak ein drifts- og vedlikehaldsetat, og dette gjer tilnærminga vår til arbeidet noko annleis enn for dei andre medlemmane i transportfamilien. Når vi i mars 2020 leverer innspel til prioriteringar for komande NTP, har vi tatt eit godt steg i retning av ei meir langsiktig planlegging og gjort ein kritisk gjennomgang av drifts- og vedlikehaldsarbeidet.

Ein viktig milepæl for Kystverket er at den nye hamne- og farvasslova vart sett i kraft ved årsskiftet. Lova skal mellom anna fremje sjøtransporten som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvenleg drift av hamn og bruk av farvatnet. Dette vil få innverknad på arbeidet vårt – vi får mellom anna noko større ansvar for utbetring i farvatnet og ei forsterka rolle som tilsynsmyndigheit – men det er vanskelig å spå kor store endringane blir i praksis.

Visjonen vår er å utvikle kysten og havområda til verdas sikraste og reinaste – då er det naturleg at også fartøya våre er miljøvenlege. Både OV Bøkfjord, OV Ryvingen og OV Hekkingen, som er under bygging, har hybride framdriftsløysingar – og vi kan segle på den beste kombinasjonen av rein batterikraft og tradisjonelt drivstoff. Dette er med på å redusere våre eigne utslipp, samtidig som vi er med på å fremje innovasjon og utvikling av ny teknologi. Alle regionane våre har arrangert strandryddeaksjonar, der også fartøya våre har bidrege, og vi har fått bekrefte at ressursane våre kan nyttast i innsatsen mot marin forsøpling.

Ei politisk målsetjing er å redusere vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningane. Sjølv om vi har redusert etterslepet med heile ni prosent i 2019, er dette noko lågare enn målsetjinga vår for året. Dette skuldast mellom anna at vi har starta tilpassinga av innretningane til anbefalte internasjonale standardar - for å redusere kostnadane gjer vi denne tilpassinga samtidig som anna vedlikehald på det einsskilde objektet. Tilpassinga til den internasjonale standarden vil betre sjøsikkerheita og framkome.



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

For andre året på rad har det vore ein reell nedgang i losavgiftene – som betyr lågare kostnader for brukarane våre. Aktiviteten har auka, og det er størst etterspurnad etter lostenester i perioden mai-september på grunn av cruisetrafikken. Det er utfordrande å drive ei teneste som har ein slik konsentrasjon av aktiviteten når det største kostnadselementet er løn. Vi følger tett med på trafikkutviklinga for å planlegge kapasiteten og halde kostnadane nede.

Stortinget har vedtatt at statens eigarskap og forvaltningsansvar for fiskerihamneanlegg skal overførast til dei nye fylkeskommunane gjennom avtalar med kvar fylkeskommune. Det vart i august 2019 inngått avtalar om overføring med fylkeskommunane sør for Stad frå 1. januar 2020, men det er førebels ikkje inngått avtalar med dei andre fylkeskommunane. Porteføljen vår er redusert, men vi har framleis ansvar for om lag 300 hamner. Vi har henta inn og digitalisert tilgjengelig informasjon og forsøkt å avhende flest mogleg av dei ikkje-næringsaktive fiskerihamnene.

Hendingane med KNM Helge Ingstad og Northguider på tampen av 2018 sette sitt preg på året som var. I tillegg skjedde dei samtidige hendingane med Viking Sky og Hagland Captain på Hustadvika i mars. Alle desse har på kvar sin måte gitt oss erfaringar å bygge vidare på for å styrke sjøsikkerheita

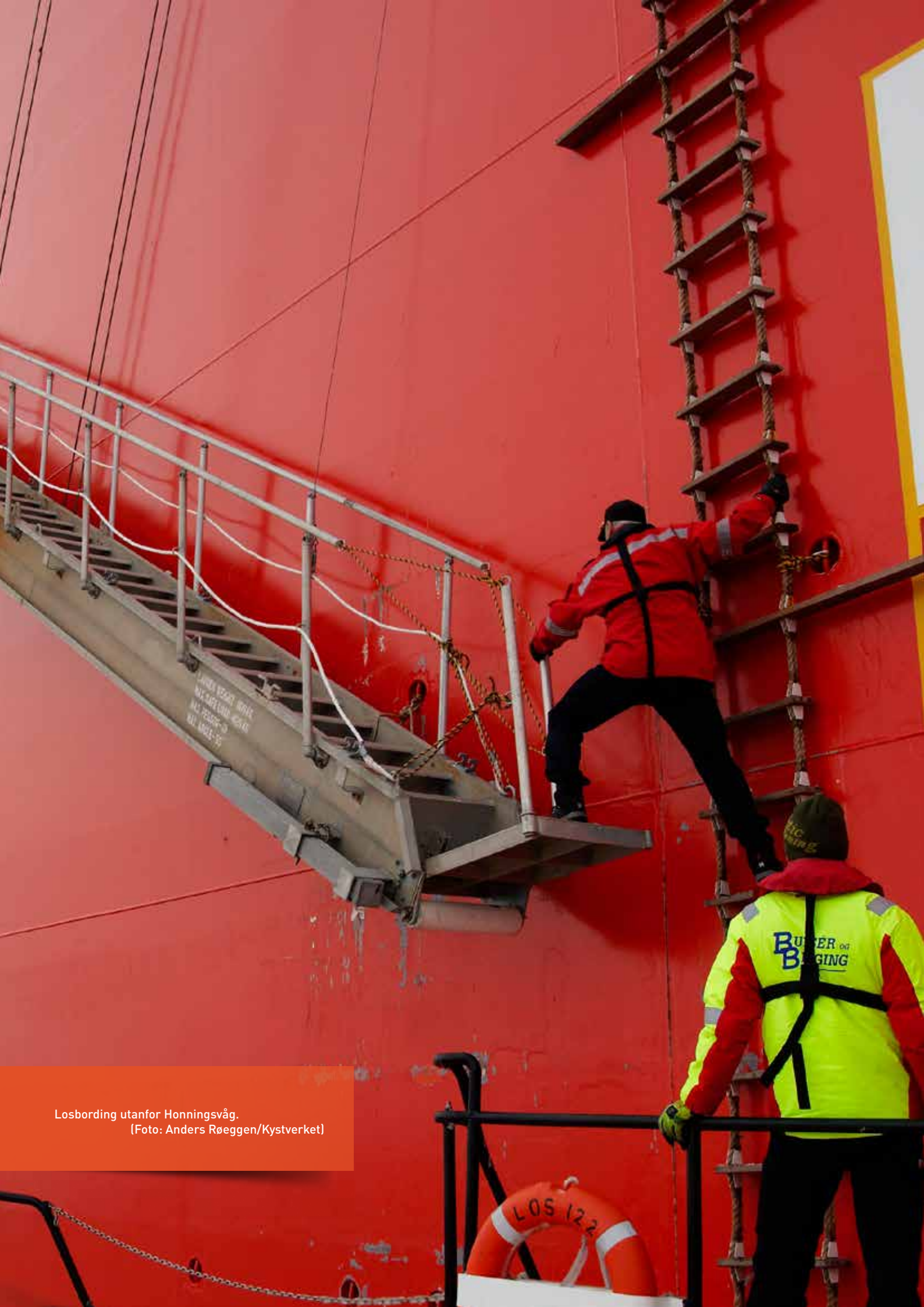
og beredskapen mot akutt forureining ytterlegare. Dette understrekar at hendingar skjer – dei skjer når vi minst ventar det og konsekvensane kan bli store.

I august 2019 sette vi i gang utgreiinga av eit forslag til ny organisering. Dette forslaget vart sendt til Samferdselsdepartementet i starten av 2020. Kystverket har mange kvalitetar, både som myndigheitsutøvar, som utviklar av innovative tenester og som operativ tenesteytar. Styrken vår ligg i denne kombinasjonen i ein liten etat, med ei drivkraft for utvikling og ei ny framtid.

Eg opplever å ha ein organisasjon med engasjerte medarbeidarar – noko eg set stor pris på – og ser fram til å få på plass ein ny organisasjonsstruktur, med klarare styringslinjer og som legg til rette for auka effektivitet.

Ålesund 13. mars 2020


Einar Vik Arset
kystdirektør



Losbording utanfor Honningsvåg.
(Foto: Anders Røeggen/Kystverket)

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

KAPITTEL 2

INTRODUKSJON TIL VERKSEMD OG HOVUDTAL

Kystverket er eit ordinært forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet.

Stortinget fastsett budsjetttrammene ved vedtak i dei årlege budsjettproposisjonane. Rammene blir delegert til etaten ved tildelingsbrev frå departementet. Om lag ein tredjedel av verksemda er finansiert av avgifter betalt av brukarar som nytter tenestane 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 førebyggjande arbeid og reduserer skadeeffektane ved akutt forureining, og medverkar til ei bærekraftig utvikling av kystsona. Vi skal også medverke til å redusere klimagassutslepp og tapet av naturmangfald.

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

For å løyse oppdraget samarbeider vi med ei rekke offentlege etatar, myndigheiter, forskings- og forretningsverksemdar 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.

OVERORDNA MÅL

Det overordna målet for den nasjonale transportpolitikken er eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og medverkar til omstilling til lågutsleppsamfunnet. Målet for statleg beredskap mot akutt forureining er å hindre eller avgrense miljøskade som følgje av akutt forureining i norske havområde eller på norsk territorium.

HOVUDMÅL

FRAMKOME

Betre framkome for personar og gods i heile landet.

TRANSPORT- SIKKERHEIT

Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen.

KLIMA OG MILJØ

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

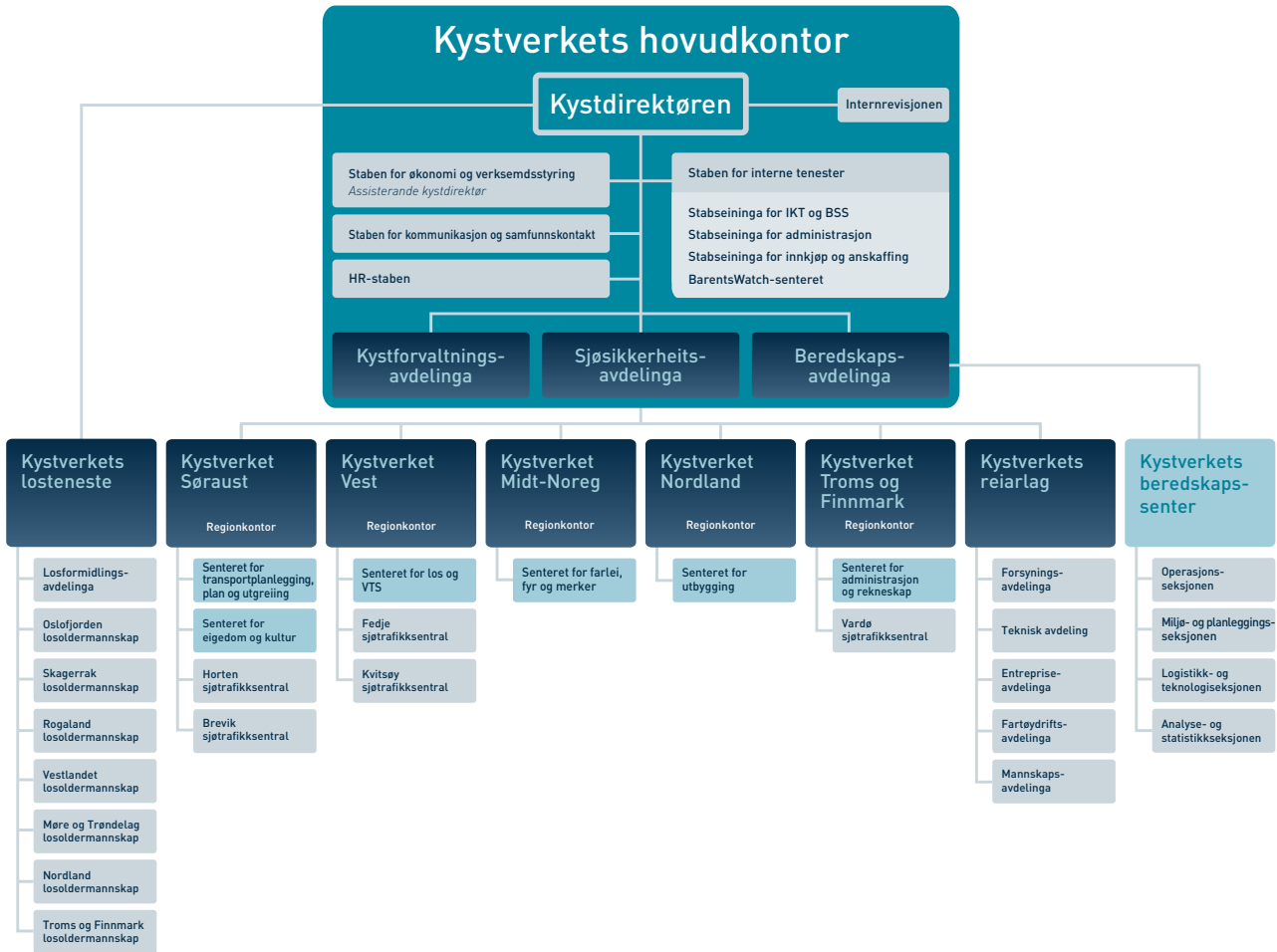
BEREDSKAP MOT AKUTT

FORUREINING

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

95,37% av dei spurte svarar frå «særs einig» til «ganske einig» på spørsmål om dei har tillit til Kystverket. 35% er svært einige. Frå brukarundersøkinga 2019

Figur 1 Organisasjonskart



ORGANISASJON OG LEIING

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

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

ØVSTE LEIING I 2019:

Kystdirektør:

Einar Vik Arset (frå 5. februar 2019)

Assisterande kystdirektør:

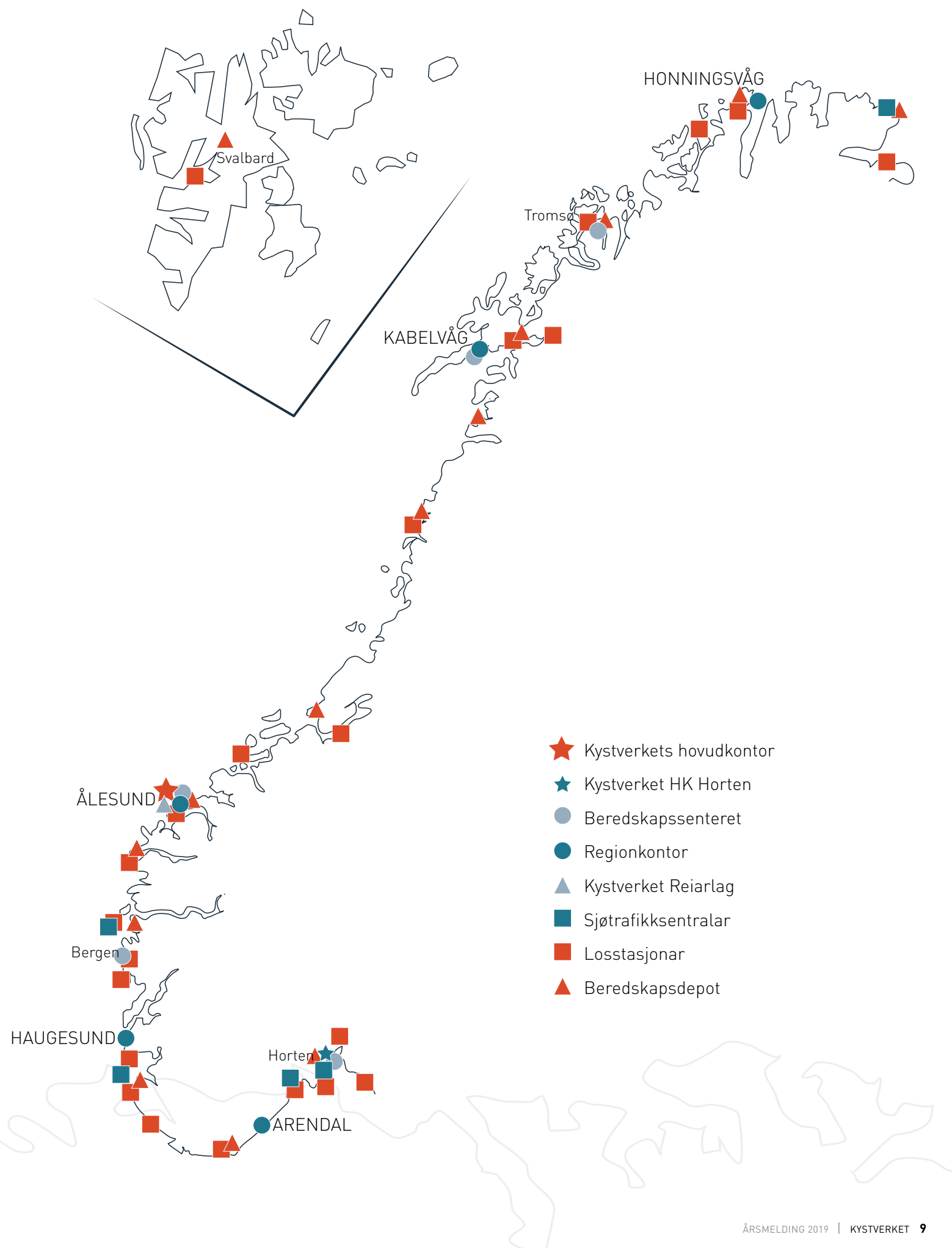
Per Jan Osdal

Avdelingsdirektørar:

Sven Martin Tønnessen, Kystforvaltningsavdelinga
Arve Dimmen, Sjøsikkerheitsavdelinga
Johan Marius Ly, Beredkapsavdelinga

Stabsdirektørar:

Anne Gunn Mostad, HR-staben
Solveig Moe Frøland, Staben for kommunikasjon- og samfunnskontakt
Lidvard Måseide, Staben for interne tenester

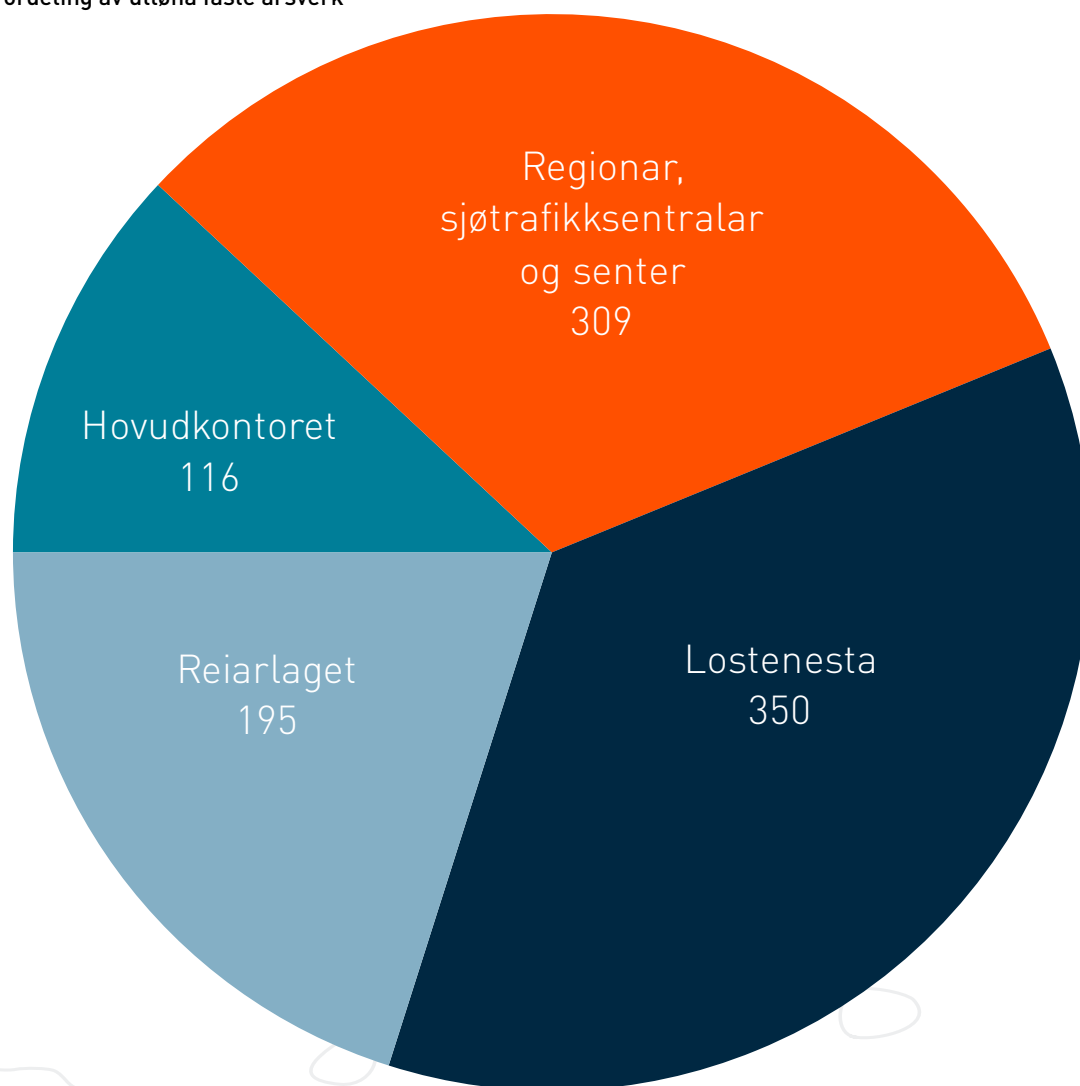


- ★ Kystverkets hovedkontor
- ★ Kystverket HK Horten
- Beredskapssenteret
- Regionkontor
- ▲ Kystverket Reiarlag
- Sjøtrafikksentralar
- Losstasjonar
- ▲ Beredskapsdepot



Synfaring på OV Ryvingen. Frå venstre kystdirektør Einar Vik Arset, avdelingsdirektør Arve Dimmen, samferdselsminister Jon Georg Dale, dagleg leiar Kystverkets reiarlag Trond Røren og ekspedisjonssjef Ottar Ostnes frå Samferdselsdepartementet.
(Foto: Olav Helge Matvik/Kystverket)

Figur 2 Fordeling av utløna faste årsverk



Figuren syner fordelinga av etaten sine 970 faste årsverk på dei ulike einingane per 31. desember 2019. 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, tal frå kontantrekneskapen)

| | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|-----------|-----------|-----------|
| Tal på faste tilsette | 973 | 964 | 976 |
| Tal på faste årsverk | 965 | 957 | 970 |
| Tal på utførte årsverk ¹⁾ | - | - | 1 052 |
| Sjuefråvær | 3,94 % | 4,29 % | 4,03 % |
| Samla tildeling post 01 – 99 | 2 990 958 | 3 071 924 | 3 234 249 |
| Utnytingsgrad post 01 – 29 | 93,1 % | 92,9 % | 96,4 % |
| Driftsutgifter | 2 141 235 | 2 040 766 | 2 300 594 |
| Del løn av driftsutgifter | 0,43 | 0,47 | 0,45 |
| Del løn av total omsetning | 1,13 | 1,10 | 1,13 |
| Del konsulent av total omsetning ²⁾ | 0,03 | 0,03 | 0,04 |

1) Berekningane er basert på utførte årsverk som definert i PM-2019-13 og SRS25 Ytelser til ansatte. Tal for 2017 og 2018 ligg ikkje føre.
2) Omfattar kjøp av konsulenttenester, men ikkje kjøp av andre framande tenester.

Tabell 2 Volumtal for verksemda

| | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|---------|---------|---------|
| Tal på fullførte farleiltak | 2 | 4 | 2 |
| Tal på fullførte fiskerihamnetiltak | 1 | 3 | 1 |
| Ventetid på los (> 1 time venting) | 1,4% | 1,8% | 2 % |
| Vedlikehaldsetterslep navigasjonsinnretningar (i mill. kroner) | 1 085 | 951 | 876 |
| Oppetid på maritim infrastruktur | 99,8 % | 99,8 % | 99,8% |
| Tal på lospliktige seglas | 110 982 | 118 151 | 121 502 |
| Prosentdel seglas med farleisbevis | 62,6 % | 65,5% | 65,2% |
| Tal på seglingsklareringer VTS | 413 749 | 423 319 | 442 583 |
| Tal på tilsyn ISPS | 217 | 226 | 226 |
| Tal på tilsyn bulk | 27 | 25 | 24 |
| Tal på meldingar om akutt forureining | 1 297 | 1 120 | 1 023 |
| Tal på statlege aksjonar | 1 | 1 | 0 |
| Tal på ulykker med akutt forureining | 103 | 102 | 90 |
| Tal på miljøskadelige utslepp frå skipsvrak | 0 | 0 | 0 |

Hovudtal og indikatorar blir nærare forklart i kapittel 3 og 4.

KAPITTEL 3

AKTIVITETAR OG RESULTAT

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

Overføring av ansvaret for fiskerihamnene frå staten til dei nye folkevalde regionane har vore ein omfattande prosess som enno ikkje er avslutta. Avtalar om overføring er signert med fylkeskommunane i Sør-Noreg, mens fylkeskommunane frå Stad og nordover førebels ikkje ønskjer å ta over fiskerihamnene grunna usikkerheit knytt til rammeoverføringane. Vi har no ansvar for 300 statlege fiskerihamner – 215 næringsaktive og 85 ikkje-næringsaktive.

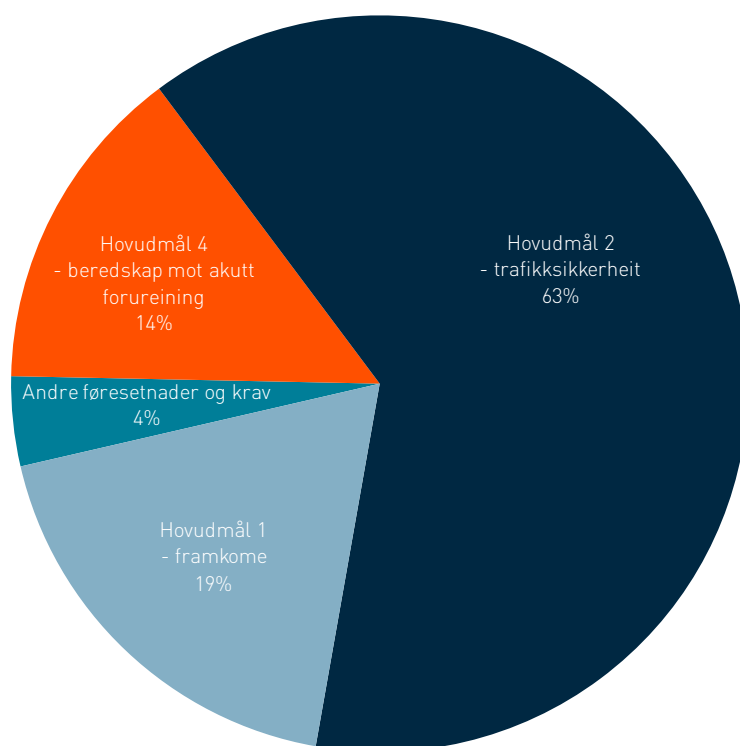
Omlegginga til strekningsvis planlegging av farleilstiltak gir betre moglegheiter til å sjå verkemidla våre i samanheng og å auke sannsynet for å finne dei mest optimale tiltaka. Samanlikna med førre NTP-prosess, der berre nokre få av transporttiltaka kunne vise til positiv netto nytte, har vi no 12 strekningar med 60 tiltak som er samfunnsøkonomisk lønsame og ein positiv forventa netto nytte. Verdien av pakkane er på om lag 3 milliardar kroner.

Ulike støtteordningar er viktige tiltak for å redusere transportkostnadane for godstrafikk og stimulere til at meir gods vart overført frå veg til sjø. Den nye ordninga tilskot til investering i effektive og miljøvenlege hamner skal bidra til ein meir effektiv logistikk i hamnene. Det er for tidleg å seie noko om effektane av ordninga, men prosjekta som fekk tilsegn om midlar har potensial for store innsparingar av tid – anten for skip eller lastebil i hamn. Dei forventa innsparingane støttar opp om målet om å redusere transportkostnadane.

Dei fem prosjekta som har fått tilskot til overføring av gods frå veg til sjø (insentivordninga) til no har eit forventa årleg overføringspotensial på nærare 0,6 millionar tonn gods. Miljøeffekten er om lag 33 000 færre lastebilar på norske vegar årleg. Ordninga bidreg til å styrke nærskipfarta, den gir klima- og miljøgevinstar, betrar trafikksikkerheita, reduserer slitasjen og frigjer kapasitet på norske vegar. Det vart ikkje gitt støtte til nye prosjekt i 2019.

Arbeidet med å vedlikehalde, fornye og modernisere navigasjonsinfrastruktur held fram, men reduksjonen av vedlikehaldsetterslepet er lågare enn snittet dei føregåande åra. Ei av årsakene er omlegging til IALA-standard på fyrlyktene – noko som bidreg til at merkinga i farleia vart betre og meir tilpassa dagens trafikkbilete og internasjonale seglingsreglar. Omlegginga bidreg også til reduksjon i vedlikehaldsetterslep ved at utstyret vart fornya basert på kva som gir best mogleg rettleiing i farleia.

Endring i trafikkmønsteret og auke i lospliktig trafikk gir meir komplekse og ressurskrevjande oppdrag. Som ei følge av dette aukar løns- og pensjonskostnadane. Auken i trafikken er ujamt fordelt i året, og størst i sommarsesongen – og situasjonen løysast ved bruk av overtid. Alderssamansetjinga i loskorpset gjer det nødvendig å rekruttere losaspirantar også i åra som kjem. Kostnadane knytt til tilbringartenesta har også auka, og dette skuldast i stor grad utviklinga i SSB sin kostnadsindeks for innanriks sjøfart.



Figur 3 Samla ressursbruk per hovudmål (tal frå kontantrekneskapan)

I arbeidet med Klimakur 2030 har vi saman med fleire andre etatar analysert potensialet for å redusere klimagassutslepp. Klimagassutslepp frå innanriks sjøfart, fiske og havbruk kan reduserast og størst potensial ligg i overgang frå tradisjonelt drivstoff til løysingar basert på straum.

Hendingane med fregatten KNM Helge Ingstad og trålarar Northguider har både utfordra tenestene og aktivitetane våre og gitt oss nyttig kunnskap og erfaring. Den statlege aksjonen som vart sett i verk etter hendinga med fregatten, vart avslutta 3. mars 2019. Aksjonen var vellukka og utan miljøkonsekvensar av betydning. Vraket etter Northguider ligg framleis i Hinlopenstredet på Svalbard, og skal etter planen fjernast i 2020. Hendinga har gitt oss nyttig kunnskap og erfaring om gjennomføring av aksjonar under ekstreme vêrtilhøve.

NÆRARE OM HOVUDTAL

Figur 3 viser korleis løyvingane 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 øymerka 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.

Utnyttingsgrada for postane 01-29 er på 96,4 prosent. Driftsutgiftene har auka, og dette skuldast i hovudsak auka aktivitetsnivå, særskilt innanfor losområdet, og mellom anna

Tabell 3 Indikatorar for drifts- og administrasjonseffektivitet (tal frå kontantrekneskapan)

| | 2017 ²⁾ | 2018 ²⁾ | 2019 ²⁾ | 2019 ³⁾ |
|---|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Løn og sosiale utgifter | 959 424 987 | 981 829 153 | 1 053 704 353 | - |
| Totale utgifter | 2 407 470 179 | 2 378 720 088 | 2 623 376 202 | - |
| Administrasjonsutgifter ¹⁾ | 175 263 956 | 189 870 270 | 201 208 078 | - |
| KPI1: Årsverktgift | 994 151 | 1 026 996 | 1 086 293 | 1 001 620 |
| KPI2: Totalutgift per årsverk | 2 494 607 | 2 488 149 | 2 704 512 | 2 493 704 |
| KPI3: Lønsutgiftsdel per årsverk | 0,40 | 0,41 | 0,40 | 0,40 |
| KPI4: Del av administrative utgifter | 0,07 | 0,08 | 0,08 | 0,08 |
| KPI5: Administrative utgifter per årsverk | 181 608 | 198 605 | 207 431 | 191 262 |

1) Konto 673 Andre konsulenttenester inngår ikkje i berekningsgrunnlaget.

2) Berekningane av KPIar er basert på tal på faste årsverk, og ikkje utførte årsverk

3) Berekningane er basert på utførte årsverk som definert i PM-2019-13 og SRS25 Ytelser til ansatte



hendingane med KNM Helge Ingstad og Northguider. Det er ein netto auke på 12 tilsette sidan 2018, og dette skuldast i hovudsak rekruttering av losaspirantar. Sjukefråveret er stabilt på eit akseptabelt nivå for denne typen verksemd.

Del løn av total omsetning og del konsulent av total omsetning er stabil. Desse nøkkeltal har vi ikkje rapportert på tidlegare. Konsulentutgifter er utrekna etter den nye definisjonen i standard kontoplan som er gjeldande frå 1.1.2019. Endringane i kontoar for kjøp av konsulenttenester fører til at talmaterialet ikkje er direkte samanliknbart med tidlegare år.

Indikatorane for drifts- og administrasjonseffektivitet er utrekna etter dei kriteria som er fastsett av Samferdselsdepartementet. Talgrunnlaget er kvalitetssikra og korrigert for endringar i kontoplan og er derfor ikkje direkte samanliknbart med tal i Årsmeldinga for 2018.

Indikatorane viser at utgiftene til løn er høgare i 2019, og dette skuldast i hovudsak den høge aktivitet innan losområdet. Dette er nærare omtalt under hovudmål 2 Transportsikkerheit. Vi har brukt tal på årsverk som grunnlag for berekningane for å kunne samanlikne med tidlegare år. Ulempa med denne framstillinga er at den høge aktiviteten ikkje kjem klart fram av tala. Utførte årsverk er berekna for 2019 etter retningslinjene i PM-2019-13 Definisjon av utførte årsverk, men vi har ikkje tilsvarende berekningar for tidlegare år.

Auken i administrasjonsutgifter skuldast investeringar i IKT-infrastruktur for å sikre kritiske system og funksjonar. Det er gjort investeringar i IKT-sikkerheitsløyser og i utvikling av dei nye brukarretta tenestene Kystdatahuset og Routeinfo i tillegg til at eksisterande tenester, som til dømes Njord, er blitt vidareutvikla.

FORKLARINGAR OG KOMMENTARAR TIL VESENTLEGE MINDREUTGIFTER (TAL FRÅ KONTANTREKNESKAPEN)

Den samla mindreutgifta i kap. 1360 er på 653,5 millionar kroner i 2019. Det vesentlegaste av mindreutgifta skuldast forseinkingar i framdrifta på farleisprosjekta og i fartøyfornyninga. I tillegg er det forseinkingar i utbetalingane av tilskot.

Løyvinga til driftsutgiftene (post 01) er nytta i si heilheit (99,7 prosent) etter omdisponeringar til større utstyrsanskaffingar og vedlikehald på beredskapsområdet.

Mindreutgifta innanfor større utstyrsanskaffingar og vedlikehald (post 45) er på 177 millionar kroner. Av dette gjeld 118 millionar kroner det femte fartøyet i fornyingsplanen, som er forventa levert i 2020. Vidare er det forseinkingar i utbygginga av AIS-basestasjonar og utvidinga av dekningsområdet til sjøtrafikksentraltenesta på Vestlandet, samt i anskaffingane på beredskapsområdet.

For hamne- og farleisprosjekta (postane 30 og 34) er det ei samla mindreutgift på 310,5 millionar kroner. Det vesentlegaste av mindreutgifta skuldast forseinkingar i farleisprosjekta i Leirpollen, Bodø og Grenland. Prosjekta er nærare omtalt i vedlegg 1.

Innanfor dei fire tilskotsordningane er det ei samla mindreutgift på 148,4 millionar kroner. Det vart gitt tilsegn for nesten heile løyvinga, men det er forseinkingar i utbetalingane. Nokre tilskot er trekt tilbake.

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

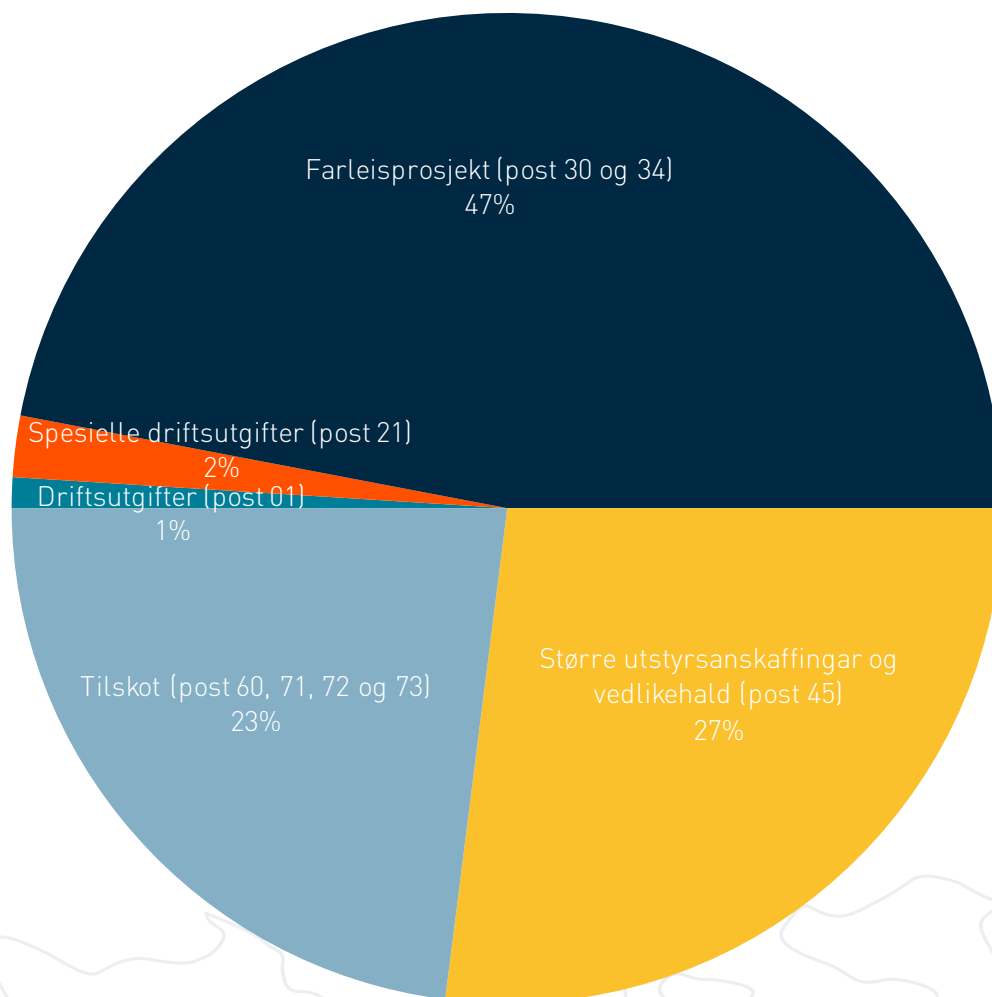


LITUS MINI – EIN NY VARIANT AV LITUS LUX

Vi har laga ein kort versjon av vår standard fyrlykt, og har no ei komplett portefølje av ulike variantar sektorlykter. Vi held også på å lage neste generasjon fundament for standardlyktene våre – desse vil gjere arbeidet med støyping av betong mykje enklare og raskare.

Leverandøren av solcellepanel vart utfordra til å lage kvite solcellepanel – og han har laga nokre som nesten er heilt kvite. Desse panela betrar dagmerkefunksjonen til Litus Mini.
(Foto: Per Erik Ose)

Figur 4 Fordeling av mindreutgifta på kap. 1360 Kystverket



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET SINE PRIORITERINGAR I TILDELINGSBREVET TIL KYSTVERKET

Forklaring til kolonnen Omtale i tabellar på side 15–17:

Referansane viser til målet der prioriteringa i hovudsak er omtala. H1-H4 = Hovudmål 1-4, AFK = Andre føresetnader og krav/administrative forhold.

HOVUDMÅL 1 – FRAMKOME

| Prioritering | Kommentar | Omtale |
|---|--|----------|
| Teknologiutvikling for effektive og sikre transportløysingar | Det er stor interesse rundt autonome transportløysingar, og vi deltek på ei rekke område i utviklinga både nasjonalt og internasjonalt. | H1 og H2 |
| Godsoverføring | Tilskotsordningane og reduserte avgifter innan los og VTS bidreg til å auke godsoverføringa frå veg til sjø. | H1 |
| Tilskot til overføring av gods frå veg til sjø – insentivordninga | Tilskotsordninga er forvalta i samsvar med retningslinjene. Det vart ikkje løyvd midlar til ordninga i 2019. | H1 |
| Tilskot til investering i effektive og miljøvennlige hamner | Ny i 2019. Tilskotsordninga er forvalta i samsvar med retningslinjene. | H1 |
| Tilskot til hamnesamarbeid | Tilskotsordninga er forvalta i samsvar med retningslinjene. | 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 å avhende ikkje-næringsaktive hamner er gjennomført i tråd med plan. | H1 |
| Forskotering av midlar til fiskerihamner og farleier | Ordninga er administrert etter avtale med Samferdselsdepartementet. | H1 |
| Middel til ferdigprosjektering av fylkeskommunale og kommunale fiskerihamnetiltak | Midla er løyvd i samsvar med retningslinjene. | H1 |
| Hamnestrategi, hamneplan og nærskipfart | Har tatt del i Samferdselsdepartementet sitt arbeid med ny strategi for nærskipfarten | H1 |
| Short Sea Promotion Center (SPC-N) | Tilskot utbetalt. | - |
| Lostenesta og tilbringartenesta | For å unngå eit stort avvik frå inntektskravet, vart avgiftene redusert med om lag 40 prosent for periodane august-desember. Lostenesta har no eit akkumulert underskot. | H2 |
| Anløpsavgift | Eitt tilsyn vart starta opp, men dette vart avslutta då hamna sjølv stansa innkrevjinga av anløpsavgift. | H1 |
| Transportplanlegging og –analyser | Vi har deltatt i det tverretatlege arbeidet med nye godsrapportar. | H1 |

HOVUDMÅL 2 – TRANSPORTSIKKERHEIT

| Prioritering | Kommentar | Omtale |
|--|--|--------|
| Drift, vedlikehald og fornying av navigasjonsinfrastruktur | Delar av navigasjonsinfrastrukturen er modernisert, og vedlikehaldsetterslepet er redusert. | H2 |
| PNT-strategi | Varsla bestilling frå Samferdselsdepartementet er ikkje tatt i mot. | H2 |
| Losordninga | Saka om oppfølging av vernelovgivinga for losar ligg hos Arbeids- og sosialdepartementet for oppfølging. | - |
| Overvaksnings- og rapporteringssystem | Ein ny AIS-basestasjon er etablert på Svalbard. | H2 |
| Sjøtrafikkentralar | Fornyinga av sjøtrafikkentralane og utvidinga av tenesteområdet på Vestlandet held fram. | H2 |
| Sikker lastning og lossing av bulkskip | Informasjon, rettleiing og tilsyn er utført i samsvar med plan og regelverk. | H2 |
| BarentsWatch | Programmet er vidareutvikla som planlagt, og måla for året er nådd. | H2 |
| Fritidsfartøy | Vi har tatt del i arbeidet med Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker 2019-2023 | H2 |
| Heilskaplege forvaltningsplaner for norske havområder | Vi har tatt del i arbeidet med fagleg grunnlag for heilskaplege forvaltningsplaner for norske havområde. | - |

HOVUDMÅL 3 – KLIMA OG MILJØ

| Prioritering | Kommentar | Omtale |
|-------------------------------|---|--------|
| Klimagassutslipp | Kunnskapsgrunnlag og kompetanse om sjøtransporten og hamnene sin påverknad på klima og miljø blir stadig betre. Teknisk informasjon om operative infrastrukturlegg for alternative drivstoff og energikjelder i sjøfarten er kartlagt og samla inn. | H3 |
| Klimatilpassing | Det blir gjennomført klima- og miljøtiltak på dei fleste områda i organisasjonen. Vi samarbeider med andre relevante aktørar både ved utarbeiding av kunnskapsgrunnlag og i samband med førebygging, varsling og handtering av hendingar. | H3 |
| Naturmangfald og vasskvalitet | Strandryddeaksjonar er gjennomført for å konkretisere korleis ressursane våre kan nyttast og utviklast i arbeidet med å handtere marin forsøpling. | H3 |
| Sediment | Vi har relevant kompetanse om forsvarleg handtering av forureina sediment i utbyggingsprosjekt og ved miljømudring. Forureina sediment er handtert i samsvar med mudre- og dumpeløyva. | H3 |

HOVUDMÅL 4 – BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

| Prioritering | Kommentar | Omtale |
|--|---|--------|
| Statleg depotstruktur | Arbeidet med justering og optimalisering av depotstrukturen er i hovudsak avslutta | 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. Hendinga med Northguider har gitt nyttig erfaring og ny kompetanse. | H4 |
| Oppdaterte analyser av risiko for ulykker og akutt forureining | Nye verktøy og metodar blir utvikla for å avdekke og påvise endring i risiko. | H4 |
| Greie ut problemstillingar knytt til omlasting av drivstoff og fiskeprodukt mellom fartøy i farvatnet rundt Svalbard | Utgreiing er under arbeid, og rapporten vil vere klar i første halvdel av 2020. | H4 |
| Følgje opp evalueringane etter øvinga SCOPE 2017 | Sluttrapport er ferdig. | H4 |
| Slepeberedskap | Overføringa av det operative ansvaret til Kystvakten er førebudd. | H4 |
| Miljøtiltak mot kvikksølvforureining ved U-864 | Støttefyllinga og miljøet rundt er overvaka. Det er gjort ei ekstern vurdering av om ny informasjon eller teknologi føreligg. | H4 |
| Samarbeid med Senter for oljevern og maritimt miljø | Utgreiing av etablering av fasilitetar for testing av oljevernteologi er levert. | H4 |

ANDRE FØRESETNADER OG KRAV – ADMINISTRATIVE FORHOLD

| Prioritering | Kommentar | Omtale |
|--|--|--------------|
| Risikovurderingar | Ny metodikk basert på føringar frå Samferdselsdepartementet er innarbeidd. Avdekka risiko er på eit akseptabelt nivå. | Kap. 4 |
| Effektivisering | Vi arbeider kontinuertleg med å effektivisere drifta. | Kap. 4 |
| Samfunnstryggleik | Strategien for samfunnssikkerheit og beredskap er følgd opp. Risiko og sårbarheitsanalyser av IKT-sikkerheit blir gjort regelmessig, ingen større hendingar med nedetid. | AFK |
| Regionreforma – overføring av fiskerihamner | Arbeidet med å overføre dei statlege fiskerihamnene til regionene er i gang. | H1 |
| Oppfølging av Riksrevisjonens rapportar | Vil følgje opp Riksrevisjonen sine rapportar i samråd med Samferdselsdepartementet. | Kap. 4 |
| Hamne- og farvasslova | Kystverket har tatt del i arbeidet med å førebu innføring av ny lov. | H1 |
| Hamneforordninga | Ingen klager mottatt. | H1 |
| Harnesikring og terrorberedskap | Talet på tilsyn er stabilt. Ingen alvorlege sikringshendingar er registrert. | H2 |
| Kystverket si rolle som tilsynsmynde | Vi har utøvd rolla vår som tilsynsmyndigheit i tråd med planane. | H1, H2 og H4 |
| EØS-arbeid | Vi deltek i internasjonale forum som er relevante for ansvarsområda våre. | H2, H4 |
| Kystkultur | Arbeidet med forvaltningsplanar for dei freda fyrstasjonane er ferdig. | AFK |
| Tilgjengeliggjering av offentlege data | Kystdatahuset gjer data om skipstrafikken tilgjengeleg for alle. | Kap. 4 |
| Arbeid med å auke talet på lærlingar | Vi bidreg til å auke talet på lærlingar. | Kap. 4 |
| Fellesføring om inkluderingsdugnad | Rekrutteringsprosedyrane sikrar at vi gjer vår del i Regjeringa sin inkluderingsdugnad. | Kap. 4 |
| Fellesføring om å motverke arbeidslivskriminalitet | Kontrollar av løns- og arbeidsvilkår hos våre leverandørar er gjennomført, og ingen alvorlege funn eller avvik vart avdekt. | Kap. 4 |

HOVUDMÅL 1 – FRAMKOME

93,28% er «ganske einig» til «særs einig» i at Kystverket bidrar sterkt til betre framkome for godstransport. Frå brukarundersøkinga 2019

MÅL:

Betre framkome for personar og gods i heile landet

| Etappemål | Indikator | Resultat 2018 | Resultat 2019 |
|---|---|---|---|
| Transportsystemet skal bli meir robust og påliteleg | Pålitelegskap for containerskip i faste ruter | - | Statistikken er ikkje oppdatert i 2019 |
| | Ventetid på los ¹⁾ | 1,8 % | 2,0 % |
| 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. | Ingen farleistiltak med redusert seglingstid av tyding er ferdigstilt i perioden |
| Transportkostnader 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 ²⁾ | - | Godsskip i innanriks fart: 1,6% kostnadsvekst Langtransport på veg: 2,1% kostnadsvekst |
| | Utvikling i utvalde konkurranseflater sjø-veg: import på containere vs. lastebil ³⁾ | Endring frå 2017 til 2018: Container på sjø: 6,0 % auke Lastebil: 0,6 % auke | Endring frå 2018 til 2019: Container på sjø: 5,4 % auke Lastebil: 2,2 % auke |

1) Indikator ventetid på los gjerast det greie for under hovudmål 2.

2) Ein prisindeks for innanriks sjøfart ligg enno ikkje føre frå SSB. Vi viser derfor utviklinga i kostnadane forholdsvis for langtransport på veg og godsskip i innanriks fart. Perioden omfattar 4. kvartal 2018 – 3. kvartal 2019. Data for 4. kvartal 2019 er ikkje klare enno.

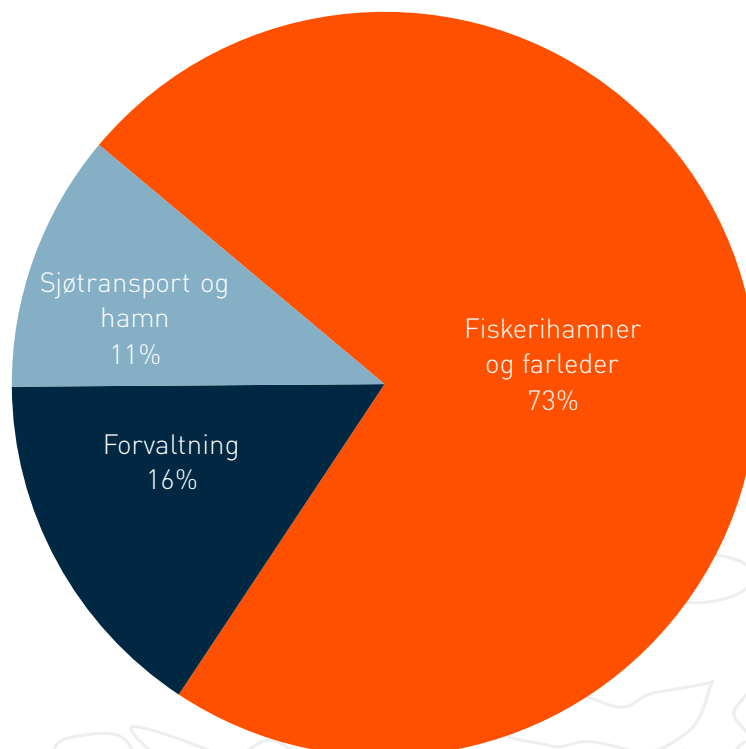
3) Tal frå 1.-3. kvartal 2017, 2018 og 2019. Tala for 2019 er samanlikna med 2018.

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

Omlagginga til strekningsvis planlegging av farleistiltak gir betre moglegheiter til å sjå verkemidla våre i samanheng, noko som igjen kan føre til ein meir effektiv ressursbruk både i planleggings- og gjennomføringsfasen og å auke sannsynet for å finne dei mest optimale tiltaka.

Om lag ¾ del av ressursane er nytta til bygging av farleier og fiskerihamner. Kategorien inneheld også tilskot til fiskerihamneanlegg.

Figur 5 Ressursbruk - hovudmål 1 – framkome



SJØTRANSPORT OG HAMN

Vi treng eit godt kunnskapsgrunnlag for å utvikle eit heilskapleg transportsystem, og dei seinaste åra har vi styrka både kompetansen og kapasiteten innan analyse og utgreiing. Eit fagleg grunnlag som innspel til regjeringa sin nye strategi for nærskipfarten og hamneplan vart utarbeidd i 2018, og i år har vi tatt del i Samferdselsdepartementet sitt arbeid med strategien. I arbeidet med komande NTP har vi mellom anna tatt del i det tverretatlege arbeidet med nye godsrapportar, og vi har svart ut departementet sine oppdrag om transportkorridorar, aktivitetsprognosar, klimatilpassing og miljø.

Oppdaterte rekneskap for dei offentlege hamnene er samla inn for å bygge meir kunnskap om hamnene sin økonomi og handlingsrom. Dette er relevant for å få eit bilete av tilstanden i næringa og i vurderinga av tiltak og verkemiddel for å styrke sjøtransporten og hamnene.

Det er gjort ei nasjonal kartlegging av tørrlasttransportar på sjø. Kartlegginga ser mellom anna nærare på kva for varer som blir frakta, kven som nyttar denne transportforma, kva fartøy flåten består av, anløpsmønster og hamneinfrastruktur. Endeleg rapport blir klar i januar 2020.

Vi har tatt del i Transport21 – ein strategiprosess som vart gjennomført i regi av Noregs forskingsråd på oppdrag frå Samferdselsdepartementet. Rapporten, som gir strategiske

råd og anbefalingar om korleis transportsektoren kan bruke forskning, utvikling og innovasjon for verdiskaping, vart lansert i desember.

TRENDAR I GODSTRANSPORTEN

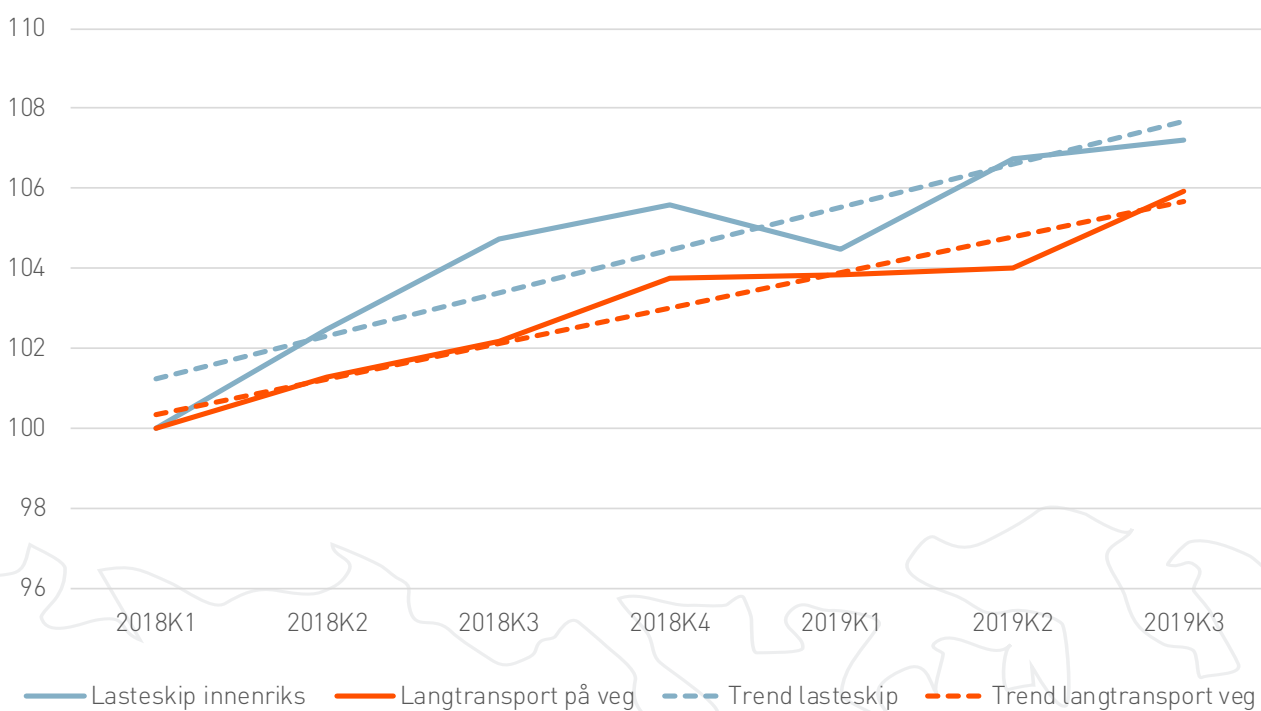
Eit av måla i NTP er at transportkostnader for godstrafikk skal reduserast, fortrinna for dei ulike transportmidla skal utnyttast og meir gods overførast frå veg til sjø og bane.

Den forholdsvis kostnadsutviklinga for godsskip i innanriks fart og for langtransport på veg har utvikla seg ganske likt gjennom 2018 og 2019, men med litt sterkare kostnadsvekst for sjøtransporten. Godstransporten både på sjø og veg opplevde ein svak nedgang i drivstoffkostnadane og ein auke i kapitalkostnadane. I tillegg trakk auken i bom- og ferjekostnadar opp indeksen for langtransport på veg. I inneverande NTP-periode har kostnadane for innanriks godstransport på sjø auka med 7,2 prosent, medan auken for langtransport på veg har vore noko mindre med 5,9 prosent. Auken i 2019 var 1,6 prosent for godsskip innanriks fart og 2,1 prosent for langtransport på veg.

Figur 6 viser forholdsvis utvikling frå eit felles indeknullpunkt første kvartal 2018, men ikkje det faktiske kostnadsnivå på dei einskilde transportformene.

Det har vore ein høg vekst i importen med sjøcontainer i fleire år, medan importen på lastebil er noko redusert sidan 2017. Tal for 1.–3. kvartal 2019 samanlikna med tilsvarende periode i 2018 viser ein auke i importen med container på sjø på 5,4 prosent og ein reduksjon for importen på lastebil med 2,2 prosent.

Figur 6 Forholdsvis utvikling i kostnader for godsskip i innanriks fart og for langtransport på veg (indeksert 2018K1 = 100)



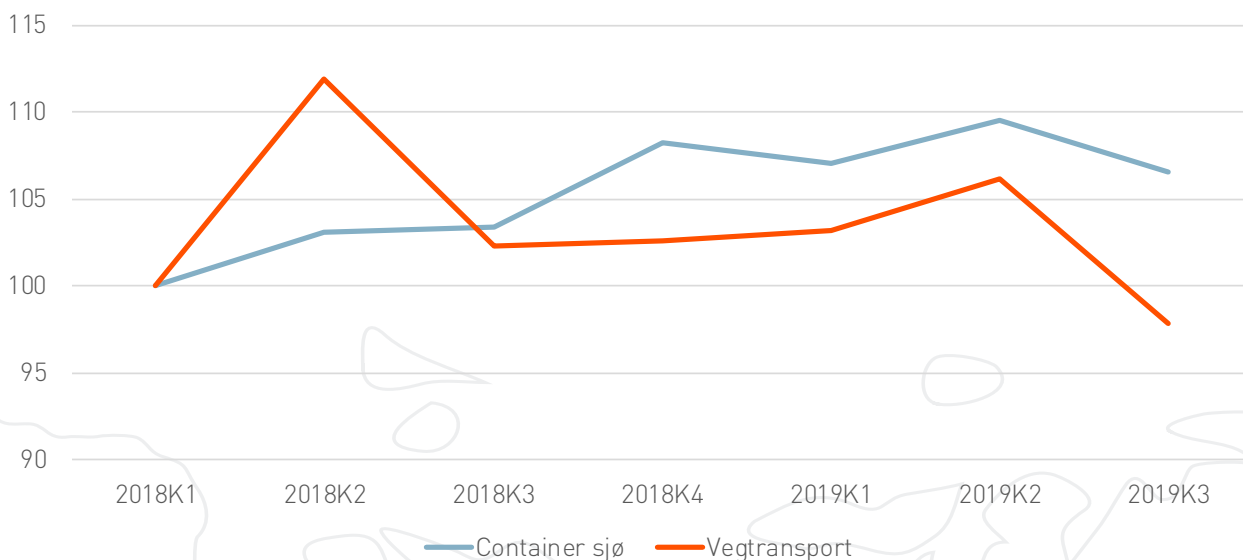


Eit robust og påliteleg transportsystem har særleg betydning for transportkostnadane til næringslivet. På oppdrag frå Kystverket har DNV GL analysert 2/3 av anløpa med containerskip til norske hamner i 2016-17. Rapporten viser at containertransporten på sjø som regel har eit vekebasert tilbod og at det samla tilbodet frå alle operatørar og ruter gir 2-4 anløp i begge retningar for dei fleste hamnene. Rapporten dokumenterer òg at avvika i anløpstidspunkt typisk er på mellom 8 og 20 timar. Samanlikna med andre transportformer er ikkje containertransport på sjø så punktleg. Det er ikkje gjort målingar av regulariteten til containerskip i faste ruter for 2018 og 2019.

Sjøtransporten kan auke si konkurransekraft dersom regulariteten betrast. Reiarlaget Nor Lines har i 2019 oppretta konseptet «Nor Lines Daily» som har daglege avgangar frå ei rekke hamner langs kysten. Dette er eit tilbod som skal komme i møte etterspurnaden etter auka regularitet og betre føreseielegheit i stykkodssegmentet i sjøtransporten.

Importen aukar meir på sjø enn på veg, sjølv om den forholdsvis kostnadsauken på sjø er større enn på veg. Dette kan tyde på at fortrinna for transportforma, som kvalitet, regularitet og føreseielegheit, er betre utnytta enn tidlegare og gir sjøtransporten marknadssdelar.

Figur 7 Import på sjø og veg (indeksert 2018 K1=100)





Sjømerker ved Sandøya i Agder.
(Foto: Olav Helge Matvik/Kystverket)

STØTTEORDNINGAR FOR GODSOVERFØRING

Ulike støtteordningar er viktige tiltak for å stimulere til betre konkurranseføresetnader for sjøtransporten.

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 framtid gods blir flytta frå norske vegar til sjø. Kvar enkelt prosjekt kan få støtte i maksimalt tre år.

Kystverket fekk ikkje løyving til ordninga i 2019, og det er derfor ikkje tildelt midlar til nye prosjekt. Porteføljen består av fem prosjekt frå utlysningane i 2017 og 2018 – to av desse har

fullført to støtteår og tre eitt støtteår. Forvaltninga av ordninga har til no kravd om lag 1,5 årsverk.

Det er til no overført om lag 234 000 tonn gods frå veg til sjø, noko som utgjør om lag 31 prosent av estimata som låg til grunn for søknadane i dei gjennomførte periodane. Årsaka til at måloppnåinga til prosjekta varierer er mellom anna utfordringar knytt til oppstart, forseinkingar og kapasitet.

Utbetaling av støtte skjer på grunnlag av dokumentert mengde overført gods. Tre av prosjekta vil ikkje kunne oppnå estimert godsoverføring innanfor støtteperioden. Tilsagnsbeløpa for desse er, i tråd med retningslinjene for ordninga, redusert i samsvar med nye estimat. Dette betyr at det vil bli utbetalt mindre pengar enn det som faktisk er løyvd. Utbetalt støtte har gitt nytteverdi for samfunnet. Nytttevordien aukar ytterlegare ved vidareføring av prosjekta etter støtteperioden.

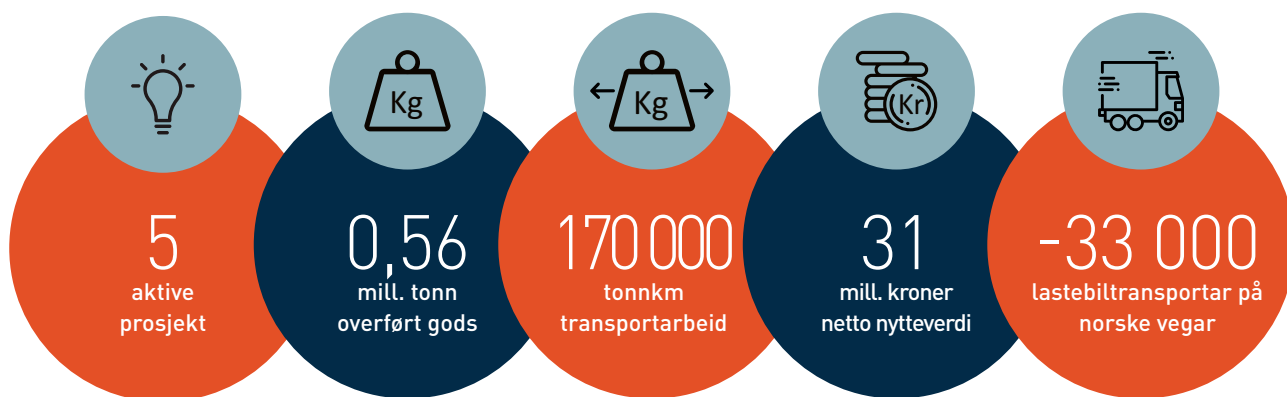
Tabell 4 Oppnådd mengde gods overført frå veg til sjø og berekna klima- og miljøeffektar

| Støtte innvilga | Reiarlag | Skipstype | Overført gods | | | | Reduksjon i CO ₂ ²⁾ | |
|-----------------|-------------------|--------------|---------------|----------------------------|---------------------|----------------------------|---|--------------|
| | | | Tonn | Mål-oppnåing ¹⁾ | Tonnkm i mill. tonn | Mål-oppnåing ¹⁾ | Berekna | Mål-oppnåing |
| 2017 | Base Marine AS | Ro-ro, cargo | 69 312 | 51% | 20,2 | 27% | 3 896 | 75% |
| 2017 | DFDS Logistics AS | Cargo | 51 365 | 59% | 2,7 | 62% | 247 | 63% |
| 2018 | Havline | Fiskefartøy | 15 218 | 32% | 11,4 | 43% | 1 133 | 44% |
| 2018 | Viasea Shipping | Container | 7 993 | 12% | 3,8 | 19% | 415 | 19% |
| 2018 | Color Line | Ro-ro | 90 226 | 21% | 20,6 | 21% | 1 568 | 21% |
| Sum | | | 234 111 | 31% | 58,7 | 26% | 7 258 | 41% |

1) Måloppnåing er berekna ut frå estimat som låg til grunn for tilsegnen i gjeldande periode i søknad

2) Berekingar og estimat for klima- og miljøeffektar er basert på indeksar frå Vista analysen 2015 og TØI rapport 2014.

Figur 8 Forventa varig årleg effekt ved utløpet av støtteperioden



Målet i gjeldande NTP er å overføre 5–7 millionar tonn gods frå veg til sjø og bane, og insentivordninga er eitt av fleire tiltak som skal stimulere til godsoverføring. Dei fem prosjekta som har mottatt tilsegn om støtte til no, har ved utløp av støtteperioden eit årleg overføringspotensial på om lag 0,6 million tonn gods og 170 000 tonnkilometer frå veg til sjø. Dette svarar til ein årleg netto nytteverdi på om lag 31 millionar kroner. Overføringspotensialet er utrekna under føresetnaden om at prosjekta drivast vidare etter støtteperioden, og at godsoverføringa samsvarer med siste periode med støtte.

Desse fem prosjekta kan åleine bidra til å nå om lag 10 prosent av målet om godsoverføring. Miljø- og klimaeffektane viser at ordninga også kan bidra positivt i omstilling mot eit lågutsleppssamfunn. Ordninga bidreg til å styrke nærskipfarta, betrar trafikksikkerheita, reduserer slitasjen og frigjer kapasitet på norske vegar.

Ordninga tilskot til investering i effektive og miljøvenlege hamner, etablert i 2019, skal bidra til ein meir effektiv logistikk i hamnene. Det kan ystast støtte til investering i hamneinfrastruktur, tilkomstinfrastruktur og mudring, men ikkje til investering i «superstruktur» som kraner og bygningar.

I 2019 mottok vi 23 søknadar, og fem prosjekt fekk tilsegn om tilskot for til saman 43,7 millionar kroner. Tre av desse prosjekta omhandlar installasjon av Smart Gate-system, eitt skal forsterke kai-infrastrukturen for å leggje til rette for ei større kran, og det siste skal effektivisere logistikken ved å forbetre elektronisk datafangst. Nokre av desse prosjekta har potensial for store innsparingar av tid anten for skip eller lastebil i hamn. Innsparingane kjem ikkje hamna til gode, men støttar opp om målet om å redusere transportkostnadane.

To av prosjekta vart gjennomført i 2019, eitt er delvis gjennomført og to har fått utsatt frist til 2020. Det er betalt ut 30,7 millionar kroner.

Ordninga tilskot til hamnesamarbeid er øyremerka samarbeidsprosjekt mellom hamner. Målet med ordninga er å få til samarbeidsprosjekt som skal gi brukarane av hamnene betre transportkvalitet og reduserte kostnader. I 2019 fekk 15 prosjekt tilsegn om til saman 9,1 millionar kroner i tilskot, og om lag 7 millionar kroner er betalt ut. Prosjekta omfattar samanslåing og utgreiing av fellesfunksjonar, digitalisering og varestraumanalyser. Alle prosjekta er gjennomført.



POWERED BY NATURAL GAS

Containertransport på Flatholmen i Ålesund.
(Foto: Olav Helge Matvik/Kystverket)

FORVALTNING

Vi opplever auka interesse for sjøareala frå fleire næringar. 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 farleiskryningar som bruer planleggast i tråd med dei krava som er gjeldande.

Vi har også eit ansvar som tilsynsmyndigheit når det gjeld kommunane si utrekning, innkrevjing og bruk av anløpsavgift, og deira disposisjonar av hamnekapitalen. Det vart starta opp eitt tilsyn i 2019, men dette vart avslutta då hamna sjølv stansa innkrevjinga av anløpsavgift. Totalt tilbakeføring etter dette tilsynet er anslått til om lag 10–12 millionar kroner. Ei anna sak vart avslutta då Samferdselsdepartementet stadfesta at vårt vedtak om tilbakeføring av for mykje innkravd anløpsavgift på om lag 8 millionar kroner var gyldig. Elles er det gitt høyringsfråsegner til kommunale anløpsforskrifter og ytt rettleiing til aktørar i einskilde saker.

Den nye hamne- og farvasslova er gjeldande frå 01.01.2020, og vi har tatt del i Samferdselsdepartementet sitt arbeid med forskrifter, oppdatert internt regelverk og rettleiingsmaterieill og førebudd regionale informasjonsmøter.

Hamneforordninga er no gjeldande i norsk rett, og Kystverket er klageinstans ved påstand om brot på forskrift som gjeld TEN-T-hamner. Vi har ikkje mottatt klager til no.

FARLEIER

I sjøtransporten kan tiltak i farleia gi redusert seglingsdistanse, kortare seglingstid og redusert risiko for ulykker. Dette gir ein tryggare sjøveg og 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 tidlegare å sjå på punkt, ser vi no heile strekningar under eitt. Dette aukar fokus på prosjektoptimalisering, brukarbehov, trafikale avhengigheiter og gjennomgåande standard. Det er gjort risiko- og samfunnsøkonomiske analyser av

aktuelle strekningar og resultatane av desse analysane er grunnlaget for prioritering av tiltakspakkar. Det er gjennomført optimaliseringsprosessar for dei pakkane med størst potensial og vi har no 12 strekningar med til saman 60 tiltak til ein verdi på om lag 3 milliardar kroner og ein forventa positiv netto nytte.

Samtidig er berekningsmodellane vidareutvikla for å betre kvaliteten på analysane og for å effektivisere ressursbruken per analyse. Det er også utarbeida ein metodikk for verdsetting av forureina sediment som gjer det mogleg å inkludere miljøeffektar frå fjerning av forureina havbotn i dei samfunnsøkonomiske analysane.

Vi fekk i oppdrag å vidareføre arbeidet med prosjekteringa av Stad skipstunnel for å redusere kostnadane ned mot NTP-nivå, og har funne løysingar som gjer dette mogleg.

Det er brukt 133 millionar kroner på farleisprosjekt i 2019. To prosjekt er fullført – innsegling Ålesund Aspevågen og innsegling Sandnessjøen. Prosjekta innsegling Farsund, innsegling Bodø og innsegling Vannavalen er under arbeid. Prosjektet gjennomsegling Hjertøysundet skal gjennomførast i 2020, medan prosjektet innsegling Grenland skal startast i 2020 og fullførast innan 2021.

Tabell 5 Farleiprojekt (i millionar kroner ekskl. mva)

| Prosjekt | Kostnadar i 2019 | Kostnadar totalt i prosjektet | Fullføringsgrad |
|------------------------------|------------------|-------------------------------|-----------------|
| Gjennomsegling Hjertøysundet | 1 | 1 | 3% |
| Innsegling Grenland | 1 | 4 | 4% |
| Innsegling Leirpollen | 2 | 16 | 12% |
| Innsegling Farsund | 7 | 7 | 16% |
| Innsegling Bodø | 13 | 66 | 38% |
| Innsegling Vannavalen | 17 | 17 | 48% |
| Planlegging Longyearbyen | 1 | 27 | 69% |
| Stad undersøkingar | 18 | 53 | 88% |
| Innsegling Ålesund Aspevågen | 59 | 59 | 100% |
| Innsegling Sandnessjøen | 15 | 15 | 100% |
| Sum farleier | 133 | 264 | |

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

FISKERIHAMNER

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

Vi har brukt 68 millionar kroner på fiskerihamner i 2019. Prosjekta omfattar mellom anna utdjuing av innseglinga til hamna, bygging av nye merker, bygging av ny molo med meir.

Prosjektet Gjerdsvika fiskerihamn er slutført medan prosjektet Brevikboten fiskerihamn er i gjennomføringsfasen. Prosjekta Båtsfjord fiskerihamn og Mehamn fiskerihamn vart slutført hausten 2018, medan sluttoppgjer var i 2019. Totalkostnaden for desse prosjekta var noko lågare enn budsjettert.

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

Tabell 6 Fiskerihamner 2019 (i millionar kroner ekskl. mva)

| Prosjekt | Kostnadar i 2019 | Kostnadar totalt i prosjektet | Fullføringsgrad |
|------------------------|------------------|-------------------------------|-----------------|
| Brevikbotn fiskerihamn | 16 | 17 | 54% |
| Gjerdsvika fiskerihamn | 53 | 67 | 95% |
| Båtsfjord fiskerihamn | -0,1 | 122 | 100% |
| Mehamn fiskerihamn | -1 | 21 | 100% |
| Sum fiskerihamner | 68 | 226 | |

Vi forvaltar ei tilskotsordning for tiltak i fiskerihamner, og har gitt tilsegn og utbetalt tilskot i samsvar med krav til framdrift og medfinansiering.

Det er løyva 10 millionar kroner til ferdigprosjektering av fylkeskommunale og kommunale fiskerihamnetiltak som står i gjeldande NTP. Fleire av dei omsøkte prosjekteringstiltaka vart ikkje ferdig innan fristen og har søkt om utsatt frist. Vi forventar at alle løyvingane er utbetalt innan 1. kvartal 2020.

Vi har i 2019 stått for den administrative oppfølginga av ordninga med forskotering av midlar til fiskerihamner og farleier på vegne av Samferdselsdepartementet. Dei seks avtalane som ordninga omhandlar er signerte, og kommunane Gamvik, Nordkapp, Berg, Ibestad, Herøy og Giske er no i gang med planlegging av tiltaka.

Tabell 7 Tiltak som er tildelt midlar til ferdigprosjektering av fiskerihamner

| | Innvilga beløp |
|---|----------------|
| Vestland – Bremanger – Kalvåg fiskerihamn | 1 040 000 |
| Troms-Skjærvøy-Årviksand fiskerihamn | 1 800 000 |
| Nordland-Røst-Røst fiskerihamn | 400 000 |
| Finnmark-Vardø-Kiberg fiskerihamn | 1 300 000 |
| Finnmark-Vardø-Vardø hamn | 1 495 000 |
| Finnmark-Lebesby-Kjøllefjord fiskerihamn | 905 000 |
| Nordland-Andøy-Andenes fiskerihamn | 150 000 |
| Finnmark-Måsøy-Havøysund fiskerihamn | 2 910 000 |
| | 10 000 000 |

REGIONREFORMA – OVERFØRING AV FISKERIHAMNENE TIL DEI NYE REGIONANE

Eit av tiltaka i regionreforma er å flytte ansvaret for fiskerihamnene frå Kystverket til dei nye folkevalde regionane med verknad frå 01.01.2020. Endra ansvar og eigarskap frå stat til fylke skal gjerast etter avtale med det einstilte fylke.

Det er signert avtalar om overføring av fiskerihamner med alle fylkeskommunane i Sør-Noreg (Viken, Vestfold og Telemark, Agder, Rogaland og Vestland fylkeskommunar), og dei tok over ansvaret 01.01.2020. Dei andre fylka ønskjer ikkje å ta over fiskerihamnene grunna usikkerheit knytt til rammeoverføringane. Både Møre og Romsdal og Trøndelag har gitt signal om at det førebels berre er aktuelt for dei å ta over næringsaktive fiskerihamner.

Etter avhending og avlesing av rettar, var det ved utgangen av året om lag 460 hamner att i porteføljen. Etter at fem fylker tok over fiskerihamner den 01.01.2020, har vi no ansvar for 300 statlege fiskerihamner – fordelt på 215 næringsaktive og 85 ikkje-næringsaktive. Vi skal behalde rettar til navigasjonsinnretningar i meir enn 200 fiskerihamner, og vi er i gang med eit omfattande arbeid for å sikre rettsvern for desse.

BOBLEGARDIN

Boblegardina er ein «vegg» av bobler som blir laga ved at ein plasserer ut eit langt rør på sjøbotnen. Røret har tett i tett med 1mm store hol, der luftbobler blir pressa ut ved å kople røret til ein trykkluftkompressor.

Veggen av små luftboblene dempar den vidare forplantinga i sjøen for trykkpulsane frå sprenginga.

STADIG BETRE SJØVEG OG

I løpet av eit år utfører Kystverket fleire farleisprosjekt for å betre framkoma og gjere sjøvegen tryggare. Samtidig har etaten eit kontinuerleg fokus på å forbetre metodane ein nyttar i prosjekta.

Eit av farleisprosjekta som vart utført i 2019 var utdjupeinga av Aspevågen, Kippervika og Steinvågsundet i innseglinga til Ålesund.

UTFORDRINGAR

Det å utføre eit så omfattande tiltak rett ved eit bysentrum kan by på utfordringar, som til dømes støy, vibrasjonar, bekymringar for spreining av forureina sediment og bekymringar for livet i sjøen, eller heilt andre bekymringar.

– På førehand hadde vi hatt ein omfattande og formell prosess med Ålesund kommune, Fylkesmannen og Fiskeridirektoratet om potensielle miljøbekymringar, og desse vart det teke omsyn til, både i søknaden til Fylkesmannen og i løyvet frå denne, fortel avdelingsdirektør Sven Martin Tønnessen i kystforvaltningsavdelinga til Kystverket.



PROSJEKTET INNSEGLING ÅLESUND

Hamna i Ålesund har i utgangspunktet god djupn, men med enkelte grunnare områder. Fleire grunner vart derfor fjerna, slik at ein fekk ei seglingsdjupne på 11 meter. Effektane av utdjupinga er mellom anna ein redusert ulykkesrisiko fordi manøvreringsarealet for store fartøy er større. Ventetida for fartøy i Steinvågsundet blir redusert, noko som aukar produktiviteten for fiskebedrifter som får redusert leveringstida av fisk til mottaka i indre hamn. Større djupn gjer også at større fartøy kan nytte hamna.

Utdjupinga var fullført i midten av desember, og då hadde 2 000 kubikkmeter forurensa sediment og om lag 150 000 kubikkmeter sprengsteinsmasser (cirka 65 000 kubikkmeter fast fjell) blitt fjerna. Dei forurensa massene vart transportert til godkjent mottak i Mo i Rana, medan sprengsteinen er nytta til å fylle ut framtidige hamneområder ved Flatholmen i Ålesund.

Som ein følge av utdjupinga har Kystverket fjerna tolv eldre og utdaterte sjømerker og montert seks nye merker i området.

(Foto: Kystverket)

METODAR

FOKUS PÅ FORBETRING

– Eit slikt prosjekt er også ei mogelegheit til å teste ut ulike miljøtiltak. Målet er alltid å gjennomføre slike prosjekt på ein mest miljøvenleg og føremålstenleg måte, og då må ein prøve ut nye måtar å gjere ting på, for å bli enda betre, seier Tønnessen.

Sidan undervassstøy kan ha innverknad på marint liv forska Kystverket i samband med dette prosjektet på kva effekt ei boblegardin vil ha på å dempe undervassstøy ved sprenging på sjøbotnen. Akvaplan-niva AS og Quiet-Oceans SAS blei hyrt inn for å analysere korleis

undervassstøyen spreier seg ved sprengningar i vatn, og for å evaluere effekten av å bruke boblegardin.

– Dette var ei vidareføring av ein liknande test som blei gjort i samband med utdjupingsprosjektet i Båtsfjord i 2018. Der såg vi på korleis undervassstøyen blant anna kunne påvirke eit «torskehotell». Dette gjorde vi for å få ei betre forståing av undervassstøy, og korleis og kor langt denne spreier seg. Konklusjonen etter testane i Ålesund er at bruken av boblegardin har ein tydeleg effekt. No skal vi finne ut korleis og i kva tilfelle vi kan nytte slike boblegardiner med best mogeleg effekt når vi utbetrar farvatnet i framtida, fortel Tønnessen.

HOVUDMÅL 2 – TRANSPORTSIKKERHEIT

92,25% er «ganske einig» til «særs einig» i at Kystverket bidrar sterkt til reduksjon av ulykker til sjøs. Frå brukarundersøkinga 2019

MÅL

Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen

| Etappemål | Indikator | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|--|-------|-------|-------|
| Oppretthalde og styrke det høge sikkerheitsnivået i sjøtransport | Tal drepne og skadde og tal på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar i sjøtransporten¹⁾ | | | |
| | Tal på omkomne etter navigasjonsulykker med næringsfartøy ¹²⁾ | 0 | 2 | 0 |
| | Tal på omkomne etter navigasjonsulykker med fritidsfartøy ¹²⁾ | 3 | 6 | 4 |
| | Tal på omkomne i sjøtransporten, uavhengig av årsak ¹²⁾ | 5 | 8 | 0 |
| | Tal på omkomne i fritidsbåtlåten, uavhengig av årsak ¹²⁾ | 31 | 23 | 28 |
| | Tal på skadde i sjøtransporten, uavhengig av årsak ¹²⁾ | 148 | 130 | 193 |
| | Tal på navigasjonsulykker i sjøtrafikken ³⁾ | 137 | 131 | 113 |
| | Oppetid på maritim infrastruktur | 99,7% | 99,8% | 99,8% |
| Unngå ulykker med akutt forureining | Tal på ulykker med akutt forureining ⁴⁾ | 103 | 102 | 90 |

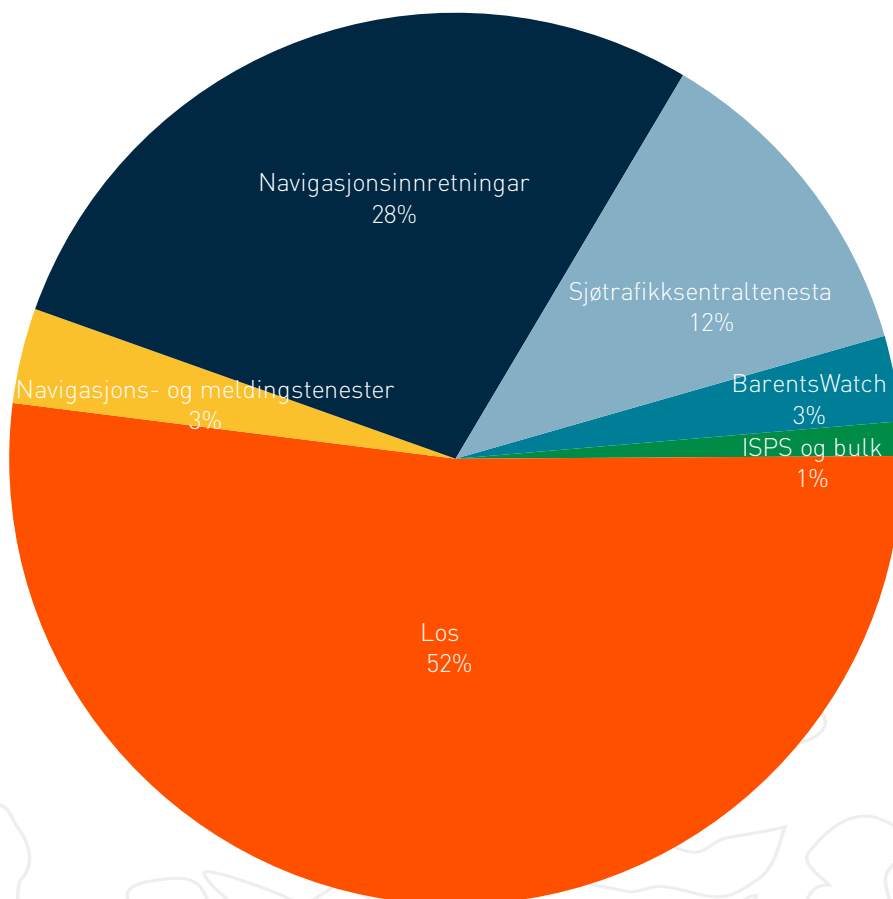
1) Indikatoren som høyrer til etappemålet «Oppretthalde og styrke det høge sikkerheitsnivået i sjøtransporten» er «Tal på drepne og skadde og tal på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar i sjøtransporten». I tabellen er resultatata for drepne og skadde skilt mellom om dette er etter ei navigasjonsulykke 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/grunntlinje er filtrert bort.

4) Utslepp frå hendingar med skip. Tala avviker frå tidligare rapporterte hendingar med utslepp frå skip, og dette skuldast at fleire fartøygrupper er inkludert. Før vart berre kommersielle fartøy og fartøy med IMO-nummer tatt med, mens no er også fartøy utan IMO-nummer inkludert. Dette fører til at fleire fiskefartøy, eventuelle militære fartøy og fritidsbåtar er med i talgrunnet, og dette gir eit meir rett bilete av hendingar med utslepp. Talgrunnet inneheld både opne og ferdig behandla hendingar, og det gjer at tala kan blir endra for alle åra i tidsserien. Endringar kan også førekomme som følge av oppdatering og kvalitetssikring av datagrunnet. Hendingar med akutt forureining omtalast under hovudmål 4.

Figur 9 Ressursbruk - Hovudmål 2 – transportsikkerheit





OVERGANG TIL IALA-STANDARD PÅ SEKTORLYKTER

Det er krevjande å navigere langs kysten av Noreg, og sektorlyktene har vist seg å vere ei effektiv og god metode å navigere etter. Fargane i sektorlyktene seier noko om kor det er trygt å segle og kor ein møter utfordringar.

Av ulike årsaker samsvar ikkje sektorlyktene med internasjonale retningslinjer. For å sikre og oppretthalde sjøsikkerheita legg vi om sektorane på om lag 1 900 sektorlykter slik at dei samsvarar med IALA sine retningslinjer.

Oppgåva vår er å oppretthalde og styrke sikkerheitsnivået i sjøtransport ved å sørge for at maritim infrastruktur har høg kvalitet og leverer stabil navigasjonsretteleing til brukarane. Arbeidet skal innrettast slik at det bidreg til å førebygge ulykker med risiko for tap av liv eller personskade og hendingar med stor risiko for miljøskade. Los- og sjøtrafikksentraltenesta skal drivast kostnadseffektivt og vere brukarvennlege. Vi overvakar risikofartøy og område der skipstrafikk utgjør ein særlig risiko for å unngå kollisjonar eller grunnstøytingar. 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 generelt godt, og talet på navigasjonsulykker og omkomne i sjøtrafikken er lågt. Det er likevel ein auke i tal på omkomne i fritidsflåten – det er registrert 28 omkomne i 2019, der fire av desse var involvert i navigasjonsulykker.

Navigasjonsinfrastrukturen har tilfredsstillande opetid, 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.

Drift, vedlikehald og fornying av navigasjonsinnretningar er den nest største verksemda innanfor området, og utgjør 28 prosent av ressursbruken.

Kombinasjonen av tiltak – frå fysisk infrastruktur til maritim tenesteyting – gjer at vi kan oppretthalde og betre sjøsikkerheita. Lostenesta er den største verksemda innanfor hovudmålet og utgjør 52 prosent av ressursbruken. Los- og sjøtrafikksentraltenestene er i hovudsak brukarfinansierte, med unntak av Vardø VTS og 86 millionar kroner av utgiftene til lostenesta, som er statsfinansiert.

Statens havarikommisjonen for transport la hausten 2019 fram første delrapport etter kollisjonen mellom KNM Helge Ingstad og Sola TS. Rapporten, saman med våre interne rapportar om hendinga, dannar et godt grunnlag for forbetringar og vi er i gong med å implementere forbetringstiltak for å redusere sannsynet for liknande hendingar.

Hendinga med cruiseskipet Viking Sky, som fekk motorstans ved Hustadvika i mars 2019, viser nokre av utfordringane med aukande tal på cruiseanløp i skulder- og vintersesong i Noreg. Mange av cruiseskipa som trafikkerer kysten er ikkje bygd for å tåle låge temperaturar og meir varierende vær med høg sjø, tåke, snø og nedising som vintersesongen kan by på. Vi har satt i gang eit arbeid for å vurdere dei sjøsikkerheitsmessige aspekta knytt til seglas med cruiseskip i skulder- og vintersesongen og kva for reguleringstiltak som vil vere hensiktsmessig å sette i verk.

Sjøtransporten er internasjonal, og mange av sjøsikkerheitstiltaka er regulert gjennom internasjonalt 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. Derfor deltek vi i relevante EU-organ og i ei rekke internasjonale organisasjonar, som til dømes IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) og IMO (International Maritime Organization), der reguleringar som kan påverke vår praksis og sektor, blir handsama. Vi har mellom anna tatt del i IMO sitt arbeid med å revidere internasjonale dokument som omhandlar maritim sikkerheitsinformasjon med mål om å harmonisere bruk av definisjonar og omgrep. I IMO og EU er hol i regelverket som gjeld autonome fartøy (MASS – Maritime Autonomous Surface Ship) identifisert og retningslinjer for testing av slike fartøy er no laga.

NAVIGASJONSINNRETNINGAR

Navigasjonsinnretningar er fellesnemninga på dei ulike fysiske sjømerka i kystfarvatnet som blir nytta ved visuell navigasjon - til dømes fyrlys, lykter og andre sjømerker.

DRIFT, VEDLIKEHALD OG FORNYING AV NAVIGASJONSINNRETNINGAR

Vedlikeholdsetterlepet på navigasjonsinnretningar er redusert med 75 millionar kroner (ni prosent) i 2019.

Tabell 8 Vedlikeholdsetterlepe (i millionar kroner)

| | 2017 | 2018 | 2019 |
|-------------------------|-------|------|------|
| Navigasjonsinnretningar | 1 085 | 951 | 876 |
| Fyrbygningar | 505 | 561 | 561 |

Tabellen viser kva det vil koste å hente inn vedlikeholdsetterlepet.

Reduksjonen i vedlikeholdsetterlepet er noko lågare enn snittet dei føregåande åra, og ei av årsakene er at vi har starta ei omlegging til IALA-standard på fyrlyktene. Omlegginga gjer at merkinga i farleia blir betre og meir tilpassa dagens trafikkbilete. Arbeidet påverkar også vedlikeholdsetterlepet ved at utstyret vart fornya basert på kva som gir mest mogleg tilpassa rettleiing i farleia på lang sikt. Samla sett er omlegginga samfunnsøkonomisk lønsam.

Vi har også lagt om tilstandsregistreringa av alle objekt med lys. Vanlegvis blir tilstandsgrad på berre halvparten av objekt med lys vurdert, men i 2019 vart alle objekt inspisert – noko som førte til meir korrekt vurdering av tilstandsgrad. Det er alltid ein naturleg forverring av tilstandsgrad mellom inspeksjonar, og i år skjedde dette for alle anlegg på grunn av omlegginga av tilstandsregistreringa.

Etterslepet på fyrstasjonar og -bygningar er uendra. Kartlegging av status på fyrstasjonar er kompleks og gjerast kvart andre år. Sist kartlegging var i 2018, og det er det er derfor inga endring av status i 2019.

Ved utbetring 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. På bakgrunn av desse vurderingane har vi i år fornya fleire fyrlykter enn tidlegare år då det var meir kostnadseffektivt å modernisere dei i staden for fortsatt vedlikehold.

Dei siste åra har vi sanert fyrstasjonar for kvikksølv, men ei fullstendig fjerning av kvikksølv er komplisert. Det er no laga eit system for kontrollmålingar på fyrstasjonar der kvikksølv har vore nytta og no er sanert.

OPPETID PÅ MARITIM INFRASTRUKTUR

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

| | 2017 | 2018 | 2019 |
|-------------------|-------|-------|-------|
| Tal på anlegg | 6 360 | 6 503 | 6 565 |
| Tal på sløkkingar | 838 | 614 | 609 |
| Tal på sløkkedøgn | 6 948 | 5 732 | 5 885 |
| Oppetid | 99,7% | 99,8% | 99,8% |

Vi eig totalt 21 666 innretningar, og av desse har 6 565 lys og 15 101 er utan lys (stenger, stakar og vardar). Vi er innanfor målet om ei oppetid for innretningane på 99,8 prosent.

FRITIDSFLÅTEN

Kystverkets ansvarsområde knytt til å hindre ulykker innan fritidsflåten er å godkjenne kommunale fartsforskrifter, sette opp skilt i farvatnet, sette ut sjømerker og å definere farleier som kan brukast av fritidsbåtar.

Tal på ulykker i fritidsflåten er framleis høgt, og det er ein auke i dødsulykker frå 2018 til 2019. Ingen av desse ulykkene kan relaterast til svikt i tenestene våre.

Vi arbeider med å betre kunnskapsgrunnlaget om årsakene til desse ulykkene. Sakkyndig råd for fritidsfartøy, der vi er representert, la i juli fram Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker 2019 – 2023. Planen peikar på ni innsatsområde som kan bidra til å redusere talet på ulykker. Fire av desse – sikkerheit ved brygge/hamn, fart, farleier og forbetring av faktagrunnlaget – er innan vårt ansvarsområde.

Vi held også på å lage ein nasjonal oversikt over fartsforskrifter, og ein app vil bli lansert før sommaren 2020.

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 brukarfinansiert, og inntektene skal dekke både drifts- og investeringskostnader. Inntektene kjem frå losberedskapsavgifta, losingsavgifta og farleisbevisavgifta. Sidan 2016 har staten finansiert tenesta med 86 millionar kroner i året for å styrke rammevilkåra



FRITIDSBÅT- KAMPANJE

Kampanjen Løft blikket gjennomførte vi sommaren 2019 i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet og Redningsselskapet. Målet med kampanjen var å auke bevisstheita om kor viktig det er å vere merksam når ein fører fritidsbåt. (Bilete henta frå ein av kampanjefilmene)

Tabell 10 Nøkkeltal los

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Lospliktige seglasar ¹⁾ | 111 035 | 108 474 | 110 982 | 118 151 | 121 502 |
| Tal på losar | 286 | 282 | 276 | 282 | 290 |
| Tal på losingstimar | 136 323 | 127 125 | 133 279 | 135 118 | 141 617 |
| Losoppdrag per los | 147 | 138 | 146 | 140 | 141 |
| Losingstimar per los | 477 | 451 | 483 | 479 | 488 |
| Losingstimar per oppdrag | 3,25 | 3,27 | 3,30 | 3,42 | 3,47 |
| Ventetid i prosent (>1 time venting) | 1,5 % | 1,4 % | 1,4 % | 1,8 % | 2,0 % |
| Tal på gyldige farleisbevis | 2 855 | 3 086 | 3 218 | 3 496 | 3 818 |

1) Tal på seglas med farleisbevis avgrensa til skip med lospliktig storleik.

til nærskipfarta. I 2016 vart tilbringartenesta for los privatisert.

Det er gjort tilsyn med assessorer farleisbevis og farleisbevisprøve med los og gjennomført tilsyn ved fire utdanningsinstitusjonar som arrangerer kadettfarleisbeviskurs etter Kystverkets modell. Det er også gjennomført seks opplærings- og brukarmøter med ulike reiarlag med fokus på rett bruk av farleisbevisordninga.

Ny forskrift om helsekrav til los og losaspirantar tredde i kraft 1. januar 2019, og om lag 210 sjømannslegar har deltatt i kurs om dei nye forskriftene.

Den lospliktige trafikken auka med 2,8 prosent frå 2018 til 2019. Det er ein auke både i tal på losoppdrag (3,2 prosent), seglas på dispensasjon (29,7 prosent) og lospliktige seglas med farleisbevis (2,2 prosent). Av i alt 121 502 lospliktige seglasar vart 65,2 prosent gjennomført med farleisbevis, 33,6 prosent med los om bord og 1,25 prosent på dispensasjon.

I perioden frå 2016 har det vore ein jamn auke i talet på losingstimar per oppdrag. Det same har det vore i talet på

utførte losingstimar. Hovudårsaka er ei dreining mot seglasar med større tonnasje, som gir større og meir ressurskrevjande oppdrag. Til dømes er det ein auke i losingstimar innanfor offshore- og spesialfartøy (13,9 prosent), passasjerskip (10,8 prosent) og tankskip (9,1 prosent).

Talet på ulykker er lågt i høve til talet på seglas. Det var 22 ulykker med lospliktige skip, som er ein auke på fem frå året før. 11 av desse var med los om bord og 11 med navigatør med farleisbevis. Ulykkene hadde lav alvorlegheitsgrad og førte verken til drepne eller skadde personar eller til alvorleg forureining.

Talet på oppdrag med ventetid over ein time har auka med 67. Dette er ei styrt utvikling for å nytte ressursane meir effektivt, og på denne måten redusere kostnadar og miljøavtrykk.

I 2019 har 61 skip fått redusert losberedskapsavgift grunna høg verdi på skipsmiljøindeksen (ESI). Dette er 17 fleire skip enn i 2018, og den samla reduksjonen har ein avgiftsverdi på 21,5 millionar kroner, sjå også omtale på side 41.

Tabell 11 Resultatindikatorar for lostenesta

| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|--|---------|---------|---------|---------|---------|
| AKTIVITETSINDIKATORAR | | | | | | |
| L1: | Tal på losoppdrag | 41 946 | 38 911 | 40 403 | 39 542 | 40 820 |
| L2: | Tal på dispensasjonar | 1 442 | 1 202 | 1 045 | 1 174 | 1 523 |
| L3: | Tal på seglas med farleisbevis | 72 926 | 76 242 | 81 203 | 90 067 | 95 856 |
| L3N: | Tal på lospliktige seglas med farleisbevis ¹⁾ | 67 647 | 68 361 | 69 534 | 77 435 | 79 159 |
| | Sum lospliktig trafikk (L1+L2+L3N) ¹⁾ | 111 035 | 108 474 | 110 982 | 118 151 | 121 502 |
| KOSTNADSINDIKATORAR (I 1 000 KRONER) | | | | | | |
| L4: | Totalkostnad | 759 944 | 755 332 | 777 956 | 798 426 | 890 252 |
| L5: | Gjennomsnittskostnad per oppdrag | 18,117 | 19,412 | 19,255 | 20,192 | 21,809 |
| INDIKATORAR FOR SERVICEGRAD OG SIKKERHEIT | | | | | | |
| L6: | Tal på ulykker ²⁾ med los om bord | 7 | 6 | 6 | 7 | 11 |
| L7: | Tal på ulykker ²⁾ med seglas på farleisbevis | 7 | 10 | 10 | 10 | 11 |
| | • Klasse 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | • Klasse 2 | 6 | 7 | 9 | 9 | 8 |
| | • Klasse 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| | • Kadettfarleisbevis | 1 | 3 | 0 | 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 | 7 | 0 |
| L10: | Tal på oppdrag med ventetid over 1 time | 644 | 536 | 563 | 729 | 796 |
| INDIKATORAR FOR KLIMAMÅL | | | | | | |
| L11: | Tal på skip med ESI-rabatt | 91 | 18 | 36 | 44 | 61 |

1) Tal på seglas med farleisbevis er avgrensa til skip med lospliktig storleik.

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

3) Personulykker og skipsulykker.

NÆRARE OM KOSTNADSUTVIKLINGA

Den samla inntekta frå avgifter etter periodiseringsprinsippet var 770,6 millionar kroner. Det var ein stor auke i aktiviteten første halvår, og for å unngå eit stort avvik frå resultatkravet vart det gjort ein tidsavgrensa reduksjon i losavgiftene for andre halvår. Tiltaket førte til ein reduksjon i avgiftene på om lag 44 millionar kroner. Derfor vart inntektene 3,6 prosent lågare enn i 2018 sjølv om talet på losingar auka med 3,2 prosent.

Totalkostnaden (drifts- og investeringskostnadar, inkludert meirverdiavgift) var på 890,3 millionar kroner, som er 10,3 prosent høgare enn i 2018. Auken skuldast i hovudsak auka overtidskostnadar,

andre lønskostnadar og auka kostnadar til tilbringartenesta. Kostnadsutviklinga blir nærare omtalt nedanfor.

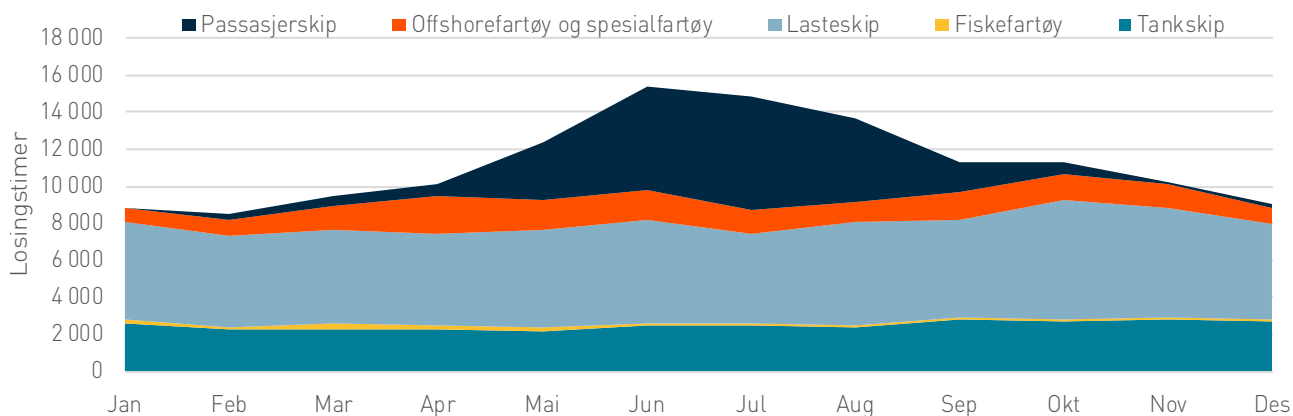
Samla sett har lostenesta eit netto underskot på 119,6 millionar kroner etter avgiftsreduksjonen andre halvår. Av dette er 86 millionar kroner statsfinansiert og 26,4 millionar kroner vart dekt av tidlegare års overskot. Dette gir eit akumulert underskot på 7,2 millionar kroner ved utgangen av 2019. Underskotet skal betalast tilbake av brukarane dei neste åra.

Auken i totalkostnad må sjåast i samanheng med aktivitetsauken. Det er ein auke på 4,8 prosent i talet på losingstimar, medan talet på losoppdrag har auka med 3,2 prosent. Auken i talet på losingstimar er 50 prosent høgare enn auken i talet på

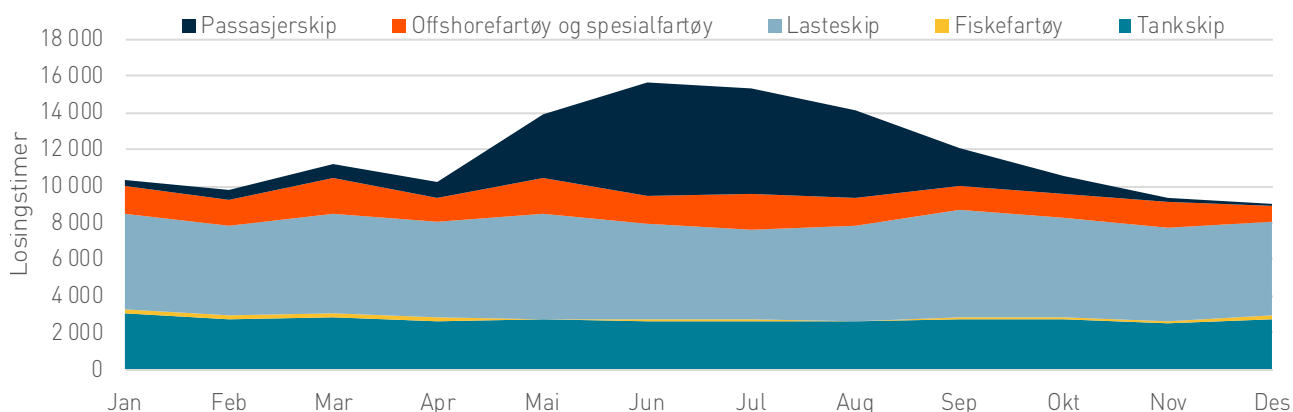
losoppdrag – altså ei dreining mot lengre losoppdrag. Dette gir auka overtidskostnadar for lostenesta og fleire utførte timar per oppdrag. Det er derfor ein auke i gjennomsnittskostnaden per oppdrag på åtte prosent frå året før. Mellom anna har det vore stor aktivitet i samband med omlasting av russisk LNG utanfor Honningsvåg. I tillegg har det vore ein stor auke i cruisetrafikken.

Sjølv om gjennomsnittskostnaden per losoppdrag har auka, var avgiftssatsane i 2019 lågare enn i 2018 og i 2017. Frå 2017 til 2018 var auken i avgiftssatsen på 1,9 prosent, som er lågare enn løns- og prisveksten elles. Frå 2018 til 2019 var avgiftssatsane uendra første halvår, medan losberedskapsavgifta vart redusert med 39,8 prosent andre halvår.

Figur 10 talet på losingstimar per skipskategori per måned i 2018



Figur 11 talet på losingstimar per skipskategori per måned i 2019



Figurane 10 og 11 viser talet på losingstimar per skipskategori per måned i forholdsvis 2018 og 2019. Det er ei relativt flat fordeling av aktiviteten innanfor dei fleste skipskategoriene. Aktiviteten innanfor passasjerskip har derimot ei relativt begrensa periode med stor aktivitet, og som det kjem fram av figurane har denne aktiviteten auka frå 2018 til 2019. Det er ei særleg auke i losingstimar i mai og september, men også elles gjennom året.

Den store auken i aktivitet i månadane frå mai til september, der dei enkelte losoppdraga ofte går over fleire dagar, gir ei stor arbeidsbelastning for losane i denne perioden. Ein større del av det enkelte årsverket har blitt lagt til sommarsesongen dei sista åra, men store delar av aktiviteten i denne sesongen må løysast med overtid innanfor dagens dimensjonering av loskorpset.

Sjølv om talet på losar viser 290, som er ein auke frå 2018, er 15 av desse losaspirantar som ikkje kan utføre losingar. Vidare er det 11 nyrekruttede losar (2018) som har lengdebegrensingar i sertifikatene, og to årsverk har permisjon. Dette gir totalt 262 fullt operative losar i 2019 mot 265 i 2018. Dersom ein held losaspirantane utanfor i tellinga blir det 148 losoppdrag og 515

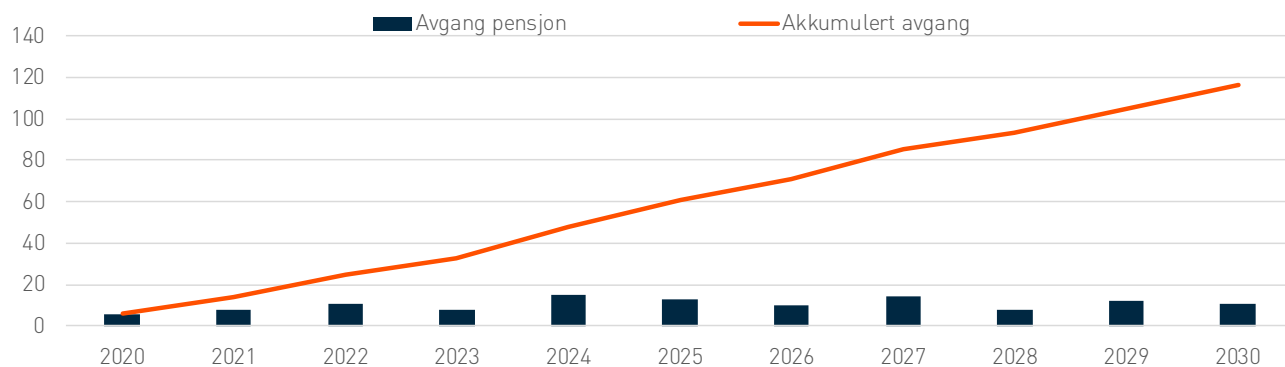
losingstimar per los. Dette er ein auke frå 2018 på forholdsvis 1,73 og 3,29 prosent.

I tillegg til at talet på fullt operative losar er lågare i 2019 er det 48 losar som har krav på ekstra ferie som følgje av alder, noko som utgjer ein reduksjon på 5,24 årsverk. I tråd med ferielova har losane krav på å ha tre uker samanhengande ferie i perioden frå juni til september, som også er den sesongen med størst aktivitet.

Innføring av tidregistrering for losar har gitt ein skjerpa praksis i høve til arbeids- og kviletid. Tidregistreringa viser at delar av tidlegare praksis med kviletid ikkje har vore innanfor dei gjeldande retningslinjene, og dette er no korrigert. Endringa har vore med på å gi auka overtidskostnader.

Samla sett gir den konsentrerte aktivitetsauken og bemannings situasjonen ein auke i overtidskostnader på 16 millionar kroner (eks. sosiale kostnader) frå 2018, og det totale talet på overtidsstimar tilsvarar 45,85 årsverk. Vidare vart særavtalen for losane reforhandla hausten 2018, og dette ga ein nettoauke på 4 millionar kroner i 2019 (eks. sosiale kostnader). Den generelle lønsauken og løn til nye losaspirantar kjem i tillegg. Samla sett gir

Figur 12 Avgang som følge av pensjon i komande tiårsperiode



dette ein auke i lønskostnadane på 48,5 millionar kroner i 2019 (inkl. sosiale kostnader på 12,9 millionar kroner).

For å klare av med etterspurnaden er det nødvendig å rekruttere losar også i åra som kjem. Figur 12 viser den forventa avgangen av statslosar i komande tiårsperiode som følge av pensjon. 48 losar vil gå av med pensjon innan utgangen av 2024, og nokre vil også velje å gå av med tidleg pensjon. Det tek tre til fem år å utdanne operative losar som kan ta alle typar oppdrag. I 2020 viser prognosane at talet på fullt ut operative losar blir 252 mot 262 i 2019.

Særavtalen for losar vart forhandla på nytt hausten 2018 og går ut hausten 2020. Vi ventar fortsatt på ei avklaring i høve verneavgjeving for losane, og kva endringar i rammevilkår dette vil føre med seg.

Tilbringartenesta for los (sjø) vart privatisert i 2016, og 2017 var første driftsår der endringa fekk full effekt.

Som det kjem fram i tabell 12 har totalkostanden for tilbringartenesta auka med 20,8 millionar kroner (9,15 prosent) frå 2018 til 2019. 5,3 millionar kroner av kostnadsauken skuldast auka aktivitet. Vidare blir avtalen regulert etter SSB sin kostnadsindeks for innanriks sjøfart, delindeks for små hurtigbåtar. Indeksen har auka med 4,54 prosentpoeng i perioden som regulerer avtalen i 2019, og prisjustering utgjør 14,3 millionar kroner av den totale kostnadsauken. Indeksen regulerer både den faste og den variable delen av avtalen, medan aktivitetsauken berre påverkar den variable delen. Resten av kostnadsauken (1,2 millionar kroner) er innanfor tilbringartenester på Svalbard og andre relaterte tenester i eigen regi.

Det har òg vore ein auke i andre driftskostnader frå 2018 til 2019 (7,5 millionar kroner eks. tilbringartenester). Årsaka til dette er auke i reisekostnader som følge av auka aktivitet, gjennomføring av driftssamling for lostenesta (kvart andre år) og utskifting av arbeidsklede for heile loskorpset.

Tabell 12 Resultatindikatorar for tilbringartenesta

| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|---|---------|---------|---------|---------|---------|
| AKTIVITETSINDIKATORAR | | | | | | |
| T1: | Tal på tilbringaroppdrag med losbåt ¹⁾²⁾ | 37 618 | 34 896 | 35 630 | 35 387 | 37 054 |
| T2: | Tal på tilbringaroppdrag med helikopter ²⁾ | 1 041 | 1 128 | 1 197 | 1 095 | 1 073 |
| KOSTNADSINDIKATORAR (I 1 000 KRONER) | | | | | | |
| T3: | Totalkostnad for båttjeneste | 206 257 | 219 293 | 223 746 | 227 409 | 248 224 |
| T4: | Gjennomsnittskostnad per oppdrag for båttjeneste | 5,48 | 6,28 | 6,28 | 6,43 | 6,70 |
| T5: | Totalkostnad for helikoptertjeneste | 102 640 | 112 386 | 115 225 | 98 548 | 108394 |
| T6: | Gjennomsnittskostnad per oppdrag for helikoptertjeneste | 98,60 | 99,63 | 96,26 | 90 | 101 |
| INDIKATORAR FOR SERVICE- OG SIKKERHEITSGRAD | | | | | | |
| T7: | Tal på tilbringaroppdrag med losbåt som er meir enn 30 min. forseinka | - | - | 3 | 0 | 4 |
| T8: | Tal på ulykker knytt til tilbringaroppdrag med losbåt | - | - | 0 | 0 | 0 |
| T9: | Tal på drepne og skadde knytt til tilbringaroppdrag med losbåt | - | - | 0 | 0 | 0 |
| T10: | Tal på ulykker knytt til tilbringaroppdrag med helikopter | - | - | 0 | 0 | 0 |
| T11: | Tal drepne og skadde knytt til tilbringaroppdrag med helikopter | - | - | 0 | 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.

SJØTRAFIKKSENTRALTENESTA (VTS)

Dei fem sjøtrafikksentralane overvakar og regulerer skipstrafikken heile døgnet. Dei skal mellom anna gi seglingsløyver i VTS-områda, informere og regulere skipstrafikken og gripe inn for å handheve sjøtrafikkforskrifta ved behov. Vidare skal dei ta kontakt med fartøy ved mistanke om feil kurs eller andre unormale forhold, og ved behov tilkalle, pålegge og gi assistanse til fartøy.

Sentralane er også ofte det første kontaktpunktet når det skjer uønska hendingar i norske farvatn og har ei viktig rolle som koordinator for innsatsen. På denne måten bidreg dei til at hendingane blir avgrensa og ikkje utviklar seg til meir alvorlege ulykker.

Den internasjonale fyr- og merkeorganisasjonen IALA har i 2019 utarbeidet anbefalingar for implementering og etablering av sjøtrafikktenestene samt retningslinjer for trening. Dette gir viktige føringar for vårt arbeid på området.

BRUKARFINANSIERT VTS

Dei brukarfinansierte sjøtrafikksentralane i Horten, Brevik, Fedje og Kvitsøy overvakar og regulerer trafikken i Sør-Noreg.

Inntektene etter periodiseringsprinsippet var på 86,3 millionar kroner i 2019. Dette er ein nedgang på 10,8 prosent frå 2018, og skuldast mellom anna ein reduksjon i avgiftssatsane på i gjennomsnitt 5,2 prosent. I tillegg er 6,7 millionar kroner i for mykje betalt sikkerheitsavgift i perioden 2013 til 2019 betalt tilbake til to reiarlag. Ein intern gjennomgang viste at det ikkje skulle ha vore betalt sikkerheitsavgift for desse seglasane, og refusjonen reduserer inntektene i 2019.

Drifts- og investeringskostnadane, inkludert meirverdiavgift, var 101,6 millionar kroner, som er ein auke på om lag 1,6 prosent frå 2018. Tenesta hadde eit underskot på 15,4 millionar kroner, kor 8,1 millionar kroner er statsfinansierte og 7,3 millionar kroner vart dekt av tidlegare års overskot. Ved inngangen til 2019 var det akkumulerte overskotet for sjøtrafikksentraltenesta 12,8 millionar kroner, og ved utgangen av 2019 er dette redusert til 5,6 millionar kroner.

Dei siste åra har vi luktast med å redusere sikkerheitsavgiftene i tråd med dei politiske målsettingane, og dette bidreg til å styrke nærskipfarta.

Tal på seglingsklareringar har auka med om lag fem prosent samanlikna med 2018. Ei av årsakene er at tal frå Vardø VTS er med i statistikken frå og med 2019. Det er ikkje registrert ulykker eller uønska hendingar med skip i tenesteområdet som skuldast svikt i tenesta. Ingen av dei registrerte ulykkene var alvorlege.

Vi er i gong med å fornye sjøtrafikksentralane og å utvide tenesteområdet på Vestlandet. Fornyinga blir utført i tråd med planane, og vi har i år prioritert fornying av overvåkings- og støttesystem, elektro-optiske system og vêrsensorar. Utvidinga av tenesteområdet går stort sett som planlagt; sensorar er kjøpt inn, men arbeid på nokre lokalitetar er forseinka på grunn av arkeologiske undersøkingar og grunnundersøkingar. Vi reknar med å ha tilstrekkeleg teknisk infrastruktur på plass i løpet av 2020 til å starte opp ei operativ teneste i området frå Florø til Måløy frå 1. januar 2021.

Tabell 13 Aktivitetsutvikling brukarfinansiert VTS

| | 2017 | 2018 | 2019*] |
|-----------------------------------|---------|---------|---------|
| Tal på seglingsklareringar | 413 749 | 423 319 | 442 583 |
| Tal på inngrep | 8 494 | 6 500 | 5 454 |
| Tal på ulykker i VTS-området | 8 | 7 | 4 |
| Prosentdel inngrep av alle seglas | 2,0 % | 1,5 % | 1,2 % |

*Frå 2019 er tal frå Vardø VTS inkludert i statistikken

STATSFINANSIERT VTS

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

Det er ikkje registrert hendingar eller ulykker i Vardø VTS sitt område i 2019.

Ei eining ved sentralen analyserar aktivitetane og seglingsmønstra til fartøy for mellom anna å avdekke ureglementert fiske og transport av gods. Eininga er eit samarbeid med Fiskeridirektoratet.

Tabell 14 Trafikkovervaking frå statsfinansiert VTS

| | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|------|------|------|
| Iverksette tiltak i seperasjonssystema langs norskekysten ved avvik eller hendingar | 163 | 143 | 118 |

Agentar er mest tilfreds med SafeSeaNet Norway – både med omsyn til kjennskap og nyttverdi. Frå brukarundersøkinga 2019

NAVIGASJONS- OG MELDETENESTER

Vi driftar fleire melde- og informasjonssystem for sjøfarande. Ved hjelp av desse overvakar vi 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 også 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.

Samla sett er oppetida for navigasjons- og meldeteneste god.

AIS (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM)

Vi driftar 73 landbaserte AIS-basestasjonar og forvaltar informasjon frå fire AIS-satellittar.

Dei fire AIS-satellittane vil passere si planlagde minste levetid i løpet av 2020. I samarbeid med Norsk Romsenter, Forsvaret og Forsvarets Forskningsinstitutt held vi på å utvikle to nye satellittar, NORSAT-3 og NORSAT-4. NORSAT-3 skal etter planen settast i drift i 2020, og vil bli utstyrt med ein navigasjonsradarpeilar i tillegg til AIS-mottakar. NORSAT-4 vil bli utstyrt med AIS-mottakar og eit kamera, og skal etter planen skytast opp i 2022 eller 2023.

Det er etablert ein ny basestasjon på Forlandet på Spitsbergen, og vi har no sju stasjonar på Spitsbergen-øya. Planen var å etablere ytterlegare to stasjonar nordvest på øya, men vår og mørke hindra utplasseringa. Vi har fått godkjenning til å plassere ut basestasjonar på fire lokaliteter på austsida av Spitsbergen, inkludert i Hinlopen, og desse vil bli satt ut i 2020. For å betre dekninga langs kysten av fastlands-Noreg er det etablert basestasjonar i Førdefjorden og i Laksefjord.

Brukarar av AIS-data er mellom anna offentlege myndigheiter (nasjonalt og internasjonalt), hamner, reiarlag, vareeigarar, privat næringsliv, forskning og privatpersoner. I EU nyttast desse data mellom anna i samband med miljøstudiar, til ressurskontroll innan fiskeri og i kampen mot pirataktivitet i Adenbukta.

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 dei siste to åra vore 99,7 prosent, noko som er litt under kravet. Det er satt i verk tiltak som skal gjere det enklare å feilrette og vedlikehalde DGPS-stasjonane.

Sidan 2017 har vi målt ytingane til radionavigasjonssystema GPS, EGNOS og DGPS langs kysten av Noreg og desse data skal vi bruke i samband med implementering av PNT-strategien og i kost-/nytte evaluering av DGPS-systemet. Som følge av nye internasjonale retningslinjene for Satellite Based Augmentation System (SBAS) er framtida til DGPS og SBAS si rolle i sikker navigasjon no under vurdering.

SAFESEANET NORWAY

SafeSeaNet Norway er eit nasjonalt meldesystem der skipsfarten sender rapporteringspliktige opplysningar til norske myndigheiter og hamner. Systemet er basert på det europeiske Single Window-konseptet.

Meldesystemet forenkler administrativt arbeid, både hos sjøfarande og myndigheitene. 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. Systemet er og ei kjelde for statistikk som mellom anna aukar kunnskapen om godstransport. Vi har starta planlegginga av eit prosjekt som skal utvikle ei løysing for innrapportering av godsdata i SafeSeaNet Norway. Frå Statistisk Sentralbyrå, som er involvert i forprosjektet, får vi nødvendige bidrag som underlag til rapporteringskrav i systemet. SafeSeaNet Norway blir dermed vidareutvikla i retning av eit reelt Single Window system.

Tabell 15 Oppetid navigasjons- og meldetenester

| | 2017 | 2018 | 2019 | Krav |
|---------------------------------------|--------|-------|-------|---------------------|
| Oppetid DGPS i % | 99,8 % | 96,2% | 99,7% | 99,8% (siste to år) |
| Oppetid AIS- basestasjonar i % | 98,6 % | 98,6% | 99,7% | 99,5% (siste to år) |
| Tilgjengelgheit for EMSA LRIT webside | 99,8 % | 99,7% | 99,8% | 99,0% (siste to år) |
| Oppetid SafeSeaNet Norway i % | 99,4 % | 99,9% | 99,9% | 99,0% (siste to år) |

EU har godkjente ei ny forordning om European Maritime Single Window (EMSW). Forordninga har til hensikt å forbetre og forenkle skipsrapporteringa samt auke informasjonsutveksling innan EU og beskriver dei ulike rapporteringskrava. Det leggst opp til ein del felles EU komponentar, noko som vil få tekniske konsekvensar for SafeSeaNet Norway.

E-NAVIGASJON (DIGITALE SJØSIKKERHEITSTENESTER)

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.

Vi tek del i fleire prosjekt saman med norsk industri og forskingsmiljø for å prøve ut enkelte e-navigasjonsløyser, til dømes utvikling av anbefalte digitale ruter, vidareutvikling av bølge- og strømvarsel, SESAME II prosjektet og Open Bridge-prosjektet.

Vi har laga 278 anbefalte digitale seglingsruter langs kysten (routeinfo.no) – frå svenskegrensa til Stad. Desse referanserutene kan lastast ned til elektroniske kartsystem om bord i skip. Tenesta gir også navigatørar effektiv tilgang på lokale føresegnar i sjøtrafikkforskrifta og lospliktforskrifta. Før sommaren 2020 vil ruter for Vestlandet og Møre/Trøndelag bli lagt til. Målet er at tilrettelagt informasjon vil føre til auka effektivitet, betra sjøisikkerheit og reduserte utslepp til luft for skipfarten.

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, følgjer opp, fører tilsyn med og fastset sikringsnivå for hamner og hamneanlegg etter dette regelverket. For å styrke sikkerheitskulturen i hamnene og vidareutvikle samarbeidet med andre myndigheiter tek vi del i møter, øvingar og samlingar med relevante aktørar. Talet på sikringshendingar var 27, noko som er høgare enn i 2018 (21). Ingen av dei registrerte hendingane var av ein slik karakter at det maritime sikringsnivået vart heva. Det vart gjennomførte 226 tilsyn, som på same nivå som i 2018. Det er no 629 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 2019. Talet på tilsyn har vore stabilt dei siste åra. I 2019 gjennomførte vi 24 tilsyn, både varsla og ikkje. Vi ser at det framleis er hamneterminalar som ikkje følgjer regelverket, men dei rettar avvika når vi gir pålegg.

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. Programmet er vidareutvikla som planlagt i 2019.

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

Frå 2018 til 2019 er bruken av dei opne tenestene auka med nær 50 prosent og talet på brukarar har auka med 30 prosent. I den opne delen er tenestene Bølgevarsel, Fiskehelse og FiskInfo mest populære. Det er gjort mindre justeringar for å betre brukaropplevinga i portalen. Vi held på med prosjekt Arctic, som går ut på å utvikle nye og forbetra tenester basert på tenesta ArticWeb, ei teneste vi tok over frå den Danske Søfartsstyrelsen i 2018. Tenesta vil gi informasjon om istilhøre, vær, farar og annan trafikk til skipsfarten i nordområda inklusive Grønland, og forventast lansert første halvår 2020.

I den lukka delen er det først og fremst tenesta Felles ressursregistert (FRR) som er prioritert. Tenesta er utarbeida i samarbeid med mellom anna Direktoratet for samfunnssikkerhet 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. FRR brukast mellom anna dagleg av Hovedredningsentralane og av 110-sentralane i heile Noreg. Tenesta Sporing og samhandling gir operative etatar eit samla og felles situasjonsbilete av aktivitet på havet og langs kysten, og informasjonen som samlast inn nyttast mellom anna til å gjennomføre kontrollar, aksjonar og analysar. Ein analyse av tenesta viser eit betydeleg kvantitativt og kvalitativt gevinstpotensial.

STYRKAR TRAFIKK- OVERVAKINGA PÅ SVALBARD MED NYE AIS-BASESTASJONAR

Hausten 2019 sette Kystverket opp ein ny type solcelle- og vinddriven AIS-basestasjon på øya Prins Karls Forland, vest for Spitsbergen. Dette var første gang Kystverket etablerer ein AIS-basestasjon i eit område heilt utan infrastruktur.

Planen er å i løpet av 2020 sette opp ytterlegare seks tilsvarande sol- og vinddrivne AIS-basestasjonar på nordvestkysten og austsida av Spitsbergen. I tillegg er det mogeleg at ytterlegare to til tre slike basestasjonar blir sett opp i 2021.

– Det automatiske identifikasjonssystemet AIS er eit viktig overvåkingsverktøy i den nasjonale maritime beredskapen. Det gir oss og andre norske myndigheiter eit kontinuerleg oppdatert situasjonsbilette av skipstrafikken. Basestasjonene fangar opp AIS-signala frå skip opptil 40 nautiske mil ut frå kysten, i området frå Hornsund i sør til Amsterdamsøya i nord. Dei registrerar informasjon om skipa sin identitet, posisjon, fart og kurs, forklarar avdelingsdirektør Arve Dimmen i Kystverkets sjøisikkerheitsavdeling.

Kystverket sin sjøtrafikksentral i Vardø, NOR VTS, overvaker mellom anna farvatna rundt Svalbard. Sjøtrafikksentralen har registrert aukande trafikk på nordvestkysten av

Spitsbergen, spesielt av cruiseskip, forskningsfartøy og fiskerifartøy.

– Med nye AIS-basestasjonar får vi ei betre overvaking av risikotrafikken i dette området. Vi får oversikt over kvar passasjerfartøy og fartøy med farlig eller forureinande last er til eikvar tid. Det gir oss mogelegheita til å gi naudsynt assistanse eller å sette i verk skadereduserande tiltak til rett tid, forklarar Dimmen.

FÅR EIT BETRE MARITIMT SITUASJONSBILDE

AIS er eit tiltak i regjeringa sitt arbeid for å styrke den maritime sikkerheita og beredskapen. Utbygginga av AIS på Svalbard er ein del av gjennomføringa av Stortingsmelding 35 (2015-2016).

Det kontinuerleg oppdaterte situasjonsbiletet frå AIS styrkar mogelegheita for ei meir effektiv håndtering av ulykker og redningsaksjonar. Data frå Kystverkets AIS-basestasjonar blir mellom anna distribuert til Hovudredningsentralane, Sysselmannen og Kystvakta.

I dag blir det nytta overvåkingsdata frå AIS-satellittar og landbaserte AIS-basestasjonar som allereie er etablert på sørvestkysten av Spitsbergen. AIS-satellittane går i bane rundt jorda og registrerar skipa kvar gang dei passerer over Svalbard, medan landbasert AIS gir kontinuerleg oppdatert informasjon om skipa sine seglasar.

98,7% av dei spurde meiner at AIS har høy nytteverdi. På spørsmål om kva som kan forbetras, går «brukarvennlegheit» igjen.
Frå brukarundersøkinga 2019



AIS-basestasjonen som blei sett opp i 2019 på øya Prins Karls Forland, vest for Spitsbergen.
(Foto: Anne Grethe Nilsen/Kystverket)

MILJØVENNLEG INFRASTRUKTUR

Dette er dei første sol- og vindenergidrivne AIS-basestasjonane i Noreg. Basestasjonane er utvikla av Kongsberg Seatex og er laga spesielt for å nyttast på stadar utan infrastruktur som straum og elektroniske kommunikasjonstenester, og der det er viktig å ta spesielle omsyn til natur og miljø.

– For Kystverket er dette eit unikt og banebrytande prosjekt. I to år har vi testa ut ulike tekniske løysingar som gjer det mogeleg å drifte basestasjonane i isolerte, ekstremt

vêrharde og miljøfølsomme område, der det ikkje fins nokon form for eksisterande infrastruktur. Dei nye basestasjonane skal driftast på vind og sol og blir 100 prosent utsleppsfri, fortel Dimmen.

PLANLEGG FOR AUKANDE SKIPSTRAFIKK

– Trendar for Svalbard i seinare år viser at cruiseskipa blir stadig større og tar fleire passasjerar. AIS er eit viktig sjøsikkerheitstiltak for å imøtekomme den aukande skipstrafikken på Svalbard, og gir

også nødvendig informasjon dersom vi skal regulere trafikken sterkare enn i dag, seier sjøsikkerheitsdirektøren.

I Kystverkets sjøsikkerheitsanalyse frå 2014 er utbygging av landbasert AIS på Svalbard omtalt som eit risikoreduserande tiltak med høg effekt og nytteverdi i forebygginga av grunnstøytningar og kollisjonar. Utbygginga av landbasert AIS på Svalbard er ein del av Kystverkets langsiktige sjøsikkerheitsarbeid.

– Målet vårt er å ha eit like godt bilete over skipstrafikken i farvatna ved Svalbard, som det vi har langs kysten av fastlands-Noreg, avsluttar Dimmen.

HAVBASE

Havbase er Kystverket si kartløyning for overvaking av utslepp frå skipstrafikk i dei norske havområde.

Havbase nyttar informasjon frå AIS om kvart einaste skip si hastigheit og retning medan dei seglar og oppheld seg i norske havområde.

AIS-data blir kopla med skipsdata om skipet sin storleik, motorkraft og liknande, og til saman gir dette eit tall på utslepp av CO₂, NO_x, svevestøv og anna.

Resultata blir publiserte kvar månad på Havbase.no for femten ulike skipstypar og sju storleikskategoriar.



93,22% er «ganske einig» til «særs einig» i at Kystverket bidrar sterkt til reduksjon av negative miljøkonsekvensar langs kysten.
Frå brukarundersøkinga 2019

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 | Resultat 2019 |
|--|---|---|--|
| Redusere klimagassutslepp i tråd med Norge sine klimamål | Endring i klimagassutslepp frå transportsektoren målt i CO ₂ -ekvivalentar, frå sjøtransporten | Reduksjon på 190 000 CO ₂ -ekvivalentar (frå 2016 til 2017) ² | Auke på 93 000 CO ₂ -ekvivalentar (frå 2017 til 2018) |
| Bidra til å oppfylle nasjonale mål for rein luft og støy | Tal på byar som overskrid nasjonalt mål for NO ₂ ¹ | - | - |
| | Tal på byar med overskrid nasjonalt mål for PM ₁₀ ¹ | - | - |
| | Tal på personar utsett for innandørs støynivå over 38 dB | 0 | 0 |
| Avgrense tap av naturmangfald | Utbetring av konflikter mellom naturmangfaldet og transportnettet | 0 | 0 |

1) Ingen der sjøtransport/hamn er vesentleg kjelde, Miljødirektoratet rapporterer på generell luftkvalitet.
2) SSB har oppjustert utsleppstala for 2017, reduksjonen stemmer derfor ikkje med tal i Årsmeldinga for 2018.

Tal for klimagassutslepp 2019 er ikkje klare enno, og analysen er derfor basert på tal frå 2018.

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

Det er ikkje gitt øyremerka løyvingar til hovudmål 3 klima og miljø, men ordningar som tilskot til godsoverføring og fritak i losberedskapsavgifta for skip som når krava i Environmental Ship Index medverkar til å redusere klimagassutslepp, luftforureining og støy frå godstransport.

Kunnskapsgrunnlaget og kompetansen om sjøtransporten og hamnene sin påverknad på klima og miljø blir stadig betre. I 2019 har vi medverka i arbeidet med Klimakur 2030 gjennom utgreiing av tiltak, barrierar og verkemiddel for å redusere klimagassutslepp frå innanriks sjøfart og fiske.

Det blir 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 frå 2016 blir i hovudsak ført vidare.



Ferjekaia på Lote med ladetårn og elektrisk ferje.
(Foto: Einar Bjørshol/Kystverket)

KLIMAGASSUTSLEPP

UTSLEPP OG TEKNOLOGIUTVIKLING I SEKTOREN

Etter at klimagassutsleppa frå innanriks sjøfart og fiske gjekk jamt nedover frå 2012 til 2017, var det i 2018 ei svak auke på 93 000 tonn CO₂-ekvivalenter eller tre prosent, ifølgje Statistisk sentralbyrå (SSB) sitt klimagassrekneskap. SSBs statistikk inneheld ikkje informasjon om kva skipstypar og bruksområde som har redusert sine utslepp, og det er derfor vanskeleg å seie noko sikkert om årsaka til endringane. Aktiviteten i norsk økonomisk sone målt i utsegla distanse auka med 2,9 prosent frå 2017 til 2018. Det har særleg vore ei auke i aktiviteten innan segmenta passasjerskip, fiskefartøy, offshoreskip og cruiseskip. Ein gradvis reduksjon talet på skip i opplag tyder også på ei auke i aktiviteten i offshoresegmentet.

Sjølvsamt om AIS-baserte utsleppstal frå Havbase ikkje blir nytta i SSB sin klimagassrekneskap, er det likevel etterspurnad etter utsleppstala som grunnlag for klimatilaksanalysar og for å følgje opp utviklinga i utslepp for ulike skipstypar. Vi har derfor arbeida med å utvikle ein eigen berekningsmodell for Havbase basert på ein open metodikk. Det er forventa at dette vil heve kvaliteten på berekningane av utslepp og gjere kunnskapsgrunnlaget meir etterprøvbart enn under dagens løysing der DNV GL står for berekningane. Vi tek sikte på å sette i drift nye Havbase i løpet av våren 2020.

Talet på skip i norske farvatn som bruker låg- eller nullutsleppsteknologi held fram med å auke. I 2019 var det

67 skip med heilelektrisk eller batterihybrid framdrift og 69 skip med LNG-framdrift i norske farvatn. Vi har ikkje tal for 2018, men tilsvarande tal for 2017 var forholdssvis 25 batteriskip og 59 LNG-skip. Talet på unike skip i norske farvatn har auka dei siste åra slik at delen skip med låg- eller nullutsleppsteknologi i dag ligg på om lag to prosent. Innan ferjesegmentet er det ein trend at LNG-ferjer blir bygde om til batteridrift eller blir selde til utlandet. Dette bidreg ikkje til å auke talet på fartøy med låg- eller nullutsleppsteknologi, men klimagassutsleppa frå skipa blir betydelig lågare.

Vi har kartlagt og samla inn teknisk informasjon om operative infrastrukturanlegg for alternative drivstoff og energikjelder i sjøfarten. Per 2019 er det registrert 92 landstraumanlegg, 13 ladeanlegg for ferjer, ti LNG-bunkringsanlegg og eitt metanolbunkringsanlegg. Landstraumanlegga er eigde av både private og offentlege aktørar. Ladeanlegga for ferjer er i hovudsak eigde av reiarlaga som handterer dei respektive ferjesambanda, medan bunkringsanlegga for LNG og metanol berre er eigde av private aktørar. Data er offentleg tilgjengelege gjennom ei kartløyning på <http://lavutslepp.kystverket.no/>. Vi ser på om desse opplysningane kan integrerast i meldetenesta SafeSeaNet Norway slik at det kan bli lettare for skip å velje klima- og miljøvenlege løysingar ved anløp til hamn.

Eit tiltak som stimulerer til ein meir miljøvenleg sjøfart er fritak i losberedskapsavgifta for skip som er større enn 8 000 BT og som oppnår ein score på 50 eller meir i Environmental Ship Index. I 2019 fekk 61 skip miljørabatt til ein verdi av 21,5 millionar kroner. Dette er ei auke frå 44 skip i 2018 og 36 skip i 2017. Skipa som fekk miljørabatt er av typen cruise (5), passasjer/Ro-Ro (3), lasteskip (12), offshorefartøy (17) og tankskip (24).



Kystverket har i 2019 fått testa ut egne ressursar og system for å kunne bidra i arbeidet med rydding av marin forsøpling.
(Foto: Gro Kibsgaard-Petersen/Kystverket)

KLIMAGASSUTSLEPP I EIGA VERKSEMD

Dei siste åra er fartøya i tilbringartenesta fornya, og i 2019 vart dei siste losbåtane frå 1980- og 1990-talet selt. Flåten består no av 25 losbåtar bygde på 2000-talet, der ni er kjøpt etter 2017. Ein konsekvens av dette er at gjennomsnittleg drivstofforbruk målt i liter diesel per nautisk mil har gått ned med 25 prosent frå juli 2016 til desember 2019. Eit anna tiltak med klimaeffekt er å flytte losstasjonane nærare losbordingsfelta. Ved Fredrikstad losstasjon har dette ført til ein årleg reduksjon i klimagassutsleppa på 97 tonn CO₂. Samla utslepp frå tilbringartenesta er rekna til om lag 7 400 tonn CO₂ i 2019.

Lostenesta held fram med å fase inn elbiler ved losstasjonane som erstatning for bruk av drosjer. Det er no 13 elbiler i drift, og så langt har dette ført til reduserte klimagassutslepp på om lag 25 tonn CO₂.

OV Ryvingen, det nyaste multifunksjonsfartøyet vårt, har vore i ordinær drift i store delar av året. Båten er eit såkalla hybridfartøy, og ein kan velje mellom å segle på rein batterikraft, på diesel, eller ein kombinasjon av desse. Ein brann om bord i batteriferja MF Ytterøyningen gjorde at vi ikkje kunne bruke batteria i om lag to månader medan batteriproducenten undersøkte årsaka til brannen. OV Ryvingen sitt CO₂-utslepp per nautiske mil er 45 prosent lågare enn dei dieseldrivne multifunksjonsfartøya våre OV Skomvær og OV Utvær. NO_x-utsleppa til Ryvingen var 57 prosent lågare i 2019 enn for OV Skomvær og OV Utvær – og heile 82 prosent lågare enn MS Villa, som OV Ryvingen har erstatta. Dei samla utsleppa frå fartøya våre var på om lag 5 500 tonn CO₂ i 2019.

Alle fartøya i slepeberedskap kan koplast til landstraum. Tala viser ein reduksjon i utsleppa på 120 tonn CO₂, men dette talet inkluderer berre dei fartøya som Kystverket held drivstoff for. Reduksjonen skuldast i hovudsak skifte til ein mindre båt på Vestlandet.

Sidan 2018 har vi krevd rekneskap over forbruk av fossilt drivstoff i utbyggingsprosjekta våre, og tala viser samla klimagassutslepp på om lag 4 400 tonn CO₂ i 2019. Vi stiller også miljøkrav til maskinparken som entreprenøren nyttar i prosjekta, men vi kan ikkje krevje at store og kostbare maskiner skiftast ut med meir miljøvenlege. Vi har gjort forsøk i 2019 der vi vektta pris 70 prosent og miljø 30 prosent ved tildeling av kontrakt, men prosjektet vart vesentlig dyrare dersom tilbydaren som leverte best på miljø fekk kontrakten.

Størstedelen av utsleppa frå utbyggingsprosjekta våre er direkte utslepp frå anleggsmaskiner. Det er relativt liten bruk av byggematerial som har indirekte klimagassutslepp, slik som betong. Fornying av navigasjonsinstallasjonane er med på å redusere dei indirekte klimagassutsleppa gjennom å redusere behovet for vedlikehald og ved å nytte nye byggematerial som er mindre energikrevjande enn dei gamle.

I arbeidet med klimatilpassing samarbeider vi med andre relevante aktørar, både ved utarbeiding av kunnskapsgrunnlag og i samband med førebygging, varsling og handtering av hendingar. Vi tar høgde for dei varsla klimaendringane i planlegginga, utviklinga, utbygginga, drifta og vedlikehaldet av infrastrukturen. Kystverket arbeider med å styrke vår rolle i planmedvirkninga, medrekna å ivareta klimatilpassing i planlegginga. Dette krev kompetanseheving, auka ressursbruk og tettare kontakt med relevante aktørar.

NATURMANGFALD

Det er ikkje registrert farleis- eller hamneprosjekt med stor negativ konsekvens eller konflikt med naturmiljøet – og det er ikkje venta langvarig negativ påverknad frå prosjekt som har vorte gjennomførte i 2019.

I samband med prosjektet innsegling Ålesund vart det gjort ein test av effektane av boblegardin for å redusere undersjøisk støy og trykkbølger frå sprenging. Dei foreløpige resultatane viser at boblegardina har ein klar dempende effekt. Resultatane kan til dømes brukast ved modellering av støy under vatn når ein skal planlegge eit mest mogleg skånsamt sprengingsarbeid.

ANDRE MILJØTILTAK

Samferdselsdepartementet har ikkje gitt oppdrag om å bruke ressursar og innsats retta mot marin forsøpling, men har bedt oss konkretisere korleis kompetansen og infrastrukturen vår kan bli brukt og utvikla til å handtere forsøplinga. Det vart derfor arrangert sju ryddeaksjonar, der erfaringa vi har frå oljevernaksjonar vart nytta på nye område, for å kartlegge korleis ressursane våre best kan gjere nytte i dette arbeidet. Evalueringa syner at vi har verktøy og infrastruktur som eignar seg til dette føremålet. Senter for oljevern og marint miljø tok del i prosjektet.

Positivt plastrekneskap er standardkrav i kontraktane som gjeld utbyggingsprosjekta. Med det meiner vi at entreprenøren skal dokumentere at han har samla opp meir plast enn kva som vart tilført til sjø i prosjektet.

Det er fleire statlege aktørar som har ulike ansvarsområde knytt til kunnskapsgrunnlaget og tiltak for å redusere mikro- og makroplastforureininga frå sjøtransporten. Kystverket vurderer at dette vil krevje ei rolleavklaring på departementsnivå, men har ikkje hatt kapasitet til å førebu og følgje opp saka i 2019.

I samband med utdjuvingsprosjekta i Brevikbotn, Sandnessjøen og Ålesund blei til saman 2 445 kubikkmeter forureina sediment handsama i tråd med mudre- og dumpeløyve.

Vi har rydda opp gamle batteri rundt navigasjons-innretningane, og det vart funne 545 batteri – noko som svarer til om lag sju tonn avfall.

Det er gjort fleire saneringar av kvikksølv ved fyrstasjonar, og vi har fått på plass system for overvaking av verdier i luft.



TESTA EIGNE RESSURSAR FOR

I 2019 fjerna kystverktilsette 20–25 tonn søppel frå strandsona i sju ulike strandryddeaksjonar. Gjennom aksjonane fekk Kystverket testa ut eigne ressursar og system for å profesjonalisere rydding av marin forsøpling, og markerte samtidig at etaten kan vere ein bidragsytar i dette viktige arbeidet.

Ryddesaksjonane var spreidd langs heile kysten, frå Honningsvåg i nord, til Arendal i sør – og i all hovudsak på lokasjonar som ikkje er lett tilgjengelege. Forutan dei direkte miljømessige gevinstane med å få fjerna

søppel, vart aksjonane nytta til å kartlegge korleis Kystverket best kan gjere seg nytte av eigne ressursar i arbeidet med å fjerne plastsøppel. I tillegg til etaten sine eigne fartøy har også slepebåtar og Kystverket sitt overvåkingsfly vore i aksjon.

HAR EIGNA RESSURSAR TIL SLIKE FØREMÅL

– Vi ser at utfordringane med marin forsøpling brer om seg, og vi må alle ta del i denne viktige dugnaden. Kystverket kan fylle ei viktig rolle i dette arbeidet, særleg operativt, og spesielt i område som er vanskeleg tilgjengelege. Vi har fartøy langs heile kysten som er spesialbygd for slike formål, fortel kystdirektør Einar Vik Arset, som også gler seg over oppslutninga aksjonane fekk blant etaten sine tilsette.



Kystverktilsette i Honningsvåg rydda nesten 8 tonn søppel like ved Nordkapp. (Foto: Kystverket)

RYDDING AV MARIN FORSØPLING

– Til saman var om lag 200 av våre folk, både operativt og administrativt personell, i aksjon. Dei viste både entusiasme og eit ekte miljøengasjement, fortel han.

TAR ANSVAR

Strandrydding er i dag ei blanding av både frivillige, offentlege, halvprofesjonelle og engasjement frå ulike lag og foreningar. Kystverket er til stades langs heile kysten, og kan i framtida bidra til kontinuitet i dette arbeidet.

– Som miljøetat jobbar vi for ei rein og ryddig kystlinje. Å fjerne plasticsøppel ligg naturleg til visjonen vår om å utvikle havområda til verdas sikraste og reinaste. Desse ryddeaksjonane markerer at Kystverket har verktøy som kan gjere stor nytte i dette viktige arbeidet, slår Arset fast.

Beredskapssenteret til Kystverket var tungt involvert i både planlegging, organisering, gjennomføring og evaluering av aksjonane. Noko av formålet med aksjonane var også å erfare og lære om korleis aksjonsorganisasjonen i etaten kan nyttast ved handtering av marint søppel. Utgangspunktet var nemleg at strandsøppel og anna marint plastavfall skal kunne ryddast med same planlegging og gjennomføring som ein strandaksjon med foreining frå olje.

ØNSKER MEIR SAMARBEID

Under strandryddeaksjonane har Kystverket derfor samarbeidd med ei rekke aktørar, både små og store. – Vi ønsker å bidra til godt samarbeid og gode partnerskap, både med andre etatar, organisasjonar og frivillige langs kysten for å løyse desse utfordringane. Vi må rett og slett spele kvarandre gode for å gjere ein størst mogleg forskjell, understrekar kystdirektøren.

HOVUDMÅL 4 – BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

95,62% er «ganske einig» til «særs einig» i at Kystverket forhindrar og avgrensar miljøskade ved akutt forureining. Frå brukarundersøkinga 2019

MÅL

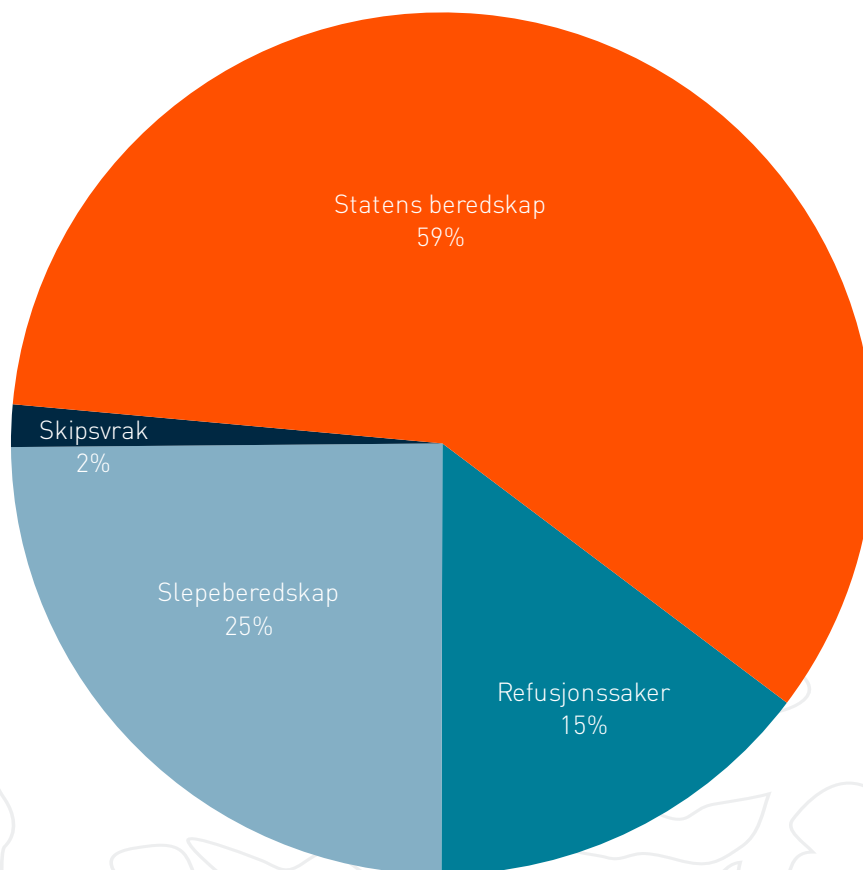
Hindre og avgrense miljøskade ved akutt forureining, eller fare for akutt forureining.

| Etappemål | Indikator | Resultat 2017 | Resultat 2018 | Resultat 2019 | Mål |
|---|---|---------------|---------------|---------------|-------|
| Effektiv handtering av akutte hendingar med forureining | Årleg trening, kurs eller øving av Kystverket sine depotstyrkar | 71% | 87% | 83% | 80% |
| | Årleg trening av fartøy som inngår i statleg beredskap mot forureining | 88,5% | 86% | 84% | 80% |
| | Beredskapsressursane skal vere operativt tilgjengelege | 100% | 99% | 97% | 90% |
| | Operativ tilgjengelegheit på fartøy i statleg slepeberedskap | 100% | 99% | 100% | 98% |
| Hindre og avgrense miljøskadelege utslepp frå skipsvrak | Alle skipsvrak som utgjer ein høg risiko for miljøskade skal ha overvakingstiltak | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | Ingen alvorlege miljøskadelege utslepp frå skipsvrak med overvakingstiltak | Ingen | Ingen | Ingen | Ingen |

Vi tek vare på staten sitt ansvar for beredskap mot akutt forureining på sjø og land – både på fastlandet og på Svalbard, og skal sørge for at privat, kommunal og statleg beredskap samordnast i eit nasjonalt beredskapssystem. Akutt forureining skal identifiserast og førebyggast, og vi skal sjå til at ansvarleg forureinar set i verk nødvendige tiltak når slike hendingar skjer

og vi fører tilsyn med handsaminga. 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.

Figur 13 Ressursbruk - hovudmål 4 – beredskap mot akutt forureining





Oljevernaksjon ved havaristen KNM Helge Ingstad.
(Foto Mats Blindheim/Kystverket)

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 og Miljørisiko- og beredskapsanalysen for Svalbard og Jan Mayen frå 2014 er styrande for dimensjoneringa beredskapen.

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 følgje opp og handtere hendingar med akutt forureining på rett måte og redusere negative miljøeffektar. Slepeberedskapen utgjorde 25 prosent av ressursbruken, og er eit av dei viktigaste tiltaka for å førebygge alvorlege hendingar med akutt forureining.

Vi tok i mot om lag 1 000 meldingar om hendingar, og i overkant 600 av desse førte til akutt forureining. Tal på meldingar om akutt forureining på sjø var i overkant av 200.

Det har ikkje skjedd større hendingar i 2019, men året var prega av oppfølginga av dei to store hendingane i 2018 – den statlege aksjonen knytt til kollisjonen mellom KNM Helge Ingstad og tankskipet Sola TS i Hjeltefjorden og trålararen Northguider si grunnstøyting i Hinlopenstredet på Svalbard. Det har ikkje skjedd alvorleg akutt forureining ved desse hendingane. Aksjonane førte til at nokre planlagde aktivitetar vart utsatt eller kansellert, men utan at dette har påverka beredskapevna i stor grad.

Riksrevisjonen sin forvaltningsrevisjon av myndigheitene sitt arbeid med å ta i vare miljø og fiskeri ved petroleumsverksemda i nordområda, som vart lagt fram i mars, peiker mellom anna på fleire forbetringar innan vårt ansvarsområde. Status i arbeidet med å følgje opp desse er det gjort greie for i brev til Samferdselsdepartementet.

STATLEG BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

Omfanget og lokaliseringa av den statlege beredskapen mot akutt forureining bygger på kunnskap om miljørisiko for akutte oljeutslepp frå skipstrafikken i norske farvatn. Det går føre eit kontinuerleg arbeid for å sikre best mogleg kunnskap om storleiken på beredskapen. Hendingar, både nasjonale og internasjonale, blir analysert og evaluert, og betringstiltak blir utarbeida og sett i verk.

Vi utviklar stadig nye verktøy og metodar for å avdekke og påvise endring i risiko. Eit døme er verktøyet AISyRISK som bereknar og kartlegg område med høg risiko for uhell med skip. Denne informasjonen kan koplast mot data over miljøfølsomme område og berekne miljørisikoen ved ulike typar uhell og nyttast i vurderingar om dagens beredskap er rett dimensjonert, plassert på rett stad og har riktige responstider. Verktøyet for berekning av miljørisiko (ENVIRisk) vil vere ferdig i 2020. Vi har også utvikla eit verktøy som viser kor mange dagar i året ulike metodar som nyttast for å avgrense skadane frå olje er god egna, kan brukast eller ikkje er egna.

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, formidling av kunnskap om statleg beredskap og å synleggjere vårt mynde, har vi deltatt i ei rekke øvingar og på 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. Det har vore eit særskild fokus på å øve Kystvakta sitt personell og fartøy som frå 2020 skal overta den operative utføringa av statleg slepeberedskap.

For å auke effektiviteten og betre kvaliteten på trening, kurs og øvingar for våre samarbeidspartnarar er det laga ein digital kompetanseportal. Portalen gir mellom anna oversikt over eigentrening og treningsnivå.

Ny beredskapsplan for statleg aksjonsleiing vart sett i verk 1. september 2019, og det ligg no føre eit oppdatert, forenkla og meir tilpassa planverk. Administrativ rettleiar for kommunar og IUA ved akutt forureining er revidert.

Materiell som nyttast er plassert i depot og på fartøy langs kysten. Dei siste åra er utstyret samla i færre og meir mobile depotløyserar. Vi har no 15 depot lokaliseringar og det er ikkje planlagt ytterlegare reduksjonar. I samarbeid med Sysselmannen er det gjort ei utgreiing om depotet på Svalbard, og anbefalinga er at dette blir utvida.

HANDTERING AV AKUTT FORUREINING I ISLAGDE FARVATN

Dei siste åra 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, både i eigen regi og i samarbeid med andre aktørar innan beredskap, for å bygge kompetanse og kapasitet for handtering av akutt forureining i islagde farvatn. Det er også gjort ei rekke investeringar.

Hendinga med trålarer Northguider har gitt mykje nyttig kunnskap og erfaring om gjennomføring av aksjonar under ekstreme tilhøve i mørketida. Som ein konsekvens av dette vil det blir gjort endringar i utstyr, kapasitetar på fartøya KV Svalbard og Polarsyssel og i måten aksjonar blir leia.

Vi har behov for større lagerkapasitet og eit lokale for aksjonsleiing og for kurs og øving av mannskap på Svalbard, og tek derfor del i Sysselmannen sitt arbeid med ei nytt statleg beredskapssenter på Svalbard. Arbeidet med senteret har tatt lengre tid enn planlagt då ein skredrapport viste at planlagt lokalitet var ueigna.

I samarbeid med Sysselmannen held vi på å greie ut problemstillingar knytt til omlasting av drivstoff og fiskeprodukt mellom fartøy i farvatnet rundt Svalbard. Rapporten vil vere klar første halvdel av 2020.

FARTØY I OLJEVERN – OG SLEPEBEREDSKAP

Den samla beredskapen består av våre 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 treni i løpet av året og at 98 prosent av desse er operativt tilgjengeleg. I 2019 vart 84 prosent treni og tilgangen var 97 prosent. Beredskapen knytt til

desse ressursane er i tråd med krava og måloppnåinga er god.

Slepeberedskapen har i 2019 bestått av fire fartøy – eitt frå Kystvakta og tre frå private aktørar. Kystvakta tek over den operative utføringa av den statlege slepeberedskapen frå 2020. Kystverket er framleis ansvarleg mynde.

HENDINGAR

I 2019 vart 1 023 uønskete hendingar meldt til Kystverket, og av desse var 608 med forureining. Talet på uønskete hendingar er om lag på nivå med tidlegare år.

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

| | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|-------|-------|-------|
| Tal på hendingar meldt til Kystverket | 1 293 | 1 123 | 1 023 |
| Tal på hendingar med utslepp ¹ | 596 | 596 | 608 |
| • Hendingar knytt til skip | 114 | 106 | 94 |
| • Landbaserte hendingar | 332 | 365 | 384 |
| • Ikkje identifiserte oljeflak frå ukjente kjelder | 96 | 86 | 87 |
| • Hendingar knytt til offshoreaktivitet | 66 | 54 | 41 |
| • Anna | 0 | 0 | 0 |
| Tal på statlege aksjoner | 1 | 1 | 0 |

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 registrert med fleire typar hending.

Det er ein liten nedgang i tal på melde hendingar, og årsaka er mellom anna endring i rutinar for filtrering av satellittbilete med oljedeteksjon og loggføring av drivande gjenstandar som ikkje utgjør fare for akutt forureining.

Hendinga med KNM Helge Ingstad i 2018 resulterte i ein statleg aksjon der Kystverket var forureiningsmyndigheit og leia oljevernaksjonen frå hendinga skjedde til vraket vart fjerna i mars 2019. Aksjonen gav mykje læring og erfaring. I ettertid er aksjonen evaluert, ressursane ført tilbake til beredskap, nytt utstyr er kjøpt inn og det er utarbeidd refusjonskrav.

Hendinga med trålarer MV Northguider på Svalbard i romjula 2018 førte ikkje til ein statleg aksjon, men vi har ført tilsyn med arbeidet med tømning av olje og andre produkt som kunne føre til forureining. Reiarlaget har fått pålegg om å fjerne vraket og arbeidet vart starta opp i august 2019. Vêr- og isforhold hindra arbeidet, og fjerninga av fartøyet er utsatt til 2020.

I mars 2019 var det to samtidige hendingar på Hustadvika, Møre og Romsdal (MS Viking Sky og MS Hagland Captain). Desse førte ikkje til akutt

TAR I BRUK DRONAR

Vi har kjøpt dronar som skal brukast i samarbeid med Kystvakta, Sjøfartsdirektoratet og Direktoratet for atomikkerhet og stråling (Strålevernet).

Dronane er plasserte på Kystvakta sine fartøy – og Kystvakta vil stå for den daglege drifta og bruke dei i fiskerioppsyn, SAR-operasjonar og ved bistand til politi og Hovudredningsentralane. Vi vil bruke dei i oljevernaksjonar for å kartlegge oljen si spreining, halde oversikt over utplassert lensemateriell og til å rettleie ressursane i samband med opptak av olje. Strålevernet og Sjøfartsdirektoratet vil utstyre dronane med sensorar som kan måle radioaktiv stråling og utslipp av svovel.

forureining og det vart ikkje satt i verk statleg aksjon. Det er gjort ei evaluering av Kystverket si involvering i desse hendingane, og rapport vart sendt Samferdselsdepartementet i desember 2019.

FLY- OG SATELLITTOVERVAKING

Satellittar og flyet vårt overvakar sjøområda jamleg, og ved hendingar blir ressursane nytta til å kartlegge oljen si utbreiing og spreining. Flyet overvakar også ei rekke kjende skipsvrak frå andre 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. To av operatørane i flyet er tilsett i Kystverket.

I 2019 flaug flyet totalt 916 timar, noko som er om lag same nivå som i 2018. Vi har mottatt 1 690 satellittbilete, og 1 146 av desse viser mogleg oljeforureining.

REFUSJONSSAKER

Det er ansvarleg forureinar som skal dekke kostnadane som oppstår når staten aksjonerer for å hindre forureining eller avgrense verknaden av den.

Staten har dei siste åra vore involvert i fleire rettsprosessar som følgje av refusjonskrav der den ansvarlege og staten har vore ueinige om kravet. Dei fleste av desse er no avslutta, dommane er rettskraftige og sakene er gjort opp. Fordeling av avgrensingsfond i samband med krava etter hendingane med Full City og Server er ikkje endeleg avgjort. Det er framleis uteståande krav etter hendingane med Krasnoselsk og Petrozavodsk.

Krav etter hendinga med KNM Helge Ingstad er berekna og gjort opp. Det er sendt krav etter hendinga med

MS Northguider, men saka er satt på vent fram til vrakfjerninga er gjennomført. Eit krav etter hendinga med trålaren Bukhta Navezdnik, som brann ved kai i Tromsø, er under arbeid.

Samla uteståande refusjonskrav er 224,5 millionar kroner, og dette er ein nedgang på 66,5 millionar kroner frå 2018. Av desse er 130 millionar kroner førebelst innbetalt i Server-saka.

SKIPSVRAK

Skipsvraka med størst risiko for utslipp av olje blir regelmessig overvaka. I 2019 er elleve 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.

Det er gitt pålegg om fjerning av vraka KNM Helge Ingstad, MV Server, MS Northguider, MS Osfjord og Bhukta Neazdnik. Alle, bortsett frå Northguider, er fjerna.

U-864

Støttefyllinga ved vrakdelane av U-864 vart etablert i 2016, og sidan er fyllinga og miljøet rundt overvaka. Havforskningsinstituttet overvakar miljøet på og i nærleiken av vraket, og resultatata viser lite kvikksølvforureining i fisk og skaldyr. Verdiane er på same nivå som elles i kyststraumen på Vestlandet.

Etter eit forprosjekt anbefalte Kystverket i 2014 at vraket burde dekkast til. Det er i 2019 gjort ei ekstern vurdering av om det har kome ny informasjon eller teknologi som tilseie ei endra miljørisikovurdering av heving av heile eller delar av lasta samanlikna med tildekking. Vi har svart på merknadane frå denne rapporten til Samferdselsdepartementet.



Ei av dronene som skal nyttast i oljevernaksjonar.
(Foto: Ove Njåten/Kystverket)

SENTER FOR OLJE- VERN OG MARINT MILJØ

Vi har trekt Senter for oljevern og marint miljø (SOMM) inn på dei nasjonale og internasjonale arenaane der dette er naturleg. I samarbeid har vi kartlagt kompetansebehov og kompetansehol innan oljevern, arrangert ein konferanse for aktørar innan oljevern og utvikla ein «strandapp» som kan brukast til å registrere, planlegge og rapportere rydding av marin søppel.

I samarbeid har vi også laga ei utgreiing om etablering av testfasilitetar for oljevern og marin forsøpling. I desember vart det politisk bestemt at testfasilitetane skal leggast til Fiskebøl i Lofoten.

INTERNASJONALT ARBEID

Vi tek i vare norske interesser gjennom internasjonale forpliktande samarbeidsavtalar som Arktisk oljevernavtale, BONN-avtalen, Københavnavtalen, Noreg-Russland avtalen og gjennom EU og IMO. I tillegg har vi samarbeidsavtalar med både den amerikanske og den kanadiske Kystvakta og er med i Norad sitt program «Olje for utvikling». Felles for alle desse avtalane er at dei skapar internasjonalt samarbeid og utveksling av kunnskap og erfaring innan temaet beredskap mot akutt forureining.

Vi deltek ikkje i utforming av regelverk i EU og IMO, men er involvert i utarbeidinga av internasjonale retningslinjer. I IMO har vi mellom anna leia arbeidet med å utvikle retningslinjer for implementering av OPRC-konvensjonen (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation). I EU leier vi arbeidet med å utvikle HMS-retningslinjer for oljevernaksjonar og deltek i

arbeidet med ein rettleiar for handtering av skip i nød som treng tilgang til nødhamn.

Som oppfølging av Københavnavtalen og Noreg-Russland avtalen blir det årlig gjennomført øvingar. Desse øvingane er nyttige som førebuing til aksjonar der landa må hjelpe kvarandre når det skjer større utslipp.

I ministermøtet for Bonn-avtalen i oktober vart det mellom anna lagt fram ei trend analyse som viser utviklinga til skipsfarten i Nordsjøområdet, utviklinga for sjøbaserte vindmøller og andre forhold som har tyding for skipsfarten og olje- og gassverksemda i Nordsjøen. Denne informasjonen er nyttig for vårt arbeid for framkome, transportsikkerheit og beredskap mot akutt forureining. Noreg – ved Kystverket – er formann for BONN-avtalen i 2019 og 2020.

Sluttrapport etter prosjekt SCOPE2017 er ferdig og tilskotet frå EU er utbetalt. Som ei oppfølging av erfaringane frå prosjektet vart det sendt søknad til EU om støtte til eit nytt FoU prosjekt – IMAROS (Improving response capacities and understanding the environmental impacts of new generation low sulphur MARine fuel Oil Spills). I prosjektet vil vi kartlegge bruk av nye drivstofftypar og undersøke eigenskapande deira ved ein eventuell oljevernaksjon. EU har løyvd 750 000 euro til prosjektet, som starta opp 01.01.2020.

Som ein del av NORAD sitt program «Olje for utvikling» bidreg vi mellom anna i arbeidet med å lage og implementere nye nasjonale beredskapsplanar for dei einskilde utviklingslanda som er med. Vi har institusjonsavtalar med Uganda og Myanmar, og arbeider med å få på plass avtalar med Kenya og Mosambik og forlenging av avtalen med Tanzania. Vi har tatt del i arbeidet med landprogrammer for Colombia, Cuba og Benin. Vi ser at arbeidet gir gode resultat – deltakarlanda har fått ei betre forståing for utfordringane knytt til beredskap, verdien av gode nasjonale planverk og internasjonalt samarbeid.



STORE UTFORDRINGAR MED

Like før nyttårsaftan 2018 grunnstøytte trålarer Northguider i Hinlopenstretet på Svalbard. Arbeidet med å redusere miljøkonsekvensane blei gjort i kalde og vanskelege forhold, midtvinters, i mørketid, med mykje dravis og stadige oppdukkande polare lågtrykk. Vêrforholda skapte også utfordringar for arbeidet med å fjerne havaristen i 2019.

Kystverket vart raskt informert om situasjonen, og mobiliserte nødvendige ressursar. Kort tid etter hendinga var personell frå Kystverket på plass på Svalbard saman med Kystvakta, reiar, bergingsselskap og forsikringsselskap. Først vart mannskapet på 14 menneske evakuerte i ein utfordrande operasjon med redningshelikoptera til Sysselmannen, og like etter sette

Kystverket i gang arbeidet sitt. Skipseigaren fekk pålegg om å fjerne skipet, og om å sette i verk tiltak mot akutt forureining.

– Dersom ansvarleg forureinar ikkje er i stand til å aksjonere sjølv kan Kystverket ta over aksjonsansvaret, altså setja i gang statleg aksjon. Det var ikkje nødvendig i dette tilfellet, fortel avdelingsdirektør i Kystverkets beredskapsavdeling, Johan Marius Ly.

Sjølv om ikkje statleg aksjon vart sett i verk, var Kystverket og Kystvakta nøyde til å bidra med ressursar.

– Svalbard ligg så langt nord og så langt unna tilgjengelege ressursar at det var heilt nødvendig, seier Ly.

SAMARBEID MELLOM AKTØRANE

Godt samarbeid mellom fleire aktørar førte til ein vellykka tømmeoperasjon der risikoen for forureining vart redusert til det minimale. Å fjerne sjølve trålarer viste



Northguider havarerte ved Svalbard.
(Foto: Kystvakten/Kystverket)

HAVARIST I ARKTISK FARVATN

seg å vere endå meir utfordrande. Uvanleg mykje drivis på austsida av Svalbard sommaren 2019 og utfordrande vêrforhold gjorde at ein i oktober foreløpig måtte gi opp å få fartøyet til å flyte og i slepbar tilstand.

Planen var at Northguider skulle flyttast august 2019. Då skulle skipet bli heva og lappa saman, for så å bli frakta til Bergen for opphogging.

– På grunn av vêret og andre vanskelege forhold måtte ein avbryte hevingsarbeidet fleire gonger. Det tok derfor ein del lenger tid enn dei to vekene det var planlagt å ta. Når skipet endeleg vart heva viste det seg at skadane var for store til at bergingsselskapet kunne reparere skipet såpass at det kunne slepast til fastlandet, fortel Ly.

Isen gjer at det er vanskeleg å gjera denne typen arbeider store delar av året, og nytt forsøk på å fjerne Northguider vil bli gjort sommaren 2020.

– Planen for korleis ein skal gjennomføre dette er ikkje klar endå, men det vil bli brukt anna utstyr enn sist.

Trålarer vil sannsynlegvis ikkje bli slept til Bergen, slik som var den opphavlege planen, men blir kutta opp der den er, for så å frakte bort delane, seier Ly.

ISBJØRNSENDAR OVERVAKER

Kystverket overvaker skipet der det ligg, for å sørge for at det ikkje flyttar seg.

– Vi har sett ein isbjørnsendar på skipet, som sender signal til oss om posisjon. Alt anna posisjoneringststyr har feila på grunn av vêr og ekstrem kulde, men isbjørnsendaren held stand, seier beredskapssjefen.

Kystverket fryktar ikkje at skipet skal flytte på seg.

– Isen kan ta med seg skipet lenger inn mot land, noko som vil gjera arbeidet med å heve skipet vanskelegare. Men utrekningar viser at risikoen for at skipet blir tatt av isen er liten. Det er med andre ord lite sannsynleg at isen skal drage havaristen ut sjølv om den ligg ein vinter til, avsluttar Ly.

ANDRE FØRESETNADER OG KRAV

KYSTKULTUR

Dei seinare åra er midla til kystkultur i all hovudsak tildelt Kystverkmusea. Driftstilskotet til dei fem musea i nettverket var til saman 10,1 millionar kroner i 2019. Vi har og ytt midlar til Norsk fyrhistorisk forening. I samarbeid med Kystverkmusea planlegg vi markering av lostenesta sitt 300 års jubileum i 2020.

Vi har ei stor portefølje av kulturhistoriske eigedomar. Arbeidet med forvaltningsplanar for dei freda fyrstasjonane er ferdig og det gjeng føre seg eit arbeid med å lage forvaltningsplanar for dei andre kulturhistoriske eigedommane.

Vi leiger ut bygningar på 82 av våre 114 fyrstasjonar til leigetakarar som har plikt til å halde stasjonane tilgjengeleg for publikum.

SAMFUNNS- OG IKT-SIKKERHEIT

Arbeid med samfunns- og IKT-sikkerheit er integrert i heile verksemda, og vi følgjer opp vår eigen strategi for samfunnsikkerheit med tilhøyrande handlingsplan. Fleire av tiltaka i handlingsplanen er no enten utført eller er ein del av den daglege drifta, og vi erfarer at det er auka fokus og kunnskap i organisasjonen om dette området.

Vi tek del i prosessane knytt til vidareutvikling av totalforsvaret. Øvingar med andre etatar og departement, og evaluering av desse, gjer oss betre førebudd til å handtere samhandling i kriser – både når det gjeld vår eiga handtering og for å sikre pålitelege leveransar av tenester. Vi har arbeidd med den tverrsektorielle evalueringa etter øvinga Trident Juncture 2018 og var med i planlegginga og tok del i NATO-øvinga Polaris Gram/Trident Jupiter 2019.

Evna til effektiv og sikker samhandling med Forsvaret og andre sivile aktørar/etatar er ein viktig del av totalforsvaret. Arbeidet med å betre moglegheitene

for gradert kommunikasjon og informasjonsutveksling held fram. Vi har fem utpeika liaisoner ved Forsvarets operative hovudkvarter, og desse tek del i aktivitetar som held ved like samhandlinga med Forsvaret og andre sivile aktørar. Vi har tatt del i arbeidet med utviklinga av totalforsvaret innan samferdselsområdet transport/sjø, og vi har sett i verk ein gjennomgang og oppdatering av beredskapstiltak i overordna nasjonale beredskapsplanar. Ei overordna ROS-analyse, TransportRos, er også utarbeida.

I oppdrag 6 i arbeidet med NTP 2022–2033 såg transportetatane på om 3R metoden kan nyttast til vurdering av samfunnsikkerheit i investeringsprosjekt. Vi testa ut metoden på tre prosjekt. Konklusjonen til etatane var at metoden må testast og tilpassast ytterlegare før den kan nyttast som avgjerdsunderlag.

Deltaking i relevante forum og prosessar knytt til IKT-sikkerheit er prioritert. Arbeidet i Samarbeidsforum for IT-sikkerhet i samferdsel er viktig for oss, og det er inngått avtale om faste plassar i Nasjonalt cybersikkerhetssenter. I samarbeid med Sjøfartsdirektoratet er det gjort ei kartlegging av etatane sitt ansvar og oppgåver knytt til IKT-sikkerheit og vi har tatt del i fleire prosessar knytt til implementering av den nye sikkerheitslova.

Det er utarbeidd ei overordna ROS-vurdering, og kvar månad blir det gjort undersøkingar og evalueringar av hendingar og avvik innan informasjonssikkerheit. Det har ikkje vore større sikkerheshendingar med nedetid for kritiske system eller som påverkar brukarane av våre tenester.

Klimatilpassing er også eit prioritert område i arbeidet med samfunnsikkerheit, og vi har mellom anna gitt innspel til Miljødirektoratet sitt arbeid med statleg planretningslinje for klimatilpassing. Våre innspel omhandla kva omsyn som må takast i planprosessar etter plan- og bygningslova, mellom anna nødvendig kunnskap om havnivåstigning og bølgepåslog. Vi gav også innspel knytt til infrastruktur og samferdsel og kor viktig dei ulike innretningane og tenestene er for å ta i vare sikkerheit og beredskap for samfunnet.



Lyngør fyrstasjon
(Foto: Olav Helge Matvik/Kystverket)

KAPITTEL 4

STYRING OG KONTROLL I VERKSEMDA

STYRING AV VERKSEMDA

I verksemdsstyringa bruker vi mål- og resultatstyring og kvalitetsstyring. Mål- og resultatstyring definerer kva som skal leverast for å oppnå måla, mens kvalitetsstyring definerer og styrer kvaliteten på leveransane. Forholdet mellom desse prinsippa er klargjort og definert i overordna styringsdokument.

Lostenesta er i 2019 sertifisert etter standardane ISO9001 og ISPO (International Standard for Maritime Pilot Organizations), og vi kan no dokumentere for brukarane våre at vi har fokus på kvalitet. Ved å følgje desse standardane kan vi også samanlikne oss med andre tilbydarar av lostenester internasjonalt.

Risikovurderingar er integrert i mål- og resultatstyringa, og leiinga har utarbeida overordna risikovurderingar for 2019 basert på føringar frå Samferdselsdepartementet. Vurderingane viste eit akseptabelt risikonivå på dei ulike risikomoment som vart avdekkja, og fleire tiltak er

allereie gjennomført eller planlagt. Denne metodikken er innarbeidd som ein fast aktivitet, og for 2020 blir risikovurderinga utarbeida allereie ved byrjinga av året. Vi viser til eigen omtale av risikovurderingar.

Verksemdsstyringa følgjer eit årshjul med dialogmøter mellom ulike nivå i organisasjonen. Risiko, økonomi, måloppnåing og korrigerande tiltak er nokre av tema i desse møta.

Det er etablert nye rutinar for månadleg oppfølging av økonomisk status og prognose. Oppfølginga er risiko- og tiltaksorientert, og vi har hatt god nytte av desse prosessane. Ei av effektane var at vi avdekte avvik tidlegare og kunne korrigere kurs mellom anna i form av reduksjonar i løyving og ein ekstraordinær reduksjon i losberedskapsavgifta hausten 2019. Andre tiltak, som til dømes tidligare utlysing av tilskotsordningar og tettare leverandøroppfølging innan utbyggingsområdet, har samla sett bidrege til betra budsjettstyring og kostnadskontroll.

For å legge til rette for sikker og trygg varslings om kritikkverdige forhold frå tilsette og eksterne, vart

det i 2018 etablert ein varslingskanal. Det er i 2019 ikkje motteke saker som er vurdert å vere kritikkverdige.

REVISJON

Internrevisjon er ei eiga eining underlagt kystdirektøren og organisatorisk uavhengig av resten av organisasjonen. Det er gjennomført tre revisjonar i 2019, og for kvart av revisjonsprosjekta er det utarbeida handlingsplanar som blir følgd opp i dei interne styringsdialogane.

Revisjonen Kontraktoppfølging avdekte at det er behov for å setje i verk tiltak for å betre iverksettinga og etterlevinga av innkjøpsstrategien med tilhøyrande styringsdokument. Revisjonen Drift og forvaltning av meldetjenesta SafeSeaNet har identifisert forbetningsområde innan heilskapleg styring og kontroll av informasjonssikkerheit, personvern og IKT. Etter revisjonen Samhandling, betring og læring tilrår Internrevisjonen at leiinga bør arbeide systematisk for å betre samhandlinga i verksemda og at det må settast tydelege krav til handsaming av avvik for å sikre betring og læring.

Riksrevisjonen har også gjort ein revisjon av anskaffingsverksemda vår. Revisjonen var retta mot etablerte kontrolltiltak som skal sikre at bevisste og ubevisste feil førebyggast og avdekkast i tråd med aktuelt lov- og regelverk i staten. Vi vart orienterte om funna, og merknadane vil bli følgd opp i den ordinære finansielle revisjonen.

Vi følger opp Riksrevisjonen sin rapport om Samferdselsdepartementet si etats- og verksemdstyring av Kystverket frå 2018. Det er mellom anna sett i gang eit arbeid med å lage ein verksemdstrategi og å betre systemet for verksemdstyring. Hausten 2019 vart det sett i gang ein gjennomgang av Kystverket si organisering, som mellom anna skal forbetre fleire av svakheitene som er påpeika i rapporten.

Riksrevisjonen si undersøking av myndigheitene sitt arbeid med å ta vare på miljø og fiskeri ved petroleumsvksemda i nordområda peiker på forbetringar på fleire av dei områda Kystverket har ansvar for. Dette viser at beredskap knytt til petroleumsvksemda i nordområda krev auka innsats, og tiltak blir satt i verk i samråd med Samferdselsdepartementet.

EFFEKTIVISERING OG DIGITALISERING

Effektivisering og forbetring av produktivitet står sentralt i regjeringa sitt arbeid med å utvikle forvaltninga, og det er sett krav om at tildelte ressursar skal nyttast effektivt og målretta.

Som ei følgje av ABE-reforma vart løyvinga til driftsutgiftene redusert med 0,5 prosent i 2019, og vi har tilpassa aktiviteten vår til dette. Sjølv om vi legg stor vekt på å redusere utgiftene, er ikkje talet på faste årsverk og driftsutgifter redusert i forhold til tidlegare år. Talet på årsverk er auka med 12, og hovudårsaka er inntak av 15 losapirantar. Vi er generelt restriktive med nyttilsettingar, både for å redusere kostnader, men også fordi det er nødvendig å førebu og innrette verksemda sin kompetanse i samsvar med dei oppgåvene som skal løysast i framtida. Auken i driftsutgiftene skuldast i hovudsak auka aktivitetsnivå, særskild innan losområdet.

Det er i løpet av året gjennomført fleire prosessar med sikte på å effektivisere verksemda og redusere kostnadane på sikt. I arbeidet med NTP 2022–2033 oppdrag 1 Effektiv ressursbruk og oppdrag 9 Prioritering av ressursbruk har vi gått kritisk gjennom resursbruken og planane våre – også for dei områda som ikkje er finansert gjennom NTP – og konkluderer mellom anna at det er rom for å auke kapasiteten og kvaliteten innanfor dei rammene vi har i dag.

Vi trur at den største effektiviseringsgevinsten kan hentast ved ei omorganisering av verksemda. I arbeidet med å utgreie organisering av Kystverket vart det mellom anna lagt vekt på at den framtidige organiseringa må ha tydelegare interne styringslinjer, enklare avgjerdprosessar, betre samordning,

betre utnytting av ressursane og klarare prioriteringar. Utgreinga vart levert Samferdselsdepartementet 03.02.2020.

Vi har over fleire år arbeidd med å effektivisere sakshandsamingsprosessane, noko som har gitt effekt både for oss og brukarane våre. Frå 2020 kan alle som skal søke om løyve til eit tiltak etter hamne- og farvasslova søke via altinn.

Å gjere offentlege data tilgjengelege er eit ledd i arbeidet med å legge til rette for innovasjon, næringsutvikling og openheit i samfunnet – samtidig som dette kan gi gevinstar i offentleg og privat sektor. Vi har tenester, til dømes SafeSeaNet Norway, som skaffar informasjon i elektronisk format som andre nyttar i verksemda si og på denne måten foreklar rapporteringa 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.

I Kystdatahuset er data om skipstrafikken gjort tilgjengeleg for alle. Historiske data om anløp i norske hamner, seglingsmønster og trafikktypar er nyttig informasjon for mellom andre hamner, kommunale planleggarar og saksbehandlarar, politiet og forskarar. Kystdatahuset fekk Dataforeningen sin BI pris i 2019. Prisen tildelast verdiskapande digitale løysingar som har teke i bruk verktøy som gjer store rådata om til meningsfull informasjon for brukarane.

Den digitale rutetenesta (routeinfo.no) gir fartøy tilgang til anbefalte referanseruter og annan viktig informasjon ved planlegging av seglas som til dømes seglingsdistansar og gjeldande lokale forskrifter. Tenesta er no tilgjengeleg for alle fartøy som anløper hamner frå svenskegrensa og til Stadlandet, og vil i løpet av 2020 dekke heile kysten. Dette legg til rette for ein meir effektiv planlegging av seglasar samtidig som det bidreg til betra sjøsikkerheit ved at fartøy har tilgang til nødvendig informasjon og kan unngå lite gunstige ruter.

RISIKOVURDERINGAR

Dei to viktigaste risikoelementa i 2019, som også vil ha betyding for dei komande åra, er den framtidige organiseringa av verksemda og konkurransesituasjonen i entreprenørmarknaden.

Arbeidet med å utgreie Kystverket si framtidige organisering hausten 2019 var omfattande og involverte store delar av organisasjonen. For å unngå for stor negativ innverknad på våre ordinære leveransar var det lagt vekt på å involvere breitt og informere internt.

Manglande konkurranse og kapasitet i entreprenørmarknaden gjaldt også for dei nyanlegg som var lyst ut i år. Dette kan føre til kostnadsauke og at prosjekter må forskyvast mellom år, noko som vil redusere måloppnåinga. Med bakgrunn i dette risikobilete er det gjort tiltak for å tilpasse plan for anbod og kontraksstrategi til marknaden.

FELLESFØRINGAR

OM Å MOTVERKE ARBEIDSLIVSKRIMINALITET

Vi har eit særskilt ansvar for å motverke arbeidslivskriminalitet. Arbeidslivskriminalitet er eit samansett felt – og sosial dumping er eitt av aspekt vi har hatt eit særskilt fokus på i våre kontraktar.

Ein viktig aktivitet for å kunne avdekkje sosial dumping er gjennomføring av kontroll av løns- og arbeidsvilkår. Vi har kontraktar innan bransjar der det har vore tilfelle av sosial dumping, som reinhald, verftsindustri og bygg- og anlegg. Vi gjennomførte ti kontrollar av løns- og arbeidsvilkår i år, og desse viste ikkje alvorlege funn eller avvik. Kontrollarbeidet blir vidareført utifrå risikovurderingar.

INKLUDERINGSDUGNADEN

Regjeringa ønsker at fleire av dei som står utanfor arbeidslivet skal gå over i ordinære jobbar, og målet er at fem prosent av dei nyttilsette i staten skal vere personar med nedsett funksjonsevne eller «hol» i CV-en.

Vi har i fleire år kalla inn minimum éin søkar med nedsett funksjonsevne eller innvandrarbakgrunn til intervju, under føresetnad at søkaren er kvalifisert for stillinga. Tilsvarende krav gjeld også for søkarar som har «hol» i CV-en. Vi deltek også i Kommunal- og moderniseringsdepartementet sitt forsøk med anonyme søknader i staten. Prosjektet har som mål å finne ut om anonym rekruttering er eit godt verkemiddel for å integrere personar med innvandrarbakgrunn i arbeidslivet.

I 2019 har vi tilsett 75 personar, og seks av desse (åtte prosent) kjem inn under målgruppa for inkluderingsdugnaden. Desse seks vart tilsett i mellombelse stillingar.

Om lag 50 prosent av våre tilsette jobbar i operative stillingar (stillingar på fartøy, tilsynslag og i lostenesta), og det er til desse stillingane vi rekrutterer mest. Det er forskriftsbestemte krav om helseattest for å kunne bli tilsett i desse typar stillingar, og helsekrava kan medføre utilsikta ekskludering av dei som ikkje oppfyller kriteria.

BRUKARDIALOG

Vi har ein stor grad av både formell og uformell brukardialog, og tilbakemeldingane frå brukarane blir tatt omsyn til i utviklinga av våre tenester. Mot slutten av året vart det gjennomført ei omfattande brukarundersøking. Eit uavhengig rådgivings- og analysebyrå stod for design, datainnsamling og analyse av resultatane. Funna blir tekne med i det vidare arbeidet med å utvikle og forbetre våre tenester.

Av rundt 12 000 inviterte til deltaking i webundersøkinga var det 3 676 respondentar. Respondentane kan delast inn i følgjande grupper:

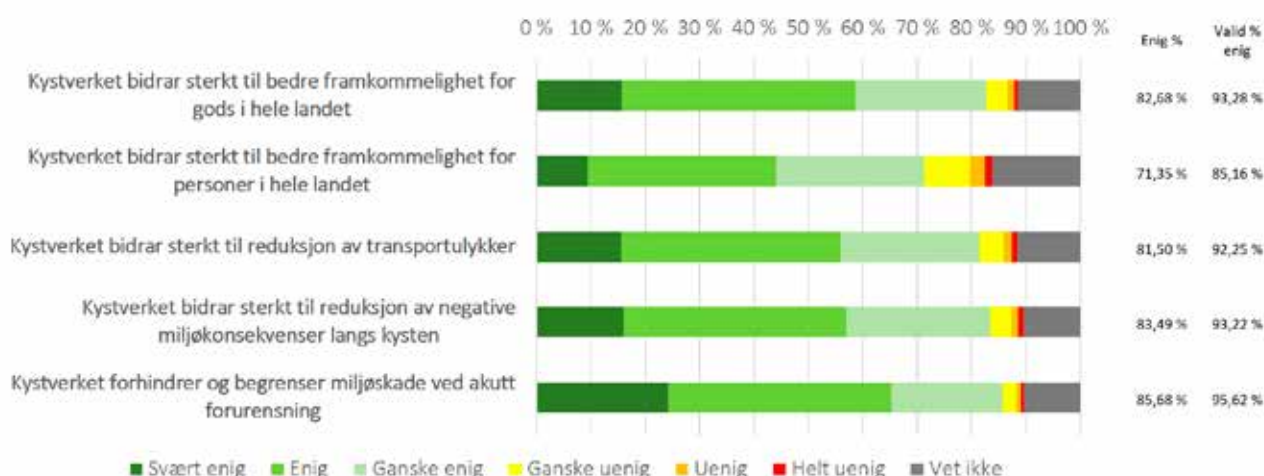
- Hamn/hamneforbund
- Transportnæring (fartøy, reiarlag, fellesorganisasjonar)
- Cruise (agentar, reiarlag, forbund)
- Redningstenester
- Olje-/gass-/energisektor
- Fiskerinæring
- Anna næring og næringsorganisasjonar
- Båtföreiningar og -forbund (fritidsbåt, inkl. kajakk/kano og vannscootar)
- Leverandører og andre samarbeidspartnarar
- Etatar/direktorat/departement
- Institutt/forskings- og miljøorganisasjonar
- Kommunar/fylke
- Agentar (andre)
- Fritidsflåten (båteigarar)
- Andre

I tillegg vart det gjennomført 50 kvalitative intervju med eksterne nøkkelpersonar for å gå i djupna på ulike tema knytt til Kystverkets leveransar og ansvarsområde.

OVERORDNA FUNN

Responen på webundersøkinga, samt dei omfattande tilbakemeldingane i intervju, gjer at vi har ein stor og omfattande database av tilbakemeldingar frå ei stor gruppe av våre brukarar – både om verksemda generelt og om våre tenester og system. Analyseresultata seier mellom anna noko om kor brukarvenlege systema våre er, verksemda sine styrker og avgrensingar og gir konkrete anbefalingar. Det er gjort ei hovudanalyse av resultatane, men vi har tilgang til å gjere andre uttrekk frå materialet, og gjennomføre ytterligare analyser ved behov.

Figur 14 Overordna funn



Brukarane gir også tilbakemelding på korleis vi lever opp til våre definerte mål knytt til framkome, transportsikkerheit, klima/miljø og beredskap mot akutt forureining. For framkome er det i denne samanhengen skilt mellom transport av gods og personar.

Figur 15 Korleis lever Kystverket opp til sine mål?



Scoren «Valid % enig» betyr at andelen «Vet ikkje» er sett bort frå, ettersom det er respondentar som ikkje har ei formeinng eller kunnskap om det som det blir spurt om.



Kveldsstemming ved Brattholmen.

(Foto: Per Erik Ose)

PERSONALPOLITIKK OG LIKESTILLING

LÆRLINGAR

Vi bidreg til å utdanne fagarbeidarar til næringslivet og til det offentlege, og har mellom åtte og elleve lærlingekontraktar årleg. I 2019 hadde vi ti lærlingar i faga matros, IKT, maskin og administrasjon/kontor. I faga matros og maskin har vi kapasitet til å ta inn seks lærlingar, men dei siste to åra har det ikkje vore nok søkarar.

HMS

Vårt mål er at arbeidsmiljøet skal være fullt ansvarleg med eit helsefremjande og inkluderande arbeidsmiljø. HMS ved arbeid på fyrstasjonar med kvikksølv har vore eit særskild tema siste åra, og det er utarbeida retningslinjer som skal sikre at tilsette ikkje blir eksponert for kvikksølv i arbeidet. Det er også satt i gang eit program for helseundersøkingar for dei som truleg har blitt eksponert for kvikksølv.

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 31.12.2019 hadde vi 976 fast tilsette og 970 faste årsverk. Av desse er 19 prosent kvinner og 81 prosent menn, dei same prosentane som i 2016, 2017 og i 2018. I alle stillingskategoriar er det flest menn. Andelen operativt tilsette er om lag 43 prosent, og pregast av stillingskategoriar som typisk er mannsdominerte (skipsførarar, styrmenn, maskinistar, trafikkleiarar og statslosar). Av i alt 412 tilsette innanfor desse gruppene er det ti kvinner (2,4 prosent). Innan desse tradisjonelt mannsdominerte yrka vil det vere ei stor utfordring, både på kort og lang sikt, å auke kvinneandelen.

Talet på leiarar på direktørnivå er totalt 15, der to er kvinner og 13 er menn. Talet på mellomleiarar er 32. Her er det åtte kvinner og 24 menn. Prosentandelen kvinner på begge leiarnivå er 21,3 i 2019.

Tabell 17 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 | 2019 | 19 | 81 | 962 | 57 338 | 76 788 | 73 535 |
| | 2018 | 19 | 81 | 964 | 56 081 | 71 227 | 68 731 |
| Leiing ¹ | 2019 | 13 | 87 | 15 | 78 338 | 86 132 | 85 093 |
| | 2018 | 13 | 87 | 15 | 76 381 | 83 978 | 82 893 |
| Mellomleiing ² | 2019 | 25 | 75 | 32 | 71 543 | 84 610 | 81 997 |
| | 2018 | 21 | 79 | 32 | 66 277 | 84 959 | 80 600 |
| Ingeniørar og rådgivarar ³ | 2019 | 39 | 61 | 345 | 53 966 | 62 501 | 59 324 |
| | 2018 | 39 | 61 | 352 | 53 393 | 60 081 | 57 655 |
| Konsulentar ⁴ | 2019 | 32 | 68 | 37 | 66 586 | 89 388 | 83 170 |
| | 2018 | 33 | 67 | 36 | 68 453 | 77 346 | 75 271 |
| Skipsførarar, styrmenn, maskinistar | 2019 | 3 | 97 | 69 | 55 037 | 62 999 | 62 875 |
| | 2018 | 3 | 97 | 66 | 61 971 | 57 150 | 57 255 |
| Statslosar | 2019 | 1 | 99 | 278 | 72 700 | 95 717 | 95 382 |
| | 2018 | 1 | 99 | 275 | 73 174 | 86 318 | 86 171 |
| Fagarbeidarar ⁵ | 2019 | 12 | 88 | 118 | 56 703 | 49 556 | 49 985 |
| | 2018 | 13 | 87 | 112 | 49 436 | 45 709 | 45 987 |
| Trafikkleiarar | 2019 | 8 | 92 | 65 | 90 357 | 85 771 | 86 062 |
| | 2018 | 6 | 94 | 65 | 89 355 | 83 674 | 83 949 |
| Statslosaspirantar | 2019 | 7 | 93 | 15 | - | - | - |
| | 2018 | 9 | 91 | 11 | - | - | - |

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

2) 1058 Administrasjonssjef, 1088 Sjeffingeniør, 1211 Seksjonssjef, 1407 Avdelingsleiar, 1364 Seniorrådgjevar. NB! Statistikken tel berre dei som er tilsett i mellomleiarstillingar. Tilsette med leiarstitlar i si stillingskode, men som ikkje er tilsett i leiarstillingar, reknast inn i gruppa for ingeniørar og rådgjevarar (gruppe 3).

3) 1060 Avdelingsdirektør, 1083 Ingeniør, 1085 Avdelingsingeniør, 1087 Overingeniør, 1088 Sjeffingeniør, 1113 Prosjektleiar, 1181 Senioringeniør, 1211 Seksjonssjef, 1363 Seniorkonsulent, 1364 Seniorrådgjevar, 1408 Førstekonsulent, 1434 Rådgjevar.

4) 1065 Konsulent, 0110 Losformidlar, 1119 Formann

5) 1117 Fagarbeider, 1119 Formann, 1129 Reinhaldsbetjent, 1130 Reinholdar, 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 berekninga for gjennomsnittsløn i Kystverket. Statslosaspirantane vart tilsette i august 2019, og det er derfor ikkje gjort nokon lønsberekning for denne gruppa.

Tabell 18 Kjønnsfordelt personalstatistikk

| | Deltid | | Mellombels tilsette (tal) | | Overtid (%) | | Foreldrepermisjon (%) | | Legemeldt sykefråvær (%) | |
|------|--------|---|---------------------------|----|-------------|----|-----------------------|----|--------------------------|-----|
| | K | M | K | M | K | M | K | M | K | M |
| 2019 | 10 | 8 | 14 | 15 | 7 | 93 | 46 | 54 | 4,5 | 3,6 |
| 2018 | 16 | 6 | 14 | 28 | 7 | 93 | 42 | 58 | 4,1 | 3,7 |

Brukarane meiner at digitalisering, samt klima og miljø er dei to viktigaste områda med tanke på prioritering av strategiske tiltak i åra som kjem. Frå brukarundersøkinga 2019

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 legge til rette for ein konkurransedyktig, trygg og miljøvenleg sjøtransport.

I rapporten Kystverket mot 2050 er det sett på trendar- og utviklingstekk i eit 30-års perspektiv. Det er adressert tre store utfordringar for framtida: Kampen om kysten og havet, klima og miljøutfordringar og teknologiens innverknader.

KYSTVERKET SOM TRANSPORTETAT

Sjøtransporten har ei nøkkelrolle i utviklinga av marine og maritime næringar, som skal sikre framtidig verdiskaping i Noreg. Målt i tonn blir over 80 prosent av samla godsmengde i utanrikshandelen frakta til sjøs og omtrent halvparten av innanriks gods. Prognosane viser ei mogleg trafikkauke på 40 prosent mot 2040.

Parallelt med dette er transportsektoren i utvikling på sær mange område på ein gong. Utviklinga har tidlegare gått over fleire tiår, slik at tilrettelegging og regulering har skjedd over tid. Mogleheitene – og endringane – vi no står framfor innanfor klimatilpassing, informasjonssamfunnet og digitalisering er så store, at transportsektoren vil måtte konkurrere med lågare marginar i åra framover.

Sjølv om sjøtransporten i dag er leiande innanfor råvareindustrien, og er i vekst på stykkgoods og containermarknaden, er innsatsfaktorane innanfor sjøtransporten relativt sett dyrare enn innanfor dei konkurrerande transportformene. Til dømes er eit

fartøy dyrare enn ein lastebil og ei hamn dyrare enn ei lasterampe for bil. Sjøtransporten må bere auka finansiell risiko og det kan gi svekka konkurranseevne. Reguleringar og insentivordningar kan styre utviklinga og styrke sjøtransporten sine konkurransefortrinn.

Med eksisterande verkemiddel, sektorkunnskap, analysemiljø og tilgang på data vil vi vere i posisjon til å vere med på å løfte fram og utvikle sjøtransporten sine konkurransefortrinn mot dei andre transportformene.

HAVROMMET OG NORDOMRÅDA

Nye næringar, som fornybar energiproduksjon offshore og matproduksjon, kan krevje auka areal langs kysten og på havet. Dette må vurderast opp mot omsynet til sjøtransporten og andre område. Auka aktivitet og fleire aktørar kan over tid gi fleire arealkonfliktar.

Prognosane peikar mot meir transport på sjøen i framtida, men med endra trafikkbilete og andre typar skip. Nordaustpassasjen kan gi meir sjøtransport frå Asia til Europa gjennom norske farvatn og inn til norske hamner.

I dag er forvaltninga av areala langs kysten og på havet fragmentert og inndelt i sektorar, men for å møte framtidas utfordringar er det viktig å få på plass ei meir heilskapleg forvaltning. Ei meir samordna forvaltning kan ta i vare regelverket betre, sørge for deling av kunnskap og data og sikre god informasjonsflyt. Teknologi, digitalisering og data om kysten og havet er viktige premisser for å lukkast med dette.



Vi har kunnskap om forvaltning, sjøtransport, operativ beredskap og miljø - i tillegg til at vi forvaltar data om aktivitetar langs kysten og på havet og kan bli ein premissleverandør i «kampen om havareala».

KLIMA OG MILJØ

I utgangspunktet har sjøtransporten eit lite miljøavtrykk samanlikna med dei andre tradisjonelle transportformene. Sjøtransporten påverkar likevel miljøet gjennom mellom anna klimagassutslepp, støy og utslepp til sjø gjennom ballastvatn og avfall.

Marin forsøpling er ei dagsaktuell problemstilling. Utover forureininga slik vi kjenner den i dag, vil nye næringsformer og endra forbruksmønster kunne gi nye utfordringar framover i tid. Ny næringsaktivitet til havs, nye energiberarar og klimaendringar/ekstremver vil stille krav til ein meir dynamisk beredskap mot akutt forureining.

I dag har vi ansvaret for klima og miljø i eigen sektor, i forvaltning av hamner og sjøtransport og gjennom arbeidet for sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining. Visjonen vår spenner likevel vidare enn dette, og seier at vi skal utvikle verdas sikraste og reinaste kyst og havområde. Eitt av verkemidla for å oppnå dette kan vere insentivordningar og reguleringar som gjer at tiltak løner seg på kortare sikt, eller som kan framskynde teknologiutvikling og flåtefornyng over tid. Vi må òg halde fram med å vere pådrivar for utvikling av innovative løysingar i eigne anskaffingar. Vi kan ta ei viktig rolle som kunnskapsformidlar, og kan i større grad samle inn data og overvake miljøtilstanden gjennom infrastrukturen vår.

TEKNOLOGI OG DIGITALISERING

Den teknologiske utviklinga utfordrar oss som transportetat innanfor alle verksemdsområda våre. Forventningane er aukande, og samfunnet krev effektive og sikre løysingar og spreiding av kunnskap om sektoren. Auka aktivitet kan gi auka behov for tenestane våre, infrastrukturen og kompetansen vår. Autonome skip er døme på teknologiar som kan gi nye overvaksingsbehov.

Samtidig ligg det ei rekke nye moglegheiter i ny teknologi, til dømes gjennom trafikkstyring. Sensorteknologi og betre kopling til internett kan gi nye moglegheiter for datafangst – som igjen kan nyttast til analyse og gi oss kunnskap om sektoren og miljøet. Vi kan få digitale løysingar som gir oss eit betre totalbilete av risikoen for grunnstøytingar og kollisjonar. Sårbarheita og trugslane frå vondsinna angrep eller nedetid i sikkerheitssystema som sjøtransporten vil vere avhengig av er ein del av trugselsbilete i dag – og med auka digitalisering aukar trugselen.

Skal vi framleis vere ein velfungerande etat må vi innrette oss slik at vi både løyser oppgåvene våre og adresserer framtidige utfordringar på ein effektiv måte. Organisasjonen må vere i stand til å møte utfordringar og krav knytt til samfunnsutvikling, teknologisk utvikling og som tek nødvendige miljøomsyn. Vi må bli ein sterkare og tydelegare transportetat og vere eit kunnskapsnav som sørger for deling av oppdatert sektorkunnskap.

KAPITTEL 6

LEIAREN SINE

KOMMENTARAR TIL

ÅRSREKNESESKAPEN

FØREMÅL

Kystverket er ein nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining. Etaten ligg under Samferdselsdepartementet.

Kystverket jobbar for effektiv og sikker sjøtransport ved å ta i vare behovet transportnæringa har for framkomelege og effektive hamner. Oppgåvene er å drive førebyggjande sjøsikkerheitsarbeid, redusere skadeeffektane ved akutt forureining og medverke til ei berekraftig utvikling av kystsona. Etaten skal òg bidra til å redusere klimagassutslepp og tapet av naturmangfald.

Som det går fram av prinsippnota til årsrekneskapen, er Kystverket eit ordinært forvaltningsorgan 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 utarbeidd i samsvar med dei statlege rekneskapsstandardane (SRS) som er fastsett av Finansdepartementet i rundskriv R-114.

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

VURDERING AV VESENTLEGE TILHØVE ETTER KONTANTPRINSIPPET

Samla bokførte utgifter på Kystverkets utgiftskapittel 1360 i 2019 er kr 2 669 250 804. Det er i tillegg bokført høvesvis kr 1 300 000 på Miljødirektoratet sitt utgiftskapittel 1420 og kr 278 693 223 på kapittel 1633 Nettoføringsordninga for mva.

Den samla mindreutgifta i kap.1360 er på 653,5 millionar kroner etter omdisponering av meirinntekter i hht. meirinntektsfullmakt. Den vesentlegaste del av mindreutgifta – 310,5 millionar kroner – skuldast forseinkingar i hamne- og farleisprosjekta på postane 30 og 34, og er knytt til mellom anna farleisprosjekta i Leirpollen, Bodø og Grenland. Mindreutgifta innanfor store utstyrsanskaffingar og vedlikehold (post 45) er på 177 millionar kroner og gjeld det femte fartøyet i fornyingsplanen, samt forseinkingar i utbygging av AIS-basestasjonar og anskaffingane på beredskapsområdet. Mindreutgiften på post 21 er på 12,1 millionar kroner. Resten av mindreutgiften gjeld tilskotsordningar og skuldast forseinkingar i utbetalingane.

Rapportert mellomværande med statskassa er kr 185 791 795 per 31.12.19. Storleiken på mellomværa skuldast i hovudsak forskotsinnbetalingar i samband med refusjonskrav etter oljevernaksjonar på 130 millionar kroner, jf. note 18. Note 7A og 7B syner kva for eigedelar og gjeld som er del av mellomværa med statskassa.



Kystverkets oljevernfartøy OV Utvær legg ut lenser for å begrense spreining av utslepp frå havaristen KNM Helge Ingstad.

(Foto: Kystverket)

Det er gjort investeringar i immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel etter kontantprinsippet på 285,3 millionar kroner i 2019. Dei vesentlegaste investeringane er i samband med nye fartøy og utstyr, oljevern- og beredskapsutstyr, programvare knytt til BarentsWatch og los, samt anna teknisk VTS-utstyr.

Forvaltning og utbetaling av tilskot skjer i samsvar med eige regelverk sett av Samferdselsdepartementet. I 2019 betalte Kystverket ut tilskot til 37 ulike mottakarar. Rekneskapan for 2019 viser ein auke i utbetalingar på til saman 10 millionar kroner samanlikna med fjoråret. Av 89,8 millionar kroner utbetalt i 2019 gjeld 30,7 millionar den nye tilskotsordninga til investering i effektive og miljøvenlege hamner.

VURDERING AV VESENTLEGE TILHØVE ETTER PERIODISERINGSPRINSIPPET

Rekneskapan for 2019 viser ei auke i inntekter frå gebyr (losavgift, sikkerheitsavgift og årsavgift) på kr 17,4 millionar kroner frå 2018. Sal- og leigeinntekter har auka med kr 18,3 millionar kroner, og det skuldast sal av fiskerihamner.

Avgift og gebyr direkte til statskassa på 83 millionar kroner gjeld refusjonsinntekter knytt til dei statlege aksjonane «Godafoss», «Server» og «Helge Ingstad».

Tilskotforvaltning er presentert etter periodiseringsprinsippet og netto forplikting per utgangen av året er på 134,8 millionar kroner, jf. note 9.

Lønnskostnadane er auka med 84,9 millionar kroner, som i hovudsak skuldast auken i løn til fast tilsette og vikarar, avtalefesta tillegg og overtidsløn, jf. note 2 til årsrekneskapan.

Andre driftskostnadar (eks. avskrivningar) er 125,5 millionar kroner høgare enn fjoråret og utgjør totalt 1,2 milliardar kroner pr 31.12.19.

Kostnadar til leige av tilbringartenesta har auka med 20 millionar kroner frå 2018, medan leige av skip og fartøy er 39,6 millionar kroner lågare enn fjoråret.

Reparasjon og vedlikehald av bygg, navigasjonssystem, datautstyr, maskinar, utstyr, inventar og skip utgjør til saman 68,3 millionar, som er ein auke på 25,6 millionar kroner frå fjoråret.

Kjøp av konsulenttenester og annen framand teneste har samla sett auka med 104,1 millionar kroner frå førre år grunna vesentlege endringar i innhald på kontogruppe 67. Samla sett har reisekostnadar gått ned med 8,3 millionar kroner.

Tap ved avgang av anleggsmiddel utgjør 6,7 millionar kroner og skuldast hovudsakleg tap ved utrangering av AIS-sat 3 og AIS oljedriftsbøyer.

Behaldning av varer og driftsmateriell har auka med 8,8 millionar kroner frå 2018, medan uteståande hos kundar er redusert med 23 millionar kroner.

Gjeld til leverandørar er redusert med 39,4 millionar kroner samanlikna med fjoråret.

TILLEGGSOPPLYSNINGAR

Riksrevisjonen er ekstern revisor og stadfestar årsrekneskapan for Kystverket.

Årsrekneskapan er ikkje ferdig revidert per dags dato. Revisjonsfråsegna blir publisert på nettsida til Kystverket www.kystverket.no samtidig med årsrapporten for 2019.

Ålesund, 13. mars 2020

Einar Vik Arset
kystdirektør

REKNESKAPSPRINSIPP NYTTA I OPPSTILLING AV LØVINGSRAPPORTERING OG ARTSKONTORRAPPORTERING

OPPSTILLING AV LØVINGSRAPPORTERING OG ARTSKONTORRAPPORTERING

Oppstillinga av løvings- og artskontorrapporteringa er utarbeidd med utgangspunkt i Bestemmelser om økonomistyring i staten punkt 3.4.2 og Stortingets bevilgningsreglement – dei grunnleggande prinsipp for årsregnskapen:

- Rekneskapen følger kalenderåret
- Rekneskapen inneheld alle rapporterte utgifter og inntekter for rekneskapsåret
- Utgifter og inntekter er ført i rekneskapen med brutto beløp
- Rekneskapen er utarbeidd i tråd med kontantprinsippet

Oppstillingane av løvingsrapportering og artskontorrapportering er utarbeidd etter de same prinsippa, men gruppert etter ulike kontoplanar. Prinsippa samsvarar med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til korleis verksemdar skal rapportere til statsrekneskapen. Sumlinje "Netto rapportert til løvingsrekneskapen" er lik i begge oppstillingane.

LØVINGSRAPPORTERINGA

Oppstillinga av løvingsrapporteringa omfattar ein øvre del med løvingsrapporteringa og ein nedre del som syner behaldningar verksemda står oppført med i kapitalrekneskapen. Løvingsrapporteringa synes rekneskapstal som verksemda har rapportert til statsrekneskapen. Det blir stilt opp etter dei kapitla og postar i løvingsrekneskapen verksemda har fullmakt til å disponere. Kolonnen samla tildeling syner kva

verksemda har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for kvar statskonto (kapittel/post). Oppstillinga syner i tillegg alle finansielle egedelar og forplikningar verksemda står oppført med i statens kapitalrekneskap (mellomvære med statskassa).

Mottekne fullmakter til å belaste ein annen verksemd sitt kapittel/post (belastningsfullmakter) synes ikkje i kolonnen for samla tildeling, men er omtalt i note B til løvingsoppstillinga. Utgiftene knytt til mottekne belastningsfullmakter er bokført og rapportert til statsrekneskapen, og synes i kolonnen for rekneskap.

Note A syner forklaring på samla tildeling på verksemda sitt utgiftskapittel 1360. Belastningsfullmakter er ikkje inkludert i noten.

Note B syner forklaring til brukte fullmakter og utrekning av mogleg overføring til neste år.

ARTSKONTORRAPPORTERINGA

Oppstillinga av artskontorrapporteringa har ein øvre del som syner kva som er rapportert til statsrekneskapen etter standard kontoplan for statlege verksemdar, og ein nedre del som syner egedelar og gjeld som inngår i mellomvære med statskassa. Artskontorrapporteringa syner rekneskapstal verksemda har rapportert til statsrekneskapen etter standard kontoplan for statlege verksemdar. Verksemda har ein trekkrett på konsernkonto i Norges Bank. Tildelingane er ikkje inntektsført og difor ikkje vist som inntekt i oppstillinga.

Note 7 til artskontorrapporteringa syner skilnader mellom avrekning med statskassa og mellomvære med statskassa.

OPPSTILLING AV LØVINGSRAPPORTERING 31.12.2019

| Utgifts-kapittel | Kapittelnavn | Post | Posttekst | Note | Samla tildeling* | Rekneskap 2019 | Meirutgift (-) og mindreutgift |
|------------------------|------------------------------|------|--|------|----------------------|----------------------|--------------------------------|
| 1360 | Kystverket | 01 | Driftsutgifter | | 1 770 026 000 | 1 833 078 666 | -63 052 666 |
| 1360 | Kystverket | 21 | Spesielle driftsutgifter | | 72 373 000 | 60 217 606 | 12 155 394 |
| 1360 | Kystverket | 30 | Maritim infrastruktur | | 639 539 000 | 404 841 028 | 234 697 972 |
| 1360 | Kystverket | 34 | Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift | | 77 800 000 | 2 029 343 | 75 770 657 |
| 1360 | Kystverket | 45 | Større utstyrsanskaffingar og vedlikehald | | 446 642 000 | 289 649 676 | 156 992 324 |
| 1360 | Kystverket | 60 | Tilskot fiskerihamner | | 79 700 000 | 26 145 107 | 53 554 893 |
| 1360 | Kystverket | 71 | Tilskot til hamnesamarbeid | | 10 900 000 | 7 042 267 | 3 857 733 |
| 1360 | Kystverket | 72 | Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø | | 87 269 000 | 15 473 471 | 71 795 529 |
| 1360 | Kystverket | 73 | Tilskot effektive og miljøvennlege hamner | | 50 000 000 | 30 773 639 | 19 226 361 |
| 1420 | Miljødirektoratet | 39 | Spesielle driftsutgifter** | | | 1 300 000 | -1 300 000 |
| 1633 | Nettoføringsordninga for mva | 01 | Driftsutgifter | | | 278 693 223 | -278 693 223 |
| <i>Sum utgiftsført</i> | | | | | <i>3 234 249 000</i> | <i>2 949 244 027</i> | |

| Inntekts-kapittel | Kapittelnavn | Post | Posttekst | | Samla tildeling | Rekneskap 2019 | Meirinntekt og mindreinntekt (-) |
|-------------------------|--|------|--------------------|--|--------------------|----------------------|----------------------------------|
| 4360 | Kystverket | 02 | Andre inntekter | | 12 300 000 | 41 974 763 | 29 674 763 |
| 5577 | Sektoravgift under Samferdsledepartementet | 74 | Sektoravgift | | 806 283 000 | 868 594 107 | 62 311 107 |
| 5309 | Tilfeldige inntekter | 29 | Ymse | | 0 | 140 878 005 | 140 878 005 |
| 5700 | Folketrygda sine inntekter | 72 | Arbeidsgivaravgift | | 0 | 104 512 838 | 104 512 838 |
| <i>Sum inntektsført</i> | | | | | <i>818 583 000</i> | <i>1 155 959 713</i> | |

Netto rapportert til løvingsrekneskapen

1 793 284 314

Deposita og avsetningar

| | | | | | | | |
|--|-------------------------------------|--|--|--|--|------------------|--|
| 845004 | Avsetningar til Svalbardrekneskapen | | | | | 5 331 379 | |
| <i>Sum rapportert direkte i kapitalrekneskapen [gjennom S-rapport] til Svalbardrekneskapen ***</i> | | | | | | <i>5 331 379</i> | |

Sum netto rapportert til løvings- og kapitalrekneskapen

1 798 615 693

Kapitalkontoar

| | | | | | | | |
|-----------------------|-------------------------------------|--|--|--|--|----------------|--|
| 60076901 | Norges Bank KK /innbetalinger | | | | | 1 118 503 789 | |
| 60076902 | Norges Bank KK/utbetalinger | | | | | -2 906 399 023 | |
| 710720 | Endring i mellomvære med statskassa | | | | | -10 720 459 | |
| <i>Sum rapportert</i> | | | | | | <i>0</i> | |

Behaldningar rapportert til kapitalrekneskapen (31.12)

| Konto | Tekst | | | 2019 | 2018 | Endring |
|--------|-------------------------------|--|--|--------------|--------------|-------------|
| 136096 | Aksjer i Framsenteret AS | | | 14 000 | 14 000 | 0 |
| 710720 | Mellomværende med statskassen | | | -185 791 795 | -175 071 336 | -10 720 459 |

* Sjå note B Forklaring til brukte fullmakter og berekning av mogeleg overførbart beløp til neste år for nærare forklaring.

** Kystverket har motteke fullmakter frå Miljødirektoratet til å belaste kap. 1420, post 39 med inntil kr 1 300 000.

** Sjå note C for nærare forklaring.

NOTE A

FORKLARING AV SAMLA TILDELING UTGIFTER

| Kapittel og post | Overført frå i fjor | Tildelingar i år | Samla tildeling |
|------------------|---------------------|------------------|-----------------|
| 1360 01 | 54 587 000 | 1 715 439 000 | 1 770 026 000 |
| 1360 21 | 28 373 000 | 44 000 000 | 72 373 000 |
| 1360 30 | 223 039 000 | 416 500 000 | 639 539 000 |
| 1360 34 | 77 800 000 | 0 | 77 800 000 |
| 1360 45 | 176 142 000 | 270 500 000 | 446 642 000 |
| 1360 60 | 42 100 000 | 37 600 000 | 79 700 000 |
| 1360 71 | 0 | 10 900 000 | 10 900 000 |
| 1360 72 | 87 269 000 | 0 | 87 269 000 |
| 1360 73 | 0 | 50 000 000 | 50 000 000 |

NOTE B

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

| Kapittel og post | Stikkord | Meirutgift(-) /mindre-utgift | Utgiftsført av andre i samsvar med avgitte belastingsfullmakter(-) | Meirutgift(-) /mindreutgift etter avgitte belastingsfullmakter | Meirinntekter /mindreinntekter(-) i samsvar med meirinntektsfullmakt (justert for evt. mva.) | Omdisponering frå post 01 til 45 eller til post 01/21 frå løyving neste år | Inn-sparing (-) | Sum grunnlag for overføring | Maksimalt beløp som kan overføres | Beløp som kan overføres utrekna av verksemda |
|------------------|--|------------------------------|--|--|--|--|-----------------|-----------------------------|-----------------------------------|--|
| 136001 | kan nyttast under post 45 | -63 052 666 | 0 | -63 052 666 | 88 456 973 | | -20 000 000 | 5 404 307 | 85 771 950 | 5 404 307 |
| 136021 | kan overføres | 12 155 394 | 0 | 12 155 394 | | | | 12 155 394 | 62 065 000 | 12 155 394 |
| 136030 | kan overføres | 234 697 972 | 0 | 234 697 972 | | | | 234 697 972 | 831 900 000 | 234 697 972 |
| 136034 | kan overføres | 75 770 657 | 0 | 75 770 657 | | | | 75 770 657 | 39 300 000 | 39 300 000 |
| 136045 | kan overføres, kan nyttast under post 01 | 156 992 324 | 0 | 156 992 324 | | 20 000 000 | | 176 992 324 | 530 800 000 | 176 992 324 |
| 136060 | kan overføres | 53 554 893 | 0 | 53 554 893 | | | | 53 554 893 | 68 700 000 | 53 554 893 |
| 136071 | kan ikkje overføres | 3 857 733 | 0 | 3 857 733 | | | | ikkje aktuell | 0 | ikkje aktuell |
| 136072 | kan overføres | 71 795 529 | 0 | 71 795 529 | | | | 71 795 529 | 18 200 000 | 18 200 000 |
| 136073 | kan overføres | 19 226 361 | 0 | 19 226 361 | | | | 19 226 361 | 50 000 000 | 19 226 361 |
| 142039 | Mottekne belastingsfullmakter | -1 300 000 | 0 | -1 300 000 | | | | ikkje aktuell | 0 | ikkje aktuell |
| 163301 | Nettoføring av mva. i staten | -278 693 223 | 0 | -278 693 223 | | | | ikkje aktuell | 0 | 0 |
| 570072 | Arbeids-givaravgift | -104 512 838 | 0 | -104 512 838 | | | | ikkje aktuell | 0 | 0 |

FORKLARING TIL BRUK AV BUDSJETTFULLMAKTER

Mottekne belastingsfullmakter

Kystverket har motteke fullmakter frå Miljødirektoratet til å belaste kap. 1420, post 39 med inntil kr 1 300 000. Heile fullmakta er nytta per 31.12.19.

Stikkordet "kan overførast"

Kystverket si løyving på kapittel/post 136021, 136030, 136034, 136045, 136060, 136072 og 136073 er gitt med stikkordet "kan overførast".

Beløpet på kapittel/post 136021, 136030, 136045, 136060 og 136073 kjem frå tildelingar gitt innafør dei to siste budsjettåra, og Kystverket har beløpet med som ein del av beløpet som kan overførast til neste budsjettår.

Beredskapsavdelinga i Kystverket har ansvar for beredskap mot akutt forureining, og er mellom anna ansvarleg for aksjonsleiing og skipsvrakshandtering i samband med akutt forureining.

Kystverket betaler og bokfører alle kostnader som

kjem til i samband med aksjonar på kapittel 1360 (brutto inkl mva). I ettertid krev Kystverket refusjon frå eksterne partar brutto (kostnader inkl mva).

Fullmakt til å overskride drifts-løyvingar mot tilsvarande meirinntekter (meirinntektsfullmakt)

Kystverket har meirinntekter på kapittel/post 436002 og 557774 på totalt kr 91 985 870. Av meirinntekter er kr 88 456 973 nytta under kap.1360, post 01 i samsvar med Kystverkets meirinntektsfullmakter. Meirinntekter på kapittel/post 436002 utgjer kr 29 674 763, derav kr 26 145 866 er nytta under kap. 1360 i samsvar med Kystverkets meirinntektsfullmakter. Meirinntekter på kap/post 557774 utgjer kr 62 311 107, og er i si heilheit nytta under kapittel/post 136001.

Stikkordet "kan nyttast under"

Kystverket er i tildelingsbrevet delegert fullmakt i medhald av rundskriv R-110 til å disponere inntil fem prosent av løyvinga på kapittel 1360, post 01

til post 45. Omdisponert frå post 01 til 45 utgjer kr 20 000 000.

Mogleg overførbart beløp

Mogleg overførbart beløp på kap. 1360 kjem fram av tabellen over og utgjer totalt kr 559 531 250. Kystverket har bedt om å få overført ubrukt løyving iht. oversikta med unntak av kap. 1360, post 60 og kap. 1360, post 34. På post 60 er det bedt om at kr 52 754 893 blir overført til 2020, som er 0,8 mill. kr lågare enn mogleg overførbart beløp. Tilskotsordninga på posten er ikkje vidareført i 2020, og udisponerte midlar på 0,8 mill. kr treng ikkje overførast. Ein del av ubrukt løyving på post 34 og 72 stammar frå tildelingar gitt før dei to siste budsjettår, og overførbart beløp blir derfor avkorta iht. Bevilgningsreglementet § 5. Avkorta beløp utgjer kr 36 470 657 på post 34 og kr 53 595 529 på post 72. For kap. 1360, post 34 vart det i samband med arbeidet med forklaringar til statsrekneskapen avklart mellom Kystverket og Samferdselsdepartementet at det ikkje var behov for å overføre ubrukt løyving til 2020.

NOTE C DEL I

SPESIFISERING AV NETTO RAPPORTERT DIREKTE I KAPITALREKNESKAPEN (GJENNOM S-RAPPORT) TIL SVALBARDREKNESKAPEN ETTER KAPITTEL OG POST

| Utgiftskapittel i Svalbardrekneskapen | Kapittelnamn | Post | Posttekst | Rekneskap 2019 |
|--|-------------------------|------|---|------------------|
| 0018 | Navigasjonsinnretningar | 01 | Drift og vedlikehald | 4 771 379 |
| 0018 | Navigasjonsinnretningar | 30 | Nyanlegg og større vedlikehald, aerolykter, martime fyr | 560 000 |
| Sum utgiftsført i Svalbardrekneskapen | | | | 5 331 379 |

NOTE C DEL II

SPESIFISERING AV NETTO RAPPORTERT DIREKTE I KAPITALREKNESKAPEN (GJENNOM S-RAPPORT) TIL SVALBARDREKNESKAPEN ETTER ART

| | 2019 | 2018 |
|---|------------------|------------------|
| Driftsutgifter rapportert til Svalbardrekneskapen | | |
| Utbetalningar til løn | 0 | 0 |
| Andre utbetalningar til drift | 5 331 379 | 6 500 000 |
| Sum rapporterte driftsutgifter | 5 331 379 | 6 500 000 |
| Sum netto rapportert direkte i kapitalrekneskapen (gjennom S-rapport) til Svalbardregnskapet etter art | 5 331 379 | 6 500 000 |

OPPSTILLING AV ARTSKONTORAPPORTERINGA 31.12.2019

| | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|---|----------------------|----------------------|
| DRIFTSINNEKTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN | | |
| Innbetalinger frå gebyr | 866 998 623 | 839 654 695 |
| Innbetalinger frå tilskot og overføringar | 3 854 717 | 0 |
| Sals- og leigeinnbetalingar | 38 727 328 | 23 669 744 |
| Andre innbetalingar | 0,00 | 0 |
| <i>Sum innbetalingar frå drift</i> | <i>909 580 668</i> | <i>863 324 439</i> |
| DRIFTSUTGIFTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN | | |
| Utbetalinger til løn | 1 028 642 744 | 949 763 815 |
| Andre utbetalingar til drift | 1 271 951 660 | 1 091 002 217 |
| <i>Sum utbetalingar til drift</i> | <i>2 300 594 404</i> | <i>2 040 766 032</i> |
| Netto rapporterte driftsutgifter | 1 391 013 736 | 1 177 441 593 |
| INVESTERINGS- OG FINANSINNEKTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN | | |
| Innbetaling av finansinntekter | 42 956 194 | 3 713 567 |
| <i>Sum investerings- og finansinntekter</i> | <i>42 956 194</i> | <i>3 713 567</i> |
| INVESTERINGS- OG FINANSUTGIFTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN | | |
| Utbetaling til investeringar | 285 365 182 | 289 955 907 |
| Utbetaling av finansutgifter | 88 113 | 51 380 |
| <i>Sum investerings- og finansutgifter</i> | <i>285 453 295</i> | <i>290 007 287</i> |
| Netto rapporterte investerings- og finansutgifter | 242 497 100 | 286 293 720 |
| INNKREVJINGSVERKSEMD OG ANDRE OVERFØRINGAR TIL STATEN | | |
| Innbetaling av skattar, avgifter, gebyr m.m.* | 98 595 513 | 250 181 388 |
| <i>Sum Innkrevjingsverksemd og andre overføringar til staten</i> | <i>98 595 513</i> | <i>250 181 388</i> |
| TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN | | |
| Utbetalinger av tilskot og stønader | 89 834 484 | 79 801 489 |
| <i>Sum tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten</i> | <i>89 834 484</i> | <i>79 801 489</i> |
| INNEKTER OG UTGIFTER RAPPORTERT PÅ FELLESKAPITTEL | | |
| Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt) | 314 500 | 0 |
| Arbeidsgivaravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt) | 104 512 838 | 98 756 280 |
| Nettoføringsordning for meirverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift) | 278 693 223 | 221 331 965 |
| <i>Netto rapporterte utgifter på felleskapittel</i> | <i>173 865 885</i> | <i>122 575 685</i> |
| Netto rapportert til løyvingrekneskaper | 1 798 615 693 | 1 415 931 098 |

| OVERSYN OVER MELLOMVÆRE MED STATSKASSA | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|---|---------------------|---------------------|
| EIGEDLAR OG GJELD | | |
| Fordringar | | |
| 139 Ståande reiseforskot statslosar | 897 152 | 1 325 396 |
| 154 Fordring på tilsette | 903 446 | 93 988 |
| 164 Krav på refusjon av utanlandsk meirverdiavgift | 1 148 627 | - |
| 179 Andre forskotsbetalte kostnader | 25 055 | -3 940 641 |
| Kontantar | | |
| 190 Kontantar | 7 513 | 2 980 |
| Bankkontoar med statlege midlar utanfor Noregs Bank | | |
| 191 Andre bankinnskot | 12 022 | 672 |
| 192 Bankinnskot utanlandsk valuta | 28 485 | 28 485 |
| Skuldig skattetrekk og andre trekk | | |
| 260 Forskotstrekk | -40 477 754 | -40 357 110 |
| Skuldige offentlege avgifter | | |
| 270 Utgåande meirverdiavgift | -215 144 | -309 205 |
| 274 Oppgjerskonto meirverdiavgift | -7 434 846 | -790 010 |
| Anna gjeld | | |
| 229 Anna kortsiktig gjeld | -130 000 000 | -130 000 000 |
| 240 Leverandørgjeld | - | 28 |
| 261 Påleggstrekk | -88 175 | -58 237 |
| 262 Bidragstrekk | -520 896 | -877 856 |
| 263 Trygdetrekk/pensjonstrekk (2%) | -877 856 | -793 934 |
| 265 Trekt fagforeiningskontingent | 2 801 | -7 894 |
| 269 Andre trekk | -2 900 | - |
| 281 Avsett pensjonspremie hamnetilsette og andre tilsette (arbeidsgivardel) | -1 928 330 | - |
| 282 Avstemmingskonto, betalt pensjonspremie til SPK | - | 1 924 052 |
| 293 Løn | 53 105 | 73 710 |
| 299 Anna kortsiktig gjeld | -8 201 956 | -2 179 692 |
| Sum mellomvære med statskassa | -185 791 795 | -175 071 336 |

* Frå 2019 er refusjonsinntekter knytt til oljevernaksjonar omklassifisert frå konto 3231 til konto 8480, og er presentert under rekneskapslinja "Innkrevjingsverksemd og andre overføringar til statskassa" i resultatrekneskapet. Refusjonsinntekter utgjorde kr 265 771 763 i 2018, og resultatoppstillinga for 2018 med tilhøyrande note 1 og note 8 er omarbeidd tilsvarande.

REKNESKAPSPRINSIPP NYTTA I REKNESKAPSRAPPORTERING ETTER PERIODISERINGSPRINSIPPET

Verksemdsrekneskapen er utarbeidd i samsvar med dei statlege rekneskapsstandardane (SRS) av desember 2018. Verksemda er ei bruttobudsjettert verksemd og har teke i bruk alle dei oppdaterte standardane, også oppdaterte SRS 1 Presentasjon av virksomhetsregnskapet og SRS 10 Inntekt frå bevilgninger, tilskudd og overføringer til virksomheten, samt overføringer til og frå staten.

Det er gjort enkelte endringar i presentasjon av rekneskapen og fjorårets rekneskapstal som følgje av forenklingar i dei oppdaterte statlege rekneskapsstandardane. Rekneskapslinja Staten si finansiering av immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel i balansen er fjerna som følgje av forenkling av inntektsføring av løyving i SRS 10. Saldoen er overført til rekneskapslinja Avrekna med statskassa og samanlikningstala for 2018 blir endra tilsvarande. Presentasjonen av inntekt frå løyving i note er også forenkla som følgje av endringa.

Eksterne refusjonsinntekter knytt til oljevernaksjonar som tidlegare blir klassifiserte som Andre driftskostnader, blir omklassifisert til Avgifter og gebyr direkte til statskassa i 2019. Samanlikningstala for 2018 er omarbeidd på rekneskapslinjene Andre driftsinntekter og Avgifter og gebyr direkte til statskassa.

Behaldningsendringar varelager som tidlegare var klassifisert som varekjøp, vart i 2019 omklassifisert til rekneskapslinja Andre driftskostnader. Samanlikningstala for 2018 er omarbeidd på rekneskapslinjene Varekostnader og Andre driftskostnader.

Utgifter tidlegare klassifisert som Varekjøp, under dette framandyting og underentprise, blir omklassifisert til Kjøp av andre framande tenester i 2019. Samanlikningstala for 2018 er omarbeidd på rekneskapslinjene Varekostnader og Andre driftskostnader.

TRANSAKSJONSBASERTE INNTEKTER

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

INNTEKTER FRÅ LØYVINGAR OG INNTEKT FRÅ TILSKOT OG OVERFØRINGAR

Inntekt frå løyvingar og inntekt frå tilskot og overføringer blir resultatført i same perioden som aktivitetane som inntektene skal finansiere er utført, det vil seie i den perioden kostnadene oppstår (motsett samanstilling).

Bruttobudsjetterte verksemder har ei forenkla praktisering av prinsippet om motsett samanstilling ved at inntekt frå løyving blir utrekna som differansen mellom kostnader i perioden og opptente transaksjonsbaserte inntekter og eventuelle inntekter frå tilskot og overføringer til verksemda. Ein konsekvens av dette er at resultat av aktivitetar i perioden blir null.

Eksterne refusjonsinntekter knytt til oljevernaksjonar bokført på kontogruppe 32 Salsinntekt, unntatt avgiftsplikt, er omklassifisert til kontogruppe 84 Skatter og avgifter, renteinntekter og utbytte m.m. i 2019, og samanlikningstala for 2018 er omarbeidd.

KOSTNADAR

Utgifter som gjeld transaksjonsbaserte inntekter blir kostnadsført i same periode som tilhøyrande inntekt.

Utgifter som blir finansiert med inntekt frå løyving og inntekt frå tilskot og overføringer, blir kostnadsført i same periode som aktivitetane blir gjennomført og ressursane forbrukt.

Utgifter bokført som varekjøp i kontogruppe 45 Framandyting og underentprise er omklassifisert til kontogruppe 67 Kjøp av konsulenttenester og andre framande tenester i 2019, og samanlikningstala for 2018 er omarbeidd.

Pensjonar

SRS 25 Ytelser til ansatte legg til grunn ei forenkla rekneskapsmessig tilnærming til pensjonar. Statlege verksemder skal ikkje balanseføre netto pensjonsforpliktingar for ordningar til Statens pensjonskasse (SPK).

Verksemda resultatfører arbeidsgjevar sin del av pensjonspremien som pensjonskostnad. Pensjon blir kostnadsført som om pensjonsordninga i SPK var basert på ein innskotsplan.

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

Leigeavtalar

Verksemda har valt å nytte forenkla metode i SRS 13 Leieavtalar, og alle leigeavtalar blir klassifisert som operasjonelle leigeavtalar.

KLASSIFISERING OG VURDERING AV ANLEGGSMIDDEL

Anleggsmiddel er varige og vesentlege eigedelar som blir disponert av verksemda. Med varige eigedelar meiner vi eigedelar med nyttbar levetid på 3 år eller meir. Med vesentlege eigedelar meiner vi eigedelar med anskaffingskost på kr 30 000 eller meir. Anleggsmiddel er balanseført til anskaffingskost fråtrekt avskrivningar.

Kontorinventar og datamaskinar (PCer, servere m.m.) med nyttbar levetid på 3 år eller meir er balanseført som eigne grupper.

Varige driftsmiddel blir nedskriven til verkeleg verdi ved bruksendring, dersom verkeleg verdi er lågare enn balanseført verdi.

Eigeutvikling av programvare

Kjøp av eksternt bistand og utgifter knytt til bruk av eigne tilsette til utvikling av programvare er balanseført. For utvikling av programvaren BarentsWatch er det nytta ein utviklingsmetodikk der det er kontinuerleg testing/bruk og vidareutvikling av system etter at minimumsløysing er satt i produksjon.

Investeringar i aksjar og andelar

Investeringar i aksjar er balanseført til kostpris.

KLASSIFISERING OG VURDERING AV OMLØPSMIDDEL OG KORTSIKTIG GJELD

Omløpsmiddel og kortsiktig gjeld omfattar poster som forfell til betaling innan eit år etter anskaffingstidspunktet. Andre poster er klassifisert som anleggsmiddel/langsiktig gjeld.

Omløpsmiddel blir vurdert til det lågaste av anskaffingskost og verkeleg verdi. Kortsiktig gjeld blir balanseført til nominelt beløp på opptakstidspunktet.

Behaldning av varer og driftsmateriell

Behaldningar omfattar varer og driftsmateriell som blir nytta i, eller utgjør ein integrert del av verksemda si offentlege tenesteyting. Behaldningar av varer og driftsmateriell ved Forsyningseininga er verdsatt etter metoden for vektta gjennomsnitt ved fastsetting av anskaffingskost. Behaldning av varer på fartøy nyttar anskaffingskost tilsvarande den som til ei kvar tid er gjeldande for varene på lager ved Forsyningseininga.

Fordringar

Kundefordringar og andre fordringar er oppført i balansen til pålydande etter frådrag for avsetning til forventta tap. Avsetning til tap blir gjort på grunnlag av individuelle vurderingar av dei enkelte fordringane.

STATEN SIN KAPITAL

Staten sin kapital utgjør nettobeløpet av verksemda sine eigedelar og gjeld, og går frem av rekneskapslinja for avrekningar i balanseoppstillinga. Bruttobudsjetterte verksemdar presenterer ikkje konsernkontoane i Norges Bank som bankinnskot. Konsernkontoane inngår i rekneskapslinja avrekna med statskassa.

INNKREVJINGSVERKSEMD OG ANDRE OVERFØRINGAR TIL STATEN

Andre overføringar til staten blir presentert etter periodiseringsprinsippet. Dette er ei prinsippendring frå tidlegare år då innkrevjingsverksemd tidlegare vart presentert etter kontantprinsippet. Prinsippendringa er ein følge av endring i SRS 10 Inntekt frå bevilgningar, tilskudd og overføringar til virksomheten, samt overføringar til og frå staten. Samanlikningstala for 2018 er omarbeidd.

TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN

Tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten blir presentert etter periodiseringsprinsippet. Dette er ein prinsippendring frå tidlegare år då tilskotsforvaltning tidlegare blir presentert etter kontantprinsippet. Prinsippendringar er ein følge av endring i SRS 10 Inntekt frå bevilgningar, tilskudd og overføringar til virksomheten, samt overføringar til og frå staten. I avsnittet for gjeld er det oppretta ein ny overskrift Gjeld som gjeld tilskotsforvaltning og andre overføringar (del D, punkt IV). Samanlikningstala for 2018 er omarbeidd.

STATLEGE RAMMEVILKÅR

Sjølvassurandørprinsippet

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

Staten si konsernkontoordning

Statlege verksemdar er omfatta av staten si konsernkontoordning. Konsernkontoordninga inneber at alle innbetalningar og utbetalningar dagleg blir gjort opp mot verksemda sine oppgjørskontoar i Norges Bank.

Bruttobudsjetterte verksemdar blir ikkje tilført likvidar gjennom året. Verksemdene har ein trekkrett på sin konsernkonto. For bruttobudsjetterte verksemdar blir saldoen på den enkelte oppgjørskonto i Norges Bank nullstilt ved overgang til nytt rekneskapsår.



LEVU

IMO 9824344

OV RYVINGEN

Ø
ALESUND

Frå skipsdåpen til OV Ryvingen. Gudmor Anita Christoffersen og skipsfører Werner Grov. Like bak og delvis kjult, kjem skipsfører Tellef Bie Gundersen.

[Foto: Sunniva Ullavik Erstad/Kystverket]

RESULTATREKNESKAP

| | Note | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|--|------|-----------------------|-----------------------|
| Driftsinntekter | | | |
| Inntekt frå løyvingar | 1 | -1 512 927 746 | -1 293 420 962 |
| Inntekt frå tilskot og overføringar | 1 | -3 854 717 | 0 |
| Inntekt frå gebyr | 1 | -854 883 795 | -837 472 253 |
| Sals- og leigeinntekter | 1 | -39 841 558 | -21 474 218 |
| Gevinst ved avgang av anleggsmiddel | 1 | -1 117 988 | -3 595 313 |
| Andre driftsinntekter* | 1 | -63 600 | -26 400 |
| <i>Sum driftsinntekter</i> | | <i>-2 412 689 404</i> | <i>-2 155 989 145</i> |
| Driftskostnader | | | |
| Varekostnader** | 17 | 707 196 | 3 624 542 |
| Lønskostnader | 2 | 1 039 040 977 | 954 139 377 |
| Avskrivningar på varige driftsmidlar og immaterielle eigedelar | 3,4 | 171 198 414 | 142 615 995 |
| Tap ved avgang av anleggsmidlar | 4 | 6 700 376 | 7 814 369 |
| Andre driftskostnader** | 5 | 1 231 484 642 | 1 105 996 240 |
| <i>Sum driftskostnader</i> | | <i>2 449 131 604</i> | <i>2 214 190 523</i> |
| Driftsresultat | | 36 442 200 | 58 201 377 |
| Finansinntekter og finanskostnader | | | |
| Finansinntekter | 6 | -36 528 671 | -10 138 294 |
| Finanskostnader | 6 | 86 471 | 65 603 |
| <i>Sum finansinntekter og finanskostnader</i> | | <i>-36 442 200</i> | <i>-10 072 691</i> |
| Resultat av aktivitetar i perioden | | 0 | 48 128 686 |
| Avrekningar og disponeringar | | | |
| Avrekning med statskassa (bruttobudsjetterte)* | 7 | 0 | -48 128 686 |
| <i>Sum avrekningar og disponeringar</i> | | <i>0</i> | <i>-48 128 686</i> |
| Innkrevjingsverksemd og andre overføringar til staten | | | |
| Avgifter og gebyr direkte til statskassa* | 8 | -83 005 138 | -265 771 763 |
| Avrekning med statskassa Innkrevjingsverksemd | | 83 005 138 | 265 771 763 |
| <i>Sum Innkrevjingsverksemd og andre overføringar til staten</i> | | <i>0</i> | <i>0</i> |
| Tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten | | | |
| Utbetalningar av tilskot til andre | 9 | 96 882 116 | 79 801 489 |
| Avrekning med statskassa tilskotsforvaltning | | -96 882 116 | -79 801 489 |
| <i>Sum tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten</i> | | <i>0</i> | <i>0</i> |

* Frå 2019 er refusjonsinntekter knytt til oljevernaksjonar omklassifisert frå konto 3231 til konto 8480, og er presentert under rekneskapslinja "Innkrevjingsverksemd og andre overføringar til statskassa" i resultatrekneskapet. Refusjonsinntekter utgjorde kr 265 771 763 i 2018, og resultatoppstillinga for 2018 med tilhøyrande note 1 og note 8 er omarbeidd tilsvarande.

** Kjøp av andre framande tenester i kontogruppe 45 er omklassifisert til kontogruppe 67. Kjøp av andre framande tenester i 2019, sjå note 5 og 17. Resultatoppstillinga for 2018 er omarbeidd tilsvarande.

Behaldningsendringar varelager er omklassifisert til Andre driftskostnader og samanlikningstala for 2018 er omarbeidd tilsvarande.

BALANSE

| EIGEDELAR | Note | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|---|------|----------------------|----------------------|
| A. ANLEGGSMIDDEL | | | |
| I Immaterielle egedelar | | | |
| Programvare og liknande rettar | 3 | 107 678 437 | 127 424 211 |
| <i>Sum immaterielle egedelar</i> | | <i>107 678 437</i> | <i>127 424 211</i> |
| II Varige driftsmiddel | | | |
| Tomter, bygningar og annan fast eigedom | 4 | 110 498 389 | 113 260 870 |
| Maskiner og transportmiddel | 4 | 601 046 159 | 432 538 297 |
| Driftslausøyre, inventar, verkøy og liknande | 4 | 498 383 655 | 475 961 619 |
| Anlegg under utføring | 4 | 178 696 733 | 296 133 063 |
| <i>Sum varige driftsmiddel</i> | | <i>1 388 624 937</i> | <i>1 317 893 849</i> |
| III Finansielle anleggsmiddel | | | |
| Investeringar i aksjar og andelar | 10 | 14 000 | 14 000 |
| Andre fordringar | 19 | 892 152 | 1 320 396 |
| <i>Sum finansielle anleggsmiddel</i> | | <i>906 152</i> | <i>1 334 396</i> |
| Sum anleggsmiddel | | 1 497 209 526 | 1 446 652 456 |
| B. OMLØPSMIDDEL | | | |
| I Behaldning av varer og driftsmateriell | | | |
| Behaldningar av driftsmateriell | 11 | 46 722 397 | 37 863 165 |
| <i>Sum behaldning av varer og driftsmateriell</i> | | <i>46 722 397</i> | <i>37 863 165</i> |
| II Fordringar | | | |
| Kundefordringar | 12 | 83 288 873 | 106 304 592 |
| Opptente, ikkje fakturerte inntekter | 13 | 0 | 6 661 566 |
| Andre fordringar | 14 | 35 502 687 | 26 049 284 |
| <i>Sum fordringar</i> | | <i>118 791 559</i> | <i>139 015 442</i> |
| III Bankinnskot, kontantar og liknande | | | |
| Bankinnskot | 15 | 0 | 0 |
| Kontantar og liknande | 15 | 59 535 | 63 652 |
| <i>Sum bankinnskot, kontantar og liknande</i> | | <i>59 535</i> | <i>63 652</i> |
| Sum omløpsmiddel | | 165 573 491 | 176 942 259 |
| Sum egedelar | | 1 662 783 017 | 1 623 594 715 |

BALANSE

| STATEN SIN KAPITAL OG GJELD | Note | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|---|------|-----------------------|-----------------------|
| C. STATEN SIN KAPITAL | | | |
| I Avrekninger | | | |
| Avrekna med statskassa (bruttobudsjetterte)* | 7 | -1 059 039 166 | -1 097 754 514 |
| <i>Sum avrekninger</i> | | -1 059 039 166 | -1 097 754 514 |
| Sum staten sin kapital | | -1 059 039 166 | -1 097 754 514 |
| D. GJELD | | | |
| I Anna langsiktig gjeld | | | |
| Anna langsiktig gjeld | 18 | -130 000 000 | -130 000 000 |
| <i>Sum anna langsiktig gjeld</i> | | -130 000 000 | -130 000 000 |
| II Kortsiktig gjeld | | | |
| Leverandørgjeld | | -108 263 913 | -147 653 358 |
| Skuldig skattetrekk | | -40 477 754 | -40 357 110 |
| Skuldige offentlege avgifter | | -20 758 724 | -2 384 282 |
| Avsette feriepengar | | -93 997 230 | -86 632 595 |
| Motteken forskotsbetaling | 13 | -18 347 380 | -17 651 044 |
| Anna kortsiktig gjeld | 16 | -57 118 387 | -101 161 811 |
| <i>Sum kortsiktig gjeld</i> | | -338 963 387 | -395 840 201 |
| Sum gjeld | | -468 963 387 | -525 840 201 |
| III Gjeld vedrørende tilskotsforvaltning og andre overføringer | | | |
| Gjeld vedrørende tilskotsforvaltning og andre overføringer frå staten | 9 | -134 780 464 | 0 |
| <i>Sum gjeld vedrørende tilskotsforvaltning og andre overføringer</i> | | -134 780 464 | 0 |
| Sum staten sin kapital og gjeld | | -1 662 783 017 | -1 623 594 715 |

* Rekneskapslinja "Statens finansiering av immaterielle egedelar og varige driftsmiddel" inngår frå 01.01.2019 under "Avrekna med statskassa". IB 2019 er omarbeidd iht. dette (bilag 61900341). Sjå note 7A for øvrige prinsippendringar og korrigeringar mot avrekna med statskassa i 2019.

NOTE 1

DRIFTSINNEKTER

| | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| INNEKT FRÅ LØYVINGAR | | |
| Inntekt frå løyvingar frå overordna departement* | -1 512 927 746 | -1 293 420 962 |
| Sum inntekt frå løyvingar | -1 512 927 746 | -1 293 420 962 |
| * Inntekt frå løyvingar følger prinsippet om motsatt samanstilling på rapporteringstidspunktet iht. SRS 10. Bruttobudsjetterte verksemdar har ein forenkla praktisering av prinsippet om motsett samanstilling ved at inntekt frå løyvingar blir berekna som differansen mellom perioden sine kostnader og opptente transaksjonsbaserte inntekter, og evetuelle inntekter frå tilskot og overføringar til verksemda. Ein konsekvens av dette er at resultatet av perioden sine aktivitetar blir lik 0. Frå 2019 inneber forenklinga i SRS 10 at det ikkje blir skilt mellom verksemdområder som er finansiert gjennom løyving og verksemdområder som ikkje er statsfinansiert (los og VTS (eks. Vardø). Det blir berekna inntekt frå løyving på aggregert kontonivå som blir inntektsført på konto 3900. | | |
| INNEKT FRÅ TILSKOT OG OVERFØRINGAR | | |
| Tilskot frå EU | -3 854 717 | 0 |
| Sum inntekt frå tilskot og overføringar | -3 854 717 | 0 |
| INNEKT FRÅ GEBYR | | |
| Losavgift | -768 861 094 | -740 757 976 |
| Sikkerheitsavgift | -86 022 701 | -96 714 277 |
| Sum inntekt frå gebyr | -854 883 795 | -837 472 253 |
| SALS- OG LEIGEINNEKTER | | |
| Avgiftspliktig sal av varer og tenester | -5 786 555 | -4 484 367 |
| Avgiftsfritt sal av varer og tenester | -6 483 129 | -6 589 265 |
| Leieinntekter varige driftsmiddel | -1 742 977 | -2 971 611 |
| Sal av fiskerihamner | -25 828 897 | -7 428 975 |
| Sum sals- og leieinntekter | -39 841 558 | -21 474 218 |
| GEVINST VED AVGANG AV ANLEGGSMIDDEL | | |
| Gevinst ved avgang anleggsmiddel | -1 117 988 | -3 595 313 |
| Sum gevinst ved avgang av anleggsmiddel | -1 117 988 | -3 595 313 |
| ANDRE DRIFTSINNEKTER | | |
| Tilfeldige inntekter / eksterne refusjonsinntekter** | -63 600 | -26 400 |
| Sum andre driftsinntekter | -63 600 | -26 400 |
| SUM DRIFTSINNEKTER | -2 412 689 404 | -2 155 989 145 |

** Frå 2019 er refusjonsinntekter knytt til oljevernaksjonar omklassifisert frå konto 3231 til konto 8480, og er presentert under rekneskapslinja "Innkrevjingsverksemd og andre overføringar til statskassa" i resultatrekneskapet. Rekneskapslinja "Andre driftsinntekter" i resultatoppstillinga for 2018 er i samband med dette omarbeidd.

NOTE 1 FORTS.

Grunnlag for inntektsføring av utgiftsløyving

| Kapittel og post | Kontantprinsippet | | | | Periodiseringsprinsippet |
|------------------|----------------------------------|--------------------|--------------------|---|--------------------------|
| | Utgiftsløyving (samla tildeling) | Inntektsløyving | Rapportert inntekt | Maksimalt utrekna grunnlag for inntektsføring | Inntektsført løyving |
| 136001 | 1 770 026 000 | | | 1 770 026 000 | 676 755 608 |
| 136021 | 72 373 000 | | | 72 373 000 | 60 217 606 |
| 136030 | 639 539 000 | | | 639 539 000 | 404 841 028 |
| 136034 | 77 800 000 | | | 77 800 000 | 2 029 343 |
| 136045 | 446 642 000 | | | 446 642 000 | 289 649 676 |
| 136060 | 79 700 000 | | | 79 700 000 | 26 145 107 |
| 136071 | 10 900 000 | | | 10 900 000 | 7 042 267 |
| 136072 | 87 269 000 | | | 87 269 000 | 15 473 471 |
| 136073 | 50 000 000 | | | 50 000 000 | 30 773 639 |
| 436002 | | 12 300 000 | 41 974 763 | -12 300 000 | |
| 557774 | | 806 283 000 | 868 594 107 | -806 283 000 | |
| Sum | 3 234 249 000 | 818 583 000 | 910 568 870 | 2 415 666 000 | 1 512 927 746 |

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 kostnader i perioden. Mottekne belastningsfullmakter er inntektsført med trekt beløp.

NOTE 2

LØNSKOSTNADAR

| | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|--|----------------------|--------------------|
| Løn | 764 163 565 | 709 107 500 |
| Løn balanseført ved eigenutvikling av anleggsmiddel (-)* | -4 284 494 | -5 695 472 |
| Feriepengar | 101 977 194 | 86 642 485 |
| Arbeidsgivaravgift | 105 702 660 | 98 578 195 |
| Pensjonskostnadar** | 76 991 659 | 72 973 494 |
| Sjukepengar og andre refusjonar (-) | -16 695 585 | -17 912 031 |
| Andre ytingar | 11 185 978 | 10 445 207 |
| Sum lønskostnadar | 1 039 040 977 | 954 139 377 |
| Talet på utførte årsverk *** | 1 052 | |
| Tal årsverk | 970 | 954 |
| Tal tilsette | 976 | 967 |

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

** Pensjonskostnadane blir fortløpande kostnadsført i resultatrekneskapen basert på faktisk påløpt premie. For 2019 er arbeidsgivar sin del av pensjonspremien til lostilsette fastsett til 14,3 prosent, 14 prosent for øvrige tilsette.

Premiesatsen for 2018 var av SPK estimert til 12 prosent.

Per 31.12.2019 utgjer arbeidsgivar sin del av pensjonspremie kr 76 991 659 og medlemsinnskot (2 prosent) kr 11 693 896.

*** Talet på utførte årsverk er utrekna etter definisjon i PM-2019-13 og SRS 25 Ytelser til ansatte. Talet på utførte årsverk for 2018 er ikkje tilgjengeleg.

NOTE 3

IMMATERIELLE EIGEDELAR

| | Programvare og liknande rettar |
|--|--------------------------------|
| Anskaffingskost 01.01. | 259 035 241 |
| Tilgang i året | 0 |
| Avgang anskaffingskost i året (-) | -24 694 618 |
| Frå immaterielle eigedelar under utføring til anna gruppe i året | 13 509 226 |
| Anskaffingskost | 247 849 848 |
| Akkumulerte nedskrivningar 01.01. | 0 |
| Nedskrivningar i året | 0 |
| Akkumulerte avskrivningar 01.01. | 131 611 030 |
| Ordinære avskrivningar i året | 33 253 939 |
| Akkumulerte avskrivningar avgang i året (-) | -24 693 557 |
| Balanseført verdi 31.12.2019 | 107 678 437 |

| Avskrivingssatsar (levetider) | 5 år / lineært |
|---|----------------|
| Avhending av immaterielle eigedelar i 2019: | |
| Salssum ved avgang anleggsmidler | 0 |
| - Bokført verdi avhenda anleggsmidler | 0 |
| = Rekneskapsmessig gevinst/tap | 0 |

NOTE 4

VARIGE DRIFTSMIDDEL

| | Tomter | Bygninger og anna fast eidegom | Maskiner og transport-middel | Drifts-lausøyre, inventar, verktoy o.l. | Anlegg under utføring | Sum |
|--|----------------|--------------------------------|------------------------------|---|-----------------------|----------------------|
| Anskaffingskost 01.01. | 203 700 | 139 833 467 | 670 075 205 | 1 194 832 619 | 296 133 063 | 2 301 078 053 |
| Tilgang i året | - | - | - | - | 241 449 823 | 241 449 823 |
| Tilbakeført avsetning desember 2018 | - | - | - | - | -12 565 719 | -12 565 719 |
| Avgang anskaffingskost i året (-) | - | -2 765 708 | -35 091 743 | -36 252 941 | - | -74 110 392 |
| Frå anlegg under utføring til anna gruppe i året | - | 4 060 199 | 206 466 350 | 122 284 659 | -346 320 434 | -13 509 226 |
| Anskaffingskost | 203 700 | 141 127 958 | 841 449 812 | 1 280 864 336 | 178 696 733 | 2 442 342 539 |
| Akkumulerte nedskrivningar 01.01 | - | - | - | - | - | - |
| Nedskrivningar i året | - | - | - | - | - | - |
| Akkumulerte avskrivningar 01.01. | - | 26 776 297 | 237 536 908 | 718 870 999 | - | 983 184 204 |
| Ordinære avskrivningar i året | - | 5 984 333 | 37 868 369 | 94 091 773 | - | 137 944 475 |
| Akkumulerte avskrivningar avgang i året (-) | - | -1 927 362 | -35 001 624 | -30 482 091 | - | -67 411 077 |
| Balanseført verdi 31.12.2019 | 203 700 | 110 294 689 | 601 046 159 | 498 383 655 | 178 696 733 | 1 388 624 937 |

| Avskrivingsattsar (levetider) | Ingen avskrivning | 10-60 år dekomponert lineært | 3-20 år lineært | 3-15 år lineært | Ingen avskrivning | |
|--|-------------------|------------------------------|------------------|-----------------|-------------------|------------------|
| Avhending av varige driftsmiddel i året | | | | | | |
| Salssum ved avgang anleggsmidler (anlegg 1078) | 0 | 0 | -1 114 988 | 0 | 0 | -1 114 988 |
| Salssum ved avgang anleggsmidler (anlegg 1406) | | | -3 000 | 0 | 0 | -3 000 |
| - Bokført verdi avhenda anleggsmiddel * | 0 | 0 | 6 700 376 | 0 | 0 | 6 700 376 |
| = Rekneskapsmessig gevinst/tap | 0 | 0 | 5 582 388 | 0 | 0 | 5 582 388 |

*

| | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|------------------|
| Tap ved utrangering anlegg 2222 | Los PC programvare 2014 | 1 061 |
| Tap ved utrangering anlegg 2425 | Utsmykking - HK | 3 602 |
| Tap ved utrangering anlegg 2426 | Utsmykking - HK | 7 203 |
| Tap ved utrangering anlegg 2427 | Utsmykking - HK | 10 805 |
| Tap ved utrangering anlegg 2339 | Utsmykking - HK | 12 245 |
| Tap ved utrangering anlegg 2424 | Utsmykking - HK | 16 567 |
| Tap ved utrangering anlegg 2428 | Utsmykking - HK | 21 610 |
| Tap ved utrangering anlegg 1775 | Tromsø lostasjon | 27 456 |
| Tap ved utrangering anlegg 156 | Hvasser lostasjon | 110 412 |
| Tap ved utrangering anlegg 157 | Hvasser lostasjon | 167 224 |
| Tap ved utrangering anlegg 2208 | AIS-sat 3 | 5 174 708 |
| Tap ved utrangering anlegg 2103 | Flytebrygge | 533 254 |
| Tap ved utrangering anlegg 2345 | Kontorvegger | 44 163 |
| Tap ved utrangering anlegg 2355 | Los PC 2015 | 713 |
| Tap ved utrangering anlegg 2448 | Los PC 2016 | 251 647 |
| Tap ved utrangering anlegg 1748 | Beredskapsbåt - test/utprøv | 90 118 |
| Tap ved utrangering anlegg 1729 | Tilpassing utstyr KV Ålesund | 6 884 |
| Tap ved utrangering anlegg 1768 | Arbeid lenser - KV Harstad | 17 378 |
| Tap ved utrangering anlegg 2263 | Løfteslings Expandi - Oljevern 03 | 4 785 |
| Tap ved utrangering anlegg 1822 | AIS drifter - KV Ålesund | 11 680 |
| Tap ved utrangering anlegg 1823 | AIS drifter - KV Harstad | 11 680 |
| Tap ved utrangering anlegg 1824 | AIS drifter - KV Farm | 11 680 |
| Tap ved utrangering anlegg 1825 | AIS drifter - KV Nornen | 11 680 |
| Tap ved utrangering anlegg 1826 | AIS drifter - KV Heimdal | 11 680 |
| Tap ved utrangering anlegg 1827 | AIS drifter - KV Njord | 11 680 |
| Tap ved utrangering anlegg 1828 | AIS drifter - KV Tor | 11 680 |
| Tap ved utrangering anlegg 1829 | AIS drifter - KV Svalbard | 11 680 |
| Tap ved utrangering anlegg 1830 | AIS drifter - KV Barentshav | 11 680 |
| Tap ved utrangering anlegg 1831 | AIS drifter - KV Bergen | 11 680 |
| Tap ved utrangering anlegg 1832 | AIS drifter - KV Sortland | 11 680 |
| Tap ved utrangering anlegg 1833 | AIS drifter - KV Oljevern 01 | 11 680 |
| Tap ved utrangering anlegg 1834 | AIS drifter - KV Oljevern 02 | 11 680 |
| Tap ved utrangering anlegg 1835 | AIS drifter - KV Oljevern 03 | 11 680 |
| Tap ved utrangering anlegg 2065 | AIS drifter - KV Utvær | 17 512 |
| Tap ved utrangering anlegg 2066 | AIS drifter - KV Skomvær | 17 512 |
| Sum tap ved utrangering | | 6 700 376 |

NOTE 5

ANDRE DRIFTSKOSTNADAR

| | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|--|----------------------|----------------------|
| Husleige | 56 223 182 | 54 165 643 |
| Vedlikehald egne bygg og anlegg | 13 905 643 | 4 194 467 |
| Vedlikehald og ombygging av leigde lokale | 798 846 | 814 802 |
| Andre kostnader til drift av eigedom og lokale | 24 223 166 | 23 745 291 |
| Reparasjon og vedlikehald av maskiner, utstyr mv. | 53 584 866 | 37 654 470 |
| Mindre utstyrsanskaffingar | 20 756 568 | 15 850 529 |
| Utstyrsanskaffingar til navigasjonsinnretningar | 85 749 392 | 83 933 451 |
| Leige maskiner, inventar og liknande | 93 780 810 | 126 205 377 |
| Leige fartøy i forb. med slepebåtberedskap | 61 546 283 | 94 816 773 |
| Leige fartøy i forb. med KNM Helge Ingstad | 538 590 | 6 922 158 |
| Frakt- og transportkostnader | 257 938 033 | 235 316 581 |
| Helikoptertransport los/leige losbåttenester | 6 581 784 | 6 379 513 |
| Leige tilbringerteneste BB fast og variabel del | 243 113 643 | 223 073 024 |
| Kjøp av konsulenttenester (6700-6730) * | 35 773 706 | - |
| Kjøp av andre framande tenester (6740-6799) ** | 386 986 479 | 318 698 290 |
| Kjøp av framande tenester knytt til fiskerihammer | 153 474 038 | 159 438 916 |
| Kjøp av framande tenester knytt til utbygging av farleder og navigasjonsinnretningar | 118 680 656 | 24 728 128 |
| Kjøp av framande tenester knytt til los | 13 304 771 | 7 724 717 |
| Kjøp av framande tenester knytt til Barents Watch | 455 287 | 4 040 672 |
| Kjøp av framande tenester knytt til oljevernberedskap | 55 388 986 | 37 421 065 |
| Fly- og satelittovervaking | 22 212 341 | 20 930 305 |
| Kjøp av framande tenester knytt til isbryting | 8 794 970 | 11 191 920 |
| Reise og diett | 89 878 766 | 98 192 148 |
| Kontorkostnader | 70 316 534 | 70 065 207 |
| Andre driftskostnader | 41 568 648 | 37 159 983 |
| Bensin, dieselolje | 36 563 469 | 43 276 394 |
| Refusjon av driftskostnader frå eksterne | -1 411 295 | -7 914 789 |
| Interne kostnader | 0 | - |
| Sum andre driftskostnader | 1 231 484 642 | 1 105 996 240 |

* Det har vore vesentlege endringar i innhald på kontogruppe 67 i 2019, og kostnader spesifisert som kjøp av konsulenttenester og andre framande tenester er derfor ikkje direkte samanliknbare med fjoråret.

** Kostnader bokført på kontogruppe 45 er omklassifisert til kontogruppe 67 i rekneskapen for 2019, og kostnaden i 2018 er omarbeidd i resultatoppstillinga for 2018.

| Tilleggsinformasjon om operasjonelle leigeavtaler ** | Type eigedel | | | | | Sum |
|--|------------------------|---|-----------------------------|---|-------------------------|-------------------|
| | Immaterielle eigedelar | Tomter, bygningar og annan fast eigedom | Maskiner og transportmiddel | Driftslausøyre, inventar, verktøy og liknande | Infrastruktur-eigedelar | |
| Varigheit inntil 1 år | - | 1 063 091 | - | - | - | 1 063 091 |
| Varigheit 1-5 år | 1 671 839 | 9 230 976 | 2 947 314 | 153 819 | 3 641 286 | 17 645 234 |
| Varigheit over 5 år | 937 440 | 46 797 208 | - | 3 961 212 | - | 51 695 860 |
| Kostnadsført leigebetalning for perioden | 2 609 279 | 57 091 275 | 2 947 314 | 4 115 031 | 3 641 286 | 70 404 185 |

** Det er gjort ei vurdering av vesentlegheit knytt til kva leigeavtaler som skal framgå i tabellen som tilleggsinformasjon om operasjonelle leigeavtaler. Det er kun leigeavtaler med kostnadsført leigebeløp som overstig kr 50 000 (leks. mva) som framkjem av tabellen.

Kostnadsført leige knytt til immaterielle eigedelar gjeld hovudsakleg leige av datasystem/lisensar/støttesystem og bruksrett. Kystverket har husleigeavtaler med varigheit inntil eitt år, mellom eitt og 5 år og over 5 år. Bokført kostnad knytt til vesentlege leigeavtaler utgjer kr 57 mill i 2019. Leigeavtaler maskiner og transportmiddel gjeld i all hovudsak leige av kjøretøy, medan leige av infrastruktur-eigedelar hovudsakleg gjeld linjeleige AIS basestasjonar. Kostnadsført leige av multifunksjonsskrivarar og leige av server utgjer kr 3,9 mill i 2019.

NOTE 6

FINANSINTEKTER OG FINANSKOSTNADAR

| | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|----------------------------|--------------------|-------------------|
| FINANSINTEKTER | -36 368 177 | -9 074 115 |
| Renteinntekter | -90 494 | -106 679 |
| Valutagevinst (agio) | -70 000 | -957 500 |
| Anna finansinntekt | -36 528 671 | -10 138 294 |
| Sum finansinntekter | | |
| FINANSKOSTNADAR | | |
| Rentekostnad | 37 296 | 17 871 |
| Valutatap (disagio) | 48 998 | 47 450 |
| Anna finanskostnad | 177 | 282 |
| Sum finanskostnadar | 86 471 | 65 603 |



NOTE 7

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

A) FORKLARING TIL AT RESULTATET I PERIODEN IKKJE ER LIK ENDRING I AVREKNA MED STATSKASSA I BALANSEN (KONGRUENSAVVIK)

| | 31.12.2019 | 31.12.2018 | Endring* |
|--|----------------|----------------|-------------|
| AVREKNA MED STATSKASSA I BALANSEN * | -1 059 039 166 | -1 097 754 514 | -38 715 348 |

Bakgrunnen for at resultatet i perioden ikkje er lik endring i avrekna med statskassa i balansen for bruttobudsjetterte verksemder er at konsernkontona i Norges Bank inngår som ein del av avrekna med statskassa i balansen. I tillegg blir det teke hensyn til enkelte transaksjoner som ikkje er knytt til drifta av verksemda og transaksjonar som ikkje medfører ut- eller innbetaling. Nedanfor viser dei ulike postene som er grunnen til at endring i avrekna med statskassa i balansen ikkje er lik resultatet for perioden.

| Endring i avrena med statskassa | | |
|--|--|-------------------|
| KONSERNKONTOAR I NORGES BANK | | |
| - Konsernkonto utbetaling | | -2 906 399 023 |
| + Konsernkonto innbetaling | | 1 118 503 789 |
| <i>Netto trekk konsernkonto</i> | | -1 787 895 234 |
| INNBETALINGAR OG UTBETALINGAR SOM IKKJE INNGÅR I DRIFTA AV VERKSEMDA (ER GJENNOMSTRØMNINGSPOSTAR) | | |
| - Innbetaling innkrevjingsverksemd og andre overføringar (konto 1997) | | -83 005 138 |
| + Utbetaling tilskotsforvaltning og andre overføringar (konto 1998) | | 96 882 116 |
| BOKFØRINGAR SOM IKKJE GÅR OVER BANKKONTO, MEN DIREKTE MOT AVREKNING MED STATSKASSA | | |
| + Inntektsført frå løyving (underkonto 1991) | | 1 512 927 746 |
| - Gruppeliv/arbeidsgivaravgift (underkonto 1985 og 1986) | | -104 827 338 |
| + Nettoordning, statleg betalt merverdiavgift (underkonto 1987) | | 272 216 057 |
| ANDRE AVSTEMMINGSPOSTAR | | |
| Prinsippendring tilskotsforvaltning konto 1990 (motkonto 2407-2505) ** | | 130 382 832 |
| Korrigerig av feriepengar konto 1993 (ifm. overgang til SAP lønn) ** | | -4 942 563 |
| Korrigert arbeidsgivaravgift konto 1990 (motkonto 2785) | | 6 976 869 |
| FORSKJEL MELLOM RESULTATFØRT OG NETTO TREKK PÅ KONSERNKONTO | | |
| Resultat av aktivitetar i perioden før avrekning med statskassa (konto 1999) | | 0 |
| Sum endring i avrekna med statskassa** | | 38 715 348 |
| <i>* Sum endring i avrekna med statskassa skal stemme med periodens endring ovenfor.</i> | | 0 |

** Prinsippendringar er innarbeidd i inngåande balanse for 2019 (periode 201900), sjå bilag 61904002. Korrigerig av feriepengar etter tilråding frå DFØ er bokført periode 201912, sjå bilag 61903989. Korrigert arbeidsgivaravgift er bokført periode 201902, sjå bilag 61900509.

B) FORSKJELLEN MELLOM AVREKNA MED STATSKASSA OG MELLOMVÆRE MED STATSKASSA

| | 31.12.2019 | 31.12.2019 | Forskjell |
|---|--|---|----------------------|
| | Spesifisering av bokført avregning med statskassen | Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen | |
| IMMATERIELLE EIGEDELAR, VARIGE DRIFTSMIDDEL OG FINANSIERING AV DESSE | | | |
| Immaterielle eigedelar | 107 678 437 | 0 | 107 678 437 |
| | 1 388 624 937 | 0 | 1 388 624 937 |
| <i>Sum</i> | <i>1 496 303 374</i> | <i>0</i> | <i>1 496 303 374</i> |
| FINANSIELLE ANLEGGSMIDDEL | | | |
| Investeringar i aksjar og andelar | 14 000 | 0 | 14 000 |
| Obligasjonar | 0 | 0 | 0 |
| Andre fordringar | 892 152 | 897 152 | -5 000 |
| <i>Sum</i> | <i>906 152</i> | <i>897 152</i> | <i>9 000</i> |
| OMLØPSMIDDEL | | | |
| Behaldningar av driftsmateriell | 46 722 397 | 0 | 46 722 397 |
| Kundefordringar | 83 288 873 | 0 | 83 288 873 |
| Opptente, ikkje fakturerte inntekter | 0 | 0 | 0 |
| Andre fordringar | 35 502 687 | 2 077 129 | 33 425 558 |
| Bankinnskot, kontantar og liknande | 59 535 | 48 019 | 11 516 |
| <i>Sum</i> | <i>165 573 491</i> | <i>2 125 148</i> | <i>163 448 344</i> |
| LANGSIKTIGE FORPLIKTINGAR OG GJELD | | | |
| Avsetningar langsiktige forpliktingar | 0 | 0 | 0 |
| Anna langsiktig gjeld | -130 000 000 | -130 000 000 | 0 |
| <i>Sum</i> | <i>-130 000 000</i> | <i>-130 000 000</i> | <i>0</i> |
| KORTSIKTIG GJELD | | | |
| Leverandørgjeld | -108 263 913 | 0 | -108 263 913 |
| Skuldig skattetrekk og andre trekk | -40 477 754 | -40 477 754 | 0 |
| Skuldige offentlege avgifter | -20 758 724 | -7 649 990 | -13 108 734 |
| Avsette feriepengar | -93 997 230 | 0 | -93 997 230 |
| Motteke forskotsbetaling | -18 347 380 | 0 | -18 347 380 |
| Anna kortsiktig gjeld | -57 118 387 | -10 686 350 | -46 432 036 |
| <i>Sum</i> | <i>-338 963 387</i> | <i>-58 814 094</i> | <i>-280 149 293</i> |
| GJELD KNYTT TIL TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN | -134 780 464 | 0 | -134 780 464 |
| Sum | 1 059 039 166 | -185 791 795 | 1 244 830 961 |

Mellomvære med statskassa er sett saman av kortsiktige fordringar og gjeld som etter økonomiregelverket er rapportert til statsrekneskapa (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

INNKREVJINGSVERKSEMD OG ANDRE OVERFØRINGAR TIL STATEN

| Avgifter og gebyr direkte til statskassa | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|---|--------------------|---------------------|
| Refusjonsinntekt - statleg aksjon mot akutt forureining "Godafoss" | 0 | -88 690 375 |
| Refusjonsinntekt - statleg aksjon mot akutt forureining "Tide Carrier" | | -1 081 388 |
| Refusjonsinntekt - statleg aksjon mot akutt forureining "Full City" | -839 897 | -176 000 000 |
| Refusjonsinntekt - statleg aksjon mot akutt forureining "Server" | -23 714 531 | 0 |
| Refusjonsinntekt - statleg aksjon mot akutt forureining "Helge Ingstad" | -58 450 710 | 0 |
| Sum avgifter og gebyr direkte til statskassa | -83 005 138 | -265 771 763 |

Fra 2019 er refusjonsinntekter knyttet til oljevernaksjoner omklassifisert frå konto 3231 til konto 8480. Resultatregnskapet for 2018 er omarbeidd i denne sammenheng.

NOTE 9

TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN

| | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|--|-------------------|-------------------|
| Tilskot til fiskerihamner - post 60 | 50 657 444 | 57 938 344 |
| Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø - post 72 * | -12 497 494 | 6 067 213 |
| Tilskot effektive og miljøvennlige hamner - post 73 | 41 279 899 | 0 |
| Tilskot til etatsmuseum - post 01 | 10 400 000 | 10 000 000 |
| Tilskot til hamnesamarbeid - post 71 | 7 042 267 | 8 448 432 |
| Sum utbetalingar av tilskot * | 96 882 116 | 82 453 989 |

* Frå 2019 er det ei prinsippending knytt til tilskotsforvaltning, som inneber at forplikting for ikkje utbetalte tilskot ved periodeslutt skal bokførast som gjeld, sjå nedanfor. Prinsippendinga er omarbeidd i inngåande balanse på konto 1990, sjå bilag 61904002-61904003.

** Negativt beløp skuldast tilbaketrekking av tilsegn i 2019.

| Gjeld vedrørende tilskotsforvaltning og andre overføringer frå staten | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|---|------------------------|-------------|
| Tilskot til fiskerihamner - post 60 | -50 025 962,00 | 0,00 |
| Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø - post 72 * | -74 248 242,00 | 0,00 |
| Tilskot effektive og miljøvennlige hamner - post 73 | -10 506 260,00 | 0,00 |
| Tilskot til etatsmuseum - post 01 | 0,00 | 0,00 |
| Tilskot til hamnesamarbeid - post 71 | 0,00 | 0,00 |
| Sum gjeld | -134 780 464,00 | 0,00 |

Samanlikningtala for gjeld vedrørende tilskotsforvaltning og andre overføringer frå staten er ikkje omarbeidd i balansen for 2018.

NOTE 10

INVESTERINGAR I AKSJAR OG ANDELAR

| | Ervervs- dato | Tal aksjar | Eigardel | Stemme- del | Resultat i år i selskapet (2018*) | Balanseført egenkapital i selskapet (per 31.12.18*) | Balanseført verdi kapital- rekneskap | Balanseført verdi verksemd- rekneskap |
|--|------------------|------------|----------|----------------|---|--|--|--|
| Aksjar | | | | | | | | |
| Framsenteret AS | 12.02.2013 | 14 | 11,5 % | 11,5 % | 858 442 | 2 317 981 | 14 000 | 14 000 |
| Balanseført verdi 31.12.201 | | | | | | | 14 000 | 14 000 |

* Sist avlagte årsrekneskap per 31.12.2018

NOTE 11

BEHALDNING AV DRIFTSMATERIELL

| | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|--|-------------------|-------------------|
| ANSKAFFINGSKOST | | |
| Driftsmateriell Forsyningseininga - Reiarlaget | 41 242 607 | 32 667 996 |
| Driftsmateriell fartøy - Reiarlaget | 5 394 790 | 5 066 839 |
| Navigasjonsutstyr - Besøkscenter Alnes fyr | 85 000 | 128 330 |
| Sum anskaffingskost | 46 722 397 | 37 863 165 |
| | | |
| UKURANS | | |
| Ukurans beholdningar anskaffa til internt bruk i verksemda | 0 | 0 |
| Sum ukurans | 0 | 0 |
| | | |
| Sum beholdning av varer og driftsmateriell | 46 722 397 | 37 863 165 |

NOTE 12

KUNDEFORDRINGAR

| | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|-------------------------------|-------------------|--------------------|
| Kundefordringar til pålydande | 83 692 006 | 109 242 591 |
| Avsett til venta tap (-) | -403 133 | -2 937 999 |
| Sum kundefordringar | 83 288 873 | 106 304 592 |

NOTE 13

OPPTENTE, IKKJE FAKTURERTE INNTEKTER / MOTTEKE FORSKOTSBETALING

| Opptente, ikkje fakturerte inntekter (fordring) | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|---|--------------------|--------------------|
| Andre inntektsperiodiseringar | 0 | 6 661 566 |
| Sum opptente, ikkje fakturerte inntekter | 0 | 6 661 566 |
| | | |
| Motteke forskotsbetaling (gjeld) | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
| Losavgift, årsavgift | -14 339 492 | -13 778 571 |
| Sikkerheitsavgift, årsavgift | -4 007 888 | -3 872 473 |
| Sum motteke forskotsbetaling | -18 347 380 | -17 651 044 |

NOTE 14

ANDRE KORTSIKTIGE FORDRINGAR

| | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|--|-------------------|-------------------|
| Forskotsbetalt løn* | 469 298 | 42 000 |
| Reiseforskot | 55 832 | 52 237 |
| Personallån | 359 196 | 0 |
| Fordringar på NAV | 950 435 | 965 598 |
| Forskotsbetalt husleige (inkl. straum og andre kostnader lokale) | 7 340 000 | 7 216 000 |
| Forskotsbetalt tilbringarteneste BB | 21 912 000 | 14 983 000 |
| Godtgjersle til depotstyrkar | 2 285 000 | 1 986 000 |
| Andre kortsiktige fordringar | 2 130 925 | 804 449 |
| Sum andre kortsiktige fordringar | 35 502 687 | 26 049 284 |

* Lån til tilsette på konto 1398 med nedbetalingstid inntil 2 år er omklassifisert til kortsiktige fordringar i 2019 (konto 1540) etter overgang til SAP-lønsystem.

NOTE 15

BANKINNSKOT, KONTANTAR OG LIKNANDE

| | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|---|---------------|---------------|
| Andre bankkontoar | 0 | 0 |
| Kontantbeholdningar | 59 535 | 63 652 |
| Sum bankinnskot, kontantar og liknande | 59 535 | 63 652 |

NOTE 16

ANNA KORTSIKTIG GJELD

| | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|---|--------------------|---------------------|
| Skuldig løn til tilsatte | -22 829 444 | -20 355 189 |
| Skuldige reiseutgifter ved periodeslutt | 0 | -3 591 000 |
| Avsett pensjonspremie til SPK, arbeidsgivardel | 0 | 1 924 052 |
| Avsett kostnader/fartøysleige ism. slepeberedskap | 0 | -8 476 000 |
| Tilbakeført ikkje nytta bunkersbeholdning per 31.12.19, fartøy* | 2 811 355 | 3 037 000 |
| Avsette kostnader, flyovervaking | -1 452 568 | -1 357 000 |
| Avsette kostnader KYV Vest, ENC. 4.kv.2019 | -2 283 000 | -2 337 200 |
| Avsette påløpte investeringar, AUU-anlegg | -1 263 536 | -37 883 548 |
| Avsette kostnader KYV-SØ, kjøp andre framande tenester | -1 900 000 | 0 |
| Avsette kostnader KYV-R, reparasjon og vedlikehald fartøy | -2 249 700 | 0 |
| Leige oljevernfartøy og materiell ism. aksjon KNM Helge Ingstad | 0 | -20 888 000 |
| Avsett sluttutbetaling tilskot Kvinnherad kommune | 0 | -1 437 500 |
| Avsett tilbringertjeneste BB - variabel del | -1 809 398 | 0 |
| Avsett kostnader KYV-Nordland, sluttoppgjør div. prosjekt | -11 650 000 | -9 140 000 |
| A-konto innbetalningar knytt til beredskap (konto 2997) | -6 696 719 | |
| Anna kortsiktig gjeld | -7 795 377 | -657 426 |
| Sum anna kortsiktig gjeld | -57 118 387 | -101 161 811 |

* Debetsaldo avsett bunkersbeholdning skuldast tilbakeføring av innkjøpt, men ikkje brukt bunkers per 31.12.19 Kystverket Rederi.

NOTE 17

VAREKOSTNAD

| | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|----------------------------|----------------|------------------|
| Innkjøp av driftsmateriell | 375 823 | 309 721 |
| Frakt, toll og spedisjon | 331 372 | 85 822 |
| Behaldningsendring | 0 | 3 228 999 |
| Sum varekostnad | 707 196 | 3 624 542 |

* Kostnader bokført kontogruppe 45 er omklassifisert til kontogruppe 67 i rekneskapen for 2019, og resultatoppstillinga for 2018 er omarbeidd tilsvarende.

NOTE 18

ANNA LANGSIKTIG GJELD

| | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|--|---------------------|---------------------|
| Førebels oppgjer Server (Assuranceforeningen)* | -130 000 000 | -130 000 000 |
| Sum anna langsiktig gjeld | -130 000 000 | -130 000 000 |

* A-konto innbetalningar/førebels oppgjer frå forsikringselskap knytt til oljevernaksjonar. Innbetalningar inntektsførast på det tidspunkt rettsprosessar er avslutta og endeleg oppgjer kan stadfestast.

NOTE 19

ANDRE LANGSIKTIGE FORDRINGAR

| | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|--|----------------|------------------|
| Depositum (Husvære Trondheim og GTravel) | 42 750 | 108 900 |
| Fordringar på tilsette* | 2 | 319 496 |
| Ståande reiseforskot – statslosar | 849 400 | 892 000 |
| Sum andre langsiktige fordringar | 892 152 | 1 320 396 |

* Lån til ansatte på konto 1398 med nedbetalingstid inntil 2 år, er omklassifisert til kortsiktige fordringar i 2019 (konto 1540). Rest saldo kr 2 står ut februar 2020.

NOTE 20

RESULTATSPESIFIKASJON FOR OPPDRAGA NAVIGASJONSINSTALLASJONAR, LOS OG TRAFIKKSENTRALAR

Resultatrekneskapa syner samla inntekter og kostnader for oppdraga som er nemnde. Inntektene kan delast i to hovudgrupper, sal til eksterne kundar, og sal til andre resultatområde i Kystverket. Kostnadene gir eit samla bilete over påløpte kostnader for oppdraga. Andel av inntekt frå løyving skal dekke driftskostnader.

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

| Oppdrag 1.3 Navigasjonsinstallasjonar | Rekneskap 2019 a | Budsjett 2019 b | Avvik c=b-a | Avvik% (c/b)*100 | % forbruk av budsjett |
|--|---------------------|--------------------|--------------------|---------------------|--------------------------|
| Andel av bokført inntekt frå løyving | -442 213 357 | - | 442 213 357 | | |
| Sal og leigeinntekter | -736 962 | -508 000 | 228 962 | | 145 % |
| Gevinst v/sal av AM | -3 000 | - | 3 000 | | |
| Andre driftsinntekter | -60 600 | - | 60 600 | | |
| Sum inntekter | -443 013 919 | -508 000 | 442 505 919 | | 87 207 % |
| Varekostnader | 3 356 | - | -3 356 | | |
| Lønskostnader | 37 913 670 | 36 036 752 | -1 876 918 | -5 % | 105 % |
| Avskrivningar | 1 902 405 | 1 875 222 | -27 183 | -1 % | 101 % |
| Andre driftskostnader | 403 197 016 | 395 926 548 | -7 270 468 | -2 % | 102 % |
| Sum driftskostnader | 443 016 447 | 433 838 522 | -9 177 925 | -2 % | 102 % |
| Finansinntekter | -4 594 | - | 4 594 | | |
| Finanskostnader | 2 066 | - | -2 066 | | |
| Sum finans | -2 528 | - | 2 528 | | |
| Resultat | 0 | 433 330 522 | 433 330 522 | 100 % | 0 % |

| Oppdrag 2.1 Los | Rekneskap 2019 a | Budsjett 2019 b | Avvik c=b-a | Avvik% (c/b)*100 | % forbruk av budsjett |
|--------------------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------------|
| Andel av bokført inntekt frå løyving | -77 443 424 | - | 77 443 424 | | |
| Losavgiftinntekter | -768 861 094 | -724 840 485 | 44 020 609 | -6 % | 106 % |
| Sal og leigeinntekter | -840 427 | - | 840 427 | | |
| Sum inntekter | -847 144 945 | -724 840 485 | 122 304 460 | -17 % | 117 % |
| Lønskostnader | 474 584 407 | 439 940 623 | -34 643 784 | -8 % | 108 % |
| Avskrivningar | 8 363 935 | 2 691 115 | -5 672 820 | -211 % | 311 % |
| Andre driftskostnader | 365 165 565 | 337 258 527 | -27 907 038 | -8 % | 108 % |
| Sum driftskostnader | 848 113 908 | 779 890 265 | -68 223 643 | -9 % | 109 % |
| Finansinntekter | -999 005 | - | 999 005 | | |
| Finanskostnader | 30 042 | - | -30 042 | | |
| Sum finans | -968 963 | - | 968 963 | | |
| Resultat | -0 | 55 049 780 | 55 049 780 | 100 % | 0 % |

| Oppdrag 2.2 Trafikksentralar (eks. Vardø VTS) | Rekneskap 2019 a | Budsjett 2019 b | Avvik c=b-a | Avvik% (c/b)*100 | % forbruk av budsjett |
|--|---------------------|--------------------|-------------------|---------------------|--------------------------|
| Andel av bokført inntekt frå løyving | -40 017 643 | - | 40 017 643 | | |
| Sikkerheitsavgiftinntekter | -86 022 701 | -91 889 325 | -5 866 624 | 6 % | 94 % |
| Sal og leigeinntekter | -217 118 | 0 | 217 118 | | |
| Sum inntekter | -126 257 463 | -91 889 325 | 34 368 138 | -37 % | 137 % |
| Varekostnadar | 7 295 | - | -7 295 | | |
| Lønskostnadar | 76 806 561 | 77 332 327 | 525 766 | 1 % | 99 % |
| Avskrivningar | 28 879 100 | 22 323 063 | -6 556 037 | -29 % | 129 % |
| Andre driftskostnadar | 20 574 627 | 20 216 980 | -357 647 | -2 % | 102 % |
| Sum driftskostnadar | 126 267 583 | 119 872 370 | -6 395 213 | -5 % | 105 % |
| Finansinntekter | -12 566 | - | 12 566 | | |
| Finanskostnadar | 2 445 | - | -2 445 | | |
| Sum finans | -10 121 | - | 10 121 | 0 | |
| Resultat | -0 | 27 983 045 | 27 983 045 | 100 % | 0 % |

VEDLEGG 1

OVERSIKT OVER PROSJEKT INNAN FARLEISTILTAK I 2019

Farleistiltak (tal i millionar kroner)

| A: Farleistiltak | Intern prosjekt-kalkyle per 1.1.19 | Endring i kalkyle | Kalkyle per 31.12.19 | Fullføringsgrad i% | Status framdrift | Status økonomi | Status |
|------------------------------|------------------------------------|-------------------|----------------------|--------------------|--|---|--|
| Gjennomsegling Hjertøysundet | 31 | 0 | 31 | 3% | Prosjektet omfattar utdjujing og merking av farleia gjennom Hjertøysundet. Prosjektet er forseinka på grunn av funn av rugel (naturmangfald), og start vert tidligast hausten 2020. | Etter plan. | Gult grunna endra framdrift |
| Innsegling Grenland | 97 | 2 | 99 | 4% | Prosjektet omfattar utdjujing 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 hausten 2020. | Mogeleg auke i farleisarealet samt auka mudringsbehov medfører auke i totalprognosen på omtrent 18 millionar kroner frå startbeviljing. | Gult grunna endra framdrift, og auka totalprognose |
| Innsegling Leirpollen | 131 | 0 | 131 | 12% | Prosjektet omfattar utdjujing 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. | Raudt grunna usikker framdrift |
| Innsegling Farsund | 45 | 1 | 46 | 16% | Prosjektet omfattar utdjujing og merking av innseglinga til Farsund. Prosjektet er satt i gang og vil vere ferdig våren 2020. | Etter plan. | |
| Innsegling til Bodø | 175 | 0 | 175 | 38% | Prosjektet omfattar utdjujing og nymerking. Prosjektet er satt i gang og vil vere ferdig våren 2021. | Etter plan. | |
| Innsegling Vannavalen | 22 | 13 | 35 | 48% | Prosjektet omfattar utdjujing og merking av innseglinga til Vannavalen. Prosjektet er forseinka fordi anbodet måtte utlysast to gongar grunna få tilbydarar. Prosjektet er nå satt i gang og vere ferdig våren 2020. | Betydeleg kostnadsauke grunna manglande konkurranse i marknaden og uventa grunnforhold. | Raudt grunna vesentleg auka kostnadar |
| Innsegling Ålesund Aspevågen | 46 | 12 | 59 | 100% | Prosjektet omfattar utdjujing og merking i innseglinga til Aspevågen (Ålesund). Prosjektet vart ferdig to månadar tidlegare enn planlagt. | Få tilbydarar og høge kostnadar knytt til transport av masse førte til auka kostnadar i prosjektet. | Gult grunna auka kostnadar |
| Innsegling Sandnessjøen | 18 | -3 | 15 | 100% | Prosjektet omfattar utdjujing av innseglinga til hamna. Prosjektet er sluttført. | Etter plan | |
| SUM | 564 | 26 | 590 | | | | |

VEDLEGG 2

OVERSIKT OVER PROSJEKT INNAN FISKERIHAMNER I 2019

Fiskerihamntiltak (tal i millioner kroner)

| B: Fiskerihamnetiltak | Intern prosjekt-kalkyle per 1.1.19 | Endring i kalkyle | Kalkyle per 31.12.19 | Fullføringsgrad i% | Status framdrift | Status økonomi | Status |
|-----------------------|------------------------------------|-------------------|----------------------|--------------------|--|--|--------|
| Breivikbotn | 36 | -5 | 31 | 54% | Prosjektet omfattar utdjuping av innseglinga til hamna samt etablering av eit nytt hamneareal. Noko forseinka grunn behov for å optimalisere prosjekt og prosess. Slutførast våren 2020. | Etter plan. | |
| Gjerdsvika | 71 | 0 | 71 | 95% | Prosjektet omfattar utdjuping av innseglinga til hamna, samt etablering av to nye strandkantdeponi som skal nyttast som næringsområder. Anleggsarbeidet er slutført. | Etter plan. | |
| Båtsfjord | 124 | -2 | 122 | 100% | Prosjektet omfattar utdjuping på tre stader i hamna, samt etablering av nytt næringsområde. Prosjektet er slutført. | Redusert totalkostnad i 2019 som følgje av sluttoppgjør | |
| Mehamn | 22 | -2 | 21 | 100% | Prosjektet omfattar bygging av en molo frå Hamneset. Prosjektet er slutført. | Redusert totalprognose grunna mindre bruk av reserve og døgnmulkt. | |
| SUM | 253 | -9 | 244 | | | | |



KYSTVERKET

KYSTVERKET

Telefon 07847

Postboks 1502

6025 Ålesund

post@kystverket.no

www.kystverket.no



KYSTVERKET
Org. nr.: 874783242

Riksrevisjonens beretning

Til Kystverket

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Riksrevisjonen har revidert Kystverket sitt årsregnskap for 2019. Årsregnskapet består av ledelseskommentarer, oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapportering og virksomhetsregnskap og noter til årsregnskapet for regnskapsåret avsluttet per 31. desember 2019.

Bevilgnings- og artskontorrapporteringen viser at 1 798 615 693 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet. Virksomhetsregnskapet viser driftsinntekter på 2 412 689 404 kroner og driftskostnader på 2 449 131 604 kroner. Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten er 83 005 138 kroner, og tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten er 96 882 116 kroner.

Etter Riksrevisjonens mening gir Kystverket sitt årsregnskap et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter for 2019 og kapitalposter per 31. desember 2019, i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten. Vi mener videre at virksomhetsregnskapet gir et dekkende bilde av virksomhetens resultat for 2019 og av eiendeler, gjeld og statens kapital per 31. desember 2019, 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 finansiell revisjon (ISSAI 1000–2999). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet under «Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet». Vi er uavhengige av virksomheten slik det kreves i lov og instruks om Riksrevisjonen og de etiske kravene i ISSAI 30 fra International Organization of Supreme Audit Institutions (INTOSAI's etikkregler), og vi har overholdt de øvrige etiske forpliktelsene våre i samsvar med disse kravene og INTOSAI's etikkregler. Etter vår oppfatning er revisjonsbevisene vi har innhentet tilstrekkelige og hensiktsmessige som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon i årsrapporten

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

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

Det er ingenting å rapportere i så måte.

Ledelsens og det overordnede departementets ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide et årsregnskap som gir et dekkende 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 finansiell revisjon, 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 internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon.

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 regnskapsestimer 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 bilde i samsvar med henholdsvis regelverket for økonomistyring i staten og de statlige regnskapsstandardene (SRS)

Vi kommuniserer med ledelsen, 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, og informerer det overordnede departementet om dette.

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; 24.04.2020

Etter fullmakt

Tora Struve Jarlsby
ekspedisjonssjef

Terje Ottesen
avdelingsdirektør

Brevet er ekspedert digitalt og har derfor ingen håndskreven signatur