



KYSTVERKET



ÅRSMELDING 2023

An aerial photograph of a fjord in Norway. A large cruise ship is moving through the water, leaving a white wake. A smaller ferry is visible further up the fjord. The surrounding cliffs are steep and green, with a waterfall on the right side. The sky is bright and hazy.

Visjonen vår er å utvikle kysten og havområda til **verdas sikraste og reinaste**

FRAMSIDEBILETE:

Illustrasjon laga av KystKI, som er Kystverket si løysing for kunstig intelligens.

BILETE PÅ DENNE SIDA:

Eit cruiseskip og ei ferje på seglas ut Geirangerfjorden.

(Foto: Ivan Kmit/AdobeStock)



INNHALD

LEIAREN SI FRÅSEGN	4
INTRODUKSJON TIL VERKSEMD OG HOVUDTAL	6
AKTIVITETAR OG RESULTAT	10
OMTALE AV NØKKELTAL OG RESSURSBRUK	11
ENKLARE REISEKVARDAG OG AUKA KONKURRANSEEVNE FOR NÆRINGSLIVET	14
NULLVISJON FOR DREPNE OG HARDT SKADDE	18
BIDRA TIL Å OPPFYLLE NOREGS KLIMA- OG MILJØMÅL	26
BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING	30
EFFEKTIV BRUK AV NY TEKNOLOGI	34
MEIR FOR PENGANE	36
STYRING OG KONTROLL I VERKSEMDA	38
VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTER	44
ÅRSREKNESKAP	46

Kapittel 1

LEIAREN SI FRÅSEGN

2023 vart eit godt år for sjøsikkerheit og framkome, til beste for sjøtransporten og kystsamfunna. Sterke leveransar både operativt og som fagetat prega Kystverket.

Frå 2023 fekk Kystverket igjen ansvaret for dei statlege fiskerihamnene. Vi er i gang med ei kartlegging av vedlikehaldsbehovet på desse, samtidig som avhendinga av ikkje-næringsaktive fiskerihamner held fram. Ved årsskiftet har Kystverket ansvar for 371 statlege fiskerihamner.

God innsats og fleksibilitet gjorde at vi også i fjor klarte å halde vedlikehaldet på navigasjonsinnretningane i sjakk, sjølv om auka kostnader på materiell og tenester påverka operativ del. Arbeidet med omlegging til IALA-standard for sjømerking held fram. Med tilstrekkelege rammer vil vi kunne fullføre IALA-omlegginga innan utgangen av 2025.


Kystverket har ikkje hatt statlege aksjonar sidan 2021 og talet på hendingar med utslepp held seg jamt rundt 600. Vi overvaker ti skipsvrak som lekk olje. Oljelekkasjen frå vraket Nordvard i Mossesundet auka hausten 2022 såpass at vi i 2023 iverksette ein tømmeoperasjon. Tilsvarande tømmeoperasjonar kan bli nødvendige også på andre vrak.

På utbyggingsområdet har vi hatt aktivitet i mange prosjekt. Fleire av prosjekta har av ulike grunnar blitt forseinka. Mindreforbruket som følgje av forseinkingane opna for at vi har kunna framskande andre tiltak, som til dømes Mortingbåen utanfor Florø som rakk å bli ferdigstilt i 2023.

Gjennom året har vi arbeidd vidare med å redusere kostnader og usikkerheit i storprosjektet Stad skipstunnel, slik at det er mest mogeleg klart for utlysning av anbod. Vi er no i rute for å få prosjektet ut i entreprenørmarknaden sommaren 2024.

I 2023 iverksette vi arbeidet med å få på plass ein komplett klimarekneskap for verksemda vår. Dette er eit omfattande arbeid. I tida framover skal vi nytte klimarekneskapen som eit utgangspunkt for å ta meir klimavennlege val i den daglege drifta, og for å stille strengare krav i anskaffingane våre. Visjonen vår er at vi skal ha verdas sikraste og reinaste kyst. Då må vi også bidra til å redusere vårt eige klimaavtrykk.

Året var eit utgreiingsår med mange og svært store kunnskapsleveransar frå Kystverket. Vi leverte i mai ei omfattande losutgreiing med forslag som kan gi redusert avgiftsbyrde og auka effektivitet for den maritime næringa. Til arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036 leverte vi både ny og forbetra kunnskap om tiltak i farvatnet. Vårt faglege bidrag til NTP-prosessen har lagt godt til rette for at våre oppdragsgivarar har enda betre føresetnader når tiltaka skal prioriterast. Vi har også delteke i fleire konseptvalutgreiingar (KVU), der det største arbeidet har vore arbeidet med KVU Nord-Norge.



Lostenesta og sjøtrafikksentralane har kvar på sin måte bidrege til sjøsikkerheit også i året som var. Lostenesta gjennomførte i alt 38 600 losoppdrag. Dei fem sjøtrafikksentralane gjorde om lag 7000 inngrep for å førebygge uønska trafikksituasjonar og halde god trafikkflyt. Samspelet mellom lostenesta og sjøtrafikksentralane er viktig. Den mest omtalte seglasen i fjor var då det amerikanske hangarskipet USS Gerald R. Ford på forsommaren segla inn og ut Oslofjorden. Både lostenesta og Horten VTS var sentrale i førebuing og gjennomføring.

Digitale tenester har lenge vore ein del av portefølja vår, med til dømes AIS, SafeSeaNet, Havbase, KystInfo og BarentsWatch. Vi er godt i gang med å utvikle gode brukarretta sjølvbeteningsløysingar som også bidreg til å forenkle prosessar – både for våre tilsette og for brukarane våre. Den ustabile geopolitiske situasjonen viser viktigheita av stabile og sikre plattformer innanfor it- og informasjonssikkerheit. Dette føreset kompetanse, kapasitet og god samhandling på tvers.

Kystverket si rolle i totalberedskapen er viktig for å oppretthalde og forbetre det trygge og sikre maritime Noreg. Verda rundt oss gjer at denne rolla har blitt endå viktigare. Vårt ansvar for den maritime infrastrukturen er eit ledd i samfunnssikkerheita og vi samarbeider tett og operativt som del av totalforsvaret. Vi har styrka fokus på både fysiske og digitale sikkerheitsarbeidet for å vere betre budde.

Vi er som kjent inne i ei dyrtid. Med redusert handlingsrom som følge av ukompensert prisstigning, må vi nytte dei disponible midlane våre der dei gir best effekt. Eg vil rose alle tilsette – både operative og dei på land – for å ha vist eit stort engasjement for samfunnsoppdraget og gjort sitt beste i Kystverkets teneste!

Ålesund 15. mars 2024



Einar Vik Arset
kystdirektør

Kystdirektør Einar Vik Arset.
(Foto: Lill Haugen/Kystverket)

Kapittel 2

INTRODUKSJON TIL VERKSEMD OG HOVUDTAL

Visjonen vår er å utvikle kysten og havområda til verdas sikraste og reinaste.

Kystverket er eit ordinært forvaltningsorgan under Nærings- og fiskeridepartementet (fiskeri- og havministeren).

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 av tenestene våre.

SAMFUNNSOPPDRAGET

Kystverket er ein nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining, og skal legge til rette 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 berekraftig utvikling av kystsona. Vi skal også medverke til å redusere klimagassutslepp og tap av naturmangfald.

Samfunnsoppdraget blir utøvd gjennom tre roller; myndigheitsorgan, fagorgan og som statleg utbygger, driftar og forvaltar av maritim infrastruktur og maritime tenester og statlege beredskapsressursar.

Vi utøver myndigheit og utfører tilsyn etter reglane i hamne- og farvasslova, delar av forureiningslova og

svalbardmiljølova, og skal medverke i planprosessar etter plan- og bygningslova.

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 følgje 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 effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i 2050. 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.

Kystverket skal bidra til å fremje sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennleg drift av hamn og bruk av farvatn, samtidig som det skal byggast opp under eit konkurransedyktig næringsliv.

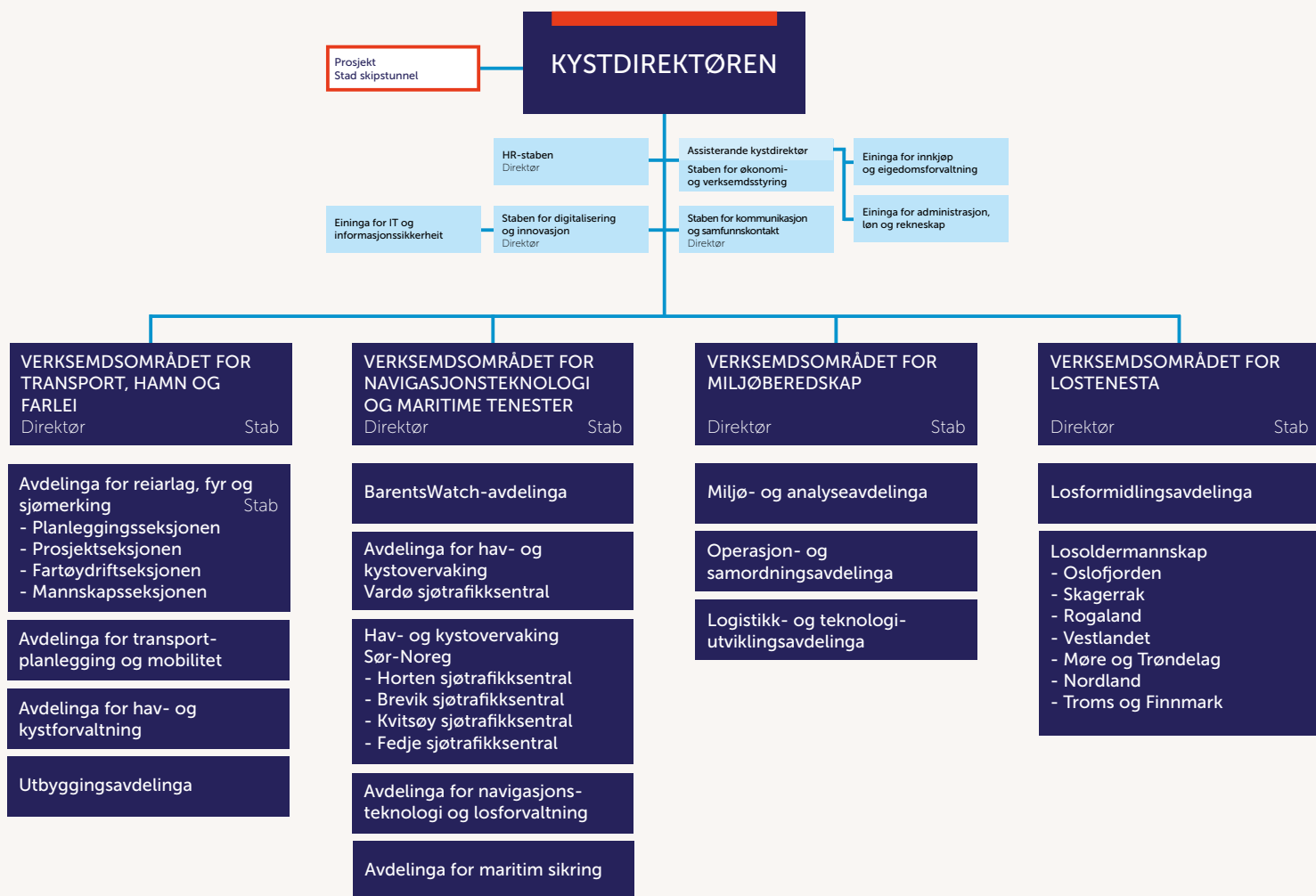
Kystverket skal bidra til at FN's berekraftsmål blir nådd innan eigen sektor.

VI ER TIL STADES LANGS HEILE KYSTEN



-  Kystdirektøren
-  Kontorlokasjon
-  Sjøtrafikksentralar
-  Losstasjonar
-  Beredskapsdepot

Figur 1 Organisasjonskart



Transport, hamn og farlei

Tek i vare og utviklar farleia – vegsystemet til sjøs.

Navigasjonsteknologi og maritime tenester

Har ansvar for hav – og kystovervakinga, navigasjonsteknologi og å forvalte losordninga.

Miljøberedskap

Tek i vare statens ansvar for beredskap mot akutt forureining.

Lostenesta

Utøver nautisk rettleiing om bord i fartøy som er lospliktige.

ORGANISASJON OG LEIING

Kystverket er organisert i fire verksemdsområde, og Kystdirektøren er øvste leiar. Direktørane for verksemdsområda og stabane inngår i kystdirektøren si leiargruppe, og alle har kontorstad i Ålesund. Kystverket har tilsette langs heile kysten, og det er ei eller fleire faglege leiarstillingar ved kontorstadane i Honningsvåg, Kabelvåg, Haugesund, Arendal og Horten.

Per 31.12.2023 var talet på tilsette 966 (960 årsverk), der om lag halvparten hadde ei operativ stilling (tilsett på fartøy eller som los).

ØVSTE LEIING I 2022:

Kystdirektør: Einar Vik Arset
Assisterande kystdirektør: Per Jan Osdal

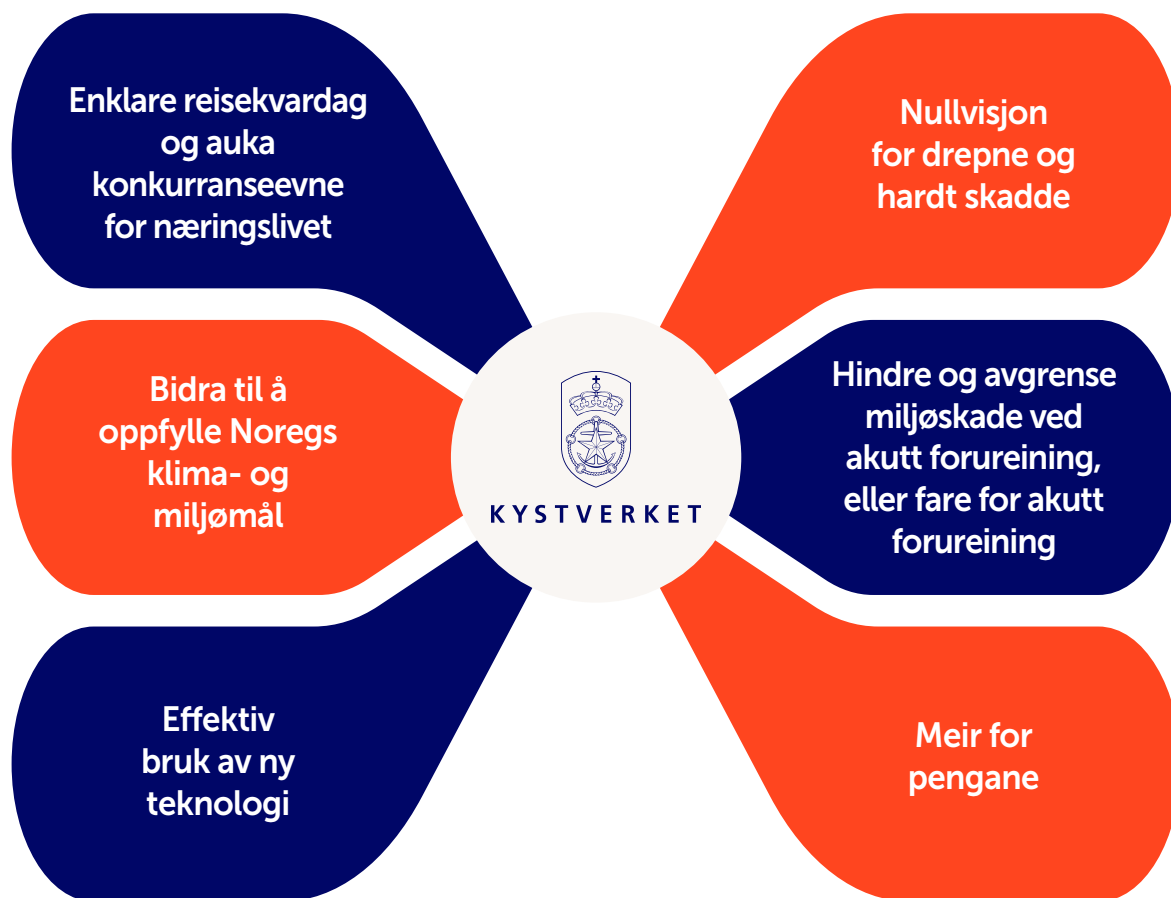
Direktørar for verksemdsområda:

Transport, hamn og farlei: Sven Martin Tønnessen
Navigasjonsteknologi og maritime tenester: Arve Dimmen
Miljøberedskap: Hans-Petter Laahne Mortensholm
Lostenesta: Erik Fredberg Blom

Stabsdirektørar:

Staben for digitalisering og innovasjon: Elise Bakke
HR-staben: Anne Gunn Mostad
Staben for kommunikasjon- og samfunnskontakt: Solveig Moe Frøland

HOVUDMÅLA TIL KYSTVERKET



EIT UTVAL NØKKEL- OG VOLUMTAL FOR VERKSEMDA

Administrative nøkkeltal og volumtal for verksemda blir nærare forklart i kapittel 3.

Tabell 1 Administrative nøkkeltal
(alle beløp i 1 000 kroner, tal frå kontantrekneskapen)

	2021	2022	2023
Tal på tilsette	932	959	966
Tal på årsverk	925	951	960
Tal på utførte årsverk ¹⁾	946	960 ³⁾	990
Sjukefråvær	4,62%	5,18%	4,7%
Samla tildeling post 01-99	3 101 285	3 667 448	3 900 511
Utnyttingsgrad post 01-29	92,8%	95,4%	98,3% ⁴⁾
Driftsutgifter	2 210 978	2 806 673	3 016 833
Andel løn av driftsutgifter	0,43	0,37	0,39
Lønsutgifter per årsverk ¹⁾	1 014	1 094	1 196
Andel løn av total omsetning	1,31	1,08	1,07
Andel konsulent av total omsetning ²⁾	0,04	0,04	0,05

- 1) Berekningane er basert på utførte årsverk som definert i PM-2019-13 og SRS 25 Ytelse til ansatte.
- 2) Omfattar kjøp av konsulenttenester, men ikkje kjøp av andre framande tenester
- 3) Ved ein inkurie var talet 967 lagt inn i tabell 1 og 3 i årsmeldinga for 2022.
- 4) Ved berekning av utnyttingsgrad blir det tatt omsyn til meirinntektsfullmakta, jf. DFØ Veiledningsnotat Årsrapport for statlige virksomheter

Tabell 2 Volumtal for verksemda

	2021	2022	2023
Tal på fullførte farleiltak	2	3	2
Tal på fullførte fiskerihamnetiltak	1	0	1
Ventetid på los (> 1 time venting)	2,1%	2,5%	2,4%
Vedlikehaldsetterslep navigasjonsinnretningar (i mill. kroner)	748	699	633
Oppetid på maritim infrastruktur	99,8%	99,8%	99,8%
Tal på lospliktige seglasar	118 273	123 021	124 388
Prosentdel seglas med farleisbevis	69%	68%	68%
Tal på seglingsklareringer VTS	414 129	433 326	428 896
Tal på meldingar om akutt forureining	927	968	649
Tal på statlege aksjonar	1	0	0
Tal på ulykker med akutt forureining	112	82	115
Tal på miljøskadelege utslepp frå skipsvrak	0	0	0

Kapittel 3

AKTIVITETAR OG RESULTAT

Det har ikkje skjedd større hendingar innan vårt ansvarsområde i 2023 som har ført til tap av liv eller helse eller akutt forureining av betydning.

Sjøsikkerheitsnivået i norske farvatn er høgt for næringstransporten. Dette blir underbygd av resultatane frå sjøsikkerheitsanalysen som no er ferdig. Sjøsikkerheitsanalysen viser at tiltaka våre har effekt. Talet på alvorlege navigasjonsulykker viser ein jamn fallande trend, og når det skjer ulykker peikar årsakene i liten grad på forhold som skuldast svipt i våre tenester. På lengre sikt vil det likevel vere nødvendig med tiltak for å oppretthalde dagens sjøsikkerheitsnivå.

Den lospliktige trafikken var på om lag same nivå som året før – og det same er fordelinga av trafikken på farleisbevis og los om bord. Dei siste åra har den lospliktige trafikken stege jamt, og trenden har vore at farleisbevisordninga har teke unna denne auken. Dei økonomiske konsekvensane av ny særavtale for losane og losaspirantane som regulerer losane si arbeidstid, vernereglar og ytingar, fekk ein vesentleg innverknad på pensjonsforpliktingane i 2023 og med det dei totale kostnadane for lostenesta.

I 2023 fekk vi tilbake eigarskapet og forvaltningsansvaret for fiskerihamneanlegga – og ved utgangen av året har vi ansvar for 371 slike anlegg. For å ta i vare eksisterande og vere i stand til å planlegge nye anlegg held vi på å styrke vår planleggings-, gjennomførings- og forvaltningskapasitet. Samtidig kartlegg vi tilstanden til anlegga slik at vi kan

legge ein langsiktig plan for vedlikehald, reoperasjon og forvaltning. Vi har følgd opp fiskerihamneprosjekta i forskotteringsordninga og ytt tilskot etter ordninga for kommunale fiskerihamnetiltak.

I september gav regjeringa oss grønt lys til å ta prosjektet Stad skipstunnel, vårt største tiltak i farvatnet, ut på anbod. Vi er no i rute for å få tunnelbygginga ut i entreprenørmarknaden sommaren 2024. Vi vil framleis legge vekt på å optimalisere prosjektet og redusere kostnader og usikkerheit.

Fleire av våre tiltak i farvatnet har av ulike årsaker blitt forseinka – i hovudsak grunna omstende som vi ikkje rår over. Gjennom porteføljestyring har vi framskunda andre tiltak, til dømes tiltaket Mortingbåen utanfor Florø som vi sette i verk og avslutta i år. Det var likevel ikkje mogeleg å utnytte løyvinga til farleisiltak enno meir. Farleisprosjektet Innsegling Farsund vart også avslutta.

Dei siste åra har vi opplevd at løns- og prisvekst har gjort det krevjande å vidareføre aktiviteten på same nivå som før. Dette gjer at vi må bruke meir til drift, noko som påverkar vår evne til investering og nyutvikling. Eit stabilt og føreseieleg driftsnivå er ein føresetnad for investering, og av denne grunn har vi i 2023 prioritert å få driftsbudsjettet i balanse.

Det samla vedlikeholdsetterlepet på navigasjonsinnretningane og fyrbygningane er redusert med om lag fire prosent. Medan etterslepet på innretningane er redusert med om lag ni prosent, har etterslepet på fyrbygningane auka. Den tekniske tilstanden til fyrbygningane er uendra, men prisveksten fører til at etterslepet har auka i verdi.

Dei siste åra har vi systematisk kartlagt våre utsleppskjelder, og samla desse i ein klimarekneskap for Kystverket. Hensikta er å få oversikt over våre egne utslepp for vidare å kunne prioritere korleis desse kan reduserast. Dette skal brukast som eit utgangspunkt for å kunne ta meir klimavenlege val i den daglege drifta vår. Dette inneber også at vi kjem til å stille strengare krav i anskaffingane våre, noko som samfunnet elles også kan få nytte av. På denne måte kan vi både bidra til at Noreg når sine utsleppsmål.

OMTALE AV NØKKELTAL OG RESSURSBRUK

Sjå tabell 1 (kapittel 2) og 3 for oversikt over administrative nøkkeltal og indikatorar for drifts- og administrasjonseffektivitet. Av den samla aktiviteten er om lag 1/3 brukarfinansiert og 2/3 statsfinansiert.

Dei siste åra har utnyttingsgrada for postane 01-29 blitt stadig høgare. Dette gjeld spesielt post 01 som i 2023 hadde ei utnyttingsgrad på 103 prosent før bruk av meirinntektsfullmakta, noko som viser at det er eit stadig større press på drifta primært som følge av høg lønns- og prisvekst. Utnyttingsgrad på post 21 (106 prosent), som er øymerka hendingar innan beredskap mot akutt forureining, var høgare i 2023 enn elles som følge av større utgifter knytt til spesifikke hendingar.

Nøkkeltala viser ein netto auke på sju tilsette sidan 2022, og skuldast i hovudsak opptaket av losaspirantar. I tillegg er intern kapasitet til utgreiing og digitalisering styrka.

Løn og sosiale utgifter har auka med 13 prosent frå 2022 til 2023 – og dette skuldast i hovudsak høgare utgifter til pensjon (65 prosent) som følge av ny særavtale for losar og losaspirantar og alderssamansetninga til våre tilsette. Denne kombinasjonen gav i 2023 store utslag på pensjonsforpliktingane. Lønsauken korrigerer for effektar

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

	2021	2022	2023
Løn og sosiale utgifter	986 113 399	1 079 802 814	1 220 923 139
Totale utgifter	2 451 618 311	3 023 999 822	3 262 906 416
Administrasjonsutgifter ¹⁾	220 055 634	264 180 324	288 159 494
Tal på faste årsverk	925	951	960
Tal på utførte årsverk ²⁾	946	960 ³⁾	990
KPI 1: Årsverksutgift	1 042 029	1 124 853	1 233 293
KPI 2: Totalutgift per årsverk	2 590 632	3 150 164	3 295 965
KPI 3: Andel av lønsutgifter	0,40	0,36	0,37
KPI 4: Andel av administrative utgifter	0,09	0,09	0,09
KPI 5: Administrative utgifter per årsverk	232 533	277 649	291 079

1) Konto 673 Andre konsulenttenester inngår ikkje i berekningsgrunnlaget.

2) Berekningane av KPIar er basert på utførte årsverk som definert i PM-2019-13 og SRS 25 Ytelser til tilsette.

3) Ved ein inkurie var talet 967 lagt inn i tabell 1 og 3 i årsmeldinga for 2022.

av særavtalen var innanfor ramma for lønnsauken i staten elles. Effektane av særavtalen er nærare omtalt i avsnittet om losordninga s. 20. Vi har framleis lav andel løn av driftsutgifter.

Talet på utførte årsverk er høgare enn i 2022, og skuldast både at vi har fleire tilsette og at sjukefråværet har gått ned. Sjukefråværet var 4,7 prosent, ein nedgang på om lag ti prosentpoeng frå året før, og er på eit akseptabelt nivå for vår type verksemd.

Andelen konsulent av total omsetning er om lag på same nivå som åra før. Vi viser til eigen omtale av konsulentbruk under.

Sjølv om dei administrative utgiftene aukar, er andelen administrative utgifter mot totale utgifter på same nivå som tidlegare grunna auka samla tildeling i 2023. Ei auka satsing på digitalisering og IT-sikkerheit er med på å auke administrasjonsutgiftene.

Konsulentbruk

I årsmeldinga for 2022 rapporterte vi tal for konsulentbruk etter kontantrekneskap for dei artskontoane (670, 671, 672 og 673) som går fram av fellesføringane for 2022. Tal frå periodisert rekneskap viser likevel eit meir nøyaktig bilete av

utviklinga over tid, og vi har derfor brukt desse i tabell 4. I tillegg har vi utvida oversikten med kostnadane knytt til kjøp av konsulentbistand til utvikling av programvare (artskonto 107). I tråd med dei statlege rekneskapsstandardar skal desse balanseførast, og dei går dermed ikkje fram av krava i fellesføringane for 2023. På grunn av desse endringane kan tabell 4 ikkje samanliknast direkte med tabell 4 i årsmeldinga for 2022.

Vi kjøper ikkje tenester frå PR-byrå og kostnadane på artskonto 6722 Konsulenttenester til kommunikasjonsrådgiving, design m.m., gjeld i all hovudsak kjøp av grafisk- og designtenester for informasjonsmateriell knytt til prosjektet Stad skipstunnel.

Kostnadar til kjøp av konsulenttenester utgjer berre seks prosent av dei samla kostnadane i kontogruppe 67 Kjøp av konsulenttenester og andre framande tenester. Kontogruppa 67 er på om lag 900 millionar kroner i 2023. Dei største kostnadspostane er knytt til tiltaka i farvatnet (om lag 51 prosent) og statleg beredskap mot akutt forureining (om lag 28 prosent, der ein stor del gjeld slepeberedskap utført av Kystvakta). Dei fleste av desse kostnadane, med unntak av kostnadar til konsulent, er det i liten grad hensiktsmessig eller mogleg å erstatte med intern kapasitet.

FORKLARINGAR OG KOMMENTARAR TIL KONTANTREKNESKAPEN

Det vart løyva om lag 3,9 milliardar kroner på kap. 916 i 2023, og den samla mindreutgifta, etter at det er tatt omsyn til meirinntektsfullmakta, er om lag 642 millionar kroner. Av dette gjeld 463 millionar kroner mindreutgift på post 30, 137 millionar kroner mindreutgift på tilskotsordningane og 44 millionar kroner gjeld investeringar på post 45.

For tabellarisk oversikt over løyvingar, rekneskap og meir- og mindreutgifter, sjå oppstilling av løyingsrapportering 31.12.2023 i kapittel 6.

Løyvinga til post 01 driftsutgifter omfattar både den brukar- og statsfinansierte delen av verksemda. Løyvinga til den brukarfinansierte delen vart overskrilde med 39,3 millionar

Tabell 4 Kostnader til konsulenttenester fordelt på artskodar (tal etter periodiserings-prinsippet)

	2020	2021	2022
	2021	2022	2023
6700 Konsulenttenester innan økonomi og revisjon	523 482	115 681	20 512
6701 Konsulenttenester innan juss – juridisk bistand	4 081 693	12 838 668	6 554 313
6710 Konsulenttenester til utvikling av programvare, IKT-løysningar m.m.	6 726 366	13 923 552	9 125 135
6720 Konsulenttenester til organisasjonsutvikling m.m.	1 412 011	1 621 153	889 357
6721 Konsulenttenester til rekruttering mv.	230 618	41 525	8 675
6722 Konsulenttenester til kommunikasjonsrådgiving, design m.m.	275 735	705 049	352 036
6730 Andre konsulenttenester	19 953 923	19 268 444	26 134 691
1070 Utvikling av immaterielle egedelar ¹⁾	51 662 396	69 297 630	66 112 629
SUM	84 866 225	117 811 702	109 197 348

1) Del av kostnader ført på konto som gjeld konsulentkjøp.

kroner etter bruk av meirinntektsfullmakta i hovudsak som følge av auka pensjonsutgifter i 2023. Den statsfinansierte delen av løyvinga hadde ei mindreutgift på 17,6 millionar kroner. Samla vart løyvinga på post 01 overskrilde med 21,7 millionar kroner før omdisponering frå post 45 investeringar i tråd med fullmakta i bevilgningsreglementet § 5-2. Frå 2024 blir løyvinga til den brukarfinansierte delen skilt ut på eigen post 22.

Løyvinga til post 21 er ei årleg generell løyving til mindre aksjonar mot akutt forureining eller andre tiltak som settast i verk for redusere risiko for akutt forureining. Posten er hendingsbasert, og i 2023 var det fleire hendingar med fare for akutt forureining som førte til vesentlege utgifter, mellom anna tømning av olje frå krigsvraket MS Nordvard i Mossesundet og uvêret «Hans». Samla sett førte desse hendingane til at posten vart overskrilde med 2,2 millionar kroner.

Mindreutgift på post 30 utgjør hovuddelen av den samla mindreutgift på kapittelet. Løyvinga på posten gjeld farleistiltak, fiskerihamner, forskoteringsprosjekt, fornying og modernisering av navigasjonsinfrastruktur, bygging av Stad skipstunnel og planlegging av testsenter på Fiskebøl.

Hovuddelen av mindreutgifta på posten er knytt til farleistiltak og forskoteringsprosjekt. Mellom anna førte utsetjing av farleistiltaket Innsegling Borg hamn til at det oppstod ei mindreutgift. Sjølv om vi gjennom porteføljestyringa satt i gang andre farleistiltak, kunne desse ikkje samla sett dekke opp mindreforbruket. Vidare var det forseinkingar knytt til tiltaka Stamsund–Risøyrenna med gjennomsegling Raftsundet, Innsegling Kragerø, Bergen–Sognessjøen og Innsegling Mo i Rana. Forseinkingar i Hammerfest gjer at sluttoppgjer og dei siste kostnadane til merking ikkje vil kome før i 2024. Det at kommunane ikkje klarte å få fleire forskoteringsprosjekt ferdig for utbetaling medverka også til mindreforbruket.

131 millionar kroner av løyvinga på posten gjeld Stad skipstunnel, og det er brukt 70 millionar kroner til vidare planlegging av prosjektet og grunnverv i 2023. Prosjektet Stad skipstunnel har ei mindreutgift på 61 millionar kroner.

Det er brukt om lag fem millionar kroner til planlegging av testsenter på Fiskebøl, og prosjektet har ei mindreutgift på om lag 20 millionar kroner. Avklaringsfasen er utført av Statsbygg, og den vidare framdrifta i prosjektet må avklarast i samarbeid med departementet.

Post 45 større utstyrsanskaffingar og vedlikehald omfattar, som post 01, både den brukar- og statsfinansierte delen av verksemda. Etter omdisponering til post 01 har posten ei mindreutgift på om lag 44 millionar kroner. Mindreutgifta skuldast forseinkingar i arbeidet med å utvide dekningsområdet til sjøtrafikksentralteneste på Vestlandet, utvikling av overvakingssystem for sjøtrafikksentralane og forseinking i nokre av ITS-prosjekta. Det er også ei mindreutgift på om lag 13 millionar kroner som er knytt til pågåande anskaffingar i anleggsmiddel som blir brukt i arbeidet med vedlikehald av navigasjonsinnretningar. Frå 2024 blir løyvinga til den brukarfinansierte delen skilt ut på eigen post 46.

Den samla mindreutgifta knytt til tilskotsordningane er på om lag 137 millionar kroner, og det meste av dette gjeld post 71 Tilskot til effektive og miljøvenlege hamner (om lag 136 millionar kroner). Prosjekta som får tilsegn om tilskot over ordninga er både eitt- og toårige, noko som gjer at utbetalingane ikkje følger kalenderåret og det vil oppstå mindreutgift. Mindreutgifta på post 60 Tilskot til fiskerihamnetiltak er marginal, og utgjør om lag éin million kroner. Begge ordningane er ettertrakta og har gode søkartal.

På inntektspostane (kap. 3916 post 02 og kap. 5574 post 77) er det ei meirinntekt på om lag 52 millionar kroner til saman. Av dette gjeld 48,2 millionar kroner meirinntekt på kap. 5574 som skal dekke drifts- og investeringsutgiftene til dei brukarfinanserte tenestene på post 01 og 45. Meirinntektene vart omdisponert til driftspostane 01 og 45 i medhald av fullmaktene.

Svalbardrekneskapen

Det er utgiftsført 5,54 millionar kroner på svalbardrekneskapen i 2023, mens belastningsfullmakta var på 5,38 millionar kroner. Meirutgifta på 0,16 millionar kroner skuldast auka driftsutgifter.

Arbeidet med navigasjonsinnretningane på Svalbard gjekk som planlagt i 2023. Objektet på Mesteinane er ferdig og sett i drift. Objektet på Danskøya er ferdig, batteri er montert og sektorlanterna vil bli bestilt i 2024. Anna vedlikehald er gjennomført i tråd med plan.

ENKLARE REISEKVARDAG OG AUKA KONKURRANSEEVNE FOR NÆRINGS- OG FISKERILIVET

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingsbrev til Kystverket:

Kystverket skal bidra til eit meir robust og påliteleg transportsystem med kortare reisetider og tilstrekkeleg kapasitet. Transportkostnader for godstrafikk skal reduserast og meir gods overførast frå veg til sjø der det er samfunnsøkonomisk lønsamt.

NTP-indikator: Endring i reisetid/reisetidsreduksjon

STYRINGSINFORMASJON	RESULTAT 2021	RESULTAT 2022	RESULTAT 2023
Endring av seglingstid som følge av farleistiltak	Ingen farleistiltak med redusert seglingstid er tatt i bruk.	Tiltaket innsegling Grenland reduserer seglingslengda ved å opne ei ny lei gjennom gamle Langesund. Redusert seglingsdistanse frå Kalventløpet og Kjørtingløpet med hhv. 4,9 og 0,5 km.	Utdjupinga i Svartsundet (del av prosjektet Stamsund-Risøyrenna med gjennomsegling Raftsundet) har gjort det mogeleg for reiarlag som operer kystruta å redusere seglingsdistanse med 4,0 nm når dei skal besøke Trollfjorden. Reduksjonen gjeld både nordleg og sørleg seglas under gunstige værtilhøve.
Utvikling av effektiviteten i godstransporten ved bruk av SSB sin prisindeks for transport og lagring ¹⁾	Godsskip i innanriks fart: 13,2% kostnadsvekst. Langtransport på veg: 9,1% kostnadsvekst.	Godsskip i innanriks fart: 23,6 % kostnadsvekst. Langtransport på veg: 15 % kostnadsvekst	Resultata for 2023 er ikkje klare. Vil bli lagt fram i rapport etter første tertial 2023.
Utvikling i utvalde konkurranseflater sjø-veg: import på container vs. lastebil ²⁾	Endring frå 2020 til 2021: Container på sjø: 1,1% reduksjon. Lastebil: 1% auke.	Endring frå 2021 til 2022: Container på sjø: 1,1% auke. Lastebil: 5,1% reduksjon	Resultata for 2023 er ikkje klare. Vil bli lagt fram i rapport etter første tertial 2023.

1) Endelege tal for 2022 låg ikkje føre då årsmeldinga for 2022 vart levert, og tala i kolonnen er derfor oppdatert i høve årsmelding for 2022.

Ved å forvalte kystinfrastrukturen bidreg vi til at sjøtransporten er ein attraktiv, sikker og effektiv del av dei nasjonale og internasjonale transportsystema. I tillegg blir infrastruktur og arealtilgang for ulike interesser i kystsona sikra. Vi er også leverandør av kunnskap om skipstrafikk, sjøtransport og hamner.

Kystnære areal, både på land og på sjøen, er attraktive – og det er kommunane som bestemmer korleis desse skal brukast. Vår oppgåve er å sikre sjøtransporten sine interesser når kommunane lagar planar for desse areala. Gjennom planmedverknad sikrar vi at sjøtransporten har god nok plass til å ferdast trygt og effektivt, at vår navigasjonsinfrastruktur

fungerer etter hensikta og at hamna sine moglegheiter for kontinuerleg drift ikkje blir hindra.

I 2023 har vi mellom anna vidareutvikla og formidla kunnskap om sjøtransportens rolle og utvikling og kva for samfunnsutfordringar som vil påverke sjøtransporten framover. Vi er også godt i gang med å kartlegge tilstanden til fiskerihamnene, noko som vil gi oss eit nytt kunnskapsgrunnlag om vår eigen maritime infrastruktur.

Endelege tal for utvikling i kostnader og utvalde konkurranseflater for godstransporten er ikkje klare enno og vil bli lagt fram i rapport etter første tertial. Foreløpige tal



Frå utdypingsarbeidet i Molldøra i Lofoten.
(Foto: Espen Mortensen/Kystverket)

per andre kvartal 2023, både for godsskip i innanriks fart og langtransport på veg, viser ein lågare kostnadsvekst enn ved førre periode – og hovudårsaka er at drivstoffprisane ikkje har auka i like stor grad. I dei utvalde konkurranseflatene ser vi eit volumfall både på containerimport på sjø og import med lastebil, og årsaka er truleg kronekursen og inflasjon.

STØTTEORDNINGAR

Ulike støtteordningar er viktige tiltak for å stimulere til betre konkurranseføresetnader for sjøtransporten og ein meir miljøvenleg sjøtransport.

Tilskotsordning for nærskipfart

Ordninga tilskot for overføring av gods frå veg til sjø skulle vere ei hjelp til reiarar som ønskte å etablere nye sjøtransporttilbod mellom hamner i EØS-området. Ordninga er ikkje re-notifisert og er foreslått avvikla.

Sidan ordninga starta opp i 2017 er det gitt tilsegn om tilskot tilsvarande 240 millionar kroner til oppstart av ti nye ruter – og det er betalt ut 75 millionar kroner (35 prosent av dei løyve midlane). Alle prosjekt har fått sine tilsegn om støtte avkorta som følge av at mengda gods som faktisk er overført er lågare enn kva som var estimert i søknaden. Av desse ti rutene er det tre som framleis er i drift.

Tilskotsordning for effektive og miljøvenlege hamner

Ordninga tilskot til investering i effektive og miljøvenlege hamner skal bidra til å redusere transportkostnadar ved

å legge til rette for meir effektiv logistikk i hamnene. Det kan ytast støtte til investeringar i hamneinfrastruktur, tilkomstinfrastruktur og mudring, men ikkje til investeringar i «superstruktur» som kraner og bygningar.

Det kom inn 36 søknadar i 2023 og 11 fekk tilsegn om til saman 101, 8 millionar kroner.

Fleire av prosjekta omhandlar digitalisering som skal føre til meir effektive transportløyser, og ordninga bidreg på denne måten også til teknologiutvikling.

Vi har gjort ei undersøking blant eit utval av prosjekta som fekk støtte i 2019 og 2020 om desse har nådd dei positive effektane som var førespegla i søknadane. Konklusjonen er at alle prosjekta i varierende grad har ført til auka effektivitet og innsparingar – og samla sett viser ordninga gode resultat.

UTBETRINGER I FARVATNET

Vi har eit overordna ansvar for å oppretthalde og vidareutvikle farleier og ein anløpsstruktur som sikrar både havbaserte næringar og næringslivet elles eit effektivt, sikkert og miljøvenleg sjøtransporttilbod over heile landet. Tiltak i farleia, som til dømes utdyping og utviding, kan gi redusert seglingsdistanse, kortare seglingstid og redusert risiko for ulykker.

Vi har brukt 236 millionar kroner på gjennomføring av tiltak i farvatnet i 2023. Fleire av prosjekta er forseinka – mellom

Tabell 5 Farleilstiltak (i millionar kroner ekskl. mva)

PROSJEKT	KOSTNADAR TOTALT I PROSJEKTET	FULLFØRINGSGRAD
Innsegling Bodø	187,2	100%
Innsegling Farsund	41	100%
Hammerfest Ren Havn	86	86%
Innsegling Kragerø	117,6	86%
Bogneset–Tjeldsund–Harstad med innseglingar	23,2	6%
Stamsund–Risøyrenna med gjennomsegling Raftsundet	122	45%
Bergen–Sognesjøen	17,6	38%
Mortingbåen	95,5	95%
Innsegling Borg	0	0
Innsegling Mo i Rana	0	0
Sum farleilstiltak	690,2	39%

For detaljert oversikt over farleilstiltaka og status i desse, sjå vedlegg 1.

anna skulle tiltaket Innsegling Borg hamn starte opp i 2023, men grunna usikkerheit knytt til løysinga for sjøbotndeponi er oppstart av prosjektet utsett til 2024. Desse forseinkingane opna for at vi i staden kunne starte opp tiltaka Mortingbåen og Innsegling Mo i Rana tidlegare enn planlagt. Tiltaket Mortingbåen er avslutta, mens tiltaket Innsegling Mo i Rana vil ikkje bli kontrahert før i 2024. Tiltaket innsegling Farsund er også avslutta.

I prosjektet Innsegling Bodø, som vart avslutta i 2021, er Kystverket stemna av entreprenør som hevdar at Kystverket er skuldig eit betydeleg beløp utover inngått kontrakt. Årsaka er ein cellespunkt kollaps i 2020, med uavklarte ansvarsforhold, som førte til ein krevjande gjennomføring av prosjektet for alle paratar. I dom frå tingretten i 2023 vart staten dømd til å betale erstatning, forseinkingsrenter og saksomkostningar. Dommen er anka til lagmannsretten av Staten og Multiconsult, og ankeforhandlingar skal skje i januar/februar 2024.

Prosjektet Hammerfest Ren Havn, som er eit samarbeid mellom Kystverket og Hammerfest kommune, er i hovudsak avslutta. Ein av deltakarane i anbudsrunnda har fremja krav

om erstatning grunna positiv kontraktsinteresse. Staten ved Kystverket vart frifunne av tingretten, men deltakaren har anka avgjerda.

Stad skipstunnel

I 2021 vedtok Stortinget at investeringsprosjektet Stad skipstunnel kunne starte opp, jf. Prop. 97 S (2020–2021) og Innst. 389 S (2020–2021).

Etter Stortingets vedtak har prisane på fleire innsatsfaktorar i anleggssektoren auka betydeleg, og i byrjinga av 2023 vart det utarbeidd ei oppdatert kostnads- og usikkerheitsanalyse som viste auka kostnadar i prosjektet. Dei nye berekningane viste ein forventa kostnad (P50) på 5,6 milliardar kroner og ein kostnadsramme (P85) på 7,1 milliardar kroner. Kostnadsauken var vesentleg høgare enn vedtatt prisjustert ramme på 5,1 milliardar kroner – og vi vart bedne om å vurdere om prosjektet kan gjennomførast til lågare kostnad. I revidert nasjonalbudsjett var arbeidet med tvangsinnløyising av eigedomar satt på vent.

Stortinget vedtok i desember 2023 at Kystverket i 2024 skal lyse ut anbodskonkurransen om Stad skipstunnel. I anbodskonkurransen vil det bli tatt atterhald om gjennomføring av prosjektet dersom det ikkje kjem tilbod som er innanfor kostnadsramma som Stortinget har vedtatt.

Vi jobbar kontinuerleg med å optimalisere prosjektet for å redusere kostnadar og usikkerheit, og vil fortsette å gjere tekniske avklaringar som bør vere på plass før prosjektet lysast ut i marknaden.

FISKERIHAMNER

Tiltak i fiskerihamner, som til dømes utdjuping av innseglinga til hamna, bygging av nye merker og vedlikehald av moloar, betrar tilgangen til hamnene og bidreg til å styrke lokalt næringsliv og busetnadsmønster langs kysten.

Eigarskapet og forvaltningsansvaret for fiskerihamneanlegga vart tilbakeført frå fylkeskommunane til staten ved Kystverket frå 2023. Etter at vi har avhenda seks ikkje-næringsaktive fiskerihamneanlegg, alle nord for Stad, har vi ved utgangen av 2023 ansvar for 371 fiskerihamneanlegg (både næringsaktive og ikkje-næringsaktive).

Tabell 6 Fiskerihamnetiltak (i millionar kroner ekskl. mva)

PROSJEKT	KOSTNADAR TOTALT I PROSJEKTET	FULLFØRINGSGRAD
Breivikbotn fiskerihamn	25,9	100%
Hammerfest Ren Havn	53	77%
Mehamn fiskerihamn	0	0%
Sum fiskerihamner	276,4	88%

For detaljert oversikt over fiskerihamnetiltak og status i desse, sjå vedlegg 2

Vi held på å kartlegge den tekniske tilstanden til fiskerihamneanlegga. Arbeidet starta opp i 2022 og omfattar totalt 656 moloar og 241 kaier. Ved utgangen av 2023 var vi om lag halvvegs i dette arbeidet, som etter planen skal avsluttast i 2024. Kartlegginga gir oss ein oversikt over vedlikehaldsbehovet slik at vi kan legge ein langsiktig plan for vedlikehald og reperasjonar. Arbeidet omfattar også ei kartlegging av om anlegga er tilpassa framtidig påverknad frå klimaendringar – og gir grunnlag for planlegging av oppgradering av infrastruktur.

For å ha eit grunnlag for å kunne vurdere kva for anlegg som eventuelt kan avhendast har vi kartlagt fiskerinæringsaktiviteten ved dei statlege fiskerihamneanlegga. Fiskeridirektoratet har bidrege i arbeidet.

Vi har brukt 20,1 millionar kroner på fiskerihamneprosjekt i 2023, og midlane er i hovudsak brukt til fiskerihamnedelen av prosjektet Hammerfest Ren Havn.

Vi står også for den administrative oppfølginga av ordninga med å forskotere midlar til fiskerihamner og farleier. Sju* kommunar har inngått forskutteringsavtale med staten. Avtalane inneber at Kystverket skal utbetale forskoterte midlar innan 2029 dersom kommunane har innfridd sine forpliktingar. Dei sju avtalane gjeld kommunane Senja (innsegling Senjahopen), Gamvik (Gamvik fiskerihamn), Giske (Gjøvsund fiskerihamn), Herøy (Fosnavåg fiskerihamn), Ibestad (Engenes fiskerihamn), Nordkapp (Kamøyvær fiskerihamn), og Bømlo (Bømlo fiskerihamn).

* Kystverket har teke over ansvaret for å følgje opp avtalen som Bømlo kommune opphavelag inngjekk med Vestland fylkeskommune om Bømlo fiskerihamn.

Gjøvsund fiskerihamn og Kamøyvær fiskerihamn er ferdig og Bømlo fiskerihamn, innsegling Senjahopen og Engenes fiskerihamn blir truleg avslutta i 2024. Herøy kommune (Fosnavåg fiskerihamn) har utfordringar med å finne eigna deponi for mudringsmassane, og dette vil gjere det krevjande å gjennomføre tiltaket i tråd med forskutteringsavtalen. I 2023 var det planlagt å betale ut midlar til alle prosjekta med unntak av Fosnavåg fiskerihamn og Engenes fiskerihamn, som har ein annan framdriftsplan. På grunn av forseinkingar i kommunane si framdrift vart det berre betalt ut midlar til Gjøvsund fiskerihamn og Bømlo fiskerihamn. For nærare informasjon om dei enkelte prosjekta, sjå vedlegg 3.

Ordninga med tilskot til kommunale fiskerihamneanlegg var tatt i bruk igjen i 2022. Det kan ytast støtte til faste og flytande kaier, utdjuピングstiltak og tiltak som medverkar til bølgedemping. Dette er tiltak som bidreg til heilårsdrift for fiskerinæringa og på den måten betrar næringa si konkurransekraft. Til no er det gjennomført tre utlysingsrundar. I 2022 vart det gitt tilsegn om åtte tilskot på til saman inntil 35,2 millionar kroner. Alle prosjekt er avslutta og har fått utbetalt tilskotet. I 2023 er det gitt tilsegn om 11 tilskot på til saman inntil 36,9 millionar kroner. Tilsegn frå tredje utlysingsrunde vil først bli tildelt i byrjinga av 2024. Ordninga er etterspurt, og dei fleste søknadane kjem frå Troms, Finnmark og Nordland.

Status for planlegging av nye fiskerihamnetiltak

Etter at vi fekk tilbake ansvaret for fiskerihamnene har vi styrka planleggings-, gjennomførings- og forvaltningskapasiteten, men vi er enno ikkje i mål.

Av kapasitetsomsyn har ikkje vedlikehald av fiskerihamner vore prioritert i 2023. Av dei 11 planlagde vedlikehaldstiltaka vart ni gjennomført – seks av desse var moloreparasjonar, og vi har brukt 11 millionar kroner på desse tiltaka. Det er stort behov for reparasjonar av moloar, allmeningskaier og vedlikehaldsmudring.

Vi har jobba med seks nye fiskerihamneprosjekt i 2023 – Andenes fiskerihamn, Mehamn fiskerihamn, Kjøllefjord fiskerihamn, Husøy fiskerihamn og Vardø fiskerihamn.

NULLVISJON FOR DREPNE OG HARDT SKADDE

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingsbrev til Kystverket:

Med nullvisjonen som utgangspunkt skal Kystverket arbeide vidare for å oppretthalde og styrke det høge sikkerheitsnivået i sjøtransporten. Kystverket sitt sjøsikkerheitsarbeid skal innrettast slik at det særleg bidreg til å førebygge ulykker med stor risiko for tap av liv eller personskade og hendingar med stor risiko for miljøskade. Den maritime trafikkovervakinga skal gi eit tilfredsstillande situasjonsbilete av skipstrafikken.

NTP-indikator: Endring i tal på drepne og hardt skadde

STYRINGSINFORMASJON	RESULTAT 2021	RESULTAT 2022	RESULTAT 2023
Tal på drepne og skadde og tal på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar i sjøtransporten¹⁾			
Tal på omkomne etter navigasjonsulykker med næringsfartøy	0	0	0
Tal på omkomne i sjøtransporten, uavhengig av årsak	4	4	6
Tal på skadde i sjøtransporten, uavhengig av årsak	199	201	203
Tal på navigasjonsulykker i sjøtrafikken	152	169	128
Oppetid på maritim infrastruktur	99,8%	99,8%	99,8%
Tal på ulykker med akutt forureining i sjøtransporten²⁾	112	82	115
Ventetid på los	2,1%	2,5%	2,4%
Resultatindikatorar for lostenesta (sjå egne tabellar)			

- 1) Indikatoren «Tal på drepne og skadde og tal på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar i sjøtransporten» er delt opp slik ein skil mellom om dette er etter ei navigasjonsulykke eller ikkje. Tal på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar er slått saman til tal på navigasjonsulykker i sjøtrafikken. Tal på ulykker, omkomne og skadde i sjøtransporten er basert på ulykkesstatistikken til Sjøfartsdirektoratet. Navigasjonsulykker er definert som ulykker av typen kollisjon, grunnstøyting og kontaktskader. Ulykker som er rapportert utanfor Norsk sektor/grunnlinje er ikkje med.
- 2) Utslepp frå hendingar med skip inkluderer kommersielle fartøy og fartøy med og utan IMO-nummer. Talgrunnlaget inneheld både opne og ferdig handsama hendingar, og det gjer at tala kan bli endra for alle åra i tidsserien. Hendingar med akutt forureining omtalast under mål beredskap mot akutt forureining.

Tal på skadde og omkomne personar i den profesjonelle sjøtransporten er lågt – og har vore nokolunde stabilt dei seinaste åra. Talet på navigasjonsulykker er også lågt i forhold til mengde trafikk. Dette er hendingar som i hovudsak gjeld kontaktskade/kollisjon med kai.

På oppdrag frå Nærings- og fiskeridepartementet har vi i 2023 gjort ei utgreiing av lostenesta, losplikreglane og los- og sikkerheitsavgiftene (losutgreiinga). Bakgrunn for oppdraget var at det er lenge sidan det er gjort ein gjennomgang av losområdet og at det over tid har vore ein kostnadsvekst i tenesta som er større enn konsumprisindeksen og gjennomsnittleg lønsvekst.

Denne heilskaplege gjennomgangen av området skal inngå i grunnlag for eventuelle endringar av regelverk og innretning på tenesta. I tildelingsbrevet for 2024 er vi bedd om å følge opp nokre av funna i denne utgreiinga.

Sjøsikkerheitsanalysen, som er ei heilskapleg vurdering av utfordringar knytt til sikkerheit og framkome i farvatnet, er no ferdig. Denne har gitt ny kunnskap om utfordringar, moglege nye satsingsområde og korleis vi bør bruke verkemidla for sjøsikkerheit og framkome i framtida. Analysen viser at sjøsikkerheitstiltaka har hatt ein god effekt – talet på alvorlege navigasjonsulykker har hatt ein jamn nedgåande trend og årsakene til ulykkene peikar i liten grad



Seniorrådgivar Guttorm Tomren forklarar fiskeri- og havminister Cecilie Myrseth og ekspedisjonssjef Ottar Ostnes (bak) korleis moderne fyrlykter fungerer. (Foto: Lill Haugen/Kystverket)

på forhold som skuldast svikt i våre tenester. Samtidig må vi allereie no begynne å planlegge for nye tiltak dersom vi skal klare å oppretthalde det gode sjøsikkerhetsnivået over tid.

Revidert forskrift om statlege fartsgrenser på sjøen vart sett i verk frå juni 2022, og etter høyringsrundar i kommunane har vi endra fartsgrensene i Bergen og Tønsberg. Statlege og kommunale fartsgrenser blir fortløpande kartfesta i kartløyisinga Kystinfo og i appen Båtfart. Arbeidet med å oppdatere eigne fartsskilt er ferdig.

Resultata frå kartlegginga av sikkerheitskulturen i los- og sjøtrafikksentraltenesta blir framleis følgd opp. For å betre sikkerheitskulturen har vi mellom anna styrka arbeidet med kvalitetsstyring og samhandling internt i tenestene og revidert planar for rekruttering og opplæring. Til dømes har lostenesta utvikla ein VR-simulator som kan brukast både når ein erfaren los skal førebu eit krevjande oppdrag og i opplæringa av nye lospirantar.

NAVIGASJONSINNRETNINGAR

Navigasjonsinnretningar er fellesnemninga på dei ulike fysiske sjømerka i kystfarvatnet som nyttast ved visuell navigasjon, til dømes fyrlykter, lykter og andre sjømerke. Innretningane skal levere korrekt og stabil navigasjonsrettledning til brukarane.

Det samla vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningane og fyrbygningane er redusert med 51 millionar kroner (fire prosent) i 2023. Utanom fyrbygningane er reduksjonen i vedlikehaldsetterslepet på omlag ni prosent.

Størrelsen på etterslepet blir berekna på bakgrunn av ei samla vurdering av tilstandsgraden til objekta og kva det vil koste å redusere vedlikehaldsetterslepet som står att.

Tilstandsgraden til objekta er forbetra i 2023, men prisauken på innsatsfaktorar som til dømes stål og elektronikk påverkar den økonomiske effekten på etterslepet negativt.

Tabell 7 Vedlikehaldsetterslep (i millionar kroner)

	2021	2022	2023
Navigasjonsinnretningar	748	699	633
Fyrbygningar	539	577	592
Sum vedlikehaldsetterslep	1 287	1 276	1 225

Tabell 8 Status og måltal for oppetid på Kystverket sine innretningar med lys

	2021	2022	2023
Tal på anlegg	6 782	6 903	7 073
Tal på sløkkingar	452	535	420
Tal på sløkkedøgn	4 094	4 896	4 379
Oppetid	99,8%	99,8%	99,8%

Modellen som bereknar størrelsen på etterslepet, og kva det vil koste å redusere det som står att, tek ikkje godt nok omsyn til dei store svingingane i kostnadsutviklinga for innsatsfaktorane og dei moderniseringstiltaka som er gjort på innretningane dei siste åra. Ein konsekvens av dette er at den faktiske reduksjonen i etterslepet ikkje kjem godt nok fram av berekningane i modellen. Når ein tek omsyn til dette meiner vi at målet om fem prosent reduksjon i vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningane og fyrbygningane er nådd. I 2024 vil vi gå gjennom heile prismatrisa for innretningane og fyrbygningane.

Vårt eige reiarlag utfører modernisering og vedlikehald av innretningane langs heile kysten, mens vi ofte leiger inn eksterne til å utføre større vedlikehald på fyrbygningane. Reiarlaget utfører også merkearbeidet i samband med dei farleis- og fiskerihamnetiltaka som vi gjennomfører.

I 2023 vart fleire større farleis- og fiskerihamnetiltak anten utsett eller forseinka, og det førte til at også arbeidet med dei tilhøyrande sjømerka vart utsett eller forseinka.

Den ledige kapasiteten vart brukt til vedlikehald av innretningane, og vi klarte derfor å redusere etterslepet på navigasjonsinnretningane med om lag ni prosent.

Vedlikehaldsetterslepet på fyrbygningane har auka med 2,6 prosent frå 2022 til 2023. Vi kunne ikkje prioritere vedlikehald av fyrbygningar i like stor grad som vedlikehald av navigasjonsinnretningar, og hovudårsaken var avgrensa tal på personell og plankapasitet på området. Den tekniske tilstanden til fyrbygningane er uendra, mens prisveksten fører til at etterslepet har auka i kronevolum.

Talet på anlegg med lys har auka med om lag ni prosent dei siste fem åra, og samtidig har talet på sløkkedøgn i same periode gått ned med om lag 24 prosent. Oppetida for innretningar med lys er innanfor kravet. Dette viser at det langsiktige arbeidet med fornying av objekt, overgang til LED-baserte lyskjelder på alle objekt (inkludert fjernovervaking) og utskifting av eldre batteri har hatt ein effekt.

LOSORDNINGA

Losordninga sikrar ein trygg seglas ved å sørge for at fartøy har tilstrekkeleg kompetanse om bord, og omfattar utøving av myndigheit etter hamne- og farvasslova, losing (seglasar med los om bord) og farleisbevisordninga. Eit fartøy oppfyller losplikta ved å ta los om bord eller ved bruk av farleisbevis. Farleisbevis gir rett til å føre fartøy i lospliktig område utan los om bord. Det kan også gis løyve til autonom kystseglas som gir rett til å segle i lospliktig område utan los og farleisbevis.

Den lospliktige trafikken i 2023 var 1,1 prosent høgare enn i 2022. Trafikkauken har i hovudsak kome frå lasteskip og tankskip, medan det er ein reduksjon i offshore og spesialfartøy. Passasjerskip og fiskefartøy hadde om lag like mange seglasar som i 2022.

Av dei 124 388 lospliktige seglasane i 2023 vart 68 prosent gjennomført med farleisbevis og 31 prosent med los om bord – same fordeling som i 2022. I nokre tilfelle blir det også gitt dispensasjon frå losplikta – og i 2023 vart éin prosent av den lospliktige trafikken gjennomført på dispensasjon. Trenden dei siste åra har vore at talet på lospliktige seglas har auka jamt, og at stadig fleire seglas er gjort med farleisbevis enn med los om bord. Farleisbevisordninga har teke unna auken i talet på lospliktige seglas som den generelle trafikkveksten har skapt. Det er fram til no ikkje gitt løyve til autonom kystseglas.

Talet på ulykker med lospliktige fartøy er lågt i forholdet til talet på seglasar- og viser ei flat utvikling. Dei fleste ulykkene skuldast grunnstøyting som følge av feilnavigering, kontaktskader i samband med innkost til kai og teknisk svikt ved fartøyet. Ingen av ulykkene førte til alvorleg skade på menneske, materiell eller miljø. Hendingane blir følgd opp for å finne årsak og moglege forbetringstiltak.

Losordninga er i hovudsak brukarfinansiert der inntektene skal dekke både drifts- og investeringskostnader. Inntektene kjem frå losberedskapsavgifta, losingsavgifta og farleisbevisavgifta. Staten finansierte 87,4 millionar kroner av ordninga i 2023.

Totalkostnaden for lostenesta (drifts- og investeringskostnad, inkludert meirverdiavgift) var på 1,1 milliardar kroner i 2023 – og har auka i snitt 7,3 prosent per år sidan 2018 (sjå tabell 11). Gjennomsnittleg årleg prisauke har til samanlikning vore 3,7 prosent per år i same periode. Dei kostnadspostane som er betydeleg høgare enn gjennomsnittleg årleg prisauke er løn og sosiale kostnader og innleigd tilbringarteneste. Innleigd tilbringarteneste har auka med 7,4 prosent per år, mens indeksen som blir brukt til å regulere avtalen, har auka med 6,6 prosent per år.

Losordninga hadde i 2023 eit netto underskot på 61,6 millionar kroner. Ved inngangen til 2023 hadde losordninga eit akkumulert overskot på 13,2 millionar kroner. Totalt gir dette eit akkumulert underskot på 48,5 millionar kroner ved utgangen av 2023. Den samla inntekta frå avgiftene etter periodiseringsprinsippet var på 982,5 millionar kroner i 2023.

I 2023 har 99 skip fått redusert losberedskapsavgift grunna høg verdi på skipsmiljøindeksen (ESI). ESI-rabatt skal bidra til å gjere skipsfarten meir miljøvenleg. Den samla reduksjonen har ein avgiftsverdi på om lag 35 millionar kroner mot om lag 50 millionar kroner i 2022. I 2023 vart rabatten endra slik at fartøy over 20 000 BT fekk 50 prosent rabatt i staden for 100 prosent rabatt. Denne endringa fekk størst utslag for cruiseskip som i 2023 fekk om lag 10 millionar kroner mindre i rabatt enn året før.

Vi kontrollerer bruken av farleisbevis og etterleving av losplikta. I 2023 vart 53 saker om brot på regelverket behandla, der ni førte til åtvaring og fire til inndraging av farleisbevis.

Lostenesta er dimensjonert for ein aktivitet på om lag 40 000 oppdrag i året, og aktiviteten varierer med trafikkutviklinga. Behovet for dimensjonering av lostenesta er i hovudsak ei funksjon av lovbestemte rammevilkår, aktivitet over tid og gjeldande arbeidstidsbestemmingar.

Talet på losoppdrag er om lag på nivået før pandemien. Det er i hovudsak passasjerskip (cruiseskip), tankskip og offshore og spesialfartøy som tek los om bord, og dette er oppdrag som typisk er kompliserte og tek tid. 2023 var eit år med fleire anløp frå cruiseskip enn i åra før, noko som påverkar talet på losingstimar per oppdrag som er høgare enn snittet dei siste åra. Talet på losoppdrag per los er lågare enn tidlegare år, og må sjåast i samanheng med at det er fleire losar. Andelen oppdrag med ventetid over éin time held seg stabil – og var 2,4 prosent i 2023 mot 2,5 prosent i 2022.

Det tek tre til fem år å utdanne ein los til alle typar oppdrag. I snitt pensjonerer 10 losar seg årleg. Det er laga ein langsiktig plan for rekruttering og opplæring av nye losar, og i 2023 var det rekruttert 18 nye aspirantar. Desse vil kunne utføre enkelte oppdrag på eiga hand frå 2024. Talet på losar ved utgangen av året var 301 inkludert losaspirantane. Om ein trekker ut talet på aspirantar og tek omsyn til framforhandla vilkår og krav til ekstra fri som følge av alder, er talet på reelle årsverk 276 ved utgangen av året.

Tabell 9 Resultatindikatorar for losordninga

		2019	2020	2021	2022	2023
AKTIVITETSINDIKATORAR						
L1:	Tal på losoppdrag	40 820	35 270	35 823	38 077	38 647
L2:	Tal på dispensasjonar	1 523	1 206	1 155	1 471	1 366
L3N:	Tal på lospliktige seglas med farleisbevis ¹⁾	79 159	76 464	81 295	83 473	84 375
	Sum lospliktig trafikk ²⁾	121 502	112 940	118 273	123 021	124 388
KOSTNADSINDIKATORAR (I 1 000 KRONER)						
L4:	Totalkostnad	890 252	844 052	842 573	975 566	1 133 177
L5:	Gjennomsnittskostnad per oppdrag	21,809	23,931	23,520	25,621	29,321
INDIKATORAR FOR SERVICEGRAD OG SIKKERHEIT						
L6:	Tal på ulykker ²⁾ med los om bord	11	7	6	5	9
L7:	Tal på ulykker ²⁾ med seglas på farleisbevis	11	10	12	17	17
	• Klasse 1	0	0	0	0	1
	• Klasse 2	8	9	10	12	9
	• Klasse 3	3	0	1	4	6
	• Kadettfarleisbevis	0	1	0	1	1
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⁾ – lospliktig seglas	0	0	0	0	0
L10:	Tal på oppdrag med ventetid over 1 time	796	708	748	964	923
INDIKATORAR FOR KLIMAMÅL						
L11:	Tal på skip med ESI-rabatt	61	74	81	86	99

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

2) Navigasjonsrelaterte skipsulykker, som grunnstøyting, skipskollisjonar og kontaktulykker med kai, bru eller liknande

3) Personulykker og skipsulykker

Tabell 10 Nøkkeltal los

	2019	2020	2021	2022	2023
Tal på losoppdrag	40 820	35 270	35 823	38 077	38 647
Tal på losar	290	295	279	295	301
Tal på losingstimar	141 617	111 954	109 017	139 533	137 278
Losoppdrag per los	141	120	128	129	128
Losingstimar per los	488	380	391	473	453
Losingstimar per oppdrag	3,47	3,17	3,04	3,67	3,55
Ventetid i % (> 1 time venting)	2,0%	2,0%	2,1%	2,5%	2,4%
Tal på gyldige farleisbevis	3 818	3 733	3 900	3 916	4 140

Frå 1. juli 2022 vart losane omfatta av arbeidsmiljølova – og fekk vernereglar på lik linje med andre arbeidstakarar i Noreg. Vernereglar gjer uttak av arbeidstid mindre fleksibelt, og ein konsekvens er at det må tilsettast fleire losar for å oppretthalde dagens aktivitet i tråd med gjeldande rammevilkår.

Ny særavtale for losane og losaspirantane var gjeldande frå 1. september 2023. Avtalen regulerer losane si arbeidstid, vernereglar og ytingar, og varer i tre år. Dei økonomiske konsekvensane av avtalen er hovudsakleg knytt til auka ytingar, vernereglar (avgrensing i uttak av arbeidstid) og auka sosiale utgifter. Sjølv om den nye særavtalen ikkje førte til vesentleg lønsauke samla sett, fekk den stort utslag på pensjonskostnadane i 2023. Årsaka til det store utslaget heng saman med nytt pensjonsregelverk og omlegging av pensjonspremiemodellen for statlege verksemder. Det nye regelverket skil mellom tilsette født 1962 eller tidlegare og dei som er fødd etter 1963.

For tilsette fødd i 1962 eller tidlegare gjeld ytingspensjon med sluttlønsprinsipp (bruttogaranti 66 prosent av inntekt). Lønsendingar i denne aldersgruppa kan gi stor endringspremie i form av auka pensjonsutgifter fordi lønsauken gir høgare premie knytt til framtidig pensjonsutbetaling samtidig som tidlegare pensjonsopptening må ajourførast («haleeffekt»).

Ein vesentleg del av dei tilsette i lostenesta er fødd før 1963 og har lang oppteningstid i staten, slik at lønsendingane som følge av særavtalen fekk i 2023 store konsekvensar for pensjonsforpliktingane. Enkelte endringar i særavtalen vil redusere forpliktingane noko, men på grunn av innrapporteringstidspunktet til Statens pensjonskasse (SPK) vil ikkje desse endringane kome før i endringspremien for 2024.

Frå 2023 vart det ekstra arbeidsgivaravgift på løn og alle avgiftspliktige lønsytingar som overstig 750 000 kroner, og dette førte også til ein ekstra kostnad for lostenesta.



Tabell 11 Endring i kostnad per kostnadsgruppe for losordninga i perioden 2018–2023

KOSTNADSGRUPPE	2018	2023	ENDRING I PERIODEN	ENDRING I %	ENDRING PER ÅR
Løn til fast tilsette	163 120	189 606	26 486	16,2 %	3,0 %
Tillegg løn	107 833	134 342	26 509	24,6 %	4,5 %
Overtid	45 278	68 200	22 922	50,6 %	8,5 %
Avsetnad til feriepengar m.m., refusjonar og annan løn	33 612	41 237	7 625	22,7 %	4,2 %
Arbeidsgjevaravgift	39 584	69 515	29 931	75,6 %	11,9 %
Pensjonskostnad	29 639	96 200	66 561	224,6 %	26,6 %
Sum løn	419 066	599 100	180 034	43,0 %	7,4 %
Transportkostnad (innleigd)	227 561	325 409	97 848	43,0 %	7,4 %
Konsulentar og andre framande tenester	12 736	21 992	9 256	72,7 %	11,6 %
Kurs og kompetanseutvikling	7 323	14 172	6 849	93,5 %	14,1 %
Andre driftskostnadar	20 597	34 439	13 842	67,2 %	10,8 %
Reisekostnadar	50 415	62 271	11 856	23,5 %	4,3 %
Sum andre driftskostnadar	318 632	458 283	139 651	43,8 %	7,5 %
Felleskostnadar lostenesta	13 299	17 043	3 744	28,2 %	5,1 %
Sum løns- og driftskostnadar	750 997	1 074 426	323 429	43,1 %	7,4 %
Investeringar	6 263	3 370	-2 893	-46,2 %	-11,7 %
Inngåande meirverdiavgift	41 164	55 381	14 217	34,5 %	6,1 %
Sum kostnad losordninga	798 424	1 133 177	334 753	41,9 %	7,3 %
Konsumprisindeksen (KPI)	100,0	120,1	20,1	20,1 %	3,7 %
Årslønsvekst	541,0	638,3	97,3	18,0 %	3,4 %
Kostnadsindeks innanriks sjøfart, små hurtigbåtar	88,5	121,8	33,3	37,6 %	6,6 %



Losing i Sarnesfjorden i Finnmark.
(Foto: Anders Røeggen/Kystverket)

Tabell 12 Resultatindikatorar for tilbringartenesta

		2019	2020	2021	2022	2023
AKTIVITETSINDIKATORAR						
T1:	Tal på tilbringaroppdrag med losbåt ¹⁾	37 054	32 117	32 127	33 406	33 280
T2:	Tal på tilbringaroppdrag med helikopter ¹⁾	1 073	1 058	1 030	1 098	1 334
KOSTNADSINDIKATORAR (1 000 KRONER)						
T3:	Totalkostnad for båttjeneste	248 224	248 570	245 355	283 083	325 145
T4:	Gjennomsnittskostnad per oppdrag for båttjeneste	6,70	7,74	7,64	8,47	9,77
T5:	Totalkostnad for helikoptertjeneste	108 394	103 533	89 099	111 394	142 107
T6:	Gjennomsnittskostnad per oppdrag for helikoptertjeneste	101,02	97,86	86,50	101,45	106,53
INDIKATORAR FOR SERVICEGRAD OG SIKKERHEIT						
T7:	Tal på tilbringar oppdrag med losbåt som er meir enn 30 min. forsinka	4	1	6	0	8
T8:	Tal på ulykker knytt til tilbringaroppdrag med losbåt	-	-	-	-	-
T9:	Tal på drepne og skadde knytt til tilbringaroppdrag med losbåt	-	-	-	-	-
T10:	Tal på ulykker knytt til tilbringaroppdrag med helikopter	-	-	-	-	-
T11:	Tal på drepne og skadde knytt til tilbringaroppdrag med helikopter	-	-	-	-	-

1) Det er ikkje utarbeidd statistikk for private tilbringaroppdrag då alle oppdrag skjer i Kystverket sin regi.

Utviklinga i tal på tilbringaroppdrag følger utviklinga i tal på losoppdrag. Det har også vore ei dreining frå tilbringaroppdrag med låg einingspris til oppdrag med høgare einingspris, det vil seie færre oppdrag i området Skagerrak til fleire langs vestlandskysten og Nordland.

Både totalkostnaden for båttjeneste og gjennomsnittskostnaden per tilbringaroppdrag er høgare enn i 2022 (sjå tabell 12),

og årsaka er prisauke som følge av utviklinga i olje- og energiprisane og at talet på tilbringaroppdrag har gått ned.

Både talet på og totalkostnaden for tilbringeroppdrag med helikopter har auka, og skuldast i hovudsak aktiviteten ved Equinor sitt anlegg på Melkøya, som har høg einingspris.



SJØTRAFIKKSENTRALTENESTA (VTS)

Sjøtrafikksentralane skal redusere risikoen for ulykker ved å organisere trafikken slik at uønska nærsituasjonar ikkje oppstår, gi fartøy navigasjonsassistans og varsle om farar og andre forhold som kan føre til skipsulykker. Sentralane i Horten, Brevik, Fedje og Kvitsøy er brukarfinansierte – og regulerer trafikken i risikoutsette område i Vest- og Sør-Noreg.

Sjøtrafikksentralen i Vardø er statsfinansiert, og har eit særleg ansvar for å overvake seglasar med tankskip og anna risikotrafikk som følger seglingsleiene langs kysten. Ei eining ved sentralen analyserer aktivitetane og seglingsmønstra til fartøy mellom anna for å avdekke ureglementert fiske og transport av gods. Eininga er eit samarbeid med Fiskeridirektoratet. Sjøtrafikksentralen i Vardø er også første varslingspunkt ved eit bredt spekter av hendingar langs kysten og havområda – og tek i vare den operative styringa av slepeberedskapen.

Kinn sjøtrafikksentralteneste overvakar og regulerer skipstrafikken i farvatnet mellom Florø og Måløy. Tenesta blir utført av sjøtrafikksentralen i Brevik, og har vore operativ sidan 1. juni 2021.

Eksisterande sensorar i sjøtrafikksentraltenesta sitt område er fornya som planlagt, og det er gjort ei optimalisering av sensorar og kommunikasjon i Kinn tenesteområde. Vi manglar framleis eit løyve til å etablere den siste planlagde radaren i Kinn.

Det er ikkje registrert alvorlege hendingar i tenesteområda til sjøtrafikksentraltenesta i 2023. Talet på ulykker er lågt i forhold til talet på seglasar. Dei fleste ulykkene skjer ved manøvrering i trengt farvatn eller i hamneområde (kontaktskade med kai). Dei siste åra har talet på seglingsklareringar og prosentdelen inngrep i seglasar i tenesta sitt område vore nokolunde stabil.

Det har ikkje skjedd hendingar som har ført til nedetid på radarar og VHF i løpet av året, men det har vore nokre

Tabell 13 Aktivitetsutvikling sjøtrafikksentralar

	2021	2022	2023
Tal på seglingsklareringar ¹⁾	414 129	433 326	428 896
Tal på inngrep	8 028	7 843	6 986
Tal på ulykker i VTS-området	13	10	6
Prosentdel inngrep av alle seglas	1,9%	1,8%	1,6%

1) Inneheld tal for Kinn VTS frå 01.06.2021

utfordringar knytt til stabilitet på nettverk. Fleire tiltak er gjennomført, og stabiliteten og ytinga er no god.

Neste steg i utvidinga av tenesta langs Vestlandet skjer i farvatnet mellom Ålesund og Kristiansund. Dei fleste sensorane i dette området er no på plass, og vi held no på å teste ut korleis desse fungerer. Det ser ut til at dekninga stort sett er god, men at det er behov for å forsterke nokre områder. Dette arbeidet vil fortsette, og ei operativ sjøtrafikksentralteneste skal etter planen starte opp i dette området i løpet av 2024. Samtidig ser vi på korleis sjøtrafikksentraltenesta må tilpassast slik at den også dekkjer dei nye farleiene som vil oppstå som følge av Stad skipstunnel.

Inntektene frå dei brukarfinansierte sentralane etter periodiseringsprinsippet var på 111,9 millionar kroner i 2023. Auken på 15,2 prosent frå 2022 skuldast fleire tankskip inn til terminalane på Sture, Mongstad og i Brevik. 67 prosent av sikkerheitavgifta/inntektene vart betalt av tankskip i 2023. Tenesta hadde ei statsfinansiering på 8,1 millionar kroner.

Ved inngangen til 2023 var tenesta i balanse med eit marginalt overskot på 8 000 kroner. I 2023 hadde tenesta eit netto overskot på 4,1 millionar kroner, og med dette er tenesta sitt akkumulerte overskotet ved inngangen til 2024 på 4,1 millionar kroner.



Fra Horten sjøtraffikksentral.
(Foto: Torstein Gamst/Pixlight foto)

Tabell 14 Aktivitetsutvikling maritim sikring (ISPS)

	2021	2022	2023
Tal på godkjente ISPS hamneanlegg	630	625	625
Tal på tilsyn (inkl. verifikasjoner) ¹⁾	67	120	95
Tal på avvik ved tilsyn	106	315	343
Tal på sikringshendinger	28	62	56

1) Det vart ikkje gjennomført verifikasjonar i 2021

Tabell 15 Aktivitetsutvikling tilsyn med bulkterminalar

	2021	2022	2023
Tal på bulkterminalar	87	87	37
Tal på tilsyn	2	2	11
Tal på avvik ved tilsyn	3	1	12
Tal på ulykker som skuldast feil lasting eller lossing	0	0	0

TILSYN – MARITIM SIKRING (ISPS) / BULK

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

I 2023 vart det gjennomført 95 tilsyn – eit tal som er noko lågare enn vanleg. Hovudårsaka til det låge talet tilsyn er at vi har prioritert hamneanlegg med høg risiko for å lukke nokre av etterslepa frå pandemien. Dette er ofte større hamneanlegg, og desse tilsyna krev ofte meir ressursar enn tilsyn ved anlegg med lågare risiko.

Talet på avvik ved tilsyn har auka dei siste åra, og vi antek at årsaka er at fråvær av tilsyn under pandemien kan ha medverka til at sikringsbevissteita i hamneanlegga er svekka. Ei anna årsak er at vi stadig får ein meir profesjonell arbeidsstokk.

I samarbeid med Sjøfartsdirektoratet har Kystverket ansvar for å følge opp at regelverket om sikker lasting og lossing av bulkskip blir etterlevd av hamneterminalar som tek i mot bulkskip – og felles tilsyn med hamn og skip blir gjort når dette er føremålstenleg. Det vart gjort tre felles tilsyn i 2023.

Avgrensa tilgang til kvalifisert personell og pandemien er årsaka til at det er gjennomført få tilsyn dei siste åra. Talet på bulkterminalar som er omfatta av regelverket er korrigert i 2023, då det er gjort ei ny kartlegging av kva for terminalar som faktisk blir anløpt av dei bulkskipa som er omfatta av regelverket. I tillegg har Sjøfartsdirektoratet og Kystverket lagt til grunn ei oppdatert tolking av verkeområdet til EU-direktivet.

På vegne av ESA (EFTAs overvakingsorgan) gjennomførte EMSA (European Maritime Safety Agency) i 2023 ein inspeksjon av Kystverket si gjennomføring og oppfølging av dei EØS-rettslege forpliktingane i EU-direktivet om sikker lasting og lossing av bulkskip. Både Kystverket, Sjøfartsdirektoratet og Nærings- og fiskeridepartementet var omfatta av inspeksjonen, og rapport om resultatane vil kome i 2024.

BIDRA TIL Å OPPFYLLE NOREGS KLIMA- OG MILJØMÅL

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingsbrev til Kystverket:

Kystverket skal vidare bidra til at utviklinga innanfor eigen sektor og i eiga verksemd understøttar oppfylginga av FN's berekraftsmål, og til at norske kyst- og havområde gjennom ei framtidsretta forvaltning utviklast til verdas sikraste og reinaste.

NTP-indikatorar:

- Endring i klimagassutslepp frå transportsektoren i CO₂-ekvivalentar
- Netto dekar inngrep i naturområde med nasjonal eller vesentleg regional verdi

STYRINGSINFORMASJON	RESULTAT 2021	RESULTAT 2022 ³⁾	RESULTAT 2023
Endring i klimagassutslepp frå transportsektoren målt i CO ₂ -ekvivalentar	Reduksjon på 43 000 tonn i CO ₂ -ekvivalentar (-1,2%) frå 2020 til 2021	Auke på 136 000 tonn CO ₂ -ekvivalentar (+ 3,7 %) frå 2021 til 2022	Klimagassrekneskapen for 2023 blir lagt fram av SSB i november 2024.
Netto tal på dekar inngrep i naturområde med nasjonal eller vesentleg regional verdi ²⁾	- (ny)	16,3 dekar ²⁾	95,7 dekar ³⁾
Utslepp frå skipstrafikk i CO ₂ -ekvivalentar frå norsk økonomisk sone basert på AIS-data	Auke på 206 000 tonn CO ₂ (2,3%) (frå 2020 til 2021)	Auke på 722 000 tonn CO ₂ (7,9%) (frå 2021 til 2022)	Auke på 195 000 tonn CO ₂ (2%) (frå 2022 til 2023)
Karbonintensitet frå godstransport på sjø som rapportert i medhald av MRV-forordninga ¹⁾	- (ny)	Containerskip: auke 0,9% Ro-ro cargo: auke 21,1%	Tal for 2023 blir publisert av EMSA sommaren 2024

1) Styringsinformasjonen er gjeldande frå 2022

2) Jomfruland nasjonalpark: 16,3 dekar utdjuving og tre nye navigasjonsinnretningar. Nærøfjorden landskapsvernområde: fem nye navigasjonsinnretningar

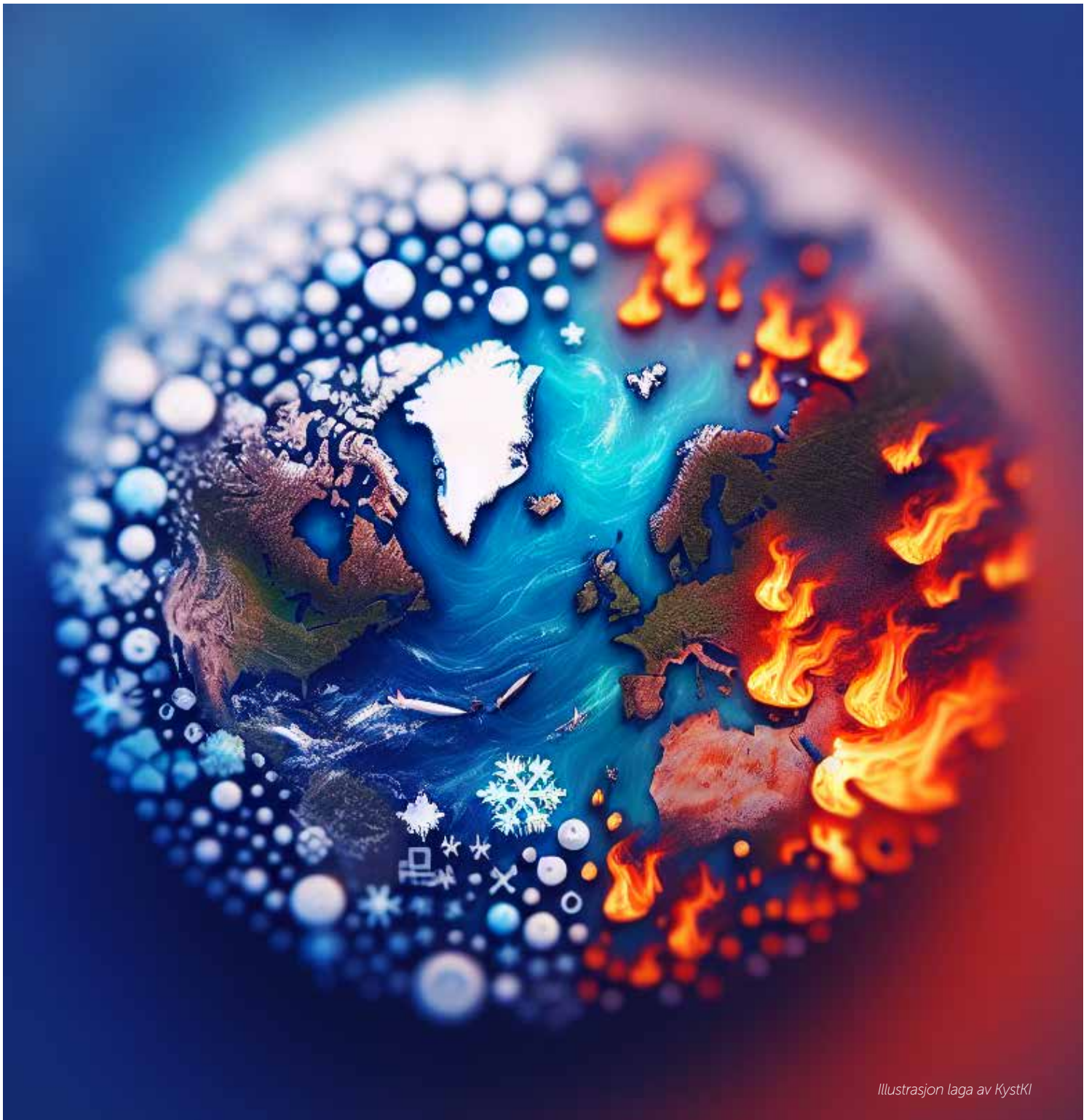
3) Mortingbåen: 53,2 dekar utdjuving (dobbelteiling på grunn av både naturverdi i medhald av DN-19-kartlegginga og gytefelt. Utdjuvinga strekker seg over 26,6 dekar). Forsøl: 42,5 dekar utdjuving.

Ifølge SSBs klimagassrekneskap auka utsleppa frå innanriks sjøfart og fiske med 3,7 prosent frå 2021 til 2022. Utsleppa i 2022 var på 3,8 millionar tonn CO₂-ekvivalentar, det høgaste nivået sidan 1999. Utsleppstal frå Havbase er basert på AIS-data og tek med aktivitet i norske fjordar og havområde. Desse tala viser ei auke i klimagassutslepp på 7,9 prosent frå 2021 til 2022. Ifølge Havbase er det i hovudsak auka aktivitet og utslepp frå cruiseskip, saman med auka utslepp frå gasstankskip, som står for denne auken i utslepp.

Ein AIS-baserte utsleppsmodell (MarU – Maritime Utslipp) for estimering av sjøfartens utslepp til luft og sjø er under utvikling. Denne modellen bruker vår nye dataplattform,

og som ein del av arbeidet er det også utvikla ein ny AIS skipstrafikkmodell. Utviklingsarbeidet vil halde fram med kvalitetssikring og utarbeiding av visualiseringsløysingar i 2024. Ei ferdig løysing er venta å gi ei betydeleg heving i kvaliteten på utsleppsdata og trafikkdata, noko som kan nyttast til å utvikle tiltaksanalyser og verkemiddel for å nå klima- og transportpolitiske mål.

Vi har gjennomført fleire tiltak for å auke sjøsikkerheita i farvatnet, som til dømes utdjuvingar som gir færre kursendringar, mindre manøvrering og betre marginar i farleiene. Dei fleste av desse tiltaka medfører berre marginale reduksjonar i klimagassutslepp.



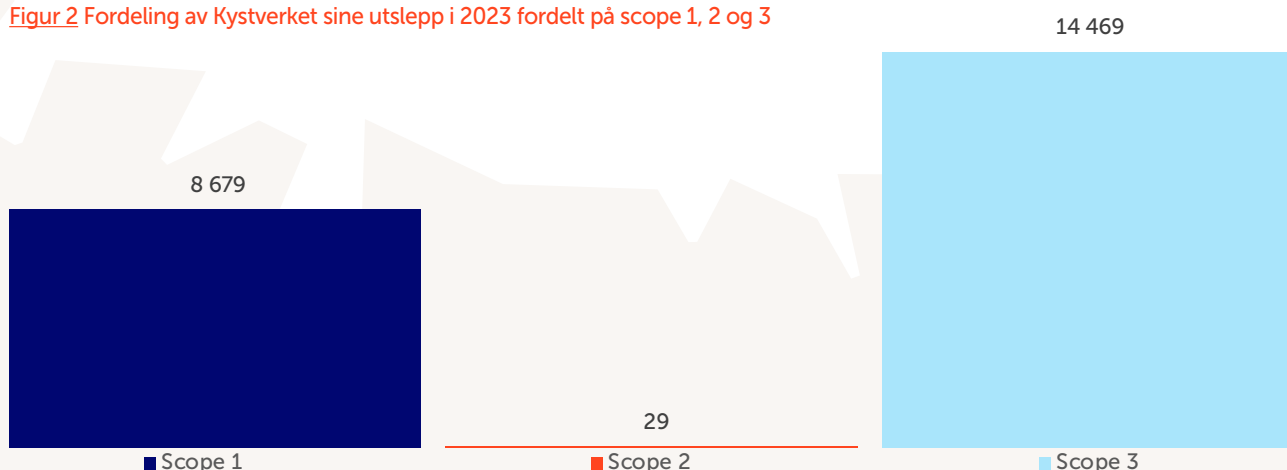
Illustrasjon laga av KystKI

I prosjektet Stamsund–Risøyrenna med gjennomsegling Raftsundet er det gjort ei utdjuping i Svartsundet. Dette gir tilstrekkeleg djupne og breidde til at reiarlag som opererer kystruta kan gå gjennom sundet dersom dei skal besøke Trollfjorden. Det er 11 fartøy som utfører denne ruta, og dei går innom Trollfjorden både når dei seglar nordover og sørover – det vil seie opp til to gongar per dag. Ved å bruke Svartsundet kan fartøya korte ned ruta med om lag 7,5 km samanlikna med å segle rundt Ulvøya. Sundet kan ikkje brukast under krevjande vêrtilhøve, men vi reknar likevel med at potensiell innsparing samla sett for desse fartøya er på om lag 200–250 tonn LNG årleg.

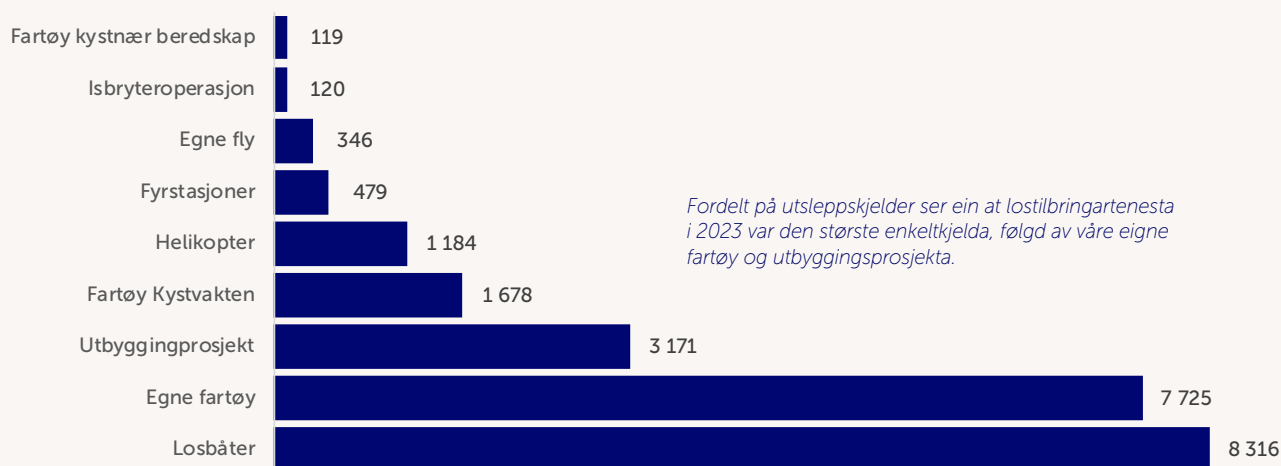
KLIMAGASSUTSLEPP I EIGA VERKSEMD

I 2023 laga vi eit digitalt verktøy for innmelding av forbruksdata slik at vi kan både måle og sette mål for kutt av våre eigne klimagassutslepp. Målet er ein komplett klimarekneskap med vitskapsbaserte mål innan 2026. Klimagassrekneskapen blir bygd opp steg for steg i medhald av den anerkjende standarden GHG-protokollen der ein startar med etablering av klimagassrekneskap og basisår – og med utgangspunkt i dette utarbeidar mål og tiltak. Kystverket sin klimagassrekneskap er offentlig tilgjengeleg på våre nettsider (www.kystverket.no/om-kystverket/kystverkets-klimaregnskap/).

Figur 2 Fordeling av Kystverket sine utslepp i 2023 fordelt på scope 1, 2 og 3



Figur 3 Utslepp fordelt på utsleppskjelder (ikkje uttømmande)



I 2023 har vi samla inn både ferske og historiske forbrukstal frå våre fartøy, fyrstasjonar, køyretøy, fly og depotdrift, straumforbruk, dei største leverandørane av transporttenester til lostenesta, slepebåtberedskapen (oppdrag utført av Kystvakta), isbryteroperasjon og utbyggingsprosjekt. Klimagassrekneskapen for 2023 viser eit klimaavtrykk på om lag 23 000 tonn CO₂-ekvivalenter.

Dei direkte klimagassutsleppa, også kalla scope 1-utslepp, kjem frå kjelder som blir eigd eller leigd av Kystverket, og står for 37 prosent. Den aller største delen av desse utsleppa er knytt til våre egne fartøy.

Dei indirekte utsleppa knytt til produksjon av den innkjøpte straumen som vi brukar (scope 2) er under éin prosent av totalen.

62 prosent av klimagassutsleppa er knytt til scope 3 – det vil seie utslepp som er ein konsekvens av verksemda vår, men som kjem frå kjelder som ikkje blir eigd eller leigd av Kystverket, til dømes lostilbringartenesta. Mesteparten av utsleppa hamnar i denne kategorien, noko som er vanleg for offentlege myndigheiter.

Figurane over gir ei oversikt over fordelinga av klimagass-utsleppa. Her er det nytta ei såkalla «marknadsbasert» tilnærming. Ved bruk av ei «lokasjonsbasert» tilnærming blir utsleppa knytt til straum i scope 2 om lag 112 tonn CO₂-ekvivalentar og scope 3 om lag 14 486 tonn CO₂-ekvivalentar. Tala frå den lokasjonsbaserte tilnærminga blir nytta i Nærings- og fiskeridepartementet sin klima- og berekraftsrapport.

Vi har teke i bruk eit verktøy for budsjettering- og rekneskap av klimagassutslepp i utbyggingsverksemda vår. Entreprenørane sine direkteutslepp blir på denne måte omrekna til indirekte utslepp for Kystverket. Det blir utarbeida budsjett for alle prosjekt, noko som bidreg til å synleggjere forventa utslepp frå ulike løysingar – og er eit viktig grunnlag for val av løysing.

REDUKSJON AV KLIMAAVTRYKK

I fartøydrifta er det kontinuerleg merksemd om å kutte utslepp gjennom energieffektivisering, val av meir miljøvenleg teknologi og miljøkrav i fartøyfornynginga og -forvaltninga. OV Bøkfjord var vårt første hybridfartøy med fullt integrert batteri i framdriftssystemet. Dette gav god effekt med om lag 20 prosent redusert CO₂ utslepp samanlikna med berre konvensjonell

Tabell 16 Drivstoffbruk – utbyggingstiltak i 2023 oppgitt i liter og type drivstoff:

TILTAK	AVGIFTSFRI DIESEL	BLANK DIESEL	MARIN DIESEL	JET-A1 (HELIKOPTER)	BENSIN 95/98
Innsegling Kragerø, fundament for seglingsmerker	11 000	0	0	0	0
Stamsund-Risøyrenna med gjennomsegling Raftsundet	87 000	0	72 600	0	0
Mortingbåen	192 000	0	201 030	0	0
Valvær moloreparasjon	5 195	0	0	0	300
Svartnes hamn, molo reparasjon	6 817	0	0	0	32
Hammerfest Ren Havn (utan tal for desember)	383 050	0	0	0	0
Husøy molo (arbeid gjennomført via Fylkeskommunens kontrakt)	NA	NA	NA	NA	NA
Nordre Bjørnsund	0	0	0	0	0
Bergen-Sognesjøen	14 000	0	0	0	0
Veidnes moloreparasjon	7310	0	0	0	140
SUM	706 372	0	273 630	0	472

MERKNADER TIL KLIMAREKNESKAPEN:

- Klimarekneskapan er ikkje komplett. Til dømes er berre straumforbruk frå dei lokasjonane med størst forbruk tatt med.
- Klimarekneskapan presenterer i dag ein oversikt over kartlagde utsléppskjelder og er slik ein presentasjon av Kystverkets aktivitet, heller enn å vise utvikling over tid.
- Klimarekneskapan inneheld berre utslépp berekna ut frå faktisk forbruk – den inkluderer med andre ord ikkje utslépp basert på økonomiske rekneskapsstal og tilhøyrande utsléppsfaktorar.
- Tala inkluderer indirekte/oppstraums utslépp knytt til produksjon, transport og distribusjon.
- Utslépp knytt til straumforbruk tar berre utgangspunkt i marknadsbasert metode og kjøp av opphavsgarantiar, og dette har vist seg å ikkje vere heilt korrekt. Vil bli retta opp i 2024.
- Ev. andel biodrivstoff i brukt drivstoff er ikkje tatt høgde for.
- Utslépp frå Kystverkets egne og leigde køyretøy er ikkje tatt med på grunn av feil i talgrunnlaget – og fordi desse ikkje er ei vesentleg utsléppskjelde.
- Tala for oppdrag utført av Kystvakta (slepeberedskap) blir berekna med utgangspunkt i det gjennomsnittlege dagsforbruket for kvart fartøy gonga opp med tal på døgn i oppdrag for Kystverket.

framdrift for same type fartøy. OV Ryvingen og OV Hekkingen vart bygd på same grunnlag, men med større batteripakkar og dermed større reduksjon i utslépp (inntil 40 prosent).

Batteripakken om bord i OV Bøkfjord er no nærmast brukt opp og miljøeffekten er i stor grad borte. Det same vil skje med OV Ryvingen og OV Hekkingen når dei har vore i drift i åtte til ti år. Hybridløysingane må derfor fornyast dersom miljøprofilen på hovudfartøya skal haldast ved like. Dei nye vedlikehaldsbåtane kan etter noko ombygging ta i bruk metanol som drivstoff.

KLIMATILPASSING

Status i arbeidet med å følge opp Riksrevisjonen si undersøking av myndigheitene sitt arbeid med å tilpasse infrastruktur og busetnad til eit klima i endring

Den fysiske infrastrukturen består av mellom anna fyr, lykter, stakar, lanterner, AIS-basestasjonar, radarar, bygningar og egne kaier og moloar. Levetida varierer frå åtte-ti år og opp til 100 år, avhengig av type infrastruktur og kor utsett den er for vør og vind. Ny infrastruktur dimensjonerast i tråd med gjeldande standardar, og i arbeidet med standardisering av navigasjonsinstallasjonane blir det gjennomført nye

Tabell 17 Drivstoffforbruk hovudfartøy og CO₂-utslépp

ÅR	DRIVSTOFFFORBRUK	CO ₂
2017	2 492 516	6 630 093
2018	1 986 103	5 283 034
2019	2 083 183	5 541 267
2020	2 029 437	5 398 302
2021	2 201 851	5 856 924
2022	2 174 021	5 782 896
20231)	1 979 699	5 265 999

berekningar av alle installasjonar som skal nyttast framover. I berekningane blir oppdaterte klimaomsyn tatt med og vedlikehald og fornying tilpassa utvikling i klima.

Vi held på å kartlegge tilstanden til fiskerihamneanlegga, og når dette arbeidet er ferdig vil vi vite kor stor del av desse anlegga som er dimensjonert for klimautviklinga som er venta i åra som kjem. Tiltaka som har vore greidd ut, prosjekterte og gjennomført dei siste åra har vore dimensjonert i tråd med Kystverkets molohandbok. Det vil seie at dei skal tole forventede effekt av klimaendringane av typen havnivåstiging, 200-årsbølger og stormflo.

BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingsbrev til Kystverket:

Kystverket skal ta i vare staten sitt ansvar for beredskap mot akutt forureining for å forhindre og avgrense miljøskade ved akutt forureining, eller fare for akutt forureining. Dette ansvaret omfattar all akutt forureining. Kystverket skal sørge for at statens beredskap mot akutt forureining er tilpassa det til ein kvar tid gjeldande risikobiletet, og Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalysar er viktige grunnlag i dette arbeidet. I tråd med NTP 2022–2033 skal beredskapen mot akutt forureining i nordområda styrkast.

STYRINGSINFORMASJON	2021	2022	2023	MÅL
Årleg trening, kurs eller øving av Kystverket sine innsatsstyrkar	84%	81%	83%	80%
Årleg trening av fartøy som inngår i statleg beredskap mot forureining	87%	93%	96%	80%
Beredskapsressursane skal vere operativt tilgjengelege	98%	97%	98%	90%
Operativ tilgjengelegheit på fartøy i statleg slepeberedskap	100%	100%	100%	98%
Alle skipsvrak som utgjør ein høg risiko for miljøskade skal ha overvakingstiltak	100%	100%	100%	100%
Ingen alvorlege miljøskadelege utslipp frå skipsvrak med overvakingstiltak	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen

Akutt forureining er forureining av betydning, som finn stad plutselig, og som ikkje er tillaten etter føresegnene i eller i medhald av forureiningslova. Statens beredskap mot akutt forureining skal til ein kvar tid vere tilpassa det gjeldande risikobiletet – og våre miljørisiko- og beredskapsanalysar er viktige grunnlag i dette arbeidet.

Det har ikkje skjedd hendingar i 2023 av ein slik størrelse og karakter at dei har ført til statleg aksjon. Året var prega av mindre hendingar – og vi har koordinert og ytt støtte ved fleire naturhendingar, som flaum og ras, enn tidlegare. Det er framleis akutte forureiningshendingar i landbruket som dominerer.

Dimensjoneringa av den statlege beredskapen er risikobasert – og tilrådingane i beredskapsanalysen (Dimensjonering av statens beredskap mot akutt forureining. Beredskapsanalyse, 2022) er følgt opp. Mellom anna er den kommunale beredskapen fått opplæring i miljørisikoanalysar og Kystvaktas nye fartøy i «Jan-Mayen-klassen» er no utstyrt med oljevernmateriell.

Det er vår vurdering at statens beredskap mot akutt forureining er god, men sårbar i Finnmark og Oslofjorden. Desse regionane har ikkje like god tilgang på fartøysressursar som resten av landet.

Vi må ha kunnskap om miljøkonsekvensane når oljen hamnar i sjøen – overgang til nye energibærarar og lavsvoveloljar. Miljøfølsamheit og miljøtruslar er i stadig endring, og vi må heile tida følge med på utviklinga og skaffe oss ny kunnskap. Gjennom EU-prosjektet IMAROS (improving response capacities and understanding the environmental impacts of new generation low sulphur marine fuel oil spills), som vart avslutta i 2022, vart kunnskapen om lavsvoveloljar styrka. Det viser seg at desse oljetypane er krevjande å handtere, og stiller beredskapen overfor store utfordringar. Det er behov for ei «verktøykasse» som kan handtere svært ulike produkt – samtidig som ein må betre kunnskapen om kva tiltak som kan ha best effekt. Arbeidet med å forbetre kapasiteten til å handtere utslipp av desse krevjande oljetypane vil bli vidareført i 2024 og 2025 gjennom IMAROS 2-prosjektet. I dette prosjektet skal det mellom anna utviklast nytt mekanisk utstyr for opptak av slike oljar i samarbeid med leverandørar samtidig som kunnskapen om strandreinsing ved utslipp av lavsvoveloljar skal betrast.

Statsbygg har gjennomført avklaringsfasen og utarbeida ein «oppstart forprosjekt-rapport» som grunnlag for avgjerd for vidare arbeid med test- og treningscenteret for beredskap mot akutt forureining på Fiskebøl. Vi har teke del i arbeidet.

Havforskningsinstituttet har gjennomført den årlege miljøundersøkinga av fisk og skaldyr i området rundt vraket U-864. Resultata er klare i løpet av 2024. Resultata frå 2022 viser framleis liten påverknad av kvikksølv på fisk og skaldyr i vrakposisjonen. Rapporten frå ekspertutvalet som vurderte vidare handtering av vraket har vore på høyring, og Kystverket avventar vidare oppdrag frå departementet etter at regjering og Stortinget har gjort sine vedtak.

Bistandsarbeid i regi av Norad er gjennomført i tråd med planen for året, og alle kostnader til løn, reise og anna er refundert.

STATLEG BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

Privat, kommunal og statleg beredskap er samordna i eit nasjonalt beredskapssystem, leia av Kystverket.

98 prosent av ressursane som inngår i statens beredskap mot akutt forureining (materieell, fartøy og personell) var operative og tilgjengelege i 2023 (mål 90 prosent). Øving av eigne innsatsstyrkar og fartøy som inngår i den statlege beredskapen vart gjennomført som planlagt, og vi har nådd målet om at minst 80 prosent av desse ressursane skal øvast årleg.

Den statlege oljevern- og slepeberedskapen består av våre fartøy, fartøya til Kystvakta og Sysselmeisteren på Svalbard, innleigde fartøy som er i fast nasjonal beredskap og mindre fartøy som kallast inn ved behov (kystnær beredskap). Målet er at 80 prosent av fartøya som inngår i den statlege beredskapen mot akutt forureining blir trenta årleg – og resultatet vart 96 prosent.

Kystverket er ansvarleg myndigheit, mens Kystvakta står for den operative utføringa at den statlege slepeberedskapen. Tenesta var 100% operativ i 2023 (mål 98 prosent).

Vi både arrangerer og tek del i ei rekke nasjonale og internasjonale øvingar. I 2023 var vi mellom anna medarrangør av den EU-finansierte øvinga Arctic Reihn saman med DSB (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap), DSA (Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet) og HRS (Hovedredningssentralen). Dette var ei fullskala atombereskaps-øving. I denne øvinga vart mellom anna problemstillingar knytt til handtering av skip med radioaktiv last eller framdrift diskutert, og resultatet er at etatane har blitt einige om korleis ein skal samarbeide ved slike hendingar.

Alle øvingar blir evaluert og forbetringstiltak identifisert og følgd opp.



Miljøovervaking av sjøområda og skipsvrak

Flytenesta, som blir brukt både til å overvake kysten og havområda utanfor Noreg for å avdekke eventuell forureining og til å verifisere, vurdere og følge med på eventuell forureining, har vore operativ innanfor dei krava som er stilt. Det vart gjort 42 observasjonar i 2023 – der 33 var knytt til skip og skipsvrak. Ein vesentleg del av desse var oppfølgingar av krigsvraka Blücher og Nordvard. Flyovervakinga skjer i eit samarbeid med Kystvakta og NOFO (Norsk oljevernforening for operatørselskap).

Ti skipsvrak blir jamleg overvaka av flytenesta. Dette er vrak som lekker noko olje heile tida. Oljelekkasjane som er observert i 2023, har vore av eit avgrensa omfang og har ikkje ført til at vi har sett i verk tiltak.

Skipsvraket Nordvard, som ligg i Mossesundet, er no tømt for restolje etter at oljelekkasjen auka hausten 2022. Tjukkleiken på platene vart målt, og hadde same verdi som under førre tømmeoperasjon i 2007/2008. Naglane var vesentleg meir korrodert enn for 15 år sidan, og dette er årsaka til auka dråpelekkasje frå vraket dei siste åra. Denne utfordringa gjeld

truleg også andre skip med tilsvarende nagling som vart senka under andre verdskrig.

Det vart gjort ei undersøking i Mossesundet for å finne ut om utsleppa frå Nordvard hadde ført til miljøskade, og denne viste ingen teikn på at miljøet har blitt påverka av forureininga.

Det er også auka utslepp frå skipsvraket Blücher, men desse er foreløpig vurdert å vere for små til at det er nødvendig å aksjonere.

HENDINGAR

Vi skal sjå til at ansvarleg forureinar set i verk nødvendige tiltak når hendingar med akutt forureining skjer – og vi fører tilsyn med behandlinga. Dersom ansvarleg forureinar ikkje kan eller vil gjennomføre nødvendige tiltak, vil det offentlege ved Kystverket ta over. Ved hendingar som kan føre til fare for større tilfelle av akutt forureining, kan Kystverket iverksette statleg aksjon. Det betyr at vi tek over ansvaret for å leie handteringa av hendinga både på sjø og i strandsona.



Frå tømminga av vraket
MS Nordvard utanfor Moss.
(Foto: Marthe Grøndahl/Kystverket)

I 2023 vart 949 uønska hendingar melde til Kystverket, og 593 av desse var med utsepp. Statistikken over hendingar viser at talet på hendingar og mengda utsepp over tid er jamn, men med store toppar knytt til enkelte hendingar. Det er framleis landbaserte hendingar som dominerer i tal og utseppsvolum, og desse gjeld i hovudsak utsepp av husdyrgjødsel og kloakk og utsepp frå større tankanlegg og frå industri. Det var ingen statlege aksjonar i 2023.

I perioden 2013–2023 har det skjedd få store utsepp av drivstoff til sjø, og ingen av dei store utseppa har vore i kategorien tungolje. Det største utseppet kom frå KNM Helge Ingstad, som forliste hausten 2018.

I 2023 har vi vore involvert i fem større naturhendingar. Oppgåva har stort sett gått ut på handtering av betydelege mengder drivgods som har vore til fare for trafikken i skipsleia. Geografisk har hendingane vore spreidde frå Oslofjorden i sør til Alta i nord.

Det er ansvarleg forureinar som skal dekke kostnadane som oppstår når staten aksjonerer for å hindre eller avgrense

Tabell 18 Hendingar

	2021	2022	2023
Tal på hendingar meldt til Kystverket	927	968	949
Tal på hendingar med utsepp ¹⁾	600	592	593
• Hendingar knytt til skip ²⁾	112	82	115
• Landbaserte hendingar ³⁾	344	352	349
• Ikkje identifiserte oljeflak frå ukjente kjelder ⁴⁾	87	65	63
• Hendingar knytt til offshoreaktivitet	52	69	48
Tal på statlege aksjonar	1	0	0

1) Det er eit lite avvik mellom tal på hendingar med utsepp fordelt på type hending og totalt tal på hendingar. Årsaka er at ein eller fleire av hendingane er registrert med fleire typar hending.

2) Gjeld alle utsepp frå fritidsbåtar til større fartøy.

3) Gjeld alt frå trafikulykker til hendingar i industrien.

4) Gjeld olje på hav, sjø og elvar.

verknadane av hendingane. 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.

EFFEKTIV BRUK AV NY TEKNOLOGI

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingsbrev til Kystverket:

Kystverket skal i 2023 legge til rette for effektiv bruk av tildelte ressursar og levere tenester innanfor sine ansvarsområde med kvalitet og pålitelegheit som gir meirverdi for samfunnet, tek i vare brukarane sine behov og bygger opp under eit konkurransedyktig næringsliv. Digitalisering og bruk av ny teknologi vil i denne samanheng vere viktige element.

Kystverket er ein framtidsretta etat som har innovasjon og utvikling på agendaen. Felles for forskings-, utviklings- og innovasjonsprosjekta (FoUI) er at dei skal bidra til å gjere norske kyst- og havområde til verdas sikraste og reinaste.

Vi held på med fleire prosjekt innan kategorien maritim ITS (intelligente transportsystem) som i stor grad går ut på å prøve ut ny teknologi og ta i bruk nye tenester i samarbeid med eksterne leverandørar og samarbeidspartnarar. Prosjekta har som mål å betre framkome og sikkerheita for trafikken langs kysten.

Routeinfo (den digitale rutetenesta) er eit døme på eit ITS-prosjekt. Via routeinfo.no kan alle som planlegg å anløpe hamner langs kysten laste ned kvalitetssikra seglingsruter direkte inn i sine kartsystem om bord. Tenesta gir også navigatørar detaljert informasjon om gjeldande seglingstilhøve og seglingsreglar for innsegling og anløp. I 2023 er tenesta vidareutvikla med eigne transitturter for skip som skal segle langs kysten av Noreg og det er laga eigne ruter for cruiseskip. Tenesta er eit gratis tilbod som skal bidra til tryggare og smartare transport.

Overvakingssystemet BEAN, som bruker algoritmar til å avdekke avvik frå normal seglas, blir vidareutvikla. Testar viser at systemet kan bidra til å redusere talet på ulykker langs kysten og at større område kan overvakast med bruk av dagens ressursar.

NAVIGASJONS- OG MELDETENESTER

Vi driftar fleire melde- og informasjonssystem for sjøfarande, og desse lar oss overvake all skipstrafikk langs kysten og i havområda. Overvakinga skjer på vegne av norske styresmakter og hamner, som treng informasjon om skipa sin seglas og posisjonar. 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.

Kystverket sin andre AIS-satellitt, AISSat-2, som vart skoten opp i 2014, gjekk ut av drift i hausten 2023 då batteria ikkje lenger klarte å levere nok straum til å drifte systema på satellitten. I april vart satellitten NORSAT-TD satt i drift av Norsk Romsenter. Denne satellitten er utstyrt med ein AIS-mottakar og er ein del av den nasjonale havovervakinga.

Tabell 19 Oppetid navigasjons- og meldetenester

	2021	2022	2023	KRAV
Oppetid DGPS	68,5%	74,9%	72,8%	99,8% (siste to år)
Oppetid AIS-basestasjonar	99,9%	99,9%	99,6%	99,5%
Tilgjengelighet for EMSA LRIT webside	99,9%	99,9%	99,8%	99,0%
Oppetid SafeSeaNet Norway	99,9%	99,9%	99,9%	99,0%

Det er fire AIS-satellittar i drift per no, med varierende alder. Ein ny satellitt, NORSAT-4, skal etter planen settast i drift i 2024.

Kystverket har 12 AIS Greenfield-basestasjonar og sju ordinære basestasjonar på Svalbard. Det har vist seg at den første versjonen av Greenfield-stasjonane ikkje har tolt klimaet som forventa. AIS-stasjonane har hatt ei rekke utfordringar med å få nok straum frå vindmøller og solcellepanel. I løpet av sommaren vart det gjort reparasjonar og modifikasjonar på fleire av stasjonane, og desse fungerer framleis mens seks stasjonar er ute av drift. Erfaringane viser at drift av AIS-basestasjonar er ressurskrevjande, og vi vil vurdere alternative løysingar for å sikre god trafikkovervaking på dei meste vêrutsette delane av Svalbard i framtida.

Oppetida til navigasjons- og meldetenestene er god, bortsett frå DGPS-tenesta som har ei oppetid som er vesentleg under kravet i IALA sine retningslinjer. Årsaka er at enkelte referansestasjonar har vore ute av drift i varierende grad i lengre periodar. Vi har undersøkt kor stort behov for tenesta er og gjort ei kost/nytte vurdering av alternativa å oppretthalde tenesta eller å legge den ned. Basert på denne vurderinga har vi foreslått for departementet at tenesta blir avvika i Noreg.

BARENTSWATCH

BarentsWatch-programmet skal samle, utvikle og dele informasjon om norske kyst- og havområde. Myndigheiter, næringsliv og enkeltpersonar får enkelt tilgang til samanstilte, relevante, oppdaterte og pålitelege data. Ein slik måte å setje saman data på gir stordriftsfordelar og synergieffektar hos mange etatar.

Kystverket leiar dagleg drift, mens prioritering av prosjekt og utvikling av tenester skjer i samarbeid med ni departement og ei rekke forvaltningsetatar og forskingsinstitutt.

BarentsWatch består av ein open og ein lukka del. Opne tenester finst i portalen www.barentswatch.no. Den lukka delen er eit skjerma overvakingssystem som bidreg til effektiv operativ innsats – og fleire etatar er avhengig av desse tenestene for å kunne dele informasjon og skape situasjonsforståing.

Bruken av tenestene er aukande, og i løpet av 2023 er tenestene vidareutvikla og dei fleste har fått ny funksjonalitet. Sidan det har blitt fleire og meir omfattande tenester og fleire brukarar og etatar som er kritisk avhengig av BarentsWatch sine tenester, så aukar krava og kostnadane knytt til robustheit og sikker drift. Ei prioritert oppgåve dei siste åra har derfor vore å gjere tenestene, både i den lukka og den opne delen, meir hardføre og sørge for sikker drift.

Dei ulike tenestene i BarentsWatch hadde ei oppetid innanfor krava i 2023 – og det var ingen større hendingar som førte til utfall av betydning.

Blue Justice Community

Blue Justice Community er ein del av Noreg si internasjonale satsing mot fiskerikriminalitet, som støttar opp om Københavnerkjøringa mot grensekryssande organisert kriminalitet i den globale fiskerinæringa (Blå rettferd-initiativet). Vi har sidan 2021 levert ein digital samarbeidsplattform for myndigheiter i statar som tek del i dette fellesskapet – denne løysinga er ei av tenestene i BarentsWatch. Kystverket fekk i 2023 oppdraget med å vidareutvikle løysinga til også å inkludere sporing av fartøy ved hjelp av deling av AIS-satellittdata. Denne løysinga skal gjere det mogeleg å lage maritime situasjonsbilete og analysere historiske data for å danne seg eit bilete av normalt aktivitetsmønster for skipstrafikken.

MEIR FOR PENGANE

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingsbrev til Kystverket:

Kystverket skal i 2023 legge til rette for effektiv bruk av tildelte ressursar og levere tenester innanfor sine ansvarsområde med kvalitet og pålitelegheit som gir meirverdi for samfunnet, tek i vare brukarane sine behov og bygger opp under eit konkurransedyktig næringsliv.

NTP indikatorar:

- Netto nytte i porteføljen
- Endring i investeringskostnad sidan Nasjonal transportplan 2018–2029

Samfunnet sine behov er i endring, og vi må omstille våre ressursar og kunnskap for å kunne løyse nye utfordringar. Fellestrekk for våre hovudprioriteringar er omstilling framfor opp- og nedskalering. Utgiftene er i hovudsak faste, og ein stor del av desse er knytt til operative ressursar. Det gjer at aktiviteten i mindre grad kan skalerast ned for å starte ny aktivitet, men at vi i staden må omstille ressursane vi allereie har for å dekke nye samfunns- og brukarbehov.

PORTEFØLJEN AV STØRRE INVESTERINGSTILTAK

Porteføljen av større investeringstiltak, slik den går fram av tabell 12.2 i NTP 2022–2033, er lagt til grunn for arbeidet i 2023. Gjennomføring av mindre tiltak i farvatnet, som ikkje er ein del av Kystverket si portefølje i NTP, blir sett i samband med gjennomføringa av dei andre tiltaka der det er hensiktsmessig.

NTP-indikatorane netto nytte i porteføljen og endring i investeringskostnad sidan Nasjonal transportplan 2018–2029 er gjort greie for i brev til departementet av 30. mars 2023 om forslag til prioriteringar i komande NTP, i Kystverkets porteføljeprioritering for 2023 av 2. mai og i oppdatering av forslag til prioriteringar i komande NTP av 2. oktober 2023.

Kostnadsauken dei siste år, spesielt på enkelte typar materiell og produkt – har ført til auka kostnader i utbyggingsporteføljen.

Dei samfunnsøkonomiske analysane som vart gjort i samband med innspel til NTP 2022–2033 viser at nytten av tiltaka våre er redusert samanlikna med førre runde. Hovudårsakane er utviklinga i kostnadsnivået og endringar i metoden og kva input som brukast i samband med samfunnsøkonomisk analyse.



Illustrasjon laga av KystKI

GEVINSTREALISERING ETTER OMORGANISERINGA

På oppdrag frå Samferdselsdepartementet arbeidde Kystverket i 2019 og 2020 med å finne effektiviseringstiltak og kostnadsreduksjonar som kunne setjast i verk for å nå mål om fornying og omstilling.

I oppdatert og gjeldande gevinstrealiseringsplan for ny organisering av Kystverket datert 02.07.2020 var det lagt opp til at det ved utgangen av 2023 framleis ville vere ein omstillingskostnad på om lag fem millionar kroner, men at effektiviseringstiltak til ein verdi på om lag 57 millionar kroner skulle vore realisert – og netto skulle 52 millionar kroner vore realisert og frigjort til ny aktivitet eller andre prioriterte oppgåver.

Foreløpige dokumenterte gevinstar viser at Kystverket møter måltala fram til og med 2023, men det blir stadig meir krevjande å synleggjere og gjennomføre nye tiltak i åra framover.

Føresetnadene som låg til grunn for gevinstrealiseringsplanen er i ettertid endra. Mellom anna har vi fått styrka investeringsportefølja, noko som gjort at vi har måtte styrke kapasiteten vår i tillegg dei ressursane som er frigjort gjennom omstillingsarbeidet. Nye oppgåver, som til dømes prosjekt Stad skipstunnel er også kome til. Regjeringa har gitt oss ei sentral rolle i tilbakeføringa av fiskerihamnene frå fylkeskommunane til staten og i å planlegge for nye fiskerihamnetiltak for statleg gjennomføring. Den sikkerheitspolitiske situasjonen og skjerpinga av det digitale trusselbiletet har også gjort det nødvendig å styrke system og digitale forsvarsverk – samtidig som vi utviklar etaten sitt digitale avtrykk i møte med informasjonssamfunnet og brukarane sine forventningar. For å møte alle desse forventningane har Kystverket omstilt verksemda, bemanna opp og styrka eigen kapasitet innan enkelte område.

Vi ser også at vårt nye system for verksemdstyring har gjort organisasjonen i betre stand til å drive intern styring og til å førebu innspel til dei ulike milepælane i departementet sitt årshjul.

Kapittel 4

STYRING OG KONTROLL I VERKSEMDA

Kystverket styrer etter «Reglement for økonomistyring i staten» og «Hovedinstruks for styringen av Kystverket» (Nærings- og fiskeridepartementet 2022). Dei årlege tildelingsbreva frå Nærings- og fiskeridepartementet gir også føringar for styring og kontroll.

STYRING AV VERKSEMDA

Mål- og resultatstyring og kvalitetsstyring ligg til grunn for verksemdsstyringa i Kystverket. Dei overordna prinsippa er klargjort og beskrivne i styringsdokument. Nasjonale mål er operasjonalisert i *Kystverkets verksemdstrategi 2021–2025*. Vidare har vi etablert første generasjons mål for produkt og tenester med tilhøyrande styringsparameter. Prosessane i styringshjulet (fig 4.) skal gjerast både for organisasjonen totalt sett og i kvar enkelt organisasjonseining.

Tre årlege styringsmøte i kystdirektøren si leiargruppe, knytt til kvart av elementa i hjulet, sikrar at hjulet går rundt. Tema for årets første møte er læring frå i fjor – kva har vi lært og kva må vi følgje opp og forbetre? I styringsmøte to er fokuset ny kunnskap – kva seier utviklinga, kva utfordringar møter vi og korleis skal vi innrette oss/planlegge for å møte utviklinga? I det tredje møtet blir verksemdsplanen oppdatert med prioriteringar på kort og lengre sikt. Risikostyring og internkontroll er integrert i verksemdsstyringa. Med utgangspunkt i verksemdsplanen blir det utarbeidd resultatavtalar mellom kystdirektøren og direktørane for verksemdsområde og stabar. Dette er den årlege delegering av mål, krav, fullmakter og budsjett.

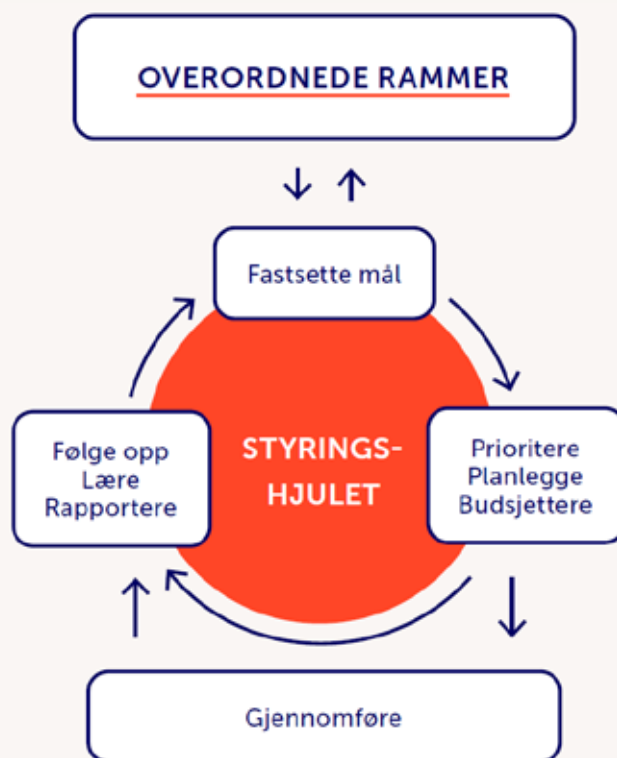
Erfaringane med systemet for verksemdsstyringa, som har vore brukt sidan 2021, er at dei overordna prinsippa som ligg til grunn for systemet verkar. Det tek likevel tid å finne forma på den praktiske gjennomføringa, og etablere rutinar som er effektive og treffsikre. Arbeidet med mål og styringsparametre er krevjande – både det å finne dei rette og å følgje dei opp i det daglege. Her er vi på etterskot, og det er behov for å utvikle mål og styringsparameter vidare. Tildelingsbrevet inneheld også konkrete krav og oppgåver, og det er ei utfordring å balansere målstyringa opp mot dette.

Sjølv om det er gjort mykje for å automatisere tilgangen til data, så er planleggings- og rapporteringsprosessane manuelle og basert på enkle malar. Både med omsyn til styring og ressursbruk er det behov for å automatisere og gjere desse prosessane meir effektive.

INTERNKONTROLL

Kystverket har ikkje ei eiga eining for internrevisjon, og kjøper eksterne revisjonstenester ved behov. I medhald av rundskriv *R-117 Internrevisjon i statlige virksomheter* skal det gjerast regelmessige vurderingar om verksemda bør bruke internrevisjon, og minst kvart fjerde år. Ei slik ny vurdering skal gjerast i 2025.

Figur 4 Styringshjulet – elementa i verksemdsstyringa og samspelet mellom dei



Det er ikkje mottatt saker i varslingskanalen i 2023 som er vurdert å vere kritikkverdige.

Internkontrollen skal sikre at vi når måla som er satt for verksemda, at vi etterlever regelverk og interne styringsdokument og at ressursane blir brukt effektiv. Utvalde tema frå internkontrollen blir årleg behandla i leiinga sin gjennomgang, og læringspunkt og erfaringar går inn i det vidare arbeidet med å forbetre styringssystemet.

Som ein del av kvalitetssystemet har vi eit forbetnings- og avvikssystem, og dette legg til rette for kontinuerleg forbetring av prosessar og læring på tvers av einingar. Internkontrollen skal utviklast vidare og då med vekt på å dokumentere at regelverket og styringsdokumenta blir etterlevd.

For å motverke arbeidslivskriminalitet har vi tydelege krav om løns- og arbeidsvilkår i kontraktane våre, og gjer kontroll av desse ut i frå ei risikovurdering. Vi legg spesielt vekt på å følgje opp kontraktane vi har i bransjane vakttenester, kantineverksemd, transporttenester og bygge- og anleggstenester. Ingen av kontrollane vi gjorde i 2023 avdekte vesentlege funn eller avvik.

Lostenesta har sidan 2019 vore sertifisert etter standardane ISO9001 og ISPO (International Standard for Maritime Pilot Organizations). Ved å følgje desse standardane kan vi dokumentere for brukarane at vi har fokus på kvalitet og vi kan samanlikne oss med andre tilbydarar av lostenester internasjonalt. DNV reviderte lostenesta i medhald av desse standardane i 2023 – og dei avvika og observasjonane som var gjort vil bli følgd opp fram til neste revisjon.

Det er i 2023 gjort ei evaluering av omorganisering av Kystverket. Formålet med evalueringa var å undersøke om måla med omorganiseringa i 2021 er nådd og å avdekke eventuelle behov for organisatoriske justeringar og rolle- og ansvarsavklaringar. Ekstern rådgivar leia arbeidet. Evalueringsrapporten åleine gir ikkje grunnlag for å gjere vesentlege endringar i organisasjonsstrukturen. Det er utarbeida ei liste med forslag til forbetringstiltak som kan bidra til organisasjonsutvikling. Desse tiltaka skal utgreiast vidare i 2024 for dei eventuelt blir sett i verk.

OPPFØLGING AV REVISJONAR

For status i arbeidet med å følgje opp Riksrevisjonen si undersøking av myndigheitene sitt arbeid med å tilpasse infrastruktur og busetnad til eit klima i endring, sjå omtale i kapittel 3, klima og miljø.

Riksrevisjonen planlegg ein forvaltningsrevisjon om sikkerheit i hamner, og held no på med ei foranalyse. Når foranalysen er ferdig, vil det bli tatt stilling til om det skal gjennomførast ei hovudanalyse.

Vi avvik delvis frå *SRS 17 Anleggsmiddel* når det gjeld balanseføring av infrastruktureigedelar (farleier, navigasjonsinnretningar, moloar og hamneanlegg). Desse eigedelane er ikkje balanseført mellom anna fordi det tidlegare har vore innvilga unntak frå regelverket. Regelverksforvaltar DFØ har i brev til Nærings- og fiskeridepartementet av 12.04.2023 innvilga unntak frå regelverket for rekneskapsåra 2022, 2023 og 2024. Riksrevisjonen si fråsegn om Kystverket sitt rekneskap for 2022 var med atterhald grunna dette avviket. Balanseføring av desse eigedelane er ressurskrevjande fordi eigedelane er spesialiserte og det er relativt få verksemder nasjonalt og internasjonalt med liknande eigedelar. Vi er i dialog med DFØ om korleis arbeidet med balanseføring skal gjennomførast.

RISIKOVURDERINGAR

Også i 2023 var den globale samfunnsutviklinga og dei økonomiske utsiktene prega av stor usikkerheit. Den sikkerheitspolitiske situasjonen i Europa var spent – og etterverknadar frå pandemien, krig, ekstremvêrhendingar og høg prisvekst påverka handels- og transportmønstre.

Vi både forventar og erfarer vesentleg kostnadsauke på dei fleste områder. Fram til no har vi handtert situasjonen med å omstille og til dels skalere ned aktiviteten utan at dette i stor grad har påverka måloppnåinga. Måloppnåinga er per i dag god, og dei store konsekvensane av stadig reduserte økonomiske ramar vil ikkje kome før etter nokre år. Ei vidareført budsjettamme som ikkje kompenserer prisveksten fullt ut fører til eit mindre økonomisk handlingsrom særleg innan drift, vedlikehald og myndigheitsutøving – og vil over

tid påverke måloppnåinga negativt. Til dømes vil tenester som ikkje vidareutvikla miste sin funksjon over tid, driftsapparat som er justert ned vil det ta tid å bygge opp igjen og kunnskap må utviklast og haldast ved like jamleg.

Auka trusselnivå i cyberdomenet kombinert med auka digitalisering og auka digitaliseringstakt gjer at informasjonssikkerheit må prioriterast med kapasitet og kompetanse. Vi held på å styrke intern kompetanse og kapasitet på området – både for å betre sikkerheita, men også for å bli mindre avhengig av bistand frå eksterne konsulentar. Auka krav til robustheit, sikkerheit og redundans vil også føre til auka kostnader.

Regjeringa har høge ambisjonar om å redusere utsleppa av klimagassar og negativ miljøpåverknad. Skal Kystverket klare å innfri desse ambisjonane må vi vekke klima- og miljøkrava slik at desse blir viktige premisser både i vår eiga planlegging og for våre leverandørar. Dette kan føre til at tiltak tar lenger tid og til auka kostnader.

Det er utfordrande å både rekruttere og behalde enkelte typar kompetanse. Hovudårsaka er løn og andre føresetnadar i marknaden. Vi har satt i gang tiltak som rekrutteringskampanjar og justering av utlyst lønsspenn – og det kan sjå ut som om disse tiltaka har hatt ein effekt sidan vi har klart å rekruttere godt kvalifiserte medarbeidarar.

Det er brot i forhandlingane om ny særavtale for dei tilsette på fartøya, og saka vil truleg bli behandla vidare i arbeidsretten i løpet av 2024. Prosessen er krevjande både for arbeidsgivar- og arbeidstakersida, og det er førebels usikkert om dette vil få økonomiske- og driftsmessige konsekvensar.

I 2024 skal vi lyse ut anbodskonkurranse om Stad skipstunnel, og det vil bli tatt atterhald om gjennomføring av prosjektet dersom det ikkje kjem inn tilbod som er innanfor den vedtekne kostnadsramma. Skilnaden mellom den vedtekne kostnadsramma og det oppdaterte kostnadsestimatet til prosjektet er vurdert å vere eit risikoelement. Ein god prosess knytt til anbodsprosessen med tilstrekkeleg kvalitetssikring, er ein av dei mest kritiske suksessfaktorane for ei vellukka gjennomføring av tiltaket.

SAMFUNNSSIKKERHEIT

Arbeidet med samfunnssikkerheit er integrert i verksemda vår, og tek utgangspunkt i *Strategi for samfunnssikkerheit i samferdselssektoren* frå 2020. Vår eigen reviderte strategi for samfunnssikkerheit er no ferdig og er implementert i verksemda. Strategien viser samanhengen mellom Regjeringa sitt mål for arbeidet med samfunnssikkerheit i transportsektoren og Kystverket sine mål. Vidare peiker strategien på ei rekke tiltak som Kystverket kan gjere som kan bidra til at Regjeringa når sine mål.

Kystverket har, som resten av totalforsvaret, følgd den nasjonale oppfølginga av krigen i Ukraina også i 2023. Vi har hatt kontakt med Forsvaret og andre relevante etatar – og dette tette samarbeidet har gitt oss ei betre forståing for kva for behov dei andre aktørane i totalforsvaret har for dei teneste vi tilbyr. Vi evaluerer jamleg vår eiga evne til å vere tilstrekkeleg førebudd innan heile krisespekteret og om vi har sett i verk dei rette tiltaka.

Vi legg stor vekt på og jobbar systematisk for å avdekke og førebygge uønska hendingar som kan påverke vår eigen sikkerheit og beredskap. Som følgje av det generelle trusselbiletet har vi gjort vesentlege tiltak for å styrke robustheita i IKT-systema våre og evne til å respondere ved hendingar. Det har ikkje skjedd digitale angrep i 2023 som har ført til nedetid på våre system. Vi har ei risikobasert tilnærming til arbeidet med førebyggjande sikkerheit generelt, og utførar jamlege internkontrollar og øvingar, og meiner at vi har god styring og kontroll på eigen sikkerheit og beredskap. Vi heldt framleis på med å innføre sikkerheitslova i verksemda.

I samarbeid med Sjøfartsdirektoratet og andre relevante aktørar har vi etablert sektorresponsmiljø (SRM) for maritim sektor. Dette responsmiljøet fungerer som eit kontaktpunkt for digitale hendingar i maritim sektor og hendingane blir vidare handtert saman med departement, nasjonalt Cybersikkerhetssenter og andre relevante aktørar. Ein avtale med Norma Cyber som operativ partner er signert og SRM-en er operativ per 1.1.2024.

Kystverket følger opp det internasjonale regelverket om maritim sikring i norske hamner og hamneanlegg, og har i 2023 justert sikringsnivået på fleire hamneanlegg etter ein oppdatert risiko- og sårbarheitsanalyse som er tilpassa utviklinga i trusselbiletet.

FELLESFØRINGAR

TILLITSREFORMEN

Målet med tillitsreforma er å gi meir velferd og betre tenester til innbyggerane – til rett tid.

Regjeringa har peika ut nokre områder som det kan være relevant å jobbe med, og Kystverket har valt å jobbe vidare med desse. Eit av desse er å sikre involvering av arbeidstakarorganisasjonane i relevante prosessar, og då spesielt i budsjettprosessen. Eit anna område er å auke bruken av tillitsbasert leiing, og dette er eit tema som er satt på dagsorden i leiarsamlingane.

OPENHEIT, ARKIVERING OG INNSYN

Regjeringa har eit mål om å føre ein politikk for meir openheit, med utgangspunkt i arkiv- og offentlegheitslova. Ein føresetnad for dette politiske målet er rett praktisering av regelverket.

Vi har kartlagt statusen for arkivhaldet, og ser at vi manglar nokre styrande dokument og at dokumentfangsten kan betrast. Vi held på med å oppdatere arkivplan og arkivnøkkel og å utarbeide ein bevarings- og kassasjonsplan.

DESENTRALISERT ARBEID

Som statleg verksemd skal Kystverket vurdere kva for moglegheiter som finst for å auke bruken av desentralisert arbeid. Hensikta med dette er å oppnå meir desentralisering av statlege arbeidsplassar og styrke lokale fagmiljø, som kan gi distriktspolitiske gevinstar.

Desentralisert arbeid i «*Rettleiing om desentralisert arbeid i staten*» tek utgangspunkt i fjernarbeid, som blir utført på ein annan geografisk stad enn den ordinære kontorstaden til verksemda eller den tilsette (DFØ-rapport 2022:4).

Vi har infrastrukturoppgåver som krev at vi er til stades langs heile kysten – og har kontorstadar i Honningsvåg, Kabelvåg, Ålesund, Haugesund, Arendal og Horten. I tillegg har vi sjøtrafikksentralar, losstasjonar og beredskapsdepot andre stadar enn der vi har kontor. Etaten er funksjonsorganisert – og oppgåvene og kompetansen er geografisk spreidd over heile landet, og ein stor del av dei tilsette har ikkje same kontorstad som sin næraste leiar. Vi har også ei ordning med moglegheit for to dagar heimekontor i veka.

Vi meiner at vår organisering allereie bidreg til desentralisering av statlege arbeidsplassar – og har derfor, etter ei samla vurdering, valt å ikkje auke bruken av desentralisert arbeid.

BRUK AV KONSULENTAR

Sjå omtale i kapittel 3.

REISEKUTT OG DEI NYE FLYREISEAVTALANE

Som omtalt ovanfor har Kystverket kontorstadar, anna verksemd og tenesteyting spreidd langs heile kysten slik at reiseaktivitet er nødvendig for å kunne utføre samfunnsoppdraget.

Til liks med andre statlege verksemder vart Kystverket sine driftspostar i 2023 budsjettet kutta med 20 prosent av reisebudsjettet samanlikna med faktiske reisekostnader i 2019. Våre faktiske reisekostnader auka frå 2022 til 2023 med om lag 13 prosent, og dette skuldast både at det er dyrare å reise og at reiseaktiviteten normaliserte seg etter pandemien.

Ni av ti innanlandsreiser er bestilt gjennom dei nye flyreiseavtalane som Statens innkjøpssenter i DFØ har inngått.

LÆRLINGAR

Kystverket er godkjend lærebedrift, og lærlingordninga er godt innarbeidd. Årleg har vi mellom åtte og 12 lærlingkontraktar innan faga IKT, matros. I 2023 var åtte lærlingar tilsett på lærlingkontrakt skipsmotormekanikar – og vi oppfyller krava om tal på lærlingar per verksemd. Det er for tida færre som utdannar seg i dei maritime faga enn kva næringa har behov for og har læreplassar til – og det er derfor konkurranse om lærlingane i matros- og motormekanikarfaget.

Det føreligg ikkje konkrete planar om å tilby opplæring i nye lærefag.

Lærlingordninga er både ein god rekrutteringsarena til våre tenester, samtidig som vi bidreg til å utdanne fagarbeidarar til næringslivet og det offentlege.

I tillegg til lærlingordninga har vi ei kadettordning, og vi har for tida ni kadettar (dekks- og maskinkadettar). Kadettane har ein eitt års avtale der dei er i ei kombinasjonsstilling som kadett og fagarbeidar. Styrmann eller maskinist rettleiar kadettane, og assessorar ser til at læremåla blir nådd. Kadettane kan søke Sjøfartsdirektoratet om dekks- eller maskinoffiserssertifikat etter fullført kadettopplæring og tilstrekkeleg fartstid. Det er for tida knappheit på maskinkadettar.

SOMMARSTUDENTAR

Vi har stort sett lukkast med å rekruttere godt kvalifiserte medarbeidarar, men erfarer at det er utfordrande å få tak i ingeniørar, særleg innan IT- og utbyggingsområdet. For å auke kunnskapen om Kystverket som arbeidsgivar hadde 11 studentar sommarjobb hos oss i 2023. Dette gav gevinstar for begge parter, og har auka kjennskapen om Kystverket i studentmiljøa. Prosjektet vil bli vidareført sommaren 2024.

PERSONALPOLITIKK OG LIKESTILLING

HMS

Målet er at arbeidsmiljøet skal vere fullt forsvarleg med eit helsefremjande og inkluderande arbeidsmiljø.

IA-avtalen har gjort oss betre på tilrettelegging og oppfølging av sjukefråvær, og ambisjonen om å redusere sjukefråværet med 10 prosent frå året før er nådd i 2023. I 2023 var det samla sjukefråværet 4,7 prosent mot 5,2 prosent i 2022.

Det blir jamleg gjennomført medarbeidarundersøkingar, og resultatane frå desse blir følgde opp i alle einingar og i HMS- og arbeidsmiljøutval.

MANGFALD OG LIKESTILLING

Kystverket som arbeidsgivar 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.

I 2023 oppdaterte vi vår handlingsplan for likestilling og mangfald i tråd med føresegnene i likestillings- og diskrimineringsloven.

Når vi rekrutterer har vi i fleire år kalla inn minimum ein søkar med nedsett funksjonsevne, «hol» i CV-en eller innvandrabakgrunn til intervju, under føresetnad av at søkar er kvalifisert for stillinga. Ein stor del av våre stillingar krev sikkerheitsklarering og/eller helseattest, og dette kan medføre utilsikta ekskludering av dei som ikkje oppfyller kriteria.

Per 31.12.2023 hadde vi 966 tilsette. Av dette er 19 prosent kvinner og 81 prosent menn, om lag dei same prosentane som tidlegare år.

Tabell 20 Tilstandsrapport – likestilling

	År	KJØNNBALANSE ⁸⁾			LØN ⁹⁾	DEL TID %		MIDL. TILSETTE %		FORELDRE PERM. %		SJUKE-FRÅVÆR %	
		M (%)	K (%)	Tilsette i alt	Kvinner løn av menn (%)	M	K	M	K	M	K	M	K
I alt i verksemda	2023	81	19	966	78,1	0,9	0,4	4,8	2	0,6	0,6	3,7	1,2
	2022	82	18	959	77,9	0,5	1,3	2,1	1,3	0,6	0,4	4,1	1,1
Leiing ¹⁾	2023	67	33	9	79,1	0	0	0	0	0	0	0,3	0,1
	2022	67	33	9	82,6	0	0	0	0	0	0	0	0
Mellomleiing ²⁾	2023	81	19	32	87,5	0	0	0	0	0	0,9	5,5	0,3
	2022	81	19	31	85,6	0	0	0	0	0	1,4	1,7	0,4
Ingeniørar ³⁾	2023	85	15	116	96,2	0	0	0	0	1,3	0,6	2,3	2,3
	2022	88	12	109	95,1	0,9	1,8	0	0,9	1,2	1,1	5,6	0,8
Rådgivarar ⁴⁾	2023	54	46	218	93	0,9	0,9	0,9	1,8	0,2	1,8	1,8	2,9
	2022	56	44	210	94,6	0,5	1	0,5	1	0,2	1	2	2,6
Konsulentar ⁵⁾	2023	44	56	31	121,5	0	12,9	10,8	5,4	0	0	0,7	6,9
	2022	12	88	35	121,2	0	8,6	2,9	2,9	0	0	0,7	5,7
Fagarbeidarar ⁶⁾	2023	90	10	103	89,4	1,9	2,9	21,2	8,2	0,7	0	7,2	1
	2022	89	11	111	101,1	5,4	0	7,2	0	1	0	4,4	1,7
Losformidlarar ⁷⁾	2023	21	79	33	93,5	0	0	12,2	7,3	2,2	0	3,9	0,6
	2022	24	73	33	98	0	0	9,1	0	1,1	1	1,4	0,8
Skipsførarar, styrmenn, maskinistar	2023	98	2	56	100,7	0	0	6,7	0	0,1	0	4,9	0
	2022	100	0	60	0	0	0	3,3	3,3	1,6	0	6,3	0,1
Statslosar	2023	99	1	284	86,7	0	0	0	0	0,5	0,3	4,3	0,4
	2022	99	1	273	81,3	0	0	0	0	0,6	0	5,6	0,1
Trafikkleiarar	2023	92	8	66	103,2	0	0	5,7	0	1,8	0	3,4	0,2
	2022	94	6	66	109,6	0	0	0	0	0	0	3	0,3
Statslosaspirantar	2023	94	6	18	100	0	0	0	0	0	0	1,1	0
	2022	100	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1) 9114 Kystdirektør, 1061 Assisterande kystdirektør, 1060 Avdelingsdirektør

2) 1211 Seksjonssjef, 1407 Avdelingsleiar, 1113 Prosjektleiar (tilsette med leiartittel i stillingskode, men som ikkje er tilsett i leiarstilling, er lagt inn i gruppene for ingeniørar og rådgivarar)

3) 1083 Ingeniør, 1085 Avdelingsingeniør, 1087 Overingeniør, 1088 Sjøfingeniør, 1113 Prosjektleiar, 1181 Senioringeniør

4) 1060 Avdelingsdirektør, 1220 Spesialrådgivar, 1364 Seniorrådgivar, 1407 Avdelingsleiar, 1434 Rådgivar

5) 1065 Konsulent, 1408 Førstekonsulent, 1363 Seniorkonsulent

6) 1117 Fagarbeidar, 1119 Formann, 1129 Reinholdsbetent, 1130 Reinholdar, 1136 Driftsteknikar, 1203 Fagarbeidar med Fagbrev

7) Losformidlar: 0110 Losformidlar, 1119 formann (tilsett med formann i stillingskode, men som ikkje er tilsett som formann er lagt inn i gruppe 6). Ny kategori i 2023. I tidlegare årsmeldingar var losformidlarar fordelt på kategoriene ingeniør og konsulent.

8) Kjønnbalansen viser alle fast tilsette per 31.12.2023.

9) Utrekning av løn: Alle vederlag er med, det vil seie faste, variable og skattepliktige ytingar i samsvar med aktivitets- og utgreiingsplikta. Fast tilsette, mellombels tilsette og vikarar som jobbar heiltid og hadde lønsutbetaling gjennom heile året er med i berekninga av gjennomsnittsløn. Det er også gjort ei berekning av gjennomsnittsløna til losaspirantar sjølv om desse ikkje var tilsett i heile 2023.

UTVIKLING I TALET PÅ FASTE ÅRSVERK I PERIODEN 2017–2023

I perioden 2017 til 2021 gjekk talet på faste årsverk ned med om lag fire prosent (frå 965 til 926 faste årsverk). Sidan 2021 har talet på faste årsverk auka, og var ved utgangen av 2023 960. I 2022 og 2023 auka talet på faste årsverk med høvesvis 2,8 prosent (25 faste årsverk) og 0,9 prosent (ni faste årsverk). Auken i 2022 skuldast i hovudsak opptaket av 22 nye losaspirantar. Ved utgangen av 2023 er talet på faste årsverk på om lag på same nivå som i 2017 (0,5 prosent lågare).

Om ein kategoriserer dei tilsette i gruppene leiarar, kontortilsette og operativt tilsette så har talet på faste årsverk i perioden 2017 til 2023 endra seg høvesvis minus 17,3 prosent og 1,1 prosent for dei to første kategoriene. For gruppa leiarar førte ny organisasjonsmodell frå 2021 til ein vesentleg reduksjon særskilt i øvste leiarnivå (frå 15 til ni leiarar).

Talet på faste årsverk for dei operativt tilsette (tilsette på fartøy, fagarbeidarar, losformidlarar, statslosar og trafikkleiarar) er på om lag same nivå i 2023 som i 2017. I denne gruppa har talet faste årsverk for statslosar og losformidlarar auka med åtte prosent, medan talet for dei andre kategoriene samla har gått ned med ti prosent. Talet på losar varierer noko frå år til år alt etter kor mange losaspirantar som blir tekne inn og kor mange statslosar som går av med pensjon. Det er venta at om lag 30 statslosar vil gå av med pensjon i perioden 2024–2026. Det vart teke inn 18 losaspirantar i 2023.

Vi har også fått fleire oppgåver dei siste åra, som til dømes Stad skipstunnel og ansvaret for dei statlege fiskerihamnene, som har ført til eit behov for ny kompetanse. I perioden 2016 til og med 2021 praktiserte vi ei form for stillingskontroll – og denne ordninga blir på nytt gjeldande frå 2024.

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.

EI TID PREGA AV SAMANSETTE UTFORDRINGAR OG USIKKERHEIT

Utsiktene er prega av ein ustabil geopolitisk situasjon og store samfunnsutfordringar som må løysast innanfor eit mindre økonomisk handlingsrom. Klimautfordringane krev endring i alle delar av samfunnet. Naturressursane er under press, og det trengs kunnskap og leiarskap mot ei meir berekraftig samfunnsutvikling. Saman med sikkerheitssituasjonen og kryssande brukarinteresser gjer dette at arealforvaltninga blir viktigare, både på land og i sjøområda.

Situasjonen i verda fører til at produksjon og handel blir relokalisert til forventa trygge og stabile område. Dei som kjøper transport treng at transportsystemet fungerer og er miljøvenleg. I Noreg forventar vi stor grad av sjønær lokalisering av ny næringsverksemd, auka eksport og auka transportbehov. Transportsystemet vil truleg ha kapasitet til å handtere dette – i alle fall på kort sikt. Nullutsleppsløysingar i sjøtransporten kjem, men kostnadane med teknologi og alternative drivstoff er utfordrande for sektoren. Skip med konvensjonelle drivstoff vil framleis vere i bruk i mange år. Marknadskreftene aleine ser ikkje ut til å vere nok til ei rask omstilling til nullutslepp. Moglege tiltak framover kan vere prisgarantiordningar for utsleppsfrie drivstoff, grønne sjøtransportkorridorar med sikra tilgang til utsleppsfrie drivstoff og å bruke makta i offentlege innkjøp.

KYSTVERKET BIDREG TIL SJØSIKKERHEIT OG SAMFUNNSSIKKERHEIT

Kystverket sørger for eit høgt sjøikkerheitsnivå, høg oppetid på dei maritime systema og tilfredsstillande situasjonsbilete av skipstrafikken i norske kyst- og havområde. Maritim sikring, sivil maritim overvaking og informasjonssystema våre er viktige leveransar til sektoren og den totale samfunnsikkerheita. Utfordringa framover blir å oppretthalde og sikre tenestene og innhenting og deling av kunnskap.

Samarbeid er også viktig for å løyse samfunnsoppdraget. BarentsWatch synleggjer nytten av datadeling i praksis. Statens beredskap mot akutt forureining er bygd på samvirkemodellen. Handteringa av dei stadig hyppigare naturhendingar viser at koordinering og samhandling på dette området fungerer. For å styrke miljøberedskapen i nord blir det arbeid for arktisk IUA-samarbeid (interkommunale samarbeidsutval).

I havovervakinga er samarbeidet mellom Norsk Romsenter, Forsvaret, FFI og Kystverket trappa opp (Arctic Surveillance Program 2023–2025).

Både sikkerheitssituasjonen, høg generell kostnadsvekst, «det grønne skiftet» og sterkare miljø- og seriositetskrav i innkjøp fører til auka kostnader. Vi forventar at det blir meir krevjande



Illustrasjon laga av KystKI

å rekruttere, halde på og utvikle rett kompetanse framover. Kunnskapsbehovet og krava til kunnskapsgrunnlag aukar. Dei økonomiske rammene held ikkje tritt med forventningane til kva som skal leverast.

DIGITALISERING GIR OGSÅ SÅRBARHEIT OG RISIKO

Auka digitalisering gir auka sårbarheit og cyberoperasjonar kan få meir alvorlege konsekvensar. Eigenutvikla tenester og kompliserte integrasjonar i IT-systema både internt og eksternt, samt lange og uoversiktlige verdikjeder, gjer det krevjande å halde oversikt over sårbarheiter gjennom heile verdikjeda. Innsatsen innanfor IT og informasjonssikkerheit må derfor

vere høg framover. Vi ønskjer å utnytte nye moglegheiter med skyinfrastruktur og bruk og utvikling av kunstig intelligens – og jobbar både med tenester for personleg produktivitet og bruk av kunstig intelligens på stordata (AIS) for operatørstøtte (Behaviour Analysis – BEAN). Utviklinga utfordrar både personvern og informasjonssikkerheit, og det blir krevjande med omsyn til sikkerheit, bevisstheit og kompetanse.

Vi må derfor parallelt utvikle sikkerheitskultur og barrierar i løysningane, for å avgrense risiko, moglegheit for brukarfeil og informasjon på avvegar. Sikkerheitsbarrierane er ikkje berre knytt til systema, ein vesentleg del er haldningar, kunnskap og utøving av rolla til kvar einiskild tilsett.

Kapittel 6

ÅRSREKNESKAP

LEIAREN SINE KOMMENTARAR TIL ÅRSREKNESKAPEN

FØREMÅL

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

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 også bidra til å redusere klimagassutslepp og tapet av naturmangfald.

Som det går fram av prinsippnotan til årsrekneskapen, er Kystverket eit ordinært forvaltningsorgan og fører rekneskap i samsvar med periodiseringsprinsippet. I tillegg rapporterer vi til den sentrale statsrekneskapen etter kontantprinsippet, jmfør 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, egedelar og gjeld.

VURDERING AV VESENTLEGE TILHØVE ETTER KONTANTPRINSIPPET

Samla bokførte utgifter på Kystverket sitt utgiftskapittel 916 i 2023 er 3,3 milliardar kroner. Det er i tillegg bokført høvesvis fire millionar kroner på Utanriksdepartementet sitt utgiftskapittel 0118 og 367,5 millionar kroner på kapittel 1633 Nettoføringsordninga for mva.

Avsetningar i Svalbardrekneskapen på utgiftskapittel 8450 er 5,5 millionar kroner.

Den samla mindreutgifta på kapittel 916 er 642 millionar kroner etter at det er tatt omsyn til meirinntektsfullmakta. Løyvinga til post 01 vart overskride med 21,7 millionar kroner etter bruk av meirinntektsfullmakta i hovudsak som følgje av auka pensjonsutgifter knytt til den brukarfinansierte delen av verksemda. Posten er i balanse etter omdisponering frå post 45 i tråd med fullmakta i bevilgningsreglementet.

Løyvinga til post 21 vart overskride med 2,2 millionar kroner som følgje av vesentlege utgifter i samband med hendingar med fare for akutt forureining, som tømning av olje frå krigsvraket MS Nordvard i Mossasundet, uværet «Hans» og andre mindre hendingar. Posten er hendingsbasert og løyvinga er ein generell løyving til mindre aksjonar mot akutt forureining eller for å redusere risiko for akutt forureining.

Mindreutgifta på post 30 på om lag 460 millionar kroner skuldast mellom anna forseinkingar i oppstart og gjennomføring av fleire av farleisiltak samt forseinkingar i utbetaling til kommunane for forskoteringsprosjekt fordi kommunane ikkje klarte å få prosjekta ferdig for utbetaling i 2023. Prosjektet Stad skipstunnel har ei mindreutgift på 61 millionar kroner, mens mindreutgiften knytt til planlegging av testsenter på Fiskebøl er på om lag 20 millionar kroner.

Mindreutgifta innan store utstyrsanskaffingar og vedlikehald (post 45) er på 44,1 millionar kroner etter omdisponering til post 01 i tråd med bevilgningsreglementet. Mindreutgifta gjeld i hovudsak forseinkingar i arbeidet med å utvide dekningsområdet til sjøtrafikksentraltenesta på Vestlandet, utviklinga av overvakingssystem for sjøtrafikksentralane og forseinking i nokre av ITS-prosjekta. Det er også ei mindreutgift på om lag 13 millionar kroner knytt til pågåande anskaffingar i anleggsmiddel.

Resten av mindreutgifta på kapittelet på 137 millionar kroner gjeld tilskotsordningar og skuldast utbetalingstakta til ordningane. Dette gjeld særleg post 71 der prosjekta som får tilsegn er både eitt- og toårige slik at utbetalingane ikkje følger kalenderåret.

Rapporterte mellomvære med statskassa utgjer - 106,5 millionar per 31.12.2023. Storleiken på mellomværet skuldast i hovudsak skuldig skattetrekk, anna kortsiktig gjeld og avsett pensjonspremie til SPK. Note 7A og 7B viser kva for eigedelar og gjeld som er del av mellomværet med statskassa.

Det er utbetalt 197,8 millionar kroner til investeringar i immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel i 2023. Dei mest vesentlege investeringane er ombygging av verkstadslokale for vedlikehaldslag, anskaffing av beredskapsutstyr for oljevern, nye arbeidsbåtar til vedlikehaldslaga, nye truckar til depot langs kysten, radar Brevik VTS og VTS Vestlandet, NorSat-4, utvikling av SafeSeaNet Norway, Njord og OSS, samt utvikling av infrastruktur, digitale tenester og system i BarentsWatch.

Forvaltning og utbetaling av tilskot skjer i samsvar med eige regelverk sett av departementet. I 2023 betalte Kystverket ut totalt 104 millionar kroner i tilskot på post 60 og 71 til 20 ulike mottakarar.

VURDERING AV VESENTLEGE TILHØVE ETTER PERIODISERINGSPRINSIPPET

Rekneskapen for 2023 viser ein auke i inntekter frå gebyr (losavgift, sikkerheitsavgift og årsavgift) på 125,9 millionar kroner frå 2022. Høgare gebyrinntekter skuldast at trafikken har auka i høve til fjoråret. Sal- og leigeinntekter er auka med fem millionar kroner.

Tilskotsforvaltning er presentert etter periodiseringsprinsippet og netto forplikting per utgangen av året er 183,8 millionar kroner, jamfør note 9.

Lønskostnadane er auka med 129,9 millionar kroner frå fjoråret. Auken skuldast i hovudsak fast løn, inkludert tilhøyrande feriepengar og arbeidsgivaravgift, avtalefesta tillegg i særavtalar og pensjonskostnad. Pensjonskostnadane er 53,9 millionar kroner høgare enn fjoråret og skuldast SPK si omlegging til ny premiemodell (hendingsbasert). Den store auken er i hovudsak knytt til endringspremie som følge av lønsauke i 2023, jamfør prinsippnote til årsrekneskapen og note 2.

Andre driftskostnadar er 93 millionar høgare enn fjoråret, og utgjer totalt 1,8 milliardar kroner.

Kostnadar til leige av tilbringartenesta er 39 millionar kroner høgare enn i 2022, og utgjer 320 millionar kroner. Leige av maskiner, inventar og liknande utgjer til saman 62 millionar kroner, som er ein auke på 23 millionar kroner frå fjoråret.

Kjøp av verktøy, inventar, utstyr og anna driftsmateriell som ikkje skal balanseførast utgjer totalt 139,8 millionar kroner, om lag på same nivå som i fjor.

Kjøp av konsulenttenester og andre framande tenester utgjer til saman 904,5 millionar kroner og har auka med 38 millionar kroner frå året før. Avtalen med Kystvakten om slepeberedskap utgjer 162,6 millionar kroner i 2023. Reisekostnader utgjer 107,8 millionar kroner, ein auke på 5,5 millionar kroner frå fjoråret.

Behaldninga av varer og driftsmateriell er gått ned med 21,2 millionar kroner frå 2022, medan uteståande hos kundar utgjer 101,5 millionar kroner, om lag på same nivå som i fjor.

TILLEGGSOPPLYSNINGAR

Riksrevisjonen er ekstern revisor og stadfestar årsrekneskapen for Kystverket.

Årsrekneskapen er ikkje ferdig revidert per dags dato. Revisjonsfråsegna blir publisert på nettsida til Kystverket samtidig med årsrapporten for 2023.

Ålesund, 15. mars 2024

Einar Vik Arset
kystdirektør

REKNESKAPSPRINSIPP NYTTA I OPPSTILLINGA AV LØYVINGSRAPPORTERING OG ARTSKONTORRAPPORTERING

OPPSTILLING AV LØYVINGSRAPPORTERING OG ARTSKONTORRAPPORTERING

Årsrekneskapen for statlege verksemder er utarbeidd og avlagt etter nærare retningslinjer fastsett i bestemmingar om økonomistyring i staten («bestemmingar»). Årsrekneskapen er i samsvar med krav i bestemmingane punkt 3.4.1, nærare bestemmingar i Finansdepartementet sitt rundskriv R-115 av desember 2022 og eventuelle tilleggskrav fastsett av overordna departement.

Oppstillinga av løyvings- og artskontorrapporteringa er utarbeidd med utgangspunkt i bestemmingane punkt 3.4.2 – dei grunnleggande prinsipp for årsrekneskapen:

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

Oppstillingane av løyvingsrapportering og artskontorrapportering er utarbeidd etter dei same prinsippa, men gruppert etter ulike kontoplanar. Prinsippa samsvarar med krav i bestemmingane punkt 3.5 til korleis verksemdene skal rapportere til statsrekneskapen. Sumlinja *Netto rapportert til løyvingerekneskapen* er lik i begge oppstillingane.

Verksemnda bruker staten si konsernkontoordning i Norges bank i samsvar med krav i bestemmingane punkt 3.7.1. Bruttobudsjetterte verksemder får ikkje likviditetstilførsel gjennom året, men har trekkrettighet på sin konsernkonto. Ved overgangen til nytt år nullstillast saldoen på den enkelte oppgjerskonto.

LØYVINGSRAPPORTERINGA

Oppstillinga av løyvingsrapporteringa omfattar ein øvre del med løyvingsrapporteringa og ein nedre del som viser behaldningar verksemda står oppført med i kapitalrekneskapen. Løyvingsrapporteringa viser rekneskapstal som verksemda har rapportert til statsrekneskapen og dei blir stilt opp etter dei kapitla og postar i løyvingerekneskapen verksemda har fullmakt til å disponere. Kolonnen Samla tildeling viser kva verksemda har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for kvar statskonto (kapittel/post). Oppstillinga viser i tillegg alle finansielle egedelar og forpliktingar verksemda står oppført med i kapitalrekneskapen til staten.

Mottatte fullmakter til å belaste kapitlet til ei anna verksemd/post (belastningsfullmakter) blir ikkje vist i kolonnen for samla tildeling, men er omtalt i note B til løyvingsoppstillinga. Utgiftene knytt til mottatte belastningsfullmakter er bokførte og rapporterte til statsrekneskapen, og blir vist i kolonnen for rekneskap.

Note A viser forklaring på samla tildeling på Kystverket sitt utgiftskapittel 0916.

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

Note C viser netto rapportert direkte i kapitalrekneskapen til Svalbardrekneskapen.

ARTSKONTORRAPPORTERINGA

Oppstillinga av artskontorrapporteringa har ein øvre del som viser kva som er rapportert til statsrekneskapen etter standard kontoplan for statlege verksemder, og ein nedre del som viser egedelar og gjeld som inngår i mellomværet med statskassa. Artskontorrapporteringa viser rekneskapstal verksemda har rapportert til statsrekneskapen etter standard kontoplan for statlege verksemder. Verksemda har ein trekkrett på konsernkonto i Norges Bank. Tildelingane er ikkje rapportert som ei inntekt, og er derfor ikkje vist som inntekt i artskontorrapporteringa.

OPPSTILLING AV LØYVINGSRAPPORTERING 31.12.2023

UTGIFTS-KAPITTEL	KAPITTELNAMN	POST	POSTTEKST	NOTE	SAMLA TILDELING	REKNESKAP 2023	MEIRUTGIFT (-) OG MINDREUTGIFT
0916	Kystverket	01	Driftsutgifter	A, B	2 303 678 000	2 377 028 387	-73 350 387
0916	Kystverket	21	Spesielle driftsutgifter	A, B	34 726 000	36 929 797	-2 203 797
0916	Kystverket	30	Nyanlegg og større vedlikehold	A, B	1 057 678 000	594 240 379	463 437 621
0916	Kystverket	45	Større utstyrsanskaffingar og vedlikehold	A, B	263 568 000	197 812 278	65 755 722
0916	Kystverket	60	Tilskot til fiskerihamnearlegg	A, B	36 043 000	35 005 002	1 037 998
0916	Kystverket	71	Tilskot til effektive miljøvenlege hamner	A, B	204 818 000	69 053 933	135 764 067
0118	Utannrikspolitiske satsingar	21	Spesielle driftsutgifter		0	3 612 900	-3 612 900
0118	Utannrikspolitiske satsingar	70	Nordområdene mv.		0	386 000	-386 000
1633	Nettoordning, statleg betalt meirverdiavgift	01	Driftsutgifter		0	367 476 178	
Sum utgiftsført					3 900 511 000	3 681 544 855	

INNTEKTS-KAPITTEL	KAPITTELNAMN	POST	POSTTEKST		SAMLA TILDELING	REKNESKAP 2023	MEIRINNTEKT OG MINDREINNTEKT (-)
3916	Kystverket	02	Andre inntekter		13 800 000	17 261 087	3 461 087
5574	Sektoravgift under Nærings- og fiskeridepartementet	77	Sektoravgifter Kystverket		1 042 933 000	1 091 141 042	48 208 042
5605	Renter av statskassas kontantbeholdning og andre fordringar	83	Av alminnelige fordringar		0	4 149 775	4 149 775
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	139 943 601	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift		0	135 227 537	
Sum inntektsført					1 056 733 000	1 387 723 042	

Netto rapportert til løyvingreknescapen

2 293 821 813

DEPOSITA OG AVSETTINGAR							
8450	Avsetningar i Svalbardreknescapen	04	Svalbard	C		5 549 022	
Sum rapportert direkte i kapitalreknescapen (gjennom S-rapport) til Svalbardreknescapen						5 549 022	
Sum netto rapportert til løyving- og kapitalreknescapen						2 299 370 835	

KAPITALKONTOAR							
60076901	Norges Bank KK /innbetalingar					1 197 662 012	
60076902	Norges Bank KK/utbetalingar					-3 623 875 500	
710720	Endring i mellomvære med statskassa					126 842 653	
Sum rapportert						0	

BEHALDNINGAR RAPPORTERT TIL KAPITALREKNESKAPEN (31.12)							
KONTO	TEKST				2023	2022	ENDRING
0916096	Aksjer i fråmsenteret Drift AS				14 000	14 000	-
710720	Mellomvære med statskassa				-106 524 312	-233 366 965	126 842 653

NOTE A

FORKLARING AV SAMLA TILDELING UTGIFTER

KAPITTEL OG POST	OVERFØRT FRÅ I FJOR	TILDELINGAR I ÅR	SAMLA TILDELING
0916 01	220 000	2 303 458 000	2 303 678 000
0916 21	0	34 726 000	34 726 000
0916 30	331 672 000	726 006 000	1 057 678 000
0916 45	102 118 000	161 450 000	263 568 000
0916 60	34 300 000	1 743 000	36 043 000
0916 71	115 330 000	89 488 000	204 818 000

NOTE B

FORKLARING TIL BRUKTE FULLMAKTER OG BEREKNING AV BELØP SOM KAN OVERFØRST TIL NESTE ÅR

KAPITTEL OG POST	STIKKORD	MEIR-UTGIFT(-) / MINDRE-UTGIFT	UTGIFTS-FØRT AV ANDRE I SAMSVAR MED AVGITTE BELASTINGS-FULLMAKTER(-)	MEIR-UTGIFT(-) / MINDRE-UTGIFT ETTER AVGITTE BELASTINGS-FULLMAKTER	MEIR-INNTEKTER /MINDRE-INNTEKTER(-) I SAMSVAR MED MEIR-INNTEKTS-FULLMAKT	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 OVERFØRST *	BELØP SOM KAN OVERFØRST BEREKNA AV VERKSEMDA
0916 01	"kan nyttast under post 45"	-73 350 387		-73 350 387	51 669 129	21 681 258		0	115 173 000	0
0916 21	"kan overførast"	-2 203 797		-2 203 797				0	67 526 000	0
0916 30	"kan overførast"	463 437 621		463 437 621	0			463 437 621	1 357 206 000	463 437 621
0916 45	"kan nyttast under post 01"	65 755 722		65 755 722		-21 681 258		44 074 464	358 250 000	44 074 464
0916 60	"kan overførast"	1 037 998		1 037 998				1 037 998	1 743 000	1 037 998
0916 71	"kan overførast"	135 764 067		135 764 067				135 764 067	184 988 000	135 764 067

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

FORKLARING TIL BRUK AV BUDSJETTFULLMAKTER

Mottatte belastningsfullmakter

Kystverket har mottatt fullmakt frå Utenriksdepartementet til å belaste kap. 118, post 21 og post 70 med inntil kr 5 133 000. Unyttå beløp per 31.12.23 er kr 1 134 100.

Stikkordet «kan overførast»

Kystverkets løyving på post 21, 30, 45, 60 og 71 er gitt stikkordet "kan overførast". Kystverket har ansvar for beredskap mot akutt forureining. Kystverket betaler og bokfører alle kostnader som kjem til i samband med statlege aksjonar på kap. 0916 (brutto inkl. mva). I ettertid krev Kystverket refusjon frå eksterne parter brutto (kostnader inkl. mva).

Fullmakt til å overskride driftsløyving mot tilsvarande meirinntekter (meirinntektsfullmakt)

Kystverket har meirinntekter på kap. post 391602 og 557477 på totalt kr 51 669 129. Meirinntekter på kap. post 391602 utgjør kr 3 461 087 og er nytta under kap. 0916 post 01. Meirinntekter på kap. post 557477 utgjør kr 48 208 042 og er i sin heilheit nytta under kap. 0916, post 01.

Stikkordet «kan nyttast under»

Kystverket er i tildelingsbrevet delegert fullmakt iht. rundskriv R-110 til å disponere inntil fem prosent av løyvinga på kap. 0916, post 01 til post 45. Det er omdisponert kr 21 681 258 frå post 01 til post 45 i 2023.

Romertalsvedtak

Kystverket kan gi tilsagn om tilskot ut over gitte løyvingar, men slik at samla ramme for nye tilsagn og gammalt ansvar ikkje overstig kr 36,1 mill på kap. 0916, post 60 og kr 145,7 mill på kap. 0916, post 71. Kystverket har fullmakt til å postere a konto innbetalingar knytt til oljevernaksjonar mv. mot mellomvære med statskassa. Når endeleg oppgjør er avklart, blir mellomvære gjort opp og inntektsført på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse. Kystverket har fullmakt til å pådra staten for framtidige budsjettår ut over gitt løyving for prosjekter som ikkje er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget med inntil kr 750 mill på kap. 0916, post 30.

Mogeleg overførbart beløp

Mogeleg overførbart beløp på kap. 0916 går fram av tabellen over og utgjør totalt kr 644 314 150.



Kystverkets digitale tvinging, ein VR-kopi av kystlinja, vert nytta både til å øve losar og til å planlegge og teste sjømerking.
(Foto: Lill Haugen/Kystverket)

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 2023
0018	Navigasjonsinnretningar	01	Driftsutgifter	5 144 355
0018	Navigasjonsinnretningar	30	Nyanlegg og større vedlikehald	404 667
Sum utgiftsført i Svalbardrekneskapen				5 549 022

NOTE C DEL II

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

DRIFTSUTGIFTER RAPPORTERT TIL SVALBARDREKNESKAPEN	2023	2022
Utbetalningar til løn	0	0
Andre utbetalningar til drift	5 549 022	2 671 897
Sum rapporterte driftsutgifter	5 549 022	2 671 897
Sum netto rapportert direkte i kapitalrekneskapen (gjennom S-rapport) til Svalbardrekneskapen etter art	5 549 022	2 671 897

OPPSTILLING AV ARTSKONTORAPPORTERINGA 31.12.2023

	31.12.2023	31.12.2022
DRIFTSINNTEKTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Innbetalinger frå gebyr	1 089 783 410	948 156 057
Innbetalinger frå tilskot og overføringar	2 156 620	4 587 200
Sals- og leigeinnbetalningar	13 891 805	15 911 445
Andre innbetalningar	1 157 088	763 837
<i>Sum innbetalningar frå drift</i>	<i>1 106 988 924</i>	<i>969 418 538</i>
DRIFTSUTGIFTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
utbetalningar til løn *	1 183 835 424	1 049 991 885
Andre utbetalningar til drift **	1 832 997 119	1 756 681 592
<i>Sum utbetalningar til drift</i>	<i>3 016 832 542</i>	<i>2 806 673 477</i>
Netto rapporterte driftsutgifter	1 909 843 619	1 837 254 938
INVESTERINGS- OG FINANSINNTEKTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Innbetaling av finansinntekter	1 320 550	843 384
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>	<i>1 320 550</i>	<i>843 384</i>
INVESTERINGS- OG FINANSUTGIFTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Utbetaling til investeringar *	197 812 278	171 764 301
Utbetaling av finansutgifter	435 287	274 902
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>	<i>198 247 565</i>	<i>172 039 204</i>
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter	196 927 015	171 195 820
INNKRJVINGSVIRKSEMND OG ANDRE OVERFØRINGAR TIL STATEN		
Innbetaling av skattar, avgifter, gebyr m.m.	142 496 544	6 677 905
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringar til staten</i>	<i>142 496 544</i>	<i>6 677 905</i>
TILSKOTSFORVALTING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN		
Utbetalingar av tilskot og stønader	104 444 935	72 959 771
<i>Sum tilskotsforvalting og andre overføringar frå staten</i>	<i>104 444 935</i>	<i>72 959 771</i>
INNEKTER OG UTGIFTER RAPPORTERT PÅ FELLESKAPITTEL		
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)	1 596 831	1 192 541
Arbeidsgjevaravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)	135 227 537	111 828 398
Nettoføringsordning for meirverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)	367 476 178	341 798 943
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapittel</i>	<i>230 651 810</i>	<i>228 778 004</i>
Netto rapportert til løyingsrekneskaper	2 299 370 835	2 303 510 628



OV Hekkingen i Hessafjorden.
(Foto: Lill Haugen/Kystverket)

OVERSIKT OVER MELLOMVÆRE MED STATSKASSA		31.12.2023	31.12.2022
EIGDELAR OG GJELD	7B		
Andre langsiktige fordringar **		0	8 090
Fordringar på tilsette		459 500	1 093 321
Anna langsiktig gjeld ***		3 105 283	-134 500 000
Skuldig skattetrekk og andre trekk		-46 839 763	-44 912 234
Skuldige offentlege avgifter		-9 894 406	-1 355 211
Avsett pensjonspremie til Statens pensjonskasse****		-27 973 785	-41 962 529
Mottatte forskotsbetalingar		0	-1 750 000
Løn (negativ netto, for mykje utbetalt løn m.m.)		116 931	139 543
Differansar på bank og uidentifiserte innbetalingar		-25 498 072	-10 127 945
Sum mellomvære med statskassa		-106 524 312	-233 366 965

* Aktivering av løn kr 2 383 858 trukket ut (konto 5030) og lagt til på linjen "Utbetaling til investeringar" (konto 5031).

** Depositum på auka husleigekostnad til Utleiemeglern vart i 2022 rapportert som del av mellomvære, beløpet er ompostert til kap. 916 post 01 i 2023. Renteinntekter depositumskonto er også rapportert på kap. 916 post 01 i 2023.

*** A konto innbetalingar/førebelse oppgjør frå forsikringsselskap knytt til oljevernaksjonar er avklart i 2023 og inntektsført på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse i statsRekneskapet.

**** Pensjonstrekket i de tilsettes løn (2%) på konto 2630 inngår også på denne linjen.

REKNESKAPSPRINSIPP NYTTA I REKNESKAPSRAPPORTERING ETTER PERIODISERINGSPRINSIPPET (SRS)

Verksemdsrekneskapen er sett opp i samsvar med dei statlege rekneskapsstandardane (SRS).

TRANSAKSJONSBASERTE INNTEKTER

Transaksjonar resultatførast til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntekt blir resultatført ved opptening. Inntektsføring ved sal av varer skjer på leveringstidspunktet der overføring av risiko og kontroll er overført til kjøpar. Sal av tenester blir inntektsført i takt med utføringa.

Inntekter frå gebyr (losavgifter og inntekter frå trafikksentralar) er klassifisert som driftsinntekter i kontogruppe 37 *Avgifter med vidare som inngår som driftsinntekt*.

INNTEKTER FRÅ LØYVINGAR OG TILSKOT OG OVERFØRINGAR

Inntekter frå løyvingar og inntekter frå tilskot og overføringar resultatførast etter prinsippet om motsett samanstilling. Dette inneber at inntekter frå løyvingar og inntekter frå tilskot og overføringar resultatførast i takt med at aktivitetane som blir finansiert av desse inntektene blir utførte, det vil seie i same periode som kostnadane kjem (motsett samanstilling).

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

KOSTNADAR

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

Utgifter som blir finansiert med inntekter frå løyving og inntekter frå tilskot og overføringar, blir kostnadsførte i same periode som aktivitetane er gjennomført og ressursane forbrukt.

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). Kystverket resultatfører arbeidsgivar sin andel av pensjonspremien som pensjonskostnad. Pensjon blir kostnadsført som om pensjonsordninga i SPK var basert på ein innskotsplan.

Frå 2022 har SPK lagt om pensjonspremiemodellen for statlege verksemder. Frå 1. januar 2022 betaler verksemda ein verksemdsspesifikk hendingsbasert arbeidsgjevar sin andel som del av pensjonspremien. At premien er verksemdsspesifikk, betyr at den blir utrekna ut frå forhold i den enkelte verksemd, og ikkje for grupper av verksemder samla. At premien er hendingsbasert, betyr at den tar omsyn til dei faktiske hendingar i medlemsbestanden til verksemda, slik at premiereserven er oppdatert i forhold til medlemmane si opptening. Medlem sin andel på to prosent av lønsgrunnlaget er uendra. Sjå note 2 for meir detaljert skildring av bokført pensjonspremie.

Leigeavtalar

Verksemda har valt å bruke forenkla metode i SRS 13 om leigeavtalar og klassifiserer alle leigeavtalar som operasjonelle leigeavtalar.

KLASSIFISERING OG VURDERING AV ANLEGGSMIDDEL

Anleggsmiddel er varige og betydelege eigedelar som blir disponert av verksemda. Varige eigedelar er eigedelar med utnyttbar levetid på tre år eller meir. Betydelege eigedelar er eigedelar med anskaffingskost på 50 000 kroner eller meir. Anleggsmiddel er balanseført til anskaffingskost fråtrekt avskrivningar.

Kystverket avvik delvis frå SRS 17 *Anleggsmidler* når det gjeld balanseføring av infrastruktureigedelar (farleier, navigasjonsinnretningar, moloar og hamneanlegg). Enkelte eigedelar som fell innanfor definisjonen av infrastruktureigedelar blir ikkje balanseført, mellom anna fordi det tidlegare er innvilga unntak frå regelverket.

DFØ har i 2023 innvilga ny søknad om unntak frå SRS 17 *Anleggsmidler* punkt 22, slik at investeringar i infrastruktureigedeler omfatta av punkt 21 og 23 ikkje skal balanseførast for rekneskapsåra 2022, 2023 og 2024. Arbeidet med kartlegging av eigedelar har starta opp, og DFØ er beden om nokre prinsipielle avklaringar knytt til enkelte eigedeler, primært om investeringane i farvatnet skal balanseførast og kva for delar av fyreigedomane som er driftsmiddel.

Kystverket fekk i 2021 i oppdrag å bygge Stad skipstunnel. Prosjektet har ei vedtatt kostnadsramme på 5 060 millionar kroner. Resultatet av dei pågåande avklaringar rundt tolking av SRS 17 vil gi svar på kva for kostnader knytt til skipstunnelen som skal balanseførast. Inntil vidare er kjøp av tomter balanseført. Anleggsarbeid er ikkje starta, og andre påkomne kostnader er ikkje balanseført.

Kontorinventar og datamaskiner med utnyttbar levetid på tre år eller meir er balanseført som eigne grupper.

Varige driftsmiddel blir nedskrivne til verkeleg verdi ved bruksending, dersom verkeleg verdi er lågare enn balanseført verdi.

Eigenutvikling av programvare

Kjøp av ekstern bistand til programvareutvikling er balanseført. Utgifter som gjeld bruk av eigne tilsette til applikasjonsutviklingsfasen er balanseført. For utvikling av programvara BarentsWatch er det brukt ein utviklingsmetodikk med kontinuerleg testing/bruk og vidareutvikling av system etter at minimumsløysing er sett i produksjon.

Investeringar i aksjar og andelar

Investeringar i aksjar er balanseført til kostpris på anskaffingstidspunktet.

KLASSIFISERING OG VURDERING AV OMLØPSMIDDEL OG KORTSIKTIG GJELD

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

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

Behaldning av varer og driftsmateriell

Behaldningar omfattar driftsmateriell som blir brukt i eller utgjør ein integrert del av verksemda si offentlege tenesteyting. Behaldningar av driftsmateriell i eininga for reiarlag, fyr og sjømerking er verdsett etter metoden for vegd gjennomsnitt ved tilordning av anskaffingskost. Ved vurdering av verdien av behaldninga av driftsmateriell på fartøy, blir det

nytt anskaffingskost tilsvarande den til ei kvar tid gjeldande anskaffingskostnad for driftsmateriell i eininga for reiarlag, fyr og sjømerking.

Fordringar

Kundefordringar og andre fordringar er oppført i balansen til pålydande etter frådrag for avsetning til forventa 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 kjem fram 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 i samsvar med SRS 10 *Inntekt fra bevilgninger, tilskudd og overføringer til virksomheten, samt overføringer til og fra staten*.

TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN

Tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten blir presentert etter periodiseringsprinsippet i samsvar med SRS 10 *Inntekt fra bevilgninger, tilskudd og overføringer til virksomheten, samt overføringer til og fra staten*.

STATLEGE RAMMEVILKÅR

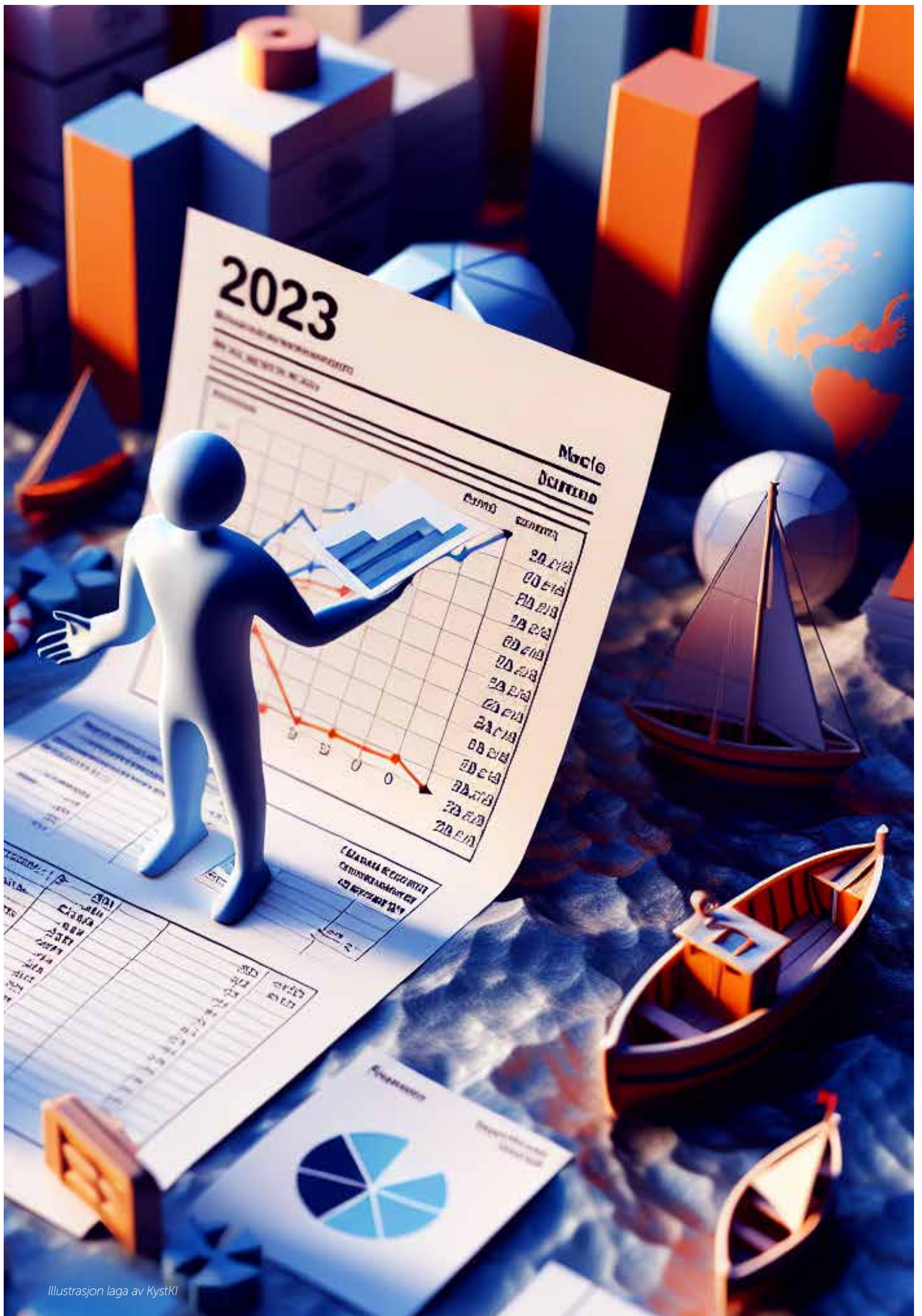
Sjølvassurandørprinsippet

Staten opererer som sjølvassurandør. Det er følgeleg ikkje inkludert postar i balansen eller resultatrekneskapan som søker å reflektere alternative netto forsikringskostnader eller forpliktingar.

Staten si konsernkontoordning

Statlege verksemdar er omfatta av staten si konsernkontoordning. Konsernkontoordninga inneber at alle innbetalingar og utbetalingar dagleg blir gjort opp mot oppgjerskontoane i Norges Bank.

Bruttobudsjetterte verksemdar får ikkje likviditetstilførsel gjennom året, men har trekkrettighet på sin konsernkonto. For bruttobudsjetterte verksemdar blir saldoen på den enkelte oppgjerskonto i Norges Bank nullstilt ved overgang til nytt rekneskapsår.



Illustrasjon laga av KystKI

RESULTATREKNESKAP

	NOTE	31.12.2023	31.12.2022
Driftsinntekter			
Inntekt frå løyvingar	1	2 135 653 902	2 030 773 504
Inntekt frå tilskot og overføringar	1	2 156 620	4 587 200
Inntekt frå gebyr	1	1 092 894 053	967 024 517
Sals- og leigeinntekter	1	15 659 102	10 675 274
Andre driftsinntekter	1	1 157 088	313 142
<i>Sum driftsinntekter</i>		<i>3 247 520 765</i>	<i>3 013 373 636</i>
Driftskostnader			
Lønskostnader	2	1 191 004 890	1 061 090 773
Avskrivningar på varige driftsmidlar og immaterielle eigedelar	3,4	233 853 171	222 493 180
Andre driftskostnader	5	1 823 419 485	1 730 387 432
<i>Sum driftskostnader</i>		<i>3 248 277 546</i>	<i>3 013 971 386</i>
Driftsresultat		-756 780	-597 750
Finansinntekter og finanskostnader			
Finansinntekter	6	1 187 540	866 198
Finanskostnader	6	430 759	268 448
<i>Sum finansinntekter og finanskostnader</i>		<i>756 780</i>	<i>597 750</i>
Resultat av aktivitetar i perioden		0	0
Innkrevjingsverksemd og andre overføringar til staten			
Avgifter og gebyr direkte til statskassa	8	142 490 577	6 677 905
Avrekning med statskassa innkrevjingsverksemd		142 490 577	6 677 905
<i>Sum innkrevjingsverksemd og andre overføringar til staten</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten			
Tilskot til andre	9	149 900 672	44 391 952
Avrekning med statskassa tilskotsforvaltning		149 900 672	44 391 952
<i>Sum tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten</i>		<i>0</i>	<i>0</i>

BALANSE

EIGEDELAR	NOTE	31.12.2023	31.12.2022
A. ANLEGGSMIDDEL			
I Immaterielle egedelar			
Programvare og liknande rettar	3	158 926 814	170 202 691
Immaterielle egedelar under utføring	3	59 050 164	58 858 433
<i>Sum immaterielle egedelar</i>		<i>217 976 978</i>	<i>229 061 125</i>
II Varige driftsmiddel			
Tomter, bygningar og annan fast eigedom	4	225 244 821	259 889 931
Maskiner og transportmiddel	4	743 997 403	797 692 877
Driftslausøre, inventar, verktøy og liknande	4	72 857 104	63 491 495
Anlegg under utføring	4	124 293 803	111 888 365
Infrastrukturegedelar	4	148 247 861	119 877 354
<i>Sum varige driftsmiddel</i>		<i>1 314 640 991</i>	<i>1 352 840 022</i>
III Finansielle anleggsmiddel			
investeringar i aksjer og andelar	10	14 000	14 000
Andre fordringar	17	51 413	50 840
<i>Sum finansielle anleggsmiddel</i>		<i>65 413</i>	<i>64 840</i>
Sum anleggsmiddel		1 532 683 383	1 581 965 986
B. OMLØPSMIDDEL			
I Behaldning av varer og driftsmateriell			
Behaldningar av varer og driftsmateriell	11	58 752 144	79 908 395
<i>Sum behaldning av varer og driftsmateriell</i>		<i>58 752 144</i>	<i>79 908 395</i>
II Fordringar			
Kundefordringar	12	101 455 629	99 963 426
Andre fordringar	14	28 738 642	22 940 175
<i>Sum fordringar</i>		<i>130 194 271</i>	<i>122 903 601</i>
Sum omløpsmiddel		188 946 415	202 811 996
Sum egedelar		1 721 629 798	1 784 777 983

BALANSE

STATEN SIN KAPITAL OG GJELD	NOTE	31.12.2023	31.12.2022
C. STATEN SIN KAPITAL			
I Avrekninger			
Avrekna med statskassa (bruttobudsjetterte)	7	1 172 274 863	1 126 216 606
<i>Sum avrekninger</i>		1 172 274 863	1 126 216 606
Sum staten sin kapital		1 172 274 863	1 126 216 606
D. GJELD			
I Anna langsiktig gjeld			
Øvrig langsiktig gjeld	16	245 140	137 850 424
<i>Sum anna langsiktig gjeld</i>		245 140	137 850 424
II Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		147 142 828	140 979 730
Skuldig skattetrekk		46 837 119	44 909 590
Skuldige offentlege avgifter		23 887 023	14 469 669
Avsatte feriepengar		102 217 292	96 110 691
Mottatt forskotsbetaling	13	22 396 256	26 074 226
Anna kortsiktig gjeld	15	22 810 093	59 803 601
<i>Sum kortsiktig gjeld</i>		365 290 611	382 347 507
Sum gjeld		365 535 751	520 197 930
Sum staten sin kapital og gjeld drift		1 537 810 614	1 646 414 536
IV Gjeld vedrørende tilskotsforvaltning og andre overføringar			
Gjeld vedrørende tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten	9	183 819 183	138 363 447
<i>Sum gjeld vedrørende tilskotsforvaltning og andre overføringar</i>		183 819 183	138 363 447
Sum staten sin kapital og gjeld		1 721 629 798	1 784 777 983

NOTE 1

DRIFTSINNTEKTER

	31.12.2023	31.12.2022
INNTEKT FRÅ LØYVINGAR*		
Inntekt frå løyvingar	2 135 653 902	2 030 773 504
Sum inntekt frå løyvingar	2 135 653 902	2 030 773 504
<p>* Etter dei statlege rekneskapsstandarane blir inntekter frå løyvingar for bruttobudsjetterte verksemdar rekna som differansen mellom kostnadane for perioden og opptenkte transaksjonsbaserte inntekter og eventuelle inntekter frå tilskot og overføringar til verksemda. Ein konsekvens av dette er at resultat av aktivitetane til perioden blir null. For informasjon om mottatte løyvingar, sjå oppstilling av løyvingrapportering.</p>		
INNTEKT FRÅ TILSKOT OG OVERFØRINGAR		
Tilskot frå andre statlege verksemdar	254 107	3 981 751
Tilskot frå EU	0	605 449
Andre tilskot og overføringar	1 902 513	0
Sum inntekt frå tilskot og overføringar	2 156 620	4 587 200
INNTEKT FRÅ GEBYR		
Losavgift	980 949 481	967 024 517
Sikkerheitsavgift	111 944 572	
Sum inntekt frå gebyr	1 092 894 053	967 024 517
SALS- OG LEIGEINNTEKTER		
Salsinntekt, avgiftspliktig	5 016 029	941 064
Salsinntekt, avgiftsfri	7 030 455	7 410 731
Salsinntekt, unntatt avgiftsplikt	1 688 000	136 664
Leigeinntekter	1 924 618	2 186 815
Sum sals- og leigeinntekter	15 659 102	10 675 274
ANDRE DRIFTSINNTEKTER		
Gevinst ved avgang anleggsmiddel	878 953	58 050
Andre driftsinntekter	278 135	255 092
Sum andre driftsinntekter	1 157 088	313 142
SUM DRIFTSINNTEKTER	3 247 520 765	3 013 373 636

NOTE 2

LØNSKOSTNADAR

	31.12.2023	31.12.2022
Løn	836 717 281	784 568 698
Feriepengar	102 317 754	96 393 123
Arbeidsgivaravgift	135 767 013	113 254 536
Pensjonskostnadar*	137 035 311	83 097 925
Løn balanseført ved eigenutvikling av anleggsmiddel (-)**	-2 383 858	-1 008 280
Sjukepengar og andre refusjonar (-)	-33 648 960	-29 573 730
Andre ytingar	15 200 349	14 358 501
Sum lønskostnadar	1 191 004 890	1 061 090 773
Talet på utførte årsverk ***	990	960
Tal årsverk	960	951
Tal tilsette	966	959

* Arbeidgjevar sin andel av pensjonspremie blir utgiftsført ved månadleg lønskjøring ut frå ein estimert premie i 2023 på 13,16 prosent. For rekneskapsåret 2022 utgjorde premiesatsen 11,3 prosent. Frå 01.01.2022 har SPK innført ny premiemodell med ein ny premieberekning som er individuell og hendingbasert. SPK fakturerer pensjonspremie terminvis, og ved mottak av faktura for ein termin, skal denne bokføres slik at utgiftsført pensjonspremie for terminen blir lik fakturert premie. Dette inneber at differansar mellom utgiftsført pensjonspremie (avsett premie i SAP) og faktura frå SPK må resultatføres (inntektsførast eller utgiftsførast). Bokført pensjonspremie i 2023 på kr 137 mill er ein auke på kr 54 mill frå 2022. Auken er hovudsakleg knytt til endringspremie som følgje av endingar i løn i 2023.

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

*** Tal utførte årsverk er berekna etter definisjon i PM-209-13 og SRS 25 Ytelser til tilsette.

NOTE 3

IMMATERIELLE EIGEDELAR

	PROGRAMVARE OG LIKNANDE RETTAR	IMMATERIELLE EIGEDELAR UNDER UTFØRING	SUM
Anskaffingskost 01.01.	384 488 544	58 858 433	443 346 977
Tilgang i året	0	66 596 905	66 596 905
Avgang anskaffingskost i året (-)	-4 273 120	0	-4 273 120
Frå immaterielle egedelar under utføring til anne gruppe i året	66 405 175	-66 405 175	0
Anskaffingskost	446 620 599	59 050 163	505 670 762
Akkumulerte nedskrivningar 01.01.	0	0	0
Nedskrivningar i året	0	0	0
Akkumulerte avskrivningar 01.01.	214 285 852	0	214 285 852
Ordinære avskrivningar i året	77 680 669	0	77 680 669
Akkumulerte avskrivningar avgang i året (-)	-4 272 736	0	-4 272 736
Balansført verdi 31.12.2023	158 926 814	59 050 163	217 976 977
Avskrivningssatser (levetider)	5 år / lineært	Ingen avskrivning	
AVHENDING AV AV IMMATERIELLE EIGEDELAR I 2023:			
Salgssum ved avgang anleggsmiddel	0	0	0
- Bokført verdi avhenda anleggsmiddel *	-383	0	-383
= Rekneskapsmessig gevinst/tap	-383	0	-383

* Tap på kr 383 gjeld utrangering av anlegg 11407 E-nav Tjenstedemo 2018.

NOTE 4

VARIGE DRIFTSMIDDEL

	TOMTER	BYGNINGAR OG ANNA FAST EIGEDOM	MASKINER OG TRANSPORT-MIDDEL	DRIFTS-LAUSØYRE, INVENTAR, VERKTØY O.L.	ANLEGG UNDER UTFØRING	INFRASTRUKTUR-EIGEDELAR	SUM
Anskaffingskost 01.01.	12 049 835	508 955 091	1 612 589 931	139 696 942	111 888 365	175 057 800	2 560 237 963
Tilgang i året	0	0	15 914 999	4 484 732	103 287 641	97 514	123 784 886
Avgang anskaffingskost i året (-)	0	-1 000	-27 288 600	-23 311 511	0	0	-50 601 111
Frå anlegg under utføring til anna gruppe i året	194 163	0	13 260 521	23 358 084	-90 882 204	54 069 436	0
Anskaffingskost	12 243 998	508 954 091	1 614 476 851	144 228 248	124 293 802	229 224 750	2 633 421 738
Akkumulerte nedskrivningar 01.01	0	0	0	0	0	0	0
Nedskrivningar i året	0	0	0	0	0	0	0
Akkumulerte avskrivningar 01.01.	0	261 114 994	814 897 054	76 205 447	0	55 180 447	1 207 397 942
Ordinære avskrivningar i året	0	34 839 273	77 070 993	18 465 794	0	25 796 442	156 172 502
Akkumulerte avskrivningar avgang i året (-)	0	-1 000	-21 488 600	-23 300 097	0	0	-44 789 697
Balanseført verdi 31.12.2023	12 243 998	213 000 824	743 997 403	72 857 104	124 293 802	148 247 861	1 314 640 991

AVSKRIVINGSSATSAR (LEVETIDER)	INGEN AVSKRIVING	10–60 ÅR DEKOMPONERT LINEÆRT	3–15 ÅR LINEÆRT	3–15 ÅR LINEÆRT	INGEN AVSKRIVING	VERKSEMDS-SPESIFIKT
		Bygningar: 50 år lineært Bygningsmessige anlegg: 12 år lineært	Beredskapsutstyr for oljevern: 10 år lineært Oljevern fartøy: 20 år lineært Småbåter: 5 år lineært Personbiler: 7 år lineært Trucker: 10 år lineært	Inventar: 10 år lineært Verktøy: 5 år lineært Datamaskiner (PC'er, servere, skrivarar mm.): 4 år lineært		8 år lineært
Avhending av varige driftsmiddel i 2023:						
Salgssum ved avgang anleggsmiddel **	0	0	878 953	0	0	878 953
- Bokført verdi avhenda anleggsmiddel *	0	0	-5 800 000	-11 414	0	-5 811 414
= Rekneskapsmessig gevinst/tap	0	0	-4 921 047	-11 414	0	-4 932 461

* Kystverket overdrog målebåten «M/S Anda» vederlagsfritt til Kartverket i slutten av 2021. Fartøyet skulle vore ført ut av anleggsregisteret den 01.01.2022, men det blei ikkje fanget opp at båten var registrert i anleggsregisteret (anleggs 10929) med ein restverdi på overdragelsestidspunktet. Derfor vart det heller ikkje bokført eit tilsvarande rekneskapsmessig tap i rekneskaperen for 2022. Rekneskapsmessig tap på kr 5 800 000 er bokført i rekneskaperen for 2023. Tap på kr 9 738 gjeld restverdi oppvaskmaskin på fartøy Oljevern 03 (anlegg 11111), samt utrangerte anlegg Felles PC 2019 (anlegg 11472) kr 1 676 og E-nav Tjenestedemo 2018 (anlegg 11407) totalt kr 2 059.

** Gjeld sal av anlegg 10782 Gro-Eva arbeidsbåt (seld via Retrade), sjå bilag 10013550.

NOTE 5

ANDRE DRIFTSKOSTNADAR

	31.12.2023	31.12.2022
Husleige	65 004 545	59 290 090
Vedlikehald egne bygg og anlegg	2 217 442	16 115 013
Vedlikehald og ombygging av leidde lokaler	1 066 088	943 432
Andre kostnader til drift av eigedom og lokaler	32 003 177	28 407 823
Leie maskiner, inventar og liknande	62 085 968	39 098 042
Mindre utstyrsanskaffingar	139 785 170	141 516 208
Reparasjon og vedlikehald av maskiner, utstyr mv.	72 191 330	72 997 069
Kjøp av konsulenttenester	43 084 719	48 514 072
Kjøp av andre framande tenester	861 503 384	818 109 860
<i>Kjøp av framande tenester knytt til tiltak i sjø</i>	<i>455 318 677</i>	<i>476 015 281</i>
<i>Kjøp av framande tenester knytt til beredskap</i>	<i>231 625 291</i>	<i>202 130 104</i>
Reiser og diett	107 820 033	102 279 714
Tap og liknande	5 934 849	23 763 701
Annan driftskostnad	430 722 779	379 352 407
<i>Leige tilbringarteneste Buksér og Berging</i>	<i>320 234 675</i>	<i>281 193 508</i>
Sum andre driftskostnader	1 823 419 485	1 730 387 432

TILLEGGSPERFORMASJON OM OPERASJONELLE LEIGEAVTALER						
GJENVERANDE VARIGHEIT	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	-	375 700	8 844 134	-	-	9 219 834
Varigheit 1-5 år	41 777 518	8 499 857	5 991 985	485 187	-	56 754 548
Varigheit over 5 år	-	56 551 804	-	-	1 590 376	58 142 180
Kostnadsført leigebetaling for perioden	41 777 518	65 427 361	14 836 119	485 187	1 590 376	124 116 562

Det er gjort ein vurdering av vesentligheit knytt til kva for leigeavtalar som skal gå fram av tabellen som tilleggsinformasjon om operasjonelle leigeavtalar. Det er berre leigeavtalar med kostnadsført leigebeløp som overstig kr 50 000 (eks. mva) som kjem fram av tabellen. Kostnadsført leige knytt til immaterielle eigedelar gjeld hovudsakleg leige av datasystemer/lisensar/støttesystem og bruksrett. Kystverket har husleigeavtalar med varigheit inntil eitt år, mellom eitt og 5 år og over 5 år. Bokført kostnad knytt til vesentlege leigeavtalar utgjer 65,4 millioner kroner. Leigeavtalar maskiner og transportmidde gjeld i all hovudsak leige av køyretøy og fartøy, mens leige av infrastruktureigedelar hovudsakleg gjeld linjeleie AIS basestasjonar.

NOTE 6

FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADAR

	31.12.2023	31.12.2022
FINANSINNTEKTER		
Renteinntekter	944 155	696 764
Valutagevinst (agio)	128 385	143 950
Anna finansinntekt	115 000	25 484
Sum finansinntekter	1 187 540	866 198
FINANSKOSTNADAR		
Rentekostnad	16 610	71 340
Valutatap (disagio)	414 149	194 319
Anna finanskostnad	0	2 789
Sum finanskostnader	430 759	268 448

NOTE 7

SAMANHENG MELLOM AVREKNA MED STATSKASSA OG MELLOM- VÆRE MED STATSKASSA (BRUTTOBUDSJETTERTE VERKSEMDER)

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

	31.12.2023	31.12.2022	ENDRING*
AVREKNA MED STATSKASSA I BALANSEN	1 172 274 863	1 126 216 606	46 058 258

Bakgrunnen for at resultat i perioden ikkje er lik endring i avrekna med statskassa i balansen for bruttobudsjetterte verksemder er at konsernkontoane i Norges Bank inngår som ein del av avrekna med statskassa i balansen. I tillegg blir det tatt hensyn til enkelte transaksjonar som ikkje er knytt til verksemda si drift og transaksjonar som ikkje fører til ut- eller innbetaling. Nedanfor viser dei ulike postane som er grunnen til at endring i avrekna med statskassa i balansen ikkje er lik resultat for perioden.

ENDRING I AVREKNA MED STATSKASSA		
KONSERNKONTOAR I NOREGS BANK		
- Konsernkonto utbetaling		-3 623 875 500
+ Konsernkonto innbetaling		1 197 662 012
Netto trekk konsernkonto		-2 426 213 488
INNBETALINGAR OG UTBETALINGAR SOM IKKJE INNGÅR I DRIFTA AV VERKSEMDA (ER GJENNOMSTRØYMINGSPOSTAR)		
- Innbetaling innkrevjingsverksemd og andre overføringar		-142 490 577
+ Utbetaling tilskotsforvaltning og andre overføringar		149 900 672
BOKFØRINGAR SOM IKKJE GÅR OVER BANKKONTO, MEN DIREKTE MOT AVREKNING MED STATSKASSA		
+ Inntektsført frå løyving (underkonto 1991)		2 135 653 902
- Gruppeliv/arbeidsgiveravgift (underkonto 1985 og 1986)		-136 824 368
+ Nettoordning, statleg betalt meirverdiavgift (underkonto 1987)		373 915 602
ANDRE AVSTEMMINGSPOSTAR		
Spesifikasjon av andre avstemmingspostar		0
FORSKJELL MELLOM RESULTATFØRT OG NETTO TREKK PÅ KONSERNKONTO		
Resultat av aktivitetar i perioden før avrekning med statskassa		0
Sum endring i avrekna med statskassa*		-46 058 258

*Sum endring i avrekna med statskassa skal stemme med periodens endring ovenfor.

B) DIFFERANSEN MELLOM AVREKNA MED STATSKASSA OG MELLOMVÆRE MED STATSKASSA

	31.12.2023	31.12.2023	FORSKJELL
	SPESIFISERING AV BOKEFØRT AVREKNING MED STATSKASSA	SPESIFISERING AV RAPPORTERT MELLOMVÆRE MED STATSKASSA	
IMMATERIELLE EIGEDELAR OG VARIGE DRIFTSMIDDEL			
Immaterielle egedelar	217 976 978	0	217 976 978
Varige driftsmiddel	1 314 640 991	0	1 314 640 991
<i>Sum</i>	1 532 617 969	0	1 532 617 969
FINANSIELLE ANLEGGSMIDDEL			
investeringar i aksjer og andelar	14 000	0	14 000
Andre fordringar	51 413	0	51 413
<i>Sum</i>	65 413	0	65 413
OMLØPSMIDDEL			
Behandlingar av varer og driftsmateriell	58 752 144	0	58 752 144
Kundefordringar	101 455 629	0	101 455 629
Andre fordringar	28 738 642	483 671	28 254 971
<i>Sum</i>	188 946 415	483 671	188 462 744
LANGSIKTIGE FORPLIKTINGAR OG GJELD			
Anna langsiktig gjeld	-245 140	0	-245 140
<i>Sum</i>	-245 140	0	-245 140
KORTSIKTIG GJELD			
Leverandørgjeld	-147 142 828	0	-147 142 828
Skuldig skattetrekk og andre trekk	-46 837 119	-49 603 710	2 766 591
Skuldige offentlege avgifter	-23 887 023	-9 894 406	-13 992 617
Avsette feriepengar	-102 217 292	0	-102 217 292
Mottatt forskotsbetaling	-22 396 256	0	-22 396 256
Anna kortsiktig gjeld	-22 810 093	-47 509 866	24 699 773
Gjeld knytt til tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten	-183 819 183	0	-183 819 183
<i>Sum</i>	-549 109 794	-107 007 983	-442 101 812
Sum	1 172 274 863	-106 524 312	1 278 799 175

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

NOTE 8

INNKREVJINGSVERKSEMD OG ANDRE OVERFØRINGAR TIL STATEN

AVGIFTER OG GEBYR DIREKTE TIL STATSKASSA	31.12.2023	31.12.2022
Oppgjer knytt til oljevernaksjonar *	138 340 802	0
Skatter og avgifter, renteinntekter og utbytte m.m.**	4 149 775	6 677 905
Sum avgifter og gebyr direkte til statskassa	142 490 577	6 677 905

Innkrevjingsverksemda er presentert etter same prinsipp som dei er bokført, og vises som ein resultatnøytral gjennomstrøymningspost i resultatrekneskapen. Det er ikkje bokført fordringar knytt til innkrevjingsverksemd og andre overføringar i rekneskapen per 31.12.2023

* Inntektsførte innbetalningar/oppgjer frå forsikringsselskap knytt til oljevernaksjonane "Server", "Eemslift Hendrika" og "Trans Carrier" er inntektsført på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse i statsrekneskapen i 2023.

** Renteinntekter knytt til realisering av innbetalningar/oppgjer oljevernaksjonar "Server", "Eemslift Hendrika" og "Trans Carrier" er inntektsført på kap. 5605 Renter av statskassas kontantbeholdning og andre fordringar, post 83 Av alminnelige fordringar i statsregnskapet i 2023.

NOTE9

TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN

TILSKOT TIL ANDRE *	31.12.2022	31.12.2021
Tilskot til fiskerihamner – post 60	33 998 002	35 200 000
Tilskot for overføring av gods frå vei til sjø – post 70	0	-101 388 818
Tilskot effektive og miljøvennlige hamner – post 71	115 516 670	98 880 770
Tilskot til kystkultur – post 72	0	11 700 000
Tilskot til statsforvaltning (EPPR) **	386 000	0
Sum tilskot til andre	149 900 672	44 391 952

* Tilskotsforvaltning er presentert etter same prinsipp som dei er bokført, og er vist som ein resultatnøytral gjennomstrøymningspost i resultatrekneskapen. Det er betalt ut tilskot til 20 mottakarar i 2023 (17 mottakarar i 2022).

** Belastningsfullmakt frå Utenriksdepartementet. Tilskot er utbetalt til Hovedredningssentralen og belasta på kap. 0118 post 70 i statsrekneskapen.

GJELD VEDRØRANDE TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN	31.12.2023	31.12.2022
Tilskot til fiskerihamner – post 60	34 193 000	35 200 000
Tilskot effektive og miljøvennlige hamner – post 71	149 626 183	103 163 447
Sum tilskot til andre	183 819 183	138 363 447

NOTE 10

INVESTERINGAR I AKSJAR OG ANDELAR

	ERVERVS-DATO	TAL AKSJAR	EIGARDEL	STEMME-DEL	ÅRETS RESULTAT I SELSKAPET *	BALANSEFØRT EIGENKAPITAL I SELSKAPET *	BALANSEFØRT VERDI KAPITAL-REKNESKAP	BALANSEFØRT VERDI VERKSEMD-REKNESKAP
Aksjar								
Framsenteret Drift AS	12.02.2013	14	11,48 %	11,48 %	-1 138 464	2 758 720	14 000	14 000
Balanseført verdi 31.12.2023							14 000	14 000

* Tal frå siste avlagte årsrekneskap 2022

NOTE 11

BEHALDNING AV VARER OG DRIFTSMATERIELL

	31.12.2023	31.12.2022
ANSKAFFINGSKOST		
Driftsmateriell forsyningseininga – RFS *	32 473 267	52 591 677
Navigasjonsutstyr – besøkssenter Alnes fyr	85 000	85 000
Driftsmateriell fartøy og vedlikehaldslag – RFS	26 193 877	27 231 718
Sum anskaffingskost	58 752 144	79 908 395

* Ukurante varer på lager med verdi på kr 3 616 071 er nedskrevet og bokført i mai 2023. Driftsmateriell som ikkje blir brukt på nyare installasjonar er skilt ut på et eige område i forsyningseininga. Varene blir brukt ved reparasjon av installasjonar, og er ikkje å sjå på som ukurante. Kor lenge dei ulike komponentane vil ligge på lager avhenger av fornyingstakt på installasjonar.

NOTE 12

KUNDEFORDRINGAR

	31.12.2023	31.12.2022
Kundefordringar til pålydande	104 546 382	103 013 681
Avsett til venta tap (-)	-3 090 753	-3 050 254
Sum kundefordringar	101 455 629	99 963 426

NOTE 13

MOTTATT FORSKOTSBETALING

MOTTATT FORSKOTSBETALING (GJELD)	31.12.2023	31.12.2022
Losavgift, årsavgift	18 824 657	20 643 136
Sikkerheitsavgift, årsavgift	3 571 599	3 681 090
Mottatt forskot frå NFD – BarentsWatch	0	1 750 000
Sum mottatt forskotsbetaling	22 396 256	26 074 226

NOTE 14

ANDRE KORTSIKTIGE FORDRINGAR

	31.12.2023	31.12.2022
Forskotsbetalt løn	61 554	0
Reiseforskot	10 000	28 993
Personallån	337 997	384 302
Andre fordringar på tilsette	24 000	664 284
Forskotsbetalt leige *	9 470 852	12 218 539
Andre forskotsbetalte kostnader	9 100 464	7 024 780
Andre fordringar **	9 733 775	2 619 277
Sum andre kortsiktige fordringar	28 738 642	22 940 175

* Gjeld i all hovudsak forskotsbetalt husleige og leige av lisensar.

** Avsett for utgående faktura (viderefakturering av kostnader) til Mo i Rana kommune knytt til prosjekt "Innsegling Mo i Rana" utgjør kr 7,4 mill.

NOTE 15

ANNA KORTSIKTIG GJELD

	31.12.2023	31.12.2022
Skuldig løn	-15 605	-38 217
Anna gjeld til tilsette	27 732 209	28 722 460
Påløpte kostnader	18 559 896	27 619 993
Avstemningsdifferanser ved rapportering til statsrekneskapen *	19 718 690	3 499 365
Anna kortsiktig gjeld **	-43 185 097	0
Sum anna kortsiktig gjeld	22 810 093	59 803 601

* Bokført på konto 2803 Interimskonto, andre ut- og innbetalinger utgjør kr 17 310 547 og gjelder i all hovudsak innbetalinger frå European Commission og NFD knytt til prosjekta IMAROS 2 og Blue Justice.

** Bokført debetsaldo på konto 2990 Anna kortsiktig gjeld gjelder omstridte faktura frå Consto og Multiconsult knytt til utbyggingsprosjektet "Innsegling Bodø". Fakturaer har vore parkert i Unit4 ERP i perioden i perioden 2020 til desember 2023.

Bestemmelser om økonomistyring i staten (bestemmelsene) seier at omtvista inngående faktura ikkje skal bokførast før tvisten er løyst, mens bokføringslova slår fast at desse faktisk skal bokførast. Bestemmelsene er ein intern instruks til statsforvaltninga og er på eit lågare nivå i reguleringshierarkiet enn bokføringslova, og når bokføringslova stiller krav til bokføring av ein omtvista inngående faktura på eit tidlegare tidspunkt enn det som følgjer av bestemmelsene, inneber dette at kravet i bokføringslova har forrang og må følgast. Aktuelle faktura er derfor attestert, godkjent og bokført i rekneskapen for 2023, men parkert i leverandørreskontro og følgjeleg ikkje utbetalt til leverandør.

Kystverket er i ein rettsprosess med Consto og Multiconsult og saken skal opp i lagmannsretten den 22.01.2024.

Rettsbehandlninga vil vare fram til 15.02.2024, og dom ventast å ligge føre i løpet av våren 2024. Kva som blir det økonomiske utfallet av rettsaka er det vanskeleg å seie på førehand. Utbyggingsavdelinga (UTB) legg til grunn ei vurdering av prosessrisiko gjort av advokatfirma Thommessen. Denne vurderinga seier at eit sannsynlig utfall av saken ligg mellom ein utbetaling frå Consto til Kystverket på 10 millionar kroner og ei netto utbetaling frå Kystverket til Consto på 5 millionar kroner (når ein tek omsyn til sannsynleg vidareføring av krav ovanfor Multiconsult) pluss meirverdiavgift og forseinkingsrenter.

Utfrå ein totalvurdering er det vurdert som lite sannsynleg at bokførte faktura frå Consto på totalt kr 42 931 744 (eks. mva) vil kome til utbetaling, og det er derfor gjort ein manuell midlertidig føring der opprinneleg bokført kostnad på konto 6784 på kr 42 931 854 er kreditert med same beløp som opprinnelege faktura med motpost konto 2990.

Når det gjeld fakturaene frå Multiconsult på totalt kr 2 253 243 (eks. mva) er det vurdert som sannsynleg at Kystverket må betale 2 millionar kroner. Resten av fakturabeløpet på kr 253 243 er kreditert på konto 6787 med motpost konto 2990.

NOTE 16

ANNA LANGSIKTIG GJELD

	31.12.2023	31.12.2022
Førebels oppgjør "Server" (Assuranceforeningen)*	0	130 000 000
Førebels oppgjør "Trans Carrier" (Gard P & I LTD)*	0	4 500 000
Forskotsinnbetalinger prosjekter Miljøberedskap**	245 140	3 350 424
Sum anna langsiktig gjeld	245 140	137 850 424

* A konto innbetalinger/førebelse oppgjør frå forsikringselskap knytt til oljevernaksjonar er avklart og realisert i 2023. Oppgjera er inntektsført på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse i statsrekneskapen.

** Forskotsinnbetalinger knytt til prosjekt i verksemdsområdet for miljøberedskap.

NOTE 17

ANDRE FORDRINGAR

	31.12.2023	31.12.2022
Depositum (leiligheit Trondheim)	51 413	50 840
Sum andre fordringar	51 413	50 840

VEDLEGG 1

FARLEISTILTAK I 2023

(tal i tusen kroner)

FARLEISTILTAK	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 01.01.23	ENDRING I KALKYLE	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 31.12.23	FULL-FØRINGS-GRAD I %	STATUS FRAMDRIFT	STATUS ØKONOMI
Innsegling Bodø	178 560	10 940	189 500	100 %	Tiltaket er ferdig, og areala er overtatt av Bodø kommune. Hovudforhandling i tingretten vart gjennomført hausten 2022. Saka skal opp i lagmannsretten januar / februar 2024. Det er forventa at dom vil vere klar i løpet av våren.	Kostnadar i 2023 er i hovudsak knytt til juridisk bistand.
Innsegling Farsund	41 006	7	41 013	100 %	Tiltaket er ferdig.	Sluttoppgjer er gjennomført.
Hammerfest Ren Havn – Kystverket	97 500	2 000	99 500	86 %	Sein oppstart forseinka prosjektet om lag tre månadar. Kystverket og Hammerfest kommune tok over prosjektet frå entreprenør i desember 2023. Noko merkearbeid står att.	Betydeleg auka kostnadar i hovudsak som følge av prisauke og mengde-regulering i kontrakt i 2022. Auken i kalkylen skuldast overføring av Hammerfest kommune sin del av kostnadar til merking.
Innsegling Kragerø	136 590	400	136 990	86 %	Tiltak i sjø er ferdig. Arbeidet med fundament og merking skal etter planen avsluttast i juli 2024.	Som følge av prisauke har prosjektet blitt dyrare enn planlagt, men gjeldande prosjektkalkyle er mest truleg dekkande.
Bognes-Tjeldsund-Harstad med innseglingar	331 000	53 440	384 440	6 %	Merkearbeid som ikkje er avhengig av utdjupinga er utført. Undersøkingar og konsekvensutgreiing er gjennomført og ein held på med regulering. Utdjupingsarbeid skal etter planen lysast ut i 2024.	Kalkylen er justert grunna generell prisauke.
Stamsund-Risøyrenna med gjennomsegling Raftsundet	269 054	278	269 332	45 %	Arbeid med Gunnarbåten, Mollдора og Småskallan er ferdig. Gjenstående arbeid skal etter planen lysast ut i 2024 (Nygårdsrevet og Risøyhamn).	Prognosen frå desember 2022 inkluderer merking og reserve.
Bergen – Sognesjøen	46 400	0	46 400	38 %	Det er inngått kontrakt med hovudentreprenør om bygging av fundament for merka (frist 31.12.2024). Entreprenør kan ikkje starte opp før dei har gjort ferdig projekteringa. Kystverket vil sjølv utføre ein del av merkinga.	Tiltaket ble indeksjustert med 10% for 2023.
Mortingbåen	105 000	-4 050	100 950	95 %	Tiltaket er ferdig. Merking skal utførast våren 2024.	Sluttoppgjer skjer truleg januar 2024.
Innsegling Borg	326 700	0	326 700	0 %	Tiltaket er utsett til 2024.	
Mo i Rana	185 000	0	185 000	0 %	Oppstart er utsett til 2024	
SUM FARLEIER	1 716 810	63 015	1 779 825	39 %		

VEDLEGG 2

FISKERIHAMNETILTAK I 2023

(tal i tusen kroner)

FISKERIHAMNETILTAK	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 01.01.23	ENDRING I KALKYLE	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 31.12.23	FULL-FØRINGS-GRAD I %	STATUS FRAMDRIFT	STATUS ØKONOMI
Breivikbotn fiskerihavn	27 000	-1 700	25 900	100 %	Tiltaket er ferdig. Sluttoppgjer står att.	Kalkylen er redusert, og vil truleg bli ytterlegare redusert ved sluttoppgjeret.
Hammerfest Ren havn	71 000	-2 000	69 000	77 %	Gjeld kostnad knytt til utdjuingsarbeidet i Forsøl og Fuglenes.	Om lag 2 mill. kroner er ført over til den delen av prosjektet som gjeld merking.
Mehamn fiskerihavn	75 500	0	75 500	0 %	Deponiløysing er ikkje endeleg avklart. Oppstart skjer truleg ikkje før tidlegast i 2025.	Kostnadsanslaget er usikkert.
SUM FISKERIHAMNETILTAK	174 100	-3 700	170 400	46 %		

FISKERIHAMNEVEDLIKEHALD I 2023

(tal i tusen kroner)

FISKERIHAMNE-VEDLIKEHALD	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 01.01.23	ENDRING I KALKYLE	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 31.12.23	FULL-FØRINGS-GRAD I %	STATUS FRAMDRIFT	STATUS ØKONOMI
Vedlikehald Ersfjord – reparasjon flytebrygge	90	70	160	100 %	Tiltaket er ferdig	Sluttoppgjer gjennomført.
Vedlikehald Husøy molo – reparasjon	1 520	0	1 520	100 %	Tiltaket er ferdig	Sluttoppgjer gjennomført
Vedlikehald Landskjæret – gjerde i steinbrot	163	0	163	100 %	Tiltaket er ferdig	Sluttoppgjer gjennomført
Vedlikehald Valvær molo – reparasjon	4 600	-1 315	3 285	100 %	Tiltaket er ferdig	Sluttoppgjer gjennomført
Vedlikehald Flakstadvåg molo – opprydding	21	0	21	100 %	Tiltaket er ferdig.	Sluttoppgjer gjennomført
Vedlikehald Breivikeidet – mudring	20 000	0	20 000	0 %	Tiltaket er forseinka. Ein gode del førebuaude planarbeid står att før ein kan starte opp.	Kalkylen er usikker.
Vedlikehald Svartnes molo – reparasjon	5 000	-2 396	2 604	100 %	Tiltaket er ferdig	Sluttoppgjer gjennomført
Vedlikehald Storekorsnes molo – reparasjon	100	0	100	0 %	Tiltaket vil bli gjennomført i 2024.	
Vedlikehald Årsteinvalen – vedlikehaldsmudring	30	0	30	100 %	Tiltaket er ferdig	
Vedlikehald Veidnes molo – reparasjon	2 200	650	2 850	100 %	Tiltaket er ferdig	Sluttoppgjer gjennomført
Torsvåg Vannøya – reparasjon vegmolo			220	100 %	Tiltaket er ferdig	Sluttoppgjer gjennomført
SUM VEDLIKEHALD	33 724	-2 991	30 953	36 %		

VEDLEGG 3

FORSKOTERINGSORDINGA

INNSEGLING SENJAHOPEN

Kommunen avslutta mudringa i november 2022. Arbeidet med å bygge fundament for navigasjonsinnretningar vart lyst ut i 2023, men kommunen fekk ingen tilbod. Kommunen har derfor søkt om å få trekke ansvaret for etablering av seglingsmerker ut av forskutteringsavtalen. I tillegg er det søkt om utsett sluttfrist. Ved utgangen av 2023 var begge søknadane til behandling i departementet.

GAMVIK FISKERIHAMN

Gamvik kommune inngjekk kontrakt for totalentreprise med frist for å avslutte prosjektet innan 1. august 2022. Entreprenør gjekk konkurs før kontraksarbeidet vart overlevert Gamvik kommune. Dei fysiske arbeida er stort sett ferdig, men det er fleire manglar. Kommunen har søkt om ny fristforlenging for å kunne avslutte prosjektet, og søknaden er til behandling i departementet. Kostnadsramma i avtalen ventes å bli nytta fullt ut.

GJØSUND FISKERIHAMN

Prosjektet er avslutta innan fristen, og kommunen fekk utbetalt heile avtalebeløpet i 2023. Kommunen har hatt store ekstrakostnader, hovudsakleg knytt til utfordrande grunnforhold og høg indeksregulering for løn- og prisstiging i kontrakt. Giske kommune har varsla at dei planlegg å søke om å få desse overskridingane dekkja.

FOSNAVÅG FISKERIHAMN

Usikkerheit knytt til om det er mogeleg å få løyve til å bruke sjøbotndeponi utfordrar planen til kommunen om å gjennomføre prosjektet. Mudringsmassane si karakter og forureiningsgrad har vist seg å gjere det krevjande å finne egna deponi. Frist for å kome i gang med fysiske arbeidet er innan andre kvartal 2025 – og for å avslutte prosjektet innan utgangen av 2026.

ENGENES FISKERIHAMN

Entreprenør skal etter planen avslutte prosjektet i løpet av første kvartal 2024.

KAMØYVÆR FISKERIHAMN

Prosjektet er avslutta innan frist. Målingar av sjøbotnen viste nokre grunne punkt som måtte utbetrast, og dette er no utbetra. Kommunen har søkt Kystverket om utbetaling av tilskotet.

BØMLO FISKERIHAMN

Kystverket gjekk inn i forskutteringsavtalen mellom Bømlo kommune og Vestland fylke etter at ansvaret for fiskerihamnene vart tilbakeført til Kystverket frå 1. januar 2023. Entreprenør skal etter planen avslutte prosjektet innan sommaren 2024.



KYSTVERKET