



KUSTBEVAKNINGEN

ÅRSREDOVISNING 2019



Innehåll

1. Generaldirektören har ordet	4
2. Kustbevakningen – för en trygg, ren och levande havsmiljö för alla	5
2.1 Vårt uppdrag	5
2.1.1 Miljöräddning till sjöss.....	5
2.1.2 Sjöräddning och annan räddningstjänst	5
2.1.3 Sjöövervakning	6
2.1.4 Krisberedskap och totalförsvaret	6
2.2 Kombinationstanken.....	6
2.3 Myndighetsstrategi	7
2.4 Kustbevakningens organisation.....	8
2.4.1 Internrevision	8
2.4.2 Insynsråd	8
RESULTATREDOVISNING.....	9
3. Sammanfattning	10
4. Räddningstjänst	13
4.1 Miljöräddningstjänst till sjöss	13
4.1.1 Förmåga att bekämpa oljeutsläpp	13
4.1.2 Arbete för att bidra till minskade utsläpp från fartyg.....	27
4.1.3 Övrig miljöräddningsförmåga.....	29
4.2 Sjöräddningstjänst och annan räddningstjänst	30
5. Sjöövervakning	31
5.1 Tillsyns- och kontrollverksamhet	31
5.1.1 Fiskeriövervakning och fiskerikontroll.....	32
5.1.2 Sjösäkerhetstillsyn	35
5.1.3 Tullkontroll	38
5.1.4 Sjötrafikövervakning	40
5.1.5 Gränskontroll	42
5.1.6 Jakt, artskydd, och skydd av fornminnen	46
5.1.7 Marinvetenskaplig forskning och tillträde	46
5.2 Samordning av sjöövervakning och förmedling av civil sjöinformation .	47
5.3 Brottsbekämpning och ordningshållning	48
5.3.1 Förebyggande och förhindrande av brott	48
5.3.2 Brottsutredande verksamhet	50

6. Krisberedskap och totalförsvaret.....	54
6.1 Planering för beredskap inom ramen för det civila försvaret	54
6.1.1 Planeringsarbetet.....	54
6.1.2 Preciserad inriktning för arbetet med totalförsvaret.....	55
6.1.3 Övningar inom krisberedskap och totalförsvaret	56
6.1.4 Andra aktiviteter	57
7. Informationssäkerhet och dataskydd	58
8. Personal- och kompetensförsörjning	59
8.1 Rekrytering och personalförsörjning	59
8.1.1 Arbete för jämnare könsfördelning	60
8.2 Utbildning och kompetensförsörjning.....	61
8.2.1 Ledarskap och medarbetarskap	62
8.3 Arbetsmiljö och sjukfrånvaro	62
9. Tekniskt underhåll och vidmakthållande.....	63
9.1 Fartyg.....	63
9.1.1 Utökat underhåll.....	63
9.1.2 Systemstöd och riskbaserad underhållsstyrning	63
9.1.3 Materiellprocess	64
9.1.4 Underhållskostnader för fartyg	64
9.1.5 Tillgänglighet.....	64
9.2 Flyg	66
9.2.1 Tekniskt underhåll och investeringar	66
9.2.2 Tillgänglighet.....	66
10. IT-infrastruktur och digitalisering	67
11. Miljöledningsarbete.....	68
12. Ekonomi och ekonomiska nyckeltal	69
12.1 Ekonomiskt utfall	69
12.2 Kostnadseffektivitet och ekonomi i balans	70
12.3 Investeringsbudget.....	71
12.4 Kostnader och intäkter per verksamhet	72
12.5 Uppdragsverksamhet	73
13. Internrevision	74
14. Intern styrning och kontroll.....	74
15. Verksledning och insynsråd.....	75
15.1 Verksledning	75
15.2 Insynsråd	75

FINANSIELL REDOVISNING.....	78
16. Sammanställning av väsentliga uppgifter	79
17. Resultaträkning	80
18. Balansräkning	81
19. Redovisning mot anslag	83
20. Redovisning mot inkomstitel	83
21. Finansieringsanalys.....	84
22. Tilläggsupplysningar	85
22.1 Allmänt.....	85
22.2 Undantag från ekonomiadministrativa regelverket.....	85
22.3 Redovisningsprinciper	85
22.4 Särskilda upplysningar	87
23. Noter till resultaträkning	89
24. Noter till balansräkning	93
25. Noter till finansieringsanalys	102
26. Årsredovisningens undertecknande	103
Bilaga, översikt åiterrapporteringskrav, uppdrag mm.....	104

1. Generaldirektören har ordet

Kustbevakningens uppdrag är att utföra räddningstjänst till sjöss, bedriva sjöövervakning samt vara en del av samhällets krisberedskap och totalförsvaret. Vi har en bred förmåga på, över och under vattenytan och är den myndighet som står för den civila krishanteringen i den maritima miljön. Dygnet runt, året om finns vi längs Sveriges kust och i de stora insjöarna för att rädda, hjälpa, övervaka och motverka brott.

Kustbevakningen har ett brett uppdrag, som vi till stor del löser i samverkan med andra. Genom vår förmåga till sjöss är vi också en myndighet som andra vill och behöver samverka med för att lösa sina uppdrag. I förhållande till vår storlek skapar vi ett stort mervärde för samhället.

I april trädde den nya kustbevakningslagen i kraft, som samlar vårt uppdrag inom brottsbekämpning, ordningshållning samt kontroll och tillsyn i en och samma lag. Denna har gett oss nya befogenheter och utökat ansvar för att bekämpa brott med maritim koppling.

Som en del av totalförsvaret bidrar vi till Sveriges krisberedskapsförmåga. Vid höjd beredskap och i krig får Kustbevakningen särskilda uppgifter och kommer att ianspråkta av Försvarsmakten. I slutet av året träffade Kustbevakningen och Försvarsmakten en överenskommelse om hur detta ska ske. Överenskommelsen kommer att ge oss förutsättningar att tydliggöra och planera för vårt samlade uppdrag vid höjd beredskap och ytterst i krig.

I vårt gränsbevakande uppdrag har vi under året sett en utveckling mot ett större gemensamt europeiskt åtagande, vilket i slutet av året utmynnade i en ny förordning. Denna innebär att den europeiska gräns- och kustbevakningsbyrån, Frontex, kraftigt utökas i fråga om personal och teknisk utrustning. Utökningen ska till stor del ske genom bidrag från medlemsländerna, vilket kommer att påverka Kustbevakningens uppdrag i stor utsträckning under kommande år.

För att möta händelser i omvärlden och framtidens utmaningar har vi under året tagit fram en myndighetsstrategi. Den ska säkerställa vår förmåga att utföra vårt uppdrag och ta oss mot vår vision: Kustbevakningen - för en trygg, ren och levande havsmiljö för alla.

Som generaldirektör slås jag dagligen av den enorma kunskap och det stora engagemang som finns i organisationen. Våra medarbetare är vår viktigaste resurs. Jag vill rikta ett varmt tack till alla som på olika sätt bidragit till vår verksamhet under året och ser fram emot att möta 2020 tillsammans med er.


Therese Mattsson
generaldirektör



2. Kustbevakningen – för en trygg, ren och levande havsmiljö för alla

2.1 Vårt uppdrag

Vår verksamhet är bred och vilar på tre uppdrag: räddningstjänst till sjöss, sjöövervakning samt krisberedskap och totalförsvaret.

2.1.1 Miljöräddning till sjöss

Kustbevakningen ansvarar för miljöräddning till sjöss och arbetar för att skadorna vid utsläpp av olja eller andra farliga ämnen ska minimeras så att naturen kan skyddas så långt det är möjligt. Vi är ständigt i beredskap med miljöskyddsfartyg och flygplan för havsövervakning.

Utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen utgör ett allvarligt hot mot den marina miljön. Enligt statistik från Sveriges hamnar och Trafikanalys ökar sjötrafiken i Sverige¹. Det medför en ökad risk för olyckor som grundstötningar och kollisioner som kan få allvarliga konsekvenser för havsmiljön och för de boende i skärgården.

Ett oljeutsläpp på svenskt vatten involverar flera olika aktörer. När ett utsläpp av olja sker till havs eller i de stora svenska insjöarna Vänern, Vättern och Mälaren ansvarar Kustbevakningen för att ta upp och ta hand om oljan. När oljan land, eller om ett utsläpp sker i vatten inom kommunalt ansvarsområde, till exempel vattendrag eller i hamnar, ansvarar kommunal räddningstjänst för miljöräddningen. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) är ett stöd för kommunerna i den övergripande samordningen av oljeskyddet på land.

Havet är allas gemensamma angelägenhet. Oljeutsläpp känner inte av några nationsgränser. Kustbevakningen är en samverkande myndighet som både tar hjälp och hjälper. Det finns idag ett omfattande internationellt samarbete mellan Östersjöländerna inom Helsingforskommissionen, HELCOM, mellan Nordsjöländerna inom Bonnavalet, mellan de nordiska länderna inom Köpenhamnsavtalet och i EU genom Europeiska sjösäkerhetsbyrån, EMSA. Inom ramen för dessa avtal hålls regelbundna möten och övningar där länderna tillsammans utvecklar förmågan till samarbete vid olyckor till havs.

2.1.2 Sjöräddning och annan räddningstjänst

Utöver miljöräddningstjänst ska Kustbevakningen även ha förmåga att kunna delta i sjöräddningstjänst och annan räddningstjänst. Vid en olycka till havs är vår första prioritet alltid att rädda liv.

Kustbevakningens flyg och fartyg är utrustade för sjöräddningsuppdrag och utgör en viktig resurs för den nationella räddningstjänstberedskapen. Kustbevakningens flyg är även en resurs vid till exempel sök, markering, fällning av flottar och koordinering av helikopterinsatser. Kustbevakningsflyget kan också, i mån av tillgänglighet, bistå vid flygräddning, fjällräddning och försvunnen person (på land) samt delta vid till exempel skogsbränder när lokal räddningsledare begär biträde.

¹ <https://www.transportforetagen.se/sv/om-oss/vara-branscher/sveriges-hamnar/hamnstatistik>, och <https://www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/>

2.1.3 Sjöövervakning

Kustbevakningen ansvarar också för att övervaka maritima miljöer och tillhandahålla sjöinformation till andra myndigheter. Vi bedriver övervakning till sjöss och ordningshållning i sjötrafiken samt utövar tillsyn och kontroll inom fiskeri, tull, gräns, sjötrafik och jakt. Kustbevakningen förebygger och utreder även vissa brott i den maritima miljön.

Kustbevakningens uppdrag inom brottsbekämpning, ordningshållning samt kontroll och tillsyn har samlats i en och samma lag, kustbevakningslagen, som trädde ikraft den 1 april. Den nya lagen innebär ett utökat och mer självständigt ansvar för bekämpning av brott med maritim koppling. Bland annat ges möjlighet att inleda förundersökning i, och utreda, fler brottstyper än tidigare.

I de flesta fall är Kustbevakningen den myndighet som påbörjar en utredning av brott med maritim koppling. Istället för att som tidigare lämna över en stor del av utredningarna till en annan myndighet kan vi nu leda och slutföra fler brottsutredningar själva.

2.1.4 Krisberedskap och totalförsvaret

Kustbevakningen med flera myndigheter ingår i samhällets krisberedskap. Tanken är att en myndighet, förutom vardagliga händelser och olyckor, också ska kunna stödja vid kriser som drabbar stora delar av samhället och kanske hela vårt land. Vi ska därför bygga upp en beredskap mot svåra kriser i fred och en förmåga att hantera en kris när den inträffar.

Den myndighet som har ansvar för en viss verksamhet under normala fredstida förhållanden, har motsvarande ansvar för verksamheten under en kris eller krigssituation. För Kustbevakningen gäller dock också att personal och materiel från Kustbevakningen, under höjd beredskap eller krig, ska användas inom Försvarsmakten för övervakning, transporter och andra uppgifter.

Vid en extraordinär händelse som kan komma att medföra svåra påfrestningar för samhället ska Kustbevakningen med uthålligt kunna leda och samordna ordinarie verksamhet samt biträda och samverka med övriga delar av samhället, såväl centralt som regionalt.

Omvärldsläget har blivit sämre och osäkerheten har ökat i det svenska närområdet. Regeringen har därför beslutat att bevakningsansvariga myndigheter åter ska börja planera för totalförsvaret. Totalförsvaret är den verksamhet som behövs för att förbereda Sverige för krig och består av militär verksamhet (militärt försvar) och civil verksamhet (civilt försvar). Totalförsvaret ska kunna möta alla de hot som kan uppstå mot Sverige och ska även bidra till att hantera och förebygga kriser i omvärlden. Det ska också försvara Sverige mot väpnat angrepp, skydda civilbefolkningen och se till att de viktigaste samhällsfunktionerna fungerar vid ett väpnat angrepp eller krig. Om Sverige råkar ut för ett väpnat angrepp ska vi som bevakningsansvarig myndighet i första hand rikta in oss på uppgifter som har betydelse för totalförsvaret.

2.2 Kombinationstanken

För att genomföra vårt mångfacetterade uppdrag har vi utvecklat ett arbetssätt vi kallar kombinationstanken. Det innebär att vi under beredskapen för miljöräddning, självständigt och på uppdrag av andra myndigheter, samtidigt utför insatser inom räddningstjänst, sjöövervakning, brottsbekämpning och krisberedskap. Det här

arbetssättet präglar hela planeringen och genomförandet av vår verksamhet, liksom den teknik, materiel och kompetenser vi har för att utföra vårt uppdrag.

Möjligheten att kombinera räddningstjänst, sjöövervakning och krisberedskap är ett effektivt sätt att använda våra resurser samtidigt som det skapar mervärde för samhället.

2.3 Myndighetsstrategi

Omvärlden förändras och med den våra förutsättningar. Det krävs att vi hela tiden gör både stora och små anpassningar för att fortsätta leverera och utföra vårt uppdrag åt samhället.

Kustbevakningen har tagit fram en myndighetsstrategi för 2020-2026 som ska ge oss stöd i de prioriteringar som är nödvändiga. Strategin ska på övergripande nivå peka ut såväl riktning, förhållningssätt och tillvägagångssätt för hur vi ska styra Kustbevakningen mot våra strategiska mål och vår vision.



2.4 Kustbevakningens organisation

Kustbevakningen organiseras under Justitiedepartementet men vår verksamhet omfattar ansvarsområden inom flera departement. Vår nationella ledning består av en verksledning och sex avdelningar: metodutvecklingsavdelningen, materiel- och lokalförsörjningsavdelningen, operativa avdelningen, IT-avdelningen, personal- och ekonomiavdelningen samt verksledningsstaben.

Kustbevakningens operativa verksamhet bedrivs längs hela Sveriges kust samt i Vänern, Vättern (endast miljöräddning) och Mälaren, utifrån 20 kuststationer och en flygkuststation.

På kartan till höger finns samtliga stationer markerade. Myndighetens lednings- och stödfunktioner finns huvudsakligen i Karlskrona, Göteborg, Stockholm och Nyköping.



2.4.1 Internrevision

Internrevisionen vid Kustbevakningen är en fristående organisatorisk enhet, placerad direkt under generaldirektören. Internrevisionen ska enligt internrevisionsförordningen och Kustbevakningens arbetsordning granska och lämna förslag till förbättringar av myndighetens processer för intern styrning och kontroll. Internrevisionen ska även ge råd och stöd till generaldirektören inom områden som ligger inom internrevisionens kompetensområde.

2.4.2 Insynsråd

Kustbevakningen har ett insynsråd som ska utöva insyn i verksamheten och ge generaldirektören råd. Insynsrådet, som utses av regeringen, har inga beslutsbefogenheter. Generaldirektören är ordförande i insynsrådet och ska hålla rådet informerat om verksamheten.

RESULTAT- REDOVISNING



3. Sammanfattning

Utifrån Kustbevakningens uppdrag ges i detta avsnitt en kortare sammanfattning av resultatredovisningen, där de viktigaste resultaten lyfts. Mer detaljerade redovisningar och analyser återfinns i kommande avsnitt.

Miljöräddning

Inom ramen för miljöräddningsuppdraget har Kustbevakningen under 2019 hanterat 243 miljöräddningslarm. Miljöövervakning har bedrivits med sjögående och luftburna enheter. 2319 timmar flygövervakning ledde till att 86 utsläpp konstaterades. Sammanlagt under året konstaterades 163 utsläpp, varav 70 procent utgjordes av mineralolja. Sett till antal utsläpp skedde en ökning mot föregående år med närmare 60 procent. 57 miljöräddningsoperationer genomfördes för att bekämpa utsläpp och hantera situationer som riskerade att resultera i utsläpp. Avsaknad av stora enskilda utsläppolyckor, i kombination med förebyggande insatser som nödbogsering och nödläktring av fartyg, innebar dock ett 2019 där den totala volymen utsläppt olja minskade mot föregående år.

När myndigheten analyserat förmågan till god miljöberedskap konstateras att det under året funnits svårigheter att upprätthålla beredskapen. Personalsituationen inom Kustbevakningen är ansträngd och myndigheten har under året inte nått målsättningarna avseende lägstanivå på antal fartyg som ska vara i drift dygnet runt, året om. Åtgärder, med bland annat omfördelning av besättningar och ett ökat utnyttjande av kustbevakningsflyget, har under året vidtagits för att motverka effekterna av personalbristerna. Kvarstående sårbarheter ses som störst på Norrlandskusten, runt Gotland och i våra stora insjöar. Vid större miljöräddningsoperationer är även uthålligheten en utmaning, och beroendet av resursförstärkningar från internationella samarbetspartners stort.

När de gäller Väner, Vättern och Mälaren bedömer Kustbevakningen att det finns en förändrad hotbild som gör att det finns en brist i dimensioneringen i beredskapen för insjöarna. Med anledningen av detta ser Kustbevakningen att det finns behov av att se över miljöräddningsförmåga och beredskap i insjöar, och under 2019 har en utredning påbörjats för Vättern.

Sjöräddning och övrig räddningstjänst till sjöss

Kustbevakningen har under året medverkat med en eller flera enheter i ca 30 procent av alla sjöräddningar i Sverige, och därigenom bidragit till ökad sjösäkerhet, att människoliv kunnat räddas och att personskador kunnat begränsas. Kustbevakningen har även deltagit i internationell samverkan och övningsverksamhet för stärkt förmåga.

Tillsyns- och kontrollverksamhet

Inom sjöövervakningsverksamheten bedriver Kustbevakningen tillsyns- och kontrollverksamhet inom en rad områden.

Inom fiskeritillsynen har 232 inspektioner till sjöss genomförts för olika fiskerier, och i samband med pådrag har riktade informationsinsatser genomförts. Kustbevakningen har också genomfört 101 verksamhetsdagar inom ramen för det europeiska samarbetet inom fiskerikontroller. Glädjande har alla indikatorer på regelefterlevnad stadigt förbättrats sedan 2016 vilket bidrar till ett långsiktigt hållbart fiske och att förekomsten av illegalt fiske minskar.

När det gäller kontroller av farligt gods genomför Kustbevakningen dessa i hamnar, med fokus på de som har störst flöde av lastbärare. Målsättningen enligt tillsynsplanen är att

kontrollera 0,3 promille av all lastbärare. Under 2019 uppnåddes 82 procent av målet. Vid kontrollerna uppvisade närmare 40 procent av lastbärarna brister. Detta utfall är problematiskt då det indikerar en hög risknivå. För att nå målen framöver, beslutade myndigheten under året att tolv nya farligt godsinspektörer ska utbildas, vilket kommer att medföra en omprioritering av verksamhetstimmar.

I arbetet med tullkontroller har Kustbevakningen under året genomfört kontrollvisitationer på 500 fartyg. Ökat fokus på gränskontroller av fritidsbåtstrafiken har gett synergieffekter för tullkontrollerna. Ett större beslag gjordes i januari i Öresund, där Kustbevakningen tillsammans med Polismyndigheten och Tullverket beslagtogs sammanlagt 37 kg narkotika. I juni 2019 beslagtogs Kustbevakningen 1,6 miljoner cigaretter ombord på en segelbåt utanför Nynäshamn.

Lagen om en promillegräns till sjöss infördes för snart tio år sedan. Under året har Kustbevakningen fortsatt haft fokus på nykterhetskontroller i både fritids- och yrkessjöfarten och genomfört 3 500 kontroller. Genomförda fartkontroller har resulterat i 445 ordningsförelägganden.

Avseende gränskontroller har antalet ombordinspektioner på handelsfartyg stadigt ökat de senaste tre åren och 2019 gjordes 770 inspektioner. Gränspolis i Stockholm ingår tillsammans med Kustbevakningen och Tullverket i gränsplaneringsrådet där gemensamma insatser planeras. Samverkan har under året varit omfattande, främst inom gränskontroll som en följd av Schengeninspektionen, men också kopplat till den nya Frontexförordningen som trädde i kraft den 4 december 2019.

Internationellt gränsskyddssamarbete

Genom utveckling av det europeiska gränsskyddssamarbetet inom ramen för den europeiska gräns- och kustbevakningsbyrån Frontex, står Kustbevakningen inför ett utökat och mer komplext uppdrag. Under 2019 har myndigheten påbörjat arbetet med att analysera vilka konsekvenser avseende krav på förmåga och ianspråktagande av resurser, som den nya förordningen kan komma att få för Kustbevakningen på kort och medellång sikt.

Under november månad bidrog Kustbevakningen med flyg över Medelhavet i operation Poseidon, på uppdrag av Frontex. Syftet med deltagandet var att bistå grekiska myndigheter med gränskontroll till sjöss, samt förmåga till sjöräddning för att rädda liv till sjöss. Genom flygövervakningsarbetet var Kustbevakningen en av aktörerna som bidrog till att operation Poseidon resulterade i att 214 människor kunde undsättas.

Utökade befogenheter

Kustbevakningslagen trädde i kraft den 1 april 2019. Den nya lagen innebär utökade befogenheter och ett större ansvar för brottsbekämpning och ordningshållning. Att utbilda samtlig operativ personal i den nya kustbevakningslagen, har varit ett stort fokus.

Myndigheten har genom de nya befogenheterna getts möjlighet att leda förundersökning gällande större delen av de brott som myndigheten ingriper mot. I och med detta har myndigheten även möjlighet att bedriva hela brottsutredningen innan den slutredovisas till åklagare. Detta har skapat färre överlämningar, kortare handläggningstider och förutsättningar för ökad lagföring genom att ärendena bedrivs av personal med kompetens inom den maritima miljön där ärendena också är initierade.

Totalförsvaret och krisberedskap

Kustbevakningen har, i linje med planeringsinriktningen för det civila försvaret, analyserat åtgärdsbehovet och påbörjat åtgärder för att säkerställa myndighetens och därmed samhällets totalförsvarsförmåga. Åtgärdsområdena inkluderar kontinuitetsåtgärder, kompetenshöjande åtgärder, informations- och cyberförsvaret, psykologiskt försvar samt försörjningsberedskap.

Kustbevakningen och Försvarsmakten har den 16 december 2019 träffat en överenskommelse avseende utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten. Överenskommelsen gäller för perioden 2020-2022 och utgör en viktig komponent för att klargöra Kustbevakningens uppdrag under höjd beredskap och i krig.



4. Räddningstjänst

Statlig räddningstjänst är fördelad på flera myndigheter och Kustbevakningen har huvudansvaret för miljöräddningstjänst till sjöss, i syfte att begränsa konsekvenserna av olyckor och utsläpp². Kustbevakningen har även beredskap för och deltar, på begäran av räddningsledare, i sjöräddningstjänst och annan räddningstjänst. Kustbevakningen ska därigenom bidra till ökad sjösäkerhet, att människoliv räddas, att personskador begränsas och att konsekvenserna för egendom och miljö minskas³.

4.1 Miljöräddningstjänst till sjöss

Den statliga miljöräddningstjänst som Kustbevakningen ansvarar för definieras i 4 kap. 5 § lagen om skydd mot olyckor. Inom Sveriges sjöterritorium och inom Sveriges ekonomiska zon ansvarar Kustbevakningen för räddningstjänst, när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet eller det föreligger en överhängande fara för detta. Vad som nu sagts gäller inte vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar än Väner, Vättern och Mälaren.

4.1.1 Förmåga att bekämpa oljeutsläpp

Återrapporteringskrav enligt regleringsbrev:

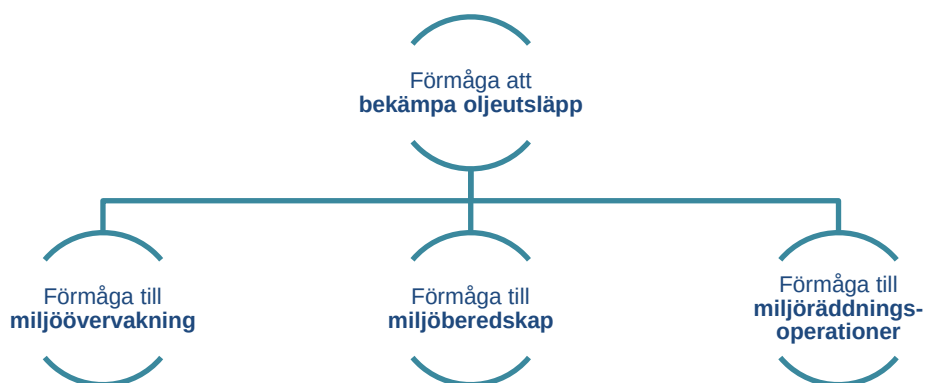
Kustbevakningen ska analysera sin förmåga att bekämpa oljeutsläpp med hänsyn tagen både till nationella och internationella resurser.

Åter-
rapporterings-
krav

Kustbevakningens analys och bedömning

Med olja avses olika typer av olja och myndighetens uppdrag begränsas inte till exempelvis mineraloljor. På en övergripande nivå kan myndighetens förmåga att bekämpa oljeutsläpp ses som resultatet av tre delförmågor:

- Förmåga att **miljöövervaka** för att kunna upptäcka oljeutsläpp.
- Förmåga att upprätthålla **miljöberedskap** för att kunna påbörja en miljöräddningsoperation och snabbt ta sig till utsläppet.
- Förmåga att genomföra **miljöräddningsoperationer** och effektivt ta upp oljan ur vattnet.



² 4§ förordningen (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen.

³³ 11§ förordningen (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen.

Myndighetens bedömning av förmågan att bekämpa oljeutsläpp baseras på en analys av de tre delförmågorna. Analysen presenteras i kommande avsnitt och under varje delförmåga beskrivs förmågemålsättningar, resurser, indikatorer och utfall under året.

Baserat på analysen anser Kustbevakningen att den övergripande förmågan att bekämpa oljeutsläpp som bedöms kunna inträffa inom vårt ansvarsområde är begränsad. Vissa utmaningar och brister i förhållande till förmågan kan konstateras. Den materiella statusen är relativt god, men flera miljöskyddsfartyg börjar nå den ålder att ersättningsfartyg behöver anskaffas inom kommande tioårsperiod. Antalet miljöskyddsfartyg är få i förhållande till Sveriges långa kust och ökat antal sjötransporter innebär även att riskerna för olyckor och utsläpp ökar. På vissa kustområden, framförallt på norrlandskusten och i våra stora insjöar, har myndigheten svårigheter att upprätthålla en tillräckligt god beredskap.

Personalsituationen inom Kustbevakningen är ansträngd och myndigheten har under året inte mött målsättningarna avseende lägstanivå på antal fartyg som ska vara i drift dygnet runt, året om. Uthålligheten och redundansen inom Kustbevakningen avseende personaltillgång vid en större miljöräddningsoperation är idag bristfällig.

Miljöövervakning

Målet för Kustbevakningens miljöövervakning av svenskt sjöterritorium och svensk ekonomisk zon är att kunna⁴:

- upptäcka och konstatera oljeutsläpp och utsläpp av andra ämnen med liknande utspridningsegenskaper snarast, dock senast 24 timmar efter det att utsläppet ägt rum.
- identifiera och dokumentera fartyg som släpper ut olja.
- bearbeta och snabbast möjligt överföra tillgänglig information till Kustbevakningens ledningscentral eller operativa enheter.
- följa utsläppets förflyttning.

Upptäcka och konstatera utsläpp

Kustbevakningen genomför övervakning främst av prioriterade områden till sjöss med både sjögående och luftburna enheter. Den stora yttäckande insatsen görs av flyget. Under 2019 genomförde Kustbevakningen 2319 timmar flygövervakning (2450 timmar 2018). Flygövervakning har genomförts längs hela den svenska kusten och över Väner, Vättern och Mälaren i syfte att tidigt upptäcka utsläpp som kräver insats. Med hjälp av flygövervakning konstaterades under året 86 utsläpp (107 utsläpp 2018).

Utöver myndighetens egen flygövervakning genomförs gemensam sådan av parterna i enlighet med de internationella samarbetsavtalen (HELCOM, Bonn- och Köpenhamnsavtalet). Detta stärker ytterligare övervakningskapaciteten och därmed förmågan att detektera utsläpp.

Inom informationstjänst och sjöövervakning erbjuder Europeiska sjösäkerhetsbyrån, EMSA, stödfunktionen CleanSeaNet (CSN), en oljeutsläpps- och fartygstjänst baserad på satellitbilder. CSN-tjänsten är baserad på regelbunden beställning av satellitbilder vilket dag som natt ger övergripande täckning av marinområden oberoende av dimma och molntäcke. Den information som hämtats innefattar bland annat spillplats, spillområde och längd, konfidensnivå för detektering och stödinformation om den potentiella källan till spillningen.

⁴ Kustbevakningens räddningstjänstplan 2019, dnr 2019-599

Under 2019 tog Kustbevakningen emot sammanlagt 881 satellitbilder, jämfört med 652 bilder under 2018 och 561 bilder under 2017. Ökningen beror bl.a. på att man under 2019 ändrat satellitbeställningsförfarandet till att numera vara en prenumeration på alla bilder som berör Kustbevakningens responsområde, samt att fler satelliter är tillgängliga för utsläppsdetektering i EMSAs system. Av mottagna bilder visade 138 någon form av indikering på utsläpp. Många av indikationerna visar sig dock vid kontroll vara annat än utsläpp, såsom algbloomning eller strömfåror.

Trots god samlad teknisk förmåga påverkas möjligheterna att upptäcka utsläpp av en mängd faktorer. Väderförhållanden såsom dimma, mörker och våghöjd försvårar upptäckt. Vidare har olika typer av oljor olika sammansättningar och densitet. Oljans egenskaper påverkar hur snabbt den dunstar från ytan, blandas ut i vattnet eller sjunker ner under ytan. När detta skett kan oljan inte upptäckas visuellt eller med radar. Nya typer av olja, så kallade hybridoljor, kan också reflektera ljus annorlunda än tjockolja. Hur oljan reflekterar ljus är ett ingångsvärde för att volymuppskatta ett utsläpp, varpå detta försvåras för vissa typer av hybridoljor. Det finns därför sannolikt utsläpp som Kustbevakningen inte upptäcker eller riskerar att volymunderskatta. Myndighetens bedömning är dock att den sammantagna förmågan är god och att sannolikheten är låg för att större oljeutsläpp undgår detektering.

Identifiera och dokumentera fartyg som släpper ut olja

Med hjälp av Kustbevakningens sjöövervakningssystem Sjöbasis och driftprognosprogrammet Seatrack Web kan sökning ske av vilka fartyg som passerat aktuellt område och misstänkta fartyg väljas ut. Prognoserna är dock just prognoser, om än goda, och i stora farleder passerar stora mängder fartyg. Att identifiera utsläppskällan till ett oljeutsläpp kan således vara både svårt och tidsödande, och i många fall kan Kustbevakningen inte koppla identifierade utsläpp till en utsläppskälla.



Bearbeta och överföra information

Under 2019 har två driftstörningar avseende IT-infrastruktur i ledningscentralen inträffat. Myndigheten bedömer dock att förmågan till informationsbearbetning och informationsöverföring till ledningscentral varit tillfredsställande.

Följa ett utsläpps förflyttning

Kustbevakningsflyget är myndighetens viktigaste verktyg för att kartera ett upptäckt utsläpp och dirigera enheter för bekämpning. Utöver detta har Kustbevakningen möjlighet att följa ett utsläpps rörelser via EMSAs satellitbilder.

Kustbevakningens primära metod för att prognostisera hur olja från ett utsläpp kommer att förflytta sig är Seatrack Web. Seatrack Web är ett webbaserat verktyg som tillhandshålls av SMHI. Systemet används för att animera hur strömmar, vindar och isläggning ändras timme för timme och hur oljan kommer att förändras och driva. På så sätt kan saneringsinsatser planeras och underlättas både ute till havs och längs den kuststräcka som riskerar att drabbas. Bedömningen är att prognoserna via SMHI har god tillförlitlighet.

Prognoserna kan idag projiceras i Kustbevakningens system för sjöövervakning, Sjöbasis, vilket gör att kustbevakningen enkelt och snabbt kan dela informationen mellan enheter. Att projicera prognosen i Sjöbasis gör det också enklare att se om mindre, lokala strömmar eller andra förhållanden kan påverka prognosen.

Samlad delförmågebedömning avseende miljöövervakning

Kustbevakningen bedömer att myndighetens egen miljöövervakning, i kombination med internationellt samarbete, satellitbilder via CSN och driftsprognosverktyg ger en tillfredsställande och effektiv miljöövervakning.



Miljöberedskap

För att kunna agera vid ett oljeutsläpp krävs en hög miljöberedskap.

En olja som ligger i vattnet påverkar miljön negativt på flera sätt, varför det är viktigt att agera fort. Att snabbt hinna fram till ett utsläpp är också önskvärt då oljeupptagning till sjöss är betydligt effektivare med hänsyn till tidsåtgång och kostnad än om oljan hamnar på land och måste omhändertas där.

Målsättningar

Kustbevakningens mål är att vara framme vid olycksplatsen med en enhet (fartyg eller flyg) inom *fyra timmar för att skapa en lägesbild*, samt inom *åtta timmar med en enhet som kan påbörja bekämpningsåtgärder*. Under årets sammanlagt 57 oljeräddningsoperationer har vi uppfyllt målen till 79 procent vilket inte är tillfredsställande. Vid 12 tillfällen har vi inte klarat tidsmålen. Vid fem av dessa fick myndigheten hjälp av kommunal räddningstjänst eller sjöräddningssällskapet, som var på plats inom fyra timmar för att skapa lägesbild.

Förmågan att ta sig till utsläppsplatsen inom målsatta tider påverkas av:

- förmågan att påbörja miljöräddningsoperationer
- att Kustbevakningens enheter geografiskt finns tillräckligt nära
- enheternas tekniska tillgänglighet
- personella resurser och tillgänglighet

Förmåga att påbörja miljöräddningsoperationer

Då det gäller förmågan att påbörja och leda miljöräddningsoperationer är myndighetens förmåga dimensionerad för att klara av två parallella operationer samtidigt.

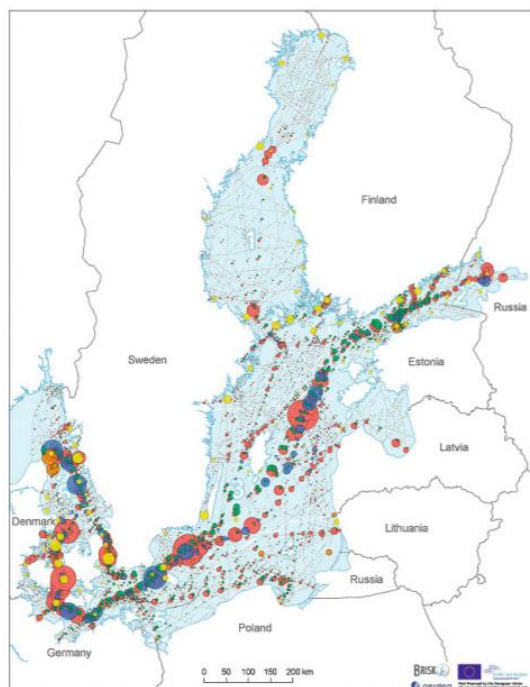
Kustbevakningens dagliga operativa verksamhet styrs av ledningscentralen i Göteborg. Den är bemannad dygnet runt och har ständig beredskap för miljöräddningstjänst.

I Kustbevakningen finns dygnet runt en TiB (Tjänsteman i beredskap och en Operativ beredskapshavare (OBH) som har beredskap dygnet runt. Tillräcklig mängd personal ska även finnas i tjänst för att kunna bilda stab med förmåga att bemanna samtliga stabsfunktioner, vilket uppfyllts under året. Under sommarmånaderna, då många har semester, lades särskild vikt vid att säkerställa att samtliga stabsfunktioner var bemannade.

Geografisk placering och bemanning

Avseende den geografiska placeringen och bemanningen av Kustbevakningens stationer och enheter, syftar denna till att säkerställa att myndigheten har sina resurser där de bedöms göra störst nytta. Utgångspunkten är Kustbevakningens egen resurs- och riskanalys för den totala verksamheten samt HELCOMs s.k BRISK⁵-analys av var risken för oljeutsläpp runt Sverige är som störst. Slutsatserna har resulterat i myndighetens placerings- och bemanningskoncept ”Bemanning och plattformar i balans” BPiB), som senast reviderades 2015.

⁵ Sverige deltar i EU:s Östersjöprojekt BRISK – Sub-regional risk of spill of oil and hazardous substances in the Baltic Sea. Projektet täcker alla maritima regioner i Östersjön och Kustbevakningen leder det svenska arbetet. För karta, se https://helcom.fi/wp-content/uploads/2019/08/BRISK-BRISK-RU_SummaryPublication_spill_of_oil.pdf



The risk of oil spills.
(tonnes/year)



- Groundings
- Collisions at intersections
- Overtaking and head-on collisions
- Collisions with fixed objects and spills from offshore platforms, terminals, bunkering and STS operations
- Illegal spills



*BRISK-karta till vänster och
Kustbevakningens geografiska
placeringar till höger*

Givet att Kustbevakningen inte kan täcka hela Sveriges kust vid alla tidpunkter bedömer myndigheten att den nuvarande placeringen av stationer och enheter svarar mot en välgrundad riskbedömning. Om ett oljeutsläpp skulle ske i områden där den bedömda risken för utsläpp är låg finns dock risk för att myndigheten inte kan upprätthålla målsatta inställelsetider. Risken ses som störst längst Norrlandskusten. För stationerna i Umeå, Örnsköldsvik och Hudiksvall finns även en sårbarhet sett till antalet kustbevakningstjänstemän. Stationen på Gotland ses också i behov av förstärkning. KBV002 som är grundplacerad där får uppdrag över stora ytor och är inte specifikt kopplad till Gotland då hon tjänstgör. Utöver KBV002 har vi endast en besättning till annat fartyg, KBV047, vilket gör att det periodvis bedöms finnas brister i förmågan att leverera en betryggande övervakningsförmåga.

Avseende Vätern, Vättern och Mälaren bedömer Kustbevakningen att det finns en förändrad hotbild som gör att det finns en brist i dimensioneringen i beredskapen för insjöarna. Nya typer av fartygsbränsle samt överföring av godstransport från väg- och järnväg till sjöfart kräver en ny analys av förmåga att förbygga, motstå och hantera olyckor. Insjöarna är mycket känsliga då de utgör viktiga råvattentäkter för en stor del av Sveriges befolkning och en olycka där olja eller andra skadliga ämnen kommer ut i ett vattenskyddsområde kan få stora konsekvenser. Med anledningen av detta anser Kustbevakningen att det finns behov av att se över miljöräddningsförmåga och beredskap i insjöar.

Under 2019 har Kustbevakningen påbörjat en utredning avseende förmågan till miljöräddningstjänst i Vättern. Utredningen omfattar framtagna risk och sårbarhetsanalys, beskrivning av befintlig förmåga och behov och ska ligga till grund för Kustbevakningens beredskapsplanering. Utredningen kommer att beröra även andra

aktörer och deras förmåga att hantera ett utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen. Kustbevakningen samarbetar med länsstyrelsen, kommuner och andra organisationer för att gemensamt identifiera risker, få en samlad bild över den totala förmågan till miljöräddning och kunna planerara en adekvat beredskap.

Planering och upprätthållande av stomplan

Inom ramen för BPiB finns fem fastställda operationsområden. Utifrån dessa områden och löpande riskanalyser planeras den operativa verksamheten i en årlig stomplan. Stomplanen bygger på beslutad operativ planering och prioritering⁶, vilken styr och målsätter var och med vilka enheter som verksamhet till sjöss ska bedrivas. Denna planering har en mer avgörande betydelse för beredskapsförmågan än stationernas placering.

Förmågan att upprätthålla stomplanen avgörs främst av enheternas tekniska tillgänglighet samt den personella tillgängligheten. Stomplanen bygger på att året om ha fem miljöskyddsenheter ute, samt en till två av Kustbevakningens tre största fartyg i 00-serien. Stomplanen innehåller även att det ska ske ett flygpass per dag,

Stomplansuppföljningen för 2019 visar att den upprätthållits till 88 procent för miljöenheterna och 95 procent för 00-serien. Kustbevakningen har vid totalt 42 dygn haft fyra av fem planerade miljöenheter ute och under elva dygn haft för få 00-fartyg ute, varav ett dygn utan något 00-fartyg alls. Anledningen till att stomplanen inte upprätthållits beror främst på personalbrist.

Kustbevakningen har hanterat bristerna i beredskapen genom en kombination av åtgärder, för att begränsa konsekvenserna. Vid vissa fall har myndigheten valt att ha besättningar i beredskap i hemmet med en inställelsetid på två timmar. Andra dygn har bedömningen gjorts att då övervakningsfartyg och/eller 00-fartyg funnits operativa i aktuellt område, samt att övriga operativa enheter styrts så de inte varit allt för långt ifrån området där det uppstått ett tapp, har miljöberedskapen kunnat upprätthållas utan övriga insatser. Det har också varit möjligt att i händelse av miljöolycka flytta besättningar från vissa operativa enheter för att istället bemanna fartyg som till följd av personalbrist inte lämnat kaj. Kustbevakningen har även nyttjat sina flygresurser för att göra överflygningar i större utsträckning i det område där miljötäckningen varit.

Personella resurser och deras tillgänglighet

Under året har 21 nya kustuppsyningsmän kommit ut i verksamheten. Detta har dock inte medfört någon förstärkning till kärnverksamheten utan har täckt upp för pensionsavgångar, andra avgångar samt intern rörlighet från kärnverksamhet till stöd och ledning. Totalt uppgår antalet vakanser inom den operativa kärnverksamheten till 17 tjänster, vilket motsvarar drygt 3 procent.

Kustbevakningen bedömer att det operativa personalläget till följd av en rad samverkande faktorer är satt under ökande press.

Föräldraledigheter gav under året ett bortfall motsvarande 27 årsarbetskrafter. Då myndigheten är liten och geografiskt spridd är varje resurs viktig och ett bortfall får genomslag i verksamheten. Sedan 2010 är det en ökning i årsarbetskrafter från tre till fem procent av det totala antalet anställda i kärnverksamheten. Myndigheten ser positivt på föräldraledighet men ur ett resursperspektiv ger det negativa konsekvenser då det konstanta bortfallet av personal ökar. Detta medför att Kustbevakningen löpande kan

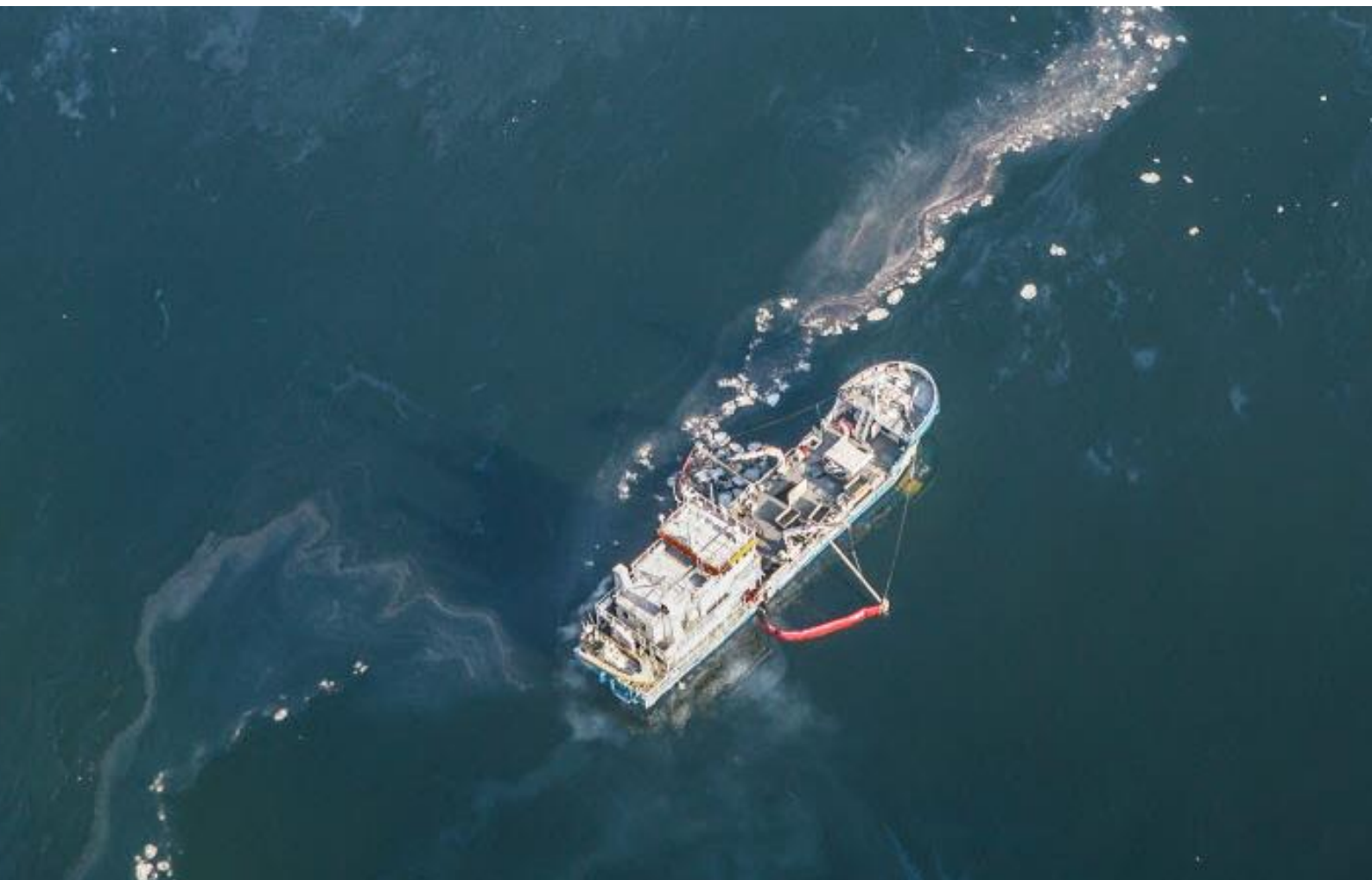
⁶ Operativ planering och prioritering, version 1.3, dnr 2019-1859.

behöva utbilda fler kustbevakningstjänstemän för att säkra en oförändrad personell tillgänglighet.

Över tid bedömer myndigheten även att behovet av insatser för att säkra kompetens- och behörighetskrav ökat givet ett bredare uppdrag och krav på mer specialiserade kompetenser. Krav på säkerhetsbesättning på fartygen och närvaro av specifika befattningar för att kunna bemanna fartygen skapar också en sårbarhet, även vid små personalbortfall. Givet myndighetens geografiska spridning är det även utmanande att täcka ett bortfall på en viss station med en resurs från en annan del av landet.

Under 2019 resulterade den stora utbildningsinsatsen kopplad till den nya kustbevakningslagen, där samtliga drygt 500 medarbetare i den operativa personalen utbildats under flera dagar, i en märkbar ansträngning för organisationen. Myndigheten har, trots belastningarna, aktivt arbetat för att få ner övertidsuttaget och under 2019 har uttaget, exklusive nödfallsövertid, minskat med 29 procent. Uttaget uppgick under året till 23 621 timmar, vilket motsvarar drygt 9 årsarbetskrafter. Kustbevakningen konstaterar att det inte över tid är en önskvärd lösning att täcka luckor i vår beredskap genom ett konstant övertidsuttag. Detta bör istället lösas inom ramen för den ordinarie bemanningen.

Givet den nya Frontexförordningen om gränsbevakning inom EU som trädde i kraft 4 december 2019, ser Kustbevakningen en ökad risk för personalbrister som kan påverka miljöberedskapsförmågan, om svenska kustbevakare på längre eller kortare kommanderingar flyttas över till Frontexorganisationen. Då myndigheten utbildar sin egen personal och utbildningstiden är två år, arbetar myndigheten aktivt med att skatta framtida brister för att kunna planera utbildningar med god framförhållning. Detta blir särskilt viktigt då kustbevakningen har en låg personalomsättning och återrekrytering av kustbevakare inte är en framkomlig strategi för att fylla behoven.



Enheternas tekniska tillgänglighet

Den tekniska tillgängligheten för miljöskyddsfartygen har under året legat på 94,2 vilket bedöms som tillfredsställande. Kustbevakningsflyget har genomfört planerade flygningar med en uppdragsnoggrannhet nära 100 procent. För ytterligare information om enheternas tekniska tillgänglighet se avsnitt 9.1.5.

Samlad delförmågebedömning avseende miljöberedskap

Kustbevakningens miljöräddningsberedskap har under året kunnat upprätthållas under ansträngning, och med brister inom utpekade delar av våra operationsområden.

Miljöräddningsoperationer

Under året inkom 243 miljöräddningslarm till Kustbevakningen, vilket ligger ungefär i nivå med föregående år (258 larm). Av dessa larm ledde 57 till en miljöskyddsoperation, ett fåtal fler än 2018. Samtliga operationer gällde oljeutsläpp eller risk för oljeutsläpp. Under 2019 har dock utsläppen som lett till en operation varit mindre sett till volym, och året kan betecknas som relativt lugnt ut miljöräddningsperspektiv.

Tabell 1

Miljöräddningsoperationer	2019	2018	2017	2016	2015
Oljeskyddsoperationer	57	52	27	34	34
Kemikalieskyddsoperationer	0	0	0	0	6
Summa	57	52	27	34	40

Källa: Specifik verksamhetskod för varje operation samt räddningsledarrapport.

Anmärkning: Inkluderar operationer där olyckan inte har förorsakat något utsläpp (genom förebyggande åtgärder som till exempel läktring av olja från en haverist eller omfördelning av olja till säker plats ombord på haverist).

Att genomföra en miljöskyddsoperation är en komplex uppgift som ställer höga krav på personalen. Faktorer som koncentrationen av oljan, väder och vind vid händelsen, vart händelsen inträffar och typen av olja som är utsläppt skapar unika förutsättningar för varje operation. Givet denna komplexa verklighet, med en mängd variabler som för varje operation ser olika ut, finns ett antal faktorer som påverkar Kustbevakningens övergripande förmåga att bedriva framgångsrika oljeskyddsoperationer. Faktorererna beskrivs och kommenteras i avsnitten nedan. Ingen viktning görs dock av faktorernas betydelse för den totala förmågan. Fokus ligger på att hålla en stabil nivå inom samtliga områden för att säkerställa att myndigheten kan möta de varierande utmaningar den ställs inför.

Ledning av miljöräddningsoperationer

Syftet med ledning av miljöräddningstjänsten är att säkerställa att tillgängliga resurser utnyttjas på bästa sätt. Ledningsbehovet skiftar alltefter uppgift och resurser men ledningsprocessen är alltid densamma, nämligen att kontinuerligt planera, genomföra samt följa upp verksamheten. Vid behov av internationell assistans etableras en ledningsstruktur enligt berört avtal.

Under året har 11 nya räddningsledare utbildats för att förstärka myndighetens förmåga. Befintliga räddningsledare deltar regelbundet i övningar samt har både utbildningsdagar och erfarenhetsutbyte för att bibehålla en god förmåga och dra nytta av varandras erfarenheter och kunskaper.

Kustbevakningens kompetens inom stabsmetodik och förmåga att leda och arbeta i stab har genom operations- och övningsutvärderingar sedan ett antal år tillbaka identifierats som ett utvecklingsområde. Utvecklingsbehovet omfattar såväl uthålligheten i form av

antal personer som kan ingå i stabsfunktioner, som kompetensnivån hos dessa. Under de senaste åren har myndigheten satsat särskilt på utbildningsinsatser och under 2019 har ett sextiofem personer utbildats i stabsmetodik. Bedömningen från övnings- och operationsutvärderingar är att kompetensen ökat men att det fortsatt finns behov av nivåhöjande insatser.

Metodutvecklingsavdelningen har identifierat ett behov av utökade och tydligare beskrivningar och instruktioner för varje enskild stabsfunktion, vilket kommer att inarbetas i kommande versioner av myndighetens räddningstjänstplan. Under året har en resurslista med utbildad personal framarbetats för att kunna bemanna de olika funktionerna i staben med nationellt deltagande från myndighetens större kontor i Karlskrona, Göteborg och Stockholm. Målet är att stärka Kustbevakningens förmåga att verka under en kris och att leda två större räddningsoperationer parallellt. Sammantaget ses förmågan till ledning som ansträngd.

Metodik och materiel

Kustbevakningen bedriver en verksamhet som är beroende av effektiva metoder och tillgången till rätt materiel och utrustning för att genomföra uppdraget. Att beskriva den tekniska kapaciteten till oljebekämpning är utmanande. Teoretiskt kan förmågan att bekämpa ett oljeutsläpp beräknas utifrån kapaciteten för den utrustning som används, men under verkliga förhållanden ser den faktiska förmågan oftast helt annorlunda ut.

Uppptagningsprincipen för oljeupptagare bygger på att oljan flyter på vattenytan och därifrån kan samlas in och pumpas till tankar ombord på fartygen eller till andra flytande behållare. Är oljans densitet nära eller över vattnets densitet kan oljan komma att röra sig under vattenytan och möjligheten att använda upptagare och hitta oljan minskar. Utrustningen som används för oljeupptagning har också större kapacitet ju tjockare lager olja som ligger på vattenytan. Desto längre tid oljan ligger i vattnet desto mer kommer den att flyta ut och bilda ett tunnare lager och kapaciteten hos utrustningen kommer således att minska.

Olika oljor har dessutom olika egenskaper som påverkar hur de beter sig när de kommer ut i vattnet. Lättare oljor kommer snabbare att förångas till luften och dispergeras i vattenvolymen vilket gör att de inte kan hindras från att spridas i miljön. Tjocka oljor är mer stabila och kan komma att ligga kvar på ytan längre vilket bättre möjliggör upptagning. Dock är de mycket svårare att pumpa vidare från upptagare till tankar på grund av den höga viskositeten. Olja som ligger i vattnet kommer också att blanda sig med vatten och bilda en mousse vilken beroende på olja, kan ha 3-4 ggr så stor volym som den ursprungliga oljan.

Kustbevakningen har teoretiska modeller på kapaciteten för oljebekämpning på olika platser inom sitt ansvarsområde. Den teoretiska kapaciteten på fasta system på fartyg uppgår till ca 1870 ton/h och lösa upptagare till ca 675 ton/h. (Dessa är dock utspridda efter hela Sveriges kust och kommer inte samtidigt att kunna användas till ett och samma utsläpp.) Utifrån dessa modeller är Kustbevakningens fartyg placerade för att ha tillräcklig kapacitet kopplad mot riskbilden i operationsområdena för att kunna hantera ett utsläpp.

För att begränsa skadan efter ett utsläpp finns även länsor, som bildar en barriär i vattnet för att kunna begränsa spridningen eller skydda ett visst område från olja. Dessa bidrar inte med direkt kapacitet att plocka upp olja men kan användas för att samla ihop olja och koncentrera denna för att öka kapaciteten hos upptagare. De kan också användas för att minska miljöpåverkan genom att styra olja bort från känsliga eller svårsanerade stränder vilket minska miljöpåverkan men inte kan mätas lika enkelt som faktiskt upptagen olja.

För att stärka förmågan i miljöräddningsoperationer har avtal tecknats och ett nytt system av länsor beställts för att begränsa spridning av olja på vatten. Det första systemet av totalt fyra levereras under 2020 och ersätter äldre liknade länssystem.

Kustbevakningens förstärkningsresurser (miljöräddningsmateriel) på förråd består av utrustning för att begränsa spridning samt läktrings- och upptagningsutrustning. Kustbevakningen har i uppdrag att förrådshålla förstärkningsmateriel från MSB vilket även är resurser vid behov. Kustbevakningens rikstäckande transportavtal säkerställer myndighetens förmåga att transportera utrustning från förråd till basplats. Miljöskyddsförråd utrustning och materiel på miljöskyddsfartygen samt tre mobila basplatssystem ger god teknisk uthållighet under miljöräddningsoperationer.

En viktig förändring i riskbilden som Kustbevakningen bedömer kommer att påverka förmågebedömningen samt framtida metodutvecklings- och materielbehov är den ökade användningen av så kallade hybridoljor.

Ändrade internationella regler om reducerad svavelhalt i fartygsbränsle träder i kraft 1 januari 2020. Reglerna innebär att sjöfarten är tvungen att sänka svavelutsläppen och övergå till en annan typ av fartygsbränsle. Dessa nya typer av fartygsbränsle kallas med ett samlingsnamn för hybridoljor. Det finns ett stort antal hybridoljor som, beroende på sammansättning och tillsatser, kan bete sig olika i vatten. Detta kan medföra att den teknik och de metoder som krävs för att ta upp traditionell tjockolja ut vatten endast delvis eller inte alls är applicerbar vid utsläpp av hybridoljor. Kustbevakningen arbetar därför aktivt för att få en tydligare bild av problematiken och möjliga lösningar. Under 2019 har myndigheten påbörjat en studie vars syfte är att utvärdera befintliga upptagare och deras kapacitet att ta upp hybridolja. Testerna kommer att göras under 2020 och omfatta pratiska tester i salt, bräckt och sött vatten. Inom den nationella studien samarbetar Kustbevakningen med Chalmers, Göteborgs universitet och företaget SSPA.

Kustbevakningen har under 2019 även tecknat en överenskommelse om deltagande i det internationella projektet IMAROS (Improving response capacities and understanding the environmental impacts of new generation low sulphur MARine fuel Oil Spills). Förutom Norge och Sverige kommer Danmark, Frankrike, Malta och Belgien ingå i arbetsgruppen. EU har beviljat ansökan och projektet startar 1 januari 2020.

Givet den nuvarande risksituationen avseende oljeutsläpp bedömer Kustbevakningen att myndighetens metodstöd och materiella förmåga är tillfredsställande.

Fartygs- och flygresurser

Kustbevakningen har ett stort antal fartyg med olika förmågor samt miljöskyddsmateriel för att omhänderta myndighetens uppgifter. För att behålla fartyg och miljöskyddsmateriels förmåga, tillgänglighet och säkerhet behöver den ständigt underhållas, modifieras och ersättas.

Under 2019 påbörjades ett antal större modifierings- och ersättningsprojekt. Bland annat tecknades avtal för att under 2020 modernisera och modifiera KBV 181 och därmed utveckla förmågan till oljeupptagning på vatten och is. Vidare har en förstudie genomförts och upphandlingsunderlag bearbetats för att säkra förmågan hos fem äldre miljöskyddsfartyg i ytterligare 10 år. Fartygen planeras för åtgärder på varv under 2020 till 2022.

Myndigheten startade även en förstudie för förmågebeskrivning av de fartyg som ska ersätta Kustbevakningens övervakningsfartyg i KBV 301-serien. Förstudien avslutas under 2020 och därefter fattas beslut om start av anskaffningsprojekt.

Som all materiel måste myndighetens fartyg och utrustning underhållas. Detta görs enligt myndighetens underhållsplan. I planeringen ingår att vidta åtgärder för att tillse att andra, både egna och internationella, resurser är tillgängliga för att hantera kapacitetsbortfallet.

Personell kompetens

Vid en miljöräddningsoperation är personalen den viktigaste resursen. För att enheterna ska kunna verka över tid under en operation behöver driftbesättningen förstärkas för att säkerställa ordinarie drift av fartyg i samband med operation.

Under 2019 har Kustbevakningen kunnat hålla bemanningen uppe för att på ett tillfredsställande sätt lösa de operationer som inletts. 2019 har dock varit ett år utan större oljeräddningsoperationer. Den större operationen Makassar Highway, som inträffade i augusti 2018, genomfördes med ett mycket stort övertidsuttag och svårigheter att hålla vilotider, vilket indikerar brister i förmågan att vara effektiva, säkra och uthålliga vid mer omfattande utsläpp.

Den operativa personalens kompetens för att bekämpa oljeutsläpp bedöms som mycket god. Under 2019 färdigställdes utvärderingen av operation Makassar Highway som visar ett gott utfall trots en komplex och omfattande operation. En annan operation under 2019 som påvisar kompetensen och förmågan till innovativt tänkande för att lösa en komplex situation är operation Finnbirch.

” Fartyget Finnbirch sjönk öster om Öland år 2006 på 82 m djup och innehöll vid förlisningen 540 kubikmeter olja. Strax innan jul 2018 upptäcktes att hon börjat läcka olja, utan tecken på avstannande. Via myndighetens havs-övervakning kunde utläppet följas och arbetet med att uppfinna en lösning på det svåra problemet påbörjades. För att bekämpa utsläppet uppfann Kustbevakningen en speciallösning där en slags container placerades på ytan för att både tömma och samla upp oljan som läckte ut från vraket. På detta sätt kunde Kustbevakningen hålla läckaget under kontroll och även tömma oljan för att förhindra att den okontrollerat skulle komma ut i havet.

Kustbevakningens bekämpningsförmåga säkerställs till stor del genom utbildning och övning. Givet en begränsad mängd skarpa miljöräddningsoperationer blir det viktigt med en väl utbyggd och effektiv övningsverksamhet. Vid en skarp händelse kommer samverkan med andra myndigheter, nationella såväl som internationella, att vara avgörande. Det är därför också av största vikt för Kustbevakningen att också utbildas och öva tillsammans med andra samverkande myndigheter.

Övningsverksamheten har under året genomförts med fokus på bland annat nödbogsering, nödläktring, stab och ledning, oljedetektering och koordinering av enheter av kustbevakningsflyget samt skrovbesiktningar utförda av dykare.

Under året har Kustbevakningen genomfört såväl internutbildning av olika moment samt träning av olika befattningar som t.ex. räddningsledare och operativ beredskapshavare.

Under 2019 har metodutvecklingsavdelningen arbetat med att utveckla myndighetens metodik för hur resultaten från övningsutvärderingarna ska omsättas till konkret verksamhetsutveckling.

Internationella och nationella resurser

En central del i bekämpningsförmågan vid större operationer är möjligheten att avropa internationella resurser genom avtal med länder i vårt närområde om att hjälpas åt vid ett oljeutsläpp inom respektive lands ekonomiska zon.

Det finns idag ett omfattande internationellt samarbete mellan Östersjöländerna inom Helsingforskommissionen, HELCOM, mellan Nordsjöländerna inom Bonnavalet, mellan de nordiska länderna inom Köpenhamnsavtalet och i EU genom Europeiska sjösäkerhetsbyrån, EMSA.

Förutom samarbetsavtalen har Europeiska sjösäkerhetsbyrån, EMSA, kontrakterade fartyg och förråd med oljebekämpningsutrustning inom vårt område som är beredda att efter begäran från medlemsländer i EU bistå vid ett oljeutsläpp.

Utöver samverkande myndigheter i Sverige finns det samarbetsavtal med Sjöräddningssällskapet (SSRS) och Sjövärnsskåren. Förutom att klargöra hur SSRS eller Sjövärnsskåren kan bli anspråkstagna i en miljöräddningsoperation, inkluderar avtalen även en beskrivning av hur vi ska samöva och hjälpa till med utbildning.



Internationella övningar

En del av myndighetens uppdrag i de olika internationella miljöräddningsavtalen omfattar övningsverksamhet. Kustbevakningen har under 2019 deltagit så väl som själva arrangerat internationella övningar.

Inom Köpenhamnsavtalet har Kustbevakningen under 2019 arrangerat Köpenhamnsövning väst samt Köpenhamnsövning ost. Den sista ägde rum utanför Härnösand i september då Kustbevakningen samövade med finska gränsbevakningen samt Sjövärnskåren, som agerade haverist. Flera olika moment spelades in och ett av syftena med övningen var att träna på att hantera flera händelser samtidigt, samt förmåga att i en sådan situation kunna prioritera givet de resurser som finns.

Lite senare samma månad stod Kustbevakningen värd för Köpenhamnsövning väst, som tog plats utanför Lysekil. Här övade Kustbevakningen tillsammans med sina danska och norska motsvarigheter. I övningen deltog även Sjöfartsverket, bl.a. för att agera haverist. Förutom oljeupptagning ingick stabsövning samt brottsutredning i övningen.

Inom Helsingforskonventionen (HELCOM) har Kustbevakningen deltagit i den årliga miljöskyddsövningen Balex Delta, som i år arrangerades av Danmark och ägde rum utanför Bornholm sista veckan i augusti. Syftet med Balex Delta är att testa de procedurer som östersjöländerna kommit överens om vid händelse av en miljöräddningsoperation. Inom Helsingforskonventionen finns också ett underavtal mellan Sverige, Danmark och Tyskland, det så kallade SweDenGer-avtalet. De olika enheterna övade bland annat nödläktring, nödbogsering, oljeupptagning samt skrovinspektion.

Samlad delförmågebedömning avseende miljöräddningsoperationer

Baserat på ovanstående analys bedömer Kustbevakningen att förmågan genomföra miljöräddningsoperationer inom myndighetens ansvarsområde är tillfredsställande, men att den egna personella uthålligheten är begränsad.



4.1.2 Arbete för att bidra till minskade utsläpp från fartyg

Återrapporteringskrav enligt regleringsbrevet:

Kustbevakningen ska redovisa hur myndigheten har bidragit till att utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen från fartyg minskar. Redovisningen ska innehålla uppgifter om:

- det totala antalet anmälda och konstaterade utsläpp av olja och andra skadliga ämnen,
- hur många konstaterade utsläpp som har lett till lagföring respektive beslut om vattenföroreningsavgift, samt
- en bedömning av var de konstaterade utsläppen har skett och volymen på utsläppt olja och andra skadliga ämnen.



Under 2019 anmäldes 201 utsläpp vilket är en minskning mot föregående år. Antalet anmälda utsläpp som kunde konstateras ökade dock och slutade på 162 stycken. Total uppskattad volym utsläppt olja 2019 uppgick till 6,8 m³, vilket är en minskning jämfört med föregående år. Sett till volym fanns det, till skillnad från 2018, inget enskilt utsläpp som ledde till en stor oljeräddningsoperation.

Tabell 2

Utsläpp och rättsliga åtgärder	2019	2018	2017	2016	2015
Anmälda utsläpp	201	246	160	219	272
Konstaterade utsläpp	162 ¹	103 ²	120 ³	184 ⁴	173
Uppskattad volym utsläppt olja (m3)	6,8	8,6	32,8	4,1	5,3

Källa: Rapportdiariet

När det gäller metodiken för att beräkna utsläppt volym olja baseras den på att olja i vatten reflekterar ljus olika beroende på hur tjockt oljelagret är. Det leder till olika färgskiftningar som kan användas som utgångspunkt för beräkningarna. Det finns dock alltid en osäkerhetsfaktor, vilket renderar i skattningar med ett min- och ett maxvärde. I sin rapportering använder Kustbevakningen minvärdet, vilket innebär att faktisk volym utsläppt olja kan vara högre.

Tabell 3

Fördelning per utsläppstyp, antal	2019	2018	2017	2016
Mineralolja	118	76	107	162
Andra skadliga ämnen	44	27	13	22
Totalt antal konstaterade utsläpp	162	103	120	184

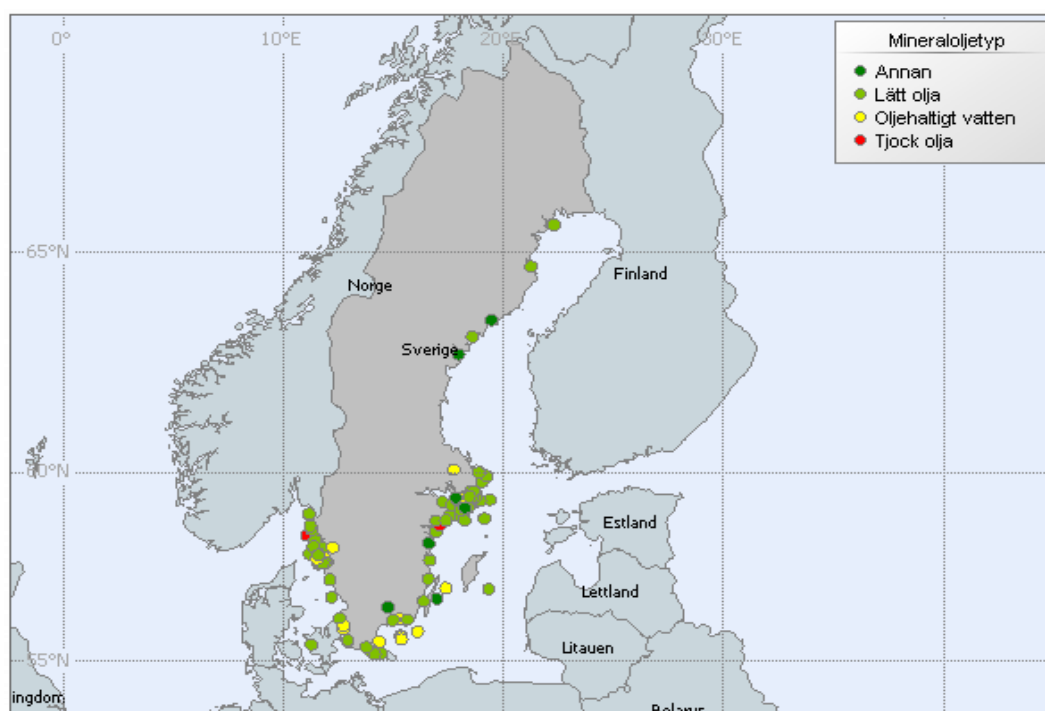
Källa: Rapportdiariet

Tabell 4

Fördelning per utsläppstyp, %	2019	2018	2017	2016
Mineralolja	73%	74%	89%	88%
Andra skadliga ämnen	27%	26%	11%	12%
Totalt	100%	100%	100%	100%

Källa: Rapportdiariet

Sett till fördelningen mellan mineraloljor och andra skadliga ämnen står de förstnämnda för dryga 70 procent av utsläppen, vilket är i linje med föregående år. Jämfört med 2017 och 2016 är det en förskjutning mot andra skadliga ämnen, och Kustbevakningen följer noga denna utveckling för att kunna anpassa riskanalyser och vid behov framtida förmågekravställningar. Kartan på nästa sida visar var konstaterade utsläpp har skett under 2019.



Geografisk fördelning av utsläpp 2019

Tabell 5

Vattenföroreningsavgifter	2019	2018	2017	2016	2015
Antal vattenföroreningsavgifter	1	3	0	4	2
Summa vattenföroreningsavgifter (kr)	46 500	419 020	0	420 600	192 008

Källa: BrottSE

Ett konstaterat utsläpp ledde till vattenföroreningsavgift. Avseende hur många konstaterade utsläpp som har lett till lagföring är det inte information som Kustbevakningen har tillgång till, eftersom lagföringsbeslut inte skickas till myndigheten.

Förebygga och förhindra utsläpp

Förmågan att förebygga och förhindra utgör basen för all operativ verksamhet i Kustbevakningen, och omfattar olika insatser för att utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen från fartyg ska minska. Det kan handla om att identifiera och uppmärksamma fartyg som kommit ur kurs och riskerar att gå på grund eller köra upp på land. Det kan också handla om att genom övervakning och närvaro till sjöss avskräcka från t.ex. trafikregelbrott eller olovlig rengöring av tankar. Då det förekommer att utsläpp orsakas av sjöfylleri kan nykterhetskontrollerna ha en preventiv effekt.

Om olyckan trots allt är framme, eller riskerar att inträffa, arbetar Kustbevakningen för att den uppkomna situationen inte ska resultera i oljeutsläpp. Kustbevakningen har förmåga till nödbogsering, nödläktring (överföring av olja mellan fartyg) och storskalig brandbekämpning till sjöss i syfte att minimera mängden olja samt andra skadliga ämnen att komma ut till sjöss. Under 2019 läktrade kustbevakningen 37,5 m³ olja⁷.

⁷ Baserat på bekämpningsrapporter i KIBS

” Den 30 mars nödbogserade KBV 031 ett drygt 170 meter långt och 17 000 ton tungt containerfartyg som drabbats av maskinproblem i Stockholms skärgård. Fartyget var på väg till Stockholm med farligt gods ombord när det fick problem med sin smörjoljepump och var tvunget att nödankra. I tron om att man lyckats reparera pumpen tog besättningen upp ankaret för vidare färd. Men problemet återkom och när de släppte ankaret för andra gången började fartyget dragga mot land. KBV 031 befann sig en halvtimme bort när de blev uppropade av lotsen ombord på containerfartyget. När Kustbevakningen kom till platsen var haveristen cirka en fartygslängd från land och en grundstötning var nära förestående. För att spara värdefull tid kopplades haveristen i fören på KBV 031 och backades ut till en lämplig ankarplats. KBV 031 höll sig sedan i närheten tills dess att en beställd bogserbåt anlönt.

” Den 16 juni gick ett 66 meter långt lastfartyg på grund i ett natur- och fågelskyddsområde i Lurö skärgård. Vatteninträngning konstaterades i de förliga ballasttankarna men ingen olja läckte ut i samband med grund-stötningen. En av bränsletankarna låg dock och skavde mot grundet och bedömningen att situationen krävde av ett snabbt agerande delades av Transport-styrelsen och Kustbevakningen. Efter flera försök att kontakta rederiet utan framgång beslutade Transportstyrelsen och Kustbevakningen gemensamt att tömma haveristen på bränsle för att minimera risken för utsläpp under loss-dragningen. 34 000 liter diesel omhändertogs och räddningsledaren avslutade miljöräddningsoperationen drygt två dygn efter att fartyget gick på grund.

Insatser mot miljöfarliga vrak

Kustbevakningen har under 2019 intensifierat sin samverkan med Havs- och vattenmyndigheten. Myndigheten bistår Havs- och Vattenmyndigheten med övervakning och bedömningar av de 30 mest miljöfarliga vraken på svenskt vatten. Det är nödvändigt med en relevant lägesbild inför en prioritering av vilka vrak som ska tömmas på olja. Övervakning sker via fartyg, flyg och ibland via dykning. Vidare sker kontroll med hjälp av särskilda lager i Sjöbasis.

4.1.3 Övrig miljöräddningsförmåga

Kustbevakningen har sedan 2016 deltagit i två internationella EU-finansierade projekt, DiveSMART och ChemSAR, inom ramen för Östersjöprogrammet. DiveSMART syftar till att förbättra miljöberedskapen inom vattendykeri i Östersjön. ChemSAR syftar till att förbättra krisberedskapen för HNS-incidenter⁸ till sjöss.

Kustbevakningen har lett det treåriga projektet DiveSMART som avslutades i maj 2019. Under projektets gång har kompetenser och förmågor identifierats och gapanalyser gjorts. Riktlinjer har arbetats fram och övningar har genomförts. Vid slutövningen kunde konstateras att en fyrdubbling av dykkapaciteten skett, vilket förbättrat säkerheten och beredskapen i Östersjön.

I ChemSAR har Kustbevakningen deltagit som partner framförallt i skapandet av Standard Operational Procedures samt i utvärderingen av slutövningen. Inom ramen för projektet har även mycket material för e-learning skapats och gjorts tillgängligt för alla i partnerskapet.

⁸ HNS står för Hazardous and Noxious Substances,

Under de två projektens slutfas skapades ytterligare ett projekt, ResQU2, för att genomföra resultatspridning och skapa förvaltningsmodeller, där Kustbevakningen kommer att delta.

Kustbevakningen har även under året erhållit medel från MSB2:4 för att utreda en nationell dykkoordineringsfunktion. Detta arbete avslutas under 2020.

När det gäller Kustbevakningens dykeriverksamhet har behov av att förbättra tillgänglighet och ledning identifierats. Under året har därför beslut fattats om att samla dykeriverksamheten i en egen enhet inom den operativa avdelningen under ledning av en enhetschef tillika dykchef. Dykenheten ska vara bemannad och operativ under 2021.

4.2 Sjöräddningstjänst och annan räddningstjänst

Kustbevakningen ska enligt förordningen med instruktion för myndigheten ha beredskap för att, och på begäran av räddningsledare, delta i sjöräddningstjänst och annan räddningstjänst. Kustbevakningen ska därigenom bidra till ökad sjösäkerhet, att människoliv kan räddas, att personskador begränsas och att konsekvenserna för egendom och miljö minskas.

Enligt Sjöfartsverkets statistik genomfördes nationellt totalt 1134 sjöräddningstjänstinsatser under 2019, en nedgång med 8 % mot året innan. Kustbevakningen har medverkat med en eller flera enheter i sammanlagt 27% av dessa sjöräddningstjänstinsatser (308 insatser 2019 jämfört med 315 insatser 2018).

Under året har Kustbevakningen även genomfört 13 uppdrag med dykare, vid 24 tillfällen, åt Polismyndigheten. Uppdragen inkluderar bland annat spårsäkring, bärgning, sök av kroppar och vapen.



5. Sjöövervakning

Inom ramen för sjöövervakningen har Kustbevakningen en mängd uppgifter som inkluderar att bedriva kontroll och tillsyn inom en rad områden där myndighetens unika kompetens är avgörande. Kustbevakningen har också till uppgift att självständigt ansvara för eller biträda en annan myndighet med brottsbekämpning och ordningshållning i enlighet med kustbevakningslagen (2019:32) och annan författning. Myndigheten ska även besluta om och svara för tillsyn i fråga om tillstånd för marinvetenskaplig forskning.

5.1 Tillsyns- och kontrollverksamhet

Återrapporteringskrav enligt regleringsbrevet:

Kustbevakningen ska redovisa en analys av hur kontrollverksamheten har bidragit till att uppfylla målen inom huvudansvariga myndigheters ansvarsområden, samt en redogörelse över samverkan med dessa.

Åter-
rapporterings-
krav

De huvudansvariga myndigheter vilkas mål Kustbevakningen, genom kontrollverksamheten, bidrar till att uppfylla är Havs- och vattenmyndigheten, Tullverket, Transportstyrelsen och Polismyndigheten.

I kommande avsnitt redogörs för de olika delarna inom Kustbevakningens kontrollverksamhet. Målsättningar och genomförd verksamhet presenteras och analyseras per verksamhetsområde. Under varje avsnitt redogörs även på övergripande nivå för hur samverkan med huvudansvariga myndigheter sett ut under året. För att förenkla för läsaren att få en sammanhållen bild av tillsynen för respektive verksamhetsområde, ges en redovisning även av de delar av Kustbevakningens verksamhet som sker under eget ansvar eller som en del av Sveriges internationella åtaganden.

Sedan den 8 maj 2019 arbetar Kustbevakningen i Polismyndighetens elektroniska utredningssystem Durtvå. I och med införandet av Durtvå har Kustbevakningen övergått till klassificering av brott enligt de brottskoder och brottsrubriker som används inom rättsväsendet. Dessa skiljer sig något åt mot de benämningar som använts i myndighetens gamla rapporteringsdiarium (RMB). I Durtvå särredovisas även ärenden och brottsmisstankar, vilket inte varit fallet i RMB. Detta gör att årets utfall inte redovisas samlat för helåret utan är uppdelat i perioden före respektive efter Durtvås införande. För en sammanställning av samtliga ärenden och brottsmisstankar inom alla verksamhetsområden, se avsnitt 5.3.2 Brottsutredande verksamhet.

Sett till den samlade kontrollverksamheten bedömer Kustbevakningen att myndigheten på ett tillfredsställande sätt bidragit till att uppfylla målen inom huvudansvariga myndigheters ansvarsområden.

5.1.1 Fiskeriövervakning och fiskerikontroll

Kustbevakningen är den enda svenska resursen för fiskerikontroller till sjöss. Myndighetens verksamhet syftar till att bidra till ett långsiktigt hållbart fiske och att förekomsten av illegalt fiske minskar. För att åstadkomma detta utför myndigheten inspektioner och övervakning för att bland annat kontrollera fångst, fiskeområde, redskap, tillstånd, fiskeloggböcker och förbudsområden.

Myndighetens fiskeriövervakning och kontroll av yrkesfisket planeras och styrs utifrån en nationell tillsynsplan som årligen tas fram i samarbete med Havs- och vattenmyndigheten. Utöver detta omfattar Kustbevakningens verksamhet även övervakning av fritidsfisket, samt fiskerikontroll inom ramen för internationella överenskommelser.

Verksamhet enligt tillsynsplanen

Tillsynsplanen för yrkesfisket ger en samlad bild av hur Kustbevakningen och Havs- och vattenmyndigheten avser att prioritera och rikta sin tillsyn. Tillsammans mäter myndigheterna regelefterlevnad inom fisket med hjälp av ett antal indikatorer⁹. Sedan 2016 har regelefterlevnaden stadigt förbättrats för alla indikatorer som ingår. Kustbevakningen bedömer att det är ett resultat av bland annat mer ändamålsenliga inspektioner och riktade informationsinsatser i samband med pådrag.

I tillsynsplanen för 2019 hade Kustbevakningen som mål att genomföra 170 inspektioner till sjöss (ombordinspektioner) samt ytterligare 58 kontroller på ål- och laxfiskande redskap, vilket uppnåddes (se tabell 6).

Kustbevakningens måluppfyllnad inom fiskeriövervakning och -kontroll bedöms sammantaget vara tillfredställande. För fiskerier som ligger under målnivå saknas endast ett fåtal kontroller, med undantag för torskfisket i Östersjön där endast 80 procent av målet uppnåddes. Planerat antal kontroller kunde inte genomföras då EU i juli 2019 beslöt att förbjuda torskfiske i Östersjön under resterande del av året.

Återrapporteringskrav enligt regleringsbrevet:

För fiskerikontrollverksamheten ska Kustbevakningen redovisa andelen kontroller riktade mot yrkes- respektive fritidsfisket. Kustbevakningen ska också samlat redogöra för utfallet av kontroller av kommersiellt laxfiske i södra Östersjön och av räkfisket i Västerhavet.



Under 2019 har utvecklingen av fiskerapporteringen i Kustbevakningens informations- och beslutstödssystem (KIBS) färdigställts och implementerats. Utvecklingen gjordes för att underlätta och säkerställa rapportering av verksamheten till sjöss samt för att öka kvaliteten i avrapporteringen till Havs- och vattenmyndighetens system. Avrapporteringen från utförda inspektioner till sjöss uppfyller nu de krav som finns från EU, men det har även inneburit att Kustbevakningen inte längre använder begreppen kontrollåtgärder och kontrolltillfällen inom fiskerikontrollen. Fördelningen mellan fritids- och yrkesfiske mäts från 2019 i kontroller då det anses mer relevant och harmoniserar med EUs krav på avrapportering. Detta medför att historik saknas avseende denna rapportering (se tabell 6).

⁹ Så kallad non-compliance frequency (NCF) dokumenteras och följs i Havs- och Vattenmyndighetens databas Havsbanken

När det gäller kontroller av fritidsfiskare finns ingen tillsynsplan som målsätter antalet kontroller. Kustbevakningen planerar självständigt denna verksamhet och under året kontrollerades 3294 fritidsfiskare.

Kontroll av räkfisket har varit prioriterat under året och Kustbevakningen har deltagit i pådrag tillsammans med Havs- och vattenmyndigheten. Under de kontrollintensiva veckorna har en betydande skillnad i inrapporteringen avseende fördelningen av rå- respektive kokräka i fångsterna inom räkfiskeriet kunnat ses i Havs- och vattenmyndighetens system. Detta indikerar att kontrollverksamheten och pådragen resulterar i en förbättrad och mer korrekt rapportering, och att det finns fortsatt behov av fokus på detta område för att säkerställa korrekt rapportering över tid.

När det gäller kommersiellt laxfiske bedrivs inget sådant i svenskt vatten i södra Östersjön, varför inga kontroller utförts till sjöss där. Kustbevakningen har erbjudit andra medlemstater att skicka inspektörer till våra fartyg för att delta i samverkanskontroller då myndigheten bedriver verksamhet till sjöss inom ramen för den europeiska fiskerikontrollen (JDP, se avsnittet ”Internationella åtaganden” på sid. 34)

Tabell 6

Fiskeriövervakning	2019	2018	2017	2016	2015
Antal inspektioner till sjöss	232	272	220	275	315
Antal kontrollerade laxfiskande redskap	41				
Antal kontrollerade ålfiskande redskap	142				
Antal genomförda JDP-dagar ¹	101	96	92	99	107
Fördelning i % mellan kontroller av fritids-, yrkesfiske samt omärkta redskap ² (11/2 – 31/12 2019)	65/30/5	-	-	-	-
Fördelning i % mellan kontrollåtgärder av fritids- och yrkesfiske (1/1-10/2 2019)	57/43	74/26	73/27	69/31	65/35
Brott - Antal ärenden RMB 1/1 - 7/5 2019	39	209	174	179	136
Brott - Antal ärenden Durtvå 8/5 - 31/12 2019	162				
Brott - Antal brottsmisstankar Durtvå 8/5 - 31/12 2019	210				

Källa: KORUS, RMB och Durtvå

¹ Inkluderar 4 flygpatrulldagar för Nordostatlantiska fiskerikommissionen (NEAFC).

² Före 11 februari 2019 rapporterades fördelning av kontrollåtgärder.



Samverkan med Havs- och vattenmyndigheten

Samverkan har skett frekvent genom en taktisk planeringsgrupp som haft regelbundna möten och genom att högre chefer träffats två gånger under året i en styrgrupp för fiskerikontroll. Samverkan har även skett ute i operativ verksamhet där inspektörer från båda myndigheterna jobbat tillsammans vid pådrag och gemensamma kontroller. Pådragen har planerats gemensamt och fokuserat på de fiskerier där det finns problem med regelefterlevnad. Under 2019 har alla planerade pådrag genomförts. Uppföljning av tillsynsplanen har skett löpande under året och redovisats vid tertialuppföljningar och årsredovisningar. Myndigheterna har även samverkat genom planering och deltagande i internationell verksamhet (JDP, se nästa stycke) och internationella kontrollmöten.

Internationella åtaganden

Kustbevakningen ansvarar för Sveriges del av de kontrollåtgärder som EU genomför till sjöss och samarbetar med Europeiska fiskerikontrollbyrån (EFCA), framför allt gällande kontrollinsatserna Joint Deployment Plan (JDP). JDP-kontroller utförs i Västerhavet, Östersjön och inom det område som regleras av Nordostatlantiska fiskerikommissionen (NEAFC).

Kustbevakningen har representanter i EFCA:s styrgrupper, tekniska grupper och deltar i workshops och seminarier. Åtagandet för JDP 2019 uppnåddes i Östersjön, Västerhavet samt i NEAFC. Under året har Kustbevakningen också deltagit med ett inspektörsutbyte till Danmark och två inspektörer till EFCA:s chartrade inspektionsfartyg "Lundy Sentinel".

Kustbevakningens åtagande inom JDP har varit konstant under flera år, men under 2019 har det framkommit synpunkter under styrgruppsmöten för JDP att EFCA anser att Sveriges deltagande är för litet. Detta kan komma att ställa framtida krav på Kustbevakningens resurser, då myndigheten är den enda som idag kan genomföra denna verksamhet.

Behörighet att utreda fiskeribrott

Under april 2019 trädde den nya kustbevakningslagen i kraft vilken gav myndigheten befogenhet att självständigt utreda fiskeribrott. Detta ser myndigheten som positivt för att få ökat fokus på utredning av fiskeribrott. Då utredningsarbetet kopplat till fiskeribrott till stor del måste göras av kustbevakare ombord i samband med den aktuella kontrollen, minskar tiden att genomföra nya kontroller. Detta skapar sämre förutsättningar för att uppnå de mängdmässiga kontrollmålen. Förhoppningsvis kommer effektiviteten i arbetet med att utreda och avrapportera misstänkta överträdelser inom fiskerikontroll att öka då medarbetarna vant sig vid det nya arbetssättet och blivit mer rutinerade när det gäller utredningsarbetet. Till följd av att Kustbevakningens avrapportering av brottsanmälningar numera sker i Polismyndighetens system Durtvå är det inte längre möjligt att ta fram statistik på hur fördelningen ser ut mellan olika typer av brott mot fiskerilagstiftningen.

Kompetenssäkring

Fiskeriövervakning och -kontroll är ett komplicerat område och myndigheten har de senaste åren noterat en farhåga för framtida kompetensbrist inom området. Kustbevakningen tittar därför på åtgärder för att säkerställa och utveckla kompetensen under 2020, och har under 2019 fattat beslut om att skapa en operativ kompetensgrupp inom fiskerikontroll. Arbetet inom denna kommer att passa väl in i det regeringsuppdrag

som nu ligger på Havs- och vattenmyndigheten och Kustbevakningen att utreda och föreslå hur fiskerikontrollen kan förbättras. Uppdraget skall redovisas i mars 2020.

5.1.2 Sjösäkerhetstillsyn

Transportstyrelsen är den myndighet i Sverige som har huvudansvaret för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Detta inkluderar tillsyn över den civila sjöfarten och innefattar sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet.

Kustbevakningens utför sjösäkerhetstillsyn för att förebygga, hindra och begränsa skador på liv, hälsa, miljö eller egendom som kan orsakas av brister inom sjötransporten. Myndigheten genomför kontroller av transporter av farligt gods i hamnarna och av lastsäkring i transportenheter som är avskilda för vidare transport till sjöss. I sjösäkerhetstillsynen ingår också bemannings- och behörighetskontroller på svenska yrkesfartyg samt svenska fritidsskepp.

Lastsäkringskontroller samt bemannings- och behörighetskontroller utförs enligt överenskommelse mellan Kustbevakningen och Transportstyrelsen. Farligt godskontroller genomförs utifrån en tillsynsplan. Kustbevakningen skickar årsstatistik gällande bemanning och behörighet, lastsäkring och farligt gods till Transportstyrelsen. Statistiken avseende farligt gods skickas även till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Fokus läggs på de hamnar som har störst flöde av lastbärare, baserat på Sveriges hamnars statistik och där risken för brister och konsekvensen av brister är störst. Under året har myndigheten totalt sett ökat närvaron i hamnar med stora flöden och det har genomförts pådrag i Skåne och Göteborg samt flertalet planerade samverkanskontroller i Stockholm med gott resultat.

Kontroll av farligt gods

För att genomföra farligt godskontroller krävs särskild utbildning och Kustbevakningen har under året haft 18 verksamma farligt godsinspektörer i tjänst fördelade över landet. För att behålla sina behörigheter går de årligen en av Kustbevakningen centralt anordnad fortbildning.

Tabell 7

Kontroll av farligt gods, antal	2019	2018	2017	2016	2015
Kontrollerade objekt	1 236	1 429	1 180	974	780
Kontroller där brister upptäckts	476	603	456	249	175
Utfall brister/kontrollerade objekt	38,5%	42,2%	38,6%	25,6%	22,4%
Förbud mot fortsatt transport	226	272	240	164	129
Utfall förbud/kontrollerade objekt	18,3%	19,0%	20,3%	16,8%	16,5%
Föreläggande	103	163	137	83	29
Ordningsbot	97	131	109	81	25
Utfall föreläggande och ordningsbot/kontrollerade objekt	16,2%	20,6%	20,8%	16,8%	6,9%
Brott - Antal ärenden RMB 1/1 - 7/5 2019	14	64	25	36	18
Brott - Antal ärenden Durtvå 8/5 - 31/12 2019	49				
Brott - Antal brottsmisstankar Durtvå 8/5 - 31/12 2019	71				

Källa: KORUS och rapportdiariet

Under året har farligt godsinspektörerna kontrollerat 1236 lastbärare, vilket motsvarar 82 procent av målet enligt tillsynsplanen. Jämfört med antalet kontroller under 2018 genomfördes 14 procent färre kontroller. Minskningen har bland annat berott på att Kustbevakningen fått en egen kustbevakningslag vilket medfört ökad tidsåtgång och delaktighet vid brottsutredningar. Farligt godsinspektörerna har även varit delaktiga i två större pådrag under hösten 2019, TullKustPolis och Trident, som låst dem till annan prioriterad verksamhet. Dessa pådrag har varit kopplade till regeringsuppdraget till Polismyndigheten, Tullverket och Kustbevakningen att förstärka bekämpningen av internationella brottsnätverk som begår tillgreppsbrott i Sverige (JU2018/00991/PO).

Andelen kontrollerade lastbärare som påvisade brister 2019 uppgick till 38,5 procent, vilket är en svag minskning jämfört med föregående år. Utfallet är dock fortsatt mycket högt.

För att nå målen på antal kontroller och möta det höga utfallet, beslutade myndigheten under året att tolv nya farligt godsinspektörer ska utbildas. Utbildningsplatserna kommer att riktas mot stationer där det finns stora farligt godsflöden. En extra resurs kommer även att tillföras till Malmö/Göteborg, i form av en gruppleddare för farligt gods. Vidare tecknade Kustbevakningen avtal och beställde två nya fordon för genomförande av farligt gods inspektioner i hamnar. Fordonen levereras i början av 2020.

Inom farligt godsverksamheten har gemensamma kontroller tillsammans med samverkande myndigheter skett på flera orter i landet. Det genomfördes även pådrag utifrån det multilaterala Östersjöavtalet, vilka sker under samma veckor för samtligt medverkande länder.



Säkerhetstillsyn av lastsäkring

I enlighet med överenskommelsen med Transportstyrelsen utför Kustbevakningen tillsyn av lastsäkring i lastbärare som avskilts för sjötransport. Till skillnad från kontroll av farligt gods, som kan avse både ankommande och avgående transporter, omfattar lastsäkringstillsyn endast gods som är incheckade för sjöresa och som ska avgå med fartyg.

Tabell 8

Säkerhetstillsyn av lastsäkring, antal	2019	2018	2017	2016	2015
Kontrollerade objekt	19 686	17 838	15 629	9 127	10 344
Kontrollerade objekt med brister	1 733	1 881	1 475	865	657
Utfall brister/kontrollerade objekt	8,8%	10,5%	9,4%	9,5%	6,4%
Förbud mot fortsatt färd	1 554	1 645	1 262	755	517
Utfall förbud/kontrollerade objekt	7,9%	9,2%	8,1%	8,3%	5,0%

Källa: KORUS och RMB

Kustbevakningen har under 2019 kontrollerat 19 686 lastbärare, vilket är en ökning med ca 10 procent jämfört året innan. Andelen kontrollerade enheter som påvisat brister är ca 9 procent vilket är en minskning med 1,6 procent jämfört med föregående år.

Kontroll av bemanning och behörighet

Bemannings- och behörighetskontroller utförs på svenska yrkesfartyg med en bruttodräktighet¹⁰ på mindre än 1 500, vilket till exempel kan omfatta lastfartyg, fiskefartyg, passagerarfartyg, turbotar och taxibåtar.

Tabell 9

Bemanning	2019	2018	2017	2016
Kontrollerade objekt	521	615	526	487
Kontrollerade objekt med brister	93	89	120	128
Utfall brister/kontrollerade objekt	17,9%	14,5%	22,8%	26,3%
Brott - Antal ärenden RMB 1/1 - 7/5 2019	6	16	23	20
Brott - Antal ärenden Durtvå 8/5 - 31/12 2019	13			
Brott - Antal brottsmisstankar Durtvå 8/5 - 31/12 2019	19			

Källa: KORUS och RMB

Kustbevakningen har under året kontrollerat 521 fartyg avseende bemanning och behörighet, vilket är en viss minskning mot föregående år, men i nivå med åren dessförinnan. Under 2019 har det legat ett särskilt fokus på att kontrollera de mindre arbetsbåtarna som bedriver verksamhet. Myndigheten har också genomfört ett särskilt pådrag i Göteborg med inriktning mot bemanningskontroller.

¹⁰ Bruttodräktighet ska uttryckas sortlöst, och är ett jämförelsetal baserat på ett fartygs totala inneslutna volym. Det är en äldre förvanskning av franskans tonneaux (tunnor), alltså hur många tunnor som får plats ombord.

Andelen kontrollerade fartyg som påvisat brister är ca 18 procent vilket är en ökning jämfört med 2018 (cirka 14 procent). Under 2018 startade myndigheten ett internt nätverk inom bemanning och behörighet med syfte att säkerställa ett likvärdigt arbetssätt inom myndigheten samt erfarenhets- och kunskapsutbyte, vilket fortsatt under 2019 och utvärderats positivt.

Samverkan med Transportstyrelsen

Samverkan med Transportstyrelsen har stärkts under året och myndigheterna har genomfört ett antal gemensamma möten och utbildningar gällande bemanning och behörighet. Möten sker årligen mellan avdelningschefer på de båda myndigheterna samt på handläggarnivå ett flertal gånger per år.

Ytterligare samverkan inom Sjösäkerhetstillsynen sker med flertalet myndigheter bl.a. Polismyndigheten, Tullverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Strålsäkerhetsmyndigheten, Arbetsmiljöverket och Länsstyrelserna.

5.1.3 Tullkontroll

Tullverket är ansvarig för att uppbära tullar och andra avgifter samt beivra att varor som är belagda med förbud eller restriktioner olovligt förs in i landet. Analys och kontroller av in- och utförselrestriktioner ska särskilt inriktas på hot mot hälsa, miljö och säkerhet (inklusive vapen). I Tullverkets uppdrag ingår att minska antalet kriminella nätverk som ägnar sig åt narkotika-, alkohol eller tobakssmuggling eller ekonomisk brottslighet. Kustbevakningen ska utöva tullkontroll till sjöss enligt tullförordningen. Kustbevakningen ska även stödja Tullverket med tullkontroll i hamnar och färjelägen enligt tullagen. Då Tullverket inte förfogar över egna fartyg eller båtar använder sig Tullverket av Kustbevakningen som sin maritima plattform. Vanliga kontrollplatser för Kustbevakningen är dock i hamnar. Samverkan mellan Tullverket och Kustbevakningen regleras i en gemensam överenskommelse med tillhörande nationell strategi avseende samarbete för tullkontroll.

Kustbevakningen har genomfört ombordkontroller på handelsfartyg och fritidsbåtar till sjöss och bidragit till Tullverkets verksamhet genom att utöva kontroll av varor och gods i hamnar. Kustbevakningens tullkontroller utförs ofta i samband med annan kontrollverksamhet. En tullkontroll kan till exempel initieras vid en gränskontroll om ett beteende väcker misstanke om smuggling av varor. Kustbevakningen kontrollerar även ett urval av objekt baserat på underrättelser och riskanalyser.

Kontrollvisitationerna förbereds och genomförs delvis i samverkan med Tullverket.

Tabell 10

Tullkontroll	2019	2018	2017	2016	2015
Antal kontrollvisitationer	500	494	295	222	141
Antal kontrollåtgärder	6 494	6 405	6 695	6 826	2 591
Brott - Antal ärenden RMB 1/1 - 7/5 2019	1	3	13	9	
Brott - Antal ärenden Durtvå 8/5 - 31/12 2019	1				
Brott - Antal brottsmisstankar Durtvå 8/5 - 31/12 2019	1				

Källa: KORUS och rapportdiariet

Totalt har Kustbevakningen under året genomfört kontrollvisitationer på 500 fartyg. Ökat fokus på gränskontroller av fritidsbåttrafiken har gett synergieffekter för tullkontrollerna. Ett större beslag gjordes i januari 2019 i Öresund. Kustbevakningen tillsammans med Polismyndigheten och Tullverket beslagtogs sammanlagt 37 kg narkotika. I juni 2019 beslagtogs Kustbevakningen 1,6 miljoner cigaretter ombord på en segelbåt utanför Nynäshamn.

Samverkan med Tullverket

Kustbevakningen och Tullverket har ett årligt möte där samverkan avhandlas på en övergripande nivå avseende operativ verksamhet, underrättelse och brottsbekämpning samt övrig samverkan för offentlig resurssamordning och erfarenhetsutbyte. Under mötet finns också möjlighet att diskutera inriktning för samverkan och vilka behov Tullverket ser.

Kustbevakningen har samverkansavtal med Tullverkets fyra kompetenscenter (KC) Nord, Stockholm, Syd och Göteborg. Med KC Nord ger avtalet inriktning för samverkan och konkreta samverkansinsatser. Med KC Stockholm sker samverkan inom ett gränsplaneringsråd (där även gränspoliserna ingår) samt forum för strategi, operativ verksamhet och underrättelseverksamhet. Kuststation Malmö har en tät, väletablerad och välfungerande samverkan med KC Syd. På KC Göteborg sitter en handläggare från Kustbevakningen tillsammans med Tullverkets operativa avdelning en dag i veckan. Myndigheterna har gemensamt kommit överens om långsiktig och kortsiktig planering och inriktning.

Kustbevakningen har under året haft flera samverkanspådrag tillsammans med Tullverket. Exempel på samverkansinsatser är pådrag SINGO som genomfördes på Gotland 12-15 december samt pådrag Gunhild som varit löpande under året med fokus på kontrollvisitationer av handelssjöfarten. Kustbevakningen har även haft med tjänstemän ifrån Tullverket med på fartygen för att genomföra tullkontroller av framförallt fritidsfartyg.

Under tio dagar i oktober genomfördes Operation Mörker med tre kustbevakningsenheter i samverkan med Tullverkets gränsskydd i Öresund. Innan den operativa insatsen samverkade Kustbevakningens underrättelsetjänst med sin motsvarighet på Tullverket för att sätta ihop en gemensam underrättelsebild beträffande narkotikasmuggling i fritidsbåttrafiken. Insatsen bedrevs främst mellan klockan 21:00 och 07:00. Målen med insatsen var att skapa en normalbild över fritidsbåttrafiken under nattetid, upptäcka och ingripa mot brottslig verksamhet samt öka samverkan mellan Kustbevakningen och Tullverket. Målet var även att öka samverkan inom Kustbevakningen mellan olika kuststationer och fördjupa underrättelsearbetet med Tullverket samt dansk tull.

Resultatet av insatsen gav en normalbild som i stort bekräftar den hypotes vi hade om trafikbilden i Öresund vid denna tid på året. Målet var att få en täckning över tio nätter för att få underlag för framtida kontrollverksamheter. Rent kontrollmässigt genomfördes ett antal tullkontroller både till sjöss men även i fritidshamnar. Underrättelsemässigt resulterade insatsen i ett antal identifierade aktörer som tidigare varit okända samt flera återkopplingar om tidigare kända objekt. Under insatsen rapporterades ett ringa narkotikabrott och ett brott mot fiskelagen.

5.1.4 Sjötrafikövervakning

Sjötrafikövervakning är en viktig del i uppgiften att värna liv, miljö och säkerhet till sjöss genom en förebyggande och ordningshållande verkan på sjötrafiken. Kustbevakningen övervakar handelssjöfarten under hela året medan övervakning av fritidsbåttrafiken i huvudsak sker under sommarmånaderna. Övervakningen till sjöss omfattar bland annat kontroll av ordning och säkerhet, nykterhet och att sjötrafikregler följs.

Kustbevakningens sjötrafikövervakning omfattar handelssjöfarten under hela året och fritidsbåttrafiken i huvudsak under sommarmånaderna. Den övervakning och kontroll som genomförs avser bland annat ordning och säkerhet till sjöss, nykterhet till sjöss och sjötrafikregler. Inom sjötrafikövervakningen genomförs fartkontroller och övervakning av att yrkessjöfarten följer regelverket beträffande trafiksepareringssystemen.

Tabell 11

Sjötrafikövervakning	2019	2018	2017	2016	2015
Fart					
Antal kontrollåtgärder ¹	732				
Antal ordningsbot	445	512	377	470	283
Brott - Antal ärenden RMB 1/1 - 7/5 2019	3	73	19	44	48
Brott - Antal ärenden Durtvå 8/5 - 31/12 2019	33				
Brott - Antal brottsmisstankar Durtvå 8/5 - 31/12 2019	40				
Övriga sjötrafikregler					
Antal kontrollåtgärder	283	961	1 560	1 459	1 680
Antal ordningsbot	29	35	22	19	23
Brott - Antal ärenden RMB 1/1 - 7/5 2019	6	15	13	13	
Brott - Antal ärenden Durtvå 8/5 - 31/12 2019	22				
Brott - Antal brottsmisstankar Durtvå 8/5 - 31/12 2019	29				
Sjöfylleri					
Antal kontrollåtgärder (sällningsprov)	3 500	3 946	2 588	2 890	2 272
Brott - Antal ärenden RMB 1/1 - 7/5 2019	3	115	88	94	80
Brott - Antal ärenden Durtvå 8/5 - 31/12 2019	123				
Brott - Antal brottsmisstankar Durtvå 8/5 - 31/12 2019	128				
Rattfylleri					
Antal kontrollåtgärder (sällningsprov)	22 742	30 239	20 722	14 519	14 172
Brott - Antal ärenden RMB 1/1 - 7/5 2019	40	111	78	39	45
Brott - Antal ärenden Durtvå 8/5 - 31/12 2019	52				
Brott - Antal brottsmisstankar Durtvå 8/5 - 31/12 2019	52				

Källa: KORUS, RMB och Durtvå

¹ Under sommaren 2018 ändrades arbetssättet för genomförande av fartkontroller vilket gör att historiken inte utgör en relevant jämförelse.

Fartkontroller

Under sommaren 2018 ändrades arbetssättet för avrapportering av fartkontroller. Sedan dess rapporteras endast de kontroller som visade på fartöverträdelse. Tidigare rapporterades samtliga fartmätningar, varför historiken avseende kontrollåtgärder inte är relevant. Av de 732 kontroller som under året visade på överträdelser av hastighetsbegränsningen resulterade 445 i ordningsföreläggande.

Sjötrafikregler

Sjötrafikintensiteten beträffande fritidsbåtar, och därmed även myndighetens kontroller, är väldigt väderberoende. Sommaren 2018 var vädret ovanligt bra och våra kontroller och därmed anmälda brott har sjunkit i jämförelse med 2018. Riktade kontroller har genomförts vid tider och på platser där behovet bedömts vara störst, det vill säga vid större evenemang och i områden där Kustbevakningen av erfarenhet vet att det förekommer en intensiv båttrafik samt där olyckor kan få stora konsekvenser.

Kustbevakningen har fått signaler från såväl allmänhet som yrkessjöfart om problembild med vattenskotrar i vissa områden längs med hela kustlinjen. Därför har Kustbevakningen under året ökat närvaron vid dessa platser. I Stockholmsområdet genomfördes pådrag "Vattenskotter 2019" tillsammans med Kronofogden, Sjöpolisen samt närpolis från Botkyrka. Detta har framför allt verkat dämpande på sjötrafiken och uppskattats av allmänheten. Kustbevakningen bedömer också att myndighetens ökade närvaro i problemområdena har verkat preventivt.

Nykterhetskontroller

Lagen om en promillegräns till sjöss infördes för snart tio år sedan. och utfallet har sedan 2015 legat på en nivå kring 3-4 procent vilket gäller även för 2019 (3,6%). Under året har Kustbevakningen fortsatt haft fokus på nykterhetskontroller i både fritids- samt yrkessjöfarten.

Kustbevakningens nykterhetskontroller i Sveriges hamnar genomförs i samband med annan kontrollverksamhet i hamnarna, som till exempel lastsäkring och farligt godskontroller. Det är i första hand planering av dessa kontroller som är styrande för när nykterhetskontrollerna genomförs.



5.1.5 Gränskontroll

Personers in- och utresa samt sjöfartsskydd

Polismyndigheten har huvudansvaret för gränskontrollverksamheten i Sverige och den inre utlänningskontrollen. Polismyndighetens nationella operativa avdelning (NOA) ansvarar för en sammanhållen svensk gränskontroll. Kustbevakningen medverkar i gränskontrollen genom att utöva kontroll av sjöfarten. Verksamheten utförs i form av övervakning av den svenska delen av EU:s yttre sjögräns samt i form av kontroller av besättningsmän och passagerare i sjötrafiken. Arbetet sker i nära samverkan med Polismyndigheten.

Tabell 12

Gränskontroll och administrativ kontroll av utländska besättningsmän som anländer till svensk hamn	2019	2018	2017	2016	2015
Antal fartygsanmälningar	25 528	25 350	24 154	24 835	21 534
Antal SIS-slagningar ¹	36 332	35 523	49 410		
Antal kontrollåtgärder	18 307	16 080	26 207	209 547	15 641
Brott - Antal ärenden RMB 1/1 - 7/5 2019	0	1	3		
Brott - Antal ärenden Durtvå 8/5 - 31/12 2019	0				
Brott - Antal brottsmisstankar Durtvå 8/5 - 31/12 2019	0				
Antal fysiska kontroller ombord på handelsfartyg	770	741	669		

Källa: KORUS och rapportdiariet

¹ 2016 och tidigare gjordes SIS-slagning på alla utrikesankomster. Från 2017 görs det enbart om fartyget ankommer från ett land utanför Schengenområdet.

Swedish Coast Guard Maritime Clearance (SMC) är en nationell kontaktpunkt för sjöfarten med ansvar för att ta emot och granska förhandsanmälningar för gränskontroll och sjöfartsskydd. Handelsfartyg har en skyldighet att lämna uppgifter om fartyget och personerna ombord till Kustbevakningen. Utöver personuppgifter om besättningsmedlemmar ska även tidpunkt för fartygens anlop och avgång från hamn anges. Kontrollen innebär en registerkontroll av samtliga namngivna personer mot Schengens informationssystem (SIS). Detta datasystem innehåller en mängd uppgifter om personer och stulna eller försvunna föremål. Resultatet meddelas till Kustbevakningens ledningscentral och till ansvarig polismyndighet i den region dit fartyget väntas.

Den fysiska gränskontrollen sker bland annat genom ombordkontroll av resedokument och personer. Under året genomfördes fysiska kontroller ombord på 770 handelsfartyg, vilket är en ökning med ca 16 procent sedan 2017.

Samverkan med Polismyndigheten

Samverkan med Polismyndigheten styrs av en ramöverenskommelse med flera underbilagor för olika verksamhetsområden. Kustbevakningen bedömer att samverkan fungerar bra både avseende operativ och offentlig resurssamordning. Samverkan med Polismyndigheten sker även lokalt via kuststationerna samt med olika avdelningar inom myndigheten där samordningsbehov finns.

Metodutvecklingsavdelningen inom Kustbevakningen har en handläggare som är stationerad på gränspolissektionen hos Polismyndighetens nationella operativa avdelning.

Gränspolisen i Stockholm ingår tillsammans med Kustbevakningen och Tullverket i gränsplaneringsrådet där gemensamma insatser planeras. Samverkan har under året varit omfattande, främst inom gränskontroll som en följd av Schengeninspektionen, men också kopplat till den nya Frontexförordningen som trädde i kraft den 4 december 2019.

Kustbevakningen är även med i samverkan beträffande organiserad brottslighet och deltar i flera regionala underrättelsecentrum (RUC) och nationellt underrättelsecentrum (NUC) samt deltar i regionala samverkansråd (RSR).

Sammanfattningsvis har Kustbevakningen operativt bidragit till att Polismyndigheten når sina mål inom vårt verksamhetsområde främst genom gemensamt planerade insatser och biträden enligt begäran.

Baltic Sea Region Border Control Cooperation

Kustbevakningen har deltagit i arbetet inom Baltic Sea Region Border Control Cooperation (BSRBCC) sedan det startade 1997. De gemensamma seminarier som arrangeras ger en bra och nyttig utveckling för samtliga deltagare. Kustbevakningen har under 2019 tillsammans med Polismyndigheten deltagit i samtliga möten och i flertalet seminarier och operationer inom ramen för BSRBCC.

Strategi för integrerad gränsförvaltning

Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1624¹¹, åläggs medlemsstaternas nationella myndigheter med ansvar för gränsförvaltning att fastställa en nationell strategi för integrerad gränsförvaltning, en så kallad IBM-strategi (Integrated Border Management). År 2017 fick Polismyndigheten, Migrationsverket, Kustbevakningen, Tullverket, Sjöfartsverket och Säkerhetspolisen i uppdrag att ta fram en nationell strategi för integrerad gränsförvaltning (Ju2017/ 04885/PO). Strategin, som fastställdes i mars 2018, är ett viktigt verktyg för att styra verksamheten mot gemensamma mål och syftar till att förbättra kvaliteten och effektiviteten i gränskontrollverksamheten och säkerställa full efterlevnad av Schengenregelverket.

Schengeninspektionen, som genomfördes 2017, identifierade vissa brister i Sveriges gränskontrollverksamhet. Kustbevakningen har under 2019 lagt mycket tid och resurser på gränskontrollverksamheten både operativt genom utökade kontroller och på att åtgärda de övergripande brister som framfördes i rapporten från Schengeninspektionen 2017. Bland annat genomfördes operation Fenix, med fokus på övervakning av fritidsbåtstrafiken mellan gränskontrollställen. Under 2019 genomfördes en återinspektion. Rapporten från återinspektionen blir offentlig först under 2020.

Kustbevakningen deltar också i Polismyndighetens arbete med införandet av det europeiska systemet för informationsutbyte, European Border Surveillance System (EUROSUR).

I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1052/2013 med fokus på artikel 5 och artikel 12, genomfördes den 8-9 oktober en samverkansövning

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1624 av den 14 september 2016 om en europeisk gräns och kustbevakning

tillsammans med Polismyndighetens nationella operativa avdelning (NOA) och Sjöpolisen, med stöd av Frontex. Målet var att, tillsammans med Frontex och nationella resurser, utveckla och öva den gemensamma gränsförvaltningen inom Sverige, samt en gemensam tillämpning av övervakningsverktyg.

I enlighet med artikel 13 i förordningen (EU) 2016/1624¹² ska medlemsstaterna bidra till datainsamling för verksamhet som berör gränskontroll. Datainsamlingen analyseras av Frontex och resulterar i en sårbarhetsbedömning. Syftet är att kunna bedöma medlemsstaternas förmåga, kapacitet och beredskap att bemöta kommande utmaningar, inklusive nuvarande och framtida hot samt utmaningar vid yttre gräns. Polismyndigheten är ansvarig svensk myndighet och Kustbevakningen har bidragit med data och kvalitativa beskrivningar om svensk gränsbevakning avseende sjögränsen.

Ny förordning om den europeiska gräns- och kustbevakningen

För att ytterligare förbättra och effektivisera förvaltningen av Schengenområdets yttre gräns antog EU i slutet av året en ny förordning om den europeiska gräns- och kustbevakningen; Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1896 av den 13 november 2019 om den europeiska gräns- och kustbevakningen. Frontex ska kraftigt stärkas i fråga om personal och teknisk utrustning och få ett bredare mandat för att stödja medlemsländerna i deras verksamhet, särskilt gällande gränskontroll, återvändande och samarbete med länder utanför EU.

För att säkerställa en sammanhållen förvaltning av EU:s yttre gränser och för att kunna reagera på kriser kommer Frontex att ha en stående styrka. Denna styrka, som ska byggas upp gradvis, ska senast 2027 ha en personalstyrka på 10 000. Där ska bl.a. operativ personal från Frontex och från EU:s medlemsländer ingå, med antingen långvarig utstationering eller kortare utplacering, och styrkan ska också ha en reserv för snabba insatser, som ska finnas kvar till slutet av 2024.

Genom utveckling av det europeiska gränsskyddssamarbetet inom ramen Frontex står Kustbevakningen inför ett utökat och mer komplext uppdrag. Under 2019 har myndigheten påbörjat arbetet med att analysera vilka konsekvenser avseende krav på förmåga och ianspråktagande av resurser som den nya förordningen kan komma att få för Kustbevakningen på kort och medellång sikt.

Interoperabilitet

Nya bestämmelser i form av två EU-förordningar syftar till att genom ett enklare informationsutbyte förbättra säkerheten, göra kontrollerna vid EU:s yttre gränser effektivare och bidra till att förebygga och bekämpa olaglig migration. Regeringen har gett i uppdrag till Polismyndigheten, Migrationsverket, Säkerhetspolisen, Tullverket och Kustbevakningen att samordna genomförandet av EU:s interoperabilitetsförordningar (Ju2019/02044/PO). Slutrapportering ska ske 2024. Kustbevakningen har under 2019 deltagit i arbetet och börjat analysera de rättsliga konsekvenserna samt utreda hur kärnverksamheten påverkas.

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1624 av den 14 september 2016 om en europeisk gräns och kustbevakning

Gränskontrolloperationer i Medelhavet

De senaste åren har Kustbevakningen deltagit regelbundet i internationella gränskontrolloperationer. Under november månad bidrog Kustbevakningen med flyg över Medelhavet på uppdrag av Frontex.

Till grund för uppdraget finns ett regeringsuppdrag om att Kustbevakningen får ställa fartyg, båtar, flygplan och personal till förfogande i Frontex operationer. Att tillfälligt bidra med flygplan och personal vid Greklands yttre gräns är en del av Sveriges åtagande inom Schengensamarbetet.

Syftet med deltagandet var att bistå grekiska myndigheter med gränskontroll till sjöss samt särskild inriktning och förmåga till sjöräddning för att rädda liv till sjöss. Genom flygövervakningsarbetet var Kustbevakningen en av aktörerna som bidrog till att operation Poseidon resulterade i att 214 människor kunde undsättas.

Liksom förra året i Italien och operation Themis, angav operationsplanen fler arbetsuppgifter än gränskontroll och sjöräddning, bland annat att motverka gränsöverskridande brottslighet och att förbättra det europeiska samarbetet om kustbevakningsuppgifter, så kallade coast guard functions. I dessa ingår utöver ovanstående att arbeta mot smuggling och att rapportera olagligt fiske och oljeutsläpp.

Tabell 13

Sjötrafikövervakning – Operation Poseidon	2019
Kustbevakningstjänstemän som tjänstgjort på plats	5
Planerade flygpass exkl. transportflygning	23
Genomförda flygpass exkl. transportflygning	17
Inställda flygpass (väder eller teknik)	6
Flygtimmar exkl. transportflygning	91

Källa: Frontextrapport KBV



5.1.6 Jakt, artskydd, och skydd av fornminnen

Kontrollverksamheten inom jakt omfattar främst sjöfågel- och säljakt. Två brottsanmälningar gjordes under året, vilket ligger på en normal nivå.

Tabell 14

Jakt och naturvård	2019	2018	2017	2016	2015
Antal kontrollåtgärder (endast jakt)	214	339	395	438	380
Brott - Antal ärenden RMB 1/1 - 7/5 2019	4	9	8	4	
Brott - Antal ärenden Durtvå 8/5 - 31/12 2019	7				
Brott - Antal brottsmisstankar Durtvå 8/5 - 31/12 2019	7				

Källa: KORUS, RMB och Durtvå

Kustbevakningens naturvårdsrelaterade arbete är en del av brottsbekämpningen och innebär till största delen övervakning av olika typer av skyddad natur, så som naturreservat, fågel- eller sälskyddsområden. Övervakningen sker delvis från luften genom kustbevakningsflyget. Nio brottsanmälningar gällande vistelse i områden under förbudstid har gjorts under året, vilket är i nivå med de två senaste åren.

Kustbevakningen bedömer att regelefterlevnaden inom både jakt och naturvård är fortsatt god. Inom jakt, där vi har ett kontrolluppdrag, är det samtidigt viktigt att fortsätta synas och utföra kontroller för att upprätthålla en preventiv effekt.

En annan del av den brottsbekämpande verksamheten är artskydd. Där har arbetet med kartläggning av det illegala ålfisket och upptagning av omärkta ålfiskeredskap fortsatt. För att skydda det marina kulturarvet som ofta handlar om fornlämningsklassade vrak, sker samverkan med bland andra Riksantikvarieämbetet, Statens maritima och transporthistoriska museer och vissa länsstyrelser. Det kan då handla om exempelvis utpekande av extra skyddsvärda objekt.

5.1.7 Marinvetenskaplig forskning och tillträde

Kustbevakningen ska enligt instruktionen bedriva tillsyns- och kontrollverksamhet i fråga om bland annat tillträde för utländska statsfartyg samt besluta om och svara för tillsyn om tillstånd för marinvetenskaplig forskning.

Under 2019 utfärdades totalt 56 beslut om marinvetenskaplig forskning (63 beslut 2018). Av dessa gällde 8 beslut om forskning på EEZ¹³ medan 48 gällde forskning på både EEZ och territorialvatten. Sammanlagt var 51 beslut om enstaka resor och 5 beslut om årstillstånd att bedriva marinvetenskaplig forskning. Kustbevakningen biföll samtliga ansökningar som inkom till myndigheten under året.

Tillsynskontroll vid marinvetenskaplig forskning, av att villkor i beviljat tillstånd om genomförandet av marinvetenskaplig forskning och/eller tillträde är överensstämmande med utfärdat beslut, gjordes på 1 statsfartyg.

¹³ Exclusive economic zone (EEZ)

5.2 Samordning av sjöövervakning och förmedling av civil sjöinformation

Kustbevakningen ska enligt §15 förordningen (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen samordna civila behov av sjöövervakning och förmedla civil sjöinformation till berörda myndigheter.

Sjöbasis

Sjölägesbild är flera olika aktuella eller historiska data med indirekt eller direkt geografisk koppling:

- Sjölägesinformation är uppgifter om fartyg och andra föremål som rör sig på sjön.
- Sjöinformation är tilläggsinformation som svenska myndigheter kan behöva, som till exempel fartygets ägare, besättning och last, kartor och väderinformation.

För att förmedla civil sjöinformation enligt myndighetens sjöövervakningsuppdrag har Kustbevakningen utvecklat Sjöbasis, ett system för sjöbaserad informationssamordning mellan myndigheter. Med hjälp av Sjöbasis samlar Kustbevakningen in, sammanställer, bearbetar och förmedlar information från Försvarsmakten och civila myndigheter till berörda myndigheter. Att relevant sjöinformation samlas i ett gemensamt system, som är tillgänglig dygnet runt, möjliggör effektivare samordning för inblandade myndigheter.

Användandet av Sjöbasis ökar stadigt, både inom Kustbevakningen och hos andra myndigheter. Under 2019 påbörjades arbete med tydliggörande av roller och ansvarsfördelning för användande av Sjöbasis i och med att ett Sjöbasisråd upprättades. Syftet är att arbeta mer strukturerat med systemet för att stärka vårt analysbaserade arbetssätt. Med informationen i Sjöbasis som grund är målet att förbättra effektivitet och kvalitet i kustbevakningsverksamheten, bland annat genom bättre urval av kontrollobjekt och bättre förmåga att vara på rätt plats vid rätt tid.

Nya funktioner i Sjöbasis har utvecklats under året utifrån kravställningar från alla de myndigheter som använder Sjöbasis. Referensgruppsmöten hålls två gånger per år där Sjöfartsverket, Havs- och vattenmyndigheten, Tullverket, Polismyndigheten och Försvarsmakten är inbjudna. Dessa möten syftar till att diskutera utvecklingsbehoven och utökad samverkan runt en gemensam sjölägesbild. Under året har Kustbevakningen också arbetat för att möjliggöra för Polismyndigheten att ansluta och använda Sjöbasis.

Sjöövervakningsrådet

Sjöövervakningsrådet är ett samrådsorgan för att bistå Kustbevakningen i arbetet med att samordna civil sjöövervakning och förmedla civil sjöinformation. Rådet är knutet till myndigheten, och består av ledamöter från Kustbevakningen samt tio nationella myndigheter. Berörda myndigheterna i sjöövervakningsrådet har samverkat genom att delge varandra information om aktuella frågor inom sjöövervakningsområdet aktuella hos respektive myndigheten. Under 2019 har två möten arrangerats.

5.3 Brottsbekämpning och ordningshållning

Enligt 2§ förordningen (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen har myndigheten inom ramen för sjöövervakningen till uppgift att självständigt ansvara för eller biträda en annan myndighet med brottsbekämpning och ordningshållning i enlighet med kustbevakningslagen (2019:32) och annan författning.

5.3.1 Förebyggande och förhindrande av brott

Återrapporteringskrav enligt regleringsbrevet:

Kustbevakningen ska samlat redovisa myndighetens verksamhet för att förebygga och förhindra brott. Redovisningen ska omfatta underrättelseverksamheten och samverkan med andra myndigheter som arbetar med att förebygga och förhindra brott.



Brotsförebyggande arbete

Kustbevakningen tillhör, enligt det nationella brotsförebyggande programmet, de myndigheter som finns utanför rättsväsendet men med särskilda brotsförebyggande uppgifter.

Övervakning i brotsförebyggande syfte har genomförts för att förebygga och förhindra brottslig verksamhet inom Kustbevakningens ansvarsområde, exempelvis genom miljöövervakning, fiskeövervakning och överträdelser mot sjötrafikregler (kan gälla fart-, nykterhet och lanterna) och sjösäkerhet.

Kustbevakningen har under 2019 deltagit i de rådslag som arrangerats av brotsförebyggande rådet (BRÅ). Arbetet har utmynnat i att Kustbevakningen ingår i ett nätverk med andra myndigheter utanför rättsväsendet t.ex. Skatteverket, Tullverket och Kronofogdemyndigheten samt även andra statliga myndigheter som inte har ett lika tydligt utpekad ansvar t.ex. Bolagsverket och Försäkringskassan.

Regeringens nationella brotsförebyggande program Tillsammans mot brott och erfarenheter från regeringsuppdraget angående internationella brottsnätverk (IBN) samt den nya kustbevakningslagen med indelning i direkt och indirekt uppdrag har inneburit att Kustbevakningen har kunnat identifiera utvecklingsmöjligheter avseende brotsförebyggande arbete. Det framstår som klart, vilket även identifierats av BRÅ, att de olika myndigheternas roller i brotsförebyggande arbete behöver klargöras samt att arbetet specifikt inriktas mot att brott inte ska ske. Inom Kustbevakningen innebär det att det krävs ett utvecklingsarbete för att öka kunskapen och att ta fram ett långsiktigt och strukturerat brotsförebyggande arbete.

Under 2019 har Kustbevakningens ansvar avseende brotsförebyggande arbete börjat definieras. En nulägesanalys genomfördes som påvisade att det brotsförebyggande arbetet på kuststationerna idag många gånger sker intuitionsbaserat utifrån personlig erfarenhet. En slutsats från arbetet är att Kustbevakningen behöver få en bättre koppling mellan myndighetens underrättelsearbete och det brotsförebyggande arbetet, för att på så vis bättre kunna förutse händelser och rikta resurser till rätt plats och tid. Genom att även ta hänsyn till kriminologiska och beteendevetenskapliga modeller ska arbetsmetoderna ytterligare stärkas under 2020.

Underrättelseverksamhet

Syftet med Kustbevakningens underrättelseverksamhet är insamling, bearbetning och analys av information för att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet inom det maritima området. Underrättelser ligger till grund för planering och

genomförande av Kustbevakningens operativa verksamhet, men ska även kunna delges den myndighet som har huvudansvar för respektive brottsbekämpningsområde.

Underrättelsearbetet i Kustbevakningen genomförs på olika organisatoriska nivåer i en gemensam underrättelsedatabas. Myndigheten samverkar med andra brottsbekämpande nationella myndigheter, bland annat inom ramen för de regionala underrättelsecentren (RUC) och även internationellt.

Kustbevakningens underrättelseverksamhet har under året bedrivits inom ramen för myndighetens kontrollverksamhet inriktat mot illegalt fiske, smugglingsbrottslighet till sjöss samt gränskontroll.

Sedan den nya kustbevakningslagen trätt i kraft har särskilt fokus lagts på att ta fram underlag som pekar på aktörer som bedöms intressanta ur ett fiske- eller artskyddsbrottsperspektiv för lagföring. I det underrättelsedrivna och prioriterade arbetet mot illegalt fiske identifierades också under året ett antal ärenden där en särskild kraftsamling bedömdes som angelägen. I denna bedömning kom det illegala fisket av utrotningshotade arter samt obehörig ekonomisk vinning av fiske att bli vägledande. Även fritidsfiske under yrkesmässiga former har prioriterats. Problematiken med fritidsfiske under yrkesmässiga former förefaller vara relativt omfattande nationellt. Uppträffningsrisken är låg och verksamheten är ekonomiskt mycket gynnsam, då fisken omsätts via grossister och auktionsfirmor, trots att detta strider mot gällande lagstiftning.

Arbetet med smugglingsbrott i maritim miljö har koncentrerats till att mestadels omfatta smuggling av narkotika eller punktskattepliktiga varor i framförallt fritidsbåtstrafiken. Endast ett fåtal dokumenterade ärenden bekräftar att narkotikasmuggling med fritidsfartyg eller motsvarande till och från Sverige förekommer. Sedan tidigare bedöms narkotikasmuggling i den maritima miljön företrädesvis förekomma i färje- och containertrafiken.

Det finns exempel på narkotikabeslag i fritidsfartyg det senaste året som bekräftar en pågående kriminalitet av aktörer som är kända hos andra brottsbekämpande myndigheter, men som emellertid inte varit kända av Kustbevakningen. Det finns i dagsläget ingen helhetsbild av vare sig förekomst eller omfattning vad gäller detta modus att tillgå. Av särskilt intresse ur ett underrättelseperspektiv är den smuggling som den organiserade brottsligheten misstänks ligga bakom och där inflödet på information är lågt.

Ett arbete påbörjades under året med att sammanställa och analysera det befintliga underrättelsematerialet avseende narkotikasmuggling till Sverige med fritidsfartyg i syfte att ge bättre underlag inför beslut om operativa insatser mot denna typ av brottslighet. Rapporten, som färdigställdes i mars 2019, rekommenderar ett antal åtgärder i syfte att förbättra underrättelseläget gällande förekomst och magnitud av narkotikasmuggling med fritidsfartyg till och från Sverige. Det bearbetade materialet spänner geografiskt utmed Sveriges syd- och västkust längs en sträcka från Simrishamn och vidare upp längs den svenska kusten mot gränsen till Norge. Analysen påvisar att det finns ett antal intressanta ärenden där det bedöms finnas möjlighet att inhämta, bearbeta och sammanställa ärenden för vidare operationalisering.

Samverkan

Kustbevakningen medverkar i Polismyndighetens gränskontrollarbete genom att utöva gränskontroll av sjöfarten. Underrättelsesektionen uppgift är att ta fram underlag för kontroll av misstänkta olovliga gränspassager såväl för handelssjöfart som för fritidsbåtstrafiken. NOAs gränspolissektion har ett övergripande uppdrag att samordna

och driva det svenska gränskontrollarbetet. Där pågår för närvarande ett antal projekt som dels syftar till att åtgärda de brister i den svenska gränskontrollen som uppdagades vid den senaste Schengenutvärderingen, dels till att bygga upp den fördragsstyrda och unionsgemensamma integrerade gränsförvaltningen. Kustbevakningens underrättelsesektion har under året involverats i bland annat framtagande av data till den årliga sårbarhetsbedömning som görs av Frontex utifrån medlemstaternas inrapportering.

Underrättelsesamverkan med andra myndigheter har fördjupats och ett antal nya arbeten har initierats under året. Bland annat har en av underrättelsesektionens medarbetare på deltid bemannat Europol-desken på Polismyndighetens internationella enhet. Syftet med placeringen är att öka den samlade kompetensen när det gäller bekämpning av den gränsöverskridande och organiserade brottsligheten samt skapa en effektivare nationell koordinering, prioritering och ärendefördelning av internationellt informationsutbyte när det föreligger överlappande myndighetsansvar för brottsbekämpningen. Genom placeringen säkerställs att den information som kommuniceras med andra europeiska länders motparter i Europolsamarbetet håller en hög kvalitet. Samsittningen på Polismyndigheten har delutvärderats och en andra utvärdering av denna samverkan kommer att ske under våren 2020.

Underrättelsesektionen har även deltagit i multilaterala fora för underrättelsesamverkan. Bland dessa kan nämnas uppstarten av det av Frontex initierade Maritime Intelligence Community – Risk Analysis Network (MIC-RAN).

Kustbevakningen ingår i det myndighetsgemensamma arbetet mot organiserad brottslighet och bemannar sex regionala underrättelsecentra och samverkansråd, det nationella underrättelsecentrumet och dess styrgrupp, samt Operativa rådet. Kustbevakningen deltar i ärenden med maritim anknytning, till exempel med underrättelser, spaningsinsatser och expertkunskap inom det maritima området.

5.3.2 Brottsutredande verksamhet

Återrapporteringskrav enligt regleringsbrevet:

Kustbevakningen ska samlat redovisa myndighetens brottsutredande verksamhet. Redovisningen ska omfatta samverkan med andra brottsutredande myndigheter.

Utredningsarbete

Kustbevakningslagen trädde i kraft den första april 2019. Syftet med lagen var att få en mer samlad, lättöverskådlig och enhetlig reglering samt ta tillvara på Kustbevakningens kompetens och närvaro i den maritima miljön.

Ett omfattande förberedelsearbete inför Kustbevakningens utökade rättsliga befogenheter har bedrivits genom bland annat utbildning av all personal i operativ tjänst samt översyn och anpassningar av IT-utrustning, materiel och förvaringsutrymmen.

Den nya lagen innebär utökade befogenheter och ett större ansvar för brottsbekämpning och ordningshållning. Myndigheten har genom de nya befogenheterna getts möjlighet att leda förundersökning gällande större delen av de brott som myndigheten ingriper mot. I och med detta har myndigheten även möjlighet att bedriva hela brottsutredningen innan den slutredovisas till åklagare. Detta har skapat färre mellanled, kortare handläggningstider och förutsättningar för ökad lagföring genom att ärendena bedrivs av personal med kompetens inom den maritima miljön där ärendena också är initierade.



Genom den nya lagen behöver brottsutredningar inte överlämnas till Polismyndigheten i samma omfattning som tidigare, vilket minskar belastningen hos Polismyndigheten och ger förutsättningar för att utreda brotten i anslutning till tid och plats för brottet.

Som tidigare nämnts arbetar Kustbevakningen sedan den 8 maj 2019 i Polismyndighetens elektroniska utredningssystem Durtvå. I och med införandet av Durtvå har Kustbevakningen övergått till klassificering av brott enligt de brottskoder och brottsrubriker som används inom rättsväsendet. Dessa skiljer sig något åt mot de benämningar som använts i myndighetens gamla rapporteringsdiarium (RMB). I Durtvå särredovisas även ärenden och brottsmisstankar, vilket inte varit fallet i RMB. Detta medför att Kustbevakningen för 2019 inte redovisar en sammanslagna siffror för helåret, utan uppdelat för RMB respektive Durtvå.

Tabell 15

Antal ärenden, RMB	1/1-7/5 2019	2018	2017
Rattfylleri	40	111	78
Sjöfylleri	3	115	88
Fart	3	73	19
Övriga sjötrafikregler	6	15	13
Övrig sjöövervakning	0	2	32
Jakt och naturvård	4	8	9
Fiskerikontroll	39	209	174
Farligt gods	14	64	25
Bemannning och behörighet	6	16	23
Gräns	0	1	3
Tull	1	3	13
Totalt	116	617	477

Källa: RMB

Tabell 16

Antal ärenden Durtvå	8/5-31/12 2019
Rattfylleri, Grovt Rattfylleri (3005)	52
Sjötrafikrelaterade brott (3201,3202,3203,3204,4013)	192
Fiske (4011)	162
Utsläpp (8001,8014)	150
Jakt (4011)	2
Bemannning (inom 4013)	13
Tull (4057)	1
Farligt gods (4013)	49
Övriga brott miljöbalken (8004,8015,8017)	21
Övriga brott	2
Totalt	644

Källa: Durtvå

Tabell 17

Antal brottsmisstankar, Durtvå	8/5-31/12 2019
3005 Rattfylleri	50
3005 Grovt rattfylleri	2
3201 Sjöfylleri	128
3202 Fartöverträdelser till sjöss	40
3203 Övriga sjötrafikbrott med fängelse i straffskalan	17
3204 Övriga sjötrafikbrott (endast böter i straffskalan)	12
4011 Brott mot jaktlagstiftningen (Jaktl 1987:259, ej illegal rovdjursjakt)	2
4012 Brott mot fiskelagstiftningen Lag 1993:787	210
4013 Brott mot lagen om transport av farligt gods	71
4013 Brott mot sjölagen	17
4013 Brott mot speciallagstiftning	24
4057 Smuggling, olovlig in/utförsel av övriga varor	1
8001 Miljöbrott	56
8004 Otillåten miljöverksamhet "genom avsaknad av tillstånd, etc"	1
8014 Brott mot lagen om åtgärder mot förorening från fartyg	102
8015 Brott mot områdesskydd	5
8017 Övriga brott mot miljöbalken	16
Övriga brott	9
Totalt	763

Källa: Durtvå

Med anledning av den nya kustbevakningslagen och de utökade befogenheterna har ärendeflödet under året ökat. Totalt sett har antalet ärenden ökat med 23 procent under året, från 617 ärenden 2018 till 760 ärenden 2019.

Kustbevakningen deltar i Rättsväsendets informationsförsörjning (RIF) tillsammans med flera andra statliga myndigheter. Sedan införandet av ny Kustbevakningslag 1 april 2019 och Polismyndighetens utredningssystem Durtvå i början av maj 2019 följer nu myndighetens informationsflöden avseende brottsutredningar övriga brottsutredande myndigheters flöden. Kustbevakningen avrapporterar enligt gällande rutiner för RIF¹⁴.

Övergången till Durtvå har skapat förutsättningar för en effektivare hantering och ökad kvalitet av brottsutredningar. Genom Durtvå kan Kustbevakningen kommunicera brottmålsinformation elektroniskt vidare i rättskedjan till bland annat Åklagarmyndigheten vilket sker i enlighet med arbetet inom Rättsväsendets informationsförsörjning (RIF). Myndigheten behöver inte heller ta hjälp av Polismyndigheten för att misstankeregistrera ärenden utan kan självständigt göra detta genom Durtvå. Detta minskar dubbelarbetet och ger tillförlitligare statistiskt underlag för Brottsförebyggande rådet.

Genom att ärenden kan hanteras har genomströmningstiden för ärenden, d.v.s. tiden från ingripande till slutredovisning till åklagare, minskat avsevärt. Tiden från ingripande av

¹⁴ Redovisning RIF 2018 dnr:2019-171:3 , Plan för 2020 dnr: 2019-171:17, Redovisning RIF 2019: arbete pågår och rapport skickas till regeringen senast 2020-02-21

Kustbevakningen till utfärdat strafföreläggande av åklagare har i vissa fall kunnat ske inom loppet av ett par timmar vilket är en effekt av såväl den nya kustbevakningslagen som införandet av Durtvå.

För att öka effektiviteten inom den brottsbekämpande verksamheten krävs ökad åtkomst av polisiära system vilket skulle skapa bättre förutsättningar för ingripande och lagföring samtidigt som det skulle minska behovet av att begära uppgifterna i varje enskilt fall från Polismyndighetens regionala och nationella kommunikationscentraler.

Samverkan med andra brottsutredande myndigheter

Under 2019 har samverkan skett med framförallt Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten och Tullverket. Inom ramen för Kustbevakningens befogenheter i den indirekta brottsbekämpningen som regleras i kustbevakningslagen, har Kustbevakningen biträtt Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten vid ett flertal tillfällen. Detta sker exempelvis när Kustbevakningen ingriper mot ett brott där myndigheten saknar befogenheter att leda förundersökning. I dessa fall kontaktas Polismyndigheten som begär biträde av Kustbevakningen för att myndigheten ska kunna fortsätta med utredningsåtgärder.



6. Krisberedskap och totalförsvaret

Kustbevakningen är en del av samhällets krisberedskap i den maritima miljön. Vi har, enligt förordningen (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap, ett särskilt ansvar för samhällets krisberedskap. Vi är också en bevakningsansvarig myndighet med särskilt ansvar inför och vid höjd beredskap. Detta innebär att vi särskilt planerar för och skapar en god förmåga att hantera vårt uppdrag, förebygga sårbarheter och motstå identifierade hot och risker, i händelse av en samhällsstörning i fredstid, vid höjd beredskap och ytterst i krig.

Vid höjd beredskap får Kustbevakningen förändrade ansvarsförhållanden och ska ha förmåga och en planering för att ge stöd till det militära försvaret. Enligt vad som följer av förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten (utnyttjandeförordningen), ska under höjd beredskap eller krig personal och material ur Kustbevakningen inom Försvarsmakten användas för övervakning, transporter och andra uppgifter enligt överenskommelse med Försvarsmakten (operativt ianspråktagande).

Utgångspunkten för vår verksamhet inom krisberedskap och totalförsvaret är att inriktning och åtgärder ska skapa mervärde för samhället genom att stärka Kustbevakningens förmåga att utföra vårt uppdrag inom såväl räddningstjänst, sjöövervakning som krisberedskap. Detta gäller i alla lägen på hotskalan: oavsett om vi verkar i fredstid, vid fredstida krissituationer, i ett gråzonsläge eller vid höjd beredskap.

År 2019 har fokus för Kustbevakningens verksamhet inom krisberedskap och totalförsvaret legat på åtgärder för att säkerställa myndighetens förmåga att verka inom totalförsvaret. Arbetet har bedrivits i linje med den nationella planeringsinriktningen för det civila försvaret, och inriktats på planering och planläggning, kompetensbyggande och samverkan med andra aktörer.

6.1 Planering för beredskap inom ramen för det civila försvaret

Regerings-
uppdrag

6.1.1 Planeringsarbetet

Kustbevakningen har under året tagit fram en programplan för civila försvaret 2020-2025¹⁵. Programplanen har i sin tur utgjort underlag för en områdesvis programplan för det prioriterade området ordning och säkerhet. Arbetet med programplanerna har genomförts tillsammans med de myndigheter som samverkar inom det prioriterade området¹⁶. Myndigheten konstaterar att de båda programplanerna ger en god överblick av planeringsläget och utgör ett avstamp för Kustbevakningens fortsatta planläggningsarbete för totalförsvaret.

Regeringen har genom beslut den 11 juli 2019 (dnr Ju2019/02477/SSK) gett bevakningsansvariga myndigheter, däribland Kustbevakningen, uppdraget att inkomma

¹⁵ Detta i enlighet med den av Försvarsmakten och MSB framtagna modellen för sammanhängande planering av det civila försvaret (jfr redovisning 2019-02-15, dnr FM 2019-4316:4, MSB 2017-03498-4) och utifrån fastställd planeringsinriktning för det civila försvaret,

¹⁶ Kustbevakningen, Säkerhetspolisen, Polismyndigheten, Tullverket, Migrationsverket, FOI, SMHI, Regeringskansliets förvaltningsavdelning, Myndigheten för Skydd och Beredskap samt Försvarsmakten (adjungerad).

med underlag för den fortsatta inriktningen för det civila försvaret inom ramen för totalförsvaret. Kustbevakningen har enligt uppdraget, tillsammans med Polismyndigheten, Säkerhetspolisen och Tullverket, analyserat de behov och åtgärdsförslag avseende ordning och säkerhet som Förvarsberedningen, Förvarsmakten och MSB tidigare redovisat. Analysarbetet, som pågått under hösten, har varit omfattande och genomförts i nära och löpande samverkan mellan de fyra utsedda myndigheterna. Samverkansformen är ny för myndigheterna men har varit mycket givande för att hitta en samsyn i fråga om gemensamma åtgärdsbehov och förslag. Svaret kommer att lämnas gemensamt av de fyra myndigheterna till regeringen den 2 mars och innehålla såväl gemensam som myndighetsspecifik redovisning.

Kustbevakningens har under 2019 identifierat och inlett åtgärder för att säkerställa myndighetens robusthet och uthållighet och därmed samhällets totalförsvarsförmåga. Åtgärdsområdena inkluderar kontinuitetsåtgärder, kompetenshöjande åtgärder, informations- och cyberförvar, psykologiskt förvar samt försörjningsberedskap. Dessa åtgärder och avsedda effekter avrapporteras i detalj i Kustbevakningens svar på regeringsuppdraget av den 11 juli 2019.

Kustbevakningen konstaterar att för att uppnå nödvändig operativ förmåga på det sätt som beskrivs av bl. a. Förvarsberedningen, måste åtgärdena i avsevärd omfattning utvecklas och intensifieras. Det förutsätter kommande femårsperioden stora främst personella men även materiella resursförstärkningar, såväl operativt som inom ledning och stöd.

6.1.2 Preciserad inriktning för arbetet med totalförsvaret

Planering för stöd till Förvarsmakten under höjd beredskap

Kustbevakningen och Förvarsmakten har den 16 december 2019, efter ett omfattande beredningsarbete, träffat en överenskommelse avseende utnyttjande av Kustbevakningen inom Förvarsmakten (dnr KBV 2019-3093). Överenskommelsen gäller för perioden 2020-2022.

Syftet med denna överenskommelse är att närmare bestämma förutsättningarna vid operativt ianspråktagande av Kustbevakningen samt vid särskild samverkan mellan myndigheterna. Det är myndigheternas uppfattning att även när delar av Kustbevakningen utnyttjas inom Förvarsmakten ska Kustbevakningen kvarstå som en egen civil myndighet, som stödjer både militärt och civilt förvar.

De båda myndigheterna ska tillsammans utveckla Kustbevakningens förmåga att förstärka Marinens sjöövervakningsoperationer. Myndigheterna ska även utveckla Kustbevakningens förmåga att planera deltagande i sjöfartsskydds- och kustförvarsoperationer. Syftet är att öka Sveriges förmåga att upptäcka och ingripa mot kränkningar och därigenom höja tröskeeffekten.

Delmål under perioden är Förvarsmaktens framtagande av ett taktiskt koncept, gemensam planering och genomförande av utbildningar och övningar samt gemensamt arbete avseende utrustning, märkning och ekonomi.

Myndighetsgemensamma arbetsgrupper kommer under perioden att utveckla och genomföra delmålen för överenskommelsen.

Stärka arbetsformer

Kustbevakningen har inom ramen för myndighetens särskilda ansvar för samhällets krisberedskap byggt upp en signalskyddsförmåga som uppfyller för krisberedskapen uppställda krav på sekretess och robusthet. Under året har aktiviteter genomförts i syfte att upprätthålla signalskyddsförmågan. Med anledning av överenskommelsen mellan Kustbevakningen och Försvarsmakten kommer fördjupad samverkan och samordning mellan myndigheterna avseende signalskydd och de krav som ställs vid höjd beredskap.

Verka från alternativ och/eller skyddad ledningsplats

En plan för alternativ ledningsplats för Kustbevakningen fastställdes i samband med att myndighetens ledningscentralsverksamhet koncentrerades till Göteborg 2018. Dialog pågår med Försvarsmakten om samordning avseende förutsättningar att verka från skyddad ledningsplats.

6.1.3 Övningar inom krisberedskap och totalförsvär

TFÖ 2020

Under året har Kustbevakningen aktivt deltagit i planeringsarbetet inför Totalförsvärsövningen 2020 (TFÖ2020). MSB tillsammans med Försvarsmakten ansvarar för den övergripande planeringen av den största totalförsvärsövningen sedan många år. Kustbevakningen har under 2019 bemannat upp en projektorganisation som ansvarar för planering, genomförande och utvärdering av övningen under 2020.

Som en förberedande övning inför TFÖ 2020 deltog Kustbevakningen i ledningsövning 19 (LTÖ 19), en stabsövning under ledning av Försvarsmakten i samverkan med ett antal civila myndigheter.

Swenex

Swenex (Swedish Naval Exercise) är marinens största nationella övning som genomförs årligen. 2019 genomfördes den under perioden 12-24 oktober i ett område med tyngdpunkt i södra Östersjön och Hanöbukten. Kustbevakningen deltog under delar av övningen med KBV 003 och Kustbevakningsflyget.

Havsörn

Inom ramen för krisberedskap och med syfte att öva vår förmåga att hantera och verka under samhällstörning, har Kustbevakningen deltagit i övning Havsörn 2019. Övningen, som pågick den 16 oktober - 3 december, var en viktig del i Länsstyrelsen i Uppsala läns arbete med att utveckla och upprätthålla statliga räddningstjänstens förmåga att hantera konsekvenserna av en kärnteknisk olycka vid Forsmarks kärnkraftverk. Totalt medverkade 77 aktörer från olika centrala myndigheter och organisationer, vilket innebar att ca 1 600 personer deltog. Havsörn 2019 omfattade fyra delövningar varav Kustbevakningen deltog i två.

För Kustbevakningen var syftet främst att samordnat med andra aktörer öva ledning, samverkan och samordning i en olycka där Kustbevakningen inte har räddningsledaransvaret, utan verkar under ledning av andra myndigheter och organisationer. Vidare syftade deltagandet till att med sjögående enheter öva att genomföra uppgiften avspärrning och utrymning/evakuering till havs och i

skärgårdsmiljö. Kustbevakningen deltog i övningen med fartyg, ledningsresurser och samverkanspersoner i andra organisationers staber.

En dimension i scenariot var gräzonproblematik och ett antagonistiskt hot och angrepp på kärnkraftverket som sin tur ledde till att radiologiskt utsläpp eller hot om radiologiskt utsläpp och därtill relevanta skyddsåtgärder.

Sammantaget gav planering och genomförandet av övningen värdefulla erfarenheter och lärdomar som kommer att implementeras i verksamheten för att stärka Kustbevakningens förmåga inom krisberedskap, både avseende övning, ledningsstöd, planläggning och skarp verksamhet.

6.1.4 Andra aktiviteter

Kustbevakningen har under året lämnat besked till samtliga anställda om krigsplacering. Myndigheten har rutiner för att hålla uppgift om krigsplacering uppdaterad. Kustbevakningen har under året även genomfört interna utbildningar och övningar för att stärka stabsarbetsförmågan.

Kustbevakningen har i egenskap av myndighet med särskilt ansvar för samhällets krisberedskap deltagit i möten inom ramen för samverkansområdena Skydd, undsättning och vård (SOSUV) och Farliga ämnen (SOFÄ) samt i Nationellt forum för inriktning och samordning av övningar (NAFS).



7. Informationssäkerhet och dataskydd

Målet för Kustbevakningen är att tydligt visa sitt ansvar gällande informationshantering och att ledningssystemets ledord (analysera, utforma, använda och följa upp) efterlevs.

Kustbevakningens ledningssystem för informationssäkerhet ska ge en ökad efterlevnad samt verka för att de ställda kraven i dataskyddsförordningen och brottsdatalagen uppnås. Myndigheten ska kunna visa att vi efterlever de rättsliga kraven, vårda Kustbevakningens varumärke och förtroendet bland medborgare, samt ha trygga och säkerhetsmedvetna medarbetare.

För att uppnå målen har det under året genomförts en revidering av Kustbevakningens ledningssystem där informationssäkerhet och dataskydd för personuppgifter har integrerats i en riktlinje med ett gemensamt metodstöd för risk- och konsekvensbedömningar, modell för informationssäkerhetsklassificering samt detaljerat stöd för IT-säkerhet.

Hela organisationen ska präglas av ett engagemang och viljan att göra rätt, samt vetskap om vart man ska vända sig när man behöver stöd. För att möjliggöra detta har en flertal lärarledda utbildningar inom informationssäkerhet och dataskydd för personuppgiftsbehandlingar genomförts där målgrupperna varit ledningsgrupp, systemägare och chefer i myndigheten. Det finns ett stort intresse och engagemang inom myndigheten för frågor som rör informationssäkerhet och dataskydd samt inte minst de yttre faktorerna som har en påverkan på de anställdas säkerhetsmedvetenhet. Under året har även två interaktiva utbildningar inom ämnet personuppgiftsbehandling genomförts i hela organisationen.

Identifiering och analys av nulägesbilden för ett antal prioriterade IT-system har genomförts. Arbetet har bedrivits utifrån ett riskbaserat arbetssätt och lämpliga åtgärder för att öka efterlevnaden inom området har identifierats.

Ytterligare åtgärder för att bättre anpassa myndighetens personuppgiftsbehandlingar mot dataskyddsregelverket är en översyn av myndighetens bildhantering. Projektet inleddes i slutet av året och kommer att fortsätta en bit in på 2020.

8. Personal- och kompetensförsörjning

8.1 Rekrytering och personalförsörjning

Rekrytering sker löpande utifrån behov och under året har Kustbevakningen genomfört 27 tillsvidareanställningar och 32 tidsbegränsade anställningar, vilket är fler än föregående år.

Av de 32 tidsbegränsade är 20 aspiranter som påbörjat sin utbildning januari 2019 och blir utnämnda Kustuppsyningsmän under 2020. Trots 21 nya Kustuppsyningsmän 2019 har antalet anställda inom kärnverksamhet inte ökat utan täckt upp för pensionsavgångar, andra avgångar samt intern rörlighet från kärnverksamhet till stöd och ledning.

Den interna rörligheten inom myndigheten är stor (i form av byte av tjänst). Som exempel på detta har myndigheten 76 interna tidsbegränsade anställningsförhållanden vid årsskiftet.

Tabell 18

Antal anställda* per kompetenskategori	2019	2018	2017
Kärnverksamhet	521	521	535
Ledning	64	62	64
Stöd	247	234	230
Totalt	832	817	829

*Tabellen visar tillsvidare- och tidsbegränsade anställningar inklusive timanställningar vid årets slut, utifrån den BESTA-kodning som finns i myndigheten, blå kolumn 2019-12-31. För antal årsarbetskrafter och medelantal anställda, se avsnitt 16.

Tabellen ovan baseras på kompetenskategorier¹⁷. I kategorin kärnverksamhet utgörs operativ personal av kuststationerna, flygkuststationen, delar av ledningscentralen och aspiranter under grundutbildningen. Medelåldern inom myndigheten är 44 år vilket är samma som föregående år.

Under året har 49 medarbetare lämnat myndigheten till följd av pension, avslut på egen begäran samt avslut av tidsbegränsade anställningar, vilket är i nivå med föregående år.

Kustbevakningen har, liksom andra myndigheter, fått i uppdrag av regeringen att skapa praktikplatser för att ta emot personer med funktionsnedsättning respektive nyanlända arbetssökande. Myndigheten har möjlighet att ta emot praktikanter i samband med att grundutbildning för aspiranter genomförs. Under hösten 2019 har vi haft en praktikant.

Kustbevakningen har utifrån beslut före 1 januari 2019 berett plats för moderna beredskapsjobbare. Tre moderna beredskapsjobbare har tjänstgjort under året, en på kuststation Oskarshamn, en i Göteborg och en på kuststation Malmö.

Regerings-
uppdrag

¹⁷ Kompetenskategorier är en modell som används inom statsförvaltningen för att kunna gruppera och redovisa arbetsuppgifter för anställda.

8.1.1 Arbete för jämnare könsfördelning

Under rubriken organisationsstyrning i regleringsbrevet anges att:

Kustbevakningen ska redovisa sitt arbete med att uppnå en jämnare könsfördelning i myndighetens personalsammansättning.

För att uppnå en jämnare könsfördelning arbetar Kustbevakningen efter den strategi och åtgärdsplan som togs fram 2017. Att öka antalet anställda kvinnor i kärnverksamheten är ett långsiktigt arbete och det kommer att ta tid innan arbetet får genomslag. Målsättningen är att öka antalet kvinnliga anställda inom kärnverksamheten till minst 25 procent kvinnor fram till år 2025. Tabellen nedan visar andel kvinnor inom respektive kompetenskategori.

Tabell 19

Andel kvinnor av antal anställda (%)	2019	2018	2017
Kärnverksamhet	18	19	19
Ledning	28	29	23
Stöd	45	45	45
Samtliga anställda	27	27	26

Till aspirantutbildningen med start 2019 antogs 25 procent kvinnor vilket ligger i linje med antagningarna 2017 och något över andelen kvinnliga sökande. I slutet av året genomfördes en ny antagning för aspiranter, en utbildning som påbörjas i januari 2020. Av 263 aspirantsökningar var 55 kvinnor och slutligen antogs 20 aspiranter, varav 4 var kvinnor.

Under 2019 har en arbetsgrupp tagit fram en enkät och intervjumall för att undersöka om det finns några systemfel som hindrar oss för att nå jämnare könsfördelning. Enkäten kommer att skickas ut till befintliga medarbetare som valt att lämna vår kärnverksamhet för att gå till vår stödverksamhet och resultatet kommer att analyseras under 2020. Dessutom har ett antal djupintervjuer genomförts per telefon med tidigare medarbetare inom vår kärnverksamhet som valt att lämna vår myndighet.

För att nå ut brett har Kustbevakningen under juni och juli 2019 som en rekryteringsfrämjande åtgärd varit aktiva och deltagit i Sjöfartsverkets satsning ”Sjöfartskonvojen”. Ambitionen med Sjöfartskonvojen var att, ombord på isbrytaren Atle, visa den moderna sjöfarten, vilka jobb och karriärvägar som finns och vad det innebär att jobba på sjön. ”Sjöfartskonvojen” anordnades i elva hamnstäder runt Sveriges kust, och lockade 27 000 besökare¹⁸.

¹⁸ <http://satsapasjofart.se/satsa-pa-sjofart/sjofartskonvojen/>

8.2 Utbildning och kompetensförsörjning

Kustbevakningen är en kunskapsintensiv organisation och arbetet med kompetensförsörjning syftar till att myndigheten ska kunna attrahera, rekrytera, utveckla och behålla kompetenta medarbetare. Det är viktigt för att säkerställa att myndigheten kan genomföra en effektiv, säker och kvalitativ verksamhet.

Tabell 20

Antal utbildningsdagar *	2019	2018	2017
Grundutbildning aspiranter inklusive praktik	10 320	11 929	19 349
Vidareutbildning	7 640	5 203	5 918
Summa	17 960	17 132	25 267

*Uppgifterna för samtliga år är beräknade utifrån 7 dagar/vecka inom grundutbildning och 5 dagar/vecka inom vidareutbildning.

Ett stort fokus 2019 har varit utbildning i nya kustbevakningslagen. 573 anställda i myndigheten har genomgått utbildningen i kustbevakningslagen från och med vecka 49 2018 till och med vecka 40 2019. Den största andelen deltagare kommer från operativa avdelningen, 546 stycken. Alla kustbevakningstjänstemän har genomgått utbildningen och klarat kunskapskontrollen med godkänt resultat. Denna utbildningsinsats är den främsta anledningen till den stora ökningen i vidareutbildningstimmar 2019.

Användarutbildning i Polismyndighetens utredningsstödsystem Durtvå har genomförts under 2019 och ca 450 kustbevakningstjänstemän har utbildats av Durtvå-instruktörer runt om i landet.

11 deltagare har genomgått Kustbevakningens räddningsledarutbildning och 12 deltagare har genomgått Förundersökningsledarutbildning för ratt- och sjöfylleri. 62 personer har utbildats i stabsmetodik.

Myndigheten har även skapat och genomfört utbildning i GDPR. En interaktiv utbildning för alla anställda har genomförts i två moduler. Denna är den första utbildning som myndigheten genomfört i digitalt format. Lärarledd utbildning i personuppgiftsbehandling och informationssäkerhet har även genomförts vid tre tillfällen för systemägare och vid fyra tillfällen för chefer.

Återrapporteringskrav enligt regleringsbrevet:

Kustbevakningen ska redovisa sitt arbete gällande den nationella handlingsplanen för genomförande av FN:s säkerhetsrådsresolutioner om kvinnor, fred och säkerhet 2016-2020.

Ater-
rapporterings-
krav

Sverige vill med handlingsplanen flytta fram positionerna och konkretisera den feministiska utrikespolitiken genom att stärka kvinnor som aktörer för fred och säkerhet. Kustbevakningens arbete fokuserar på att säkerställa att den personal som åker på utlandsmissioner har god insikt i FN:s säkerhetsrådsresolutioner om kvinnor, fred och säkerhet 2016-2020 samt den nationella handlingsplanen för att kunna agera i linje med dessa under missionerna. Inför Operation Poseidon genomfördes missionsutbildning som omfattade bland annat FN:s säkerhetsrådsresolutioner om kvinnor, fred och säkerhet.

8.2.1 Ledarskap och medarbetarskap

Under 2019 har Kustbevakningen, enligt plan, fortsatt arbetet med att utveckla ledar- och medarbetarskapet. Detta i syfte att klargöra förväntningar, förstärka delaktighet, engagemang och ansvarstagande hos samtliga medarbetare.

För att skapa en gemensam plattform för cheferna i sitt ledarskap har en utvecklingsinsats om en och en halv dag med fokus på just ledarskap genomförts. Projekt ledar- och medarbetarskap fortsätter under 2020.

8.3 Arbetsmiljö och sjukfrånvaro

Kustbevakningen prioriterar arbetsmiljö och hälsa högt och arbetar systematiskt med arbetsmiljö ur flera perspektiv: sjö- och flygsäkerhet samt teknisk, fysisk och psykosocial arbetsmiljö. Det systematiska arbetsmiljöarbetet är inarbetat i verksamhetsplaneringen och ingår som en naturlig del i det dagliga arbetet.

Under 2019 har en ny utvecklad arbetsmiljöpolicy utarbetats som innefattar arbetsmiljömål. Arbetsmiljömålen stärker myndighetens förmåga att få klarhet i myndighetens arbetsmiljömässiga prestanda och möjlighet att över tid följa utvecklingen.

Under 2020 kommer en övergripande riktlinje om myndighetens systematiska arbetsmiljöarbete att sätts där målnivåer för arbetsmiljömålen tas fram och en myndighetsövergripande arbetsmiljörapport för 2020 planeras presenteras i början av 2021.

Arbetsmiljöutbildning genomförs kontinuerligt för olika målgrupper inom myndigheten. Under 2019 har sammanlagt 13 personer utbildats i grundläggande arbetsmiljö samt 36 personer i organisatorisk och social arbetsmiljö. För att säkerställa en god arbetsmiljö genomförs vid behov även olika arbetsmiljöinsatser i större eller mindre omfattning.

Instruktionen om avlastande samtal har, i samverkan med kuststationsenheten, arbetsmiljöombud och samtalsledargruppen, setts över och gjorts om till riktlinjer. Samtalsledargruppen har utökats med 6 nya samtalsledare och en samordnare för gruppen har utsetts.

Tabell 21

Sjukfrånvaro (%)	2019	2018	2017
Alla anställningar	2,38	2,80	2,68
Andel med minst 60 dagars sjukfrånvaro	47,10	40,78	39,82
Alla kvinnor	3,89	4,30	4,58
Alla män	1,81	2,25	2,01
Alla yngre än 30 år	2,17	1,74	1,54
Alla mellan 30-49 år	1,89	2,42	2,61
Alla 50 år och äldre	3,49	3,87	3,17

Myndighetens sjukfrånvaro är fortsatt låg med en minskning på 0,4 % från föregående år. Långtidssjukfrånvaron (minst 60 dagars sjukfrånvaro) har dock ökat något och representerar närmare hälften av den totala sjukfrånvaron.

Övertidsuttaget har sett till hela myndigheten minskat med 25 % jämfört med 2018.

9. Tekniskt underhåll och vidmakthållande

9.1 Fartyg

Kustbevakningen fartygsflotta består av cirka 150 enheter av med olika förmågor och komplexitet av system. Sedan 2010 har Kustbevakningen anskaffat ett antal fartygssystem med en helt annan komplexitet än tidigare när det gäller tekniska system och dess uppbyggnad.

Genom att 2016 gå från en regionindeland till en nationell myndighet. Detta, tillsammans med krav utifrån Kustbevakningens sjösäkerhetssystem, samt högre krav på dokumentation, serielikhet och standardisering bidrog till att organisationen för underhåll och vidmakthållande behövde förändras. Förändringsarbetet påbörjades i och med att systemledare började anställas. Deras uppgift var att ansvara för vidmakthållandet för en fartygsserie och bland annat se till att fartygen hålls serielika oavsett geografisk placering. Systemledare rekryterades först för de nya fartygsserierna, men under 2019 lades den sista pusselbiten och vidmakthållandeorganisationen är nu komplett. Alla fartygsserier har en systemledare som ansvarar för fartygsserien under förvaltningsfasen.

I Kustbevakningens långsiktiga materielplan framgår ett ständigt behov av större modifieringar eller utbyte av enheter för att behålla, anpassa och utveckla enheternas förmåga, tillgänglighet och säkerhet. Under 2020 är det planerat att genomföra modifiering av KBV 181 samt påbörja modifiering av 050 och 051, därefter kommer KBV 47, 48 och 010. Förstudie för modifiering av KBV 201s påbörjas och förstudier för att ersätta äldre övervakningsfartyg och högfartsbåtar genomförs under 2020.

Vår erfarenhet vid upphandling av modifiering av KBV 181 visar på svårigheten i att beräkna kostnader då priserna påverkas av faktorer som kronans värde, varvens beläggning samt konkurrens.

Vi står inför stora utmaningar med att minska energiförbrukning och nå fossilfrihet samt vara en totalförsvarsresurs, med bibehållen förmåga och tillgänglighet. För att klara den uppgiften behövs extra resurser.

9.1.1 Utökat underhåll

Under 2019 infördes ett koncept för 12-månadersöversyn som innebär att alla fartyg, inklusive båtar, ska genomföra en översyn varje år. Förutom att vidmakthålla teknisk status kommer detta innebära lättare planering och bättre tillgänglighet, då det sker en förskjutning från avhjälpande till förebyggande underhåll. Konceptet med 12-månadersöversyn kommer vara fullt implementerat under 2020.

9.1.2 Systemstöd och riskbaserad underhållsstyrning

Kustbevakningen har under många år haft underhållssystemet AMOS för planering och uppföljning av underhåll. Under 2019 har arbetet intensifierats med att standardisera och centralisera underhållsinformationen i AMOS, i och med projekt Effektivt underhåll. Arbetet är ett led i att bygga ett robust system för framtiden, som ger möjligheter till framtida utveckling och satsningar och är en förutsättning för kommande digitalisering av underhållet i Kustbevakningen. I projektet så har också fartygsseriernas funktioner riskvärderats för att kunna gå över till en riskbaserad underhållsstyrning. 2020 ska arbetet implementeras för Kustbevakningens fartygsserier och materielsystem.

9.1.3 Materielprocess

Arbetet med att ta fram och implementera en myndighetgemensam materielprocess har pågått under hela 2019 och det övergripande syftet har varit att, ur ett livscykelperspektiv, skapa tydlighet i roller, mandat och ansvar som säkerställer en robust och långsiktig materielförsörjning. I mitten av oktober 2019, beslutades *Riktlinjer om Kustbevakningens materielprocess*.

Materiel behövs för att Kustbevakningen ska kunna genomföra den verksamhet som är beslutad, och syftet med materielprocessen är att säkerställa försörjningen av materiel över tiden. Detta ska ske så kostnadseffektivt som möjligt, vilket kräver en väl fungerande livscykelhantering (Life Cycle Management) av materielen och den materiella förmågan. Med materiel menas här allt från tekniskt avancerade plattformar till enkla hyllvaror.

Syftet med att beskriva Kustbevakningens materielprocess är att tydliggöra hur myndigheten arbetar med materielförsörjning och att samtidigt underlätta utveckling och effektivisering inom området. Det är då värdefullt att ha en gemensam uppfattning om hur arbetsprocesserna ser ut och vilka aktörer som finns för att lättare hitta områden med utvecklingspotential.

9.1.4 Underhållskostnader för fartyg

Underhållskostnaderna för Kustbevakningens fartyg har ökat. Komplexa fartygssystem, underhållsskuld, medvetna satsningar samt läget i varvsbranschen är orsaker som ligger bakom att kostnaderna för underhåll har ökat.

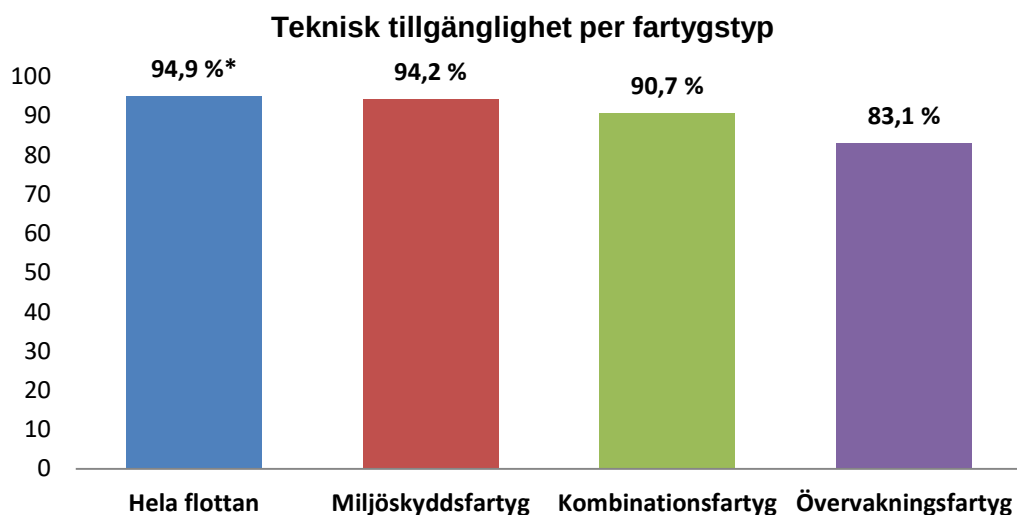
Kustbevakningens nyare fartygsserier innehåller ett flertal system som är uppbyggda av komponenter med relativt kort livslängd. Det är system för exempelvis automation och navigation som behöver omsättas när kommersiella operativsystem inte längre finns kvar på marknaden. Teknikutvecklingen inom dessa områden går fort och följer den trend vi ser i samhället i stort. Systemen är kostsamma att byta ut och kräver också noggrann och långsiktig planering.

Under 2019 har ett antal satsningar genomförts för att minska underhållsskulden och därmed öka driftsäkerheten och tillgängligheten för fartygen. Vid upphandling av översyner av fartyg ser vi en tendens att anbuden blir dyrare och bedömningen är att marknadsläget för varvsbranschen påverkar kostnadsbilden med dyrare översyner som följd.

9.1.5 Tillgänglighet

Den totala tekniska tillgängligheten på alla fartyg i Kustbevakningen har legat stabilt runt 95 procent de senaste tre åren. Under 2019 var tillgängligheten 94,9 procent. Miljöskyddsfartygen har en relativt hög tillgänglighet, medan övervakningsfartygen har en relativt lägre tillgänglighet. Övervakningsfartygens något högre otillgänglighet härleds till ett antal större underhållsinsatser som genomfördes under året. Otillgängligheten består därmed av både planerat och oplanerat underhåll.

Det går i nuläget inte att se en tydlig trend att tillgängligheten ökar trots de satsningar som gjorts. Dock är upplevelsen att förändrat arbetssätt och ökade personella och ekonomiska resurser lett till ökat stabilitet i verksamheten, vilket i förlängningen kommer ge ökad tillgänglighet. Vid förändringar av detta slag tar det också tid innan resultatet märks, eftersom det finns en viss eftersläpning.



*Total tillgänglighet överskrider de särredovisade kategorierna då totalen även omfattar vissa andra fartygstyper.



9.2 Flyg

Kustbevakningen har tre flygplan, KBV 501-503, vilka levererades sommaren 2008. Efter mer än tio års erfarenhet av flygsystemet är det uppskattat för sina goda flygegenskaper och för miljön ombord för personalen. Effektiv flygtid per flygplan är idag mer än 10 000 timmar.

9.2.1 Tekniskt underhåll och investeringar

Flygplanen underhålls enligt flygplantillverkarens föreskrifter där underhållet är tvingande för att luftvärdigheten för flygplanet fortsatt ska gälla. Transportstyrelsen genomför årliga granskningar av flygheten utifrån ett operativt och luftvärdighetsmässigt perspektiv.

Kustbevakningsflyget har från slutet av 2018 fram till mitten av 2019 uppdaterat samtliga flygplan med "glascockpit" installation. I korthet innebär det en ökad tillgänglighet och tillförlitlighet samt en harmonisering av avionik för att säkerställa möjligheter att verka i europeiskt luftrum samt för att kunna genomföra vissa typer av inflygningar. Vidare har de långsiktiga investeringsplanerna uppdaterats för att säkerställa förbättrad prognostisering av driftkostnader samt framtida förmåga och tillgänglighet.

Utöver att modernare system regelbundet lanseras på marknaden finns även utmaningen att få tag på reservdelar för befintliga system över tid.

9.2.2 Tillgänglighet

I uppdragsnoggrannheten inryms att flyget ska operera varje dag under året och spana av fartygsstråken mellan Ålands hav i öster till Skagen i väster. Kustbevakningsflyget genomförde under 2019 planerade flygningar med en uppdragsnoggrannhet nära 100 procent.

10. IT-infrastruktur och digitalisering

IT är ett viktigt och strategiskt verktyg för att Kustbevakningen ska utvecklas och nå verksamhetens mål. IT-funktioner bidrar till effektivitet och kvalitet i såväl den operativa som i den administrativa verksamheten.

Under året har myndigheten haft fortsatt stort fokus på IT-säkerhet. Inga utbrott av virus eller andra allvarliga IT-säkerhetsincidenter har inträffat under 2019. Störningar hos extern leverantör av datakommunikation har vid två tillfällen påverkat Kustbevakningens ledningscentral negativt. I övrigt har Kustbevakningens IT-infrastruktur varit stabil.

Ett stort arbete med att förse all operativ personal med personliga datorer och smartphones inleddes under året. Uppgradering av operativsystem samt hårdvara har genomförts på flertalet av Kustbevakningens fartyg och kuststationer. Arbetet kommer att slutföras under 2020.

En modernisering av Kustbevakningens informations- och beslutstödssystem (KIBS) pågår löpande och under året har en ny fiskemodul för bättre metodstöd baserat på gällande regelverk implementerats. Även utveckling av modul för farligt gods har påbörjats under året.

En förstudie gällande digitalisering av Kustbevakningens verksamhet har påbörjats. Förstudien kommer att på en övergripande nivå beskriva vad digitalisering innebär för Kustbevakningen.

Myndigheten bedömer dock att infrastruktur och nätverk är föråldrade. IT-systemen som myndigheten använder är isolerade informationsöar med lite informationsintegration. Detta är en utmaning då ökad informationsintegration är en förutsättning för att myndigheten skall kunna digitaliseras. För att kunna tillgodogöra sig modern teknik kommer ett större resurskrävande projekt behöva genomföras för att åtgärda den föråldrade infrastrukturen och implementera en integrations- och API-plattform.

11. Miljöledningsarbete

Återrapporteringskrav enligt regleringsbrevet:

Kustbevakningen ska redovisa vidtagna åtgärder för att bidra till en ökad uppfyllelse av de miljö kvalitetsmål och delar av Generationsmålet som är av relevans för myndighetens verksamhet.

Ater-
rapporterings-
krav

Generationsmålet är det övergripande mål som visar inriktningen för Sveriges miljöpolitik och innebär att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Sveriges 16 miljö kvalitetsmål beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Kustbevakningens verksamhet påverkar i synnerhet fyra av miljö kvalitetsmålen: hav i balans samt levande kust och skärgård, ett rikt växt och djurliv, giftfri miljö och begränsad klimatpåverkan.

Målet ”hav i balans samt levande kust och skärgård” handlar om att skydda hav, dess kuster och skärgård samt dess innevånare mot de miljöhot som finns. Genom Kustbevakningens arbete med kontroll av fisket, förhindrande och bekämpande av skadliga utsläpp från sjöfarten, och kontroll av det som följer med fartyg, både i form av gods och t.ex. skadliga ämnen och organismer i barlastvattnet, kan risker för miljöpåverkan minskas.

Genom kontroller av fisket, jakt och artskydd samt genom att ha beredskap att agera vid utsläpp i havet och sjöar bidrar Kustbevakningen till att skydda det vattenlevande livet och målet ”ett rikt växt- och djurliv”.

Målet ”giftfri miljö” bidrar myndigheten till genom kontroll av fartygens last och att detta är rätt lastsäkrat, vilket motverkar risken för att gifter når den akvatiska miljön.

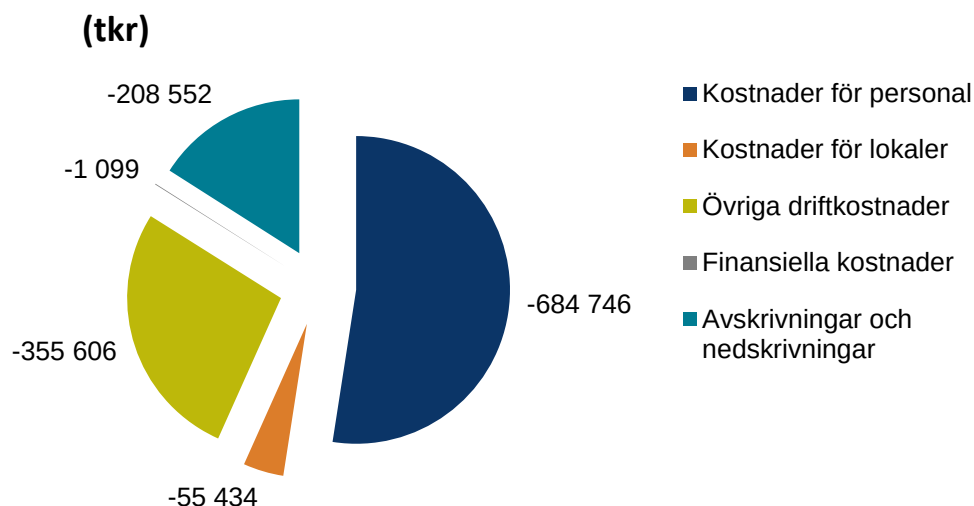
Beträffande målet ”begränsad klimatpåverkan” riktar sig detta i stor utsträckning mot den egna verksamheten. Kustbevakningen är en bidragare till koldioxidutsläpp då myndigheten i dagsläget kör fordon, fartyg och flyg på fossilt bränsle.

Under 2019 genomfördes en kartläggning, i form av en förstudie, av var och hur myndighetens klimat- och miljöpåverkan uppstår. Utifrån resultatet har förslag på såväl kortsiktiga som långsiktiga åtgärder tagits fram. Dessa ska bidra till att Kustbevakningen kan ställa om till en mer klimatneutral och energieffektiv verksamhet. För Kustbevakningen innebär det bland annat att användningen av farliga ämnen och utsläppen av växthusgaser behöver minska, att hushållningen med naturresurserna ska vara god, att andelen förnybar energi ska öka och energianvändningen effektiviseras. Förstudierapporten kommer att fastslås i början av 2020, därefter ska den fortsatta beredningen av frågan ske genom var avdelnings ordinarie verksamhet.

12. Ekonomi och ekonomiska nyckeltal

12.1 Ekonomiskt utfall

Under 2019 har myndigheten använt det tilldelade anslaget på 1 257 931 tkr samt ytterligare 3 506 tkr av anslagssparandet. Bidrag motsvarande 22 686 tkr har tillgodoförts men även andra intäkter på totalt 14 083 tkr har använts för att finansiera myndighetens verksamhet under 2019.



Myndighetens kostnader under året var 1 305 437 tkr (att jämföra med 1 266 656 tkr för 2018). Kostnaderna fördelar sig mellan kostnader för personal 684 746 tkr, kostnader för lokaler 55 434 tkr, övriga driftkostnader 355 606 tkr, finansiella kostnader 1 099 tkr samt avskrivningar och nedskrivningar 208 552 tkr.

Myndighetens totala kostnader ökade mellan 2018 och 2019. Fler årsarbetskrafter samt löneökningar mellan åren förklarar en del av ökningen. En annan förklaring är att flera av fartygen under 2019 har genomfört större översyner som inträffar vart femte år, vilket medförde högre kostnader. Under 2019 genomfördes stora utbildningsinsatser med anledning av ny lagstiftning, vilket genererade utbildningskostnader.

Kustbevakningens finansieringsmodell justerades i regleringsbrevet för 2019. Tidigare har myndigheten haft möjlighet att anslagsspara mer än 3 procent av anslaget. Myndighetens maximala anslagssparande är nu 3 procent av anslaget och resterande del av sparandet återbetalades vid ingången av 2019.

12.2 Kostnadseffektivitet och ekonomi i balans

Under rubriken organisationsstyrning i regleringsbrevet anges att:

Kustbevakningen ska redovisa de åtgärder som har vidtagits för att ytterligare öka kostnadseffektiviteten i verksamheten och åtgärder för att säkerställa en ekonomi i balans.

Redovisning

Under året har Kustbevakningen bedrivit ett aktivt uppföljningsarbete av ekonomi och budget. Genom att förra året implementera en ny budgetmodul i ekonomisystemet, som under 2019 kunnat användas fullt ut, har användandet av periodiseringar i budgeten ökat. Detta har ökat möjligheten att upptäcka och agera på avvikelser i god tid. Uppföljning av utfall mot budget sker numera med större kontinuitet och under året har dessa skett månadsvis på såväl myndighets- som avdelningsnivå.

I Kustbevakningens verksamhetsplan för 2019 var ett av målen för myndighetens avdelningschefer att planera och genomföra åtgärder för att öka kostnadsmedveten och kostnadseffektiviteten i verksamheten. Vilka aktiviteter som genomförts har sedan följts upp vid myndighetens tetialuppföljningar. Exempel på aktiviteter som genomförts har bl.a. varit aktivt jobb på stationerna med detta såsom t ex fartreducering mellan uppdrag, fler webbutbildningar för att minska resekostnader samt avstämningsmöten för att utifrån operativt behov ta beslut om övertid/ersättare behövs vid frånvaro.

Ett aktivt arbete har genomförts för att minska uttaget av övertidstimmar (exklusive nödfallsövertid) i kärnverksamheten. Detta har resulterat i en minskning med 6 798 timmar motsvarande 29 procent, från 23 621 timmar under 2018 till 16 823 timmar under 2019. Minskningen i övertidsuttag innebär ca 4,8 mnkr i kostnadsbesparing.

En SPEND-analys har genomförts för att kunna analysera myndighetens underhållskostnader för fartygen.

I oktober fastställdes riktlinjer om Kustbevakningens materielprocess. Materielprocessen syftar till att säkerställa försörjningen av materiel över tiden på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Detta kräver en väl fungerande livscykelhantering av materielen och den materiella förmågan, och det är denna livscykelhantering som nu implementeras. En del av livscykelhanteringen inkluderar beräkning av livslängdskostnaden för materiel, inklusive anskaffningskostnad, drift- och underhållskostnad och avvecklingskostnad. Detta skapar förutsättningar för förbättrad prognostisering och uppföljning av kostnader. Med materiel menas här allt från tekniskt avancerade plattformar till enkla hyllvaror.

I slutet av året fattades beslut om att tillsätta en särskild projektcontroller för pågående och kommande investeringsprojekt i myndigheten. Detta innebär ökade möjligheter att säkerställa att ekonomin är i balans för myndighetens projekt. Med en projektcontroller på plats finns det också förutsättningar/mer tid för befintlig personal att fortsätta utveckla en modell för hur livscykelkostnader ska hanteras. Denna modell är, som nämns ovan, en viktig komponent i behovsprövning och materielledning inom materielprocessen.

När priser för större projekt avtalas i utländsk valuta, har Kustbevakningen under året oftast valt att valutasäkra betalningarna. Detta minskar risken för att budgetavvikelser ska uppstå och ökar möjligheten till en ekonomi i balans.

Innan sommaren genomförde Kustbevakningens ledningsgrupp en planeringskonferens vilken syftade till att ge inriktning om myndighetens fokuserade områden under kommande 3-årsperiod. Med en gemensam inriktning och syn på fokusområden under dessa tre år och på verksamhetsplaneringsprocessen ges ökad möjlighet för att säkerställa

en ekonomi i balans mer långsiktigt. Planeringskonferensen planeras att bli årligt återkommande.

12.3 Investeringsbudget

Enligt Bilaga 1 till regleringsbrev för budgetåret 2019 Ju2018/02793/SSK, Ju2018/05301/SSK (delvis), Ju2019/01038/SSK tilldelas Kustbevakningen nedanstående investeringsbudget för 2019.

(tkr)	Budget 2019	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017
<i>Verksamhetsinvesteringar per objekt</i>				
Modernisering och modifiering av utsjöbevakningsfartyg	0	9 643	0	0
Modernisering av miljöskyddsfartyg	37 000	94	0	0
Modernisering av flygplanskomponenter	40 000	33 100	22 401	0
Summa utgifter för investeringar	77 000	42 837	22 401	0
<i>Finansiering</i>				
Lån i Riksgäldskontoret	77 000	42 837	22 401	0
Summa finansiering	77 000	42 837	22 401	0

Modernisering och modifiering av utsjöbevakningsfartyg har en avvikelse mot budget. I avtalet för ombyggnationen inkluderades en förskottsbetalning. Varvet beställer komponenter i god tid innan varvsarbetet påbörjas. Denna lösning är därför helt rimlig, men genererar en avvikelse mot investeringsbudgeten eftersom utfall för detta projekt är budgeterat först 2020.

Modernisering av miljöskyddsfartyg har en avvikelse mot budget. På grund av svårigheter vid rekrytering av personal till projektet uppstod en tidsförskjutning. Justitiedepartementet är informerat om förseningen och Kustbevakningens regleringsbrev för budgetåret 2020 är justerat.

Modernisering av flygplanskomponenter avviker mot budget 2019. Svårigheter att anpassa utfallet för investeringar som löper över flera år och avser flera flygplan är orsaken till avvikelsen. Under 2019 blev utfallet lägre än förväntat men för projektet som helhet befaras en negativ budgetavvikelse då anbudet blev högre än kalkylerat.

12.4 Kostnader och intäkter per verksamhet

Enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag 3 kapitlet 2 § ska myndigheten fördela verksamhetens totala intäkter och kostnader i årsredovisningen. Intäkterna ska specificeras på intäkter av anslag respektive övriga intäkter. Kustbevakningen ska redovisa kostnad per verksamhet enligt den indelning som använts i resultatredovisningen.

Avskrivningskostnaden bildar en fördelningsnyckel i två kategorier: räddningstjänst och sjöövervakning. Avskrivningar för flygplan och större fartyg är fördelningsnyckeln. Huvudsyftet med fartyget/flygplanet, räddningstjänst eller sjöövervakning, avgör vilken kategori som det ska tillhöra. I vissa fall där inget huvudsyfte kan urskiljas fördelas avskrivningskostnaden mellan områdena med en schablon. Vissa intäkter och kostnader har fördelats utan fördelningsnyckel. Uppdragsverksamhetens kostnader och intäkter baseras på värden från årsredovisningen och ingen fördelning görs.

Tabell 22: Kostnad per verksamhet 2017-2019 (tkr)

Kostnader per verksamhet	2019	2018	2017
Sjöövervakning	514 525	486 538	528 148
Räddningsinsatser, krisberedskapsförmåga	785 410	775 310	748 231
Uppdragsverksamhet	5 502	4 808	3 895
Summa	1 305 437	1 266 656	1 280 274

Tabell 23: Intäkter per verksamhet 2017-2019 (tkr)

Verksamhet/intäkter av anslag	2019	2018	2017
Sjöövervakning	-492 207	-462 136	-438 002
Räddningsinsatser, krisberedskapsförmåga	-768 025	-740 316	-728 346
Summa	-1 260 232	-1 202 452	-1 166 348

Verksamhet/övriga intäkter	2019	2018	2017
Sjöövervakning	-19 022	-20 724	-86 383
Räddningsinsatser, krisberedskapsförmåga	-12 246	-29 102	-13 628
Uppdragsverksamhet	-5 501	-4 818	-3 914
Summa	-36 769	-54 644	-103 925

Anmärkning: Vissa intäkter har fördelats utan fördelningsnyckel, intäkterna framgår av not om intäkter av avgifter och andra ersättningar i den finansiella redovisningen.

12.5 Uppdragsverksamhet

Kustbevakningen får, under vissa förutsättningar, bedriva uppdragsverksamhet vilket också görs i mindre omfattning.

(tkr)	2019	2018	2017
Ingående balans och ackumulerat resultat	12	2	-17
Intäkter av uppdragsverksamhet			
- Transportuppdrag Umeå universitet	2 957	2 763	2 614
- Transportuppdrag övriga ¹	911	194	226
- Uppdrag för sjöfartsskydd Transportstyrelsen	1 000	1 000	1 000
- Övrig uppdragsverksamhet	633	861	74
Summa intäkter	5 501	4 818	3 914
Kostnader av uppdragsverksamhet			
- Transportuppdrag Umeå universitet	2 958	2 753	2 595
- Transportuppdrag övriga ¹	911	194	226
- Uppdrag för sjöfartsskydd Transportstyrelsen	1 000	1 000	1 000
- Övrig uppdragsverksamhet	633	861	74
Summa kostnader	5 502	4 808	3 895
Resultat för uppdragsverksamhet	-1	10	19
Utgående balans och ackumulerat resultat	11	12	2

¹ Under 2019 har Kustbevakningen utfört transportuppdrag åt en annan myndighet vilket förklarar ökningen jämfört med år 2018.

13. Internrevision

Sedan den 1 januari 2019 omfattas Kustbevakningen av internrevisionsförordningen (2006:1228). Internrevisionen ska enligt internrevisionsförordningen och Kustbevakningens arbetsordning granska och lämna förslag till förbättringar av Kustbevakningens processer för intern styrning och kontroll. Internrevisionen ska även ge råd och stöd till generaldirektören inom områden som ligger inom internrevisionens kompetensområde.

I samband med att internrevisionsförordningen började gälla har Kustbevakningen tillsatt en internrevisionschef. Under året har processen för internrevisionen kommit i gång. En första granskningsrapport har färdigställts i linje med beslutad revisionsplan. Granskningsrapporten behandlade förvaring av vapentillgångar samt huruvida vapenregistret och behörighetssystemet är uppdaterade med aktuella och giltiga uppgifter. Rapporten har tagits om hand av myndigheten och beslut har fattats om åtgärder efter rapportens rekommendationer.

14. Intern styrning och kontroll

Sedan den 1 januari 2019 omfattas Kustbevakningen av förordningen (2007:603) om intern styrning och kontroll. Under året har myndigheten arbetat med att vidareutveckla processen och implementera delvis nya arbetssätt för intern styrning och kontroll för att svara mot kraven i förordningen. Process och arbetssätt har dock inte varit på plats under hela året varför myndigheten bedömer att det fram till slutet av året funnits brister i processen för intern styrning och kontroll.

Identifierade brister består i att genomförda riskanalyser inte har sammanställts på ett tillfredsställande sätt för att ge en samlad överblick av de väsentliga riskerna och hanteringen av dessa. Vidare har systematisk och regelbunden uppföljning och bedömning av huruvida kontrollåtgärderna gett avsedd effekt inte genomförts.

15. Verksledning och insynsråd

15.1 Verksledning

Therese Mattsson, generaldirektör

Löner och andra skattepliktiga förmåner: 1 595 204 kr

Pension: Generaldirektören har rätt till förordnandepension enligt förordningen 2003:55.

Inga andra avtal om pension eller andra förmåner finns.

Ordförande i Kustbevakningens insynsråd

Ledamot i styrelsen för Post- och Telestyrelsen

Ledamot i Arbetsgivarverkets styrelse, t.o.m 10 december 2019

Ledamot i Statskontorets råd

Ledamot i Länsstyrelsen Blekinges insynsråd

Anders Kjaersgaard, överdirektör

Löner och andra skattepliktiga förmåner: 1 168 094

15.2 Insynsråd

Regeringen ansvarar för att utse ledamöter till myndighetens insynsråd.

Uppgifter om insynsrådets ledamöter

Mats Löfving

Avdelningschef Nationella operativa avdelningen Polismyndigheten

Ledamot i Försvarets insynsråd

Ledamot i Kustbevakningens insynsråd

Arvode för insynsrådet har utbetalts med totalt 3 000 kr

Jakob Granit

GD Havs- och vattenmyndigheten

Ledamot i insynsrådet Naturvårdsverket

Ledamot i styrelsen för Arbetsgivarverket

Medlem i Delegationen för Östersjöfonden

Ledamot i Kustbevakningens insynsråd

Arvode för insynsrådet har utbetalts med totalt 3 000 kr

Peter Sandwall

GD Försvarsmakten

Ledamot i insynsrådet för Ekonomistyrningsverket, ESV

Ledamot i insynsrådet för Totalförsvarets rekryteringsmyndighet, TRM

Ledamot i Statskontorets råd

Ledamot i Kustbevakningens insynsråd

Arvode för insynsrådet har utbetalts med totalt 3 000 kr

Rolf Westerström

Ordförande i Sjöräddningssällskapet SSRS
 Ordförande i Safe Water Foundation SWF
 Ledamot i Executive Board World Maritime University WMU (FN)
 Ledamot i R/B Westerström AB
 Ledamot i Kustbevakningens insynsråd
 Arvode för insynsrådet har utbetalts med totalt 1 500 kr

Lisa Lewander

Chefsjurist Sjöfartsverket
 Ledamot Delegationen för sjöfartsstöd (Trafikverket)
 Tillsynsman Stiftelsen Sveriges Sjömanshus
 Ledamot i Kustbevakningens insynsråd
 Arvode för insynsrådet har utbetalts med totalt 4 500 kr

Anneli Bergholm Söder

Chef Operativa avdelningen Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
 Ledamot i Kustbevakningens insynsråd
 Arvode för insynsrådet har utbetalts med totalt 1 500 kr

Lena Asplund, ledamot t.o.m. 2019-05-20

Riksdagsledamot Sveriges Riksdag t o m 2018-09-24
 Länsstyrelsen i Västernorrlands insynsråd från 1/1 2019
 Ledamot i Kustbevakningens insynsråd
 Arvode för insynsrådet har utbetalts med totalt 1 500 kr

Peter Jeppsson, ledamot t.o.m. 2019-05-20

Riksdagsledamot Sveriges Riksdag t o m 2018-09-24
 Ledamot i Blekinge länsstyrelse insynsråd t o m mars 2019
 Styrelseledamot i Sölvesborg Stuveri och Hamn AB, t o m maj 2019
 Ledamot i Kustbevakningens insynsråd
 Arvode för insynsrådet har utbetalts med totalt 1 500 kr

Fredrik Holmberg, ledamot fr.o.m. 2019-05-20

Vik. Generaltulldirektör Tullverket
 Ledamot i Brottsförebyggande rådets insynsråd
 Ledamot i Kustbevakningens insynsråd
 Arvode för insynsrådet har utbetalts med totalt 1 500 kr

Alexandra Anstrell, ledamot fr.o.m. 2019-05-20

Riksdagsledamot Sveriges Riksdag
 Styrelseledamot SRV Återvinning AB
 Styrelseledamot Haninge Kommun Holding AB
 Styrelseledamot Anstrell Konsult AB
 Ledamot i Kustbevakningens insynsråd
 Arvode för insynsrådet har utbetalts med totalt 1 500 kr

Heléne Björklund, ledamot fr.o.m. 2019-05-20

Riksdagsledamot Sveriges Riksdag

Ledamot i Strålsäkerhetsmyndighetens insynsråd

Ledamot i Kustbevakningens insynsråd

Arvode för insynsrådet har utbetalts med totalt 1 500 kr

FINANSIELL REDOVISNING



16. Sammanställning av väsentliga uppgifter

(tkr)	2019	2018	2017	2016	2015
Låneram i Riksgäldskontoret					
Beviljad	2 300 000	2 400 000	2 400 000	2 599 200	2 699 200
Utnyttjad vid årets slut	1 998 529	2 117 529	2 240 529	2 374 529	2 510 529
Räntekontokredit hos Riksgäldskontoret					
Beviljad	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000
Utnyttjad ¹	148 346	0	0	0	0
Räntekonto hos Riksgäldskontoret					
Räntekostnader	607	1 518	1 848	1 961	1 040
Ränteintäkter	38	0	0	0	0
Intäkter av avgifter och andra ersättningar (disponeras av myndigheten)					
Beviljat i regleringsbrev ²	5 000	5 000	0	0	6 000
Enligt resultaträkning	10 686	11 219	6 125	10 082	21 858
Övriga avgiftsintäkter (disponeras inte av myndigheten)					
Beviljat i regleringsbrev ²	2 000	2 000	0	0	4 000
Enligt resultaträkning ³	-108	438	96	2 004	192
Anslagskredit					
Beviljad	37 737	34 282	33 523	32 960	31 206
Utnyttjad	0	0	0	0	0
Summa anslagssparande	30 777	118 767	180 414	231 982	246 470
Antal årsarbetskrafter (st)⁴	773	760	753	728	708
Medelantal anställda (st)⁵	833	820	814	781	754
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 418	1 382	1 370	1 293	1 277
Årets kapitalförändring	-8 436	-9 561	-10 001	-8 715	-8 110
Balanserad kapitalförändring	12	2	-13	23	494

¹ I samband med att ett lån återbetalades och ett nytt lån tecknades uppstod ett negativt saldo på räntekontot. Orsaken relateras till den praktiska hanteringen, men det fanns inget behov av eller avsikt att utnyttja räntekontokrediten.

² År 2016-2017 finns det ingen styrning mot belopp i Kustbevakningens regleringsbrev.

³ Övriga avgiftsinkomster redovisas mot inkomsttitel 2713 Vattenföreningssavgifter m.m.

⁴ Övertid som tagits ut i pengar ingår inte i antalet årsarbetskrafter.

⁵ I medelantalet anställda ingår inte avdrag för tjänstlediga.

17. Resultaträkning

(tkr)	Not	2019	2018
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag		1 260 232	1 202 452
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	1	10 686	11 219
Intäkter av bidrag	2	22 686	38 007
Finansiella intäkter	3	3 397	5 417
Summa verksamhetens intäkter		1 297 001	1 257 095
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	4	-684 746	-672 861
Kostnader för lokaler		-55 434	-49 920
Övriga driftkostnader	5	-355 606	-327 569
Finansiella kostnader	6	-1 099	-2 114
Avskrivningar och nedskrivningar		-208 552	-214 192
Summa verksamhetens kostnader		-1 305 437	-1 266 656
Verksamhetsutfall		-8 436	-9 561
Uppbördsverksamhet	7		
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras		108	-438
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-108	438
Saldo uppbördsverksamhet		0	0
Transfereringar	8		
Medel som erhållits från myndigheter för finansiering av bidrag		0	0
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		1 531	673
Lämnade bidrag		-1 531	-673
Saldo Transfereringar		0	0
Årets kapitalförändring	9	-8 436	-9 561

18. Balansräkning

Tillgångar

(tkr)	Not	2019-12-31	2018-12-31
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utveckling	10	27 253	34 375
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar		4 532	3 377
Summa immateriella anläggningstillgångar		31 785	37 752
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	11	4 198	4 389
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	12	2 105 784	2 246 187
Pågående nyanläggningar	13	36 821	22 860
Förskott avseende Materiella anläggningstillgångar	14	0	1 001
Summa materiella anläggningstillgångar		2 146 803	2 274 437
Varulager m.m.			
Varulager och förråd	15	26 740	24 405
Förskott till leverantörer		0	0
Summa varulager m.m.		26 740	24 405
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		17	806
Fordringar hos andra myndigheter	16	23 830	20 271
Övriga kortfristiga fordringar	17	318	257
Summa kortfristiga fordringar		24 165	21 334
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	18	16 113	17 766
Upplupna bidragsintäkter	19	9 359	6 917
Övriga upplupna intäkter	20	839	1 443
Summa periodavgränsningsposter		26 311	26 126
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	21	-28 912	-118 620
Summa avräkning med statsverket		-28 912	-118 620
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret	22	199 288	305 112
Kassa och bank		1	0
Summa kassa och bank		199 289	305 112
Summa tillgångar		2 426 181	2 570 546

Kapital och skulder

(tkr)	Not	2019-12-31	2018-12-31
Myndighetskapital			
Statskapital	23	88 110	97 700
Balanserad kapitalförändring	24	12	2
Kapitalförändring enligt resultaträkningen		-8 436	-9 561
Summa myndighetskapital	25	79 686	88 141
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	26	825	1 417
Övriga avsättningar	27	13 579	12 569
Summa avsättningar		14 404	13 986
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	28	1 998 529	2 117 529
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	29	34 327	32 863
Leverantörsskulder		56 764	65 783
Övriga kortfristiga skulder	30	17 190	17 233
Summa skulder m.m.		2 106 810	2 233 408
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	31	75 760	76 745
Oförbrukade bidrag	32	149 521	158 266
Summa periodavgränsningsposter		225 281	235 011
Summa kapital och skulder		2 426 181	2 570 546

Övriga ansvarsförbindelser

En stämningsansökan mot Kustbevakningen med ett yrkande om 7 000 tkr i skadestånd delgavs Kustbevakningen i slutet av 2019. Då ärendet är i en inledande fas finns i dagsläget inga besked om utgången i ärendet.

19. Redovisning mot anslag

(tkr)

Anslag	Ingående överförings belopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Om disponerat anslags belopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överförings belopp
2:1 ap.1 Kustbevakningen	118 766	1 257 931		-84 483	1 292 214	-1 261 437	30 777

Årets tilldelning för 2019 är 1 257 931 tkr enligt regleringsbrevet för budgetåret 2019 Ju2018/02793/SSK, Ju2018/05301/SSK (delvis), Ju2019/01038/SSK.

Indrag av anslagssparande med 84 483 tkr har gjorts. Utgifterna för 2019 är 1 261 437 tkr. Detta innebär att anslagssparandet har minskat med 3 506 tkr.

Beloppet för intäkter av anslag i resultaträkningen är 1 260 232 tkr och utgifterna i tabellen för anslagsredovisning ovan är 1 261 437 tkr. Differensen avser uttagna semestertimmar som tjänats in till och med 2008 och som ska redovisas mot anslag det år semestern tas ut enligt övergångsbestämmelsen (SFS 2008:1431) till anslagsförordningen. Denna differens uppgår till 1 225 tkr. Resterande differens (-20 tkr) avser bokfört värde för en utrangerad anläggningstillgång som finansierats med medel från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och som bokförts mot statskapital. Redovisningsmetoden genererar en differens mellan intäkter av anslag och utgifter i anslagsredovisningen.

Enligt villkor för anslag 2:1 ap.1 i regleringsbrevet disponeras anslaget för sjöövervakning och räddningstjänst till sjöss. Anslaget finansierar även Kustbevakningens kostnader för att samordna de civila behoven av sjöövervakning och för att förmedla civil sjöinformation till berörda myndigheter.

Enligt villkor för anslag 2:1 ap.1 i regleringsbrevet ska Kustbevakningen betala 8 484 tkr till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap som abonnemangsavgift för det gemensamma radiokommunikationssystemet Rakel, vilket har gjorts utifrån erhållna fakturor.

20. Redovisning mot inkomsttitel

(tkr)

Inkomsttitel	Inkomster
2713 Vattenföreningssavgifter m.m.	108

Se not 7 uppbördsverksamhet för specifikation av inkomsterna.

Beräknad budget för avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna ej disponeras är 2 000 tkr enligt regleringsbrev Ju2018/02793/SSK, Ju2018/05301/SSK (delvis), Ju2019/01038/SSK.

21. Finansieringsanalys

(tkr)	Not	2019	2018
Drift			
Kostnader	33	-1 096 126	-1 051 580
Finansiering av drift			
Intäkter av anslag		1 260 232	1 202 452
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	34	9 547	7 034
Intäkter av bidrag		22 686	38 007
Övriga intäkter		3 397	5 417
<i>Summa medel som tillförts för finansiering av drift</i>		1 295 862	1 252 910
<i>Ökning (-) / minskning (+) av lager</i>		-2 335	-9 301
<i>Ökning (-) / minskning (+) av kortfristiga fordringar</i>		-3 001	65 325
<i>Ökning (+) / minskning (-) av kortfristiga skulder</i>		-5 731	2 913
KASSAFLÖDE FRÅN DRIFT		188 669	260 267
Investeringar			
Investeringar i materiella tillgångar		-68 675	-67 193
Investeringar i immateriella tillgångar		-6 616	-11 667
<i>Summa investeringsutgifter</i>		-75 291	-78 860
Finansiering av investeringar			
Lån från Riksgäldskontoret		450 000	
- amorteringar		-569 000	-123 000
Ökning av statskapital med medel som erhållits från statens budget		0	0
Minskning av statskapital med medel som tillförts statens budget		-20	0
Försäljning av anläggningstillgångar		1 139	4 311
Bidragsmedel som erhållits för investeringar			
<i>Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar</i>		-117 881	-118 689
<i>Förändring av kortfristiga fordringar och skulder</i>		-11 597	-2 978
KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR		-204 769	-200 527
Uppbördsverksamhet			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras		108	-438
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder		-15	767
<i>Inbetalningar i uppbördsverksamhet</i>		93	329
<i>Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet</i>		-108	438
KASSAFLÖDE FRÅN UPPBÖRDSVERKSAMHET		-15	767
Transfereringsverksamhet			
Lämnade bidrag		-1 531	-673
<i>Utbetalningar i transfereringsverksamhet</i>		-1 531	-673
Finansiering av transfereringsverksamhet			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag			
Medel som erhållits från andra myndigheter för finansiering av bidrag			0
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		1 531	673
<i>Summa medel som tillförts för finansiering av transfereringsverksamhet</i>		1 531	673
KASSAFLÖDE FRÅN/TILL TRANSFERERINGSVERKSAMHET		0	0
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		-16 115	60 507
Specifikation av förändring av likvida medel			
Likvida medel vid årets början		186 492	125 985
Ökning av kassa och bank		1	0
Minskning (-) / Ökning (+) av tillgodohavande Riksgäldskontoret		-105 824	3 223
Ökning av avräkning med statsverket		89 708	57 284
<i>Summa förändring av likvida medel</i>		-16 115	60 507
Likvida medel vid årets slut		170 377	186 492

22. Tilläggsupplysningar

22.1 Allmänt

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag. Belopp redovisas i tkr om inget annat anges.

22.2 Undantag från ekonomiadministrativa regelverket

Anläggningstillgångar finansieras med bidrag

Kustbevakningen omfattas av ett undantag i regleringsbrevet för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Med undantag från 2 kap. 1 § kapitalförsörjningsförordningen (2011:210) får anläggningstillgångar som används i verksamheten finansieras med anslag 2:4 Krisberedskap. Detta undantag gäller även för de anläggningstillgångar som övriga myndigheter anskaffar och som finansieras med bidrag från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

22.3 Redovisningsprinciper

Ersättning från anslag 2:3 Ersättning för räddningstjänst m.m.

Enligt villkor för bidragsfinansierad verksamhet i Kustbevakningens regleringsbrev ska ersättning från anslaget 2:3 Ersättning för räddningstjänst m.m. utbetalas av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap till Kustbevakningen i enlighet med villkor för anslag 2:3 i regleringsbrevet avseende Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. I regleringsbrevet för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap står följande: Anslagsposten ska användas till ersättning för miljöräddningstjänst till sjöss. Medlen ska betalas ut till Kustbevakningen efter rekvisition. Medlen ska betalas ut till icke räntebärande konto hos Kustbevakningen.

EU-bidrag

Enligt 2 kap. 3 § kapitalförsörjningsförordningen (2011:210) får en anläggningstillgång som används i en myndighets verksamhet helt eller delvis finansieras med bidrag som mottagits från icke-statliga givare. I de allmänna råden framgår att bland annat bidrag från EU räknas som en icke-statlig givare. Med stöd av ovanstående har Kustbevakningen delfinansierat anskaffningen av samtliga fyra kombinationsfartyg av typ KBV 031 med erhållna EU-bidrag från DG Mare, kontrollbidrag från fiskefonden.

Redovisningsprincipen skiljer sig därmed jämfört med tidigare anskaffningar av flygplan och fartyg eftersom ovanstående reglering inte gällde vid aktuella anskaffningstillfällen.

EU-bidragen för flygplanen och fartygen tillgodoförs efter huvudplattformens avskrivningstid trots att vissa komponenter har kortare avskrivningstid. Största delen av anläggningstillgångarnas bokförda värde skrivs av efter flygplanens och fartygens avskrivningstid.

Avskrivning av anläggningstillgångar

På anskaffningsvärdet görs linjär avskrivning utifrån den bedömda ekonomiska livslängden. Avskrivningen görs månadsvis. Avskrivningstider enligt nedanstående tabell har tillämpats under 2019. Komponentavskrivning tillämpas vilket innebär att delar av en anläggning i vissa fall har avsevärt mycket kortare avskrivningstid än vad huvudplattformen har.

Utrustning	Avskrivningstid (år)
Verkstadsutrustning, miljöskyddsmateriel	5, 7, 10, 15
Kommunikationsutrustning, nätverksutrustning	5, 10
Sjukvårdsutrustning	5
Persondatorer/servrar	3/5
Programvaror, standard/övriga	3/5
Inventarier och möbler	10
Kontorsmaskiner	3, 5
Fordon standard/special	8/10
Förmånsbilar	5
Högfartsbåtar/arbetsbåtar	10/15
Utrustning båtar	5, 10
Sjösläp	15
Skotrar	5
Fartyg, typ KBV 001, typ KBV 031	30
Fartyg, övriga	25
Utrustning/modifiering av fartyg	5, 10, 15
Svävare	15
Flygplan, nyanskaffning	20
Utrustning/modifiering av flygplan	5, 10
Förbättringsåtgärder annans fastighet	6

Värdering av anläggningstillgångar

Anskaffningar med en ekonomisk livslängd om minst tre år och ett anskaffningsvärde på minst 20 tkr redovisas som anläggningstillgångar.

Inventering av anläggningstillgångar

Under 2019 har följande större anläggningstillgångar inventerats – flygplanet KBV 501, det större kombinationsfartyget KBV 001, kombinationsfartygen KBV 031 och 033 samt övervakningsfartygen KBV 313 och 314. Utöver detta har kontoret i Göteborg inklusive ledningscentral inventerats. Kuststationerna Djurö, Falkenberg, Gävle, Göteborg, Hudiksvall, Härnösand, Karlskrona, Luleå, Lysekil och Malmö har inventerats. Samtliga båtar har inventerats till antal. Miljöskyddsmateriel och miljöskyddsförråd har inventerats samt det tekniska förrådet i Oskarshamn.

Skillnad utgående låneskuld och bokfört värde på anläggningstillgångar

Den utgående låneskulden var 1 998 529 tkr per 2019-12-31 och det bokförda värdet för materiella och immateriella anläggningstillgångar var vid samma tidpunkt 2 178 588 tkr vilket ger en skillnad på 180 059 tkr. Skillnaden förklaras till viss del av redovisningshändelser under årets sista månad. En annan förklaring är bidragsfinansierade anläggningstillgångar som inte ska lånefinansieras samt de kostnader som myndigheten tidigare har haft för ränta på förskott och som enligt undantag från det ekonomiadministrativa regelverket inte behöver finansieras genom lån i Riksgäldskontoret.

Finansiell leasing

Kustbevakningen har vid utgången av 2019 inte några avtal om finansiell leasing.

Värdering av fordringar och skulder

Fordringar har upptagits till det belopp som efter individuell prövning beräknas bli betalt.

Periodavgränsningsposter

En skillnad jämfört med tidigare är att periodisering görs även av poster som är bidragsfinansierade samt sådana som avser investeringar. Tidigare periodiserades enbart anslagsbelastande poster.

Som periodavgränsningsposter för anslagsbelastande och bidragsfinansierade poster bokförs belopp överstigande 50 tkr.

Som periodavgränsningsposter för investeringsrelaterade poster bokförs belopp överstigande 500 tkr.

Uppbokning av semesterlöneskuld

Uppbokning av semesterlöneskulden beräknas utifrån grundlön reducerad med eventuell delpension samt fasta och rörliga lönetillägg.

22.4 Särskilda upplysningar

Försäljning av anläggningstillgångar

Under 2019 har myndigheten sålt anläggningstillgångar och erhållit försäljningsintäkter till ett värde av 1 139 tkr. Inga större fartyg har sålts under 2019. Realisationsvinsten vid försäljning av anläggningstillgångar uppgår till 798 tkr.

Ansvarsförbindelser

En ansvarsförbindelse avseende en stämningsansökan redovisas i anslutning till balansräkningen.

Miljösulder

Kustbevakningen har inga kända miljösulder att redovisa.

Omställningsmedel

Myndigheten har konstaterat att hanteringen av omställningsmedel har varit felaktig. Åtgärder har genomförts under 2019 för att utreda vilka fel som har uppstått. Vissa åtgärder är genomförda och vissa åtgärder kommer att genomföras under 2020. Utredningsarbetet pågår.

EUCAP Somalia

Personal från Kustbevakningen har under 2019 genomfört utbildningar i Somaliland. Det svenska stödet ges inom ramen för EUCAP Somalia och kostnaden för insatsen har fakturerats.

Frontex

Under 2019 deltog ett av Kustbevakningens flygplan i en Frontexinsats. Enligt regeringsbeslut Ju2018/05090/SSK ska Kustbevakningens kostnader för myndighetens deltagande, i den utsträckning som det är möjligt enligt EU:s regelverk, bekostas av Frontex. Det som inte kan ersättas av Frontex enligt EU:s regelverk ska belasta anslag 2:1 Kustbevakningen, ap. 1 Kustbevakningen.

Operationen med flygplanet varade under en månads tid. Intäkten från Frontex förväntas bli 6 118 tkr och den anslagsbelastande kostnaden förväntas bli 616 tkr. Operationen är inte slutredovisad till Frontex och beloppen som anges motsvaras därför av kalkylerade intäkter och kostnader som bokats upp i samband med årsredovisningen.

Den totala kostnaden för operationen är dock högre om man tar hänsyn till det totala resursbehov som en operation innebär. Grundlöner inklusive löneavgifter ersätts inte av Frontex. Avskrivningskostnader och kompensationsledigheter är andra exempel på kostnader som inte ersätts. En kalkylerad kostnad för detta uppgår till ytterligare 2 500 tkr som belastar myndighetens anslag.

Ansvarig part i EU-projekt

Under 2019 avslutades två projekt där Kustbevakningen har varit ansvarig part. Att vara ansvarig part innebär bland annat att hålla samman delprojekten men även att förmedla bidragen från projektfinansiären till respektive projektpartner. Ett av projekten är DiveSMART Baltic och det andra projektet är Balex Delta 2018. DiveSMART Baltic är ett treårigt projekt med syfte att skapa säkrare sjötransporter. Balex Delta är en årlig miljöskyddsövning mellan länderna som samarbetar i Helsingforskommissionen. Slutreglering av Balex Delta sker under 2020.

Negativ räntenivå

Under 2019 har de medel som funnits på myndighetens räntekonto genererat en kostnad och de medel som myndigheten har lånat har genererat en intäkt. Intäktsräntor finns redovisade i not 3 och kostnadsräntor finns redovisade i not 6.

23. Noter till resultaträkning

Not 1 - Intäkter av avgifter och andra ersättningar

(tkr)	2019	2018
Intäkter av avgifter enligt 4 § Avgiftsförordningen		
- Uthyrning av lokaler	23	0
- Uthyrning av materiel	423	0
- Dykeriuppdrag, offentlig resurssamordning	12	408
- Övriga servicetjänster	375	696
- Samlokalisering och underhåll av oljeskyddsmtrl MSB ¹	917	917
Summa intäkter av avgifter enligt 4 § Avgiftsförordningen	1 750	2 021
Intäkter av uppdragsverksamhet		
- Transportuppdrag Umeå universitet	2 957	2 763
- Transportuppdrag övriga	911	194
- Uppdrag för sjöfartsskydd åt Transportstyrelsen	1 000	1 000
- Övrig uppdragsverksamhet	633	861
Summa intäkter av uppdragsverksamhet	5 501	4 818
Intäkter av andra ersättningar		
- Intäkter för sålt materiel	14	14
- Intäkter andra ersättningar	2 282	1
- Realisationsvinst vid försäljning av anläggningstillgångar	1 139	4 185
- Vitesersättning försenade leveranser	0	180
Summa intäkter av andra ersättningar	3 435	4 380
SUMMA	10 686	11 219

¹ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Under 2019 har Kustbevakningen utfört transportuppdrag åt en annan myndighet, vilket förklarar ökningen 2019 jämfört med 2018 under "Transportuppdrag övriga".

Kustbevakningen har under 2019 fått 2 282 tkr i ersättning för en skadad flygplanskomponent vilket visas under "Intäkter andra ersättningar".

Under 2019 har försäljningen av anläggningstillgångar minskat i omfattning vilket förklarar den lägre intäkten 2019 mot 2018 under "Realisationsvinst vid försäljning av anläggningstillgångar".

Not 2 - Intäkter av bidrag

(tkr)	2019	2018
Försvarsmakten, Atalanta, avskrivningar	67	67
MSB ¹ , bidrag krisberedskap	421	2 159
MSB ¹ , ersättning vid miljöoperationer	1 940	10 817
Polismyndigheten, Gränsfonden	807	811
EU, tillgodoförda bidrag fiskerikontroll, flygövervakning	6 353	6 353
EU, tillgodoförda bidrag KIBS ledningssystem	1 249	0
EU, Frontex	6 118	8 297
EU, Frontex, avskrivningar	7	7
Svenska institutet	39	146
EU, projekt DiveSMART Baltic	1 394	1 968
EU, projekt ChemSAR	345	1 138
EU, Balex Delta	613	1 654
Sjöfartsverket, projekt AnNa	340	770
EU, BSRBCC	61	843
Övriga intäkter av bidrag	2 932	2 977
SUMMA	22 686	38 007

¹ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Not 3 - Finansiella intäkter

(tkr)	2019	2018
Kursvinster	580	258
Ränteintäkter från Danske Bank avseende valutakonton	1	0
Ränteintäkter på räntekonto i Riksgäldskontoret	38	0
Ränteintäkter på lån i Riksgäldskontoret	2 778	5 159
SUMMA	3 397	5 417

Ränteintäkterna på räntekontot avser intäktsränta vid återbetalning av anslagssparande.

Not 4 - Kostnader för personal

(tkr)	2019	2018
Lönekostnader exklusive arbetsgivaravgifter och andra avgifter	-432 382	-427 536
Övriga kostnader för personal	-252 364	-245 325
<i>varav arvoden till Insynsråd och ej anställd personal (uppdragstagare)</i>	<i>-183</i>	<i>-73</i>
SUMMA	-684 746	-672 861

Kostnader för personal har ökat med 11 885 tkr från år 2018 till år 2019. Dels är den högre kostnaden 2019 förklarad av fler årsarbetskrafter och dels löneökningen mellan åren. Positivt är att kostnaden för övertid är lägre under 2019 jämfört med 2018.

Not 5 - Övriga driftkostnader

Övriga driftkostnader ökade med 28 037 tkr mellan år 2018 och 2019.

Underhållskostnader har mellan åren ökat med 14 200 tkr. Fler större fartyg har genomgått 60-månadersöversyn, kostnaden ökade därför med 9 100 tkr mellan åren. 12-månadersöversyner på fartyg ökade med 4 000 tkr mellan åren då fler fartyg togs in på 12-månadersöversyn än tidigare. Myndigheten ser att de riktade insatserna som görs på de större komplexa fartygen blir dyrare än tidigare, vilket ger ett större utfall på underhållskostnader. Att myndigheten inte har genomfört en större operation likt Makassar Highway 2018 har minskat underhållskostnader mellan åren, enbart nämnda operation påverkar kostnader med ca 4 400 tkr. För flygplanen var underhållskostnaderna något lägre mellan åren.

Kostnader för drivmedel ökade med 4 900 tkr 2019 jämfört med 2018. Skillnaden mellan åren beror dock främst på en rättelse av lagersaldot som gjordes 2018, bland annat för drivmedel. Då sänktes kostnaderna med 9 200 tkr för år 2018. Om man bortser från det förändrade lagervärdet 2018 har kostnaden för flygbränsle minskat med 1 600 tkr på grund av färre flygtimmar samt lägre prisnivåer. Kostnaden för fartygsbunker har även den minskat mellan åren.

Myndighetens kostnader för korttidsinvesteringar har ökat med 4 600 tkr. En satsning på att samtliga kustbevakningstjänstemän ska ha tjänstetelefoner har ökat kostnaden med 2 600 tkr. Under 2019 har ett stort antal fartygsdatorer bytts ut vilket ökat kostnaden med 1 500 tkr. Myndigheten byter ut bärbara datorer i cykler om fyra år och 2018 och 2019 ersattes flest datorer. Det syns på en ökad ersättningsanskaffning av datorer som under 2019 ökat med 700 tkr.

Resekostnader och interna konferenser ökade med 4 600 tkr. Samtliga kustbevakningstjänstemän har genomgått utbildning i nya kustbevakningslagen. Utbildningen varade en vecka för varje deltagare och hölls i Stockholm.

Ökningen för konsulttjänster med 2 000 tkr mellan åren återfinns i en förstudie av livstidsförlängningen för fartygen KBV 010-051. Projekt effektivt underhåll, som ska ge en tydligare bild och på sikt lägre kostnader för underhållet, har tagit fart under året. Även stora insatser i myndighetens rapporteringssystem KIBS och KORUS har bidragit till ökningen mellan åren.

Myndigheten hyrde en flygplansmotor år 2018 vilket inte har behövts under 2019 och detta minskar kostnaderna med 700 tkr. Kostnader för utrantering/försäljning minskade mellan åren med 700 tkr.

Not 6 - Finansiella kostnader

(tkr)	2019	2018
Räntekostnader avseende lån i Riksgäldskontoret	-70	0
Räntekostnader avseende räntekonto i Riksgäldskontoret	-607	-1 518
Kursförluster	-389	-572
Övriga räntekostnader	-33	-24
SUMMA	-1 099	-2 114

Räntekostnader avseende lån avser förtidsinlösen av lån.

Not 7 - Uppbördsverksamhet

(tkr)	2019	2018
Inkomsttitel 2713 Vattenföroreningsavgifter m.m.		
Ärende 1 (2016)	1	0
Ärende 2 (2018)	-16	0
Ärende 3 (2018)	-46	0
Ärende 4 (2019)	-47	0
Ärende 5 (2014)	0	133
Ärende 6 (2014)	0	139
Ärende 7 (2015)	0	30
Ärende 8 (2015)	0	466
Ärende 9 (2018)	0	-284
Ärende 10 (2018)	0	-46
Delsumma Inkomsttitel 2713	-108	438
SUMMA	-108	438

Pseudonym har använts istället för ärendets egentliga namn.
Ärende 1 har preskriberats utan att betalning har inkommit.

Not 8 - Transfereringar

(tkr)	2019	2018
Lämnat bidrag till Försvarsmakten ¹	-1 531	-673
SUMMA	-1 531	-673

¹ Det vidareförmedlade bidraget till Försvarsmakten avser EU-medel från Inre Säkerhetsfonden inom Kustbevakningens projekt DiveSMART Baltic.

Not 9 - Årets kapitalförändring

(tkr)	2019	2018
Årets avskrivningar anslagsfinansierade anläggningstillgångar	-4 765	-4 766
Årets avskrivningar invärderade anläggningstillgångar	0	-46
Årets avskrivningar MSB ¹ -finansierade anläggningstillgångar	-3 670	-4 759
Årets resultat uppdragsverksamhet	-1	10
SUMMA	-8 436	-9 561

¹ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

24. Noter till balansräkning

Not 10 - Balanserade utgifter för utveckling

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
IB ackumulerat anskaffningsvärde	107 959	101 399
Årets anskaffningar	14 657	8 620
Aktivering, överfört till anläggningstillgång	-10 672	-2 060
UB ackumulerat anskaffningsvärde	111 944	107 959
IB ackumulerade avskrivningar	-73 584	-60 464
Årets minskning på grund av byte anläggningsgrupp	0	-2 051
Årets avskrivningar	-11 107	-11 069
Justering avskrivningar avyttrade anläggningstillgångar	0	0
UB ackumulerade avskrivningar	-84 691	-73 584
Bokfört värde	27 253	34 375

Under 2019 har 10 000 tkr investerats i en ny fiskemodul i det egenutvecklade verksamhetssystemet KIBS. 2 668 tkr har investerats i systemet Sjöbasis. 1 777 tkr har investerats i en ny e-handelsmodul tillhörande ekonomisystemet.

Not 11 - Förbättringsutgifter på annans fastighet

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
IB ackumulerat anskaffningsvärde	62 546	60 655
Årets ökning på grund av byte anläggningsgrupp	0	356
Årets anskaffningar	1 666	1 891
Aktivering, överfört till anläggningstillgång	-310	-356
Minskning ackumulerat anskaffningsvärde vid omföring till drift	-33	0
Årets minskning på grund av försäljning, utrangering	-522	0
UB ackumulerat anskaffningsvärde	63 347	62 546
IB ackumulerade avskrivningar	-58 157	-55 711
Årets avskrivningar	-1 495	-2 446
Justering avskrivningar avyttrade anläggningstillgångar	503	0
UB ackumulerade avskrivningar	-59 149	-58 157
Bokfört värde	4 198	4 389

Anskaffningar motsvarande 1 015 tkr har under året gjorts i samband med en ny station i Strömstad.

Not 12 - Maskiner, inventarier, installationer m.m.

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
IB ackumulerat anskaffningsvärde	4 576 825	4 574 244
Årets anskaffningar	33 698	49 282
Överfört från pågående nyanläggningar vid aktivering	20 694	61 848
Årets minskning på grund av försäljning, utrangering	-18 514	-108 549
UB ackumulerat anskaffningsvärde	4 612 703	4 576 825
IB ackumulerade avskrivningar	-2 330 638	-2 240 108
Årets ökning på grund av byte anläggningsgrupp	0	2 051
Årets avskrivningar	-194 473	-199 946
Justering avskrivningar avyttrade anläggningstillgångar	18 192	107 365
UB ackumulerade avskrivningar	-2 506 919	-2 330 638
Bokfört värde	2 105 784	2 246 187

Under året har bland annat anskaffningar gjorts i nya komponenter till myndighetens flygplan (13 559 tkr), kustlänsor (3 343 tkr) samt ombord på KBV001-serien (3 443 tkr).

Vid årets slut disponerar myndigheten följande plattformar:

(st)	2019-12-31	2018-12-31
Miljöskyddsfartyg	5	5
Övervakningsfartyg	15	15
Kombinationsfartyg	10	10
Svävare	4	4
Flygplan	3	3
Pråmar	1	1
Strandbekämpare	12	12
Båtar	102	104
Vattenskotrar	21	18
Snöskotrar	10	8
Sjösläp	27	27
Motorfordon	109	111
Släpfordon	83	81

Not 13 - Pågående nyanläggningar

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
IB ackumulerat anskaffningsvärde	22 860	63 743
Årets minskning på grund av byte anläggningsgrupp	0	-356
Årets anskaffningar	34 346	21 616
Aktivering, överfört till anläggningstillgång	-20 384	-61 848
Minskning ackumulerat anskaffningsvärde vid omföring till drift	-1	-295
UB ackumulerat anskaffningsvärde	36 821	22 860

Specifikation av UB pågående nyanläggningar

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
Fartygsprojekt typ KBV 031	1 263	888
Fartygsprojekt typ KBV 312	1 887	1 304
Fartygsprojekt typ KBV001S	438	319
Flygplansprojekt	19 542	17 806
Anpassningar dävert på moderfartyg för nya Norsafebåtar	2 181	1 901
Livstidsförlängning KBV 181	9 644	0
Övriga pågående nyanläggningar	1 866	642
SUMMA	36 821	22 860

Not 14 - Förskott avseende Materiella anläggningstillgångar

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
IB	1 001	0
Förskott avseende länsor	0	771
Förskott avseende truck	0	230
Aktivering, överfört till anläggningstillgång	-1 001	0
SUMMA	0	1 001

Vid årets slut 2019 finns inga bokförda förskott.

Not 15 - Varulager

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
IB	24 405	15 104
Årets förändring	2 335	9 301
SUMMA	26 740	24 405

Not 16 - Fordringar hos andra myndigheter

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
Kundfordringar	2 435	1 326
Skattekonto	743	687
Mervärdesskattefordran	20 652	18 258
SUMMA	23 830	20 271

Not 17 - Övriga kortfristiga fordringar

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
Uppbördsfordran för vattenföroreningsavgift. Ärende 11	82	82
Uppbördsfordran för vattenföroreningsavgift. Ärende 12	44	44
Uppbördsfordran för vattenföroreningsavgift. Ärende 13	42	42
Uppbördsfordran för vattenföroreningsavgift. Ärende 14	88	88
Uppbördsfordran skadevållande. Ärende 1	-1	1
Uppbördsfordran skadevållande. Ärende 2	16	0
Diverse fordringar	47	0
SUMMA	318	257

Pseudonym har använts istället för ärendets egentliga namn.
 Fordringen avseende ärende 1 preskriberades under 2019.

Not 18 - Förutbetalda kostnader

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
Förutbetalda hyror	9 121	9 692
Övriga förutbetalda kostnader	6 992	8 074
SUMMA	16 113	17 766

Not 19 - Upplupna bidragsintäkter

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	49	2 744
EU	8 981	4 031
Övriga länder och internationella organisationer, EUCAP	303	0
Arbetsförmedlingen	26	142
SUMMA	9 359	6 917

Av upplupna bidragsintäkter från EU avser 6 118 tkr Frontex (operation Poseidon), 1 461 tkr Balex Delta, 221 tkr ResQU2 och 1 181 tkr ChemSAR.

Not 20 - Övriga upplupna intäkter

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
Återbetalning av bensinskatt	0	431
Återbetalning av landström	600	500
Uthyrning av RIB-båt	0	302
Upplupna räntor på lån i Riksgäldskontoret	202	210
Upplupna intäkter från EU	37	0
SUMMA	839	1 443

Not 21 - Avräkning med statsverket

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
Uppbörd		
Ingående balans	-587	-1 025
- redovisat mot inkomstitel	-108	438
- uppbördsmedel som betalats till icke räntebärande flöde	422	0
Fordringar/Skulder avseende uppbörd	-273	-587
Anslag i räntebärande flöde		
Ingående balans	-118 767	-180 414
- redovisat mot anslag	1 261 437	1 204 407
- anslagsmedel som tillförts räntekonto	-1 257 931	-1 142 760
- återbetalning av anslagsmedel	84 484	0
Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-30 777	-118 767
Fordran avs. semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag		
Ingående balans	3 324	5 280
- redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-1 226	-1 956
Fordran avs. semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag	2 098	3 324
Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto		
Ingående balans	-2 590	255
- inbetalningar i icke räntebärande flöde	6 768	48 844
- utbetalningar i icke räntebärande flöde	-3 716	-51 689
- betalningar hänförliga till anslag och inkomstitlar	-422	0
Saldo	40	-2 590
Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto	40	-2 590
Summa avräkning med Statsverket	-28 912	-118 620

Not 22 - Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
Beviljad räntekontokredit	40 000	40 000
Behållning på räntekontot vid årets slut	199 288	305 112

Not 23 - Statskapital

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
Ingående balans	97 700	107 717
Årets anskaffning av anläggningstillgångar	0	0
Utrangerade anläggningstillgångar	-20	0
Överföring från balanserad kapitalförändring:		
- avskrivningar avseende båtar	-46	-184
- avskrivningar avseende förskottsräntor m.m.	-4 765	-4 783
- avskrivning av MSB ¹ -finansierade AT	-4 759	-5 050
Utgående balans	88 110	97 700

¹ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Not 24 - Balanserad kapitalförändring

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
Invärderade anläggningstillgångar ingående balans	0	4
Kapitalförändring enligt resultaträkningen föregående år	0	-4
Delsumma invärderade anläggningstillgångar	0	0
Balanserad kapitalförändring ingående balans	2	-17
Kapitalförändring enligt resultaträkningen föregående år	-9 570	-10 017
- avgår omföring till statskapital	9 570	10 017
Uppdragsverksamhet	10	19
Delsumma balanserad kapitalförändring	12	2
SUMMA	12	2

Not 25 - Myndighetskapital

(tkr)	Statskapital	Balanserad kapitalförändring, anslagsfinansierad verksamhet	Balanserad kapitalförändring, avgiftsbelagd verksamhet	Kapitalförändring enligt resultaträkningen	Summa
Utgående balans 2018	97 700	0	2	-9 561	88 141
A Ingående balans 2019	97 700	0	2	-9 561	88 141
Föregående års kapitalförändring	-9 570	0	10	9 561	1
Utrangerade anläggningstillgångar ¹	-20				-20
Årets kapitalförändring				-8 436	-8 436
B Summa årets förändring	-9 590	0	10	1 125	-8 455
C Utgående balans 2019	88 110	0	12	-8 436	79 686

¹-20 tkr på utrangerade anläggningstillgångar avser bokfört värde för anläggningstillgångar finansierade med medel från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och som har utrangerats.

Not 26 - Avsättning för pensioner och liknande förpliktelser

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
Ingående avsättning	1 417	1 581
Årets pensionskostnad	82	700
Årets pensionsutbetalningar	-674	-864
Utgående avsättning	825	1 417

Not 27 - Övriga avsättningar

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
Ingående avsättning	12 569	12 579
Övriga avsättningar, lokalkostnader	0	-700
Övriga avsättningar, kompetensutveckling	1 010	690
Utgående avsättning	13 579	12 569

Reglering avseende avsättning för kompetensmedel har påbörjats, men osäkerhet råder om när den kommer att vara slutreglerad då en översyn av regelverket pågår.

Not 28 - Lån i Riksgäldskontoret

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
Låneram i Riksgäldskontoret	2 300 000	2 400 000
Ingående låneskuld	2 117 529	2 240 529
Årets förändring		
- Nyupptagna lån	450 000	0
- Årets amorteringar	-569 000	-123 000
Utgående låneskuld	1 998 529	2 117 529

I regleringsbrevet för Kustbevakningen 2019 Ju2018/02793/SSK, Ju2018/05301/SSK (delvis), Ju2019/01038/SSK, var låneramen beslutad till 2 300 000 tkr.

Av årets amorteringar avses 400 000 tkr förtidsinlösen av lån och 50 000 tkr överföring från Avistalån till nytt bundet lån.

Not 29 - Kortfristiga skulder till andra myndigheter

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
Leverantörsskulder till andra myndigheter	9 450	11 146
Utgående mervärdeskatt	12 082	9 156
Arbetsgivar- och sociala avgifter	12 790	12 557
Övrigt	5	4
SUMMA	34 327	32 863

Not 30 - Övriga kortfristiga skulder

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
Innehållen skatt för egen personal	10 739	10 902
Skuld till bank för decemberlön	6 083	5 981
Skuld avgifter för ålderspension	246	253
Övrigt	122	97
SUMMA	17 190	17 233

Not 31 - Upplupna kostnader

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
Löneskuld och semesterlöner inklusive sociala avgifter	70 519	70 805
Fakturering efter brytdagen	4 856	5 570
Revision av årsredovisningen	385	370
SUMMA	75 760	76 745

Av löneskuld avser 2 039 tkr upplupna löner avseende fjärde kvartalet 2019.

Not 32 - Oförbrukade bidrag

(tkr)	2019-12-31	2018-12-31
EU, bidrag flygplan KBV 501-503 (DG Mare)	5 680	6 341
EU, bidrag större kombinationsfartyg KBV 001-002 (DG Mare)	30 842	32 381
EU, bidrag kombinationsfartyg KBV 031-034 (DG Mare)	97 260	101 413
Försvarsmakten, bidrag avskrivningar anläggningstillgångar (Atalanta)	11	78
Polismyndigheten, bidrag Utsjö-RIB, nattkikare, Missionsystem (Gränsfonden)	2 048	2 855
EU, bidrag Frontex, avskrivningar anläggningstillgångar (Triton)	51	58
EU, bidrag KIBS ledningssystem (DG Mare)	5 565	6 815
EU, bidrag EUCISE	182	182
Svenska institutet	0	15
Sjöfartsverket	588	928
Polismyndigheten (Inre Säkerhetsfonden)	7 200	7 200
MSB ¹	94	0
SUMMA	149 521	158 266

¹ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Oförbrukade bidrag från annan statlig myndighet förväntas tas i anspråk enligt följande tidsintervaller.

Förbrukning av bidrag från annan statlig myndighet:	Försvarsmakten	Polismyndigheten (Gränsfonden)	Sjöfartsverket	Polismyndigheten (Inre säkerhetsfonden)	MSB ¹
- inom tre månader	11	192	85	0	94
- mer än tre månader till ett år		577	255	180	
- mer än ett år till tre		1 249	248	1 440	
- mer än tre år		30		5 580	
SUMMA	11	2 048	588	7 200	94

¹ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

25. Noter till finansieringsanalys

Not 33 - Kostnader i finansieringsanalysen

(tkr)	2019	2018
Verksamhetens kostnader enligt resultaträkning	-1 305 437	-1 266 656
- avgår avskrivningar och nedskrivningar	208 552	214 192
- avgår årets förändringar av avsättningar	418	-174
- avgår realisationsförluster	341	1 058
SUMMA	-1 096 126	-1 051 580

Not 34 - Intäkter av avgifter och andra ersättningar i finansieringsanalysen

(tkr)	2019	2018
Intäkter av avgifter och andra ersättningar enligt resultaträkning	10 686	11 219
- avgår realisationsvinster	-1 139	-4 185
SUMMA	9 547	7 034

26. Årsredovisningens undertecknande

Jag bedömer att det funnits brister i den interna styrningen och kontrollen under den period som årsredovisningen avser enligt följande.

Fram till årsskiftet har brister funnits gällande:

- genomförda riskanalyser har inte sammanställts på ett tillfredsställande sätt för att ge en samlad överblick av de väsentliga riskerna och hanteringen av dessa.
- systematisk och regelbunden uppföljning och bedömning av huruvida kontrollåtgärderna gett avsedd effekt.

Jag intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt av kostnader, intäkter och myndighetens ekonomiska ställning.

Karlskrona den 20 februari 2020



Therese Mattsson
generaldirektör

Bilaga, översikt återrapporteringskrav, uppdrag mm

Regleringsbrev för budgetåret 2019

Avsnitt i årsredovisningen, eller diarienummer om avrapporterat på annat sätt än i årsredovisningen.

Återrapporteringskrav	
1. Kustbevakningen ska analysera sin förmåga att bekämpa oljeutsläpp med hänsyn tagen både till nationella och internationella resurser.	Avsnitt 4.1.1, sid. 13-26
2. Kustbevakningen ska redovisa hur myndigheten har bidragit till att utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen från fartyg minskar. Redovisningen ska innehålla uppgifter om: - det totala antalet anmälda och konstaterade utsläpp av olja och andra skadliga ämnen, - hur många konstaterade utsläpp som har lett till lagföring respektive beslut om vattenföroreningsavgift, samt - en bedömning av var de konstaterade utsläppen har skett och volymen på utsläppt olja och andra skadliga ämnen.	Avsnitt 4.1.2 sid. 27-29
3. Kustbevakningen ska samlat redovisa myndighetens verksamhet för att förebygga och förhindra brott. Redovisningen ska omfatta underrättelseverksamheten och samverkan med andra myndigheter som arbetar med att förebygga och förhindra brott.	Avsnitt 5.3.1 sid. 48-50
4. Kustbevakningen ska samlat redovisa myndighetens brottsutredande verksamhet. Redovisningen ska omfatta samverkan med andra brottsutredande myndigheter.	Avsnitt 5.3.2 sid 50-53
5. Kustbevakningen ska redovisa en analys av hur kontrollverksamheten har bidragit till att uppfylla målen inom huvudansvariga myndigheters ansvarsområden, samt en redogörelse över samverkan med dessa.	Avsnitt 5.1 sid. 31-43
6. För fiskerikontrollverksamheten ska Kustbevakningen redovisa andelen kontroller riktade mot yrkes- respektive fritidsfisket. Kustbevakningen ska också samlat redogöra för utfallet av kontroller av kommersiellt laxfiske i södra Östersjön och av räkfiske i Västerhavet.	Avsnitt 5.1.1 sid 32-33
7. Kustbevakningen ska redovisa vidtagna åtgärder för att bidra till en ökad uppfyllelse av de miljö kvalitetsmål och delar av Generationsmålet som är av relevans för myndighetens verksamhet.	Avsnitt 11 sid 68
8. Kustbevakningen ska redovisa sitt arbete gällande den nationella handlingsplanen för genomförande av FN:s säkerhetsrådsresolutioner om kvinnor, fred och säkerhet 2016-2020.	Avsnitt 8.2 sid. 61
9. Kustbevakningen ska senast den 5 april 2019 redovisa till Statskontoret hur myndigheten under 2018 har bidragit till att anställa personer vid myndigheten som står långt från arbetsmarknaden, inklusive nyanlända (moderna beredskapsjobb). Redovisningen ska ske enligt närmare instruktion från Statskontoret.	Dnr 2018-967

Regleringsbrev för budgetåret 2019

Avsnitt i årsredovisningen, eller diarienummer om avrapporterat på annat sätt än i årsredovisningen.

Organisationsstyrning

Kustbevakningen ska redovisa de åtgärder som har vidtagits för att ytterligare öka kostnadseffektiviteten i verksamheten och åtgärder för att säkerställa en ekonomi i balans.

Avsnitt 12.2 sid. 70

Kustbevakningen ska redovisa sitt arbete med att uppnå en jämnare könsfördelning i myndighetens personalsammansättning.

Avsnitt 8.1.1 sid. 60

Regeringsuppdrag***Rättsväsendets informationsförsörjning***

Kustbevakningen ska tillsammans med övriga RIF-myndigheter fortsätta arbetet att utveckla rättsväsendets informationsförsörjning enligt den gemensamma plan (Ju2018/04521) som berörda myndigheter har redovisat till regeringen. Uppdraget och realiserade nyttor ska redovisas gemensamt av berörda myndigheter till regeringen (Justitiedepartementet) senast den 21 februari 2020. Myndigheterna ska senast den 1 oktober 2019 till regeringen (Justitiedepartementet) redovisa planerade gemensamma utvecklingsinsatser under 2020 och dess planerade nyttohemtagning.

Dnr 2019-171:17

Kustbevakningen fick i regleringsbrevet för 2018 i uppdrag att arbeta med rättsväsendets informationsförsörjning och bedriva en förstudie avseende digital bevisning. Uppdraget ska redovisas senast den 22 februari 2019.

Dnr 2019-171:3

Brottsförebyggande arbete

I syfte att följa upp det nationella brottsförebyggande programmet Tillsammans mot brott (Skr. 2016/17:126) ska Kustbevakningen redovisa insatser som har genomförts eller påbörjats sedan 2017 och som på kort eller lång sikt kan ha betydelse för programmets strategiska målsättningar. Kustbevakningen ska även, i den utsträckning detta är möjligt, bedöma eventuella effekter av genomfört arbete. Redovisningen ska vara regeringen (Justitiedepartementet) tillhanda senast den 1 september 2019.

Dnr 2018-3150:25

Regleringsbrev för budgetåret 2019

Avsnitt i årsredovisningen, eller
diarienummer om avrapporterat på
annat sätt än i årsredovisningen.

Regeringsuppdrag, fortsättning

Preciserad inriktning för arbetet med totalförsvaret

Kustbevakningen ska i arbetet med totalförsvaret särskilt prioritera följande områden:

- Planering för stöd till Försvarsmakten under höjd beredskap avseende transporter, sjöövervakning och ledning.
- Stärka arbetsformer, inkl. utrustning och tekniska system, för samverkan som möter de höga krav på sekretess och robusthet som ställs vid höjd beredskap.
- Planering för att kunna verka från alternativ och/eller skyddad ledningsplats.

Vidtagna åtgärder och uppnådda resultat ska redovisas som en del av redovisningen enligt regeringens beslut den 10 december 2015 avseende Planeringsanvisningar för det civila försvaret (Ju2015/09669/SSK).

Avsnitt 6.1.1-6.1.2, sid. 56-57

Övriga pågående regeringsuppdrag

Uppdrag till statliga myndigheter att ta emot personer med funktionsnedsättning samt nyanlända arbetssökande för praktik. Årlig redovisning till Statskontoret 2019-2021 (A2016/00216/A, Fi2016/00386/ESA, A2018/00925/A, Fi2018/01701/ESA).

Avsnitt 8.1, sid. 59

Uppdrag till Polismyndigheten, Tullverket och Kustbevakningen att förstärka bekämpningen av internationella brottsnätverk som begår tillgreppsbrott i Sverige. Delredovisning senast den 25 januari 2019, slutredovisning senast den 14 februari 2020 (Ju2018/00991/PO).

Dnr 2018-449:82

Uppdrag med anledning av Schengenutvärdering av Sverige. Uppdraget ska genomföras i enlighet med de tidsramar som följer av artikel 16 i rådets förordning (EU) nr 1053/2013 (Ju2018/00780/PO).

Dnr 2018-2821

Uppdrag till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Kustbevakningen att delta i genomförandet av EU:s strategi för Östersjöregionen och dess handlingsplan. Årlig redovisning 2019-2020 (Ju2016/00326/SSK).

Dnr 2019-2851:2