

Vår saksbehandler

KOMKAPT Birger Ingebrigtsen, biringebrigts@mil.no
+47 76 11 22 20, 0575 2220
SJØ/KV/KV STAB/N3 CG

Vår dato

2022-01-25

Vår referanse

2021/003773-002/FORSVARET/ 400

Tidligere dato**Tidligere referanse****Til**

Forsvarsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Nærings- og fiskeridepartementet
Klima og Miljødepartementet
Fiskeridirektoratet
Politidirektoratet
Sjøfartsdirektoratet
Tolldirektoratet
Miljødirektoratet
Sjef Sjøforsvaret
Troms og Finnmark statsadvokatembeter
Rogaland statsadvokatembeter
Kystverket
Sysselmesteren på Svalbard
Havforskningsinstituttet
Mattilsynet
Forsvarets Forskningsinstitutt
Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond
Kartverket, Sjødivisjonen
Norges Forskningsråd

Kopi til

Årsrapport Kystvakten 2021

1 Innledning

Kystvakten har gjennom 2021 opprettholdt alle operative leveranser til tross for at Koronapandemien har gjort bemanning og drift mer krevende. Dette har vært mulig takket være stor innsatsvilje og høy grad av fleksibilitet hos Kystvaktens vel 900 medarbeidere.

Kystvakten registrerte en økning i antall oppdrag i 2021. Flere ulykker og havarier ble håndtert, og mange større uhell ble avverget gjennom deltagelse i blant annet 137 søk- og redningsaksjoner og 157 utførte slep. Det har vært et travelt og givende år både langs kysten og ute på havet.

Kystvaktens hovedkvarter på Sortland har fått et betydelig løft ved at påbygget med tilhørende operasjonsrom og kontorfasiliteter er ferdigstilt. Nå er hele administrasjonen samlet inne på basen. Dette har gitt forventede synergier i form av mer sømløst og effektivt samarbeid. Særlig for koordinering av innsats og operasjoner har dette gitt en etterlengtet positiv effekt. Kystvakten er nå vesentlig bedre rustet til å gjennomføre operativ ledelse og effektiv styring av

Postadresse

Postboks 800 Postmottak
2617 Lillehammer
Norge

Besøksadresse

Reitan
8058 TVERLANDET
Norge

Sivil telefon/telefaks

/

Militær telefon/telefaks

99/0500 3699

Epost/ Internett

forsvaret@mil.no
www.forsvaret.no

Vedlegg**Organisasjonsnummer**

NO 986 105 174 MVA

fartøysressursene gjennom det nye operasjonsrommet med tilhørende graderte data- og kommunikasjonssystemer.

Nye helikopterbærende fartøyer er under bygging og samtidig pågår det oppdateringer av eksisterende fartøyspark. Det første av tre nye fartøyer, KV Jan Mayen, vil etter planen innføres mot slutten av 2022. Isbryteren KV Svalbard gjennomgår en omfattende midtlivs-oppdatering for å kunne ta fatt på 20 nye år i Kystvaktens tjeneste, og forventes ferdigstilt fra verftet i Florø medio mars 2022.

Etter mange år med store utfordringer knyttet til innfasing av NH-90 helikoptrene og dertil svært lav tilgang på helikopter, utredes nå sivil innleie av helikopter. Det er for tidlig å forskutere utfallet av utredningene, men det er av stor viktighet at man får til en endring som gir betydelig økt helikoptertilgjengelighet i Kystvakten.

2 Oppdrag og kontrollvirksomhet

2.1 Oppdrag for statlige myndigheter/etater

Kystvakten utførte 3094 oppdrag i 2021, en økning på 12 prosent fra 2020. Kystvakten er statlig myndighetsutøver i hele ansvarsområdet, og utfører kontroll og håndhevelse knyttet til en rekke lover på vegne av primærmyndighetene. Når det avdekkes lov- eller regelbrudd, kontakter Kystvakten normalt primærmyndigheten for videre instruksjon med hensyn til reaksjon på forholdet.

Under er oversikt over antall oppdrag fordelt på oppdragsgiver:

Oppdragsgiver	2021	
	Antall	Tid (døgn)
Andre	160	105
DNMI	15	25
Fiskeridirektoratet	41	34
Forsvaret	595	267
Fylkesmenn	44	10
HRS	261	54
Havforskningen	18	10
Kystverket	576	92
Miljødirektoratet	60	21
Polarinstituttet	9	49
Politiet	723	111
Sjøfartsdirektoratet	314	16
Toll- og avgiftsdirektoratet	273	15
Andre	5	21
Totalt	3094	830



Uhell skjer, og tilstedeværelse er viktig for å kunne respondere i tide.

Samarbeidet med andre offentlige myndigheter med ansvar på kysten og i norske havområder er meget godt. Det avholdes jevnlig kontaktmøter på ulike nivå. Oppgaver og ansvarsforhold er i stort regulert i samarbeidsavtaler for statlig kontroll og forvaltning.

Kystvakten har gjennom året hatt god tilstedeværelse langs kysten og i våre havområder. Dette har gjort Kystvakten i stand til å reagere hurtig og i tillegg raskt kunne løse oppdukkende oppdrag fra våre oppdragsgivere. Den norske kystvaktmodellen er meget fleksibel, kosteffektiv og vellykket. God utnyttelse av Kystvakten krever aktivt engasjement fra våre oppdragsgivere.

Under er oversikt over antall oppdrag fordelt på oppdragstype:

Oppdragstype	2021	
	Antall	Tid (døgn)
Andre oppgaver	1334	486
Assistanse Medisinsk	29	5
Bording/Visitasjon	0	0
Dykking	38	9
Grensekontroll	311	11
Losbestemmelser	300	4
Miljøoppsyn	37	19
Navigasjonssikkerhet	126	6
Slep	157	43
Søk og redning	137	23
Toloppdrag	238	9
Transportoppdrag	52	153
Vernede områder	7	2
Visitasjon (iht anløpsforskriften)	311	18
Yttergrensekontroll	1	1
Øvrige oppdrag	16	41
Totalt	3094	830

Under er oversikt over antall beslag gjennomført fra Kystvaktfartøy:

Fartøy	GARN	RUSER	TEINER	Totalt
KV Farm	2		20	22
KV Heimdal		2	13	15
KV Jarl			2	2
KV Njord	12	3	270	285
KV Nornen	3	69	124	196
KV Sortland			2	2
KV Tor	22	14	440	476
Totalt	39	88	871	998

Det er primært fartøyene i Indre Kystvakt (IKV) som ivaretar denne delen av oppdragsporteføljen, og således avdekker de fleste regelbruddene. Dette dreier seg i hovedsak om funn av ureglementerte garn/teiner og ruser i kystsonen hvor eierforholdet er uklart. Forholdene blir anmeldt, funnene beslaglagt og sakene overlevert til Politiet for videre etterforskning.

2.2 Militære oppdrag

Kystvakten utfører regelmessig oppdrag av militær karakter, og har også deltatt på forskjellige militære øvelser. Det har blitt gjennomført en rekke styrkebeskyttelsesoppdrag for allierte, militære fartøy gjennom året. Kystvakten har også gjennomført en del militære logistikkoppdrag.

2.3 Fiskeri og ressurskontroll

Den britiske utmeldingen av EU (Brexit) avstedkom visse utfordringer i fiskerisamarbeidet med EU. Det ble heller ingen fiskeritavtale med Storbritannia, noe som medførte at den norske pelagiske flåten ikke fikk tilgang til makrell og nordsjøisild i britisk sone. I første kvartal var det bare norske og russiske fiskefartøy i fiske i Kystvaktens ansvarsområder i nord, og kun norske fiskefartøy i Nordsjøen.

Geografisk spredning i fiskeriene har gjort det utfordrende å være til stede i alle prioriterte områder. Kystvakten har hatt fokus på gode risikovurderinger og risikobasert tilstedeværelse og kontroll. Dette har gjennom året gitt tilfredsstillende tilstedeværelse og situasjonsforståelse. Kontroll med overholdelse av ilandføringsplikten har hatt høy prioritet.

Nordsjøisildfisket i 2021 foregikk hovedsakelig i norsk sone i Nordsjøen. Forsinket avtale med EU og manglende avtale med Storbritannia gjorde at den totale aktiviteten i norsk sone i Nordsjøen har vært vesentlig lavere enn foregående år. Utfordringene i konsumfisket i Nordsjøen og Skagerrak har vært betydelige, og fokus har vært rettet mot ulovlig utkast og innblanding av fisk under minstemål. NVG-sildefisket foregikk for det meste inne i fjordene i Troms.

I kongekrabbefisket har det vært flere tilfeller av manglende vilje til etterlevelse av regelverket. Det har i samarbeid med Fiskeridirektoratet blitt avdekket ulovlig fiske og «svart» omsetning. I hummerfisket har fokuset vært rettet mot fritidsfiskere som fisker med for mange teiner, manglende merking og overholdelse av dato for åpning og stenging av dette fisket.

Kystvakten har opprettholdt fokus på russisk omlastingsaktivitet ved Svalbard.

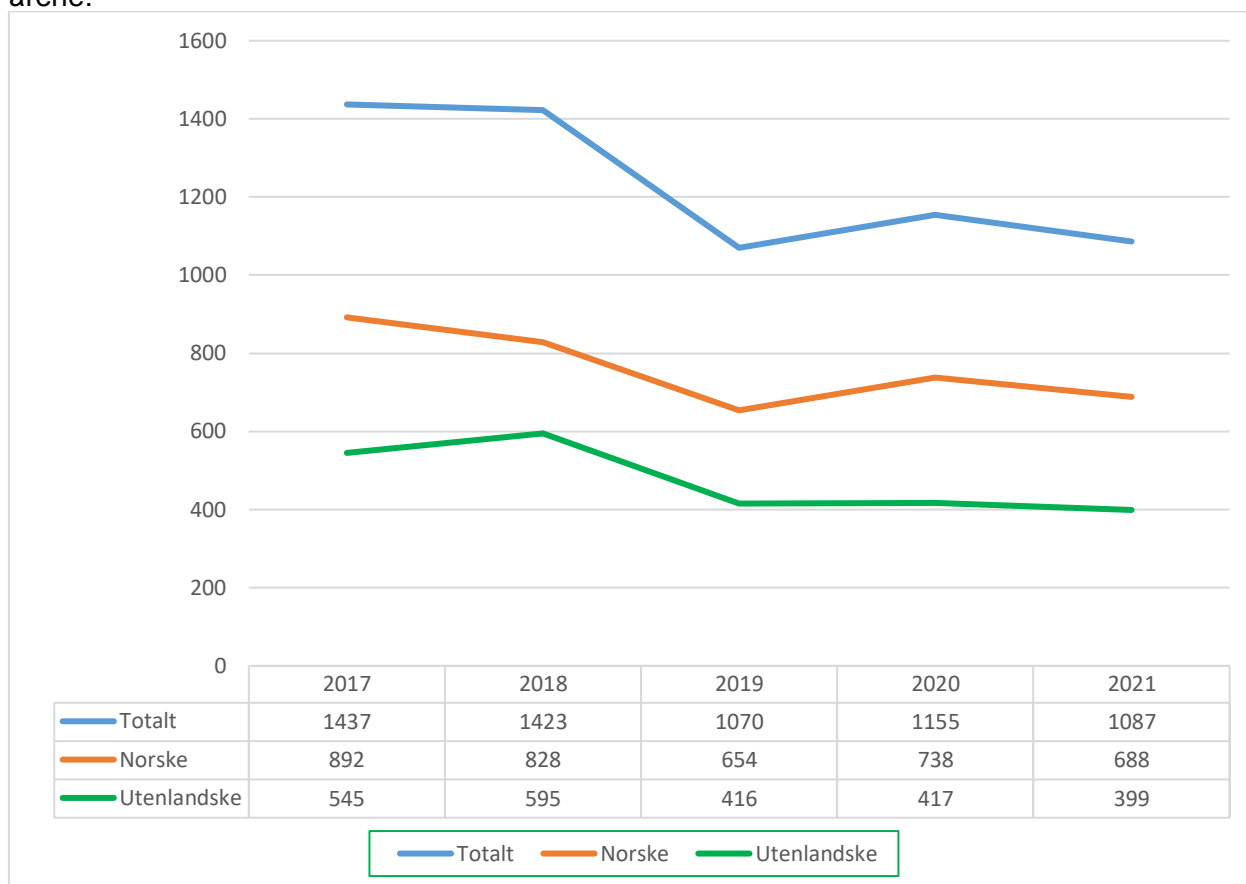
2.4 Fiskeriinspeksjoner

Kystvakten gjennomførte 1087 fiskeriinspeksjoner i 2021. Antallet inspeksjoner på utenlandske fartøy er nesten uendret til tross for at britiske fartøy ikke har fisket i NØS. Dette skyldes den tette oppfølgingen av EU's torskefiske i Fiskevernsonen ved Svalbard. Det har vært noe nedgang i antall inspeksjoner på norske fartøy.



Fiskeriinspektører på inspeksjon

Figuren under viser antall fiskeriinspeksjoner på norske og utenlandske fartøy de siste fem årene:



Kystvakten har registrert en liten nedgang i antall avdekkede alvorlige overtredelser sammenlignet med 2021. 51 alvorlige overtredelser ble avdekket. Dette tilsvarer 4,7 % av fiskeriinspeksjonene. Kystvakten har hatt fire oppbringelser i 2021, alle i nordlige havområder. Redusert aktivitet fra utenlandske fiskefartøy i Nordsjøen har medført at det ikke har vært oppbringelser i sør.

Antall inspeksjoner og reaksjoner totalt, fordelt på område 2021								
Område	IÅM	Advarsel	Anmeldelse	Oppbringelse	Infringment	Overtredelse	Antall insp.	Antall reak.
NØS N65	353	28	23	1	0	0	405	52
NØS S65	309	23	19	0	0	1	353	44
Fiskevernsonen	214	21	3	3	0	1	241	27
Svalbard	12	4	0	0	0	0	16	4
Jan Mayen	0	0	0	0	0	0	0	0
Skagerrak	47	5	1	0	0	0	52	5
NEAFC	20	0	0	0	0	0	20	0
Andre	0	0	1	0	0	0	0	0
2021	955	81	45	4	0	2	1087	132
2020	955	136	49	11	2	2	1155	200
2019	897	189	48	8	0	1	1138	241
2018	1114	258	50	7	0	4	1423	309
2017	1106	289	43	11	1	0	1450	344

Det er viktig å merke seg den markante nedgangen i antall advarsler. Dette skyldes at russiske fiskefartøy gjennom hele 2021 har rapportert til norske myndigheter ved fiske i Fiskevernsonen, noe som ikke var tilfellet frem til juni 2020.

2.5 Videreutvikling og effektivisering av Kystvaktssentralen

Det har de siste årene vært en sterk økning i antall innmeldinger til Kystvaktssentralen. Selv med økt bemanning i sesongfiskeriene har det ikke vært mulig med fortløpende registrering av innmeldte redskaper. Etterslep på flere timer har ikke vært uvanlig.

I samarbeid med BarentsWatch og andre programvareutviklere har vi fått på plass løsninger for mer automatisk innmelding av redskaper som i stor grad gjør det mulig for fiskerne å benytte utstyr de allerede har om bord for elektronisk innrapportering.

Forskriften som pålegger fiskere å rapportere elektronisk kom på plass med virkning fra 1. januar 2022. Økt automatisering gjør det mulig å omprioritere ressurser til andre viktige områder av betydning for fiskeriene, herunder risikovurdering og analyse, som blir stadig viktigere innenfor ressurskontrollen.

3 Patruljedøgnproduksjon i 2021

3.1 Fartøy

Kystvaktens 15 fartøy sto for 3745 patruljedøgn i 2021. Samlet ble det tilbakelagt 383 116 nautiske mil på patrulje. I tillegg har de hurtiggående patruljebåtene til de fem fartøyene i Indre Kystvakt patruljert 11 712 nautiske mil. Antall patruljedøgn ligger nærmere fem prosent over det som er fastsatt som oppdrag/aktivitetskrav fra Forsvaret. Patruljedøgn er et mål for fartøyenes tilgjengelighet, regularitet og produksjon, og betyr at fartøyet er operativt på patrulje langs kysten eller i havet.

Under er oversikt over antall gjennomførte patruljedøgn for de ulike fartøystypene:

År	Helikopter-bærende	Ytre Kystvakt	Indre Kystvakt	Totalt gjennomført
2021	694	1 691	1 360	3 745

3.2 Fly, helikopter og drone

Bruk av fly i forbindelse med overvåkning av havområdene er en viktig bidragsyter innenfor ressurskontroll og myndighetsutøvelse. Dette gir god situasjonsforståelse, som igjen muliggjør effektiv og målrettet disponering av fartøyene. Kystvakten har også i 2021 hatt begrensede ressurser tilgjengelig for overvåkning og kontroll fra luften. Dette skyldes primært utfordringer knyttet til meget lav tilgjengelighet på helikopter og redusert tilgjengelighet på maritime patruljefly.

Under er oversikt over antall operative flytimer:

År	NH-90	ORION	Sivil flyleie	Drone	TOTALT
2021	54	18	486	156	597
2020	67	33	443	84	627
2019	178	82	460	16	736
2018	67	175	452	0	694
2017	0	258	383	0	640

3.3 Droner

Kystvakten opererer «Remotely Piloted Aircraft System» (RPAS) på de fem fartøyene i Indre Kystvakt. Dette er nyttige verktøy som kan benyttes i en rekke operasjoner som søk og redning, oljevern, svoveldeteksjon fra skip samt forskjellige kontrolloppgaver. Kystvakten har også bidratt innenfor utviklingen av RPAS med tester av sensor for radioaktiv stråling. Testene er et resultat av bilateralt samarbeid mellom US Department of Energy og Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet (DSA), med Kystvakten som operatør og utviklingspartner. Denne kapasiteten vil styrke beredskapen for atomulykker til sjøs og i kystsonen, og er et godt eksempel på viktigheten av RPAS og mulighetene det gir på tvers av etater og statlige organer.

Kystvakten har også deltatt i prosjekt «VTOL UAS in Arctic 2030», der det ble testet en større drone av typen Schiebel ut fra kystvaktfartøy på Svalbard i samarbeid med Andøya Test Center, Hovedredningssentralen, Kystverket og Nord Universitet.

4 Økonomi

Kystvaktens totale økonomiske ramme for 2021 var kr. 1101,1 mill. Regnskapsført resultat viser kr. 1097,2 mill.

Regnskapsført mindre forbruk på kr. 3,9 mill. skyldes hovedsakelig to forhold. Det første er påløpte kostnader ved IKT-anskaffelser som ikke kom til utbetaling i 2021 grunnet forsinkede leveranser. Det andre er knyttet til midtlivsoppdateringen av isbryteren KV Svalbard, hvor utbetalinger av kostnader forpliktet i 2021 er noe forsinket. Disse vil bli belastet i 2022. Det er søkt om overføring til 2022 av 3,9 mill. kroner, hvorav ca. 0,5 mill. kroner til IKT kostnader og ca. 3,4 mill. kroner til KV Svalbard.

Rammen fra Kystverket for å finansiere Kystvaktens operative gjennomføring av statlig slepeberedskap var på 152,5 mill.

5 Fartøysstruktur og teknisk drift

Teknisk drift har blitt gjennomført i henhold til plan/budsjett. Generelt er kystvaktfartøyenes tekniske status meget god, og de har blitt driftet kosteffektivt og rasjonelt med høy teknisk tilgjengelighet. Gjennom driftsåret 2021 har det i liten grad oppstått hendelser som har medført større korrektive reparasjoner.

KV Senja ble utfaset fra strukturen 31. desember 2021, og er overtatt av Forsvarsmateriell for avhending etter 40 års tjeneste. Både KV Nordkapp og KV Andenes er degradert på luftvarslingsradar, og vil være det ut sin levetid. Dette grunnet gjenbruk, oppgradering og overføring av utstyret til Jan Mayen-klassen, som er under bygging. KV Nordkapp har i 2021 gjennomført 40-års klassing, som blir det siste store vedlikeholdet av fartøyet før det etter planen fases ut mot slutten av 2022.

Isbryteren KV Svalbard har siden august gjennomført hoved-klassing og levetidsforlengelse hos verftet Westcon Florø. Dette arbeidet vil pågå frem til medio mars 2022.

Driften av de seks ytre kystvaktfartøyene, hvorav fem er innleide fra henholdsvis selskapet Remøy Management (tre fartøy), og BOA Shipping (to fartøy) har fungert godt. De nyeste fartøyene, KV Jarl og KV Bison fremstår svært driftsstabile og har vist seg velegnet til både slepeoppdrag og øvrige kystvaktoppgaver.

De fem fartøyene i Nornen-klassen har hatt ordinær drift gjennom hele året.

Byggingen av tre nye helikopterbærende fartøy i Jan Mayen-klassen går i stort etter plan, og første fartøy forventes overtatt 4. kvartal 2022.



Illustrasjon av KV Jan Mayen

6 utfordringer

Den totale regnskapsførte kostnaden for seilas med de nye fartøyene KV Jarl og KV Bison var i 2021 vesentlig høyere enn rammen for ivaretagelse av den statlige slepeberedskapen. Fartøyene gjennomførte 565 patruljedøgn. Aktivitetsnivået har vært mulig å gjennomføre da Kystvakten har omdisponert internt ved å prioritere disse fartøyene på bekostning av aktivitet på andre fartøyer. Dette er ikke en bærekraftig løsning over tid da det innebærer at andre fartøyer må legges til kai for å frigjøre midler. Det er derfor viktig å sikre en komplett og forutsigbar finansiering av driften av disse fartøyene som gjør at de er mest mulig i bruk, fremfor å ligge i beredskap til kai, slik at nasjonen får til synergier og en vinn-vinn løsning gjennom økt statlig tilstedeværelse langs kysten.

Kystvakten erfarer at flere av prosjektene som skal gjennomføres, eller er under gjennomføring, ikke er tilstrekkelig finansiert. Dette har eksempelvis medført at Kystvakten belastes ca. 41 mill. kr over driftsbudsjettet knyttet til midtlivsoppdateringen av KV Svalbard. Videre er det ikke satt av midler til eiendom, bygg- og anlegg (EBA) på Sortland i prosjektet for den nye helikopterbærende fartøysklassen, Jan Mayen-klassen. Her er det behov for etablering av høyspent landstrømanlegg for å kunne stoppe maskineriet mens fartøyet ligger til kai og muliggjøre utslippsfri energitilgang. Videre er det behov for noe forlengelse av kaifronten for å kunne få plass til minst to av de store fartøyene samtidig. Kystvakten har fremmet forslag om etablering av prosjekt for å ivareta dette.

Bemanningen av fartøyene i 2021 har vært god til tross av noe høyere fravær og vakanser enn normalt. Merfraværet er direkte eller indirekte relatert til pandemien. Samtidig er det viktig å presisere at kystvakten i 2021 ikke har seilt alle fartøyene fullt ut. Det har det ikke vært tilstrekkelig midler eller personell til å gjøre. Herunder kan det nevnes at ambisjonsnivå og aktivitetskrav for Kystvakten ikke ble endret da fartøysstrukturen økte fra 13 til 15 fartøy. Dette bør ses nærmere på med tanke på effektiv bruk av statens samlede ressurser og optimalisering av Kystvakten. I løpet av de neste par årene er det behov for at Kystvakten tilføres noen flere årsverk og noe økt finansiering for å kunne seile to-besetningssystem på samtlige fartøy.

7 Sikkerhet og miljø

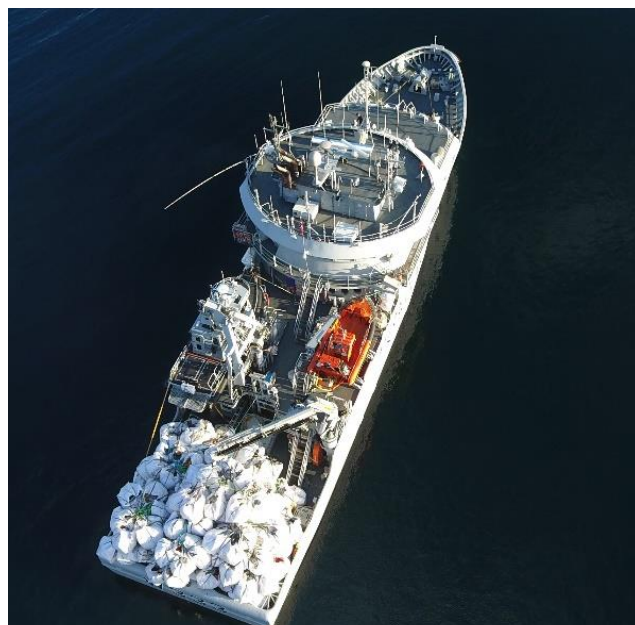
7.1 Sikkerhetsstyring

Kystvakten har gjennom 2021 hatt et stort fokus på sikkerhet. Sikkerhetsstyringssystemet Unisea er tatt i bruk på samtlige fartøyer og i organisasjonen for øvrig. Dette verktøyet gir en meget god og fortløpende oversikt innenfor sikkerhet, og bidrar til at hele organisasjonen blir bedre egnet til å ivareta sikkerheten for våre medarbeidere og materiell (fartøyene). Rapportering av hendelser, nesten-uhell og sikkerhetsobservasjoner har tatt seg betraktelig opp. Målet er å bli enda bedre, slik at vi stadig lærer og utvikler sikkerheten ved drift og gjennomføring av operasjoner. Kystvakten opplevde ingen kritiske personskader gjennom året.

7.2 Klima, miljø og bærekraft

Kystvakten har stort fokus på miljø både i driften av fartøyene og som en del av oppdragsporteføljen. Tre av fartøyene går på naturgass majoriteten av tiden, og det er stort fokus på alle fartøyene i forhold til å minimalisere forbruk av drivstoff. Miljøfokus er også tilstede i de øvrige delene av driften.

I 2021 gjennomførte Kystvakten en rekke oppdrag knyttet til miljø, herunder miljøoppsyn, kontroll av verneområder og ulike former for inspeksjoner. Videre kan det nevnes en rekke slep og fjerning av hvalkadaver for ulike kommuner samt flere aksjoner knyttet til søppelhenting i vanskelig tilgjengelige områder. I 2021 ble det utført 1 087 fiskeriinspeksjoner som også er et viktig ledd i å redusere risikoen for miljøkriminalitet; utkast av fisk, fisk under minstsmål, mv.



Henting av tonnevis med søppel etter opprydding i strandsonen

8 Internasjonalt samarbeid

8.1 North Atlantic Coast Guard Forum (NACGF)

Tyskland har hatt formannskapet i NACGF i 2021. For arbeidsgruppene i NACGF har det vært lav aktivitet i 2021. Norge leder «Fisheries Enforcement Working Group» og har gjennomført digitale møter. Sjefsmøtet ble gjennomført i oktober i Lübeck og formannskapet ble overført til Spania.

Russland er fortsatt ekskludert fra samarbeidet i NACGF med bakgrunn i hendelsen på Krim i 2014. Det er opp til formannskapet eller arrangørland om Russland skal inviteres som deltaker.

7.2 Arctic Coast Guard Forum (ACGF)

Russland overtok formannskapet i ACGF fra Island i april 2021. På grunn av utfordringer med Korona-pandemien ble den planlagte LIVEX-øvelse endret til «Table top» øvelse som ble gjennomført digitalt. Øvelsen hadde fokus på SAR (Search and Rescue) og MER (Marine Environmental Responce) operasjoner og hvordan medlemsland i ACGF kan støtte ved en slik hendelse.

I oktober 2021 gjennomførte Russland møte i arbeidsgruppene i ACGF i Petropavlovsk, Kamchatka. Det er hovedsakelig gjennomført digitale møter i arbeidsgruppene. Kystvakten har begynt arbeidet med forberedelsene til at Norge skal overta formannskapet i ACGF i april 2023.

8.4 Nordisk kystvaksamarbeid

Sverige var vertskap for møte i det Nordiske Kystvaksamarbeidet i september på Gotland. Alle de nordiske landene var representert. Det er viktig at de nordiske landene møtes i et eget forum



hvor felles problemstillinger og løsninger kan diskuteres.

Norsk og svensk kystvakt i innsats i forbindelse med brann i et lasteskip utenfor Göteborg i desember.

8.5 Russland

Kystvakten har et profesjonelt og godt forhold til Russland innenfor fiskeri og ressurskontroll i Barentshavet. Samarbeidet er gjensidig nyttig for begge nasjoner, og ikke minst helt avgjørende for en bærekraftig forvaltning av torskebestanden i nordområdene. Det er også godt samarbeid med Russland innenfor søk og redning samt oljevernberedskap. Det ble gjennomført felles øvelser på disse områdene i 2021. Sjef Kystvakten deltok sammen med sjef Forsvarets Operative Hovedkvarter på årlig bilateralt protokollmøte med sjefen for FSB's grensedirektorat for den vestlige arktiske region i Kirkenes i september.

8.6 Island

Årlig bilateralt møte med islandsk kystvakt ble kansellert. Neste bilaterale møte er planlagt gjennomført våren 2022 på Island.

8.7 USA

Sjef Kystvakten hadde ingen bilaterale møter med United States Coast Guard (USCG) i 2021, men det er god dialog med USCG i andre fora vi møtes. Sjef Sjøforsvaret har hatt møte med sjefen for USCG i forbindelse med en USA-reise høsten 2021 hvor sjef USCG ble invitert til Norge på besøk, samt gitt stående invitasjon til utveksling av personell mellom USCG og Kystvakten.

8.8 Canada

I 2021 var det planlagt med besøk fra den kanadiske kystvakten til Norge. Arrangør av møte var Kystverket og Kystvakten i fellesskap, men møtet ble kansellert. Kystvakten har imidlertid gjennomført digitale møter med kanadierne gjennom året. Møtene er konstruktive og samarbeidsklimaet er godt.

8.10 Nordsjøen

Kystvakten har sammen med Fiskeridirektoratet fortsatt å utvikle det gode samarbeidet med Marine Scotland og Fiskeristyrelsen i Danmark. Kystvakten har også god dialog med Svenske myndigheter, Kustbevakningen og Havs och Vattenmyndigheten samt med Islandske- og Færøyske kontrollmyndigheter. Det har blitt gjennomført digitale samarbeidsmøter med Storbritannia og Danmark sammen med Fiskeridirektoratet. Dette er et viktig samarbeid med høyt fokus på ressurskontroll, særlig mot aktiviteten i Nordsjøen.

9 Oppsummering

Kystvakten har levert godt gjennom året. Tross Koronapandemiens påvirkning, har det kun vært en liten nedgang i inspeksjonsaktiviteten, og antallet utførte oppdrag har økt sammenlignet med 2021.

Lengre perioder til kai, primært grunnet vedlikehold og større oppdateringer, har blitt utnyttet best mulig for å tilføre nytt personell nødvendig kompetanse i form av kurs og etterutdanning. Det har vært vesentlig høyere kursaktivitet enn normalt, noe som har vært nødvendig etter ansettelse av mange nye medarbeidere de siste årene og et akkumulert etterslep på kurs og kompetanse.

Den største utfordringen Kystvakten står overfor er den lave tilgjengeligheten på helikopter. Det er positivt at denne utfordringen har høyt fokus og at alternative løsninger nå er under utredning.

Kystvakten består av dyktige og positive medarbeidere som står på og yter ekstra når det trengs. Tross utfordringer med høyere fravær, og dertil hørende ekstrabelastning, viser mannskapene positivitet og innsatsvilje. Personellet er uten tvil bærebjelken som gjør at Kystvakten har evnet å levere meget godt innenfor hele oppgavespekteret i 2021.

Oliver Berdal
Flaggkommandør
Sjef Kystvakten

Dokumentet er elektronisk godkjent, og har derfor ikke håndskreven signatur.
