



KYSTVAKTEN

1 av 15

Vår saksbehandler

KOMKAPT Eirik S Hansen
eihansen@kystvakten.no
+47 76 11 22 03, 0575 2203
SJØ/KV/KV STAB/LED/STSJ

Vår dato

Vår referanse

Tidligere dato

Tidligere referanse

Til

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

Kopi til

Årsrapport Kystvakten 2024

1 Innledning

Kystvakten har gjennom året hatt god tilstedeværelse langs kysten og i norske havområder. Dette har gjort Kystvakten i stand til å kunne respondere i forhold til oppdukkende situasjoner. Kystvakten har gjennom sin tilstedeværelse bidratt til en forsvarlig ressursforvaltning og miljøoppsyn samt sikkerhet og beredskap i de norske maritime jurisdiksjonsområdene.

I et år preget av innfasing av Jan Mayen klassen og den nye geopolitiske situasjonen har Kystvakten opprettholdt gode operative leveranser. I tillegg til dette har Kystvakten levert utstyr og forsyninger til stasjonene på Jan Mayen og Bjørnøya, deltatt på 80 års-markeringen av D-dagen i

Postadresse

Postboks 800 Postmottak
2617 Lillehammer
Norge

Besøksadresse

Havnegata 31
8400 Sortland
Norge

Sivil telefon/telefaks

/7611 2222

Militær telefon/telefaks

99/0575 2222

Epost/ Internett

post@kystvakten.no
www.forsvaret.no

Vedlegg

Normandie og støttet den polare forskningen hvor KV Svalbard nådde Nordpolen i september. Dette har vært mulig takket være en stor innsatsvilje og høy fleksibilitet fra personellet.



Bildene viser deler av besetningen fra «KV Jan Mayen» markere 80 årsdagen for landgangen i Normandie, 6 juni 2024

Kystvakten har i 2024 merket en svak nedgang i antall oppdrag og inspeksjoner i forhold til 2023. Ulykker og havarier er håndtert og avverget gjennom deltagelse i blant annet 184 søk- og redningsaksjoner og 110 slep.

Kystvakten venter fortsatt på innfasing av helikopter. NH-60R, Sea-Hawk, er imidlertid bestilt og forventes levert i 2026. Dette er av stor viktighet for Kystvaktens evne til effektiv overvåkning, rask respons og oppdragsløsning.



Søsterskipene «KV Jan Mayen», «KV Bjørnøya» og «KV Hopen» side om side ut Tomrefjorden.

2 Oppdrag og kontrollvirksomhet

2.1 Oppdrag for statlige myndigheter/etater

Kystvakten utførte totalt 4054 oppdrag i 2024. Av disse er 781 oppdrag under militær kommandomyndighet. Øvrige 3273 oppdrag er utført på vegne av offentlige primæretater.

Kystvakten samarbeider og støtter offentlige etater med myndighetsutøvelse i kystsonen, og utføres med hjemmel i Kystvaktloven og etter forespørsel til Kystvaktens operasjonsavdeling. Kystvaktens operasjonsavdeling er tilgjengelig hele døgnet.

Kystvakten vurderer og prioriterer støtte til samarbeidende offentlige etater, de mest sentrale er Hovedredningssentralene, Politiet, Sysselmesteren på Svalbard, Statsforvaltere, Tolletaten, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, Fiskeridirektoratet, Miljødirektoratet, Arbeidstilsynet og Mattilsynet. Deretter er organisasjoner og etater med ansvar- og kontrolloppgaver i kystsonen hvor Kystvakten støtter med ressurser og maritim kompetanse.

Kystvakten støtter i tillegg forskings- og utdanninginstitusjoner og øvrige nasjonale etater som har ansvarsoppgaver på kysten og i nordområdene. Dette kan være transport av personell og materiell til utestasjonene på Bjørnøya, Hopen og Jan Mayen for Meteorologiske institutt, eller støtte til Telenor kystradio med ansvar for at kystradiotjenesten er tilgjengelig i havområdene.

	2024 Oppdrag	Antall
	Forsvaret	781
	Kystverket	751
	Politiet	721
	Sjøfartsdirektoratet	472
	Fiskeridirektoratet	370
	Tolletaten	327
	Hovedredningssentralen	240
	Andre	211
	Miljødirektoratet	145
	Statsforvaltere	31
	Det Norske Metrologiskeinstitutt	14
	Havforskning	13
	Polarinstituttet	9
	Syselmester	8
	Total	4093



Tabellen viser oppdrag fordelt på nasjonale samarbeidsetater i 2024. Bilde fra en samaksjon mellom Kystvakten, Toll og Politi

Den sikkerhetspolitiske situasjon med mange kriger og mer migrasjon i verden påvirker også Norge nasjonalt og grensesamarbeidet i Schengen. Ulovlige grensekryssing av personer via sjøveien er en reell utfordring i Schengenområdet. Kystvakten gjennomfører kontroll av mannskap og passasjerer på skip som anløper Norge på vegne av Politidirektoratet.

I 2024 gjennomførte Kystvakten 411 grensekontroller med blant annet sjekk av pass og identifikasjonsdokumenter av mannskap og passasjerer på skip i norske havner.

Kystvakten støtter i tillegg Tolletaten og Sjøfartsdirektoratet under disse kontrollene etter avtale.

Klimaendringer og mer ekstremvær øker antall naturhendelser som skred, flom og skade på infrastruktur og isolering av distriktssamfunn. Kystvakten er mer involvert i naturhendelser nå enn tidligere år. Statsforvaltere, kommuner og øvrige beredskapsetater etterspør også i større grad støtte fra Kystvakten i form av beredskap i områder på kysten ved varslet uvær.

Beboere som er berørt sier de opplever Kystvakten sin tilstedeværelse som betryggende.

Kystvakten har støttet Miljødirektoratet, statsforvaltere, kommuner og frivillige organisasjoner med transport av oppsamlet marint avfall fra strandområder med vanskelig tilgjengelighet til havn. Besetningene på kystvaktfartøyene har deltatt i strandrydding gjennom året etter oppfordring fra Sjøforsvarets ledelse. Fiskeredskaper med ukjent eier fjernes for å hindre spøkelsesfiske og marin forurensning. Ulovlige fiskeredskaper beslaglegges og overleveres til Politiet.

Samarbeidende etater gjennomfører felleskontroller fra kystvaktfartøy på patrulje i kystsonen. Dette kan være kontroll av fritidsbåter, fritidsfiske, arbeidskriminalitet og ulovlig innførsel av varer. Informasjonskampanjer rettet mot ulykker på sjøen eller andre aktiviteter på kysten er oppgaver som utføres i felleskap med støtte fra Kystvakten. Det er dessverre en økning i antall alvorlige ulykker på sjøen. Det er derfor viktig med forebyggende tiltak og kontroll for å redusere antall ulykker med fritidsbåter.

Barents Watch benyttes til samhandling og deling av informasjon på tvers av etater og sektorer. Kystvakten erfarer at Barents Watch som verktøy for beslutningsstøtte bidrar til en bedre felles situasjonsforståelse og effektiv samhandling mellom samarbeidende etater.

 2024 Oppdrag	Antall
Andre oppdrag	1787
Visitasjon iht anløpsforskriften	491
Losbestemmelser	462
Grensekontroll	411
Tollopdrag	295
Søk og redning	184
Navigasjonssikkerhet	128
Sle og assistanse	110
Miljøoppsyn	104
Transportoppdrag	63
Dykking	28
Vernede områder	15
Medisinsk assistanse	15
Total	4093



Tabellen viser utførte oppdrag fordelt på oppdragstyper i 2024. Bilde fra internasjonalt samarbeid ifm. ubåt redning.

2.2 Militære oppdrag

Den sikkerhetspolitiske situasjonen med krig i Europa øker viktigheten med overvåkning av skipstrafikk på kysten og i norske havområder. Den maritime infrastrukturen er kritisk da den utgjør en grunnleggende del av samfunnets funksjoner i forhold til energiforsyning, kommunikasjon og transport. Overvåkning av maritim kritisk infrastruktur er sentral for å forhindre sabotasje eller angrep på vår undersjøiske infrastruktur for å ivareta nasjonal sikkerhet og økonomisk stabilitet.

Kystvakten er som kjent en del av Norges Sjøforsvar og utfører maritime operasjoner i fred, krise og krig. Kystvakten bidrar i tett samarbeid med andre deler av Forsvaret og nære allierte i å hevde norsk suverenitet, og er med på å sikre Norges suverene rettigheter, i en tid preget av usikkerhet. Samhandling med og støtte til allierte militære styrker i norske ansvarsområder er en viktig oppgave for Forsvaret. Det økte allierte nærværet i våre ansvar og nærområder har krevd økt støtte fra Kystvakten gjennom 2024.

Forsvaret er ansvarlig for kontroll med utenlandske fartøys anløp til norske havner med hjemmel i anløpsforskriften som regulerer utenlandske skipsanløp til Norge. Kystvakten gjennomførte 491 kontroller i form av visitasjoner om bord på utenlandske skip som ankom til norsk territorialfarvann og norske havner i 2024.

En økende grad av ikke-alliert aktivitet, som kan bli brukt til fordekt militær virksomhet, krever større grad av årvåkenhet. Strengere regler for adgang til norske farvann har i økende grad trukket på Kystvaktens ressurser.

2.3 Fiskeri og ressurskontroll

Året startet med enighet angående de bilaterale fiskeriavtalene. Det var imidlertid en begrenset soneadgang for norske fartøyer i britisk sone på bakgrunn av uenighet rundt makrellavtalen. Dette

medførte at man også dette året måtte fiske store deler av makrellkvoten i norsk sone eller i område regulert av North-East Atlantic Fisheries Commission (NEAFC)-området i Smutthavet. Til tross for dette ble hele kvoten tatt opp, dog med en betydelig lengre sesong enn det som har vært vanlig i dette fisket.

Kystvakten har fokus på gode risikovurderinger og risikobasert tilstedeværelse og kontroll. Dette er nødvendig for optimal utnyttelse av ressursene når det er stor geografisk spredning i fiskeriene. Målrettet bruk av overvåkningsfly har vært en viktig del av risikohåndteringen, særlig i forhold til å avdekke ulovlig utkast og slipping av fangster.

Nordsjøsildfisket foregikk hovedsakelig i norsk sone i Nordsjøen. Her viste kontrollene at det var mer sild under minstemål sammenlignet med tidligere år.

Fiske etter Norsk vårgytende sild foregikk for det meste i havområdene utenfor Troms og inne i fjordene i Nord-Troms og Vest-Finnmark. Gytevandringen endte sør av Lofoten som er betydelig lenger nord enn det som har vært vanlig de siste årene.

Den totale aktiviteten i norsk sone i Nordsjøen var tilbake på normalt nivå etter at nødvendige avtaler med EU og Storbritannia kom på plass.

Det har også i 2024 vært betydelige utfordringer med småfisk i konsumfisket i Nordsjøen og Skagerrak. Mange inspeksjoner viser for høy andel av fisk under minstemål. Torsk, hyse og flyndre er, sammen med nevnte nordsjøsild, de mest representerte artene i denne sammenheng.

I kongekrabbefisket var det i 2024 en betydelig kvotenedgang. Det ble avdekket forholdsvis mange lovbrudd i dette fiskeriet, noe som gjør at Kystvakten vil fortsette å fokusere på dette fisket framover. Aktiviteten i snøkrabbefisket økte i 2024 da flere aktører posisjonerer seg før en lukking av fisket som blir iverksatt fra og med 2025. I hummerfisket har fokuset vært rettet mot fritidsfiskere som benytter for mange teiner, manglende merking og overholdelse av dato for åpning og stenging av fisket.

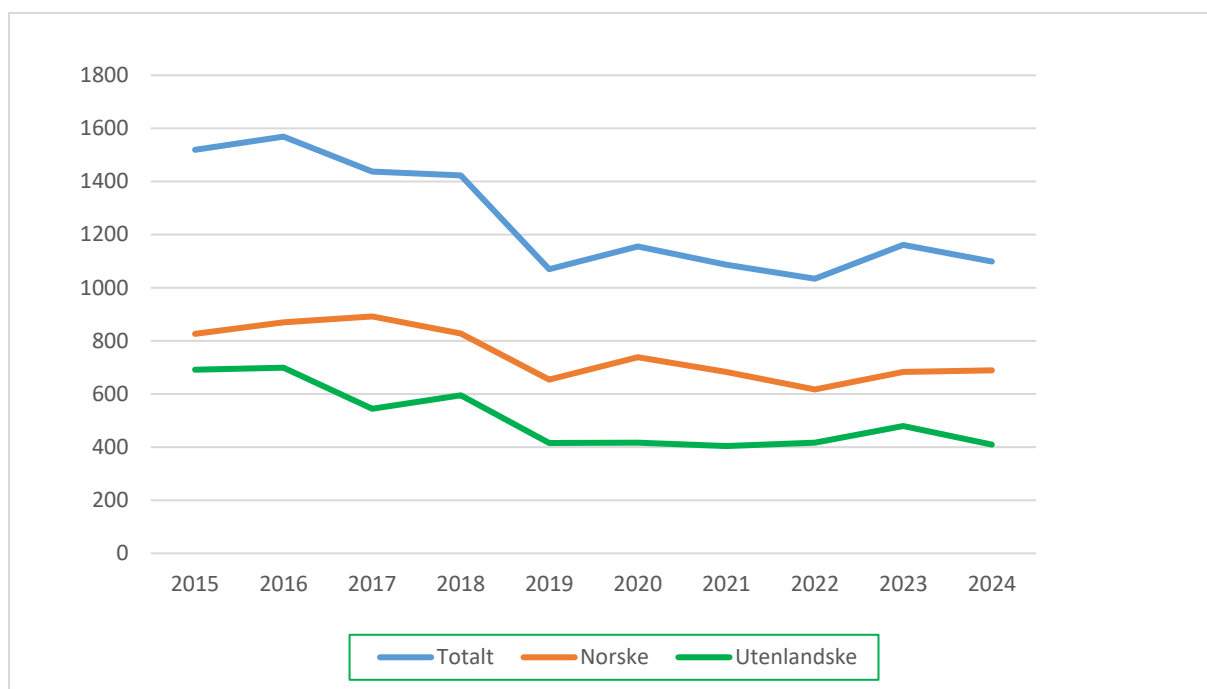


Bildet viser en fiskeriinspektør fra Kystvakten foreta en kontroll av en sildefangst på et norsk ringnotfartøy.

Vi registrerer en liten reduksjon i russiske fiskefartøy i NØS, men det at Norge har valgt å holde havner åpne for russiske landinger av fangst, gjør at det fremdeles er et betydelig antall russiske fartøy som fisker i norske jurisdiksjonsområder.

2.4 Fiskeriinspeksjoner

Kystvakten gjennomførte 1099 fiskeriinspeksjoner i 2024. Dette er en 63 færre enn foregående år. Det har vært en nedgang i antall inspeksjoner på utenlandske fartøy som er negativt da disse ofte har et fiskerimønster som gjør at fartøyene ikke kan kontrolleres når de lander fangst i utlandet.



Kystvakten har påvist en økning i antall avdekkede alvorlige overtredelser i forhold til 2023. I 2024 ble totalt 54 alvorlige overtredelser avdekket. Dette tilsvarer 5 % av fiskeriinspeksjonene. 11 fartøyer ble oppbrakt til norsk havn for påtalemessige avgjørelse. Brudd på redskapsbestemmelsene samt fiske i ulovlig område har vært de hyppigste lovbruddene i 2024.

Antall inspeksjoner og reaksjoner totalt, fordelt på område 2024								
Område	IÅM	Advarsel	Anmeldt	Oppbringelse	Infringement*	Overtrødelse	Antall insp.	Antall reaks.
NØS N65	439	34	20	6	0	0	499	60
NØS S65	317	55	16	4	0	1	393	76
Fiskevernsonen	125	12	3	1	0	0	141	16
Svalbard	12	0	0	0	0	0	12	0
Jan Mayen	0	1	0	0	0	0	1	1
Skagerrak	33	8	3	0	0	0	44	11
NEAFC	9	0	0	0	0	0	9	0
2024	935	110	42	11	0	1	1099	164
2023	1044	88	27	3	0	0	1162	118
2022	884	91	41	12	0	2	1034	146
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

*refererer til advarsler gitt på inspeksjoner i NEAFC områder, med i hjemmel av NEAFC-regelverket

Nedgangen i spesielt torskekvotene er markant i 2024 og i 2025. Dette taler for en sterkere tilstedeværelse i fiskeriene i Barentshavet og norske interesseområder for å forebygge at økonomiske interesser i fiskeriene går ut over en bærekraftig bestandsforvaltning.

3 Aktivitet i 2024

3.1 Fartøy

Patruljedøgn er et mål for fartøyenes tilgjengelighet, regularitet og produksjon. Det betyr at fartøyene er på patrulje langs kysten eller på havet. Kystvaktens fartøy patruljerte 3734 døgn i 2024 som er på linje med forutgående år, men 422 døgn mindre enn planlagt. Dette skyldes en kombinasjon av noe redusert teknisk tilgjengelighet, økonomi, funksjonelt fravær (utdanning og rettighetspermisjoner) og vakanser grunnet manglende personell med kritisk kompetanse.

Antall patruljedøgndøgn på helikopterbærende fartøy er økende med innfasing av den nye Jan Mayen-klassen.

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

År	Helikopterbærende	Ytre Kystvakt	Indre Kystvakt	Totalt gjennomført
2024	811	1617	1304	3734
2023	679	1716	1321	3716

3.2 Fly, helikopter og droner

Bruk av luftenheter 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 i 2024 hatt svært begrensede ressurser tilgjengelig for overvåkning og kontroll fra luften. Dette skyldes primært utfordringer knyttet til kansellering av NH-90 prosjektet hvor Kystvakten er uten embarkert helikopter. I tillegg har det vært lav tilgjengelighet på overvåkingsflyet LN-KYV, som er et samarbeidsprosjekt med Kystverket og Norsk oljevernforening for operatørselskap (NOFO), grunnet hovedoverhaling. Reserveflyet LN-TRG har ikke tilstrekkelig sensor pakke i forhold til Kystvaktens behov og har derfor blitt benyttet i liten grad.

Samarbeidet med Redningstjenesten, Sysselmesteren på Svalbard og sivile helikopteroperatører bidro til at Kystvakten har fått gjennomført kritisk trening og øving på helikopteroperasjoner om bord på KV Svalbard. Samarbeidet er videre nødvendig for å kunne innfase operative helikopter dekk og Helicopter in flight refueling (HIFR) - kapasitet også på fartøyene i Jan Mayen klassen inntil Sea Hawk prosjektet embarkerer maritimt helikopter.

3.3 Droner

Kystvakten har operert og videreutviklet konseptene med droner. Dronene benyttes i mange forskjellige operasjoner, slik som søk og redning, oljevern, miljøoppsyn og andre kontrolloppgaver utført på vegne av samarbeidende etater. Kystvaktens undervannsdroner er også meget nyttige i søk og redning, ressurskontroll, tollkontroll, inspeksjoner av havbunn, samt søk etter savnede personer. Undervannsdronene har i 2024 vært benyttet i flere vellykkede undervannsoperasjoner.

4 Økonomi

Kystvaktens totale økonomiske ramme for 2024 var 1 530,6 millioner kroner. Regnskapsførte netto utgifter viser 1 527,4 millioner kroner. Dette gir et årsresultat på 3,2 millioner kroner. Rammen fra Kystverket til Kystvakten for å finansiere statlig slepeberedskap var på 168,3 millioner kroner.

5 Fartøysstruktur og teknisk drift

Fartøyene har gjennom året blitt driftet kosteffektivt med høy teknisk tilgjengelighet.

KV Jarl, KV Bison, KV Harstad, KV Barentshav og KV Sortland har gjennomført hovedklassing, KV Svalbard og KV Nornen har gjennomført mellomklassing.

KV Jarl, KV Bison, KV Barentshav og KV Sortland ble alle ca. en uke forsinket ut fra verkstedperiode/klassing. KV Harstad har vært inoperativ i en 10 dagers periode, dette med bakgrunn i utfordringer med fremdriftslinjene.

Jan Mayen klasse fartøyene har gjennomført flere verkstedperioder for å få ferdigstilt prosjektleveransene samt utbedring av reklamasjon. Det er tatt viktige steg i rett retning, men fortsatt er det utfordringer knyttet til system som håndterer kommando, kontroll, kommunikasjon og computer system (C4IS)- og sambandsleveransene. Fartøyene har fortsatt ikke fått om bord deployert vedlikeholdssystem (SAP).

For KV Svalbard var det planlagt med Mid-life update (MLU) del 2, samband. Men denne leveransen er avhengig av at man først lander utfordringene på Jan Mayen klassen, oppdateringen er derfor utsatt til 2025.

KV Harstad skulle ha startet MLU ved Harstad Mekaniske Verksted, i Harstad. Men merkantile omstendigheter knyttet til ene-leverandørsituasjon, herunder også manglende finansiering, har gjort at FMA Marine Kapasiteter fortsatt ikke har fått signert kontrakt. MLU er derfor utsatt til 2025/2026. Denne forsinkelsen vil få konsekvenser for fartøyets tilgjengelighet i 2025.

For Nornen-klassen er det inngått kontrakt på erstatning Hurtiggående patruljebåt (HPB). Dagens HPB skal erstattes av Sjøbjørn 38, leveres av firma Maritime partner. Første to båter skal leveres høst 2025, de tre resterende i 2026.

Gjennom året har det vært jobbet mye mot prosjekt P1118 Standardiserte fartøy. Denne prosjektleveransen skal etter planen i løpet av en 10 års periode erstatte samtlige IKV- og YKV-fartøyer (eks HK bærende).



Bildene viser KV Bison og KV Svalbard i tørrdokka ved Westcon Yards i Florø, hvor de utfører hovedklassing (vedlikehold)

6 Utfordringer

6.1 Bemanning og kompetanse

Bemanning av fartøyene knyttet til personell og kompetanse har også i 2024 vært en utfordring. Dette skyldes i all hovedgrunn avgang av personell som ønsker en bedre balanse mellom privatliv og arbeidsliv, hvor en del ansatte har valgt å gå ut i permisjon og bekle andre stillinger i det offentlige eller det private. Et økende antall rettighetspermisjoner, grunnet kystvaktens nåværende personellsammensetning er også en utfordring. Bemanning om bord i fartøyene utfordres derfor mer i perioder. Mannskapene utviser generelt positivitet, profesjonalitet og stor innsatsvilje, men Kystvakten har i 2024 hatt 218 døgn nedtrekk i aktivitet grunnet mangel på kvalifisert personell.

For å møte disse utfordringene har Kystvakten rekruttert inn nytt personell. I tillegg har Kystvakten styrket samarbeidet med sivile og militære utdanningsinstitusjoner for å møte nåværende og fremtidig kompetansebehov. Utfordringer med personell og kompetanse vil fortsette i kommende periode, men Kystvakten jobber systematisk og langsiktig for at situasjonen skal bedre seg på sikt.



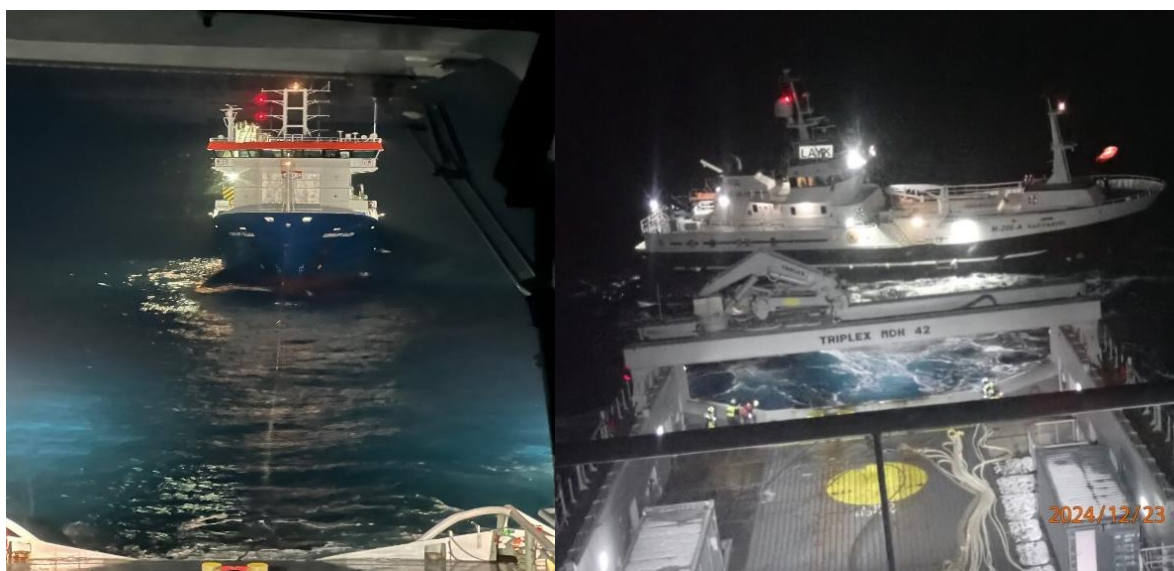
6.2 Statlig slepeberedskap

Den operative ivaretagelsen av statlig slepeberedskap har blitt ivaretatt på en god måte gjennom 2024, til tross for utilstrekkelig finansiering. Dette hadde ikke latt seg gjøre uten ekstraordinær økonomisk tildeling på slutten av året for å unngå at årsresultatet for Kystvakten skulle ende med et vesentlig merforbruk. Denne ekstraordinære tildelingen løste utfordringen i 2024, men ikke for 2025 eller de kommende årene.

I forbindelse med inngåelsen av avtalen om ivaretagelse av statlig slepeberedskap mellom Samferdselsdepartementet og Forsvarsdepartementet i 2019 ble det besluttet å leie inn to fartøyer, som i tillegg til kystvaktens øvrige fartøyer, skulle ivareta denne beredskapen. Fartøyene som ble leid inn er KV Jarl og KV Bison. Den regnskapsførte kostnaden for drift av KV Jarl og KV Bison har i

alle årene siden vist at kostnadene har vært større en rammen som ble lagt til grunn i avtalen mellom departementene i 2019. Også i 2024 var kostnaden vesentlig høyere enn rammen for ivaretagelse av den statlige slepeberedskapen. Kystvakten har tatt opp dette i alle budsjett- og oppdragsdialoger siden 2019.

Det er avgjørende å sikre en komplett og forutsigbar finansiering for driften av disse fartøyene for å sikre best mulig operativ utnyttelse. KV Bison og KV Jarl er de siste årene finansielt driftet av redusert seiling av Nordkapp klassen da denne er avhendet ifm. innfasing av Jan Mayen klassen. De tre nye Jan Mayen-klasse fartøyene er nå innfaset og satt i drift. Uten økning av de økonomiske rammene er det ikke mulig å opprettholde Kystvaktens planlagte aktivitetsnivå i 2025, dette kombinert med KV Harstad sin tekniske status vil Kystvaktens evne til å ivareta den statlige slepeberedskapen bli sterkt redusert.



Bildet viser KV Barentshav og KV Bison i slepeoperasjon i Barentshavet.

7 Sikkerhet og miljø

7.1 Sikkerhetsstyring

Sikker drift med fokus på ivaretagelse av personell, materiell og ytre miljø er avgjørende når Kystvakten løser oppdrag. Sikkerhetsstyringsverktøyet «UniSea» integrerer sikkerhetsstyring i den daglige driften og har gode funksjoner for saksbehandling, erfaringsutveksling og læring. Dette gir en god oversikt over hendelser, nestenulykker og observasjoner.

Kystvakten har en inkluderende sikkerhetskultur med lav terskel for rapportering. Vi ser en stadig mer åpen rapportering fra fartøyene og en økende evne til å trekke ut læringspunkter og omsette dem til konkrete tiltak. Målet for 2025 er å fortsette denne positive utviklingen og gjøre sikkerhetsarbeidet så proaktivt som mulig. Dette skal oppnås ved å øke fokuset på erfaringsdeling og læring, både internt i Kystvakten og med våre samarbeidspartnere.

Kystvakten hadde ingen kritiske personskader, alvorlige hendelser eller miljøutslipp i 2024.

7.2 Klima, miljø og bærekraft

Kystvakten har stort fokus på klima og miljø i driften av fartøyene og som en del av oppdragsporteføljen. Alle fartøyene har fokus på drivstofforbruk, avfallshåndtering og reduksjon av utslipp.

Kystvakten skal, sammen med Sjøforsvaret og resten av Forsvaret, redusere klima- og miljøavtrykket i 2025. For å nå dette målet har vi startet arbeidet med å kartlegge tiltak som kan iverksettes umiddelbart innenfor eksisterende rammer og ressurser. Vi har også økt fokuset på

klima-, bærekraft og miljøavtrykk ved anskaffelse av nytt materiell og i planlegging og gjennomføring av alle operasjoner.

I 2024 gjennomførte Kystvakten en rekke miljørelaterte oppdrag, inkludert miljøoppsyn, kontroll av verneområder, inspeksjon av vrak på havbunnen og annen inspeksjonsvirksomhet. Kystvakten bidrar aktivt i å rydde opp marint avfall langs kysten ved at de fleste fartøyene har gjennomført strandrydding i løpet av året.



Mannskaper fra KV Heimdal hjelper en knølhval som har satt seg fast i tauverk.



Fra en av de mange isbreene rundt Svalbard hvor issmeltingen er merkbar grunnet høyere temperatur som følge av klimaendringene.

8 Internasjonalt samarbeid



Bildet er fra Arctic Coast Guard Forum i Trondheim, april 2024.

8.1 North Atlantic Coast Guard Forum (NACGF)

Sverige har hatt formannskapet i 2024 og overfører lederskapet til Danmark. Sjefsmøtet ble gjennomført i Stockholm høsten 2024. Russland er ekskludert fra samarbeidet i NACGF med bakgrunn i annektering av Krim i 2014. Norge hadde ansvar for utarbeidelse av «Thematic Paper» innen «Maritime Critical Infrastructure». Oppgaven var et samarbeid med deltagere fra Finland, Belgia, Canada, Latvia, Tyskland, Spania, UK og Frankrike. Sett i lys av hendelser med kritisk infrastruktur i Østersjøen i 2024, traff innhold og tematikk godt for de utfordringer som medlemslandene opplever.

8.2 Arctic Coast Guard Forum (ACGF)

Kystvakten overtok formannskapet i ACGF i april 2023, og vil lede forumet frem til april 2025. I løpet av 2024 har det blitt gjennomført total tre møter i hhv. Bodø, Trondheim og Bergen, der møtet i Trondheim også samlet sjefene til det enkelte lands kystvakter. I forbindelse med møtet i Trondheim, ble det også gjennomført en skrivebordsøvelse med fokus på søk og redning (SAR), samt bekjempelse av miljøforurensing (MER) i arktiske farvann. Skrivebordsøvelsen har fungert som bakteppe for planlegging av en LIVEX øvelse som vil gjennomføres i April 2025 vest av Tromsø. På møtene og øvelsen deltok medlemmer fra kystvaktene i USA, Canada, Danmark, Island, Sverige, Finland og Norge. På lik linje med NACGF er ikke Russland invitert med på aktiviteten i regi av ACGF. I forbindelse med ledelse av formannskapet, har Kystvakten hatt god bistand og samarbeid fra Kystverket, Hovedredningssentralen og Direktoratet for strålevern og atomberedskap.

8.3 Nordisk kystvaksamarbeid

Island var vertskap for møte i det nordiske kystvaksamarbeidet i oktober 2024. Alle de nordiske landene var representert for å diskutere felles utfordringer og gjensidige orienteringer ble gitt. Norge overtok formannskapet i forumet, og planlegger å gjennomføre møte i september 2025.

8.4 Russland

Kystvakten har fortsatt et ryddig og profesjonelt forhold til Russland innenfor fiskeri og ressurskontroll i Barentshavet. Samarbeidet er viktig for en bærekraftig forvaltning av fiskebestandene i nordområdene. Samarbeidet er på det nåværende tidspunkt redusert til et minimum grunnet den pågående krigen i Ukraina, og det har ikke vært gjennomført fellesøvelser i 2024. Det norsk-russiske samarbeidet innen søk- og redning samt forurensning fortsetter. I løpet av året har det blitt gjennomført to perioder med utveksling av fiskeriinspektører mellom norsk og russisk kystvakt. Begge utvekslingene ble gjennomført i henhold til samarbeidsavtale og forløp uten større utfordringer.

8.5 Island

Kystvakten gjennomførte bilateralt møte med Islandsk Kystvakt i juni. Samarbeidet med Islandsk Kystvakt er godt og i forbindelse med møtet ble det signert en samarbeidsavtale (Letter of Intent) for å formalisere samarbeidet mellom kystvaktene.

8.6 USA

Kystvakten har hatt et godt samarbeid med US Coast Guard (USCG) gjennom året, herunder i ACGF der USCG har ledet arbeidsgruppen Combined Operation Working Group under norsk lederskap i forumet. KV Svalbard har i perioden hatt personell fra USCG på utveksling for trening på is-operasjoner. I tillegg er det jevnlig kontakt med USCG attaché til Norge for informasjonsdeling og erfaringsutveksling mellom organisasjonene.

8.7 Canada

Sjef Kystvakten gjennomførte besøk til Canadisk Kystvakt (CCG) høsten 2024. Her ble samarbeidet mellom CCG og Kystvakten forankret med en samarbeidsavtale (Letter of Intent). Videre har CCG hatt utveksling med skipsoffiser til KV Bergen, hovedsakelig for å få en forståelse av Kystvaktens rolle innenfor statlig slepeberedskap.

8.8 Finland

Høsten 2024 gjennomførte Sjef Kystvakten besøk til Finsk grensevakt for å styrke samarbeidet mellom etatene. Det ble enighet om å etablere en samarbeidsavtale (Letter of Intent) som planlegges signert i løpet av 2025.

8.9 European Coast Guard Functions Forum

Kystvakten var invitert til deltagelse i European Coast Guard Functions Forum (ECGFF), men på grunn av manglende stabskapasitet og deltagelse i ACGF samt NACGF der sammenfallende aktivitet er dekket, har ikke Kystvakten prioritert deltagelse i forumet i 2024.

8.10 EMSA – EFCA – FRONTEX

EU har høyt fokus på at EU/EØS medlemsland skal styrke samarbeidet og ha økt samhandling. ECGFF er et prioritert område for å styrke samhandlingen av kystvaktfunksjoner. EU ønsker at medlemslandene prioriterer utveksling og hospitering. Kystvakten har ikke hatt kapasitet til utveksling med EU land i 2024.

Kystvakten har roller og ansvarsområder i det maritime domene som gjør det nødvendig å samhandle med alle tre organisasjonene European Maritime Safety Agency (EMSA), European Fisheries Control Agency (EFCA) og European Border and Coast Guard Agency (FRONTEX). I dialog og sammen med Politidirektoratet deltar Kystvakten på møter og samhandler med

FRONTEX innenfor grensekontroll i Schengen. Dette gjelder også dialog og møter med EMSA og EFCA innenfor deres ansvarsområder som er sammenfallende med norsk Kystvakt.

Kystvakten er Norges representant inn i EMSA Remotely Piloted Aircraft System (RPAS) User Group. I oktober fikk Norge tildelt en droneressurs fra EMSA, for å kunne benyttes i Skagerrak. Dronetjenesten vil bli benyttet i samarbeid med det Danske Søvernet, og operasjonskostnader dekkes av EMSA. Kystvakten vil koordinere bruk av dronen med andre statlige etater i Norge og planlegges å operere i perioden mai-oktober 2025.

8.11 Coast Guard Global Summit

I løpet av høsten 2024 har det vært gjennomført arbeidsmøter på virtuelle media. Neste år planlegges fysisk møte i Roma. De nordiske kystvakter har blitt enig om at land som har lederskapet i ACGF, også ivaretar deltagelse på møter i CGGS.

8.12 Internasjonalt fiskerisamarbeid

Kystvakten og Fiskeridirektoratet har i 2024 fortsatt å utvikle samarbeidet med Storbritannia gjennom Compliance Forum, samt årlige møter med Fiskeristyrelsen i Danmark og svenske kontrollmyndigheter. Det er også avholdt egne møter med danske og svenske fiskeriorganisasjoner med bakgrunn i at Norge har innført forbud mot grensekryssende fiske i Skagerrak. Innenfor North East Atlantic Fisheries Commission (NEAFC) har Kystvakten deltatt i arbeidet til kontrollarbeidsgruppe Permanent Committee for Management and Control (PECMAC). Videre har Kystvakten deltatt i arbeidsgruppe for pelagisk kontrollavtale der medlemmene består av Norge, EU, Storbritannia, Færøyene, Island og Grønland. Arbeidsgruppen har levert en rapport der det foreslås endringer i pelagisk kontrollavtale.

I løpet av 2024 har det også vært flere fysiske og virtuelle møter i Nordsjøkontroll arbeidsgruppen, rapporten ble levert tidlig høst. Videre har Kystvakten også deltatt på noen av forhandlingsrundene om fiskeriavtaler med EU og Storbritannia, samt kyststatsavtale på makrell. Nærings- og fiskeridepartementet leder forhandlingene om de ulike fiskeriavtalene.

9 Oppsummering

Kystvaktens mannskaper utviser positivitet, profesjonalitet og stor innsatsvilje. Kystvakten har levert meget godt gjennom året. Det har vært en svak nedgang i fiskeriinspeksjonsaktiviteten, men en svak økning i antall avdekkede alvorlige overtredelser. Kystvaktens største utfordring p.t. er å beholde vårt kompetente personell samt underfinansieringen av slepeberedskapen. Uten økning av de økonomiske rammene er det ikke mulig å opprettholde Kystvaktens planlagte aktivitetsnivå i 2025. Dette, kombinert med KV Harstad sin tekniske status, medfører at Kystvaktens evne til å ivareta den statlige slepeberedskapen blir sterkt redusert.

De kommende årene vil innfasing av helikopter, bemanning og optimal drift av de tre nye helikopterbærende fartøylene i Jan Mayen-klassen kreve stort fokus og mer robuste personell- og driftsrammer. Herunder vil det også være viktig å få på plass en stabil finansiering av merkostnaden med statlig slepeberedskap slik at Kystvakten ikke lenger må flytte driftsmidler på bekostning av andre fartøyer i strukturen.

Øyvind Dunsæd
Flaggkommandør
Sjef Kystvakten

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