



Innst. S. nr. 243

(2007–2008)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:79 (2007–2008)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om omorganisering av etaten Kystverket til statlig selskap

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

I

Stortinget ber Regjeringen organisere Kystverket som statlig selskap eller statsaksjeselskap, for å legge forholdene til rette for en raskere og mer samfunnsøkonomisk utbygging og vedlikehold av effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport i Norge. Stortinget legger til grunn at selskapet får langsiktige, statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom de årlige statsbudsjett.

II

Stortinget ber Regjeringen overføre ansvaret for Kystverket fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet. Stortinget legger til grunn at dette gjøres uavhengig av om Kystverket organiseres som etat eller som statlig selskap."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Torstein Rudi-

hagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Beate Heieren Hundhammer, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til vedlagte uttalelse datert 18. april 2008 fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at forhold som blir tatt opp i representantforslaget, vil bli behandlet i forbindelse med kommende revidering av Nasjonal transportplan 2010–2019.

Flertallet foreslår at saken vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at på samme måte som innenfor veisektoren og jernbanesektoren er det for Kystverket nødvendig med større økonomiske rammer og avklart finansiering for å sikre en raskere utbygging. Disse medlemmer mener det på samme måte som innenfor veisektoren og for jernbanesektoren gjelder for Kystverket at systemet med Nasjonal transportplan med 10 års perspektiv, 4-årige handlingsprogrammer og årlig budsjettbevilgning over årlig utgiftsbasert statsbudsjett, på ingen måte kan ivareta behovet for rask utbygging med avklart finansiering.

Disse medlemmer mener i tråd med dette at dagens etat Kystverket bør omdannes til et statlig selskap og gis mulighet for å ta opp langsiktige statlige lån til sine investeringer.

Disse medlemmer mener det er mange gode grunner til å overføre ansvaret for Kystverket fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet. Ansvar for samferdsel/transport kan på denne måten samles i ett departement. Disse medlemmer viser til at Kystverket er en av fire fagetater som deltar i utarbeidelsen av Nasjonal transportplan. Dette understreker den tette faglige kontakten Kystverket har til Samferdselsdepartementet og behovet for endret departemental tilhørighet.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"I

Stortinget ber Regjeringen organisere Kystverket som statlig selskap eller statsaksjeselskap, for å legge forholdene til rette for en raskere og mer samfunnsøkonomisk utbygging og vedlikehold av effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport i Norge. Stortinget legger til grunn at selskapet får langsiktige, statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom de årlige statsbudsjett.

II

Stortinget ber Regjeringen overføre ansvaret for Kystverket fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet. Stortinget legger til grunn at dette gjøres uavhengig av om Kystverket organiseres som etat eller som statlig selskap."

Disse medlemmer mener at både budsjettforslaget fra regjeringen Stoltenberg for 2008 og rammen som foreløpig er lagt inn i forslag til Nasjonal transportplan for 2010–2019 når det gjelder Kystverket, dessverre er svært illustrerende for gapet mellom faglige/fagpolitiske behov og budsjettammer basert på dagens budsjett- og planfinansiering.

Etter disse medlemmers mening trengs det en systemmessig endring der investering behandles som investeringer med 40 års varighet, og ikke som utgift i årlig "budsjettkamp" med en rekke andre årlige utgiftsposter.

Disse medlemmer mener at det årlige statsbudsjettet derfor bør innrettes i to hoveddeler; et årlig utgiftsbudsjett og et flerårig investeringsbudsjett.

Disse medlemmer mener at finansieringsordningene for statlige infrastrukturinvesteringer bør endres i tråd med dette. Også organiseringen av statlig virksomhet innenfor samferdselssektoren bør endres. Disse medlemmer viser til nylig fremmet forslag om opprettelse av et statlig veiselskap (Representantforslag nr. 22, Dokument nr. 8:22 (2007-2008), jf. Innst. S. nr. 115 (2007-2008)) og omorganisering av Jernbaneverket til statlig selskap

(Representantforslag nr. 27, Dokument nr. 8:27 (2007-2008), jf. Innst. S. nr. 136 (2007-2008)).

Disse medlemmer mener i tråd med dette at dagens etat Kystverket bør omdannes til et statlig selskap med mulighet for å ta opp langsiktige lån til sine investeringer.

Årlige investeringsbudsjetter bør etter disse medlemmers mening omfatte dekning av renter og avdrag som et statlig selskap Kystverket skal betale for å betjene sine statlige lån til utbygging og sikring av farleder og havner, samt til styring og overvåking av skipstrafikk.

Disse medlemmer viser her også til tidligere forslag om å opprette et infrastrukturfond med øremerket avkastning for å få varig, sikker og forutsigbar finansiering av realinvesteringer i form av infrastrukturprosjekter.

Dersom det i første omgang velges en oppstartsløsning, uten at utgifter og investeringer skilles i årlige og flerårige budsjetter, peker disse medlemmer på at en modell med statlig selskap (SF eller statlig aksjeselskap) likevel brukes, og da slik at årlige statsbudsjett omfatter nødvendige overføringer til selskapet for å dekke løpende forpliktelser til renter og avdrag.

Disse medlemmer peker på at Kystverket organisert som statlig selskap bør få sine lån fra den norske stat til lav rente. Tilbakebetalingstiden bør være lang; gjerne 40 år. Disse medlemmer viser til Econs rapport 2007–110: "Gods fra vei til bane". Disse medlemmer har merket seg at det i rapporten pekes på at den reelle levetiden for deler av anleggene vil være betydelig lengre enn 40 år, og mener det vil gjelde også innenfor viktige deler av Kystverkets ansvarsområde, utbedring av farled, merking av farled og bygging av havneanlegg. Disse medlemmer peker også på at deler av Kystverkets virksomhet i dag dekkes gjennom avgift og gebyr innbetalt av brukerne. De årlige inntektene sammen med organisering som etat gir ingen mulighet for langsiktig investering, f.eks. når det gjelder trafikksentraler som styrer og overvåker skipstrafikk langs kysten.

Det vil kunne innebære at årlig budsjettering for å dekke renter og avdrag kan fordeles over flere år, og at årlig beløp derved reduseres.

Disse medlemmer viser til at en løsning med egne statlige aksjeselskaper, finansiert med statslån, ble valgt da hovedflyplassen på Gardermoen og Gardermobanen ble bygget. Vårt naboland Sverige bruker modellen med finansiering av veibygging gjennom egne statslån uavhengig av årlige statsbudsjett. En organisering av Kystverket som statlig selskap, eller statlig aksjeselskap, vil gjøre det mulig med forsert og kontinuerlig modernisering av farled, havner

og styring av skipstrafikk i Norge, uavhengig av årlige statsbudsjetter og av øvrig planopplegg.

Disse medlemmer peker på at en ny selskapsform ikke nødvendigvis innebærer at Kystverket selv må ha hovedoppgavene når det gjelder utbygging. Disse medlemmer understreker at omorganisering først og fremst bør skje for å sikre langsiktig og forutsigbar finansiering, raskere utbygging og derved også redusert prisnivå på store investeringer.

Disse medlemmer har registrert Fiskeri- og kystdepartementets kommentarer til Dokument nr. 8:79 (2007-2008), gitt i brev av 18. april 2008, og konstaterer at departementet som ventet avviser de to forslagene i representantforslaget.

Disse medlemmer viser til at forslaget ikke omhandler oljevernberedskap, som også ligger under Kystverkets ansvarsområde, og der det er store behov for investering i moderne oljevernutstyr og utvidet oljevernberedskap. Behovet innenfor dette området underbygger etter disse medlemmers mening behovet for å få på plass bedre finansieringsmuligheter som kan gi bedre sikkerhet knyttet til sjøtransport og virksomhet til havs og langs kysten.

Disse medlemmer viser til Representantforslag nr. 39, Dokument nr. 39 (2007-2008), jf. Innst. S. nr. 158 (2007-2008), fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Per Sandberg og Tord Lien, om å utarbeide handlingsplan for forsterket oljevernberedskap.

Disse medlemmer har registrert fornyet interesse og fornyet debatt omkring statlig finansiering av store jernbaneprojekt og store veiprojekt. Det blir igjen pekt på at det er tid, kostnader og liv å spare på samlet utbygging av store samferdselsprosjekt med avklart, forutsigbar og samlet finansiering.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om organisering av Jernbaneverket som et statlig selskap eller statsaksjeselskap. Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til en ordning der selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom årlige statsbudsjetter."

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om organisering av Vegdirektoratet som et statlig veisel-

skap eller statsaksjeselskap. Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til en ordning der selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom årlige statsbudsjetter."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

I

Stortinget ber Regjeringen organisere Kystverket som statlig selskap eller statsaksjeselskap, for å legge forholdene til rette for en raskere og mer samfunnsøkonomisk utbygging og vedlikehold av effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport i Norge. Stortinget legger til grunn at selskapet får langsiktige, statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom de årlige statsbudsjett.

II

Stortinget ber Regjeringen overføre ansvaret for Kystverket fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet. Stortinget legger til grunn at dette gjøres uavhengig av om Kystverket organiseres som etat eller som statlig selskap.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om organisering av Jernbaneverket som et statlig selskap eller statsaksjeselskap. Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til en ordning der selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom årlige statsbudsjetter.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om organisering av Vegdirektoratet som et statlig veisel-skap eller statsaksjeselskap. Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til en ordning der selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom årlige statsbudsjetter.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og råår Stortinget til å gjøre slikt

Per Sandberg og Bård Hoksrud om omorganisering av etaten Kystverket til statlig selskap – vedlegges protokollen.

vedtak:

Dokument nr. 8:79 (2007–2008) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik,

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 22. mai 2008

Per Sandberg

leder

Arne Sortevik

ordfører

Vedlegg**Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/ statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 18. april 2008****Dokument nr. 8:79 (2007 - 2008) representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om omorganisering av etaten Kystverket til statlig selskap**

Det vises til brev av 8. april 2008 hvor det bes om en uttalelse til ovennevnte dokument.

I dokumentet fremmes følgende representantforslag:

I

Stortinget ber Regjeringen organisere Kystverket som statlig selskap eller statsaksjeselskap, for å legge forholdene til rette for en raskere og mer samfunnsøkonomisk utbygging og vedlikehold av effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport i Norge. Stortinget legger til grunn at selskapet får langsiktige, statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom de årlige statsbudsjett.

II

Stortinget ber Regjeringen overføre ansvaret for Kystverket fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet. Stortinget legger til grunn at dette gjøres uavhengig av om Kystverket organiseres som etat eller som statlig selskap.

Kommentarer til I:

Kystverket har i de senere år vært i gjennom flere omorganiseringsprosesser. Som en del av disse prosessene har ulike organisasjonsmodeller vært vurdert. Spørsmålet om Kystverkets struktur og organisering ble på bred basis gjennomgått i NOU 1999: 5 Det nye Kystverket. Som en oppfølging av denne rapporten ble Stortinget forelagt St. meld. nr. 13 (2000-2001) Om organiseringen av Kystverket. Saken ble behandlet den 27. februar 2001, jf. Innst. S. nr. 127.

Flertallet la følgende til grunn:

- Kystverket skal omdannes til forvaltningsbedrift innen utgangen av 2001.
- Det skal opprettes en produksjonsenhet som skal legges direkte under kystdirektøren. Produksjonsenheten legges til Kabelvåg.
- Kystdirektoratet skal flyttes til Ålesund.
- Omdanning til forvaltningsbedrift og utflytting til Ålesund skal finne sted samtidig.

- Rederifunksjonen skal lokaliseres til Ålesund innen utgangen av første halvår 2001.
- Omorganiseringen vil gi en mer rasjonell driftsmodell og det ligger til rette for en mer effektiv ressursbruk både på kort og lang sikt.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4 (2001-2002) Om endring av St.prp. nr. 1 om statsbudsjettet medregnet folketrygden 2002 ble det gitt en status i saken. Det orienteres nærmere om flytteprosessen fra Oslo til Ålesund. Videre opplyses det om at det pr 1. juli 2001 er opprettet en rederienhet i Ålesund, og at det er lagt til rette for etablering av en produksjonsenhet i Kabelvåg. Det vises videre til at det er vedtatt en ny organisasjonsstruktur for Kystverket. Det fremholdes at byggherrefunksjonen, transportplanlegging og kystforvaltning er styrket, og at dette delvis er dekket inn gjennom rasjonalisering av administrative støttefunksjoner, spesielt på regnskapssiden.

På denne bakgrunn mente daværende regjering at det ville være mest hensiktsmessig å utsette omdanningen av Kystverket til forvaltningsbedrift.

For å ivareta behovet for budsjettmessig fleksibilitet og gi Kystverket mulighet til å legge opp til en intern styring basert på driftsøkonomiske prinsipper, ble det foreslått at bevilgningene under Kystverket ble samlet på ett utgifts- og inntektskapittel. Det ble fremholdt at inntekter og utgifter på de ulike ansvarsområdene under Kystverket årlig vil bli rapportert til Stortinget. Det ble videre lagt til grunn at Kystverket ble pilot-virksomhet for et forenklet system for konvertering av internregnskapet til kontantprinsippet på saldonivå. Disse endringene, sammen med foreslåtte merinntektsfullmakter, ble ansett for å gi Kystverket et godt grunnlag for en rasjonell og effektiv styring og drift av sin virksomhet innenfor de budsjettmessige rammene som Stortinget vedtar i de årlige budsjettene. Det ble videre lagt til grunn at de beskrevne endringene ivaretok hovedintensjonene som lå til grunn for forslaget om å omdanne Kystverket til forvaltningsbedrift.

Samtidig med dette ble det fremmet forslag til endringer til forenklinger på kapittel- og poststruktur i statsbudsjettet under Kystverket. Tradisjonelle sektorkapitler knyttet til administrasjon, fiskerihavner, fyr- og merketjenesten, lostjenesten og trafikksentraler med tilhørende inntektskapitler ble avvirket. Disse kapitler ble erstattet av ett nytt inntekts- og utgiftskapittel, kap. 1062/4062 Kystverket. For nærmere detaljer vises til nevnte St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4 (2001-2002).

Stortinget sluttet seg til dette under behandlingen av 2002-budsjettet.

Pr. 1. januar 2003 ble ansvaret for statlig beredskap mot akutt forurensning overført fra Miljøverndepartementet og SFT til Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket. Dette er nærmere omtalt i St.prp. nr. 1 (2002-2003) for Fiskeri- og kystdepartementet. I samme dokument gis det også en status på organiseringen av Kystverket. Det fremholdes bl.a.:

"Det er en målsetning å legge til rette for en ytterligere effektivisering av Kystverkets administrative funksjoner. Kystverket er i dag et ordinært forvaltningsorgan som følger de styringsprinsippene som er fastsatt i bevilgningsreglementet. De styringsprinsippene som gjelder for ordinære forvaltningsorganer samsvarer i liten grad med Kystverkets interne styringsbehov. Samtidig mener Regjeringen at forvaltningsbedriftsmodellen ikke vil være en hensiktsmessig tilknytningsform for Kystverket. Det er derfor satt i gang en vurdering av hvorvidt Kystverket bør omdannes til et nettobudsjettert forvaltningsorgan med særskilte fullmakter. Dette antas å redusere de interne administrative kostnadene og effektivisere den økonomiske styringen av virksomheten. Saken vil bli forelagt Stortinget på egnet måte."

I St.prp. nr. 1 (2003-2004) for Fiskeridepartementet orienteres det ytterligere om saken:

"Det er en målsetting å legge til rette for en ytterligere effektivisering av Kystverkets administrative funksjoner. Kystverket er i dag et ordinært forvaltningsorgan som følger de styringsprinsippene som er fastsatt i bevilgningsreglementet. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4 (2001-2002) ble Kystverkets bevilgninger samlet på ett utgifts- og inntektskapittel. Dette medførte en større budsjettmessig fleksibilitet og mer fleksible merinntektsfullmakter. Kystverket ble videre gitt anledning til å benytte regnskapsprinsippet i sitt internregnskap, mens konvertering til kontantprinsippet kan skje på saldonivå.

Sett på bakgrunn av denne omleggingen, samt arbeidet knyttet opp til konkurranseutsetting av Kystverkets produksjonsvirksomhet, vil dagens struktur med ett utgifts- og inntektskapittel med tilhørende fullmakter bli videreført. Spørsmålet om ytterligere endringer vil bli vurdert på bakgrunn av erfaringene med strukturen som ble innført fra 2002, samt utfallet av organiseringen av Kystverkets produksjonsvirksomhet."

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 6 (2004-2005) om omdanning av Kystverkets produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap m.m. ble det fremmet forslag om å konkurranseutsette Kystverket Produksjon som et heleid statlig aksjeselskap under Fiskeri- og kystdepartementet. Stortingets flertall sluttet seg til dette, og pr. 1.1. 2005 ble Kystverket Produksjon omdannet til statsaksjeselskapet Secora AS. Etableringen av selskapet innebar et organisatorisk skille mellom Kystverkets myndighetsoppgaver og etatens produksjonsvirksomhet knyttet til fiskerihavner og farleder.

En oppnådde dermed i større grad å rendyrke de offentlige forvaltningsoppgavene i etaten.

Med dette som bakgrunn er Kystverket i dag en etat som i all hovedsak ivaretar forvaltningsoppgaver og offentlige tjenester med hjemmel i lov. Det er derfor naturlig at disse oppgavene ivaretas av et statlig forvaltningsorgan, og ikke av et statlig selskap.

I forhold til de ulike behov for investeringer og satsinger innen Kystverkets ansvarsområde, så vil disse måtte dekkes innenfor den til enhver tid gjeldende budsjetttramme og fullmakter, som igjen må tilpasses den samlede budsjettsituasjonen.

For øvrig er det ingenting som tilsier at en omdanning til selskap og opptak av lån skal kunne legge forholdene bedre til rette for en raskere og mer samfunnsøkonomisk utbygging og vedlikehold av effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport i Norge. Kystverket legger innenfor de gjeldende budsjett-rammene opp til effektiv gjennomføring av pågående og kommende utbyggingsprosjekter, hvor det særlig prioriteres å sikre effektiv slutføring av igangværende prosjekter før nye prosjekter startes opp.

En økning av nivået på utbygging gjennom låneopptak og dekning av renter og avdrag over statsbudsjettet, vil i prinsippet være det samme som å prioritere økt utbygging innenfor statsbudsjettet. For å øke den samlede utbyggingen vil det derfor måtte foretas en endring av Kystverkets budsjetttramme. Nivået på Kystverkets budsjetttramme vurderes som en del av de samlede prioriteringene i de årlige budsjettprosessen.

I Soria Moria-erklæringen fremholdes at regjeringen ønsker en sterk og effektiv offentlig sektor som skal være i stand til å ivareta hensynet til kvalitet, tilgjengelighet, rettferdighet og økonomisk effektivitet. Det er min oppfatning at de prosesser som her er beskrevet har lagt grunnlaget for en god forvaltning av Kystverkets ansvarsområder. Vi må løpende må vurdere om det er muligheter for ytterligere effektivisering og forbedring. Dette er et viktig tema som inngår som en naturlig del av etatsstyringen av Kystverket.

Kommentarer til II:

Det har tidligere vært reist spørsmål om funksjonsfordelingen mellom Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet. Stortinget ble orientert om saken i St.prp. nr. 1 (2002-2003) for Fiskeri- og kystdepartementet, hvor det bl.a. fremholdes at havnene er en viktig del av kystforvaltningen. En helhetlig hav- og kystforvaltning vil stå foran en rekke sentrale forvaltningsoppgaver i årene framover. Det pekes på at havnene sammen med Kystverket, blant annet som følge av forslag til ny EU/EØS-lovgivning, vil få en enda sterkere rolle i arbeidet med sikkerhet og beredskap til sjøs, som er en nød-

vendig forutsetning for å realisere verdiskapingspotensialet i marin sektor. Det pekes videre på at Fiskeri- og kystdepartementet, Kystverket og det lokale arbeidet i havnene innen dette området bør ses i nær sammenheng med Fiskeri- og kystdepartementets øvrige arbeid i kyst- og havforvaltningen. Det ble fremholdt at det derfor var ønskelig å videreføre den etablerte departementsstrukturen mellom disse to departementene.

Det har ikke kommet inn nye forhold som skulle endre denne vurderingen, og heller ikke om Kystver-

ket mer isolert sett skal flyttes. Tvert i mot – jeg nevner spesielt denne regjeringens fokus på nordområdene. I denne forbindelse er det viktig å nevne at både hav- og kystforvaltningen henger sammen. Her har Fiskeri- og kystdepartementet en viktig rolle. Kystverket vil være en viktig aktør i dette bildet, både i forhold til sjøsikkerhetsarbeidet og rammebetingelser for sjøtransporten til og fra Nordvest-Russland samt reguleringen av sjøtransporten i farvannet rundt Svalbard.

