

# Dokument nr. 8:62

(1999-2000)

## Forslag fra stortingsrepresentantene Vidar Kleppe, Jørn L. Stang, Per Ove Width, Terje Knudsen, Harald T. Nesvik og Øyvind Korsberg om å nedsette et utvalg for å forenkle og effektivisere kystforvaltningen

Til Stortinget

### Geografisk beskrivelse

Kongeriket Norge består av hovedlandet, Svalbard og øya Jan Mayen. Hovedlandet består av det norske fastlandet og alle øyer, holmer og skjær innenfor grunnlinjen.

Til Svalbard hører Bjørnøya, Spitsbergen, Nord-austlandet, Barentsøya, Egdeøya, Kong Karls land, Hopen, Prins Karls forland og alle andre øyer mellom 74 grader og 81 grader nordlig bredde og 10 grader og 35 grader østlig lengde. Norge er i Svalbard-traktaten (traktat av 9. februar 1920) tilkjent full og uinnskrenket suverenitet over Svalbard, med de begrensningene som følges av traktaten. Svalbard er ifølge lov av 17. juli 1925 en del av Kongeriket Norge.

Jan Mayen er ei øy i det nordlige Atlanterhavet. Den ble lagt under norsk statsvelde 8. mai 1929, og utgjør ifølge lov av 27. februar 1930 nr. 2 en del av Kongeriket Norge.

### Areal i sjø (i km<sup>2</sup>)

Mellom grunnlinjen (gr. I) og inn til kysten 90 126, mellom grunnlinjen og 4. nautiske mil (territorialgrense) 18 865, mellom gr. I og 12 nautiske mil (fiskerigrensen), 56 705 mellom grunnlinjen og 200 nautiske mil økonomisk sone, med midtlinje mot Russland 878 575, med sektorprinsipp mot Russland 815 723, fiskerivernsone rundt Svalbard 803 993 og fiskerivernsone rundt Jan Mayen 296 611.

### Bakgrunn og formål

Norge bør være en ledende nasjon innen maritim forvaltning, spesielt sammenlignet med andre europeiske kyststater. Vi har en historie og tradisjon å ivareta innen sjøfart og kystberedskap, men er i ferd med å bli akterutseilt og avleggs, både i kompetanse og struktur.

Den norske maritime forvaltningen i ferd med å

«miste taket», og har stadig større problemer med å takle nye utfordringer innen kystberedskap og -overvåking. Ikke minst i kjølevannet av «Sleipner»-ulykken er det komme frem flere kritiske bemerkninger om det svære byråkratiet som forvalter all maritim aktivitet.

Norske myndigheter står overfor en rekke betydelige utfordringer på dette viktige området:

- Større maritim trafikk i nordlige havområder - The Northern Corridor (maritim trafikk fra Nordvest-Russland), oljetankere i skyttel og cruisebåter langs kysten.
- En byråkratisert kystforvaltning, -beredskap og -overvåking, med fragmentert ansvar og utilstrekkelige operasjonsplaner.
- Større behov for rasjonell ressursbruk innen kystforvaltningen.
- Økt trussel med innførsel av narkotika og andre ulovlige varer.
- Menneskesmugling inn sjøveien.
- Flere olje- og gassinstallasjoner og derav økt miljørisiko
- Omfattende fiske i sjøområdet utenfor Norge som skal ressursovervåkes og kontrolleres.
- Økt hurtigbåttrafikk og godstrafikk langs kysten.
- Økt fritidsbåttrafikk (innen få år vil det være mer enn 500 000 båteiere langs kysten).
- Mer komplisert regelverk å forholde seg til i norske farvann (nasjonale og internasjonale regler, som f. eks Schengen).

En kunne se konturer av nevnte utfordringer allerede på begynnelsen av 1970-tallet, og det var slike utfordringer som satte i gang Stoltenberg-utvalget i 1974 og som avga sin innstilling i 1975. Utvalgets konklusjoner var både adekvate og hensiktsmessige i forhold til de oppgaver en da sto overfor. Utvalget foreslo blant annet opprettelsen av Kystvakten som

en erstatning eller overgang fra det tidligere Sjømilitære fiskerioppsyn. Kystvakten skulle blant annet ta seg av fiskerioppsyn, bistand til statlige institusjoner ved oppdrag i norske havområder (f.eks. forskning), overvåking av Norges territorialgrense og tilstøtende havområder og redningstjeneste.

Det er nå gått 30 år siden Stoltenberg-utvalget kom med sine anbefalinger. Utviklingen har gått videre. For så vidt står vi overfor de samme strukturelle utfordringer og oppgaver nå, men omfanget øker. Det nasjonale og spesielt det internasjonale regelverk er blitt mer komplisert. Trusselen fra potensielle lov-brytere (smugling, miljøforurensning og ulovlig ut-tak av ressurser) er mer alvorlig, og trafikken langs vår kyst er såpass omfattende at det kreves en profesjonell redningstjeneste.

Samtidig opplever vi en slags «akademisering» av kystadministrasjonen, hvor flere uten praktisk maritim erfaring, men med god utdanning, får makt i besluttede organer som berører skipsfarten. Den norske kystforvaltning har gradvis prøvd å møte økende utfordringer, blant annet ved opprettelsen av det indre kystoppsyn i 1994, men den langsiktige utvikling og strukturoppbygging har skjedd uten en samlet, strategisk styring. Resultatet og konsekvensen er blitt en fullstendig fragmentert struktur, der enkeltorganisasjoner har vokst frem individuelt og med egne administrasjoner, egne operasjonsmodeller og eget personell.

### Kystforvaltningen

Norsk kystberedskap og -overvåking er spredt over 25 ulike etater og organisasjoner, som igjen rapporterer sin virksomhet til 10 forskjellige departementer. Hele den norske maritime forvaltning, herunder kystberedskap og -overvåking, har vidt forskjellige rammer og mål for virksomhetene.

Det mangler en overordnet styring med en sam-lende strategi og mål for virksomheten, der menneskelige, materielle og økonomiske ressurser koordineres og brukes under felles profil og ramme.

Vi ser eksempler på denne fragmenteringen i forbindelse med «Sleipner»-ulykken: Tre forskjellige departementer med underliggende etater og organisasjoner er involvert i oppfølging av sjøsikkerheten.

Andre eksempler gjelder navigasjonshjelpemidler langs kysten, havneutbygging, radiokommunikasjon, maritim utdanning, regelverk, fartøyer m.m. Sistnevnte representerer en kraftig kostnadsdriver i dagens struktur.

De i alt 25 organisasjonene disponerer til sammen 230 ulike fartøyer - hvert tilpasset egne behov. Seilingsdøgn gjennom året varierer fra 20 - 30 døgn til Kystvaktens ca. 300. En slik operasjonsstruktur er kostbar og lite rasjonell i et samlet perspektiv. En samlet drift av fartøyene vil kunne øke gjennomsnittlig antall seilingsdøgn og samtidig redusere drifts-

kostnadene betydelig, med andre ord føre til en mer mål- og resultatorientert operasjon.

Sett i historisk perspektiv er det mulig at dagens struktur kan være et resultat av individuell posisjonering fra enkeltpersoner og organisasjoner enn av myndighetenes langsiktige og helhetlige planer.

Selv om mye av Stoltenberg-utvalgets tilrådinger ble fulgt for 30 år siden, kan det likevel ikke sies at dagens kystberedskap er en konsekvens av en systematisk og strategisk oppbygging og koordinering av ressursene. Det er et faktum at dagens struktur er «utgått på dato», den er ikke tilpasset dagens utfordringer og muligheter innen teknologi og kompetanse.

Resultatet er at dagens kystforvaltning, på grunn av fragmenteringen, mangler både materiell og kompetanse. Paradokset er at vi, samlet sett, råder over tilstrekkelige ressurser til å ha en slagkraftig, adekvat og brukervennlig maritim forvaltning. Ser en på de samlede budsjetter for kystberedskap og -overvåking, herunder forvaltning og administrasjon (ref. de mer enn 25 departementer, etater og organisasjoner), er det interessant å vurdere hvilke summer som kunne vært brukt innenfor en samlet strategisk ramme. Det er faktisk og svært sannsynlig at det samlede budsjett kunne vært redusert betydelig og likevel gitt en mer enhetlig og effektiv total kystforvaltning.

Dersom en legger til at en slik endring sannsynligvis vil være mulig uten oppsigelse av ansatte i de ulike etater og organisasjoner, burde det også være interessant for det politiske miljøet.

Norsk kystberedskap og -overvåking har gjennomgått såkalt 30-års sykluser. Like etter unionsoppløsningen fra Sverige i 1905, ble det etablert en struktur som skulle ivareta fiskerioppsyn, spesielt i de nordlige farvann. En kongelig resolusjon som stengte utenlandske fiskerier ute av norsk sjøterritorium, var grunnlaget for etablering av fiskerioppsyn i begynnelsen av det 20. århundre. 30 år etter - i tiden før den annen verdenskrig - skjedde det en revitalisering med nye fartøyer, og Det sjømilitære fiskerioppsyn ble opprettet like etter krigen. Så fikk vi Stoltenberg-utvalget i 1970, som igjen skulle se på mulighetene for en revitalisert struktur innen kystberedskap og -overvåking, i lys av nye territorialgrenser og større norsk havområde, samt på mulighetene for en norsk olje- og gassindustri på sokkelen.

### Utvalg

Nå står vi altså her - etter nye 30 år - og burde se mulighetene for en ny, og bredere, revitalisering. Det bør nedsettes et nytt «utvalg», der mandatet bør blant annet bør inneholde :

Vurdere dagens behov og krav til effektiv maritim forvaltning og -overvåking, sett i lys av de siste 30 års utvikling og dagens situasjon langs kysten og i det norske interesseområde.

Gi en oversikt over hvordan disse tjenestene dek-

kes nå og de planer, ressursbruk m.m. som foreligger i de enkelte departementer, etater og organisasjoner.

Gi en samlet oversikt og forslag til den ansvars- og organisasjonsstruktur - herunder operasjon, geografisk struktur, materiell og personell/kompetansebehov m.m. - som bør legges til grunn for løsningen av de aktuelle oppgaver, og gi en oversikt over de budsjettmessige konsekvenser.

### **Forslag**

På bakgrunn av dette fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen oppnevne et utvalg til å utrede og vurdere en forenkling og effektivisering, samt etablering av en mer enhetlig kystforvaltningen.

11. april 2000