

Den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite
Møte onsdag den 7. juni 1961.

Møtet ble ledet av formannen, F i n n M o e .

Til stede var: Borgen (for Borten), Bøyum, Løbak, Kjøs, Mellesmo, Finn Moe, Nordahl, Offerdal, Reinsnes, Røiseland, Wikborg, Langhelle, Henrik Svensen, Dahl, Hareide, Hegna, Hønsvald, Paul Ingebretsen, Vatnaland, og Reidar Carlsen.

Av Regjeringens medlemmer var til stede forsvarsminister Harlem.

Videre ble Sjefen for Forsvarsstaben, generalløytnant Bjarne Øen, gitt adgang til møtet.

Formannen: Som det vil fremgå av innkallelsen, er møtet sammenkalt etter ønske fra forsvarsministeren for at han kan gi en redegjørelse for spørsmålet om *overvåking av fremmede ikke-militære fartøyer i kyst-farvannene* et spørsmål som har vært reist flere ganger i Stortinget. Jeg gir ordet til forsvarsministeren.

Statsråd Harlem: Siste gang dette spørsmål ble reist i Stortinget - det var vel i en spørretime, svarte statsråd Handal at han gjerne når saken var noe mer utredet, ville få anledning til å orientere den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite, fordi han mente - og sikkert riktig - at dette problemet ikke egnet seg for offentlig redegjørelse. Jeg mente da det måtte være riktig at denne redegjørelse ble gitt før sommerferien. Selv om utredningen ikke er helt ferdig på alle punkter, er den kommet så vidt langt at jeg tror vi kan gi et noenlunde klart bilde av det vi mener bør kunne gjøres.

Dette tar da sikte på å forsøke å vanskeliggjøre den etterretningsvirksomhet som blir drevet i våre kystfarvann i fred og øke sikkerheten i fred. Det tar ikke sikte på tiltak som blir aktuelle ved et mulig invasjonforsøk. Det dreier seg altså om den fredelige virksomheten.

Vi vet at der er atskillig fart av fremmede ikke-militære fartøyer i våre kystfarvann. Vi vet også at de sitter inne med et sambandsutstyr og annet som nokså klart viser at det ikke er fiske eller handel eller vanlig virksomhet som drives, i hvert fall ikke bestandig, og vi har også noen kart som er kommet i våre hender og som viser hvor langt de er kommet, hvor gode kart de har. Det er kart av en kvalitet som har gjort at jeg har spurt utenriksministeren om vi kunne tenke oss å ta opp med russerne spørsmålet om vi ikke kan få kjøpe disse kartene. De er jo langt bedre enn våre, og det er synd at de blir trykt uten at de er tilgjengelige for oss. Våre kart er jo tilgjengelige for dem. Det kunne kanskje gå inn i kulturavtalen ...

Saken er utredet av en komite som har bestått av representanter for Utenriksdepartementet, Justisdepartementet, Fiskeridepartementet, Finansdepartementet, Handelsdepartementet, Sjøforsvarets Overkommando og Forsvarsstaben, og dette utredningsarbeidet foreligger da nå for så vidt i en slik form at selve grunnarbeidet er gjort.

Utvalget har funnet det mulig å bygge helt ut på eksisterende lover, slik at man har hjemmel for de tiltak som blir satt i verk uten at man behøver å endre noe på de lover og bestemmelser som allerede er gjeldende. Man har ment at det var nødvendig her å ta utgangspunkt både i folkeretten, spesielt havets folkerett, og så langt som mulig i norske lover, kgl. resolusjoner og annet, og at man ellers måtte finne fram til en politisk, næringspolitisk og økonomisk forsvarlig løsning.

De tiltak som er foreslått og som vi vil sette i verk hvis der ikke kommer innvendinger under dette møte, er først og fremst å etablere flere forbudte områder i våre kystfarvann på de steder hvor forsvarsmessige hensyn gjør det nødvendig å begrense utlendingers bevegelsesfrihet. Med forbudte områder vil det her forstås områder som bare kan passeres i nærmere angitte leder. Det betyr altså ikke at de ikke får lov til å gå gjennom farvannene, men at de skal holde seg til en bestemt led. Her forstår jeg det slik at man da kombinerer det som er ønskelig fra et sjøfartssikkerhetssynspunkt med det vi er interessert i fra et militært synspunkt, fordi det i alle tilfelle bør være slik at fartøyer som skal passere disse områdene holder seg til en led som da er merket opp. Det samme vil også bli gjennomført når det gjelder fart fra havet inn i norsk kystled, at det skal foregå etter angitte leder og at de ikke får lov til å gå der hvor de selv måtte ønske.

Det er da det punkt hvor arbeidet ikke er kommet langt nok, idet den nærmere definisjon av disse områdene og fastleggingen av de ledene de skal få anledning til å bruke gjennom disse områdene, ennå ikke foreligger. Men det er klart at det vil være ønskelig å etablere slike områder, dels i Ytre Oslofjord, dels i Kristiansand-området, i Stavanger-området, Bergens-området, i Trondheimsfjorden og i leden fra Lødingen til Honningsvåg, og videre at det i slike områder blir etablert losplikt. Igjen forstår jeg det slik at man her kombinerer de militære ønsker med sjøfartssikkerhetsønsker. Det gjelder da for fartøyer på over 50 brutto registertonn, idet det er slike fartøyer som her vil være egentlig aktuelle. Man ønsker også av sjøfartssikkerhetsgrunner så vidt mulig å ha los i disse nokså trange farvannene, selv om det kanskje er meget som taler for at i hvert fall en del av de fartøyene som er særlig aktuelle fra vårt synspunkt, er så godt kjent at loser er helt unødvendig fra deres synspunkt sett. Man ønsker også at los benyttes ved gjennomfart av innseilingsledene, altså fra havfarvannene inn i våre kystleder.

Dette at de pålegges å benytte los, vil ikke innebære at de blir stoppet hvis vi ikke kan skaffe dem los. Vi regner med at vi i sin alminnelighet skal kunne skaffe los til et fartøy som skal ha det, men man kan ikke utelukke at der kan være situasjoner hvor norske myndigheter ikke er i stand til å skaffe los. Det vil da ikke bety at de skal måtte ligge og vente. Der mener man at det er tilstrekkelig at de er innstillet på at de vil få los om bord, og at de så i unntakstilfelle må få gå uten los. Dette har man ikke full oversikt over, og det er antagelig ikke mulig før man har sett det i praksis å vite om en slik situasjon vil kunne inntreffe. Fartøyene vil i alle tilfelle være forberedt på å nytte los, og de vil ha pålegg om å gå langs den led som er angitt for vanlig fart gjennom farvannet. Ellers skal det da i disse forbudte områder bare være tvingende hensyn - som f.eks. å redde skip eller menneskeliv - som kan gi grunnlag for å forlate leden og gi seg ut i områdene utenom leden.

Det neste punkt er en utvidelse av tollinspeksjonen, i virkeligheten slik at man skjerper og intensiverer den tollinspeksjon som etter gjeldende regler bør finne sted, men som så vidt jeg forstår i dag ikke alltid finner sted, fordi man ikke har tilstrekkelig personell til å foreta inspeksjon i alle fartøyer som ankrer opp i norske farvann. Dette har igjen et dobbelt formål: Å tilfredsstille både det alminnelige tollmessige ønske om å ha oppsikt, og det militære ønske om å få folk om bord som kan inspisere hva de har om bord.

Utvalget mener også at det er mulig å effektivisere det rapport- og meldeapparatet som allerede er etablert, med hensyn til hvilke skip befinner seg hvor. Det kan gjøres en del der. Et punkt som knytter seg til dette, er at man vil endre den instruks som i henhold til kgl. resolusjoner fra 1947 og 1949 gjelder for offentlige tjenestemenn som plikter å hjelpe de sjømilitære myndigheter i oppsynet langs kysten. Denne instruksen gjelder altså nå de offentlige tjenestemenn, og Justisdepartementet mener det vil være en fordel om også etatene som sådanne blir pålagt de samme plikter, og det arbeides da i Justisdepartementet med å endre denne instruksen slik at også etatene får tilsvarende plikt som tjenestemennene har i dag.

Dette er de tiltak som foreslås og som man mener vil kunne gjennomføres uten at man på noen avgjørende måte forstyrrer den legale virksomhet som bør foregå og må foregå i våre kystfarvann, og som samtidig sterkt vil beskjære mulighetene for å drive den etterretningsvirksomhet som vi regner med nå blir drevet. Det som mangler ennå, og som vi må få gjort i løpet av sommeren - men som kan gjøres på administrativ vei - er da som jeg nevnte å definere grensene for de forbudte områder og å definere de ledene som skal kunne nyttes gjennom disse områdene og fra ytre farvann til norske kystfarvann.

Det alt vesentlige av dette - jeg ville anta unntatt disse punktene om tollinspeksjonen og rapport- og meldeapparatet - vil vi naturligvis offentliggjøre, men vi vil samtidig gjøre det klart at det vi offentliggjør ikke er det fulle og hele bilde, simpelthen for at ingen skal føle seg helt sikre på hvilke tiltak vi setter i verk.

Jeg tror dette er det jeg har å si. Jeg vet ikke om general Øen har noe å føye til. Jeg forstår at han har fått brakt hit et par av de omtalte kart, som komiteens medlemmer sikkert vil være interessert i å se.

(De omtalte kart ble fremlagt for komiteens medlemmer).

General Øen: Det kartene i grunnen viser er at russerne har satt sammen i ett kart det vi alltid pleier å dele opp i sjøkart og landkart. De har føyet dem sammen og brakt dem à jour i en detalj som langt overskrider det vi har på våre egne kart.

Wikborg: Må jeg få lov til å spørre: Er disse dybdemålingene osv. mer à jour enn hos oss?

General Øen: I mange tilfelle - ja! Jeg kan ikke svare for alle detaljer her, men de har vært gjennomgått, og det viser seg at de både er helt up to date og at de til dels er gått lenger enn vi. I tillegg til det er det markert egnede steder for å kunne

gå i land, altså spesielt strandforholdene, noe som vi ikke har på våre kart. Dessuten er det ofte også markert enkelte spesielle ting som har utelukkende militær interesse, så det er med andre ord, hvis man ser på det rent kjølig, et fremragende kart for invasjon. Det er satt til de detaljer og data som man trenger nettopp for slik planlegging.

Wikborg: Stemmer dette med de tyske kartene som vi overtok etter krigen?

General Øen: Det var en helt annen type. Det var i grunnen våre gamle landgeneralkart som de hadde satt sammen i større formater enn våre. Vi hadde en oppdeling av våre landgeneralkart og tyskerne hadde trykt opp sitt eget med litt justeringer som tjente deres formål, og satt dem sammen i andre deler som også egnet seg bedre for deres formål. Ellers må man klebe dem sammen. De hadde også gjort i stand sine kart slik at de var direkte egnet for formålet i de spesielle strøk av landet.

Det er alminnelig hos oss at vi kleber sammen kart når vi planlegger en militær operasjon eller øvelse. Det hadde de spart seg ved å trykke opp disse kart. Tyskerne baserte seg helt på vårt, kan en si, men dette synes å være for en del originalmålinger.

Formannen: Jeg skal få takke forsvarsministeren for redegjørelsen. - Er det noen som forlanger ordet til bemerkninger eller spørsmål?

Wikborg: Når man får forbudte områder, er det da klart at de er forbudt for norske som for fremmede skip?

Statsråd Harlem: Bare for utenlandske skip.

Wikborg: Vil det bli sørget for en utvidelse av antallet av loser? For det blir sikkert behov for flere enn der er i øyeblikket - eller kjentfolk i all fall.

Statsråd Harlem: Fiskeridepartementet har gjort oppmerksom på at det formentlig vil bli behov for flere loser, men det er så vidt jeg forstår vanskelig for dem i dag å si hvor meget det vil dreie seg om. Det er nettopp for å sikre seg mot at det kan skape vanskeligheter næringspolitisk sett at vi vil gjøre det klart at man ikke skal stoppe et skip hvis vi ikke greier å skaffe los. Så får vi da forsøke, hvis behovet er der - og det er Fiskeridepartementet innstillet på, å utdanne det tilstrekkelige antall loser. Men så vidt jeg forstår tar det noen tid å utdanne en los.

Borgen: Jeg noterte meg akkurat det samme punkt som hr. Wikborg nevnte, at det vil være helt nødvendig å få ordnet seg slik at en har loser nok til rådighet, så ikke ordningen blir haltende fordi vi har for få. Jeg ser det slik at det er en avgjørende forutsetning for å få den respekt for systemet og for våre farvann som vi trenger å ha. Det er vel antagelig slik at etterretningsutstyr som kan finnes om bord

ikke er så lett å påvise, det kan kamufleres og gjemmes bort, slik at en må regne med at det er der på mange fartøyer i alle tilfelle, og at losens oppgave faktisk blir å være en viss garanti for at de ikke tar dette utstyret i bruk. Da sier det seg uten videre selv at blir det ofte mangel på los, så vil hele ordningen være nokså lite verd i den henseende.

Kjøs: Jeg vil si at denne redegjørelsen som forsvarsministeren har gitt er meget nyttig. Jeg tror noen hver av oss har vært meget betenkt over den virksomhet som den store russiske trålerflåte driver langs vår kyst, men det som vi har fått høre her i dag, og spesielt det som er lagt frem her av kartmateriale, viser at situasjonen nok er alvorligere enn mange har trodd. Vi hørte den uttalelse som general Øen kom med, at dette jo er fullt utarbeidede kart, tjenlige til invasjonsbruk. Det synes jeg er noe som man skal merke seg.

Jeg synes det er tilfredsstillende at man nå vil sette i verk tiltak som i hvert fall kan minske, så langt som vi er i stand til det, den etterretningsvirksomhet og de forberedelser som drives, og jeg synes det er grunn til for myndighetene å føre dette arbeidet videre så langt som vi kan gjøre det.

Vatnaland: Eg er klår over at dette er uhyggjelege ting, men det kjem ikkje uventa på meg, for vi har hatt fleire eksempel borte på mine heimkantar som har vore noko uforklårlege, og eg er ikkje så sikker på om desse foranstaltningane som her kjem på tale vil vera effektive nok - fleire forbodne område, og særleg dette med losplikt. Det er heilt sjølv sagt at vert det losplikt for alle dei trålarar som no fartar langs kysten og som til vanleg er mest like godt kjende som kystfolket og som vanlegvis ikkje brukar los, då vert det naudsynt med eit heilt anna antal losar enn det som er i dag. Men då kjem det inn at det i dag er så høge satsar for losing og difor så mange som går utan los, at det ikkje kjem inn nok pengar til å løna dei losane som eigenleg skal lønast av lospengane, det må bli underbalanse. Med eit større antal losar er eg redd for at det vil verta endå vanskelegare tilhøve, for desse lospengane, som er for høge før, må då skruvast opp endå meir, og båtar som trafikerar kysten vil då i endå større grad enn no gå utan los. - Men det er ei sak for seg, det er noko som kjem på sida av det som er det mest alvorlege her.

Når ein talar om at losplikta skal nyttast som eit middel til å kontrollera det som skjer, vil eg få nemna eit eksempel heimanfrå.

For nokre år sidan vart folk merksame på ein mystisk båt - det kunne ikkje vera noko anna enn ein trålar - som hadde ankra opp i Hallvarsvika i Bokn - det er ca. 3 km frå der eg bur - og på ein øyde plass. Det er berre utmark og ingen hus i dei trakter. Det er på nordsida av det høge fjellet som TV-sendaren no skal plasserast på. Fiskarar vart merksame på dette her, og det var skrive i avisene om det, men alt for seint, for det viste seg at dei hadde vore i land, og med den utsikta ein har der, kan ein gjere mange slag mælingar og rimelegvis kartleggja òg, med dei nye systemer som nyttast i dag. Så dette med desse utførlege karta undrar meg ikkje det slag, for på våre kantar er ikkje det eg her nemner noko eineståande tilfelle. Det var ingen som førte kontroll med om denne båten som ankra opp på denne øyde plassen,

hadde los. Han kom simpelthen berre inn frå sjøen og låg der i to - tre dagar, og då dei endeleg skulle prøva å finna ut kva dette var for noko - ja, då var han forsvunnen. Men i land var dei, og kva dei dreiv på med i land, er det ingen som veit, men kvar og ein kan tenkja seg det.

No ser eg at dette er kart med tekst frå auststatar, og i Haugesund og distriktet der, har dei hatt temmeleg mykje vanskar med polske trålarar. Dei påberopar seg at dei kjem inn for skuld veret, og så kjem dei inn til Haugesund og ligg ved Storekaia, der det er etter måten liten trafikk, tek reiskap på land og held på å stella med dei og ter seg omtrent som dei skulle vera heime. Og dessutan, det dei aller helst driv med, er ei utstrekt smugling, som skapar store vanskar for politiet i Haugesund.

Det er bra at ein her søker utveggar til freista hindra dette uvesenet, men som sagt, er eg ikkje så sikker på om desse tiltaka med losplikt og med forbodne område, er nok. Kva som elles må gjerast, det kan ikkje eg i farten peika på, men at det er alvorlegare enn folk til vanleg trur med desse trålarbesøka, det har ein vore klår over lenge der borte.

Hareide: Det er i all fall ingen av våre folk som driver kystfiske og havfiske, som er i tvil om at den store flåten av russiske og polske "fiskefartøyer" - som de gir seg ut for å være - har andre formål enn bare fiske. Det ville være helt utenkelig og umulig for oss i all fall å drive fiske på samme måten som disse gjør. Etter det de greier å fangste, og etter de utgifter de må ha med både enkelt-fiskefartøyer, store moderskip og lastebåter, må det jo være nokså opplagt at det må gi et dundrende underskudd og medføre svære utgifter for dem som utruster denne flåten, å holde fiskeflåten ute på det grunnlag som både russiske og polske fartøyer driver på i dag. Alle våre folk som er ute, har det inntrykk at de helst har ganske andre oppdrag i farvannene og på kysten enn det å fiske og fangste.

Når det gjelder de kartene vi har sett her, er det naturligvis ikke vanskelig for disse fartøyene å få fatt i de kystdrafter av norske utgaver som de vil ha, og det er vel de som ligger til grunn for de kartene som er utarbeidet her, det er bare det at de har laget sin egen tekst på dem. Det må være svært lettvinnt for de utlendingene som besøker norske havner, å få fatt i disse kystkraftene som er tilgjengelige for våre folk.

Statsråd Harlem: De norske kartene, både landkartene og sjøkartene, er i fritt salg, og det er ikke noe forbud mot at utlendinger kjøper slike kart. Og systemet med disse kartene som vi her har sett, er jo en kombinasjon av våre kart med visse tilleggsopplysninger som de da har satt inn selv. Jeg tror det er en fordel om det ikke blir referert at vi har slike kart. Jeg forstår det slik at man nødvendig vil at det skal komme ut at vi har dem.

Det vi har forsøkt å nå fram til ved dette som jeg har nevnt, er jo en balanse, som også tar hensyn til at vi ikke unødig må vanskeliggjøre legal virksomhet, både handelsmessig, transportmessig osv. Det er dette hensyn som gjør at det er vanskelig å gå noe lenger enn dette som vi her foreslår. Det er den militære vurdering at dette på avgjørende måte vil innskrenke deres muligheter i de områdene langs kysten hvor

vi har spesiell grunn til å forsøke å holde dem vekk, uten at vi hindrer det som kan være helt legal, rimelig virksomhet.

Vi har også eksempler på at norsk mistenksomhet kan gå litt lenger enn det kanskje egentlig er berettiget - at man får meldinger om mystiske oppankringer, som de sakkyndige så, etter å ha vurdert situasjonen, kommer til formentlig hadde en helt naturlig forklaring i værforhold og annet. Og det ville jo være uheldig, sett ut fra vår alminnelige innstilling til slike problemer, om vi skulle gå til tiltak som kan hindre eller vanskeliggjøre det som man må si er et naturlig ledd i en ordinær fredstidsvirksomhet.

Når det er lagt opp på denne måten, og etter de uttalelsene som er kommet fra de forskjellige hold i administrasjonen - også da fra militært hold - tror jeg derfor jeg kan anbefale at dette settes i verk, og jeg tror at det vil bety en vesentlig forbedring i forhold til situasjonen i dag.

Formannen: Jeg sitter med det spørsmålet: Er det noen form for kystoppsyn, eller er det noen myndighet som er pålagt å observere hva som foregår langs kysten? Jeg tenker da på - for å illustrere det - f.eks. det tilfelle at et fremmed fartøy ikke bruker los, selv om det har vært adgang til å få los, og ankrer opp i et farvann hvor det ikke skulle være. Er det da noe system hvorved slikt rapporteres, og hvorved man kan få undersøkt om vedkommende båt har los ombord - altså at man setter seg i forbindelse med losstasjonen, eller hvilket organ det er som har kontroll med losene - slik at man kan få brakt overtredelsen på det rene?

Statsråd Harlem: Jeg vil be om at general Øen her kompletterer mine uttalelser. Men så vidt jeg forstår situasjonen, er det Tollvesenet og Losvesenet som først og fremst vil reagere, vil oppdage at her foregår det noe som ikke stemmer med gjeldende forskrifter og instruks. Og jeg forstår det slik at samarbeidet mellom de militære, Losvesenet og Tollvesenet på dette område er meget godt, at man har erfaring for at det fungerer bra, men at den militære overvåkingen ikke er så utbygd at de militære nødvendigvis selv vil oppdage slike ting. De får vanligvis et varsel fra enten Losvesen eller Tollvesen, som jo begge, etter sin alminnelige, generelle funksjon, skal holde oversikt over hva som foregår i våre kystfarvann. Det gjelder både Tollvesenet og Losvesenet at de har direkte foranledning til å passe på dette. Men her vil jeg gjerne be general Øen komplettere det jeg har sagt.

General Øen: Jeg kan bare bekrefte det som statsråden der sa, at det er et samarbeid - og det må også til for å klare denne overvåkingstjenesten - mellom de sivile myndigheter som er nevnt, og de militære. Vi kan ikke sette oss som mål en gang at dette skal være et fullstendig "vanntett" system i overvåkingen, men det vi har lagt ganske stor vekt på på militært hold, det er at man har hjemmel for å skride inn når man konstaterer ting som er uheldige. I dag har man i grunnen ingen mulighet for å avvise et fartøy i områder hvor vi nødig vil ha det liggende.

Kanskje jeg får lov til å illustrere dette med tilsvarende problemer som vi har på land, hvor det naturligvis er vanskelig å hindre observasjon av militære anlegg

mange steder hvor vi i og for seg gjerne ville at det skulle hindres. Jeg kan nevne Skibotndalen oppe i nord, hvor det jo etter krigen er bygd ut en god del militære forsvarsanlegg som i grunnen tar vare på hele veien fra Finlands grense og inn mot Skibotn. Dette er nå en turiståre, og det etableres campingplasser like opp i disse militære anlegg. Og det er altså ingen som kan avvise dette. Man må passe på som smeder for å hindre at de fotograferer direkte militære anlegg, og man kan for så vidt da skride inn, naturligvis. Hvis man konstaterer at en mann har et kamera rettet direkte mot et militært anlegg, kan man beslaglegge hans film. Men adgangen til å skride inn er svært beskjeden, og dette gjør det vanskelig. Hvis det blir gjort illegalt å oppholde seg i et slikt område gjennom lengre tid, har man dermed hjemmel for å avvise folk, og det vil lette situasjonen på den militære side i høy grad, selv om man aldri kan lage et "vanntett" system.

Hvis jeg får lov å bruke enda litt mer tid på dette eksemplet fra Skibotndalen med disse militære anlegg, vil jeg nevne at vi nå etter krigen har hatt store vanskeligheter med å vedlikeholde anleggene og holde dem i stand. Jeg ser i all fall slik på det at vi er i grunnen ikke interessert i å skjule at det finnes militære anlegg, men vi vil nødig at de skal kunne følge med nøyaktig og kunne konstatere de svakheter som er til stede. Det er i grunnen vedlikeholdet av deres kunnskap om det vi har, som vi prøver å gjøre vanskeligst mulig.

Vatnaland: Det er rett, som forsvarsministeren nemnde, at Tollvesenet og Losvesenet er instansar som kan reknast med i kontrollen her. Slik som det er no, går eg ut i frå at det ikkje er så mykje dei kan gjera, men no er det altså meininga at ein skal få ei endring, og då er det vel i regelen hamnefogden og losoldermannen som i første rekkje kan vera effektive kontrollorgan på dette området. På dei mindre stader er det ofte same mannen. T.d. i Kopervik, der vi har så å seia den største losstasjonen, er hamnefogden - Mydland - også losoldermann.

Men eg vil peika på at losoldermennene, hamnefogdane og Tollvesenet er i byane, og det vert då kontroll berre for dei som søker hamn i desse byane. Ta t.d. tyske trålarar som i dag går langs heile kysten utan å bruka los. Dei søker ikkje hamn nokon stad. Dei går forbi Skudenes, vi ser dei heime når dei fer forbi. Dei følgjer heile kysten oppover, og så stikk dei til sjøs når dei kjem heilt opp i Nord-Noreg. Dei har ikkje noko i land å gjera, Det er nesten umogleg å halda nokon kontroll med dei, allvisst haust og vinter.

Når det gjeld dette eksemplet som eg nemnde i stad, var det ei lett sak for dei, for der var det korkje tollvesen eller hamnefogd eller losoldermann. Dei gjekk simpelthen inn der på ein øyden plass og ankra opp. Og etter vertilhøva då kunne dei ikkje påberopa seg at det var på grunn av dårleg ver at dei måtte gå inn på den staden og ankra opp - langt ifrå. Det har òg vore fleire slike tilfelle. Eg sit med ein otte for at dei nemnde foranstaltningane ikkje strekk til når det er slik at dei kan gå inn på ein øyden plass. Det er ikkje så flusst med losar at dei kan liggja ute og passa på kvar einaste trålar som kjem og som fartar langs kysten. Då må det eit ganske anna tal til enn dei som vi har i dag. Og korleis utgiftane med det skal kunna

dekkjast gjennom det systemet vi har i dag med lospengar, er òg vanskeleg for meg å skjøna.

Langhelle: Når det gjelder de tiltakene som er nevnt av forsvarsministeren, er det vel ingen uenighet om dem, og vi håper jo at de skal ha - til en viss grad i all fall - den tilsiktede virkning. Men det er jo blant annet spørsmål om vi kan få en bedre rapportvirksomhet enn vi har i dag. Jeg kommer da tilbake til hr. Vatnlands eksempel. Det var jo der faktisk folk som observerte at båten lå der. Det var småfiskere som observerte den. Men så sa hr. Vatnland at først etter to - tre dager kom det i avisen, og da var det for sent, for da var de allerede forsvunnet. Det å rapportere til en avis er vel ikke noen hensiktsmessig form for rapportering.

Jeg vil bare stille det spørsmålet: Ville det ikke være naturlig i et sånt tilfelle å rapportere til lensmannen? Lensmenn har vi jo langs hele kysten, og fiskerne og andre som måtte observere slike ting, vet hvem lensmannen er, men de vet ikke hvem losoldermannen er. Den naturlige instans for dem å gi en slik rapport til, burde vel være lensmannen, som da eventuelt vet hvor han skal gå videre med den rapport som han har mottatt.

Statsråd Harlem: Systemet her er - etter det Sjøforsvarets folk sier, fungerer det nokså godt - at Losvesenet og Tollvesenet rapporterer slike ting direkte til Sjøforsvarskommandoene. At det også kan komme i avisene, det er så. Det blir i hvert fall gitt uttrykk for at samarbeidet her er godt allerede. Man mener at man kan gjøre det ytterligere effektivt på enkelte områder.

Til hr. Vatnlands bemerkninger vil jeg gjerne si at jeg ser det slik at det blir en nokså stor forskjell i det øyeblikk det blir illegalt å gjøre en slik ting uten å ha bedt om los. Og det er vel en alminnelig erfaring at Østblokkens fartøyer og representanter har en viss respekt for faste regler og ønsker å holde seg til det som er legalt hvis de da ikke er ute på et helt klart spionasjeoppdrag, sånn at de tar en risiko. Den nokså frie måte de nå kan opptre på, tror jeg vil bli nokså mye vanskeliggjort når det blir klart at dette er illegalt og at vi i og for seg har hjemmel for å gripe inn, og vel også ta vare på fartøyet, hvis de ikke har overholdt de regler som skal gjelde. Jeg tror nok at dette innebærer en nokså betydelig skjerping, slik at de vil få vanskeligere vilkår å arbeide under.

Wikborg: Jeg er enig med forsvarsministeren i at dette må medføre en betydelig forbedring av forholdene.

Jeg sitter og tenker på hva man kan gjøre for å kontrollere at reglene blir overholdt. Nå husker jeg ikke i farten om det er så at et fartøy med los om bord skal føre et eget losflagg. Jeg vet ikke om general Øen kan svare på det?

General Øen: Jeg tror det er riktig at de skal, men jeg er ikke ekspert på dette, så jeg tør ikke si det sikkert.

Wikborg: Hvis det ikke er så, burde man i all fall kunne innføre den regel at de skip som har los om bord, skal føre et bestemt og iøynefallende flagg, slik at man øyeblikkelig kan se at noe er galt hvis et fremmed skip ikke har dette flagget - for etter den nye ordningen skal jo alle fremmede fartøyer som kommer inn, være under lostvang. Det er i all fall et kontrollmiddel man kunne bruke.

Røiseland: Det gjeld det tilfellet hr. Vatnaland nemnde borte frå Rogaland. Her syner det seg altså at kontrollen frå Tollvesenet og Losvesenet har svikta. Dei greidde i all fall ikkje å få rapportert så tidleg at dei fekk tak i den båten før han gjekk. Og då kjem eg tilbake til det hr. Langhelle var inne på, om det ikkje skulle vere råd å få gjort publikum merksam på at ein i eit tilfelle som dette burde vende seg til lensmannen. Det kan gjerne vere at ein må diskutere måten som ein skal vende seg til publikum på når ein sender ut ei slik oppmoding om at dei i tilfelle der dei blir merksame på tvilsame ting, bør seie ifrå til lensmannen, men det må vere rett at det i all fall blir gjort eit forsøk på å få publikum i tale her, og få innskjerpa overfor publikum vegen dei skal gå.

Kjøs: Jeg leste for en tid siden i avisene - det er jo der man ser nokså mye om Forsvaret - at Forsvaret skulle få spesielle fly til overvåking av kystfarvannene. Hvis det er tilfelle, og man får fly i et tilstrekkelig antall, er jo det en ganske effektiv måte å føre en kontroll på ved siden av den som foregår på bakken og på vannet, så jeg vil gjerne høre hvordan det ligger an med dette.

Statsråd Harlem: Når det gjelder de flyene hr. Kjøs der nevner, vil nok de først og fremst bli brukt for å overvåke havområdene *utenfor* kysten. De vil være viktigere for å kunne observere det som kunne være begynnelsen til et invasjonsforsøk, og altså drive overvåking av de ytre kystfarvannene.

Jeg er ikke sikker på at man egentlig kan slutte av dette eksemplet hr. Vatnaland har nevnt, at det ikke var gitt melding til sjøforsvarsdistriktet. Jeg går ut fra at man ikke med sikkerhet kan si at de i tilfelle ville ha grepet inn, fordi de jo egentlig ikke ville ha noen hjemmel for å gripe inn. Det er ikke illegalt i dag for et fartøy å ankre opp i norsk kystfarvann. Det er tillatt. Og selv om dette er nokså nær opp til et militært område, er det først etter at vi definerer slike forbudte områder, at de egentlig har hjemmel for å gripe inn.

Når det gjelder spørsmålet om publisitet omkring dette, har det vært vår mening at det skal bli kunngjort, bli gjort offentlig kjent, at vi vil etablere forbudte områder, vil etablere plikt til å gå i leder ut og inn mellom ytre og indre farvann og gjennom forbudte områder, og vil etablere losplikt. Etter hvert som vi da får definert presist områdene og ledene, vil også det bli kunngjort. Og jeg synes det høres rimelig ut at man da også gjør det klart at hvis noen observerer fartøyer som tydeligvis ikke er norske, som beveger seg utenom disse områdene, bør det varsles, og at man også redegjør for hvordan det bør varsles.

Formannen: Flere har ikke forlangt ordet, og vi kan vel da anse denne debatten for avsluttet.

Jeg vil bare, før møtet heves, gjøre oppmerksom på at det - som vel komiteens medlemmer har fått beskjed om gjennom innkallelse - skal holdes et møte i den utvidede utenrikskomite førstkommande fredag kl. 17 om markedsforholdene. Og jeg vil videre gjøre oppmerksom på at siden medlemmene nå har fått seg tilstillet Getz Wold-komiteens betenkning om problemstillingen for Norges vedkommende, ville det jo være en fordel om man innen den tid setter seg inn i denne betenkning.

Møtet hevet kl. 10.55.