

[65] Den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite
Møte mandag den 14. juni 1971 kl. 0900.

Møtet ble ledet av nestformannen, K n u t F r y d e n l u n d .

Følgende medlemmer var til stede: John Austrheim, K.J. Brommeland, K.M. Fredheim, Knut Frydenlund, Gunnar Garbo, Leif Granli, Guttorm Hansen, Lars Korvald, Bernt Ingvaldsen, Gunnar Alf Larsen, Otto Lyng, Margith Munkebye, Sverre Nybø, T. Oftedal, Erling Petersen, Sverre Stray, Paul Thyness, Ingvald Ulveseth, J.A. Vikan, Kåre Willoch, Johan Østby og Halfdan Hegtun (for H. Seip).

Av Regjeringens medlemmer var til stede: Statsminister Bratteli, utenriksminister Cappelen, statsrådene A.J. Fosterfoll, Forsvarsdepartementet, P. Kleppe, Handelsdepartementet, O. Berrefjord, Justisdepartementet og R. Steen, Samferdselsdepartementet.

Følgende embetsmenn ble gitt adgang til møtet:

Fra Utenriksdepartementet: byråsjef Arnesen, utenriksråd Boye, statssekretær Stoltenberg, ambassadør Vennemoe og underdirektør Kjeld Vibe.

Fra Forsvarsdepartementet: ekspedisjonssjef Leine.

Fra Handelsdepartementet: departementsråd Brinch.

D a g s o r d e n :

1. Svalbard-spørsmålet.
2. Eksport av kanonbåter til Venezuela.

Fung. formann: Formannen, Helge Seip, er dessverre syk og blir sannsynligvis borte til onsdag. Jeg skal lede møtet i hans fravær.

Regjeringen har bedt om at dette møtet blir holdt for å drøfte de to saker som står oppført på dagsordenen – Svalbard-spørsmålet og eksport av kanonbåter til Venezuela. –

(Ingen bemerkninger framkom til dagsordenen).

Lagtingets møte begynner i dag kl. 10.00. Jeg vil spørre lagtingspresident Korvald om det betyr at vi bør ha avsluttet vårt møte innen kl. 10.00?

Korvald: Ja, det er ønskelig.

[66] Fung. formann: Da har vi meget kort tid.

Jeg vil be utenriksministeren gi en kort redegjørelse om Svalbard-spørsmålet. Det ble behandlet av komiteen den 6. mars 1970. Den gang var konklusjonen at Regjeringen skulle komme tilbake til saken når den var blitt mer avklart eller det forelå andre, nye momenter.

Utenriksminister Cappelen: Når Regjeringen nå har tatt denne saken opp, skyldes det for det første at det foreligger meget sterke anmodninger fra våre interesser på Svalbard, fra Store Norske og fra arbeiderforeningen der oppe, med et bestemt ønske om å få en flyplass. Forholdet er jo at kommunikasjonene med Svalbard er lite tilfredsstillende. Den sjøverts forbindelse er i virkeligheten dårligere enn den har vært før, og man har altså en flyplassordning for vintertiden på frossen mark, men om våren, sommeren og høsten har man altså bare skipsforbindelse og den er dårlig.

Som formannen nevnte, har saken vært fremme i utenrikskomiteen sist den 6. mars i fjor. Ifølge referatene ble det ført en meget inngående diskusjon om saken. Det gjorde seg den gang gjeldende forskjellige oppfatninger blant de forskjellige statsråder som da møtte. Det fremgår av referatene at justisministeren – som er formann i det interdepartementale Svalbard-utvalget – gikk sterkt inn for en rask utbygging. Den daværende forsvarsministeren advarte derimot mot utbyggingen. Det ble sagt at utenriksministeren den gang var i tvil og ikke tok klart standpunkt.

Den forrige regjering fikk ikke sluttbehandlet denne saken før regjeringsskrisen i februar/mars. Men det ble arbeidet med saken fra regjeringen Bortens side, og det ble i oktober 1970 utarbeidet et notat fra Utenriksdepartementet til Regjeringen. Utenriksdepartementet tilrådte da at Regjeringen skulle fatte beslutning om at den norske stat – med forbehold av Stortingets samtykke – skal anlegge en tidsmessig flyplass på Svalbard – Longyearbyen, slik at øygruppen skaffes fast, helårs flyforbindelse med moderne rutefly.

I notatet heter det:

«Regjeringens beslutning forelegges Stortingets utvidede utenrikskomite.»

Det forelå den gang også en uttalelse fra Forsvarsdepartementet som jeg må få lov til å referere. Det er den holdning som den nåværende forsvarsminister også inntar. Det heter i Forsvarsdepartementets uttalelse:

«I likhet med Forsvarssjefen er Forsvarsdepartementet av den oppfatning at det fra et sikkerhetspolitisk synspunkt er lite ønskelig å bygge flyplass på Svalbard. Skulle allikevel prosjektet bli realisert, mener Forsvarsdepartementet at man for å redusere de sikkerhetspolitiske uheldige virkninger, bør stille følgende betingelser for en utbygging: [67]

A. At flyplassen bygges utelukkende av norske midler.

B. At Norge har full råderett over bruken av flyplassen.

C. At flyplassen får et meget høyt beredskap for ødeleggelsene i en eventuell krisesituasjon.»

Siden den gang har det vært en del kontakter med interesserte makter. Man har forelagt spørsmålet om bygging av flyplass for de høyeste militære myndigheter i NATO. Forsvarssjefen tok nemlig under en samtale i Kanada i fjor høst med admiral Moorer opp spørsmålet om hvilke konsekvenser en bygging av en norsk flyplass etter amerikansk oppfatning kunne få. Det foreligger en meddelelse om at det fra amerikansk synspunkt ikke gjør seg noen motforestillinger gjeldende mot at det bygges en ordinær, sivil flyplass på Svalbard.

Det var tidligere utenriksminister Stray som hadde nevnt denne saken for utenriksminister Rogers i en samtale i november i Washington. Det var ikke noen særlig inngående samtale, men konklusjonen på den var at hvis det fra utenriktjenesten i Amerika skulle være noen bemerkninger, ville det bli gitt meddelelse om det. Man har senere ikke hørt noe fra Rogers om denne saken.

Tidligere har man også vært i kontakt med Sovjet-Unionen om denne sak. Det siste som her foreligger, var at daværende statsminister Borten i høst under jubileumssesjonen i FN hadde berørt saken overfor utenriksminister Gromyko under en uformell samtale som fant sted under en lunsj. Det foreligger ikke noe referat fra denne samtale, men det er opplyst at statsminister Borten hadde tatt saken opp under henvisning til det sterke innenrikspolitiske press som foreligger her, for å få en tidsmessig kommunikasjon. Utenriksminister Gromyko hadde da svart løst at slike spørsmål måtte kunne løses ved åpne forhandlinger.

Det ble også senere nevnt, i februar i år, av daværende statsminister Borten i en samtale med Sovjet-Unionens minister for sivil luftfart, Bugajov, at man fortsatt var interessert i denne saken. Men det var en litt løs kontakt – i spøkefulle former, står det i det notatet jeg har fått.

Når jeg nevner dette, er det fordi saken jo har interessert russerne i meget sterk grad. Det har fra russisk side, som man kanskje vil huske fra den tidligere orientering i utenrikskomiteen, vært forslått at Norge og Sovjet-Samveldet skulle bygge denne flyplassen sammen. Det er antakelig fremdeles et offisielt russisk standpunkt, skjønt etter en samtale som vår ambassadør Jacobsen i Moskva hadde med lederen av den skandinaviske avdelingen i det russiske utenriksdepartement nå i vår – det var den sistnevnte som tok saken opp – ble det gjort gjeldende at det var ingen grunn til at ikke Norge kunne bygge denne flyplassen, at man var innstilt på i tilfelle å bygge den alene, og at det ikke var noe grunnlag for å bygge den sammen.

Den russiske embetsmann hadde da brukt ord og [68] uttrykk som man kan tolke i retning av at det russiske standpunkt kanskje ikke var så fastlåst – altså dette at man skulle bygge sammen.

Vi har da drøftet denne sak i vår regjering, og vi er kommet til at man nå bør bringe den fram til en løsning. Jeg vil også for mitt vedkommende si følgende: Det er et åpenbart behov for å få en sivil flyplass på Svalbard; det har lenge vært et behov. Det vil selvfølgelig fra et vanlig samferdselsmessig synspunkt bli en kostbar affære. Men resonnementet må jo være at for de nordmenn og de norske virksomheter som er på Svalbard – og som vi må beregne blir flere – for dem er det et klart behov for denne flyplassen, som har vært antydning å ville koste ca. 20 mill. kr., og som vil kunne ta imot vanlige rutefly.

Denne saken har drevet lenge. Man har fra norsk side vært engstelig for å ta et standpunkt, vært redd for å få et press fra russisk side her. Men hvis vi lar denne saken ligge, vil jo snart spørsmålet bli reist: Er Norge ikke i stand til å gjøre det som er naturlig for å ivareta både sine helt sivile interesser og sin suverenitet over øygruppen?

For å si det kort, har vi tenkt at man på bakgrunn av de spesielle forhold til Sovjet-Samveldet vil gå fram på følgende måte:

Regjeringen fatter prinsippvedtak om norsk statlig utbygging og drift av en flyplass på Hotelnesset ved Longyearbyen på Svalbard, en flyplass som skal være åpen for alle interesserte, og om bevilgning av de nødvendige midler for raskest mulig gjennomføring av prosjektet. Dette vedtak har vi i og for seg truffet i Regjeringen, men da under forutsetning av at vi skulle få dette møtet. Etter at saken nå har vært behandlet i lukket møte i utenrikskomiteen, er det vår forutsetning at det skal gis likelydende instruks til ambassadene i Moskva og Washington om å orientere de respektive utenriksministerier om vedtaket. Ambassadørene bør i denne forbindelse forklare den praktiske og økonomiske bakgrunn for vedtaket. Den samtidige forhåndsorientering i Moskva og Washington må ikke gi inntrykk av at vedtaket er betinget av stormaktenes godkjenning.

Under henvisning til tidligere samtaler om spørsmålet gjøres russerne oppmerksom på at den detaljerte plan for plassen vil bli gjort kjent for dem så snart de nødvendige målinger i marken er gjennomført. Man vil da være åpen for drøfting av hvilke sovjetiske praktiske behov man fra norsk side bør tilgodese i utbyggingsfasen.

Russerne bør også meddeles at USA samtidig blir orientert om den norske beslutning, og at Regjeringen også har til hensikt å underrette de øvrige traktatparter.

Jeg vil i den forbindelse gjerne nevne at det som her er sagt om at man skal gjøre russerne kjent med de detaljerte planer som foreligger, slik at russerne for så vidt får anledning til å gjøre sine interesser gjeldende, forutsetter at en flyplass her skal være en helt sivil flyplass, – en vanlig, åpen flyplass som vil kunne stå til tjeneste og vil kunne brukes [69] i all fall av alle traktatmakter. Og russerne vil selvfølgelig ha en alminnelig, legal interesse av å bruke denne flyplassen, eventuelt også å ha en rent sivil administrasjon der i den utstrekning de måtte ha behov for det. Det kan vi ikke avvise.

På bakgrunn av det tidligere sterke russiske standpunkt om at Norge og Sovjet skulle bygge denne flyplassen sammen, og også på bakgrunn av de kontakter som har vært, tror jeg det er riktig og nødvendig at man sier fra til russerne at denne flyplassen vil være åpen for russerne som for andre, og hvis de har spesielle interesser når det gjelder utforming, utstyr osv., vil de kunne få anledning til å gjøre disse gjeldende, slik at vi kan ivareta dem. Men utgangspunktet vil være at dette skal være en *norsk* flyplass.

Jeg leser da videre om hvordan man har tenkt opplegget:

«Hurtigst mulig etter denne kontakt» – altså henholdsvis med Moskva og Washington – «overveier Regjeringen på bakgrunn av utviklingen av de praktiske behov, finansieringss spørsmålet og eventuelle reaksjoner fra stormaktene, å ta et forslag om at norsk utbygging skal settes i gang.» – Forslaget vil så bli fremmet til regulær, åpen behandling i Stortinget som en helt sivil samferdselsak.

Det er videre forutsetningen at gangen i dette skal være at man umiddelbart før stortingsbehandlingen skal oversende likelydende notifikasjoner til samtlige av Svalbard-traktatens parter om det forslag som Regjeringen vil forelegge for Stortinget. Vi er i og for seg ikke forpliktet til å gjøre dette, men det vil

formodentlig styrke vår stilling at vi også underretter alle traktatmakter om at vi gjør dette.

Jeg vil gjerne understreke at når vi her legger opp til å gi russerne så vidt god underretning om dette før vi tar endelig avgjørelse, og gir dem anledning til å ivareta sine interesser og komme med ønskemål, skyldes det også bl.a. at daværende utenriksminister Lyng under sin siste samtale med Sovjet-Unionens ambassade den 13. april 1970 stilte klart i utsikt en viss konsultasjon med Sovjet-Unionen om praktiske spørsmål i forbindelse med utbyggingen.

Til slutt vil jeg nevne at når Forsvarsdepartementet og forsvarssjefen har vært betenkt, henger det sammen med de russiske militære engasjement i hele området. Man har vært engstelig for at russerne ville betrakte en flyplass på Svalbard delvis som et arrangement som vil kunne medføre at vi – og NATO – skulle kunne ha bedre muligheter for å kontrollere russernes aktivitet i de nordlige områder. I øyeblikket er situasjonen den – så vidt man kjenner til det – at russiske flåtestyrker kan komme ut i Nord-Atlanteren nord om Bjørnøya uten å iakttas fra norsk side. Området sør for Bjørnøya har man derimot full kontroll over, der kan man se alle bevegelser.

Det er klart at dette kan ha betydning. På den annen side vil jeg gjenta at hvis vi av engstelse for en slik eventuell russisk uvilje eller usikkerhet, eller et slikt russisk press, skal la være å bygge denne flyplassen, da må man reise spørsmålet: Makter vi ikke lenger å hevde våre interesser og for [70] så vidt også våre forpliktelser på Svalbard?

I all korthet: vi er altså blitt stående ved å foreslå at vi går til det skritt å bygge en flyplass på Svalbard.

Formannen: Jeg takker utenriksministeren for orienteringen.

Det foreligger her et konkret opplegg fra Regjeringens side. Men før jeg gir ordet til komiteens medlemmer til å kommentere opplegget, vil jeg spørre om det er noen andre av Regjeringens medlemmer som har noe å føye til utenriksministerens orientering.

Statsråd Fostervoll: Jeg vil bare få erklære meg enig i de synspunkter som utenriksministeren her har lagt fram, og da spesielt med sikte på det som han ga uttrykk for hadde vært Forsvarsdepartementets syn. Det er i realiteten Forsvarsdepartementets syn fortsatt at det er visse betenkeligheter her.

I tillegg til det som utenriksministeren opplyste om de rent strategiske forholdene, vil jeg bare legge til at vi jo også er klar over at russiske sivile fly utmerket godt kan nyttes – eller innrettes til å kunne nyttes – i observasjonsøyemed, i overvåkingsøyemed. Det at flyplassen vil kunne brukes av sivilt russisk materiell, kan således i seg selv innebære en kontroll av området fra russisk side.

Erling Petersen: Jeg har bare to korte spørsmål:

Hva vil man gjøre hvis Sovjet etter disse informasjonen protesterer?

Spørsmål 2: Hvor står vi ifølge Svalbard-traktaten hvis vi etter å ha bygd denne flyplassen, oppdager at russerne vil bygge en flyplass nærmere sin egen virksomhet?

Utenriksminister Cappelen: Det var noe hypotetiske, men også nokså nærliggende spørsmål.

Jeg vil gjerne understreke at når vi i vårt opplegg sier at vi vil underrette Moskva om hva vi akter å gjøre, er det selvfølgelig for å – kan man si – ta tyren ved hornene og få vite hvilke reaksjoner man kan få. Men det vil ikke være en henvendelse som tar sikte på å innhente noe samtykke. Vi vil nå hevde at vi i kraft av vår suverenitet over Svalbard, har rett til å bygge denne plassen.

Til det rent konkrete spørsmål vil jeg si at det får man ta standpunkt til når det foreligger. Vi har ikke villet bringe denne saken fram direkte for Stortinget som en sivil sak uten på forhånd å kjenne til de russiske reaksjoner. Hvilke reaksjoner man kan få, er vel ikke godt å si, men man har – [71] som jeg nevnte – etter de siste kontakter man har hatt, en fornemmelse av at det russiske standpunkt fra tidligere om at de ville bygge denne plassen sammen med oss, kanskje ikke er så sterkt lenger. Hva man skal gjøre, er avhengig av hvilke reaksjoner man får, men jeg mener vi må hevde det norske standpunkt at vi har adgang til å gjøre dette. Russerne har ikke noe klart rettslig grunnlag for å kreve at de skal bygge flyplassen sammen med oss eller eie den sammen med oss.

Til spørsmålet om hvilken holdning vi skal ta hvis russerne selv vil bygge sin egen flyplass på Svalbard, vil jeg si at vi vel folkerettslig, juridisk sett må kunne hevde at vi i kraft av vår suverenitet over området for så vidt kan nekte andre å bygge flyplass på Svalbard. De må i tilfelle ha tillatelse fra den norske stat. På den annen side må jeg jo si at hvis russerne vil bygge en flyplass der – jeg vet ikke om det teknisk i det hele tatt er mulig; det er sagt meg at det er vanskelig å bygge en flyplass i det området de holder til – men hvis de trenger den og vil ha den til sitt sivile formål, vil det være vanskelig for Norge, selv om vi har suverenitet over Svalbard-området, å nekte dem å gjøre dette. Det tror jeg vil være et vanskelig standpunkt for Norge å ta overfor Sovjet-Samveldet, med de særlige interesser som de har i området.

Guttorm Hansen: Jeg uttalte min skepsis overfor disse planene sist saken ble handlet i den utvidede, og jeg vil rent personlig si at jeg har de samme motforestillinger i dag som jeg hadde den gang.

Jeg var også den gang fullstendig klar over at det press man blir utsatt for fra befolkningen på Svalbard, og som det er en legitim rett for dem å øve, det er så pass sterkt at jeg aldri har regnet med at man ville kunne stå imot i det lange løp.

Jeg vil likevel si at det her ikke bare er spørsmål om retten til å gjøre hva vi vil i et område som vi har suverenitet over. Vi pålegger oss jo også på rent norsk territorium begrensninger som går langt ut over det, selv om vi også der med full rett – og med enda sterkere rett – kan hevde at vi har full suverenitet og kan foreta oss hva vi vil. Men det er en hel del ting vi ikke foretar oss, selv om vi egentlig

gjernge ville det. Det gjelder særlig i Finnmark. Jeg er ikke så opptatt av akkurat bare dette med den sovjetiske bevegelse i dette området. Jeg er fullstendig klar over at den kan vi ikke begrense. Men det er også klart at den andre supermakts interesser her kommer inni bildet, at også amerikanerne nå kan finne muligheter for å trafikkere denne flyplassen med sivile fly – og da fly som har slike muligheter, hvilket er nokså enkelt i dag.

Jeg vil gjerne gi uttrykk for at jeg tror det med et slikt prosjekt er fare for økt spenningstilstand i dette området, og det synes jeg vi i hvert fall skal ha sagt her, selv om jeg ikke vil gå imot at Regjeringen gjennomfører disse planene ut fra den skisse som utenriksministeren her ga. Men [72] jeg tror ikke en skal være blind for at en står overfor den mulighet at en øker spenningstilstanden i et område som er sensitivt nok fra før.

Kåre Willoch: Jeg forstår meget godt de sterke grunner som taler for anlegg av denne flyplass. Men jeg må i likhet med hr. Guttorm Hansen si at jeg er alvorlig betenkt, og jeg vil reise spørsmålet om de sterke sivile samferdselsmessige og trivselsmessige grunner som taler for, ved en total avveining kan oppveie de sikkerhetsmessige og andre utenrikspolitiske grunner som taler imot. Det er en uhyre alvorlig sak å øke spenningen i dette området. Jeg tror hr. Guttorm Hansen har rett i at anlegget vil kunne få slike konsekvenser. Og denne konsekvens vil bli ytterligere markert hvis man ved dette sivile norske anlegget gir en åpning for at russerne i en senere omgang kan bygge en russisk flyplass. Det er jo uten videre klart – med det kjennskap vi har til supermaktenes muligheter for å utnytte slike anlegg, at dette vil være en handling som ytterligere vil underbygge spenningsmomentene. Tanken om at tekniske hindringer her skulle spille noen rolle for russerne, virker lite overbevisende. Jeg må også si at de beredskapstiltak av militær art som ble antydnet med hensyn til ødeleggelsesmuligheter ved den norske flyplass, virker lite realistiske.

Det vi står overfor, er dels de umiddelbare virkninger av et norsk anlegg og dels muligheten for langt mer alvorlige virkninger av et eventuelt senere russisk anlegg. Dette synes jeg taler særlig sterkt for en grundig avveining av de sivile behov – om de virkelig kan oppveie en slik risiko, som har et visst globalt perspektiv over seg.

Jeg savner i denne sak en grundig redegjørelse for hva man med andre tekniske midler innenfor en tilsvarende økonomisk ramme kunne gjøre for å bedre samferdselsforholdene der oppe. Hvis man regner med de samme midler som her kommer inn i bildet, må det kunne foretas en meget betydelig forbedring uten anlegg av flyplass. Slik som denne sak ligger an, synes jeg for øvrig ikke at den økonomiske ramme kan spille så stor rolle. Vi har ikke fått noen oversikt over hva man innenfor en ramme av noen millioner kroner om året til forskjellige former for tiltak kunne gjøre på dette området.

Jeg synes dette bør overveies meget omhyggelig. Ut fra det som hittil er forelagt, har jeg vanskelig for å slutte meg til tanken om denne flyplassen. Det vil stille seg annerledes hvis jeg skulle bli overbevist om at det overhodet ikke er mulig

ved andre midler å kunne skaffe noenlunde tilfredsstillende samferdsel med Svalbard.

Jeg gjør oppmerksom på at dette er rent personlige standpunkter.

[73] Statsråd Berrefjord: Dette spørsmålet ble også drøftet i møtet i den utvidede utenrikskomite den 6. mars 1970. Der ga daværende justisminister Schweigaard Selmer opplysninger om den tidligere trafikk med sjøfly, med Albatross-flyene. Man mente det var en så vanskelig affære at det overhodet ikke nyttet å bygge på det. Hver gang et av flyene skulle gå ned, sveipet de omkring ved landingsstedet på grunn av drivis osv., og de var engstelige for at det skulle skje noe galt hver eneste gang. Heller ikke var det noen løsning på problemet å basere seg på f.eks. helikoptertjeneste. Det kunne la seg gjøre hvis man kunne basere seg på å lande på Bjørnøya for tanking der, men på grunn av værforholdene osv. var heller ikke det noen mulig løsning. Jeg tror det her kan være nyttig å feste oppmerksomheten på følgende uttalelse fra daværende utenriksminister Lyng i det samme møtet:

«På den annen side er jeg jo som medlem av Regjeringen klar over at man må vurdere en slik sak som denne fra alle sider, og jeg er også klar over at vi vel ikke kan stampe noe særlig lenger mot utviklingen. Vi må før eller senere skjære igjennom og finne en løsning på disse kommunikasjonsproblemene.»

Jeg skulle tro at den tid nå er kommet da vi er nødt til – av hensyn til den virksomhet som drives der og den fremtidige virksomhet – å «skjære igjennom og finne en løsning». Jeg tror neppe det er mulig overfor en befolkning på ca. 1000 mennesker og virksomheten der, som kanskje kommer til å øke, å basere seg på at man ikke kan få det som etter hvert blir en mer og mer normal del av virksomhet, å ha en flyplass som kommunikasjonsledd.

Gunnar Alf Larsen: Hvis det er slik at Regjeringen har bestemt seg for å bygge flyplassen – jeg forstår det sterke ønske en har på Svalbard, er jeg litt i tvil om riktigheten av – hvis jeg forsto utenriksministeren rett – å gi beskjed først til Sovjet og USA for deretter å meddele de andre partene Regjeringens beslutning. Jeg ville sette pris på at Regjeringen, om det var mulig, hadde vurdert hvilke restriksjoner en nødvendigvis må legge også på en sivil flyplass på Svalbard. Med de restriksjoner som en selvfølgelig må legge på den, følger det visse forpliktelser – uten at jeg skal komme inn på dem nå. Og så dette spørsmålet: Hvordan vil man håndheve de forpliktelser man derved påtar seg? Jeg synes dette er et felt som en bør ha gjennomtenkt før en beslutter seg. Det er nokså viktig, synes jeg, å ha en formening om hvilke problemer man her står overfor.

Utenriksminister Cappelen: Til det siste – hvorfor man er blitt stående ved først å underrette Sovjet-Samveldet: Det henger sammen med denne saks forhistorie. Som jeg nevnte ganske kort, har man altså fra norsk side tidligere ved flere anledninger hatt kontakt med Sovjet-Samveldet om denne sak. Jeg har nevnt

noen av de siste, hvor utgangspunktet har vært at daværende statsminister Gerhardsen – det er blitt referert fra russisk side – i en samtale angivelig med den russiske ambassadør en gang i 1960-årene, skal ha nevnt tanken om at man kanskje kunne bygge en flyplass sammen.

[74] Det foreligger ikke noe referat fra det møtet, og hva som egentlig er sagt, er ikke godt å vite. Men russerne har nå påberopt en slik uttalelse. Det har vært nevnt fra russisk side tidligere. På den annen side har utenriksminister Lyng, som jeg nevnte, også i grunnen gitt russerne et tilsagn om at i fall Norge ville ta det skrittet, ville man gi russerne underretning, og da med sikte på at de skulle kunne gjøre sine interesser gjeldende. Man er jo klar over at russerne må kunne bruke denne sivile flyplassen, og at de i den forbindelse kanskje kunne ha spesielle praktiske ønskemål med hensyn til utformingen. Det er bakgrunnen.

På denne bakgrunn ville det være helt ukorrekt og naturlig bli møtt med forbauselse og reaksjon om det fra norsk side ganske enkelt ble gjennomført bygging av en flyplass. Å ta dette som en alminnelig sivil sak uten i det hele tatt å bringe spørsmålet på bane overfor russerne, tror jeg ikke er mulig på bakgrunn av det som er skjedd her. Man er faktisk bundet til den situasjon som er skapt gjennom denne saks tidligere utvikling.

Et flyplassprosjekt her må vi jo lansere og gjennomføre som en helt sivil flyplass, som i prinsippet skal være åpen for andre lands og andre selskapers flyvninger – selvfølgelig med tillatelse fra dem som eier flyplassen og under kontroll av dem. Vi er jo klar over at et fly vil kunne være utstyrt slik at det samtidig som det utfører sine helt sivile oppgaver med transport av materiell og mennesker, vil kunne overvåke de områdene det flyr over. Man kommer neppe forbi at det kan gjøres hvis man ønsker det. Det gjelder våre fly og det gjelder også de russiske.

Når det gjelder den russiske overvåking, er det sagt meg at russerne på Svalbard har mange helikoptere som de bruker, og de har vel faktisk en overvåking av områdene som åpenbart går lenger enn den vi har gjennom våre tilfeldige flyvninger. Det er klart – og det er vel for så vidt derfor vi sitter her og behandler denne sak – at det her eksisterer implikasjoner av militær og sikkerhetsmessig art. Det er ganske åpenbart.

Spørsmålet om andre måter å dekke det sivile kommunikasjonsbehov på er blitt nevnt. Justisministeren nevnte helikoptere. Fly har vi altså hatt. Det var Albatross-fly. Vi har ikke den typen fly lenger. Under enhver omstendighet vil flyforbindelse med sjøfly være utilfredsstillende. I våre dager vil sjøverts forbindelse være utilstrekkelig. Sjøverts forbindelse er jo også sterkt begrenset til bestemte tider av året.

Man er altså kommet til i Samferdselsdepartementet – så vidt jeg kan forstå – at skal man løse dette problem på en måte som dagens teknikk og økonomi tilsier, er løsningen en flyplass på 1800 meter med det utstyr som trengs for at de ordinære ruteflyene som brukes i våre dager, kan lande der.

[75] Formannen: Det gjenstår nå 8 talere, og i betraktning av at møtet skal slutte kl. 10, må det ha konsekvenser for innleggenes lengde, – også fra Regjeringens side.

Lars Korvald: Til dagsordenen: Det er mulig for meg å fortsette å være til stede her, men det må jo være opp til komiteen om man finner å kunne fortsette møtet ut over kl. 10.

Formannen: Da vil jeg legge det fram for komiteen. Det er utilfredsstillende å ha møter om disse viktige sakene på en slik måte.
Er det noen bemerkninger?

Lars Korvald: Vi kan kanskje holde på så lenge Lagtinget holder på.

K.J. Brommeland: Det er jo fem lagtingsmedlemmer her. Noen av dem må gå. Bare det er balanse i Lagtinget, er det det samme for meg.

Formannen: Hvor lang tid regner man at møtet i Lagtinget vil vare?

Lars Korvald: Ca. 1 time.

Ingvald Ulveseth: Eg er noko urøynd når det gjeld å vurdere dei utanrikspolitiske sider ved denne saka. Men den orientering som utanriksministeren nå nettopp har gitt, var for meg overtydande.

Når det gjeld den næringspolitiske sida, som utanriksministeren kom inn på, er det svært mykje som talar for at vi går inn for den løysinga som Regjeringa nå går inn for. Eg finn det rett å gå inn for dette standpunktet. Det er klart at vi i alle høve må løysa dette spørsmålet i dette området i samband med utviklinga på kontinentalsokkelen. Eg trur det er like godt med ein gong å finna fram til ei løysing som kan dekkja både norsk næringsverksemd på Svalbard og den næringsverksemd som vi i alle høve må sjå i auga at vi får på kontinentalsokkelen. Alt i alt trur eg at dette er ei riktig retning å gå for å sikra norsk næringsverksemd i dette området som vi har ansvaret for.

Gunnar Garbo: Jeg tror ikke jeg har vært til stede på alle de møter hvor den utvidede utenrikskomite har drøftet dette spørsmål, og jeg er ikke helt klart over hva som er argumentet for at man tilsynelatende så totalt avviser den mulighet å bygge flyplassen sammen med russerne. Jeg vil derfor gjerne spørre forsvarsministeren om det fra Forsvarsdepartementets synspunkt er større betenkeligheter forbundet ved at Norge og Sovjet-Unionen bygger en flyplass sammen enn ved at vi eventuelt bygger hver vår flyplass på Svalbard.

[76] K.M. Fredheim: Dette er, som det er sagt, en sak med mange sider. Jeg kan i hvert fall ikke her og nå reise noen prinsipielle betenkeligheter mot den

konklusjon som utenriksministeren trakk, fordi det er vel slik som det er sagt, at nå kommer man snart ikke utenom å ta et standpunkt. Og da kan jeg ikke skjønne annet enn at et standpunkt som går ut på at Norge, og Norge alene, skal bygge og drive denne flyplassen må være et standpunkt som skulle ha håp om å bli akseptert av andre stater også.

Det var en annen ting. Det var egentlig et spørsmål jeg hadde tenkt å stille. Utenriksministeren sa at det ville være vanskelig å nekte russerne å bygge sin flyplass om de ønsket det senere. Hr. Willoch uttrykte seg i den retning at bygging av en flyplass kunne gi åpninger for russerne, gi dem påskudd til selv å bygge sin egen. Det spørsmål jeg da stiller meg er: Hvis Norge ikke bygger denne flyplassen, har vi da likevel noen som helst mulighet til å nekte russerne å bygge sin egen flyplass om de finner ut at de har behov for det og ønsker det?

Utenriksminister Cappelen: Når det gjelder spørsmålet om de juridiske sider av saken, nevnte jeg ganske kort at vi i kraft av Svalbard-traktaten må kunne hevde at ingen kan anlegge en flyplass der oppe uten samtykke fra Norges side. Men man kan lese hva daværende utenriksminister Lyng sa i det forrige møte, der han ga uttrykk for det standpunkt som jeg er kommet til, nemlig at en ting er hva vi folkerettslig, juridisk sett må kunne hevde, en annen ting er hva vi overfor Sovjet på Svalbard faktisk vil kunne håndheve om russerne vil anlegge en sivil flyplass for sitt formål, for å ha kommunikasjoner med sin virksomhet der oppe. Det er altså den rent maktpolitiske side ved saken. Og daværende utenriksminister Lyng ga den gang uttrykk for at han mente det ville være meget vanskelig å håndheve et avvisende standpunkt.

Når både den forrige og den nåværende regjering er blitt stående ved at man ikke vil stille seg positivt til tanken om å bygge flyplassen i fellesskap, er det fordi man da mener at man slipper russerne litt for langt inn på seg. Da imøtekommer man dem i for stor utstrekning etter vår oppfatning. Det synspunkt som russerne gjør gjeldende, nemlig at de skulle ha en slags særstilling i forhold til andre traktatmakter, er hevdet fra russisk side også i etterkrigsårene, hvor de har vært inne på tanken om å innby oss til forhandlinger og drøftelser om en endring av Svalbard-traktaten osv. Dette ble slått tilbake fra norsk side. Men det å akseptere at de skal bygge en flyplass sammen med oss, stiller dem i en særstilling. Hvis vi derimot bygger den alene, hevder vi fortsatt vår suverenitet.

Jeg vil gjerne få lov til å føye til de utenrikspolitiske betenkeligheter. Jeg vil til orientering nevne at vår ambassadør i Moskva, Jacobsen, er av den oppfatning han også. Han har de samme betenkeligheter. Han sier klart fra at Norge nå bør gjennomføre prosjektet på den måten som her er nevnt. Det er hans standpunkt. Han legger vekt på at vi må kunne gjøre det – og bør gjøre det – for å hevde vår suverenitet over området.

[77] Formannen: De som gjenstår på talerlisten nå, er Stray, Thyness, Margith Munkebye, Korvald og Erling Petersen. Er det noen av disse som må forlate møtet kl. 10, slik at man må foreta en forskyvning?

Erling Petersen: Jeg skulle bare hatt ett minutt. Jeg skal i Lagtinget.

Formannen: Da gir jeg ordet først til Erling Petersen, deretter fru Margith Munkebye.

Erling Petersen: Hvis det er et viktig formål å opprettholde vår suverenitet overfor Svalbard, synes jeg det er ganske betenkelig at man gir to stater forhåndsmeddelelse foran de andre. Jeg forstår Regjeringens behov for å få reaksjoner før den legger fram planen på ordinær måte, men det forekommer meg at fremgangsmåten må være å underrette samtlige – det er vel 40 – signatarmakter, og så får man de reaksjoner som måtte komme fra de som er interessert. Ved å plukke ut to stater har man prioritert dem. Og om man vil prioritere stater, kunne det være at Storbritannia ligger temmelig nær opp til å ha betydelig interesse. Jeg ville være meget interessert i å kjenne NATO's reaksjon på dette tidspunkt, da kanskje vår popularitet i NATO ikke er så høy som den har vært. Jeg stiller meg meget betenkt til den fremgangsmåte å fremlegge saken for to utplukkede stater.

Jeg vil til slutt si at jeg tror ikke tiden er inne til å forsere saken av sikkerhetspolitiske grunner. Men det er et personlig syn som jeg har ervervet meg.

Margith Munkebye: Det var hr. Willoch som uttrykte personlig tvil når det gjaldt å bygge denne flyplassen. Han sa at man måtte kunne finne fram til måter å forbedre kommunikasjonen på uten bygging av denne flyplassen. Jeg går da ut fra at hr. Willoch tenkte på disse Albatross-flyene. Jeg husker godt det siste møte vi hadde her om denne saken. Daværende justisminister Elisabeth Schweigaard Selmer gikk da sterkt inn for at denne flyplassen skulle bygges. Og hun nevnte – akkurat som justisminister Berrefjord nå nevnte – vanskelighetene med Albatross-flyene. Jeg går ut fra at hr. Willoch tenkte på bruk av Albatross-flyene da han sa at man måtte finne fram til bedre løsninger uten å bygge flyplassen.

Jeg kan selvfølgelig forstå den skepsis som kommer fra en del når det gjelder det sikkerhetspolitiske området. Likevel er jeg kommet fra til at de sivile behov som er til stede, og de krav som kommer fra befolkningen, fra dem som arbeider og bor der oppe på Svalbard, må veie tyngre i denne sammenheng. Jeg er glad for at Regjeringen er kommet fram til at man nå skal bygge denne flyplassen. Jeg går også ut fra at Regjeringen, da den forberedte denne saken, også hadde i tankene det som hr. Gunnar Alf Larsen nevnte i sitt innlegg om restriksjoner. På det forrige møte var jeg litt fascinert av det som hr. Garbo nevnte om samarbeid med russerne om bygging av denne flyplassen. Jeg vil gjerne nevne at vi oppe i nord har drevet et samarbeid med russerne når det gjelder kraftutbygging. Jeg er selvfølgelig klar over at kraftutbygging [78] er noe annet enn å bygge flyplass på Svalbard. Selv om jeg har vært litt fascinert av det, er jeg likevel kommet til at jeg tror det er riktig det standpunkt som Regjeringen er kommet til, nemlig at vi skal bygge denne flyplassen, og at vi skal bygge den alene.

Svenn Stray: Jeg er enig i det standpunkt Regjeringen er kommet fram til i denne sak. Det som vel spørsmålet i siste omgang dreier seg om – så vidt jeg kan bedømme det – er å hevde norsk suverenitet på Svalbard. Hittil har det vel vært en alminnelig oppfatning at vi skal gjøre det, og skal ta de omkostningene som er forbundet med det.

Det er etter min mening ganske på det rene at skal vi på litt lengre sikt faktisk være i stand til å hevde den norske suverenitet, kan det bare skje hvis det er et tilstrekkelig stort antall nordmenn der oppe. Allerede nå er det vel slik at antallet russere overstiger antallet nordmenn. Skulle dette forskyve seg i vesentlig grad, må man se i øynene at det da bare vil være et tidsspørsmål når vi ikke lenger har suvereniteten på Svalbard. På den bakgrunn er jeg ikke i tvil om at denne flyplassen er bydende nødvendig. Vi vil i løpet av ganske få år overhodet ikke få nordmenn til å være der under slike kommunikasjonsmessige forhold som det er nå.

Det er gitt at saken har visse utenrikspolitiske og sikkerhetsmessige aspekter, ellers hadde flyplassen sikkert vært bygd forlengst. På den annen side tror jeg det er grunn til å minne om at det opprinnelige russiske standpunkt var – hvis jeg ikke tar feil – at denne flyplassen vil være en militær installasjon og dermed stridende mot Svalbard-traktaten og Svalbards ikke-militære status. Det standpunkt har russerne siden forlatt, i og med at de har foreslått at man skal bygge en flyplass i fellesskap.

Det er klart at er en flyplass forbudt etter Svalbard-traktaten, er den like forbudt om russerne bygger den i fellesskap med oss, som om vi bygger den alene. I virkeligheten har russerne forlatt det standpunkt, og da kan de ikke med noe skinn av rett protestere mot at Norge som suverenitetsholder over området, er den som bygger og driver en slik flyplass.

Jeg tror at man nå er nødt til å gå til dette skritt. Man kan selvsagt si: Hvorfor ikke se det an enda litt lenger? Etter min oppfatning er forholdet at man rent tidsmessig nå er begynt å komme i den situasjon at venter vi lenger, vil vi ikke kunne unnlate å si – i hvert fall vil det sive ut – at lar vi være å gjøre dette, er det fordi vi vet at russerne ikke liker det. Det betyr i seg selv en oppgivelse, en innrømmelse av at vår suverenitet på dette området ikke er fullstendig. Det mener jeg ikke er tilrådelig, derfor bør vi ta dette skrittet nå. Jeg er også enig i den fremgangsmåte som er foreslått av Regjeringen.

[79] Vi kan selvfølgelig stille spørsmålet om det ikke ville være riktig som hr. Erling Petersen nevnte, å underrette alle signatarmaktene samtidig. Jeg mener imidlertid at det i loven gis gode grunner for å underrette russerne og amerikanerne først og de andre etterpå. Det er tross alt de to makter som har vesentlige interesser i disse områdene, både sivile og militære.

Spørsmålet om hva som vil skje hvis russerne selv skulle anmode om å få bygge en flyplass på Svalbard, kom jeg inn på forrige gang saken var oppe. Jeg har tenkt litt på det siden og er kommet til at om de skulle ønske seg en flyplass rent uavhengig av om det var en norsk der eller ikke, ville det eneste praktiske mulige være enten å gi dem konsesjon på å bygge og drive en flyplass, eller vi kunne si til dem: Hvis det er så at dere trenger denne flyplassen i deres område, skal vi bygge og

drive den, for etter norsk lov er det staten som skal bygge og drive flyplasser på norsk territorium. Noe annet alternativ enn disse to tror jeg faktisk ikke foreligger.

Paul Thyness: Jeg er i alt vesentlig enig med hr. Stray i hans bemerkninger, men jeg vil også legge til at forholdet jo er at USA – som skulle være svært nær til å bedømme de sikkerhetspolitiske konsekvenser av en flyplass på Svalbard – i dette spørsmålet har skiftet standpunkt fra å advare meget sterkt mot det, til nå å være nøytral og til dels interessert i at en slik flyplass kommer.

Det leder meg til å tro at vi kanskje ser litt for isolert på dette spørsmålet.

Det har vært nevnt her av Guttorm Hansen og Willoch at en slik flyplass kan øke spenningen. Men generelt sett er det jo relativt sjelden at partenes muligheter til å holde et øye med hverandre har *den* virkningen. Det pleier vanligvis å oppfattes som et skritt i den annen retning.

Jeg har dessuten litt vanskelig for å forstå at driften av en sivil flyplass på Svalbard skal bety noe vesentlig tillegg til partenes muligheter for luftovervåking i området mellom Bjørnøya og Svalbard.

Hvis man er interessert i dette, foreligger det – så vidt jeg kan bedømme det – ikke noen flyteknologiske vanskeligheter for å foreta en slik overvåking. Men vi har vel alle sammen for så vidt noe av den samme mangel på velbehagsfølelse som de to parlamentariske førere ga uttrykk for i begynnelsen av debatten overfor dette spørsmålet. Jeg har også merket meg at noe egentlig svar har ikke vært gitt på spørsmålet fra forsvarskomiteens formann, om hvilke restriksjoner det kan bli tale om å legge på driften og bruken av en slik plass.

Ettersom dette spørsmålet er så vidt komplisert, synes jeg det ville være ønskelig om saken før den ble tatt opp åpent, kunne komme tilbake til denne komiteen med en grundigere vurdering og avveining av de forskjellige momenter som har vært reist nå: Spørsmålet om restriksjoner for bruken av flyplassen, om hvorvidt det å bygge en slik plass vil virke til å skape et grunnlag for å avvise et sovjetisk krav om å bygge sin egen, om det vil gi presedens for sovjetrusserne til å bygge sin egen, og også litt mer inngående [80] om de teknologiske forhold i forbindelse med luftovervåking av det farvann det her gjelder, altså farvannet mellom Bjørnøya og Svalbard.

Selv om jeg i det alt vesentlige er enig i de konklusjoner hr. Stray trakk, synes jeg at grunnlaget er noe i svakeste laget for å ta et standpunkt i dag.

Bernt Ingvaldsen: Første gang jeg var borti dette spørsmålet, må vel ha vært for minst ti år siden. Da var det som nå, ønske om å bygge en flyplass. Den gang ble det lagt vekt på, så vidt jeg husker, de rent militære grunner. Nå er forholdene forandret på så mange måter. Men den gang forbauset det meg, og det forbauser meg også nå at russerne ikke har tatt opp spørsmålet om flyplass. Beliggenheten av det norske og det russiske område der er jo slik at det er dårlige kommunikasjoner mellom dem.

Den gang fant man ut at russerne ikke var interessert av militære grunner. Jeg vet ikke om det er riktig nå. Teknisk har forholdene utviklet seg svært også når det

gjelder den sivile luftfart. Det finnes kortbanefly, såkalte STOL, Short Take Off and Landing, og det ville forbause meg om ikke russerne allerede hadde muligheter for å drive en flyplass der oppe.

Jeg tror nok det militære kommer inn i bildet atskillig mer enn det som har vært fremme her i dag. Jeg skulle være tilbøyelig til å mene at vi burde få dette forelagt for NATO. Jeg er enig med Erling Petersen i at vi skal være litt forsiktig når det gjelder Svalbard-traktaten og signatarmaktene. Hvis noen skulle behandles spesielt der, måtte det være russerne som har så stor sivil virksomhet og sivile hensyn å ta. Man kunne kanskje ventilere dette på en hensiktsmessig måte på forhånd. Men når det gjelder de sikkerhetsmessige forhold tror jeg det ville være riktig å ta spørsmålet opp med NATO.

Jeg vet ikke hvordan dette vil falle ut, men rent personlig vil jeg si at meget tyder på at den militære side har forandret seg så meget at det spiller mindre rolle nå enn tidligere om det blir en flyplass på Svalbard. Men det bør man altså i tilfelle få bekreftet. I så fall er jeg enig i at Norge benytter seg av sin suverenitet der oppe. Man må da selvfølgelig opptre på en slik måte at man ivaretar de norske regler og lover. Hvordan det skal gjøres i detalj, vet jeg ikke.

Lars Korvald: Jeg har hørt til dem som har vært betenkt tidligere på grunn av de spenningsforhold som vil kunne komme til å øke i dette området. Imidlertid må jeg etter debatten her i dag si at jeg personlig ikke vil sette meg imot den plan som Regjeringen her har kommet frem til. Jeg tillegger da særlig de momenter som hr. Svern Stray kom frem med, stor vekt, og som også hr. Thynnes pekte på. Jeg tror i likhet med dem at hele den tekniske utvikling er kommet så langt at det rent militære ikke kan bety så veldig mye fra eller til.

[81] Jeg vil melde min betenkelighet over å skulle velge ut enkelte av signatarmaktene. Jeg kan for så vidt være enig med hr. Ingvaldsen i at det kanskje er Sovjet som står i en særstilling her på grunn av sin virksomhet der oppe. Jeg tror derfor at Regjeringen får vurdere dette spørsmålet – om man enten skal gå til alle signatarmaktene eller eventuelt velge ut noen, eller i første omgang å redusere dette til å gjelde Sovjet.

Når det så gjelder behandlingsmåten, har jeg selv vært med på å behandle dette spørsmålet en, kanskje to, ganger her. Det blir jo stor avstand mellom disse møtene, og en har ikke alle momenter klart for seg. Hvis det er praktisk mulig, kunne jeg derfor gjerne tenke meg en slik ordning som den hr. Thyness antydte – at man før man eventuelt gjorde det rent praktiske utspill, kunne få en samlet fremstilling for komiteen, hvor man kunne få vurdert forholdene mot hverandre. Men det er mulig at tidsmomentet spiller en rolle, for så vidt som Stortinget jo nå går fra hverandre om noen dager.

John Austrheim: Eg må tilstå at eg har tidlegare vore noko betenkt over det spørsmålet som vi diskuterer her i dag. Sjølv om vi har som utgangspunkt at dette skal vere ein sivil flyplass, trur eg likevel at den vil vere i ei særstilling på grunn av si strategiske beliggenheit. Men etter å ha høyrte dei forskjellige argument som er

komne fram her i dag, synest eg det er mykje som talar for at det opplegget som no er kome frå Regjeringa, kan vere akseptabelt. Dei reint ålmenne transportomsyn tilseier det.

Eg vil også få supplere med å seie at det kan vere av verdi for ein – skal eg seie – sosial beredskap. I tilfelle ulukker e.l. vil det vere av verdi å ha ein flyplass på Svalbard.

Til spørsmålet om vi skal byggje denne plassen åleine og dermed hevde full suverenitet, eller om vi skal byggje saman med andre, vil eg for min del tilrå at vi skal byggje og drive dette for eiga rekning, utan samarbeid med andre. Eg trur at på den måten hevdar vi vår suverenitet sterkare, og vi står friare også i disponeringa av flyplassen.

Når det gjeld spørsmålet om kven ein skal konsultere, kven ein skal leggje desse planane fram for, synest eg det er ting som talar for at ein i størst mogleg grad skal gi lik behandling til alle signatarmaktene. Dersom vi går inn for det formelle ved å hevde vår suverenitet, må vi vel også vere formelle i den vidare behandlinga av spørsmålet overfor dei signatarmaktene som er tilslutta traktaten. Eg må seie at eg har ikkje fullt oversyn over dette, men eg synest det ut frå formelle betraktningar er ting som talar for dette.

Elles kan eg godt slutte meg til det som hr. Thyness antyda – og som fekk tilslutning frå hr. Korvald – at det kanskje kunne vere ønskjeleg om vi fekk denne saka enno ein gong til komiteen, før ho gjekk vidare til open behandling.

[82] Statsråd Fostervoll: Først vil jeg gjerne bare få understreke at jeg har gitt uttrykk for at det fra vårt synspunkt i Forsvarsdepartementet er betenkelig å bygge ut denne flyplassen der oppe.

Den militære situasjon har ikke endret seg til det bedre i dette området siden saken sist ble behandlet i dette forum. Man kan vel kanskje si at den sovjetiske styrkeutbygging og militære aktivitet i området har økt siden den gang.

Men selv om den militære, strategiske situasjon ikke er blitt noe bedre i den senere tid, har jo øst/vest-forholdene utviklet seg i positiv retning, noe som etter all sannsynlighet vil kunne få en modererende virkning på Sovjets holdning til et eventuelt norsk vedtak om å bygge en flyplass på Svalbard i norsk regi.

Så til det hr. Garbo spurte om i forbindelse med det tidligere sovjetiske forslag om at denne flyplassen eventuelt skulle bygges og fellesfinansieres ved et samarbeid mellom Norge og Sovjetsamveldet.

Det forslaget fra sovjetisk side er fremsatt under henvisning til sovjetiske, sikkerhetspolitiske interesser. Dette forslaget er jo, som nevnt av utenriksministeren, ikke akseptabelt ut fra Utenriksdepartementets syn – både på grunn av hensynet til norsk suverenitetsutøvelse på Svalbard – og på grunn av hensynet til den negative virkning en slik løsning ville kunne få i forholdet til Norges allierte og de øvrige traktatparter.

Dessuten må det også tas i betraktning at dersom Sovjet-Unionen deltar i byggingen av flyplassen, vil dette få konsekvenser for den senere kontroll med

bruken av flyplassen og dermed for utøving av norsk suverenitet også i den forbindelse.

Jeg kan gjerne, for å belyse dette, sitere fra en uttalelse fra forsvarsstaben om dette spørsmålet:

«Det er mulig at en norsk/sovjetisk fellesfinansiert flyplass utgjør det minimum av garanti som Sovjet ut fra et sikkerhetspolitisk synspunkt kan akseptere. Men ved en fellesfinansiering er det fare for at vi kan bli bragt i en uønsket forhandlingsposisjon som kan medføre fordeler av militær karakter for Sovjet-Unionen som vil være uakseptable for Norge. Det er videre overveiende sannsynlig at sovjetisk flyvirksomhet og sovjetiske baseinstallasjoner vil dominere en fellesfinansiert flyplass. En fellesfinansiert løsning vil kunne ha en negativ virkning i vest. Den sannsynlige sovjetiske dominans vil ytterligere forsterke denne negative virkning. Fellesfinansiering kan ikke bare være et skritt på vei mot den dominans som FST anser er Sovjet-Unionens fremtidige mål i de arktiske land og sjøområder, men kan også oppfattes av andre land som en norsk underhånds godkjenning av en slik utvikling.»

[83] Det er dette vi Forsvarsdepartementet i alt vesentlig har lagt til grunn for vårt syn i denne saken. Jeg vil derfor anbefale at når denne flyplassen blir vedtatt bygd, må det skje for utelukkende norske midler og – som vi også har nevnt – at Norge må ha full råderett over bruken av flyplassen, og at flyplassen får et høyt beredskap for ødeleggelse i en eventuell krisesituasjon.

Det siste punkt har vakt en viss oppmerksomhet. Men jeg går ut fra at man i denne forsamling er kjent med at en rekke av våre flyplasser i Norge – først og fremst sivile flyplasser – har nokså høyt beredskap for dette øyemed – et ødeleggelsesberedskap.

Gunnar Garbo: Jeg fikk ikke riktig svar på mitt spørsmål.

Jeg forstår Regjeringen slik at om vi bygger en plass, og russerne etterpå ber om å få bygge en liknende, kan vi vel vanskelig avslå det.

Vil vi være bedre stillet hvis *det* skjer, enn hvis vi bygger en flyplass i fellesskap med russerne?

Statsråd Fostervoll: Jeg vet ikke om jeg kan svare på det, men dette er et spørsmål som har relevans, og jeg må bare bruke min spådomskunst i denne situasjonen.

Jeg vil tro at dersom vi fra norsk side bygger en flyplass utelukkende for norske midler, med full norsk kontroll, så kan Sovjet nytte den flyplassen i den utstrekning som det er rimelig behov for det til sivilt formål. Hvis Sovjet – under påskudd av at vi har bygd en slik sivil flyplass, vil bygge sin egen flyplass der oppe, så er det klart nok at dette ikke vil kunne oppfattes av noen som noe annet enn en klar provokasjon. Da finnes det, i hvert fall etter min oppfatning, ikke tilstrekkelig sivilt forsvar for å bygge en egen sovjetisk flyplass. Det vil i tilfelle skje

utelukkende ut fra militære og strategiske hensyn, og på det grunnlag kunne man kanskje avvise en slik sovjetisk bygging.

Jeg vet ikke om utenriksministeren har et slikt syn, dette var nærmest mitt private syn, som jeg ikke har drøftet med utenriksministeren.

Halfdan Hegtun: Jeg vil si at hvis man følger tankerekken så langt som forsvarsministeren gjorde nå helt til slutt, er man allerede langt inne i en ny situasjon med fare for økt spenning i området. Og dette synes jeg også er nokså avgjørende etter å ha hørt på debatten her i dag.

Man må jo forutsette at både Forsvarsdepartementet og Utenriksdepartementet har forsøkt – og det tviler jeg ikke på at de har – å gjennomtenke meget grundig de forskjellige utviklingslinjer, de forskjellige trekk som kan komme til å følge etter hverandre fra de forskjellige makters side.

[84] Det er klart at når det gjelder dette sensitive og dette psykologisk betingede spill på grunn av Svalbard-traktatens noe diffuse og spesielle karakter, så beveger man seg vel her på to plan: For det første har man det mer fortrolige som skjer mellom maktene uten at offentligheten kjenner til det – og her er det da en realitet at det gjennom lange tider, forstår jeg, har vært norsk/sovjetiske følere og kontakter der oppe, som begge parter er kjent med og innforstått med. På et annet plan har man vel det som skjer i offentligheten, som kan ha visse virkninger i opinionen og ikke minst i vår egen befolkning: det synes jeg også er en viktig psykologisk side av det hele.

Det som jeg spør meg om – ikke minst i tilknytning til hr. Strays innlegg – er: Hvordan tenker man seg at utviklingslinjene vil bli hvis vi følger det opplegg som utenriksministeren har redegjort for her?

Om vårt vedtak tross alt, tross de indikasjoner man har, skulle føre til en viss surhet, til negative reaksjoner – russernes reaksjoner er ofte uberegnelige – og at russerne kanskje, mot all formodning her i dag, skulle velge å si: vi har stor virksomhet der oppe, vi må ha vår egen flyplass – så er det sagt her at vi da neppe har maktmidler til å hindre russerne hvis de skulle velge en slik linje. Så sier hr. Stray at hvis russerne skulle ønske å bygge sin egen flyplass, måtte vi fra norsk side kunne si at dette er norsk område, den plassen skal vi bygge for dem. Den skal bygges for norsk regning og stilles til russernes disposisjon. Jeg har lyst til å høre – for det har ikke vært nevnt – hvordan man fra Regjeringens side ser på et slikt spørsmål. Er det overhodet realistisk at vi kan si det? Og hvis vi antyder en slik løsning, og russerne sier nei, de vil bygge den likevel for egen regning, helt på egen hånd. – Hvordan vil vi da ha bragt oss i forhold til russerne der oppe? Jeg mener at vi sannsynligvis da vil ha bragt oss i en mindre gunstig stilling enn vi er i i dag tross alt. jeg har bare lyst til å spørre hvordan man fra Regjeringens side har tenkt seg dette.

Statsminister Bratteli: Jeg vil først si at konflikt mellom sivile og militære hensyn når det gjelder samferdsel ikke er noe nytt. Det gjelder ikke bare våre

flyplasser. De som arbeidet med mellomriksveiene, vil huske at den svenske overkommando ofte vendte tommelen ned.

Alle her er vel klar over at det å bygge ut det nett av flyplasser vi har gjort på Nordkalotten, om det ikke øker spenningen, så øker det i all fall en viss sikkerhetsmessig faregrense når det gjelder det nordlige Norge. Men den alminnelige erfaring er vel at hvis trafikkbehovet er sterkt begrunnet, er det tidsbergrenset hvor lenge slike militære betenkeligheter kan hindre gjennomføringen av sivile trafikkmessige tiltak. Og det er det jeg tror er i ferd [85] med å skje også her når det gjelder spørsmålet om flyplass på Svalbard.

Men det er visse ting en bør være omhyggelig med. Får jeg for det første si at den norske suverenitet akkurat nå av andre grunner er blitt et ømtåelig tema. Men det er lett å se at den norske suverenitet over Svalbard er av spesiell karakter. Det betyr etter min oppfatning ikke at den hviler på noe svakt grunnlag, og det skyldes heller ikke etter min oppfatning omfanget av norsk virksomhet på Svalbard. Hvilken rolle norsk virksomhet på Svalbard spiller for suvereniteten, skal jeg ikke ha uttalt noe sikkert om. Men jeg er helt sikker på at det er et annet forhold som er ganske annerledes avgjørende. Grunnlaget for norsk suverenitet over Svalbard er etter min oppfatning simpelthen at ingen av stormaktene vil se noen av de andre som suverenitetsinnehaver på Svalbard. Det er den maktpolitiske grunn for norsk suverenitet over Svalbard, og det har intet å gjøre med hvor vidt vi har 500 eller 1 500 mann i virksomhet der oppe.

Det dreier seg her om en lang rekke signatarmakter, det er 40 signatarmakter, bl.a. samtlige stormakter. Jeg har lyst til å spørre, hvis det er noen folkerettslærde her, om egentlig Sovjets forhold til suvereniteten på Svalbard kvalitetsmessig er av noen annen karakter enn de andres med det utgangspunkt at Sovjet driver en større økonomisk virksomhet på Svalbard enn de andre signatarmakter? Jeg tror det er helt andre forhold som har bestemt den ytterst særegne konstellasjon med Svalbard-traktaten. Skulle det skje noe som går på den løs, ville de øvrige signatarmakter melde seg uansett hvilken virksomhet det til hverdags drives der oppe.

Dette er min vurdering av grunnlaget for norsk suverenitet på Svalbard. Og ut fra det er det et par ting jeg legger stor vekt på i forbindelse med en flyplass. Jeg har alltid vært uhyre mistenksom overfor energiske norske interessegrupper, til dels med tvilsom forbindelse, som vil opptre på statens vegne som flyplassbyggere på Svalbard. Nå foreligger ikke det lenger. Det er vel klart at det er staten som skal bygge hvis det skal bygges flyplass på Svalbard. Men ut fra den betraktning må norsk suverenitet på Svalbard hvile på at ingen av stormaktene vil se andre der oppe som suverenitetsinnehaver. Jeg tror heller ikke vi skal overveie å bygge flyplass sammen med en signatarmakt, men vi skal bygge den alene.

Jeg kan vanskelig skjønne – men traktatekspert er jeg ikke – at denne rett til å drive økonomisk virksomhet på Svalbard går så langt at hvilken som helst makt med den begrunnelse at det å bygge flyplass er et ledd i ordinær sivil økonomisk virksomhet, kan bygge flyplass på Svalbard. Og like vanskelig har jeg for å skjønne at Sovjet ut fra rent folkerettslige grunner har noe privilegium i så henseende når det

gjelder Svalbard. Men det kunne formodentlig en traktatekspert uttale seg sikrere om.

En annen side av saken er, som hr. Hegtun var inne på, at det her har vært en dialog med russerne gjennom mange år, som det vil virke kunstig å bryte av på det nåværende tidspunkt når en skal gå inn på konkrete planer. Det som [86] er et poeng for oss, er å opptre i full åpenhet når det gjelder det vi eventuelt akter å gjøre. Og når det gjelder flyplassen, vil den saken måtte legges fram for Stortinget. Det vi drøfter her i dag, er det innledende spill forut for et forslag for Stortinget.

Formannen: Jeg har lyst til å komme med en liten bemerkning til det som statsministeren nettopp nå sa om Sovjet og de andre signatarmaktene ut fra sin vurdering av traktaten. Jeg vil her vise til de forhandlinger som fant sted mellom Sovjet og Norge like etter krigen, og hvor man fra norsk side gikk langt overfor russerne.

Jeg tror vi på bakgrunn av det som skjedde den gang, bør ta spesielt hensyn til russerne – ikke når det gjelder spørsmålet om flyplassen, men når det gjelder selve den formelle fremgangsmåten. Når man snakker med folk fra sovjetambassaden her i Oslo, kommer de gjerne inn på Svalbard, og de sier: Dersom dere vedtar å bygge en flyplass på Svalbard i norsk regi, er det veldig viktig hvordan denne saken behandles overfor de russiske myndighetene. – Jeg oppfatter det slik at de gjerne vil ha en slags underhåndsmeddelelse om dette før det legges fram i offentligheten. Det var bare denne bemerkning jeg hadde. Regjeringen har bedt om, og den har også fått råd.

Utenriksminister Cappelen: Jeg vil gjerne understreke – etter samtaler med forsvarsministeren – at det praktisk talt ikke er annet materiale å legge fram i denne saken. Det materialet Regjeringen har hatt til å vurdere disse ting, er det samme som meddelt her. Jeg vil videre gjøre oppmerksom på at tanken fra vår side i denne sammenheng er å sende opp teknikere for å foreta noen rent tekniske undersøkelser, målinger, visse undersøkelser av jordsmonnet og slike ting. Det må gjøres på sommertid, og hvis vi ikke kan ta standpunkt nå, vil det i realiteten si at vi utsetter hele saken ett år. Det vil jeg fraråde at man gjør.

Men jeg vil gjerne få lov til å understreke at når vi mener det er riktig å ta spesiell kontakt med Sovjet, skyldes det denne sakens forhistorie. Det er i virkeligheten fra offisielt norsk hold, fra daværende utenriksminister Lyng, for et år siden eller vel så det, sagt uttrykkelig at man vil gi Sovjet anledning til å bli kjent med hva vi vil gjøre når det gjelder den tekniske side av saken, hvor stor plassen skal være, hvilke fly den skal kunne ta imot, hvordan de tekniske innflyvningssikkerheter skal være, hvilke muligheter det vil være til å opprettholde stasjoner der osv. Russerne har stasjoner på andre flyplasser rundt om i verden hvor de har ruter.

Sovjet står i en særstilling, og Det norske Storting har for så vidt uttalt en gang i 1947 at man erkjenner at russerne også har spesielle næringsinteresser her. Det er bakgrunnen for at vi har funnet at det riktige og det eneste korrekte er å gi

russerne en orientering om hva vi akter å [87] gjøre, slik at de kan komme med sine synspunkter. Det som kan fremkomme her ut over det som er lagt fram, er i virkeligheten spekulasjoner – spekulasjoner over hva reaksjonen vil bli. For så vidt angår hensikten med å gjøre henvendelse til Moskva gjennom vår ambassadør, som kjenner denne saken, – han har også nylig vært på Svalbard – nevnes at han er enig i at det beste er å få reaksjoner fra Sovjets side. Det er mulig vi kan få en reaksjon der som gjør sitt til at Regjeringen må vurdere denne saken på nytt. Vi skal ikke se bort fra den muligheten. Vi må ikke binde oss på en slik måte at det blir konflikt ut av det.

Formannen: Bare et spørsmål til utenriksministeren: Det er av et par av representantene her foreslått å komme tilbake til denne saken før den kommer fram til offentligheten. Etter det utenriksministeren nå sa, kan det eventuelt bety at man må utsette den ett år. Er det mulig å få en reaksjon på det forslaget?

Utenriksminister Cappelen: Hvis vi nå gjør en henvendelse til Moskva, vil vi få en reaksjon derfra, og da vil det selvfølgelig kunne melde seg behov for Regjeringen for å drøfte denne sak på ny i denne komite – det er ennå ingen offentlig sak – før vi i tilfelle går videre med saken. Det er avhengig av hva reaksjonen blir. Men det er ikke vår hensikt å bringe denne saken fram som en helt sivil sak før den er klarert, – kan man si – utenrikspolitisk med Sovjet-Samveldet og for så vidt også med NATO. Men der har vi foretatt undersøkelser hos militære myndigheter og den amerikanske utenriksminister. Vi vil ikke der få noen negativ reaksjon. Den er i og for seg positiv allerede. Det er ikke mer å hente der.

Paul Thynnes: I det samme øyeblikk vi gjør en forestilling om dette i Moskva, har vi jo spilt ut et kort som ikke lar seg trekke inn igjen. Før vi spiller det ut, bør vi vel selv være aldeles tindrende klar over de forskjellige alternative muligheter som foreligger, de mulige reaksjoner vi kan bli stilt overfor og våre reaksjoner på dem igjen.

Jeg må si at jeg ikke riktig kan forstå at hensynet til at teknikere skal foreta landmåling på Svalbard om sommeren, kan være helt avgjørende her. Disse teknikere må vel kunne dra dit opp og måle alt det hjertet måtte begjære uten at det foreligger beslutning om å bygge flyplass.

Jeg må si helt åpent at det forhold at det ikke foreligger mer om denne sak enn det som er meddelt komiteen muntlig i dag, underbygger det ønske som er fremkommet om at vi skal få en grundig behandling før det treffes vedtak. Jeg vil understreke det spørsmål som forsvarskomiteens formann stilte – om hvordan man tenker seg driften av denne flyplassen, og hvilke restriksjoner som vil bli lagt på den. Jeg mener man må få en faglig vurdering av de flytekniske forhold. Så vidt meg bekjent flyr Sovjet non-stop-transporter Murmansk–Japan, og det kan tenkes at det her er sider som kan belyse den militære [88] betydning av flyplassen på Svalbard på en måte som vi ikke kan bedømme i dag.

Til slutt: Hvis Regjeringen anser dette for en presserende sak, inneholder jo Stortingets reglement bestemmelser om at denne komite kan møtes når som helst – selvfølgelig også utenfor sesjonene.

Kåre Willoch: Når det gjelder de betraktninger jeg la frem innledningsvis, er det skjedd en viss klargjøring etter ting som er sagt her.

For det første: Mulighetene for å tilfredsstillende samferdselsbehovet ved midler som ikke forutsetter bygging av flyplass: Jeg er klar over at det ikke er tilfredsstillende forhold nå. Men hva jeg ikke er klar over, er om det er utviklet flytyper eller transportmidler som vil kunne gjøre det mulig å dekke behovet ved midler som vi hittil ikke har brukt, eventuelt sjøflytyper, slik at man kan utvide sesongen og utnytte eksisterende vinterflyplasser. Det har jeg ingen oversikt over.

Når det gjelder sikkerhetspolitiske risikomomenter, er det ikke bare spørsmålet om overvåkingmuligheter jeg har tenkt på, men risikoen for at det skal komme installasjoner på Svalbard som i et gitt øyeblikk på et blunk kan gjøres om til militære installasjoner og fungere som sådanne. Dette spørsmål har klarligvis sammenheng med spørsmålet om hvor vidt bygging av norsk flyplass vil øke risikoen for at russerne bygger en egen. Norsk flyplass må vel kunne bygges på et slikt nivå at rask omlegging til militære formål vil være vanskelig. Hvis det bygges andre flyplasser, vil det være vanskelig å ha oversikt over hvordan de kan brukes. Men jeg må legge til at heller ikke dette punktet har jeg full oversikt over. Heller ikke har jeg oversikt over hvilken verdi slike installasjoner vil ha og kan bety for spenningen i området. Derfor synes jeg for så vidt at den militære vurdering kanskje kunne ha vært noe klarere, selv om jeg forstår at det er litt vanskelig å legge frem fullstendig klare militære vurderinger av denne art. Jeg går ut fra at Regjeringen overveier dette og – i den utstrekning det er mulig – prøver å få sakkyndige vurderinger av disse forhold.

Når jeg nevnte momentet om i hvilken grad en norsk flyplass vil øke risikoen for en russisk, bygger det på den tro at man har en slags barriere i Svalbard-traktaten mot bygging av flyplass i det hele så lenge flyplasser betraktes å være av militær interesse. Men hvis det bygges en norsk flyplass med åpenbar sivil motivering, har man derved slått igjennom barrieren ved at man fra norsk side har gått over til å betrakte flyplass som en ren ikke-militær affære. Det er med den begrunnelsen jeg tenker meg at man kanskje kunne risikere at bygging av en norsk flyplass øker risikoen for at russerne bygger sin egen. Jeg må innrømme at full oversikt over traktatbestemmelsene på dette punkt har jeg ikke, men jeg ble [89] noe uroet av utenriksministerens betraktninger om at hvis man bygger en norsk flyplass, øker sjansene for en russisk. Den situasjonen synes jeg er lite hyggelig – at man har en norsk flyplass og siden får en russisk, uten at man vet hva den russiske egentlig er for noe eller hvilken rolle den kan spille i en gitt situasjon.

Gunnar Garbo: Får jeg bare helt kort poengtere at tidspunktet for å reise denne saken tydeligvis er meget viktig. Det kan godt hende at det er det riktige tidspunkt å ta saken opp i Moskva, men da vil jeg gjerne understreke

utenriksministerens ord om at det åpenbart vil bli nødvendig å vurdere realiteten etter at man har fått reaksjon fra Moskva. Man vil stå i en helt annen situasjon hvis russerne godtar dette tiltaket fra norsk side og sier seg villige til å gjøre bruk av de fasiliteter som vi stiller til rådighet for dem, enn hvis vi må regne med stor sannsynlighet for at de vil reagere i neste omgang ved å bygge flyplass selv. Realitetsstandpunktet her må man ta i lys av en vurdering av hvilke konsekvenser dette vil få fra russisk side.

Kjell Magne Fredheim: Jeg føler trang til å reservere meg mot den uttalelsen hr. Thyness kom med. Han sa omtrent følgende: Selv om man ikke fatter vedtak her nå, kan man sende teknikere dit opp som kan foreta de målingene deres hjerte begjærer. – All den stund det fra offisielt norsk hold er blitt sagt at man vil holde russerne forhåndsorientert om dette, tror jeg faktisk at det er en noe farlig linje å slå inn på, for vi må vel regne med at i det øyeblikk vi har teknikere der oppe og setter i gang målinger, omtrent i samme øyeblikk vil russerne også få rede på det. Jeg er noe redd for at dette i sin tid vil kunne føre til en noe mer negativ reaksjon til hele prosjektet enn hva ellers vil kunne være tilfelle.

Statsråd Steen: Som det har gått fram av diskusjonen, er dette på det nåværende trinn i forhandlingsfasen ikke primært et samferdselsspørsmål, men jeg vil likevel knytte et par kommentarer til det hr. Willoch sa her om mulighetene for å tilfredsstille samferdselsbehovet ved hjelp av andre kommunikasjonsmidler. Det er jo blitt grundig vurdert både tidligere og nå. Men så vidt jeg forstår, finnes det ikke noen annen form for kommunikasjon som kan gi den regularitet og hyppighet i forbindelsen som det er ønske om, enn regulær flyforbindelse, som er avhengig av flyplass.

Jeg vil videre gi min tilslutning til det hr. Fredheim sa. Det som er vanskeligheten, er at i det øyeblikk vi setter i gang og foretar tekniske forundersøkelser – med det utstyr det vil kreve, er det observert. Dermed vil russerne anta at vi har satt i gang forberedelse til bygging av flyplass – uten at de på forhånd har fått en slik informasjon som det er antydning at de bør få.

[90] Formannen: Flere har ikke forlangt ordet. Jeg vil bare gjøre oppmerksom på at møtet av tekniske grunner må være slutt kl. 11, og da er det spørsmål om man i det hele tatt kan komme inn på saken om salg av kanonbåter til Venezuela.

Statsråd Kleppe: Den saken må behandles snartest mulig – f.eks. i morgen tidlig.

Formannen: Vi har fått anmodning fra Regjeringen om å innkalle til møte i den utvidede utenrikskomite fredag førstkommende etter møtet i Odelstinget, men før Stortingets avslutning. Jeg vet ikke hvor lang tid det vil ta, men formålet for det

møtet er å drøfte landbruksopplegget i forbindelse med forhandlingsmøtet i Brussel. Man kan eventuelt ta kanonbåt-saken da.

Statsråd Kleppe: Det er ikke mulig. Man må regne med at den andre saken kan ta den tid man har til rådighet.

Formannen: Det er da mulig å ta et møte etter Stortingets avslutning.

Statsråd Kleppe: Saken haster for den bedrift det dreier seg om.

Lars Korvald: Vi kan vel fortsette en stund til nå. Det har ennå ikke begynt i ringe til møtet i Stortinget.

Formannen: Det er vanskelig av tekniske grunner. Stenografene kan ikke være til stede lenger.

Kåre Willoch: Vi kan ikke la en ordre på 150 mill. kr. være avhengig av om vi har stenografer til stede eller ikke. Vi kan ikke la viktige spørsmål strande på det. Vi må sørge for at saken blir avklart. Det må i tilfelle være mulig å ha et møte i morgen kl. 8, hvis vi ikke på en eller annen måte kan fortsette her til møtet i Stortinget begynner.

Johan Østby: Jeg har til denne tid ikke deltatt i et møte i utenrikskomiteen uten at tingene er avgjort i hastverk. Jeg synes prinsipielt møtene må kunne begynne tidligere på dagen. I dag begynte det for så vidt relativt tidlig. Det må gå an å ta et møte som begynner ganske tidlig fredag og avvikle noe av dette.

Formannen: Komiteen må da enten ta et møte kl. 8 i morgen, eller sørge for å behandle både landbrukssaken og Venezuela-saken på møtet fredag.

[91] Kåre Willoch: Jeg forsto handelsministeren slik at det var ytterst vanskelig å vente til fredag. Kanskje er situasjonen slik at det å vente til fredag, kan innebære litt av en realitet i seg selv. Hvis det forholder seg slik, vil jeg sterkt gå inn for at vi holder et møte snarest mulig.

Hvis det ikke blir møte før fredag, vil jeg, etter som jeg ikke kan møte da, benytte denne anledning til å ha sagt at jeg støtter innvilgelse av lisens for leveranse til Venezuela – med en lang begrunnelse.

Formannen: Komiteen tar et møte kl. 8 i morgen.

Møtet hevet kl. 11.00.