KORTINFO FRA DNAK
2002 Den norske Atlanterhavskomité

Kystvaktens betydning og operative utfordringer i nordområdet

Av Kommandørkaptein Øystein K. Wemberg, sjef Kystvaktskvadron Nord

Reglene i havretten om økonomiske soner, og reglene om kontinentalsokkelen, betegner en utvidelse av Norges maritime rettigheter. Dette har ført til at Norges forvaltningsområde til havs er blant de største havområder i verden under en enkelt nasjons jurisdiksjon. Samtidig har utviklingen gitt Norge et stort ressurstilfang i form av fisk, olje og gass. Verdiene som knytter seg til våre maritime forvaltningsområder, er meget viktige for den velstand vi opplever i Norge i dag. Kystvakten er statens viktigste myndighetsutøver til havs utenfor territorialfarvannet i fredstid, og har derfor en meget betydningsfull rolle i det daglige for Norge som kyststat. I nordområdet er distansene store og utfordringene mange, noe jeg kort vil sette fokus på.

Kystvaktens oppgaver generelt

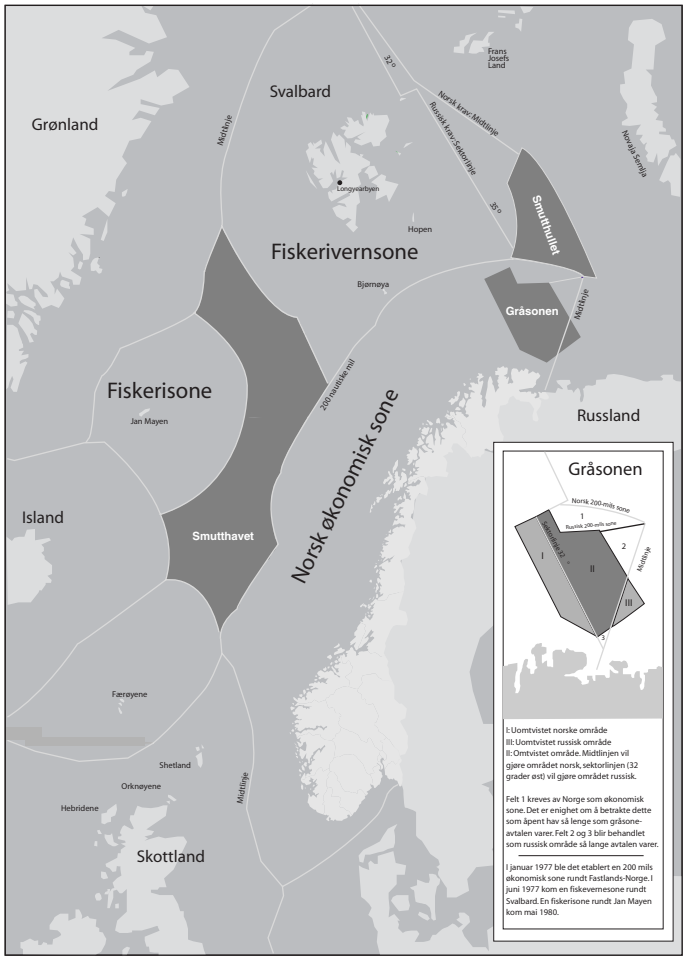
Kystvaktens oppgaver, ansvar og politimyndighet er regulert i egen lov, loven om Kystvakten. Loven er en fullmaktslov, og den er komplimentær og subsidiær. Kystvaktloven har et omfattende stedlig virkeområde, også ved Svalbard. Kystvaktens hovedoppgaver i.h.t. loven er: suverenitetshevdelse, fiskerioppsyn/fangstkontroll/ressurskontroll, tolloppsyn, miljøoppsyn, søk og redningsoperasjoner, kontroll med vitenskaplige undersøkelser, rapportering om og uskadeliggjøring av drivende gjenstander, bistand til Politiet og andre statsetater samt anløpskontroll. Kystvakten har sitt daglige virke og operasjonsområde på de to millioner kvadratkilometer hav som Norge som kyststat forvalter til havs.

Soner og grenser - utfordringer

Grensen mellom Norges og Russlands kontinentalsokkel og økonomiske soner i nord, er fortsatt uavklart. Det eksisterer derfor et omstridt grenseområde mellom de to nasjonene. Når det gjelder fiskeressurser i det omstridte området, er dette regulert gjennom den midlertidige bilaterale Gråsoneavtalen av 1978. Denne har blitt fornyet årlig, i påvente av en permanent løsning. At det omstridte området på sokkelen i øst også inneholder naturrikdommer i form av olje og gass, gjør ikke situasjonen enklere å løse mellom de to nasjonene.

Fiskevernsonen rundt Svalbard er norsk jurisdiksjonsområde, og det er norsk fiskerilovgivning og kyststatsjurisdiksjon som gjelder i området. Imidlertid har de fleste nasjoner, inkludert Russland, ikke anerkjent det norske rettsfundament for opprettelsen av sonen. Det er Kystvakten som ivaretar norsk myndighetsutøvelse i det daglige i området, og norsk fiskerilovgivning og Kystvaktens

KV Svalbard vil øke sikkerheten og gi bedre muligheter til å kontrollere virksomheten i Barentshavet. Foto: Langsten AS.



myndighetsutøvelse aksepteres og følges i all hovedsak av utenlandske fartøyer.

I områder utenfor noen kyststaters jurisdiksjonsområder, finner vi internasjonale havområder. Her gjelder ikke kyststatenes nasjonale jurisdiksjon. Av kjente havområder i vårt nære maritime interesseområde, finner vi både Smutthullet og Smutthavet. Spesielt Smutthullet er kjent fra 90-tallet, og fiskerikonflikten med Island. I 1999 ble det imidlertid satt i kraft et internasjonalt kontrollregime på det åpne hav, innenfor den nordøst atlantiske fiskerikommisjonens ansvarsområde. Dette er første viktige skritt i riktig retning for å få kontroll med det uregulerte fisket på slike havområder, og både Smutthullet og Smutthavet er inkludert i det nye kontrollregimet. Sett fra et Kystvaktfaglig ståsted, har vi etter at det nye regimet trådte i kraft, få problemer sammenlignet med tidligere.

Ressurskontroll i Barentshavet

Kystvakten er primærmyndighet innen ressurskontroll til havs. Barentshavet er et av de mest rike og viktige oppvekstfelt for fisk i verden, og av veldig stor betydning for Norge som kyststat. Dette er vårt spisskammers og vårt arvesølv. De siste år har det imidlertid vært mye småfallen torsk i Barentshavet, og situasjonen betegnes som bekymringsfull fra flere hold, ikke minst fra havforskerne. Presset på de levende ressurser i havet er økende, og mer effektive fangstredskaper tas stadig i bruk. Vern av ungfisk står derfor i fokus for Kystvakten, og vi bruker betydelige med krefter og innsats innen ressurskontroll i det daglige. Kystvakten vektlegger å være tilstede der hvor konsentrasjonene av fiskefartøyer er størst, og dermed også uttaket fra havet er størst. Det å være tilstede på havet for å observere hva som tas opp, og på hvilken måte, er av vesentlig verdi. Men, fiskefeltene er mange og distansene store. Det er derfor en stor utfordring for Kystvakten å produsere nok tilstedeværelse til havs, i lys av behovet for god ressurskontroll. Store havområder kan videre være stengt over lang tid i Barentshavet for å verne ungfisken, og Kystvakten har intensivert sin kontrollvirksomhet. Kontroll med stengte felt, undermåls fisk, bifangst, redskap og dumping er derfor spesielt vektlagt av oss. Det faktum at det i nordområdet også foregår mye omlasting til havs, krever mye ressurser innen maritim overvåkning og tilstedeværelse fra Kystvaktens side. Uttaket av fisk i nordområdet er veldig stort, og over lange perioder kan det være over 200 store trålere og autoline fartøyer som er aktive, og med et veldig stort fangstpotensiale samlet sett.

Sjøsikkerhet, sjøredning og kystberedskap

Sjøsikkerhet og beredskap langs kysten er et annet viktig forhold som Kystvakten vektlegger. For å kunne ha en effektiv kystberedskap, er god maritim overvåkning en helt sentral forutsetning, og også på dette området bidrar Kystvakten i det daglige gjennom sin tilstedeværelse. Det er stor forskjell på om en større skipsulykke inntreffer i sør eller i nord. I Nordsjøbassenget er det store sivile ressurser tilknyttet oljevirksomheten tilgjengelig, både i form av fartøyer og ikke minst helikopter løftekapasitet. Beredskapen er også bedre i Sør-Norge, gjennom flere depoter. I nord derimot, er Norge helt avhengig av Kystvaktens beredskap og tilstedeværelse, redningsskøytene og SFTs oljevern-fartøyer. Flere av Kystvaktens fartøyer er utstyrt med oljevernutstyr av SFT, og kurset til å være aksjonsressurser innen oljevernberedskapen. Av sleperessurser er det lite i landsdelen utover det nevnte, og helikopter løftekapasitet er begrenset, sammenlignet med Sør-Norge. I lys av påtenkt norsk oljeutvinning i Barentshavet på sikt, russisk utvinning og utskipning fra det nordvestlige Russland, og mulig frakt av atomavfall på kjøl, ser jeg klare og nye utfordringer for Kystvakten på sikt. Større fartøyer og farligere last enn i dag, og som vil trafikkere gjennom våre fiskerike områder i nord, er en ny dimensjon for oss. Dette stiller klare krav til Kystvakten om å ha kapable aksjonsressurser i form av fartøyer og helikoptre, men ikke minst er det en stor utfordring på kompetansesiden. En utvidelse av den norske territorialgrensen fra 4 til 12 nm, og opprettelse av separasjonssoner langs kysten, er derfor klart ønskelig. Dette vil kunne gi oss en bedre kontroll ved at vi får skipstrafikken noe lenger ut fra kysten enn i dag, og det vil gi oss noe mer aksjonstid når ulykken eller problemene inntreffer.

Utfordringene rundt Svalbard er et kapittel for seg i denne sammenheng. Vi har periodevis stor fiskeriaktivitet i de nordlige farvann, det er øket utseiling med kull fra Svea gruva, og vi ser bildet av øket skipstrafikk på sommertid og spesielt fra turist- og cruisefartøyer rundt Svalbard. I nordområdet er distansene store, og det tar lang tid å få frem de nødvendige aksjonsressurser når ulykken først inntreffer. I tillegg er de klimatiske forholdene meget krevende. Kystvakten vektlegger derfor tilstedeværelse i Svalbardsonen med et helikopterbærende fartøy, også av hensyn til beredskap for sjøredning. Grunnstøtingen av det tyske cruisefartøyet Hanseatic nord av Svalbard på 80 grader nord i 1997, er derfor en ulykke som vi må ha friskt i minne m.h.t. hva som kan inntreffe i fremtiden.

Kystvaktens utenriks- og sikkerhetspolitiske rolle

De sikkerhetspolitiske aspektene ved Kystvakten kommer til uttrykk gjennom de oppgaver den er ment å løse. Innenfor territorialfarvannet er suverenitetshevdelse en viktig oppgave. Kystvaktens utenriks- og sikkerhetspolitiske rolle må også ses i sammenheng med det faktum at nordområdene fremdeles er sensitive og geostrategisk viktige, både for Norge og Russland. Det er videre et faktum at de naturrikdommer som Norge forvalter i sine ansvarsområder, er Norge og andre nasjoner helt avhengige av på flere områder (olje, fisk og gass spesielt). Norge opprettet en Kystvakt i 1977 som en følge av opprettelsen av den økonomiske sonen, og fordi Norge trengte et sjømobilt kontrollapparat som skulle hevde norske suverene rettigheter i norske forvaltningsområder til havs. Behovet for en Kystvakt har derfor ikke blitt svekket med årene siden opprettelsen, og heller ikke i lys av en ny sikkerhetspolitisk situasjon siste 10 år. Snarere tvert i mot. Ser vi Norges sikkerhetspolitiske utfordringer i kontekst av det utvidede sikkerhetsbegrepet, hvor miljø, ressurstilgang, terrorisme osv kan trekkes inn, er det ingen tvil om dette. Hendelsene 11. september 2001 er en ny dimensjon i dette bildet, og taler for seg.

KV Svalbard og nye helikoptre

KV Svalbard er Kystvaktens nyeste tilskudd

B-Blad
Den norske Atlanterhavskomité
Fr. Nansens pl. 6
0160 Oslo

innen fartøyer, og det ble overtatt 15. desember 2001. Det er Kystvaktens fjerde helikopterbærende fartøy, og har en rekke til dels formidable kapasiteter bygget inn i ett og samme skrog. Det er helikopterbærende, er en havgående isbryter, har slepekraft til å ta 100 000 tonn store fartøyer på slep og har ABC kapasitet til å «stenge» ned ventilasjonen for å operere i et atomforurenset område over tid. Slike kapasiteter har Kystvakten og Sjøforsvaret savnet. Fartøyet vil få stor nasjonal verdi, og det vil bli et symbol på vår nasjons maritime rolle og posisjon i arktiske områder.

Regjeringen har også besluttet å anskaffe 14 nye NH-90 helikoptre som blir faset inn i Forsvaret fra 2005. Åtte av disse skal til Kystvakten for å erstatte dagens Lynx, og seks skal til de nye fregattene. NH-90 vil representere en helt ny tid for Kystvakten i fremtiden. Det vil øke vår totale kapasitet og effektivitet i betydelig grad, og det vil styrke den generelle redningsberedskapen i nordområdet.

Avslutning

Norske forvaltningsområder til havs har fått en ny og økt sikkerhetspolitisk betydning gjennom årenes løp, og jeg har kort belyst Kystvaktens betydning i nordområdet for Norge som maritim nasjon i denne kontekst. Videre har jeg belyst Kystvaktens viktigste operative utfordringer i nord, blant annet i form av behovet for å ivareta en bærekraftig utvikling m.h.t. de levende ressurser til havs, uavklarte sjøgrenser med Russland, midlertidig Gråsoneavtale, status for fiskervernsonen rundt Svalbard samt sjøsikkerhet og kystberedskap. Sistnevnte har aktualitet på generelt grunnlag, men spesielt i lys av fremtidig oljeutvinning på norsk og russisk sokkel i nordområdet samt mulig frakt av atomavfall på kjøl langs norskekysten.

Norge er en maritim nasjon med klare rettigheter og forpliktelser innen sine jurisdiksjonsområder til havs. Norge må derfor evne å ivareta dette på en god måte til enhver tid, og trenger en profesjonell, kompetent og alltid tilstedeværende Kystvakt som er en naturlig del av det daglige maritime bildet. Kystvakten er Statens viktigste myndighetsutøver utenfor territorialfarvannet i fredstid, og skal vise det norske flagget og demonstrere både norsk vilje og evne. Kystvaktens betydning er etter min mening derfor klart økende, og utfordringene i nordområdet er mange og komplekse.

KV Svalbard. Foto: Langsten AS.

Om Kort-Info fra DNAK

I denne publikasjonsserien utgir DNAK tekster for å fange opp aktuelle temaer i en kortfattet form. Hovedvekten av temaene vil ligge på forsvars- og utenrikspolitikk i det atlantiske området. Serien ble startet juni 2001.

Redaktør: Kjetil Sørli
ISSN-nummer: 1502-6361

DEN NORSKE ATLANTERHAVS KOMITE
THE NORWEGIAN ATLANTIC COMMITTEE

Trykket av Hegland Trykkeri AS, Flekkefjord