



# Kystberedskapen



## Bakgrunn

**S**om en del av Forsvarets støtte til det sivile samfunn, har Forsvaret lenge vært en viktig bidragsyter innenfor kystberedskapen. Ulykkene med «Green Ålesund» og «John R.» aktualiserte spørsmålet om hvordan kystberedskapen er organisert og hvordan sikkerheten langs kysten bør ivaretas. På denne bakgrunn la regjeringen 27. juni 2001 fram sin handlingsplan for økt sikkerhet og beredskap langs kysten. Et viktig formål med handlingsplanen er å sørge for en bedre samordning av virksomheten til de ulike statlige aktørene som har ansvaret for å ivareta sikkerheten langs norskekysten.



Forsvarsdepartementet ønsker med dette å presentere Forsvarets bidrag til en effektiv kystberedskap.

vendig for aksjonsledelsen at ansvarsforhold og tilgjengelige ressurser er avklart allerede i startfasen av aksjonen. De overordnede beredskapsplanene må derfor romme en fleksibilitet som forutsetter det uforutsette.



## Primære myndigheter i kystberedskapen :

I dag er flere aktører involvert i kystberedskapen. De primære myndighetene innenfor overvåkingen av skipstrafikken, forebyggende virksomhet og aksjonering/krisehåndtering i forbindelse med ulykker er Fiskeridepartementet, Miljøverndepartementet og Nærings- og handelsdepartementet. I tillegg har Justisdepartementet et spesielt ansvar i forbindelse med redningsberedskapen. Sjøfartsdirektoratet og Statens forurensningstilsyns rolle i kystberedskapen er i utgangspunktet av overvåkende og rådgivende karakter. Begge etater kan imidlertid pålegge den aktør som forurenser å treffe nødvendige tiltak. Kystverket er en viktig aktør for ivaretagelse av beredskapen langs kysten, fordi Kystverket er ansvarlig for sikkerheten og framkommeligheten i farleder, kystfarvann og havner. Når det gjelder håndteringen av strålings- og atomulykker som også innebærer redningsaksjoner, deltar følgende aktører: Hovedrednings-sentralene, lokale redningssentraler, Kriseutvalget ved atomulykker, Statens Strålevern og fylkesmennene.

## Forsvarets rolle i kystberedskapen

Forsvaret har ingen primærmyndighet i forbindelse med kystberedskapen, men bruker betydelige ressurser til overvåking av våre store havområder. Tilstedeværelsen med fartøyer fra Sjøforsvaret spiller en viktig rolle i denne sammenhengen. Luftforsvarets maritime patruljefly, helikoptre stasjonert på kystvaktfarøyer og innleide fly for Kystvakten bidrar ytterligere til å gi en oversikt over aktivitetene i våre havområder.

I tillegg benytter Forsvaret en rekke andre ressurser i overvåkingen av

sjøterritoriet og de områder hvor Norge har suverene rettigheter. Et av de mest effektive virkemidlene er Forsvarets to kystradarkjeder, en i nord og en i sør. Radardekningen i nord er god, mens radarkjeden i sør er moden for modernisering. Felles for begge radarkjedene er at de dekker de ytre kystfarvann, fra grunnlinjen og ut til deler av norsk økonomisk sone (NØS).

Dekningen i indre kystfarvann er i praksis så begrenset at den ikke vil kunne benyttes til trafikkovervåking. I skipsfartssammenheng refereres trafikkovervåking



Norges ansvarsområde

Norge har en langstrakt kyst og råderett over store havområder med et mangfold av maritime ressurser. I størrelse utgjør disse havområdene 7 ganger fastlands-Norge. I tillegg til å ha stor sikkerhetspolitisk betydning, er den maritime aktiviteten en hjørnestein for Norges totale verdiskapning.

Områdene er imidlertid også sårbare, og utnyttelsen av dem må forvaltes og beskyttes. Å høste av havets rikdommer fordrer en forsvarlig forvaltning, økonomisk, økologisk, sikkerhetsmessig og ikke minst i sammenheng med generell ferdsel på sjøen. En del av dette forvaltningsarbeidet håndteres i dag gjennom kystberedskapen. Med kystberedskap menes de planer, rutiner og ressurser som danner den beredskaps- og sikkerhetsmessige rammen rundt aktiviteten på kysten og i våre havområder. En effektiv kystberedskap er avhengig av gode planer for koordinering og ansvarsdeling mellom ulike operative ledd og myndighetsinstanser. Det må også settes av nok ressurser til å kunne løse et bredt spekter av mulige hendelser på sjøen. Hvis en krise eller ulykke oppstår, er det nød-

## Norsk økonomisk sone

Med virkning fra 1. januar 1977 opprettet Norge en økonomisk sone på 200 nautiske mil rundt det norske fastlandet. Rettsordningen for den økonomiske sone er nedfelt i FNs havrettskonvensjon av 10. desember 1982, artikkel 56.

En stadig større og mer effektiv norsk fiskeindustri la et større press på fiskebestanden i farvannene rundt norskekysten. Med loven ble det innført forbud mot utenlandsk fiske og fangst i sonen, med mindre dette er hjemlet i avtaler med andre stater.

I den økonomiske sonen har ikke kyststaten full suverenitet. Derimot har kyststaten suverene rettigheter over naturressursene både i havet og på havbunnen. Dette innebærer at kyststaten har eksklusiv rett til å undersøke, utnytte, bevare og forvalte for eksempel olje og gass samt fiskeressursene.

## Anløpsforskriften

Den fremmede sivile skipsfarten reguleres av forskrift om fremmede ikke-militære fartøyers anløp av, og ferdsel i norsk territorialfarvann under fredsforhold av 23. desember 1994 (Anløpsforskriften). Reglene trådte i kraft 1. mai 1995.



oftest til den aktivitet og de tjenester som Kystverkets trafikksentraler har ansvar for. Disse er etablert i områder langs kysten med stor trafikk.

Forsvaret har også oppgaver i forbindelse med maritim overvåking, men i hovedsak omfatter dette å holde oversikt over aktivitet utenfor grunnlinjen for å ivareta en tilfredsstillende suverenitetshevdelse og myndighetsutøvelse. Forsvarets mest kjente bidrag på dette feltet er Kystvaktens enheter.

Forsvaret står også for en mer passiv overvåking av kysten gjennom Forsvarets kystovervåkingssystem - COSS (Costal Operations and Surveillance System). COSS ble etablert i 1995 for å bidra til en effektiv håndhevelse av anløpsforskriften.

COSS brukes for å ivareta Forsvarets kontroll av den fremmede ikke-militære skipsfarten. En beredskapsdatabase er knyttet til COSS. Databasen gir oversikt over statlige og sivile ressurser som kan brukes i en bergingsaksjon, herunder hvor ressursen rent geografisk befinner seg og hvilken type redningsaksjon den kan brukes til. En ressurs kan være alt fra en gitt type fartøy til for eksempel spesialutstyr om bord på selve fartøyet. Opplysningene i databasen sikrer bedre utnyttelse av ressursene.

Opplysningene i COSS er både av statisk og dynamisk karakter. Den statiske informasjonen forteller først og fremst hvilket materiell og utstyr det enkelte skip bærer med seg samt opplysninger om ulike landbaserte ressurser. Oppstår det forandringer i disse ressursene er det eier som plikter å melde fra til Forsvaret om dette. Den dynamiske informasjonen består i hovedsak av de sjøgående ressursenes seilingsprogram og tilgjengelighet.

## Kystberedskap og aksjonsledelse

I 1992 ble et interdepartementalt utvalg opprettet; Kystforvaltningsutvalget. Utvalgets mandat var å utrede statens totale ressursbehov og ressursbruk langs kysten. Utvalget skulle også foreslå tiltak for best mulig utnyttelse av statens samlede ressurser på dette området. På bakgrunn av Kystforvaltningsutvalgets innstilling fra 1993, ble St. prp. nr. 51 (1994-95) fremmet, der det ble foreslått å etablere en organisasjon for kystberedskap og aksjonsledelse. Organisasjonen skulle ligge under Forsvarets ansvarsområde fordi Forsvarets overvåkingsressurser, ledelsesapparat, fartøyer, fly og helikoptre representerer en kontinuerlig tilstedeværelse, og i mange tilfeller vil være den best tilgjengelige innsatsressursen. I 1995 fikk forsvarssjefen i oppdrag å opprette denne organisasjonen, som fikk navnet KYBAL - organisasjon for kystberedskap og aksjonsledelse.

## Kystberedskapsplanen

Kystberedskapsplanen representerer det overliggende rammeverket for forsvarskommandoenes kystberedskapsorganisasjon (KYBAL). Planen ivaretar de juridiske og formelle sidene ved Forsvarets engasjement i

## FNs havrettskomisjon og inngrepskonvensjonen

*FNs havrettskonvensjon av 10. desember 1982* trådte i kraft 16. november 1994. Konvensjonen inneholder bestemmelser som regulerer aspekter ved bruken av havområdene og deres ressurser. *Inngrepskonvensjonen av 29. november 1969*, om inngrep på det frie hav i tilfelle av oljeforurensningsulykker, gir kyststaten etter nærmere bestemte vilkår rett til å treffe nødvendige tiltak til vern av kysten. Konvensjonen har som formål å gi statene adgang til å treffe tiltak utenfor statenes territorialgrense overfor skip under fremmed flagg, for å forebygge forurensning som følge av sjøulykker.



KYBAL er spesiell i den forstand at Forsvaret skal kunne utøve aksjonsledelse i situasjoner som normalt faller inn under andre fagetaters ansvarsområde. Etableringen av KYBAL har som hensikt å effektivisere den offentlige beredskapen i kystsonen, ved å forhindre at det oppstår diskusjoner om aksjonsansvaret i nødretts-

kystberedskapen. Dens geografiske virkeområde er norsk sjøterritorium, Norges Økonomiske Sone (NØS), sjøterritoriet rundt Svalbard, Fiskevernsonen rundt Svalbard og Fiskerisonen rundt Jan Mayen. Hvis det oppstår en situasjon som kan true Norges kystlinje eller interesser, kan planens virkeområde også gjelde utenfor NØS i de områder hvor NØS ikke grenser mot andre lands grenser eller territorialfarvann. Dette er i tråd med både Havrettskonvensjonen og Inngrepskonvensjonen.



situasjoner hvor etatsansvaret ikke er definert eller er uklart. Gjennom KYBAL skal den nåværende forsvarskommando Nord-Norge (FKN) og forsvarskommando Sør-Norge (FKS) iverksette og lede aksjonene.

Prinsipielt skal aksjonsledelsen være et supplement til beredskapen hos den ansvarlige fagetat, slik at fagetaten overtar ansvaret når den er rede til det. Ved for eksempel forurensninger ved skipsuhell, vil Statens forurensningstilsyn eller Sjøfartsdirektoratet overta aksjonsansvaret når deres beredskapsorganisasjon er opprettet. Under resten av aksjonen vil Forsvaret bistå ansvarlig fagetat.

Det er viktig å merke seg at KYBAL kommer i tillegg til, og ikke som en erstatning for, andre etaters beredskapsorganisasjoner. KYBAL fritar altså ikke fagansvarlige etater fra å iverksette nødvendige tiltak når det har oppstått en situasjon som tilsier at de bør handle.

## Kystvakten

Kystvakten er den mest synlige og beredskapsmessig mest tilgjengelige bistandsressursen i gjennomføringen av KYBAL. Kystvakten består av en havgående del, Indre kystvakt og Bruksvakten. Tredelingen er oppstått som følge av en naturlig fordeling av arbeidsoppgavene. Arbeidsfordelingen betyr at kystvaktelementene har ulik materiell- og personellutrustning, noe som i sin tur er styrende for hvilke oppgaver Kystvakten skal utføre. Strukturen er imidlertid fleksibel; ressurser kan overføres fra et kystvaktelement til et annet.

### Kystvaktens oppgaver

Kystvaktens oppgaver omfatter blant annet suverenitetshevdelse, myndighetsutøvelse særlig knyttet til ressursforvaltning, miljøoppsyn og rednings-

### Omstillingen av Forsvaret

Forsvaret er i dag organisert med to forsvarskommandoer. Dette er forsvarskommando Nord-Norge med sete på Reitan utenfor Bodø og forsvarskommando Sør-Norge ved Jättå i Stavanger. Disse to forsvarskommandoene har den operative ledelse over virksomheten i sin landsdel.

I forbindelse med omstillingen av Forsvaret vil disse to forsvarskommandoene legges ned. Det vil i stedet opprettes et nasjonalt fellesoperativt hovedkvarter på Jättå og to landsdelskommandoer, landsdelskommando Nord (LDKN) på Reitan og landsdelskommando Sør (LDKS) i Trondheim.

Regjeringen har i St. prp nr. 45 (2000-2001) gått inn for at den framtidige Landsdelskommando Nord (LDKN) på Reitan i Bodø skal være en nasjonal krisestyringskommando for nordområdene, som skal være bemannet og utrustet for tett samarbeid med aktuelle sivile etater. Særlig gjelder dette innenfor kystberedskap- og aksjonsledelse (KYBAL), samt i redningssammenheng.

### Kystvakten og Schengen-avtalen

Hovedansvaret for Schengen-avtalen som trådte i kraft 25. mars 2000 ligger hos Justisdepartementet og politiet. Forsvaret har likevel fått utvidede oppgaver som følge av Schengen-samarbeidet. Blant annet gir Forsvaret bistand til politiet i forbindelse med sjøgrensekontrollen. Sjøgrensekontrollen består av flere faste grenseovergangssteder langs kysten. Mellom de faste grenseovergangsstedene gjennomfører Kystvakten et mobilt grenseoppsyn. Det er først og fremst indre kystvakt som bidrar i denne sammenheng. I tillegg gir Forsvaret støtte via sine systemer for elektronisk overvåking av kysten.

beredskap samt bistand til statlige etater og det sivile samfunn. Som følge av Schengen-samarbeidet er Kystvakten blitt pålagt nye oppgaver.

Kystvaktens oppgaver er definert i Kystvaktloven. Det vil først og fremst være de havgående kystvaktfartøyene som har de kapasiteter



*mulig skje etter anmodning fra forurensningsmyndigheten. Kystvakten har i denne sammenheng samme myndighet som forurensningsmyndigheten til å foreta undersøkelser, gi pålegg og iverksette kontroll og tvangstiltak. Kystvakten utfører oppdrag på vegne av forurensningsmyndigheten under deres faglige ansvar og ledelse. Kystvakten er imidlertid gitt fullmakt til å iverksette tiltak på egen hånd hvis situasjonen krever det og det ikke er tid til å innhente forhåndsinstruksjoner fra angjeldende myndighet.*

## Samarbeid med sivile etater

I kystberedskapssammenheng har Forsvaret blant annet inngått avtaler med følgende etater:

- Avtale vedr. oljevern/akutt forurensning med Statens forurensningstilsyn.
- Avtale vedr. miljøvern/miljøovervåking med Direktoratet for naturforvaltning/fylkesmennenes miljøvernnavdeling
- Avtale med Sjøfartsdirektoratet vedrørende overvåking og informasjon om skipstrafikken langs norskekysten.
- Avtale med myndighetene i Murmansk om forhåndsinformasjon om slep langs norskekysten.
- Avtale med Kystverket angående situasjoner som kan true sikkerheten for ferdsele på kysten og tiltak for å gjenopprette denne.

som er påkrevet for å gjennomføre en KYBAL-aksjon. Ressursene fra den indre kystvakten og bruksvakten utgjør likevel et viktig supplement til assistansen fra den ytre kystvakten. Innenfor søk- og redningsoperasjoner har Indre Kystvakt spilt en viktig rolle. Dessuten har Indre Kystvakt bidratt til overvåking av skipstrafikken langs kysten. Dette gjelder ikke minst med tanke på å avdekke ulovlig utslipp fra skip og observere og bistå ved forurensning.

## Kystvaktloven:

*Kystvaktloven ble vedtatt av Stortinget i 1997, og trådte i kraft 5. november 1999. For å øke statens beredskapsvevne gir kystvaktloven Kystvakten myndighet til å føre kontroll med bestemmelser som er gitt i medhold av lover underlagt andre offentlige etater. I kystvaktloven gis Kystvakten blant annet myndighet til å føre kontroll med at bestemmelser gitt i medhold av sjødyktighetsloven og forurensningsloven blir overholdt. Kontrollvirksomheten skal så langt som*

## Avslutning

Utfordringene knyttet til forvaltningen av Norges store havområder vil sannsynligvis øke i årene framover. Ved hjelp av planene om å utvikle en transportrute, «Den nordlige maritime korridor», ønsker man å legge forholdene bedre til rette for økt sjøtransport til og fra Nordvest-Russland. Sammen med en forventet økning i petroleumsaktiviteten i nordområdene, vil dette bidra til økt skipstrafikk langs norskekysten. Økt skipstrafikk vil medføre nye utfordringer for kystberedskapen. Videre kan planene om å transportere atomavfall sjøveien fra utlandet til behandlingsanlegg i Russland representere en trussel mot Norges langstrakte kyst. Dette betyr at Forsvaret også i framtiden ønsker å bidra med ressurser til å trygge sikkerheten og beredskapen langs kysten.

## Redningsoperasjonen rundt forliset av «John R.»



1255 Telefon fra HRS. Et fartøy har grunnstøtt i området 70 12N - 018 37E.

1256 Kontaktet KV Lofothav. De kan være ved havaristen om 2 timer 15 minutter. Fartøyet ble beordret av SJØOPS til assistanse.

1305 Kontaktet av TV2. Ga dem tilgjengelig informasjon.

1415 Melding fra HRS: Havaristen tar inn vann i alle seksjoner. Mannskapet vil bli evakuert så snart helikopter kommer fram.

1420 KV Norvakt rapporterer at de vil være framme 2230.

1429 KV Tromsø skramblet.

1440 Luftforsvarets Sea King fra Banak flystasjon og sivilt helikopter fra Hammerfest på åstedet ved havaristen.

1445 Statens forurensningstilsyn (SFT) informert om situasjonen.

1500 Rapport fra HRS, 12 personer tatt opp med helikopter.

1515 KV Tromsø klar til å gå ved midnatt.

1515 KV Lofothav fremme ved havaristen. Vær: Nordvestlig vind i byger opptil liten kuling, sjø opptil 1 meter. Snøbyger.

1535 KV Stålbass går mot havaristen. Har oljevernustyr.

1605 SJØOPS ber havnevakta i Tromsø gjøre klar oljevernustyr slik at en av båtene uten dette utstyret kan hente.

1615 Kontaktet Kystverket. Oppdaterte dem om situasjonen.

1650 KV Norvakt omdirigert til Tromsø. Skal ta om bord oljevernustyr og eventuelt personell fra havaristen.

2025 Kontakt med Statens Forurensningstilsyn (SFT) og Sjøfartsdirektoratet. SFT bekrefter at de overtar ledelsen av operasjonen.

Tidlig ettermiddag den 25. desember 2000 mottar Sjøoperasjonssenteret (SJØOPS) ved FKN utenfor Bodø en melding fra Hovedredningssentralen i Nord-Norge (HRS) om en grunnstøting. På denne siden vises et utdrag fra hendelsesloggen i SJØOPS. Utdraget er fra ulykkens første døgn, 25. desember, som er et godt eksempel på hvordan ulike instanser blir involvert ved en slik hendelse. Det forliste fartøyet het: «John R.»

### «John R.»: Fasene i operasjonen

**25. desember klokken 1600-2248:**  
Redning. HRS i Nord-Norge leder operasjonen.

**25. desember klokken 1600-2025:**  
KYBAL - SJØOPS leder operasjonen etter avtale med SFT og Sjøfartsdirektoratet.

**25. desember klokken 2025 til 30. desember klokken 0800:**  
Lensing og forurensningsberedskap. SFT og Sjøfartsdirektoratet leder operasjonen.

**Fra 30. desember klokken 0800:**  
Berging.

# Kystberedskapen

Utgitt september 2001 av

## **Forsvarsdepartementet**

Myntgt. 1, Postboks 8126 Dep., 0032 Oslo

Telefon: 23 09 80 00 Telefaks: 23 09 23 02  
[www.forsvarsdepartementet.no](http://www.forsvarsdepartementet.no)

Trykk: Kongsberg trykk as  
Opplag: 3000  
Design: Resonans as  
Foto: FRM

ISBN 82-7924-031-4