



Andreas Østhagen

Nye utfordringer i nord Kystvakten i nordområdene

INSTITUTT FOR FORSVARSSTUDIER OG IFS INSIGHTS

Institutt for forsvarsstudier (IFS) er en del av Forsvares høyskole (FHS). Som faglig uavhengig høyskole utøver FHS sin virksomhet i overensstemmelse med anerkjente vitenskapelige, pedagogiske og etiske prinsipper (jf. Lov om universiteter og høyskoler § 1-5).

DIREKTØR: Professor Sven G. Holtsmark

IFS Insights er et fleksibelt forum for artikler, kommentarer og papere innenfor Institutt for forsvarsstudiers arbeidsområder. Synspunktene som kommer til uttrykk i IFS Insights, står for forfatterens regning. Hel eller delvis gjengivelse av innholdet kan bare skje med forfatterens samtykke.

REDAKTØR: Anna Therese Klingstedt

THE NORWEGIAN INSTITUTE FOR DEFENCE STUDIES AND IFS INSIGHTS

The Norwegian Institute for Defence Studies (IFS) is a part of the Norwegian Defence University College (FHS). As an independent university college, FHS conducts its professional activities in accordance with recognised scientific, pedagogical and ethical principles (pursuant to the Act pertaining to Universities and University Colleges, section 1-5).

DIRECTOR: Professor Sven G. Holtsmark

IFS Insights aims to provide a flexible online forum for articles, comments and working papers within the fields of activity of the Norwegian Institute for Defence Studies. All views, assessments and conclusions are the author's own. The author's permission is required for any reproduction, wholly or in part, of the contents.

EDITOR: Anna Therese Klingstedt

© INSTITUTT FOR FORSVARSSTUDIER
KONGENS GATE 4
POSTBOKS 890 SENTRUM
N-0104 OSLO, NORWAY

ISSN 1894-4795

FORFATTEREN

Andreas Østhagen (f. 1987) arbeider med sikkerhets- og forsvarspolitik i nordområdene som koordinator for “Security and Defence in Northern Europe”-programmet ved Institutt for forsvarsstudier (IFS). Han er også ansvarlig for norgesporteføljen til den Washington DC-baserte tankesmien The Arctic Institute. Før han returnerte til Norge, var han konstituert direktør og tidligere rådgiver ved Nord-Norges Europakontor i Brussel. Han har også arbeidet med sikkerhetspolitikk og energi ved Center for Strategic and International Studies (CSIS) i Washington DC og ved Walter & Duncan Gordon Foundation i Toronto.

Østhagen har en mastergrad fra London School of Economics (LSE) i europeisk og internasjonal politikk og en bachelorgrad i politisk økonomi fra dels Universitet i Bergen og dels NTNU i Trondheim.

Studien er resultat av et prosjekt finansiert av Forsvarsdepartementet gjennom forskningsprogrammet Security and Defence in Northern Europe (SNE).

aosthagen@ifs.mil.no

SUMMARY

Maritime activity in the Arctic region is increasing. Coastal states are expected to deal with heightened levels of risk by providing capacity for search and rescue, environmental protection and aid to navigation.

While the demand for presence and capabilities is increasing, most Arctic states are experiencing a resource crunch. Investments in deep-water ports, new icebreakers and forward operating bases are needed, but costly. The littoral states are also forced to conduct sovereignty enforcement in a large and complex maritime domain.

Coast guards are the predominant state actors handling most of these responsibilities. How are the different coast guards organised and what role do they play in the various coastal states' approaches to the development in the Arctic?

Canada, Denmark and Norway form the basis of this comparative study, given their status as small-to-medium powers with prominent geographical positions in the North Atlantic/Arctic. Ranging from a civilian coast guard (Canada) to a military model with the Navy responsible for coast guard functions (Denmark), they provide three distinct models in terms of organising coast guard tasks, and highlight different institutional approaches to a relatively similar set of challenges.

INNHold

| | |
|-----------------------------------------------------------|-----------|
| NYE UTFORDRINGER I NORD. KYSTVAKTEN I NORDOMRÅDENE | 5 |
| EN REGION I ENDRING | 5 |
| KYSTVAKTENES ROLLER | 6 |
| NORGE | 7 |
| DANMARK (INKLUDERT GRØNLAND) | 8 |
| CANADA | 9 |
| TRE LAND – TRE OPPSETT | 10 |
| SAMMENLIGNING | 10 |
| ROLLEFORDELING OG MANDAT | 12 |
| KONKLUSJON | 13 |
| NOTER | 14 |
| LITTERATUR | 14 |

NYE UTFORDRINGER I NORD KYSTVAKTEN I NORDOMRÅDENE

Den maritime aktiviteten i Arktis er økende. Som en konsekvens er det satt fokus på beredskapsaktiviteter og suverenitetshevdelse i regionen. I all hovedsak er det de arktiske kyststatenes kystvakter som en del av, eller i samhandling med, nasjonale sjøforsvar som bærer hovedtyngden av disse oppgavene. Hvordan kystvaktene håndterer denne utviklingen henger sammen med deres organisering, mandat og struktur. Hvordan er så de ulike kystvaktene organisert og hvilken rolle spiller de i de ulike landenes tilnærming til utviklingen i Arktis?

Mye av oppmerksomheten rettet mot Arktis handler om mulighetene for transarktisk shipping. Den umiddelbare økningen i aktivitet er imidlertid i stor grad et resultat av shipping med en destinasjon i Arktis i seg selv. I tillegg har den økte internasjonale oppmerksomheten mot Arktis ført til at de arktiske landene i større grad enn tidligere satser både økonomisk og politisk på utvikling i sine respektive nordområder.

Kystvaktene er sentrale i gjennomføringen av både politiske lovnader om og nye rammeverk for samarbeid i Arktis. Utfordringene kystvaktene står overfor er derimot ikke ensartet på tvers av regionen. De varierer i stor grad også som et resultat av hvordan hvert land organiserer sine kystvaktoppdrag. Økonomiske prioriteringer og nordområdenes rolle i nasjonal politikk spiller også sentrale roller.

Hvordan ser de institusjonelle og organisatoriske oppsettene ut hos ulike kystvakter i Arktis? Spesielt interessant er det å se på Canada, Danmark (Grøn-

land) og Norge, land som har mange fellestrekk. De teller tre av de fem arktiske kyststatene,¹ men i tillegg er de også nord-atlantiske kyststater og Nato-medlemmer. Disse tre landene har likevel valgt å organisere sine respektive kystvakter og mariner ulikt, med varierende mandat og rollefordelinger. I tillegg er store deler av den økende maritime aktiviteten i nordområdene knyttet til havområdet mellom Canadas østkyst og Grønlands vestkyst, og langs Nord-Norges kystlinje opp mot Svalbard.²

Sammenligningen av de tre landenes kystvaktstrukturer og deres tilnærming til kystvaktoppdrag i Arktis foregår ved hjelp av dybdeintervjuer med offentlige myndigheter og fagekspert, i tillegg til offentlige dokumenter og akademiske studier. Formålet er å kunne gi et svar på hvilke utfordringer hvert enkelt land står overfor, og hvordan de ulike kystvaktene er organisert med tanke på disse utfordringene etter hvert som den maritime situasjonen gradvis endrer seg i nord.

Først vil det bli gitt en kort situasjonsbeskrivelse av de maritime oppgavene i nordområdene i sammenheng med økt aktivitet i regionen. Deretter vil studien gjennomgå Norges, Danmarks (inkl. Grønland) og Canadas ulike institusjoner og strukturer som skal ivareta disse oppgavene, før den ser på hvilke utfordringer de respektive landene og deres kystvakter står overfor. Dette gjør oss i stand til å trekke noen konklusjoner om hvordan de ulike kystvaktene er organisert og hvilke utfall dette får for operasjoner i Arktis.

EN REGION I ENDRING

Forventningene om et ressursrace i Arktis har blitt tonet ned etter hvert som forskere og næringsdrivende har justert anslagene og innsett at utvikling i Arktis er et langtidsprosjekt (Keil 2013, Lindholdt og Glomsrød 2012). Det er derimot ingen tvil om at havisen smelter raskere enn forventet, og at farvann som tidligere var islagt nå vil være relativt isfrie om sommeren (Stroeve et al. 2012, Wadhams 2012).

På tross av dette er fortsatt ideen om transarktisk shipping – spesielt shipping på tvers av polpunktet – et framtidsprosjekt (Humpert 2013, Milne 2013).

Antall fartøy med en destinasjon i Arktis, derimot, har økt betraktelig (Humpert 2013, Steinicke og Albrecht 2012, Brigham 2013). I stedet for de transarktiske rutene som hovedsakelig ser på Ark-

tis som en transittregion, tjener denne aktiviteten et formål i Arktis i seg selv. Dette er spesielt tilfellet i Nord-Atlanteren, hvor klimaet er mildere og den økonomiske aktiviteten relativt høy. Dette er en konsekvens av at noen næringer som tidligere var ulønnsomme grunnet kostnader knyttet til utvinning og avstander har blitt kommersielt attraktive etter hvert som prisene på ulike råvarer har steget de siste to tiårene (Klare 2012, Østhagen 2013a).

Økning i aktivitet ser vi i de fleste maritime næringer i Arktis, da spesielt med tanke på cruiseskipturisme, petroleumsleting og fiskeri. I Baffinbukta og Davisstredet mellom Grønland og Nunavut (Canada) og rundt Svalbard har antallet store cruiseskipfartøyer med over 3000 passasjerer økt siden 2000. I sammenheng med stigende havtemperaturer har også noen fiskebestander i Nord-Atlanteren endret bevegelsesmønster og forflyttet seg nordover, slik at uttaket av fisk i Barentshavet, rundt Island og Færøyene, og i farvannet mellom Grønland og Canada har steget (Brigham 2013, Steinicke og Albrecht 2012). I Barentshavet, langs Grønlands øst- og vestkyst og langs kysten av Newfoundland har også petroleumsaktiviteten økt i omfang, med seismikkskip, leteboringer og i noen tilfeller produksjon. Isfrie farvann over en lengre periode i løpet av sommermånedene har i tillegg ført til at sesongen for transport av varer til og fra lokalsamfunn langs kysten av Grønland og Nord-Øst-Canada er blitt lenger (Østhagen 2014). Ettersom aktiviteten i de

nordlige farvannene tidligere har vært nesten fraværende – eller på svært lavt nivå – skal det kun en liten reell økning i antall fartøyer for å utgjøre en stor relativ vekst.

Gitt disse utviklingstrekkene blir det tydelig at etter hvert som aktiviteten tiltar, vil også behovet for en aktiv forvaltning av de samme havområdene øke. Lave temperaturer og lange avstander vil føre til at konsekvensene av et cruiseskiphavari i nordlige farvann vil kunne bli katastrofale. Det samme gjelder for oljevernberedskap for å takle eventuelle ulykker knyttet til ny lete- og utvinningsaktivitet. Når fiskerivirksomhet øker, fordrer det også større grad av kontroll og fiskeriinspeksjoner, i tillegg til forskningsaktivitet for å definere hva som er et bærekraftig uttak av bestandene. Til slutt stiger også presset på de respektive kystvaktene for å tilby navigasjonshjelp, da spesielt med tanke på isbryting. Det krever at myndighetene foretar relativt kostbare investeringer i isbrytere og kartlegging av tidligere islagte farvann (Brigham 2013, Mitchell 2013).

Dette legger naturligvis press på offentlige forvaltningsorgan som må tilby støttefunksjonstjenester. En slik stor relativ økning i aktivitet, og dermed også i behov for tilstedeværelse, kommer frem i diskusjoner i alle de arktiske kyststatene (Holm 2012a, Terjesen, Kristiansen og Gjelsten 2010, 455-489, Brigham 2013). Offentlige myndigheters oppgave med å sikre liv og miljø blir dermed utfordret.

KYSTVAKTENES ROLLER

Maritim sikkerhet har tradisjonelt vært en oppgave for sjøforsvaret. Kystvakten i sin moderne form er relativt ny, etablert på bakgrunn av kyststatens behov for å gjennomføre tilsyn i sin maritime sfære i fredstid. Etter hvert som spørsmål om nasjonal jurisdiksjon, retten til fri passasje og eierskap over marine ressurser fikk økt oppmerksomhet etter andre verdenskrig, ble kystvakten spesielt fremtredende. Disse spørsmålene kom i sammenheng med opprettelsen av 200-mils maritime økonomiske soner på 70-tallet. I dag har de fleste kyststater en eller annen form for kystvaktstruktur, men med store variasjoner i størrelse, mandat og kapasitet. Kystvaktoppgaver

kan grovt deles inn i politiarbeid, forsvarsvirksomhet, sikkerhetsarbeid og miljøvernaktiviteter, som skissert i tabellen nedenfor. Disse oppgavene overlapper naturligvis noe ettersom man kombinerer ulike former for aktiviteter og tjener flere formål samtidig.

Selv om de fleste av disse oppgavene er av sivil karakter har noen land valgt å legge dem til marinen og dermed gi avkall på en spesifikk kystvaktstruktur (som for eksempel i Mexico, Danmark, Brasil) (Bateman 2003, Ostrom 2012, Till 2013, Terjesen, Kristiansen og Gjelsten 2010). Andre land har valgt å skille ut kystvaktoppgavene, men å beholde in-

| ROLLE | OPPGAVE | MARITIM OVERVÅKNING |
|----------------------|--------------------------------------------------------|---------------------|
| Politiarbeid | Rettshåndhevelse | |
| Politiarbeid | Grensekontroll | |
| Politiarbeid/miljø | Fiskeriinspeksjoner | |
| Forsvar | Suverenitetshevdelse | |
| Politiarbeid/Forsvar | Bekjempelse av kriminalitet/terrorisme/piratvirksomhet | |
| Sikkerhet | Søk og redning | |
| Sikkerhet | Assistanse til navigasjon (inkl. isbryting) | |
| Sikkerhet/miljø | Oljevernberedskap | |

TABELL 1 KYSTVAKTOPPGAVER. Oversikt over hvilke roller kystvakten fyller og hvilke oppgaver som følger med (Bateman 2003, Ostrom 2012, Till 2013, Terjesen, Kristiansen og Gjelsten 2010).

stusjonen som en del av en forsvarsstruktur, hvor kystvakten i seg selv har militære kapabiliteter men er forskjellig fra resten av det nasjonale forsvaret (som for eksempel i Norge, USA, Frankrike). Den tredje modellen innebærer en sivil kystvakt uten for-

melle bånd til det militære. Kystvakten faller dermed inn under en sivil del av myndighetene, da som oftest justisdepartementet eller det departementet som har ansvar for fiskeri og marine/maritime forhold (som for eksempel i Storbritannia, Tyskland, Canada).

NORGE

Den norske kystvakten er en del av Sjøforsvaret som en egen avdeling, noe som da tilsier at den også er en del av Norges væpnede styrker. Kystvakten ble etablert i 1977 basert på anbefalingene til Stoltenbergkommisjonen – ledet av Thorvald Stoltenberg – som i 1974 ble gitt oppgaven å utforske mulige tilnærminger til å utøve nasjonal suverenitet i norske farvann. Pådriveren for opprettelsen av Kystvakten var økende petroleums- og fiskeriaktivitet på 60- og 70-tallet, i sammenheng med utvidelsen av 200-mils økonomisk sone til havs i 1977 (Knudsen 2008, Terjesen, Kristiansen og Gjelsten 2010).

Mens Kysteskadren er lokalisert ved Haakonsværn i Bergen, er Kystvaktens hovedkvarter (SKYS) ved Sortland. Kystvakten er delt inn i Indre og Ytre Kystvakt, der Indre er ansvarlig for de norske territorialfarvann, og Ytre norsk økonomisk sone, den utvidete kontinentalsokkelen, fiskevernesonen rundt Svalbard og fiskerisonen rundt Jan Mayen. Kystvakten har ansvar for et geografisk område på ca. 2,3 millioner kvadratkilometer, seks ganger størrelsen av den norske landmassen, og en kystlinje som er en av

de lengste i verden (sjette lengste i verden inkludert Svalbard) (SSB 2013).

Den norske kystvaktens hovedoppgave er å håndheve norsk suverenitet. I tillegg dekker oppgavespekteret alle de tradisjonelle kystvaktopp gavene fra fiskeriinspeksjoner til miljøvern og søk og redning, da Kystvakten blir hyppig brukt av andre norske offentlige etater som har ansvar for disse områdene (Kystverket, Tollvesenet, hovedredningssentralene etc.) (Forsvarsdepartementet 2007). Kystvakten har begrenset politimyndighet, definert i Kystvaktloven fra 1997, og kan dermed anmelde og etterforske lovbrudd (Forsvarsdepartementet 1997). Ettersom norske farvann for det meste er isfrie, er ikke isbryting en av de tjenestene Kystvakten tilbyr, selv om Kystvakten fikk sitt første moderne fartøy med begrenset isbryterkapasitet i 2001.

Da Kystvakten ble etablert i 1977 var det en omfattende debatt om hvorvidt det burde være organisert under de væpnede styrker eller ikke (Knudsen 2008). I ettertid har flere hevdet at inkludering i For-

svaret – symbolisert med gråmalte skip – har gitt den nødvendige autoritet som trengs i Kystvaktens mange konfliktfylte møter med utenlandske fiskefartøy i norske farvann. Argumenter for kostnadseffektivitet og en komplementær arbeidsdeling med tradisjonelle marinestyrker har også vært fremtredende (Knudsen 2008, Terjesen, Kristiansen og Gjelsten 2010, Hønneland 2012a, b). Den norske kystvaktens flåte består av det isforsterkede fartøyet KV *Svalbard* fra 2001, tre isforsterkede offshore patruljefartøyer i Nordkapp-klassen, tre Barentshav-klasse offshore

DANMARK (INKLUDERT GRØNLAND)

Det er den danske marinen (Søværnet) som er ansvarlig for å yte de tjenestene som normalt faller til kystvakter. I dag er Søværnet delt inn i første og andre eskadre. Mens andre eskadre er fokusert på utenlandsoperasjoner, har den første eskadre ansvar for indre anliggender, som omfatter det nordlige Atlanterhavsområdet (Grønland) og Nordsjøen (Færøyene). I den danske forsvarsavtalen for perioden 1995–1999 ble det besluttet at ansvaret for maritim miljøovervåking og beskyttelse skulle bli overført fra Departementet for miljø og energi til Søværnet, sammen med departementets miljøvern-fartøy (Danish Ministry of Defence 1995). Dette ble ytterligere konsolidert med avtalen for 2000–2004, som også førte til overføring av isbryterkapasitet til Søværnet.

Søværnets blir dermed brukt av diverse etater til å gjennomføre søk og redning, hjelp til navigasjon, miljøvern, og fiskeriinspeksjoner, i tillegg til suverenitetshevdelse og maritim overvåking. Ansvaret for kystvaktopp-gaver faller derfor inn under den første eskadrens hovedkontor i Frederikshavn, i tillegg til den nyopprettede (2012) Arktis Kommando i Nuuk, Grønland. Arktis Kommando har som oppgave å føre tilsyn med all maritim aktivitet i farvannene rundt Grønland og Færøyene, slik at man har felles koordinering for den danske marinen og de lokale myndighetene i krisesituasjoner i nordområdene.

For fiskeriinspeksjoner i nære farvann langs kysten av Grønland har det grønlandske selvstyret egne inspektører (jagtbetjente), samtidig som disse opp-gavene utføres i samarbeid med danske marinefartøy ledet av Arktis Kommando (Government of Green-

patruljefartøy som er spesielt egnet for oljevernberedskap, to spesialbygde offshore patruljefartøyer KV *Harstad* og KV *Ålesund*, og seks mindre patruljefartøyer i Nornen- og Reine-klassen for Indre Kystvakt. Spesielt de tre Nordkapp-fartøyene er aldrende, etter å ha vært i tjeneste siden 1982. De skal i utgangspunktet erstattes innen 2020. I tillegg planlegges det kjøp av et nytt isforsterket offshore patruljefartøy som vil overgå KV *Svalbard* i tonnasje (Forsvarsdepartementet 2013, Haugen 2014).

land 2014). Færøyene har to egne ubevæpnede kystvaktfartøy, *Brimil* og *Tjaldrio*, som har fiskerioppsyn som hovedoppgave, ettersom dette ansvaret ligger hos det færøyske selvstyret.

Den første eskadren hos Søværnet består av fire havgående fregatter i Thetis-klassen, en gjenværende Agdlek-klasse kutter *Tulugaq*, to Knud Rasmussen-klasse offshore patruljefartøy og to miljøvern-fartøy, i tillegg til noen mindre trenings- og miljøvern-fartøy. De to nye (2008) patruljefartøyene i Knud Rasmussen-klassen er også isforsterket, noe som gjør det mulig å opptre som lette isbrytere når det trengs (Royal Danish Navy 2014). Et tredje offshorefartøy i Knud Rasmussen-klassen forventes å være i drift innen 2018 (Forsvarsministeriet 2013).

Søværnet er til stede i arktiske farvann hele året, men etter hvert som havisen tykner om vinteren, reduseres likevel operasjonsområdet ved nordlige breddegrader langs øst- og vestkysten av Grønland, ettersom isbryterkapasiteten er begrenset og aktivitetsnivået i området reduseres. Når det gjelder full isbryterkapasitet har den danske marinen tidligere operert med tre tunge isbrytere – HDMS *Danbjørn*, *Thorbjørn* og *Isbjørn*. Alle tre ble bygget for å operere i farvannet rundt Danmark når det dannes is i danske havner om vinteren, men i 2013 ble den siste av dem tatt ut av tjeneste, da alle hadde nådd slutten av sin levetid (Maritime Denmark 2013).

Et annet aspekt for Danmark med tanke på maritime oppgaver i Arktis er forholdet mellom Grønlands selvstyre og København. I 2008 stemte grønlen-derne for økt uavhengighet fra Danmark, som førte

til ytterligere overføringer til selvstyret på Grønland fra 21. juni 2009. Grønlands forsvars- og utenrikspolitikk er derimot fortsatt styrt fra København. Foreløpig er også Grønland svært avhengig av økonomiske overføringer fra Danmark. Som et resultat har selvstyremyndighetene aktivt oppmuntret til olje-, gass- og mineralutvinning (Østhagen 2013a). Dette har ført til et rask tempo i ressursutviklingen og en økning i aktivitet langs den grønlandske kys-

CANADA

Canadas kystvakt (Canadian Coast Guard) er en sivil etat under Departementet for fiskeri og hav (Department of Fisheries and Oceans – DFO). Kystvakten ble etablert i 1962 og underlagt Departementet for transport, som et resultat av økt trafikk i Great Lakes-området og St. Lawrence-kanalen (ferdigstilt i 1958) som stilte krav til navigasjonsassistanse, søk- og redningsberedskap og isbrytingskapasitet om vinteren (Canadian Coast Guard 2013b). I 1995 ble kystvakten overført til DFO, som ledd i en større omstrukturering av de føderale myndighetene i Canada. I 2005 fikk kystvakten økt autonomi, som en egen separat enhet (special operating agency) med en kystvaktkommissær som rapporterer direkte til viseministeren for departementet.

Den kanadiske kystvaktens hovedkontor er i Ottawa, Ontario, og tjenesten er delt inn i tre regioner – den vestlige, den sentrale, og Arktis (inkludert Quebec) og Atlanterhavet – alle med sine respektive regionale hovedkvarter. Canada har verdens lengste kystlinje (202 080 km) og kystvakten er ansvarlig for et maritimt område på totalt 5,6 millioner kvadratkilometer (Fisheries and Oceans Canada 2014).³ En stor del av dette området er definert som Arktis og islagt mesteparten av året. Kystvaktens kjerneoppgaver er hjelp til navigasjon og transport, søk og redning, og miljøvern (Canadian Coast Guard 2013b). Mens sivile kystvakter ofte faller inn under justisdepartement (eller tilsvarende), er dette ikke tilfellet i Canada. Som en konsekvens har ikke kystvakten et rettslig mandat til å håndheve føderal lov, med mindre det føderale politiet i Canada, Royal Canadian Mounted Police (RCMP), benytter seg av fartøyene i sitt arbeid.

Det samme gjelder for overvåking av ulovlig fiske og forvaltning av marine ressurser, som er pålagt fiske-

ten, noe som fordrer en ny situasjon for beredskap. Fokus har blitt rettet mot Grønlands selvstyre og det lokale/regionale nivåets evne til å utføre beredskapsoppgaver, men Grønlands økonomiske situasjon fordrer likevel en sterk dansk tilstedeværelse, spesielt med tanke på tradisjonelle forsvars- og sikkerhets-spørsmål og suverenitetshåndheving i ytre farvann (Forsvarsministeriet, 2011).

rioffiserer fra DFO. Disse kan ta i bruk kystvaktens fartøy for å gjennomføre slike oppgaver, på samme måte som det føderale politiet bruker kystvaktskip til grensekontroll og politiaksjoner. Tilsvarende forsvarsoppgaver som suverenitetshevdelse i militær forstand er ikke en del av den ubevæpnede kystvaktens portefølje. Samtidig poengterer man fra offentlig hold i Canada at kystvakten har en viktig rolle i å fremme suverenitet gjennom maritim tilstedeværelse i nord (Mitchell 2013, Rompkey 2008).

Kystvakten i Canada har en svært omfattende flåte, med bakgrunn i et langstrakt land med store indre og ytre havområder. Med isbryteren CCGS *Louis S. St-Laurent* som flaggskipet, er de seks tunge/mellomstore isbryterne hovedsakelig bygget for operasjoner langs Great Lakes-området og St. Lawrence-kanalen. I tillegg utfører de begrensede arktiske operasjoner i sommer- og høstmånedene hvert år, for å sikre at fartsårene er tilgjengelige og at man har søk- og redningskapasitet ved behov (Fisheries and Oceans Canada 2013). I tillegg til isbryterne har Canadas kystvakt 11 multitask-skip, 15 vitenskapsfartøy, 17 offshorepatroljefartøyer, og en rekke mindre lete- og redningsbåter og spesialfartøy (Canadian Coast Guard 2013a).

Selve størrelsen på området man opererer i utgjør den største utfordringen for den kanadiske kystvakten i Arktis (Mitchell 2013). Som et tiltak etablerer kystvakten midlertidige baser i Nunavut i sommermånedene mellom mai og november når isen tiner og trafikken øker (Varga 2013). Samtidig står kystvaktens arktiske evner på stedet hvil og planen med å bygge en ny tung isbryter innen 2017 – CCGS *Diefenbaker* – har blitt forsinket til 2022 (Byers 2012). Det bør også understrekes at de nå-

værende isbryterne ble designet for å tjene i kanalene og innsjøene lengre sør, samt havområdene utenfor Newfoundland. I tillegg nærmer de fleste fartøy i den kanadiske isbryterflåten seg slutten av sin tjenestetid

ettersom de ble alle bygget i perioden 1968–1988 og den gjennomsnittlige levealderen er 30 år (Rompkey 2008).

TRE LAND – TRE OPPSETT

Endringene i aktivitetsbildet i de maritime områdene i Nord-Atlanteren og Arktis medfører utfordringer for de omkringliggende statene og institusjonene som er ansvarlige for å ivareta sikkerhet, kontroll og suverenitet til havs. Dette har ført til en innenriks-

politisk debatt i både Danmark, Canada og Norge. Hvilke utfordringer som vektlegges, og hvordan man takler dem, derimot, varierer på tvers av landene i sammenheng med geografisk posisjon, kulturelle forhold og institusjonelt system.

SAMMENLIGNING

Hva er de institusjonelle dimensjonene knyttet til tilstedeværelse i nord? Når vi ser på tabellen med de tre landenes kystvaktstrukturer, kommer ulikhetene mer åpenbart til syne enn likhetene. Danmark og Norge har åpenbart en del fellestrekk i form av å være små skandinaviske land med sterke historiske bånd. Canada, derimot, er preget av en britisk og nordamerikansk tradisjon, og er et markant større land både geografisk og når det gjelder befolkning. På tross av ulikhetene er det verdt å sammenligne på tvers av statene, for å se hvilke utfordringer de står overfor og hvordan de har valgt å organisere kystvaktoppgavene.

Canada skiller seg ut på antall ansatte og flåtestørrelse, med en sivil modell i kontrast til den militære modellen i Danmark og Norge. Norges kystvakt fremstår som en hybrid av de to ytterpunktene, selv om den nok ligner mer Danmarks militære struktur enn Canadas sivile. Det er også verdt å merke seg at Canadas velutbygde isbryterkapasitet – som ikke er utviklet med tanke på Arktis, men med tanke på maritime områder lengre sør – er i rask endring etter hvert som de aldrende skipene fases ut. Samtidig har Danmark og Norge liten isbryterkapasitet, da de historisk sett har hatt små behov. Dette behovet er derimot i ferd med å endre seg i alle tre land, da spesielt for Danmark og Canada, noe som fordrer kostbare

investeringer i isbryterfartøy (Haugen 2014, Lentfer 2014).

I Norge har det vært en eksplisitt satsning på nordområdene helt siden 2005, i sammenheng med økonomiske interesser og balansegangen med Russland som nabo i øst. Samtidig har nordområdene (les Nord-Norge og Svalbard) alltid vært fremtredende i norsk sikkerhets- og forsvarspolitik (Tamnes 2011). På grunn av at klimaet i Norges nordområder er mildere har også næringsaktiviteten og befolkningstettheten vært på et høyere nivå enn på Grønland og i Canada. Kystvakten har i denne konteksten blitt det fremste symbol på tilstedeværelse og håndheving av norsk jurisdiksjon i kontakt med fiskere i Barentshavet og fiskevernesonen rundt Svalbard (Hønneland 2012b, Terjesen, Kristiansen og Gjelsten 2010). I Det norske forsvaret har også en god økonomisk situasjon medført investeringer i Kystvakten. Dette henger sammen med at Kystvaktens rolle i nordområdene også handler om forholdet til Russland og forvaltningen av økonomiske interesser, i tillegg til den generelle politiske satsningen på nordområdene (Tamnes 2011, Flikke 2011).

Danmarks forhold til Arktis er mer komplisert, ettersom Danmark i seg selv ikke er en "arktisk" stat, men får en slik dimensjon gjennom sitt forhold til

| | KYSTVAKTEN | SØVÆRNET (1. ESKADRE) | CANADIAN COAST GUARD (CCG) |
|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| MARITIMT OMRÅDE (CA.) (CA. LANDMASSE) | 2,35 millioner km ² (385 000) | 2,55 millioner km ² (2 200 000) | 5,6 millioner km ² (10 000 000) |
| ANSATTE (OMTRENTLIG) | 370 (+ vernepliktige) | 640 (+ vernepliktige) | 4 500 |
| ORGANISERING | Forsvaret (Sjøforsvaret) | Forsvaret (Søværnet) | Department of Fisheries and Oceans |
| SIVIL/MILITÆR | Militær | Militær | Sivil |
| STRUKTUR | Separat avdeling under Sjøforsvaret | En del av ansvaret til 1. eskadre | Special Operating Agency |
| POLITIMYNDIGHET | Ja | Nei* | Nei* |
| ISBRYTERKAPASITET | Begrenset | Begrenset | Ja |
| UTSTYR | Ca. 15 store/ mellomstore fartøy (1 lett isbryter) | Ca. 9 store/ mellomstore fartøy (2 lette isbrytere) | Ca. 50 store/ mellomstore fartøy (6 tunge/mellomtunge isbrytere) |

TABELL 2 SAMMENLIGNING AV KYSTVAKTER/MARINER. Roller og organisering i kystvaktene til Norge, Danmark og Canada.

* Søværnet kan opptre på vegne av dansk påtalemyndighet. Tjenestemenn fra Canadas føderale politi (RCMP) nyttiggjør seg av og til av kystvaktfartøy i sitt arbeid.

Grønland. Dette forholdet kan av og til være spenningsfylt i innenrikspolitiske diskusjoner rundt selvråderett, økonomiske overføringer og lokale evner (Degeorges 2012, Ward og Pfeifer 2010). Samtidig er Danmark noe sent ute i sitt engasjement i nord, med sin "arktiske strategi" først ferdigstilt i 2011 og en noe tilbakeholdning til den generelle arktiske politikktutviklingen (Østhagen 2011, Government of Denmark 2011). Likevel er det danske Søværnets evner i nord økende, i sammenheng med investeringer i den nye Knud Rasmussen-klassen og opprettelsen av Arktisk Kommando i 2012. I større grad de seneste årene har man valgt å innta en "føre-var" tilnærming, med tanke på kapasitetsbehov knyttet til eventuelle uforutsette hendelser som følge av den økte aktiviteten langs Grønlands øst- og vestkyst. Denne styrkingen av ressurser kommer på tross av at Danmark har gjennomført omfattende forsvarskutt i de seneste årene.

Canada – som det siste av disse tre nordatlantiske landene i Arktis – er i en utfordrende situasjon sammenlignet med sine nordiske naboer. Dette kommer som en naturlig konsekvens av landets langstrakte kyst og omfattende arktiske havområde, hvorav det meste er ubebodd og islagt om vinteren. Med kutt over hele linjen i det føderale budsjettet og isbrytere som går ut på dato, byr ismeltingen i dette området på like mange problemer som muligheter for kanadiske myndigheter (Østhagen 2013b). Søk- og redningssentralene er alle lokalisert nærmere den amerikanske grensen enn polarsirkelen, og lovnadene om investeringer i én havn i Nunavut har fortsatt til gode å lede til resultater. I kontrast til den norske og danske tilnærmingen foretar Canada en kalkulert vurdering av risikoen for eventuelle ulykker og har på grunn av ressurspress valgt å "make do" i påvente av at situasjonen eventuelt skal endre seg ytterligere.

ROLLEFORDELING OG MANDAT

I denne sammenligningen kommer det frem hvordan landene har ulike institusjonelle strukturer for å løse sine respektive oppgaver i nord. Institusjonelt oppsett preger også alt fra ressursbruk til kompetanse og satsningsområder. Noen studier i Danmark har hevdet at oppgaven med miljøberedskap lider under den danske marinen, og at man ville være bedre tjent med en sivil kystvaktmodell lik Sverige eller Tyskland. Muligheten til å spesialisere seg i oppgaver som oljevernberedskap er uthevet i argumentene for separasjon (Holm 2012a, b). Det rene militære oppsettet i Danmark kan – i ytterste konsekvens om petroleumsaktiviteten skulle øke ytterligere rundt Grønland – føre til at man vil vurdere å etablere en egen enhet med ansvar for miljøvern/oljevern utover hva Søværnets andre eskadre per i dag er i stand til å håndtere (Ibid.). Motargumentene har vært lik de som fremheves i Norge, nemlig kostnadseffektivitet og kompetanseutnyttelse på tvers av Forsvaret.

I Norge har Kystvakten derimot bevisst anskaffet Barentshav-klassen, gjennom leiekontrakt med et sivilt verft, for å være i stand til å gjennomføre oljevernaktiviteter. Men også der er presset på Kystvakten stort i form av antall bestillinger og oppgaver fra offentlige etater (Haugen 2014). Hovedoppgaven til Kystvakten er fortsatt suverenitetshevdelse i norske farvann, og når både kravet om tilstedeværelse lenger nord mot Svalbard øker og petroleums- og fiskeaktiviteten øker i omfang og trekker nordover, vil kystvaktens evne til å oppfylle alle ønsker samtidig bli satt på prøve (Forsvarsdepartementet 2007). Den norske kystvaktens oppgaver knyttet til tilstedeværelse og vern av suverene rettigheter i Fiskevernesonen rundt Svalbard er også, i denne sammenhengen, unike, ettersom verken Canada eller Danmark har noen direkte suverenitetsutfordringer i sine arktiske farvann.⁴ Norge, derimot, har siden opprettelsen av sonen rundt Svalbard hatt det som en politisk målsetning å gjennomføre myndighetsutøvelse for å stadfeste norske rettigheter og norsk jurisdiksjon i et område som har til dels vært omstridt. Dette har fordret en todelt rolle for den norske Kystvakten, som skal håndtere et sensitivt område (både geografisk og politisk) samtidig som man gjennomfører tradisjonelle kystvaktsoppgaver.

Utfordringen med rollefordeling kommer tydeligst frem i Canada, hvor kystvakten i alle år har vært eneste maritime aktør i Arktis, men har blitt nedprioritert til fordel for marinen når beslutninger om å investere i nye fartøy har blitt tatt. Canada har en pågående dispuTT med USA om definisjonen av Nordvestpassasjen – som kanadisk internfarvann eller som internasjonal transittrute – men her har man etter hvert blitt enige om å være uenige (Byers 2013). Disputten med USA over Nordvestpassasjen har blitt brukt som et argument for “suverenitetsutfordringene” i Arktis, selv om man kan sette spørsmålstegn ved om den fordrer tung militær tilstedeværelse. I 2006 lovet derfor den konservative regjeringen kystvakten nye isbrytere. Siden har planene endret seg, og i stedet skal marinen motta seks til åtte arktiske patruljeskip (Arctic Offshore Patrol Vessels). Disse var i utgangspunktet modellert etter det norske kystvaktfartøyet KV *Svalbard*, som bare har lette isbrytingsegenskaper og er bygget for kystvaktformål, riktignok med suverenitetshåndhevelse som en oppgave. Argumentet for at disse fartøyene skal tilfalle marinen har vært at kystvakten ikke er bevæpnet og derfor mangler nok “tyngde” for den nye situasjonen i Arktis (Byers og Webb 2013). Men kommentatorer i Canada har argumentert for at de nye fartøyene verken er fugl eller fisk, og dermed like mye ute av stand til å gjennomføre tradisjonelle kystvaktoppgaver som å tilfredsstille de kravene marinen har til sine fartøy (Byers 2012). Rollefordelingen, med tanke på hvem som skal gjøre hva i Arktis, blir dermed noe uklart.

Disse debattene i Canada fremhever nettopp mandatsutfordringene som følger av en sivil kystvakt etablert for å operere i interne farvann lengre sør. Samtidig peker det på en manglende vilje til å finne løsninger, som det å stasjonere føderale polititjenestemenn om bord på fartøyene og dermed gi dem politimyndighet og løse bevæpningsproblemet. Det har også vært argumentert for å gjøre kystvakten til en gren av den kanadiske marinen, for å forbedre effektiviteten og redusere kostnader, på linje med hva vi ser i Norge og Danmark (Francis 2013). Størrelsen på organisasjonen og den åpenbare mangelen på militære strukturer og erfaring er derimot hindre for inkludering i marinen. Den kanadiske kystvakten be-

finner seg følgelig i en situasjon hvor man ikke er på toppen av den føderale regjeringens prioriteringsliste og man har problemer med å skaffe tilstrekkelige ressurser for å øke tilstedeværelsen i nord.

I tandem med ressursutfordringene som kystvaktene i Arktis er stilt overfor er nettopp endringer og fleksibilitet i organisering og institusjonelt oppsett et av virkemidlene for å kunne gjøre mer med mindre

i Arktis. Her skal det også nevnes at alle de ulike institusjonene i de tre landene fastholder at deres struktur nettopp er den ideelle for deres nasjonale situasjon, i sammenheng med at strukturene ble opprettet med tanke på nasjonale interesser og behov. Dette betyr derimot ikke at behov ikke endrer seg, og at oppsett og mandat kan gjøre det samme. Et slikt eksempel er overføringen av miljøvernaktiviteter til Søværnet i Danmark i 1995.

KONKLUSJON

Denne studien tok utgangspunkt i den økende maritime aktiviteten i nordområdene og de utfordringene dette medfører for de omkringliggende statene i Nord-Atlanteren. Kystvakten er sentral i å ivareta oppgaver som følger aktiviteten, som oljevern, søk og redning, suverenitetshevdelse og fiskeriinspeksjoner. Hvordan preges så de nordatlantiske statenes oppgaveløsning i nord av hvordan deres kystvakter er organisert og strukturert? I Canada er det mye politisk retorikk rundt tilstedeværelse i Arktis, men kostnadskutt og en kystvakt i kamp med marinen om forrang fordrer ikke oppfylning av retoriske løfter. Dette henger sammen med en kanadisk nordområdepolitikk som i stor grad er preget av retorikk fremfor handlinger, kombinert med at størstedelen av kanadisk Arktis er ubebodd ødemark (Østhagen 2013b). Per dags dato har Canada heller ikke råd til – eller behov for – å ha begge institusjonene i Arktis. I innenriksfarvann og langs store innsjøer har det vært naturlig for den kanadiske kystvakten å spesialisere seg i isbryterkapasitet og navigasjon, og overlate de “harde” oppgavene til marinen. I Arktis, derimot, ser det ut til at denne todeling er lite hensiktsmessig. Spesielt med tanke på at den kanadiske marinen verken har noe uttrykt ønske om, eller erfaring med, tilstedeværelse i nord (Byers og Webb 2013, Rompkey 2008). Situasjonen er enklere i Norge og Danmark, hvor marinens strukturer har ansvar for både kystvakt- og sjøforsvarsoppgaver. I Norge utgjør Russland og Fiskevernesonen rundt Svalbard en ytterligere sikkerhetspolitisk faktor, og en sivil kystvakt lik Canadas vil neppe være tilfredsstillende for norske behov i nordområdene. I tillegg er også norsk

Arktis atskillig tettere befolket og preget av maritim aktivitet.

Skillelinjene mellom de ulike måtene å organisere kystvaktene på ser ut til å gå mellom ressurspress, som fordrer en enhetlig modell og oppgavespesialisering, som fordrer oppdeling av ansvar og institusjoner. I de maritime områdene nord for polarsirkelen er hendelsene som krever tilstedeværelse få og langt fra hverandre, noe som i utgangspunktet favoriserer en institusjon som operer med et mandat til å utføre hele spekteret av kystvaktoppgaver. Samtidig opplever både den danske marinen og den norske kystvakten krysspress fra ulike etater samtidig som kravet om tilstedeværelse og suverenitetshåndhevdelse øker, og det er ikke gitt at den tette integreringen med forsvaret er optimalt for å kunne løse *alle* oppgaver i Arktis. Anskaffelse av fartøy og rekruttering av personell er både dyrere og mer tidkrevende i en forsvarsstruktur enn det ville ha vært som en sivil organisasjon. Spesielt rundt Grønland kan man stille spørsmål ved behovet for tung – og kostbar – militær tilstedeværelse, ettersom man ikke har den samme sikkerhetspolitiske dimensjonen som i Barentshavet.

Fellestrekket mellom de tre landene er at alle opplever et ressurspress som burde oppfordre til nytenking rundt kystvaktens mandat og roller. En ulykke i arktiske farvann kan få dramatiske konsekvenser og føre til nettopp en gjennomgang av disse strukturene og evnene. Samarbeid på tvers av landegrenser i Arktis har potensial til å lempe noe på ressursbyrden, slik tanken er med opprettelsen av et arktisk kyst-

vaktforum (Arctic Coast Guard Forum). Det er derimot klare begrensninger på kystvakten som arena for samarbeid. Med de økonomiske og klimatiske endringene som pågår i denne delen av verden, er det

derimot liten tvil om at kystvaktoppdraget blir enda mer fremtredende i årene som kommer. Forståelse av kystvaktens roller i så måte er derfor vital.

NOTER

- 1 Danmark, Norge, USA, Russland, og Canada.
- 2 "Nordområdene" brukes her vekselvis med "Arktis" som betegnelse på området nord for polarsirkelen.
- 3 Det maritime området omfatter interne farvann, territorialfarvann og den eksklusive økonomiske sonen.
- 4 Canada har en disputt med USA om grensen i Beauforthavet og statusen til Nordvestpassasjen, mens Canada og Danmark er uenige om hvem Hans Island/Hans Ø tilfaller. Disse uenighetene er derimot ikke av alvorlig karakter og man har i alle tilfeller blitt enige om å være uenige til man eventuelt inngår et kompromiss.

LITTERATUR

BATEMAN, SAM.

2003. *Coast Guards: New Forces For Regional Order and Security. Analysis from the East-West Center*. Honolulu: East-West Center.

BRIGHAM, LAWSON W.

2013. The Fast-Changing Maritime Arctic. I *The fast-changing Arctic: rethinking Arctic security for a warmer world*, redigert av Barry Scott Zellen, 1-17. Calgary: Calgary University Press.

BYERS, MICHAEL.

2013. *International Law and the Arctic*. New York: Cambridge University Press.

---. 2012. You can't replace real icebreakers. *Globe and Mail*, 27. mars.

BYERS, MICHAEL OG STEWART WEBB.

2013. *Titanic Blunder: Arctic/Offshore Patrol Ships on Course for Disaster*. Ottawa: Canadian Centre for Policy Alternatives.

CANADIAN COAST GUARD.

2013a. *CCG Fleet: Reports. Government of Canada 2013a*. <http://www.ccg-gcc.gc.ca/Fleet/Search>, (lest 13. mars 2014).

---. 2013b. *History of the Canadian Coast Guard*. Government of Canada.

DANISH MINISTRY OF DEFENCE.

1995. *Aftale om Forsvarets ordning 1995-1999*. Ministry of Defence. København.

DEGEORGES, DAMIEN.

2012. The Role of Greenland in the Arctic. *Labaratorie de l'IRSEM*, nr. 7: 1-60.

FISHERIES AND OCEANS CANADA.

2014. *Canada's Ocean Estate: A Description of Canada's Maritime Zones*. Government of Canada. <http://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans/canadasoceans-oceansducanda/marinezones-zonesmarines-eng.htm> (lest 3. juni 2014).

---. 2013. *The Fleet of the Canadian Coast Guard*. Fisheries and Oceans Canada. <http://www.dfo-mpo.gc.ca/media/back-fiche/2013/CCGW-eng.htm> (lest 4. juni 2014).

FLIKKE, GEIR.

2011. Norway and the Arctic: Between Multilateral Governance and Geopolitics. I *Arctic Security in an Age of Climate Change*, redigert av James Kraska, 64–85. New York: Cambridge University Press.

FORSVARSDEPARTEMENTET.

2013. Prop. 1 S. Ministry of Defence. Oslo: Forsvarsdepartementet.

---. 2007. *Arbeidsgruppen for utredning av oppgave- og myndighetsfordelingen mellom Kystvakten, Politiet og påtalemyndigheten*. Oslo: Forsvarsdepartementet.

---. 1997. "Lov om Kystvakten (kystvaktloven)". Forsvarsdepartementet: Lovdata.

FORSVARSMINISTERIET.

2014. *Dansk værft skal bygge skib til forsvaret*. Forsvarsministeriet. <http://www.fmn.dk/nyheder/Pages/NytskibtilopgaveloesningiArktis.aspx>, (lest 5. Juni 2014).

FRANCIS, DIANE.

2013. Canada's Navy: Deep-Sixed Over the Decades. *Huffington Post Canada*, 24. juli.

GOVERNMENT OF DENMARK.

2011. *Strategy for the Arctic 2011–2020*. Copenhagen: Kingdom of Denmark.

GOVERNMENT OF GREENLAND.

2014. *Grønlands fiskerilicenskontrol. Government of Greenland 2014*, <http://naalakkersuisut.gl/da/Naalakkersuisut/Departementer/Fiskeri-Fangst-og-Landbrug/Groenlands-Fiskerilicenskontrol>, (lest 3. Juni 2014).

HAUGEN, OTTAR.

2014. "Meeting the new challenges of the High North: The experiences of the Norwegian Coast Guard." Presentasjon på *Arctic Patrol and Reconnaissance 2014*, 19. mai i København, Danmark.

HOLM, ERIK.

2012a. Ekspertene og fagfolk vil samle maritime oppgaver i én kystvagt. *Ingeniøren*, 15. desember.

---. 2012b. Regeringspartier positive over for dansk kystvagt. *Ingeniøren*, 19. desember.

HØNNELAND, GEIR.

2012a. *Making Fishery Agreements Work: Post-Agreement Bargaining in the Barents Sea*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.

---. 2012b. Norsk-russisk miljø- og ressursforvaltning i nordområdene. *Nordlit* nr. 29.

HUMPERT, MALTE.

2013. *The Future of Arctic Shipping: A New Silk Road for China?* Washington D.C.: The Arctic Institute.

KEIL, KATHRIN.

2013. *The Questionable Arctic Bonanza – Exaggerated Hopes and False Images of the Arctic as 'Prime Real Estate'* The Arctic Institute, 4. september.

KLARE, MICHAEL T.

2012. *The race for what's left: the global scramble for the world's last resources*. New York: Metropolitan Books.

KNUDSEN, WILLY.

2008. *Fra fiskerioppsyn til kystvakt – en studie av en beslutningsprosess*, Det samfunnsvitenskapelige fakultet, University of Tromsø, Tromsø.

LENTFER, FLEMMING.

2014. "The Future Tasks of the Danish Ministry of Defence in the Arctic." Presentasjon på *Arctic Patrol & Reconnaissance 2014*, 19. mai i København, Danmark.

LINDHOLDT, LARS OG SOLVEIG GLOMSRØD.

2012. The Arctic: No big bonanza for the global petroleum industry. *Energy Economics* 34 (5): 1465-1474.

MARITIME DENMARK.

2013. Danish government icebreakers off duty. *Maritime Denmark*, 26. mars.

MILNE, RICHARD.

2013. Arctic shipping routes still a long-term proposition, says Maersk. *Financial Times*, 6. oktober.

MITCHELL, JAMES R.

2013. *The Canadian Coast Guard in Perspective: A paper prepared for Action Canada*. Ottawa: Action Canada.

OSTROM, THOMAS P.

2012. *The United States Coast Guard and national defence: a history from World War I to the present*. North Carolina: McFarland & Company.

ROMPKEY, WILLIAM P.C.

2008. *The Coast Guard in Canada's Arctic: Interim Report*. Standing Committee on Fisheries and Oceans. Ottawa: Canadian Senate.

ROYAL DANISH NAVY.

2014. *Enheder ved 1. Eskadre Royal Danish Navy (Søværnet) 2014*, <http://forsvaret.dk/1ESK/Enheder/Pages/default.aspx> (lest 17. mars 2014).

SSB (STATISTISK SENTRALBYRÅ).

2013. *Statistisk årbok 2013*. Oslo: Statistisk sentralbyrå.

STEINICKE, STEFAN OG SASCHA ALBRECHT.

2012. Search and Rescue in the Arctic. I *Working Paper*. Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik.

STROEVE, JULIENNE C., MARK C. SERREZE, MARIKA M. HOLLAND, JENNIFER E. KAY, JAMES MALANIK OG ANDREW P. BARRETT.

2012. The Arctic's rapidly shrinking sea ice cover: a research synthesis. *Climatic Change* 110 (3-4): 1005-1027.

TAMNES, ROLF.

2011. Arctic Security and Norway. I *Arctic Security in an Age of Climate Change*, 47-64. New York: Cambridge University Press.

TERJESEN, BJØRN, TOM KRISTIANSEN OG ROALD GJELSTEN.

2010. *Sjøforsvaret i krig og fred: Langs kysten og på havet gjennom 200 år*. Bergen: Fagbokforlaget.

TILL, GEOFFREY.

2013. *Seapower: a guide for the twenty-first century*. 3. utgave. Abingdon: Routledge.

VARGA, PETER.

2013. Iqaluit Coast Guard office maintains pan-Arctic vigil. *Nunatsiaq Online*, 26. juli.

WADHAMS, PETER.

2012. Arctic Ice Cover, Ice Thickness and Tipping Points. *AMBIO* 41 (1): 23-33.

WARD, ANDREW OG SYLVIA PFEIFER.

2010. Greenland sees oil as key to independence. *Financial Times*, 26. august.

ØSTHAGEN, ANDREAS.

2014. *Coast Guard Collaboration in the Arctic: Canada and Greenland (Denmark)*. Toronto: Walter & Duncan Gordon Foundation.

---. 2013a. *Arctic oil and gas. The role of regions*. IFS Insights, nr. 2 (september). Oslo: Institutt for forsvarsstudier(IFS).

---. 2013b. "Why We Aren't Ready for an Active Arctic." Candian International Council, 4. november.

---. 2011. Utenrikspolitisk entreprenørskap. EU og utviklingen av en Arktis-politikk. *Internasjonal Politikk* 69 (1): 7-30.