



Sjøkrigsskolen

Bacheloroppgave

Forsvarets rekvisisjonssystem

Hva kan det nye digitale rekvisisjonssystemet bidra til Sjøforsvaret og hvilke utfordringer vil dette gi for maritime operasjoner i Norge?

av

Andersen, Sander

Holmsen, Jens P.

Levert som en del av kravet til graden:
BACHELOR I MILITÆRE STUDIER MED FORDYPNING I ledelse - Sjømakt og militær navigasjon

Antall ord: 6690

Innlevert: 4. Juni 2021

Godkjent for offentlig publisering

Publiseringsavtale

En avtale om elektronisk publisering av bachelor/prosjektoppgave

Kadetten(ene) har opphavsrett til oppgaven, inkludert rettighetene til å publisere den.

Alle oppgaver som oppfyller kravene til publisering vil bli registrert og publisert i Bibsys Brage når kadetten(ene) har godkjent publisering.

Oppgaver som er graderte eller begrenset av en inngått avtale vil ikke bli publisert.

	Ja	Nei
Jeg(Vi) gir herved Sjøkrigsskolen rett til å gjøre denne oppgaven tilgjengelig elektronisk, gratis og uten kostnader	X	
Finnes det en avtale om forsinket eller kun intern publisering? (Utfyllende opplysninger må fylles ut)		X
Hvis ja: kan oppgaven publiseres elektronisk når embargoperioden utløper?		

Plagiaterklæring

Vi erklærer herved at oppgaven er mitt eget arbeid og med bruk av riktig kildehenvisning.

Vi har ikke nyttet annen hjelp enn det som er beskrevet i oppgaven.

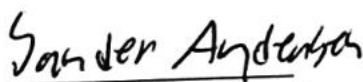
Vi er klar over at brudd på dette vil føre til avvisning av oppgaven.

Bergen, Sjøkrigsskolen, 04-06-2021

Signatur

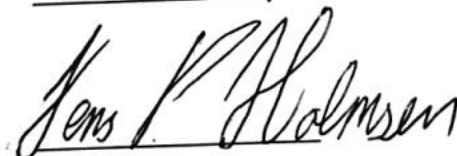
Kadett

Sander Andersen



Kadett

Jens P. Holmsen



Forord

Dette er en bacheloroppgave som er skrevet avslutningsvis til utdanning; bachelor i *militære studier med fordypning i ledelse - Sjømakt og militær navigasjon*.

Den norske handelsflåten har gjennom historien vært en viktig ressurs i krig. Fra Napoleons krigen på tidlig 1800-tallet hvor den norske handelsflåten var en viktig årsak til Danmark-Norge sin tunge involvering, (Børresen 2012). I tillegg har den norske handelsflåten vært avgjørende for utfallet av både første og andre verdenskrig (Rabbevåg, 2020) Gjennom den kalde krigen var norske sivile fartøy og annet sivilt utstyr som busser og lastebiler et viktig element som del av totalforsvaret. Etter Sovjetunionens fall i 1991, gikk man vekk fra tanken om å rekvirere sivilt utstyr til forsvarsbruk.

Handelsflåten betydning på norsk militær historie viser hvor viktig det er å lykkes med et best mulig samarbeid. Grunnlaget og systemene som dannes i fredstid vil være avgjørende den dagen krig og konflikt truer. Oppgaven ble påbegynt våren 2021, men rekvisisjonssystemet, og de utfordringer og muligheter det gir forsvarsektoren har interessert oss begge gjennom hele studieløpet.

Sammendrag

Problemstillingen blir besvart ved å innledningsvis drøfte Sjøforsvarets operative behov opp mot nødvendigheten av sivilstøtte. Videre drøftes mulighetene ved å anvende Forsvarets rekvisisjonssystem til å dekke de operative behovene. Deretter ses det på utfordringene knyttet til å benytte sivilstøtte for å understøtte Sjøforsvaret sine operative behov.

Basert på oppgavens drøftelse konkluderes det med at Sjøforsvaret enda har behov for sivil understøttelse til maritime operasjoner, både i fredstid, og på krigsfot. I fredstid er dette mulig å dekke gjennom ramme- og strategiske avtaler med sivile partnere. Der burde det tilstrebes å benytte aktører som er registrert i den Nasjonal Ressursdatabasen og forhåndsrekvirert. Da får Sjøforsvaret under operasjoner i fredstid, trent og øvd på å benytte og samvirke med sivile systemer, som det planlegges å benytte ved rekvisisjons i krig. Likevel forekommer det flere utfordringer ved å benytte sivil understøttelse og den forhåndsrekvirerte struktur. Deriblant nasjonaliteten og lojaliteten til det sivile personellet i krig.

Innholdsfortegnelse

Innhold

Forord	4
Sammendrag	5
Innholdsfortegnelse	6
Nomenklatur / Forkortelser / Symboler	7
Innledning	9
1.1 Bakgrunn.....	9
1.2 Problemstilling.....	9
1.3 Avgrensninger.....	10
1.4 Struktur	10
2 Metode	11
2.1 Forskningsdesign	11
2.2 Utvikling av problemstilling	12
2.3 Valg av undersøkelsesdesign	12
2.4 Valg av kvalitativ metode	13
2.5 Forskningskvalitet.....	13
3 Teori og bakgrunnsinformasjon	14
3.1 Totalforsvaret og sivil-militært samvirke	14
3.2 Sjøforsvarets behov for sivil støtte	15
3.3 Militær rekvisisjon	17
3.4 Forsvarets nye rekvisisjonssystem.....	18
4 Analyse	22
4.1 Muligheter.....	22
4.2 utfordringer	27
5 Avslutning	30
5.1 Oppsummering av funn.....	30
5.2 Konklusjon.....	31
6 Referanser	33

Nomenklatur / Forkortelser / Symboler

Forkortelser

- BRA – budsjett og resultat ansvarlig
- DIF – driftsenhet i Forsvaret
- DNBI - Diseases and Non Battle Injuries.
- EU – European Union
- FD – Forsvarsdepartementet
- FFI – Forsvarets Forskningsinstitutt
- FFOD – Forsvarets Fellesoperative Doktrine
- FLO – Forsvarets logistikkorganisasjon
- FN – Forente Nasjoner
- FRS – Forhåndsrekvirert struktur
- H – Hæren
- HV - Heimevernet
- JD – Justisdepartementet
- KNM – Kongelig Norsk Marine
- KOP – Krigsoppsetningsplan
- KV – Kystvakt
- L - Luftforsvaret
- NATO – North Atlantic Treaty Organization
- NFD - Nærings- og fiskeridepartementet
- NIS – Norsk Internasjonalt Skipsregister
- NOR – Norsk ordinært skipsregister
- RIMPAC – the Rim of the Pacific Exercise
- Rekv. – rekvirere/ rekvisisjon
- RC – rekvisisjonscelle
- RG - rekvisisjonsgodkjenner
- S – Sjøforsvaret
- SSB – Statistisk Sentralbyrå
- SAR – Search And Rescue

Nomenklatur

- Minnerydderskvadron – Består av to Oksøy-klassen minejaktfartøy, to Alta-klassen minesveipere og fire Hugin autonome undervannsfarkoster. Avdelingen sitt primære oppdrag er å gjennomføre kontra mine operasjoner
- Forhåndsrekvisisjon – er utpeking av sivile ytelser som militære myndigheter kan få behov for i krig eller beredskap. Ytelser forberedes rekvirert i fred, hvorpå forhåndsvarsel om rekvisisjon sendes ressurseier.
- Eier/ ressurseier – er den som har eiendomsrett over ytelsen som rekvireres.
- Den norske handelsflåten – Er en betegnelse for alle norsk registrerte skip, både i Norsk ordinært skipsregister og Norsk internasjonalt skipsregister
- Krigstjenestekort – et kort som under den kalde krigen dokumenterte at ressursen du eide kunne brukes av Norges Forsvar i krig
- Gulf 1 krig – Var en krig som startet med at Irak okkuperte og annekterte Kuwait. En USA-ledet koalisjon fikk FN-mandat for å gjennomføre en militæraksjon for å frigjøre Kuwait.
- Marinen – Marinen er underlagt Sjøforsvaret og utgjør dens operative styrke. Marinen består av flere ulike skvadroner og fartøys klasser.
- Nortraship – Norwegian Shipping and Trad Mission. Var en organisasjon som under andre verdenskrig administrerte den store norske handelsflåten som befant seg utenfor tyskkontrollerte områder. Forsvaret har i dag en beredskapsavtale med Rederiforbundet og Northraship-ledelsen.
- POMOR – «kystboere» eller «folk som bor ved havet». Oversatt fra russisk til norsk. POMOR er navnet på en norsk-russisk militær øvelse, som de siste årene har hatt fokus på å trene på berging, miljøvern ved oljeutslipp, søk- og redning av mennesker.
- Norges Rederiforbund er den ledende arbeidsgiver-, beredskaps- og interesseorganisasjonen for norsktilknyttede rederivirksomheter.
- Rederiforbundet – er en arbeidsgiver-, beredskap- og interesseorganisasjon for

Innledning

1.1 Bakgrunn

I dag har Sjøforsvaret en begrenset evne til å understøtte egne kampstyrker (Forsvaret, 2015, s. 54). Det vil også være svært nødvendig å ha understøttelse under en høyintensitets operasjon. Her blir man nødt til å hurtig kunne transportere materiell, styrker og forsyninger inn til operasjonsteateret. Ved dagligdagse operasjoner med lavintensitet kan det også være relevant med understøttelse, men ikke i like stor grad (Forsvaret, 2015, s. 195). For maritime ressurser ble det laget ordninger til hvordan Forsvaret kunne få tilgang til materiell som kunne brukes til understøttelse. Forsvarets rammeavtaler og beredskapsavtalen med Rederiforbundet er eksempler på slike ordninger. I tillegg ble det fra høsten 2017 satt i gang arbeid med å lage Forsvarets rekvisisjonssystem som har til hensikt å gjøre rekvireringen effektivt og ikke minst sørge for at ulike deler av Forsvaret ikke planlegger å rekvirere det samme materiellet. Det er derimot mange hensyn å ta når det kommer til å rekvirere sivilt materiell. I tillegg til de tidligere utfordringene ved rekvisisjon står Forsvaret ovenfor nye utfordringer i dag. Tematikken i denne oppgaven ser vi på som svært relevant for fremtiden. Først og fremst ettersom Forsvaret har ett ønske om å om-disponere ressurser for å øke operativ evnen (McKinsey&Company, 2015, s. 16). Dette har vært noe av motivasjonen bak oppgaven.

1.2 Problemstilling

Hva kan det nye digitale rekvisisjonssystemet bidra til Sjøforsvaret og hvilke utfordringer vil dette gi for maritime operasjoner i Norge?

Målet vårt med denne oppgaven er å belyse hva det nye digitale rekvisisjonssystemet "Forsvarets rekvisisjonssystem" og vurdere hva rekvisisjoner kan bidra med for Sjøforsvaret. Det nye systemet er under innfasing i Hemivernet, Hæren, Sjøforsvaret og Luftforsvaret. Forsvarets rekvisisjonssystem har dermed kort fartstid i Forsvaret. For at avdelingene tidligst mulig skal kunne benytte systemet på en hensiktsmessig og effektiv måte er det essensielt å få kunnskap om hva systemet kan bidra med. Dette gjelder hva avdelingene får ut av å benytte systemet, hvilke begrensninger og utfordringer systemet har. (Forsvarets logistikkorganisasjon, 2020).

1.3 Avgrensninger

Denne oppgaven fokuserer på hvordan Forsvarets rekvisisjonssystem er relevant for Sjøforsvaret, samt en drøfting av svakheter ved bruk av dette systemet. I oppgaven trekkes det inn eksempler hvor andre deler av Forsvaret har rekvirert annet sivilt utstyr, men i hovedsak handler oppgaven om rekvisisjon av sivile fartøy til Sjøforsvaret i dag. Sjøforsvaret kan skaffe seg støtte fra den sivile flåten gjennom Forsvarets rammeavtaler og beredskapsavtalen. En analyse av disse er ikke en del av oppgaven, men deres relevans sammenlignet med det nye systemet blir nevnt.

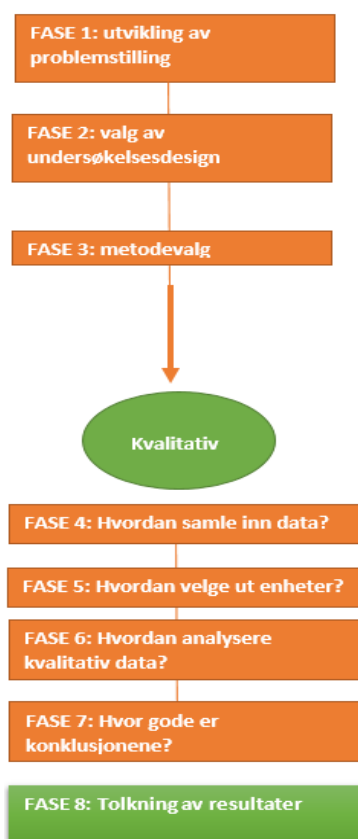
1.4 Struktur

I Kapittel to vil det bli redegjort for forskningsdesign, herunder valg av metode, og drøfting av forskningskvaliteten. Kapittel tre danner den teoretiske bakgrunn for oppgaven, hvor det redegjøres for totalforsvaret og sivil-militært samvirke, Sjøforsvarets behov for sivil støtte, militær rekvisisjon og Forsvarets nye rekvisisjonssystem. Kapittel fire tar for seg analyse av mulighetene ved systemet og utfordringene. I kapittel fem oppsummeres funnene og problemstillingen blir i konklusjon vurdert opp mot funnene.

2 Metode

2.1 Forskningsdesign

I denne oppgaven har vi tatt utgangspunkt i modellen til Dag Ingvar Jakobsen for faser i undersøkelsesprosessen. Her er det flere steg man er nødt til å ta for suksessiv fremgangsmetode studien. Dette kan gi en nøyaktig studie. Modellen under viser de ulike stadiene av å designe et prosjekt (Jakobsen, 2015, s. 68).



De første tre stegene må gjennomgå uavhengig om man velger en kvalitativ eller kvantitativ metode. Stegene i figuren henger tett sammen og er særdeles viktig ettersom feil i en fase kan føre til feil videre til neste fase. Første steget her er å produsere en problemstilling. Denne oppgaven foretar seg en eksplorerende problemstilling hvor hensikten er å utdype et tema vi kan lite om. Videre er det valg av undersøkelsesdesign, hvor man skal vurdere hvilket design som best mulig passer til problemstillingen. Valget man tar her påvirker i stor grad studiens gyldighet, så her er det viktig å finne et undersøkelsesopplegg

som er egnet til å belyse problemstillingen. Videre ser man på hvilken undersøkelsesmetode som er mest hensiktsmessig til å hente informasjon til studiet. Her skiller man mellom kvalitativ og kvantitativ metode.

2.2 Utvikling av problemstilling

Vi har over lengre tid hatt dialog med Arendal Sjømannsforening sin formann Lars Vidar Moen. Han har vist interesse og bekymring om bruk av sivile fartøy til militære operasjoner. Utgangspunktet hans er at man har en gammeldags tenkning når det kommer til bruk av sivile fartøy som er basert på en utdatert norsk handelsflåte som er. Videre har vi ved tidligere tjeneste hatt kontakt med Kommandørkaptein Rune Furevik som er prosjektleder til Forsvarets rekvisisjonssystem. Ettersom dette systemet enda er under utvikling synes vi dette virket spennende å se nærmere på. Videre snakket vi med Åse Østensen som har skrevet om sivil understøttelse til maritim bruk og hun ble vår veileder gjennom studien. Etter samtaler med veileder forsto vi raskt omfanget og kompleksiteten av temaet vi ønsket å jobbe med. Derfor gikk det mye tid til å bryte ned teamet og slipe til problemstillingen studien til slutt handlet om.

2.3 Valg av undersøkelsesdesign

Til denne oppgaven har vi valgt en deduktiv tilnærming ettersom det finnes relevant data og analyser før studien ble startet. Svakheten ved undersøkelsesdesignet er at vårt virkelighetsbilde blir påvirket av de som gir oss informasjon (Jacobsen, 2015, s. 28).

Ifølge (Jacobsen, 2015, ss. 23-25) er «en deduktiv tilnærming betyr at man går fra teori til empiri, det vil si at søking etter empiri skal være styrt av teoretisk antakelser» Videre utdyper han: «Den beste framgangsmåten er først å skape seg noen forventinger om hvordan virkeligheten ser ut, og dernest gå ut og samle empiri for å se om forventingene stemmer overens med virkeligheten. Forventingene dannes her på bakgrunn av tidligere empirisk funn og tidligere teorier».

2.4 Valg av kvalitativ metode

Problematikken i denne studien er for omfattende til å kunne støtte seg bare på tall. Det trengs informasjon utover det tallene viser som gjør at det vil være riktig å ha en kvalitativ tilnærming til studien.

«En kvalitativ tilnærming har som utgangspunkt at virkeligheten er for kompleks til å redusere til tall, og at man derfor må samle inn informasjon i form av ord som åpner for mer nyanserikdom» (Jacobsen, 2015, s. 24).

2.5 Forskningskvalitet

«Hvis ulike kilder (og dermed data) er av ulik kvalitet, bør også forskere forsøke å avklare hvilke kilder som er bedre enn andre» (Jacobsen, 2015, s. 128). På bakgrunn av dette har vi valgt å bruke en rekke forskjellige kilder og underveis vurdere kvaliteten av kildene. Dette har ført til at vi i løpet av studiet har lagt tyngre vekt på enkelte kilder. Fallgruven her blir imidlertid at vi underveis i studiet blir selektive på de kildene vi drar inn og at funnene vi gjorde tidlig i prosessen fører til at vi overser relevante poenger som dukker opp etter hvert. For å minske denne effekten har vi forsøkt å hente data fra mange kilder.

«Å drøfte gyldighet og pålitelighet kritisk, også i kvalitative undersøkelser, betyr ikke at vi underkaster data en positivistisk logikk. Det betyr at vi forsøker å forholde oss kritisk til kvaliteten på dataen vi har samlet inn ... Kort sagt: Er det sant det vi har funnet og presentert?» (Jacobsen, 2015, s. 228)

Vi har gjennom studien diskutert funnene med relevante kilder som forsker Åse Østensen, Kommandørkaptein Furevik og formann ved Arendal Sjømannsforening Lars Vidar Moen for å sørge for at vi får belyst relevante sider av studiets tematikk. Ved å bruke kilder som er så uavhengig og hvor de har ulike motiver og interesser rundt tema kan det argumenteres at dette styrker studiens validitet. Studien blir på en annen side svekket ved at informasjon som erfaringsrapporter og planverk har hatt høyere gradering hjemlet i sikkerhetsloven som har hindret oss i å bruke dette. Dette kan føre til å ha minsket oppgavens gyldighet.

Selv med de svakheter som er i forskningen og som vi her har belyst, mener vi likevel oppgaven svarer for problemstillingen på akseptabel måte.

3 Teori og bakgrunnsinformasjon

3.1 Totalforsvaret og sivil-militært samvirke

Sivilt-militært samvirke er en militær funksjon som fokuserer på alle sivile forhold i et operasjonsområde, hvordan den sivile situasjonen virker inn på det militære mandatet. Samt koordinering og samvirke mellom militære styrker og sivile aktører. Dette innebærer befolkningen i operasjonsområdet, lokale myndigheter, internasjonale og nasjonale organer og ikke-statlige organisasjoner. Hensikten er å bidra til en helhetlig tilnærming til oppdraget.

JD og FD har i samarbeid publisert en beskrivelse av totalforsvaret, der skrives det: «*Forsvarets logistikkbehov dekkes blant annet gjennom Forsvarets egne ressurser, andre offentlige ressurser, kommersielle avtaler, samarbeid med næringslivet og rekvisisjon. Forsvarets behov skal i størst mulig grad baseres på kommersielle avtaler, om nødvendig med beredskapsklausuler der dette er kostnadseffektivt*» (Forsvarsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet, 2018).

Altså er Forsvaret avhengig av sivile leverandører, da Forsvaret selv ikke produserer alt organisasjonen har behov for. Forsvaret har heller ikke med tilstrekkelig egne kapasiteter til å bedrive all understøttelse av sine DIFer selv.

I følge består sivil-militært samvirke under operasjoner av tre kjerneaktiviteter:

1. Samvirke med sivile aktører på ulike nivåer.
2. Koordinering av sivile kapasiteter som støtter det militære styrkebidraget.
3. Koordinering av militær støtte til sivile aktører og samfunn i operasjonsområdet.

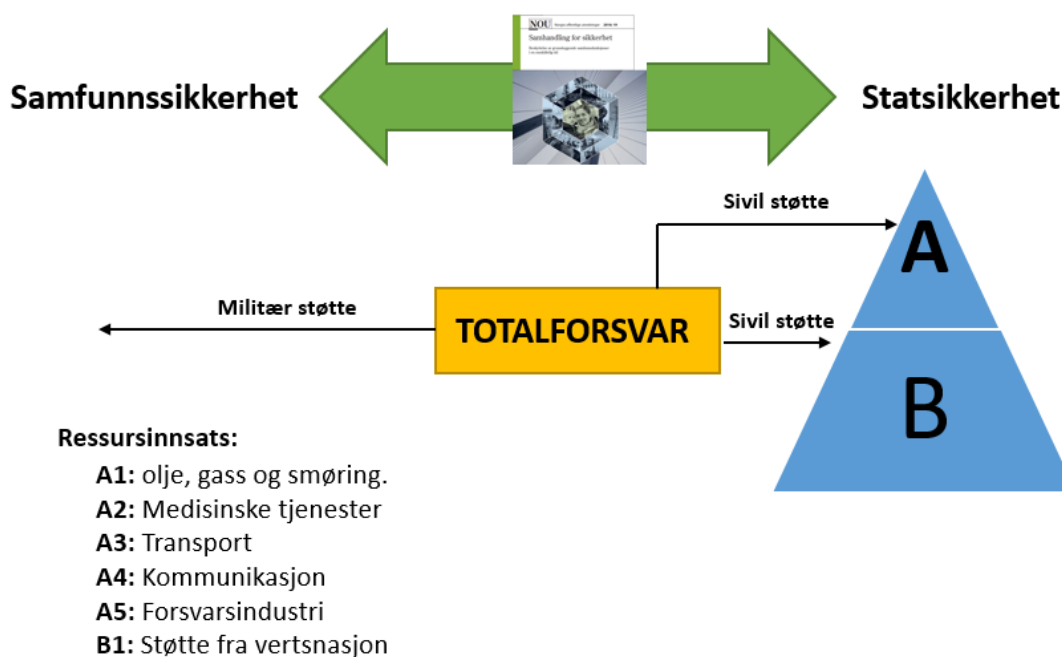
Den grunnleggende ideen i det tradisjonelle totalforsvarskonseptet har vært at samfunnets samlede ressurser skal kunne mobiliseres for å forsvare landet, for å håndtere akutte og prekære sikkerhetsutfordringer når krig truer eller i krig. Totalforsvarskonseptet var dermed nær knyttet til beredskapslovgivningen. Den bygget på ideen om en best mulig utnyttelse av samfunnets begrensede ressurser, primært i den øvre delen av krisespektret (Forsvarsstaben, 2019).

Totalforsvarskonseptet har blitt modernisert og omfatter gjensidig støtte mellom Forsvaret og det sivilsamfunnet. Hensikten er å oppnå effektiv samordning og utnyttelse av sam-

funnets samlede ressurser i forbindelse med forebygging, beredskapsplanlegging, krisehåndtering og konsekvenshåndtering. For hele spekteret fra fred via sikkerhetspolitiske kriser til krig. Videre er det ikke lengre en forutsetning at beredskapslovgivningen trer i kraft for at støtten kan sies å være innenfor rammen av totalforsvarskonseptet (Forsvarsstaben, 2019): «Prinsippet om sivil støtte til Forsvaret i krise og krig utgjør selve kjernen i det tradisjonelle totalforsvarskonseptet og videreføres i det moderniserte totalforsvarskonseptet.»

3.2 Sjøforsvarets behov for sivil støtte

Bruk av sivile aktører i norske maritime operasjoner er ingen ny tanke. Figuren fra FFOD under illustrer totalforsvarskonseptets to søyler; samfunnssikkerhet og statsikkerhet. Innsatsfaktorene er kun eksempler på sivil støtte, men det fremkommer av modellen at tilgang på sivile ressurser er svært viktig for å løse Forsvarets mandat. Det er grunn til å anta det også gjelder Sjøforsvaret.



I Forsvarets doktrine for maritime operasjoner (2015, s. 45) står det følgende: «Dersom en kritesituasjon i norsk sjøterritorium eller i et norsk jurisdiksjonsområde til havn, skal Forsvaret ha en selvstendig evne til raskt å kunne projisere en militær slagkraft (ildkraft) som er tilstrekkelig til at en motstander vil vurdere videre bruk av militær tvangsmakt eller

voldsmakt mot oss som et lite hensiktsmessig virkemiddel for å nå sine mål». Hvis Forsvaret skal klare å være en troverdig trussel mot en potensiell motstander må det være tilstrekkelig med ressurser tilgjengelig å bruke på kort tid. «Opprettelse av kampevnen optimaliseres dersom enhetene eller styrken understøttes av spesialiserte logistikkfartøy som kan operere under den samme trussel som kampenhetene. Dette inkluderer havgående medisinske kapabiliteter.

Med mindre operasjonsteateret er i nærheten av landbaser vil understøttelsen i dag være tungt avhengig av Norges eneste logistikkfartøy *KNM Maud*. At Sjøforsvarets eneste logistikkfartøy skal kunne bidra til å løse et oppdrag forutsetter at det er innenfor rimelig avstand.

Videre skal Norge kunne bidra internasjonalt til FN, NATO og EU ved internasjonale kriser (Forsvaret, 2015, s. 46). Hvis man i dag sender ett marinefartøy på utenlandsoppdrag vil dette trekke mye ressurser fra marinen som ellers kunne bli brukt nasjonalt.

Likevel, «*våre politiske myndigheter står fritt til å velge volum og innretning på våre militære bidrag til flernasjonalt krisehåndtering og fredstøttende operasjoner. Vurderingen omkring bruk av maritime bidrag i slike operasjoner vil i prinsippet være knyttet både opp til vår rolle som et diplomatisk virkemiddel og/ eller som et dirkete bidrag for å bidra til internasjonal maritim sikkerhet.*» (Forsvaret, 2015, s. 47).

Det vil derfor være nærliggende å tenke at den politiske ledelsen ikke er villig til å ofre store deler av de militære ressursene på internasjonale kriser hvis dette går på bekostning av rikets sikkerhet. På en annen side er det i Norges interesse å bidra internasjonalt både for opprettholdelse av internasjonal rettsorden, men også for å opprettholde gode internasjonale relasjoner og leve opp til forpliktelsene NATO medlemskapet gir oss.

Enkelte øvelser er tiltenkt nettopp dette som for eksempel RIMPAC som er en amerikansk maritim øvelse med deltagelse fra Norge og en rekke andre land. POMOR er et annet eksempel hvor det er norsk-russisk øving (Forsvaret, 2015, s. 47). Den norske handelsflåten som består av over 1500 skip operere til enhver tid over hele verden. Av de NIS registrerte fartøyene seiler det over 17 000 000 brutto tonn fordelt på 655 skip (Statistisk sentralbyrå, 2020). Denne globale ressursen er helt klart en stor styrke om den skulle bli brukt til militære operasjoner ettersom det er godt mulig et norsk skip vil befinne seg i nærheten av et operasjonsteater.

I daglige operasjoner i fredstid, i kriser og krig så vil det være behov for baser og infrastruktur utover Sjøforsvarets Hovedbase Haakonsværn og Ramsund Orlogsstasjon, for å understøtte Sjøforsvaret sine operasjoner. Logistikken til Sjøforsvaret baserer seg både på sivile samarbeidspartnere og forsvarssektoren sine egne ressurser. I Konsept for Logistikk i Sjøforsvaret (2018), framkommer det at både militære og sivile leverandører skal levere forsyninger i alle fem klasser fram til leveringspunkt tett opptil operasjonsområder. «*Logistikk er fundamentalt for utholdenhet i operasjoner*» (Forsvaret, 2015, s. 194). Utholdenhet i operasjonsområder nasjonalt kan oppnås gjennom fremskutte logistikk-støt-tepunkt og anvendelse av sivile kapasiteter. Det er krevende å opprettholde stridsutholdenhet når den avhenger av etterforsyning fra egne hovedbaser, hvor forsyningslinjen kan være svært lange, i tid og rom.

3.3 Militær rekvisisjon

I dag «*omfatter (militære rekvisisjon) militære myndigheters adgang til å rekvirere alt som er nødvendig for krigsmakten i krig eller ved beredskap.*» (FLO, 2020, s. 5). Prosessen for forhåndsrekvirering og leie av forhånds rekvirerte ytelser til øving om trening av rekvisisjonssystemet er beskrevet i Bestemmelse om militære rekvisisjoner fra 2020, utarbeidet av Forsvarets logistikkorganisasjon. DIF-sjefen skal basere enhetens rekvisisjonsbehov på operative krav, KOP og operasjons-scenarier.

Imidlertid er ikke rekvirering av sivilt materiell en ny tanke i Norge. I tillegg til Nortraship som opererte under 2. verdenskrig og mobiliserte mesteparten av den norske handelsflåten har rekvisisjon også vært brukt mye etter 2. verdenskrig (Store Norske Leksikon, 2020). Gjennom den kalde krigen krevde Forsvaret at relevante ressurser som traktorer, tankbiler, fartøy, busser og annet utstyr med militær nytteverdi ble beslaglagt. Denne måten å operere på har med andre ord vært utprøvd i Norge over lang tid.

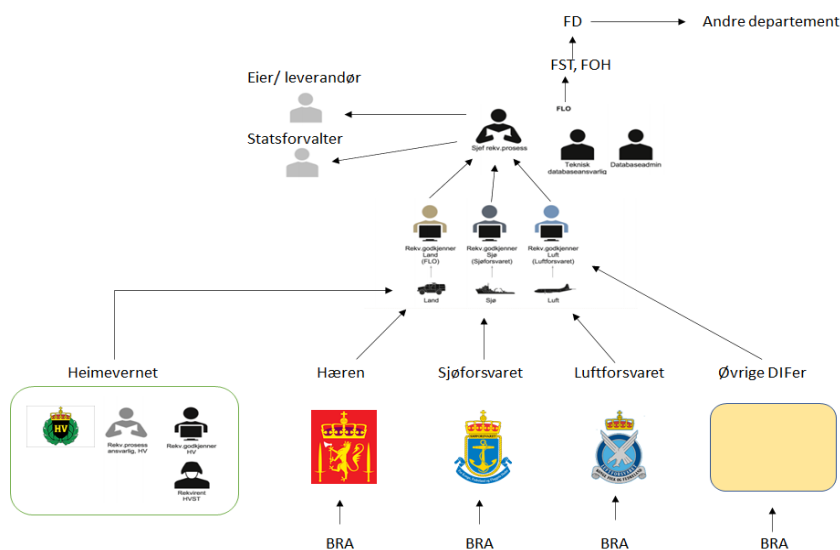
Winston Churchill beskriver de norske sjøfarende sitt bidrag under andre verdenskrig som mer verdt enn en million soldater (Tenold, 2019). Med det som før 2. verdenskrig var en av verdens største handelsflåter og som opererte over hele verden vil mange hevde at innsatsen til krigsseilerne var Norge sitt største bidrag inn i krigen (Store Norske Leksikon, 2017). Med en slik historie som strekker seg over to verdenskriger tilbake i tid er det

en gjensidig forståelse blant norske myndigheter, skipsrederier og sjøfolk at den norske handelsflåten spiller en sentral rolle i nasjonale krisesituasjoner (Ulriksen Å. G., 2019).

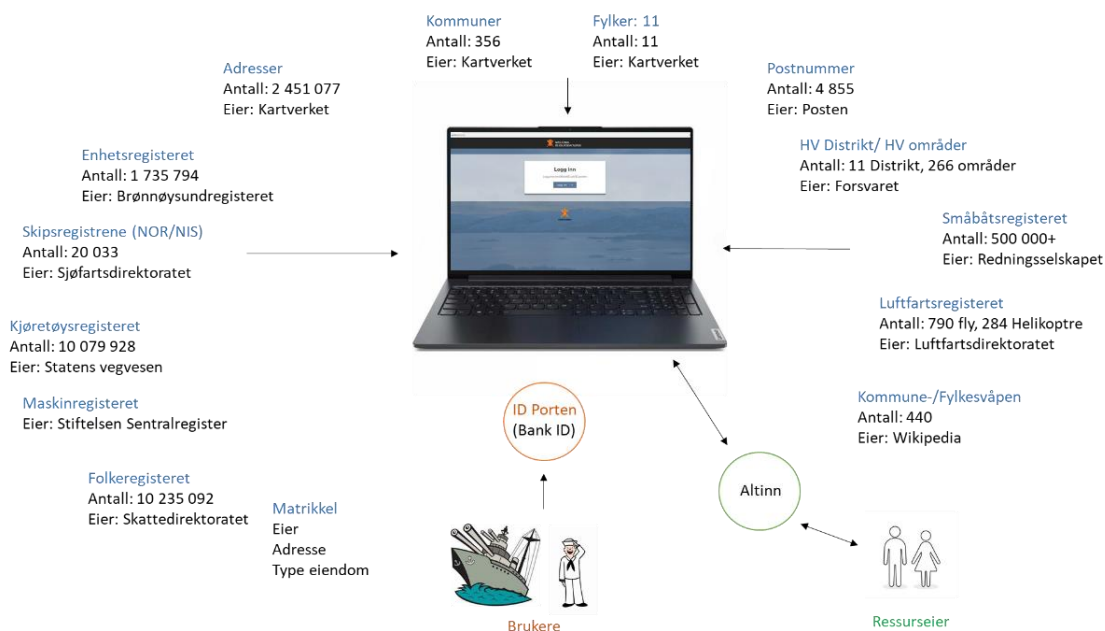
3.4 Forsvarets nye rekvisisjonssystem

I løpet av den kalde krigen mottok store deler av Norges befolkning et Krigstjenestekort. «Dette kortet dokumenterte at ressursen du eide kunne brukes av Forsvaret i krig.» (Forsvaret, 2021). Etter den kalde krigen ble datidens rekvisisjonssystem avhendet. Derimot har trusselbildet endret seg de siste tretti årene. Terroranslag og hybridkrigføring har ført til krav til kortere klargjøringstid for Forsvaret. Noe som medfører behov for å kunne mobilisere sivile ressurser raskt, der Forsvarets systemer ikke strekker til. Dermed gjeninnføres rekvisisjonsordningen i Norge, gjennom et nytt digitalt rekvisisjonskonsept (Forsvaret, 2021). Konseptet har fått navnet Forsvarets Rekvisisjonssystem, som består av Rekvisisjonsorganisasjon og Nasjonalressursdatabase. Nasjonalressursdatabase er et databaseverktøy som anvendes for å identifisere sivile ytelser, som organisasjonen benytter til å forhåndsrekvirere og rekvirere (Forsvarets logistikkorganisasjon, 2020, s. 7).

Figuren nedenfor illustrerer rekvisisjonsorganisasjonen til Forsvarets Rekvisisjonssystem. Fra laveste ledd i systemet som er BRA til Forsvarets Operative Hovedkvarter og Forsvarsstaben. Vider illustreres Statsforvalteren-, ressurseieren-, og departementene sin plass i rekvisisjonsorganisasjonen (Forsvarets logistikkorganisasjon, 2020, s. 8).

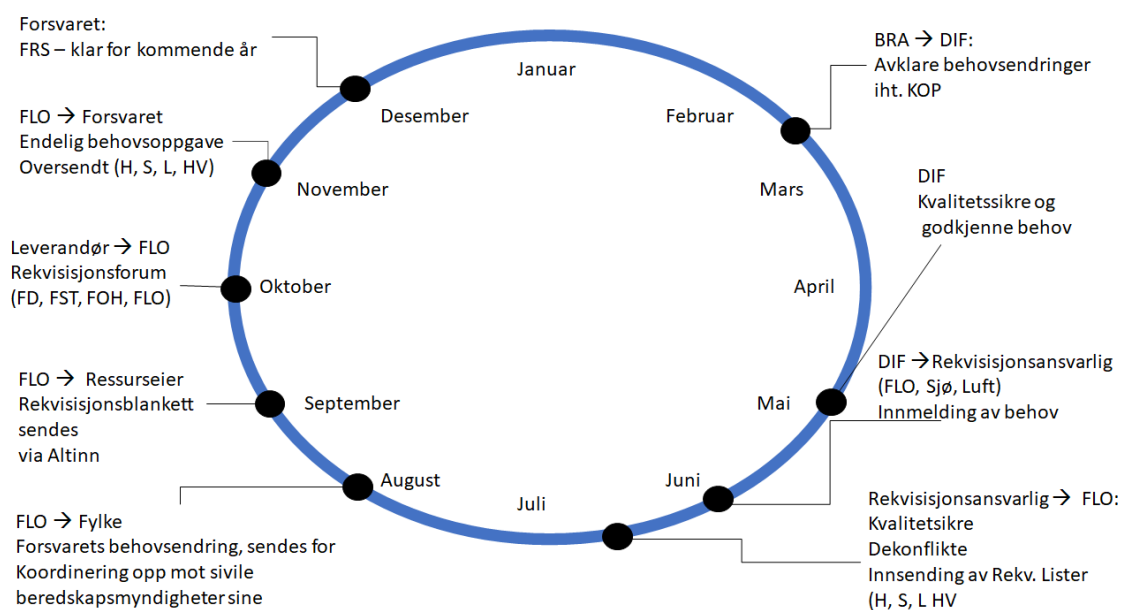


Figuren nedenfor viser forenklet Nasjonalressursdatabase.



Databasen innhenter informasjon fra tilgjengelige kilder, eksempelvis kjøretøysregister, skipsregister, luftfartsregister, foretaksregister og gårdsregister. Den integrerer løsninger opp mot etablerte plattformer for innhenting og utsendelse av dokumentasjon. Videre blir arbeidsflyten implementert, helt fra ytelsen anmodes om forhåndsrekvisisjon og fram til forhåndsrekvisisjon er bekreftet mottatt, med nødvendige skjemaer og godkjenninger. På-loggingsløsning og tilgang ligger på ugradert internett. Brukere får tilgang og rettigheter til systemet etter behov. I systemet vises det hvilke ressurser som er forhåndsrekvirert og rekvirert, samt av hvilken avdeling. I tillegg vises det hvilke sivile systemer som ikke har blitt rekvirert (Forsvarets logistikkorganisasjon, 2020, s. 8).

For rekvisisjonsprosessen har det blitt utarbeidet et årshjul for forhåndsrekvisisjoner. Det heter «Årshjulsprosessen for forhåndsrekvisisjoner» og illustreres i figuren nedenfor. Den går kronologisk fra januar til desember gjennom alle stegene i rekvisisjonsprosessen, fra BRA sine avklaringer med DIF av behovsendringer i henhold til KOP til desember da den Forhåndsrekvirerte strukturen for kommende år skal være klar. Til neste år gjentas prosessen på nytt (Forsvarets logistikkorganisasjon, 2020, s. 10).



Prosessen ved forhåndsrekvisisjoner starter med at BRA skal melde inn sine rekvisisjonsbehov til sin Driftsenhet innen start ultimo mars. Deretter skal DIF innen 31. Mai ha avklart og godkjent eventuelle behovsendringer i henhold til gjeldende KOP. Videre skal Driftsenhetene i Forsvaret sende inn behovsoppgave knyttet til sin rekvisisjonansvarlig innen 31. Juni (Forsvarets logistikkorganisasjon, 2020, s. 10 & 11).

Rekvisisjongodkjenner i FLO skal støtte DIF i rekvisisjonsforberedelsene i første halvdel av året. Rekvisisjonsansvarlig skal innen medio juni ha meldt inn behovsendringer til sin rekvisisjons godkjenner. Heimevernet sin RG sitter i Heimevernets stab, men samvirker med FLO sin rekvisisjonscelle. I cellen sitter Rekvisisjongodkjennerne til FLO Land, -Sjøforsvaret og -Luftforsvaret. Innmeldt behov fra alle Driftsenhetene i Forsvaret skal kvalitetssikres og samordnes av Rekvisisjonscellen innen utgangen av juli. I tilfelle flere

driftsenheter i Forsvaret melder inn samme system for forhåndsrekvirering, skal RC frem-
sende behovsprioritering til Forsvarets operative hovedkvarter.

(Forsvarets logistikkorganisasjon, 2020, s. 10 & 11).

Innen 1. August skal sjef rekvisisjonsprosess ha sendt over behovsendringer til sivile be-
redskapsmyndigheter på fylkesnivå for koordinering. Dette for å unngå dobbelrekvirering
ved at Forsvaret og sivile beredskapsmyndigheter forhåndsrekvirerer samme gjenstand.
Dermed planlegger å benytte samme gjenstander i situasjonen der rekvisisjonsloven blir
gjort gjeldende. Videre sendes kunngjøring om forhåndsrekvirering deretter til eier via
Altinn (Forsvarets logistikkorganisasjon, 2020, s. 10 & 11).

Fjerde kvartal skal det avholdes årlig rekvisisjonsforum som Sjef rekvisisjonsprosess kal-
ler inn til. «*Under rekvisisjonsforumet skal sivilt militært samarbeid i tilknytning til re-
kvisisjon på vegne av SJ FLO diskuteres*» (Forsvarets logistikkorganisasjon, 2020, s. 11).
FLO sender over endelig behovsoppgave til forsvarsgrenene i løpet av november. I løpet
av desember skal Forsvarets rekvisisjons system være klar for kommende år. Deretter
starten prosessene i årshjulet på nytt til ved første kvartal neste år (Forsvarets
logistikkorganisasjon, 2020, s. 10 & 11).

4 Analyse

4.1 Muligheter

Gjennom det nye rekvisisjonssystemet har Sjøforsvaret tilgang på over 20 000 fartøy. Dette er fartøy som har potensiale til å være svært relevante for operasjoner til Sjøforsvaret både ved å kunne stille med tjenester som Forsvaret ikke har selv, samt å kunne stille med et større volum.

Kapasitet

Under enhver operasjon å hele tiden drive med bildebygging og etterretning for å forstå situasjon man står opp i. Det å bygge bilde kan trekke mye ressurser ettersom det ofte er store områder som må overvåkes og ett sanntids situasjonsbilde kan være vanskelig å tolke. «*I en krigførsoperasjon inngår overvåkning og etterretning i alle fysiske domener som en integrert del av operasjonen på alle operative nivåer*» (Forsvaret, 2015, s. 43). Alle ressurser som er med i operasjonen bidrar til bildebygging og etterretning. Det å knytte de militære kampplattformene opp til bildebyggingsoppdrag kan forhindre dem i å gjøre andre viktige oppgaver. Her kan det tenkes at det er mer hensiktsmessig å heller benytte seg av de ressursene som ligger i det nye rekvisisjonssystemet hvor man har tilgang på over 20 000 fartøy.

Sanitet

«Geneve-konvensjonen – pålegger enhver stridende part å sørge for et system for behandling og ivaretagelse av syke og sårede. Norsk helse og arbeidslovgivning beskriver krav til innhold og kvalitete i tjensten, og er gyldig om bord alle statsfartøy» (Forsvaret, 2015, s. 197). For å kunne opprettholde stridsevne er det viktig å forhindre at det oppstår DNBI (Diseases and Non Battle Injuries). I tillegg til dette er det viktig at de som er skadet raskest mulig kan komme tilbake til kampavdelingen. Klarer man å få til dette vil dette både øke kvaliteten, men også styrke den operative evnen. Sanitetsfartøy er noe mange sivile fartøy egner seg særdeles godt til hvis de blir utstyrt riktig på forhånd. I offshore flåten har man innkvarteringsskip med opptil 600 køyeplasser. (Ulriksen Å. G., 2020, s. 9)

Logistikk

De fleste operasjonene av en viss størrelse som Norges militærmakt kan forvente å bidra til nasjonalt eller internasjonalt vil det innebære transport av tyngre materiell. Om dette skulle være for å forsterke, utplassere eller trekke tilbake vil den maritime løftekapasiteten være det naturligvalget. Dette vil være tilfellet selv når operasjonsteateret er på land eller et område uten kystlinje ettersom materiellet vil lastes i land og transporteres med jernbane, vei eller det som faller naturlig for situasjonen (Forsvaret, 2015, s. 53). Her vil også den norske handelsflåten kunne gi et betydelig bidrag ettersom den består av et stort antall offshoreskip, ankerhåndteringsskip, tankfartøy og lektere i verdensklasse. Disse kan i tillegg til å laste tung last også seile i grov sjø. Tankfartøyene er svært avanserte og kan ha en stor last om bord (Ulriksen Å. G., 2020, s. 9).

Wilhelmsen er blant de ledende norske rederiene som innehar et stort nettverk over hele verden. Dette fører til at de kan understøtte Sjøforsvaret både i nasjonale operasjoner, så vel som i internasjonale operasjoner (Wilhelmsen group, 2021). Wilhelmsen og ett fåtall andre norske rederier kan bidra med logistikkjenester, ressurser- og tjenester egne kapasiteter og gjennom sine underleverandører. Flåten til Wilhelmsen består av et stort antall frakteskip som kan benyttes til å understøtte Sjøforsvaret til sjøs eller ved havnene marinen anløper. I Norge gir den strategiske avtalen med WilNOR Governmental Services AS forsvaret tilgang til NorSea Groups nettverk av baser og kaier langs norskekysten (Listou, 2019, s. 113). Denne infrastrukturen kan benyttes til å understøtte Sjøforsvaret med militær logistikk, ved at FLO og MARCSS frambringer etterforsyning og tjenester. Det kan for eksempel være ammunisjon, missiler, teknikere og mekanikere som de sivile leverandørene ikke kan stille med. Sjøforsvaret kan også fra de sivile basene til NorSea Group understøttes med etterforsyning, tjenester og ressurser fra sivile partnere. Dette gir Sjøforsvaret en fleksibilitet i forhold til operasjonsplanlegging og ved logistikkoperasjoner. Da blir ikke Forsvarets fartøyer like stedbundet og avhengig av militære baser og havner. Ved at avtalene med WilNOR Governmental Services AS og Grieg Strategic Services strekker seg i skalaen fra den dype fred til krig, gir det Sjøforsvaret en god leveransesikkerhet i tilfelle krig.

Når det gjelder understøttelse av fartøyer fra partene i avtalene, så kan det tilstrebes å benytte skip fra den forhåndsrekvirerte strukturen. Da opererer- og trener vi i fredstid med fartøy som vi planlegger med å kunne rekvirere i krig. Det samme gjelder for de andre

tjenestene vi velger å benytte oss av fra enten strategiske partnere eller sivilselskaper vi har rammeavtaler med.

I Norge er det flere offshore rederier som Siem Offshore og DOF. Kapasiteten til disse rederiene er ankerhåndteringsfartøy, subseafartøyer og konstruksjonsskip. De forskjellige klassene innehar verkstedkapasiteter, helikopterdekk, kraner, større dekkareal som kan benyttes til logistikkunderstøttelse ved frakt av materiell og kapasiteter til å bedrive operasjoner under havoverflaten. Videre inneholder den norske handelsflåten nedsenkbare tungelasteskip og flytedokker. Dermed kan handelsflåten til Norge bidra til å øke dekke behov for Sjøforsvaret utover egne kapasiteter. Videre til å øke volumene i Sjøforsvarets flåte.

Forutsigbar leveranse av forsvarsmateriell

Ledetiden på forsvarsmateriell er ofte lang, og sivile produksjonslinjer på det spesifikke materiellet opprettholdes sjeldent over tid. Dette fører til at nødvendige beredskapsbeholdninger, reservedelsbeholdninger og etterforsyningsavtaler, som fremmer utholdenhet i strid må tilrettelegges i fredstid (Forsvaret, 2015, s. 195). Strategiske avtaler vil være et essensielt for å oppnå det i hele konfliktskalaen. I 2015 inngikk Forsvaret strategiske samarbeidsavtaler med WilNOR Governmental Services AS og i 2017 med Grieg Strategic Services. *«Disse selskapene skal levere logistikkstøtte til Forsvarets operasjoner både nasjonalt og internasjonalt og forplikter seg til å levere i hele konfliktspekteret fra fred, krise og til krig. Dermed har også de strategiske partnerne tilgang til høyere gradert informasjon om Norges forsvarsevne og operative planverk»* (Ulriksen Å. G., 2019, s. 4). Forsvaret kan aldri være helt sikre på at sivile leverandører opprettholder leveransene sine i kriser og krig. Dermed kan Sjøforsvaret og private leverandører inngå avtaler i fredstids som løper på kommersielle betingelser, men som implementerer rekvisisjon- og beredskapslovgivningen som grunnlag for leveranseplikt i krise og krig (Forsvarsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet, 2018).

Ubåtredning

I tillegg har den norske handelsflåten en rekke svært avanserte skip som har potensiale til å drive med operasjoner under vann. Norges konsept for ubåtredning er et samarbeid med Storbritannia og Frankrike med hjelp fra sivile bidragsytere. Redningskonseptet heter NSRS og baserer seg på at man laster en redningsbåt ombord ett fly som flyr en flyplass

i nærheten av en havn. Herfra tar et sivilt fartøy det ut til ubåten i nød. På forhånd er det kartlagt en rekke sivile skip som kan benyttes. Her er det blant annet krav til kranutrustning og dekksplass. Det norske sjøforsvaret sammen med den franske og den britiske vil i disse situasjonene lede operasjonen og selv stille med alt av medisinsk personell og annet som trengs. For å operere selve utstyret vil det komme operatører fra Rolls Royce (RoyalNavy). Dette konseptet er svært fleksibelt som kan være hos ubåten i nød innen 72timer (Forsvaretsforum).

Slepebåtberedskap

Fra 1. januar 2020 ble det innført en ny ordning for slepebåtberedskapen i Norge. Kystvakten fikk ansvaret for den operative utførelsen av slepebåtberedskapen etter avtale med, og på oppdrag fra, Kystverket. Derimot har fortsatt kystverket det faglige ansvaret og er ansvarlig myndighet for slepebåtberedskapen. Fra 1. februar økte antallet fartøy i beredskapen fra fire til seks. De tidligere fartøyene var KV Harstad, tre kystvakt fartøy i Barentshavs-klassen. Økningen forekom ved innleie av KV Jarl og KV Bison (Kystverket, 2019). Det ble inngått en femårig leieavtale med BOA Offshore, med opsjon for forlengelse. De ble operative som kystvaktfartøy i mars 2020, etter en periode med klargjøring, overhaling, utrustning og trening (Teknisk ukeblad, 2020). I en krise eller krig, kan volumet i slepebåtberedskapen økes ytterligere gjennom rekvisisjon.

Minerydding

Ved trusler om eksplosive innretninger til havs er Sjøforsvaret avhengig av Mineryddingskapasitet for å kunne sikre adgang til havner og baser. Videre vil mineryddingsfartøyer inngå som en sentral del i maritime operasjoner for å sikre sjøveien for alliertmottak og framføring av etterforsyninger til Sjøforsvaret sine avdelinger. (Forsvaret, 2015, s. 175).

Forsvarsindustrien, Forsvaret og Forsvarets forskningsinstitutt samarbeider om et prosjekt for å utvikle en defensiv ubemannet minekrigføringskapasitet. Den skal bestå av flere autonome moduler som skal samvirke for å utføre minerydding. Hovedleverandøren er Kongsberg Maritime. Den nye kapasiteten skal erstatte minejakt og minesveipefartøyene i Oksøy-klassen og Altaklassen. Modulene skal være enkle å forflytte mellom land og fartøy. Det er foreløpig ikke gjort en noen investeringsbeslutning angående dette.

Avhengig av oppdragene første Minerydderskvadron mottar i framtiden kan det variere hvilke og hvor mange av modulene som må medbringes for å løse oppdraget. For å oppnå fleksibilitet i hvilke fartøy som benyttes kan det inngås kontrakter med flere fartøy i den Nasjonale ressursdatabasen. Da kan Minevåpenet leie inne fartøyet etter hvilket oppdrag som skal løses, basert på de inngåtte kontraktene. Deretter kan fartøyene som det inngår i kontrakter i fredstid forhåndsrekvireres gjennom Forsvarets rekvisisjonssystem. Videre kan Sjøforsvaret framover i tid, tilpasse hvilke fartøyer de inngår kontrakter med etter egne behov. Dette som vil være svært gunstig da krigføringstid og teknologien utvikles.

Forskningsleder Morten Natkjem ved Forsvarets Forsknings Institutt har uttalt seg om hvordan ubemannede fartøy i de sivile gir Forsvaret mulighet til å på kort tid øke sine volumer i kriser og krig ved å i fredstid forhåndsrekvirere kapasiteteter. Han trakk frem følgende moment (FFI, 2019).

- *«Når kartleggingen av havbunnen gjøres av en eller flere selvgående ubåter får vi dekket større områder raskere enn i dag. Hugin-ubåtene er jo teknologi som også er i bruk sivilt, blant annet i offshore. Så under kriser er det mulig å rekvirere ekstra ubåter, selv om sensorene må oppgraderes før de kan brukes»*
- *«Modulene i systemet er billigere og lettere å erstatte, så det blir lettere å skalere opp hvis det oppstår en krise. Siden vi bruker norsk industri kan vi også lage modulene selv.»*

Hovedleverandøren av kapasiteten er Kongsberg Maritime. Her er det viktig å merke seg at norske interesser sikres da majoritetseieren av Kongsberg Gruppen er NFD. Det gir staten fleksibilitet til å velge mellom å inngå avtaler for å skalere opp antall leveranser eller å benytte rekvisisjon for å oppnå det samme formålet.

4.2 utfordringer

Fra 90-tallet og frem til i dag har det vært lite oppmerksomhet knyttet til Forsvarets mulighet for å skaffe seg materiell gjennom rekvisisjon, (Forsvarets logistikkorganisasjon, 2019). Det er grunn til å tro at det nye rekvisisjonssystemet vil endre det.

Det nye systemet er i liten grad testet i Forsvaret og man vil da ikke vite hvor godt det vil virke i en krisesituasjon. Under øvelsen *Oslofjord* høsten 2019 ble systemet testet ut av Heimevernet. Her ble det i tillegg til helikoptre også rekvirert båter, busser og undervannsbåter.

Sivile i militære operasjoner

Det å ta i bruk sivile ressurser er utfordrende. Å benytte seg av sivile skip krever at man har en garanti om at besetningen på skipet er lojale til oppdraget og oppdragsgiver. I tillegg er det en rekke rettslige og Folkerettslige kompleksiteter ved bruk av sivile i militære operasjoner.

At norske sjøfolk skulle bli fristet til å jobbe for land som var i konflikt med Norge har man ingen garantier for, men i denne oppgaven legger vi til grunn at man er lojale til eget hjemland. utfordringen blir derfor at arbeidsstyrken til den norske handelsflåten i dag består i stor grad av utenlandsk personell.

Regjeringen fjernet i 2017 en rekke byråkratiske hinder for fartøy registrert i Norsk internasjonalt skipsregister. Formålet var å få flere til å flagge hjem. Tidligere kunne ikke skip registret i NIS ferdes langs norskekysten (da måtte de registreres i NOR). Da denne bestemmelsen ble fjernet flagget mange av fartøyene med aktivitet langs norskekysten hjem. Skip registret i NIS har fått unntak fra kravet om trygdeavgift for ansatte med spesifikke oppgaver om bord. Det vil si at langt over 90 pst. av besetningen på turistskip kan være fritatt for trygdeavgift 7,8 pst. og arbeidsgiveravgift 14,1 pst. Det gjør det attraktivt å ansette folk med bakgrunn fra land med et lavere lønnsnivå. Det kan ha påvirket sammensettingen av andelen norske og utenlandske statsborgere på norskkontrollerte skip.

Antall norske sysselsatte på både NOR, NIS og utenlandske flagg ligger ifølge Sjøfartsdirektoratet stabilt på omtrent 20 000 mennesker med en svak økning de siste årene (Sjøfartsdirektoratet). Samtidig vet man også at Norsk maritim næring sysselsetter 85 000, (Regjeringen, 2020). Ut ifra dette vet man at overvekten av sjøfolk som jobber for norskkontrollerte skip er ikke-norske statsborgere.

Ved en potensiell konflikt med Russland vil det være svært viktig å få en oversikt over hvilke skip som har russiske besetningsmedlemmer, eventuelt andre ikke vennlige nasjoner ombord. Det vil være naturlig å ikke velge skipene hvor dette er tilfellet.

Folkeretten

Den norske rekvisisjonsloven er svært robust. I henhold til rekvisisjonsloven §1 kan Forsvaret når loven er iverksatt rekvirere alt som er nødvendig for krigsmakten (Stiftelsen Lovdata, 2018). Problematikken oppstår imidlertid i krigens folkerett for bruk av sivile ressurser og personer i militære operasjoner. *«Kamphandlinger kan ikke gjennomføres med det formål å ramme sivile. I utgangspunktet skal sivile også beskytte mot virkningene av kamphandlinger. Denne beskyttelsen forutsetter imidlertid at sivile ikke tar del i den væpnede konflikten. Sivile som tar direkte del i fiendtlighetene, blir lovlige mål, både i internasjonale og ikke-internasjonale væpnede konflikter, i den perioden de tar de i fiendtlighetene. De mister altså beskyttelsen mot å bli angrepet, som sivile i utgangspunktet har, men gjenvinner beskyttelsen når de ikke lenger deltar direkte i fiendtlighetene»* (Forsvarets høgskole, 2013, s. 51).

Sivile vil altså ikke ha lov til å delta direkte i krigshandlinger og vil da også ha krav på beskyttelse. På en annen side vil det være problematisk å finne en klar grense for hva som er direkte deltagelse og hva som ikke er det. Det vil allikevel være nærliggende å tenke at sivile som bidrar med tjenester for Forsvaret spesielt inn mot et operasjonsområde vil være direkte deltagende. En mulighet her er å ansette personellet midlertidig i Forsvaret. Det går også an å beordre sivilt ansatte gjennom tjenesteplikt og dermed gjøre dem til vernepliktige som beholder sine sivile oppgaver, (Eriksen, 2016, s. 47).

Er handelsflåten klar for krig?

En stor utfordring ved å rekvirere fra det sivile markedet er begrensingene som ligger i utstyret og personellet som er rekvirert. Selv om det er en rekke relevante fartøy i den norske handelsflåten i dag som kan bidra inn i en militæroperasjon nokså likt som den ellers operere under vanlig drift. Da er det spesielt med tanke på tankfartøy hvor Norge er helt ledende i verden. De to største tank operatørene i verden, Oddfjell og Stolt-Nielsen, er norske. I tillegg eier 30 norske tankrederier 25% av verdens kjemiske tankbåtflåte. Det

som kjennetegner den norske flåten er ikke bare størrelsen, men også at den består av svært avanserte og moderne fartøy. Flåtens gjennomsnittsalder i 2019 var på omtrent 10 år. Mange av fartøyene er også spesielt godt egnet til å operere langs den norske kyststrøpen hvor det kan være svært krevende værmessig og navigasjonsforhold (Ulriksen Å. G., 2019). På en annen side er det begrenset med hvor mye erfaring den norske handelsflåten har for militære operasjoner. Selv om oppdraget et sivilt fartøy ville bli tildelt under en militær operasjon kan ligne på det de gjør i den daglige driften kan det allikevel være forskjeller. Rent praktisk kan samarbeid opp mot et militært system bidra til friksjon for løsning av oppdraget hvis dette ikke er øvd på forhånd. Videre har norske rederier ved flere anledninger bidratt med transport for det amerikanske militæret. Både for operasjoner i Afghanistan og Gulfkrigene ble Wilhelmsen Gruppen tungt involvert. Det er også en nærliggende tanke i det norske shippingmiljøet at sivil skipsfart skal støtte militære operasjoner når det trengs (Ulriksen Å. G., 2019, s. 7).

5 Avslutning

5.1 Oppsummering av funn

Oppgavens problembeskrivelse er: *Hva kan det nye digitale rekvisisjonssystemet bidra til Sjøforsvaret og hvilke utfordringer vil dette gi for maritime operasjoner i Norge?*

Hva kan det nye digitale rekvisisjonssystemet bidra for Sjøforsvaret?

Forsvarets rekvisisjonssystem gir muligheten til å raskt kunne justere opp volumet i Sjøforsvarets flåte, tilgang på ressurser som kan dekke Sjøforsvarets behov utover egne kapasiteter og mulighet for fleksibel logistikkunderstøttelse. I fredstid må forhåndsrekvirerte ytelser leies for å kunne benyttes til øving og trening av systemet. Dette fører til økonomiske kostnader for Sjøforsvaret. Da må nytten av å trene systemet veies opp mot de økonomiske utgiftene.

Her er det viktig å påpeke at tilliten til systemet i kriser og krig avhengig av at det er velutprøvd i fredstid. I tillegg kan systemet i fredstid benyttes til å dekke Sjøforsvarets behov, samtidig som det trenes.

I analysedelen har vi vist hvordan bruk av sivile fartøy i militære operasjoner øke muligheten til å løse oppdraget for Sjøforsvaret. Det ligger et kraftfullt potensial og er militært svært relevant å ta i bruk sivil skipsfart i militære operasjoner. De kanskje mest relevante funksjonene vi ser som sivile fartøy kan bidra med er innenfor logistikk, bevoktning, SAR og syketransport.

Forsvarets doktrine for maritime operasjoner inkluderer at «*logistiske understøttelse planlegges og det tilpasses det faktiske operative behovet. Flexibilitet betyr også at sivile løsninger og leverandører inkluderes*» (Forsvaret, 2015, s. 196) Dette viser at Sjøforsvaret enda har behov for sivil understøttelse til operasjoner.

Hvilke utfordringer kan bruken av sivilstøtte påføre Sjøforsvaret?

Det nye systemet i liten grad er testet for det maritime domenet, så det er ennå tidlig å si noe sikkert om ulempene. Samtidig vet vi at å ta i bruk sivilstøtte innebærer utfordringer knyttet til etikk og operativ evne.

I oppgavens analysedel blir det pekt på tre hovedutfordringer bruken av sivil støtte har for Sjøforsvaret. Den første er sivile i militære operasjoner. I denne oppgaven antar vi at ved rekvirering av fartøy vil det også være behov for menneskelige ressurser til å operere

fartøyene. Her vil noe av utfordringen bli at på norskkontrollerte skip er store deler av besetningen ikke norske statsborgere. Man står da i fare for at besetningsmedlemmene kan ha tilknytning til en mulig motstander. Det vil imidlertid være mulig å regulere dette gjennom oversikt hos Rederiforeningen. Det vil dog bety at volumet av hva man kan forvente å få levert av handelsflåten vil være noe mindre.

Videre er folkeretten en klar utfordring ved bruk av sivilstøtte. Som utledet i oppgaven ovenfor kan bruk av sivile gjøre dem til militære mål samtidig som de vil ha krav på beskyttelse. Hvorvidt enhetene har lov til å delta i krigshandlinger og om de blir lovlige mål. Ettersom de er rekvirert av Forsvaret blir de da også lovlige mål. Man har da enten mulighet til å ansette det sivile mannskapet på midlertidige kontrakter hos Forsvaret for å gjøre de til ansatte, eller så kan man også gjennom tjenesteplikten kalle dem inn som vernepliktige. De vil da ha lov å delta uten at det er i strid med folkeretten.

Den siste utfordringen er hvorvidt sivilt materiell og personell vil klare å lykkes med å gjøre seg relevant for Forsvaret. Det vil også ligge begrensninger i materiellet og personellet ved sivilrekvisisjon. Fartøyene er ikke bygget for å løse militære operasjoner. Besetningen har heller ikke trening til dette. Kapasiteten som ligger i handelsflåten i dag vil imidlertid være av en slik karakter at mange av fartøyene vil være godt egnet til å løse de oppdragene de er tiltenkt. Det samme vil gjelde for besetningen.

Kompleksiteten ved å rekvirere et fartøy med besetning er langt mer omfattende enn å rekvirere enklere materiell som busser og traktorer. Heldigvis har sjøfartsnæringen lange tradisjoner med å støtte Forsvaret i operasjoner både nasjonalt og internasjonalt. Derfor er det grunn til å tenke at man har bygd opp en del erfaring.

5.2 Konklusjon

Det nye rekvisisjonssystemet kan bidra til å lettere kunne ta i bruk en rekke ressursene for militære operasjoner i Norge. Rekvisisjonssystemet vil gi Sjøforsvaret store muligheter til å ta i bruk sivilskipsfart til å løse oppdrag i Norge når det er ferdig.

Det er helt klare utfordringer knyttet til sivilstøtte. Slik vi ser det er imidlertid det kraftfulle potensiale som Sjøforsvaret har ved bruk av det nye digitale rekvisisjonssystemet mer tungtveiende enn utfordringene. I 5.1 peker vi på måter å løse utfordringene ved bruk av sivilstøtte. Det mener vi også Forsvaret fokus bør være ved implementeringen av systemet.

Ved å anvende sivile kapasiteter nasjonalt kan Sjøforsvaret ivareta- og øke sin stridsut-
holdenhet (Sjøforsvaret, 2018, s. 10). Dette kan gjennomføres gjennom ordinære ramme-
avtaler og strategiske avtaler.

6 Referanser

- Børresen, J. (2012). *The Norwegian Navy A Brief History*. Bergen: John Greg AS.
- Eriksen, C. J. (2016). *Sivilisering av militær logistikk, et dilemma med hensyn til krigens folkerett?* Forsvarets høgskole.
- FFI. (2019). *Hvordan styrke forsvaret av Norge*. Forsvarets forskningsinstitutt.
- Forsvaret. (2015). *Forsvarets doktrine for maritime operasjoner*. Bergen: Forsvarsstaben.
- Forsvaret. (2021, Mars 18). *Forsvaret*. Hentet fra Forsvaret:
<https://www.forsvaret.no/aktuelt-og-presse/aktuelt/rekvisisjonsordningen>
- Forsvarets forskningsinstitutt. (2020, August 31). *FFI*. Hentet fra FFI:
<https://www.ffi.no/aktuelt/nyheter/forsvaret-tester-nytt-norsk-minesveip>
- Forsvarets forum. (2021, April 26). Hentet fra <https://forsvaretsforum.no/indonesia-ubat-utenriks/vraket-av-ubaten-er-funnet/195850>
- Forsvarets høgskole. (2013). *Manual i krigens folkerett*. Forsvarssjefen.
- Forsvarets logistikkorganisasjon. (2019). Vernepliktig helikopter. *Heimevernsbladet*, 2.
- Forsvarets logistikkorganisasjon. (2020). *Bestemmelse om militære rekvisisjoner*. Oslo: Forsvaret.
- Forsvaretsforum*. (u.d.). Hentet fra <https://forsvaretsforum.no/kursk-russland/20-arsiden-kursk-ulykken/113942>
- Forsvarsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet. (2018, Mai 8). *Regjeringen*. Hentet fra Regjeringen:
<https://www.regjeringen.no/contentassets/5a9bd774183b4d548e33da101e7f7d43/stotte-og-samarbeid-en-beskrivelse-av-totalforsvaret-i-da.pdf>
- Jacobsen, D. I. (2015). *Hvordan gjennomføre undersøkelsen?* Oslo: Livonia Print Sia.
- Kystverket. (2019, Desember 20). Hentet fra
<https://www.kystverket.no/Nyheter/2019/desember/ny-ordning-for-statens-slepeberedskap-fra-nyttar/>
- Listou, T. (2019). *Totalforsvaret Og kommersielle Aktører - Den Doble Logistikkutfordringen*. Oslo: Gyldendal.

-
- McKinsey&Company. (2015). *Modernisering og effektivisering av stabs, støtte og forvaltningsfunksjoner i forsvarssektoren*. McKinsey&Company.
- Rabbevåg, F. (2020, oktober 20). *Store Norske Leksikon*. Hentet fra <https://snl.no/Nortraship>
- Regjeringen. (2019, Mai 14). *Regjeringen*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/mottak-av-allierte-forsterkningsstyrker/id2645324/>
- Regjeringen*. (2020). Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/f4cb041d1ae54800afa00e0b795d962d/oe-rapport-2020-25-evaluering---tilskuddsordninge-13249745.pdf>
- RoyalNavy*. (u.d.). Hentet fra <https://www.royalnavy.mod.uk/The-Fleet/Submarines/~~/media/Files/Navy-PDFs/The-Fleet/Fighting-Units/Submarines/NSRS%20Factsheet.pdf>
- Sjøfartsdirektoratet*. (u.d.). Hentet fra <https://www.sdir.no/aktuelt/nyheter/nye-tall-om-norske-sjofolk/>
- Sjøforsvaret. (2018). *Konsept for Logistikk i Sjøforsvaret*. Sjøforsvaret.
- Solberg Regjeringen. (2020, Juli 2). Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/statlig-eierskap/selskaper---ny/id2604524/?expand=factbox2607470>
- Solstad Offshore. (2021, Juni 1). Hentet fra <https://www.solstad.com/our-fleet/>
- Statistisk sentralbyrå*. (u.d.). Hentet fra <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/handelsfl/aar/2020-01-31>
- Statistisk Sentralbyrå*. (u.d.). Hentet fra <https://www.ssb.no/arbeid-og-lonn/artikler-og-publikasjoner/faerre-lonnstakere-til-sjos>
- Statistisk sentralbyrå. (2020). *Statistisk sentralbyrå*. Hentet fra Handelsflåten, norskregistrerte skip: <https://www.ssb.no/handelsfl/>
- Statistisk sentralbyrå. (2021, Mars 1). Hentet fra <https://www.ssb.no/handelsfl/>
- Stiftelsen Lovdata. (2018, 01 01). *Lovdata*. Hentet fra Rekvisisjonsloven: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1951-06-29-19>
- Store Norske Leksikon*. (2017, Mai 19). Hentet fra Krigsseilere: <https://snl.no/krigsseiler>

Store Norske Leksikon. (2020). Hentet fra <https://snl.no/Nortraship>

Teknisk ukeblad. (2020, September 17). Hentet fra

<https://www.tu.no/artikler/kystvaktens-nye-19-mw-slepefartoy-har-dobbelt-sa-mye-trekkraft-som-resten/499424>

Tenold, S. (2019). Norwegian shipping in the 20th century. Norway`s successful navigation of the worlds most global industry.

Ulriksen, Å. G. (2019). *Bridging the Atlantic, A Norwegian Contribution to US Sealift*. Royal Norwegian Academy.

Ulriksen, Å. G. (2020). *Det maritime totalforsvaret - En styrkemultiplikator for sjø og land*. Bergen : FHS.

Ulriksen, Å. Ø. (2019). *Bridge the Atlantic, A Norwegian Contribution to US Sealift*. Bergen: Royal Norwegian Naval Academy.

Wilhelmsen group. (2021, April 22). Hentet fra <https://www.wilhelmsen.com/about-wilhelmsen/>