



UNIVERSITETET I
NORDLAND

MASTEROPPGAVE

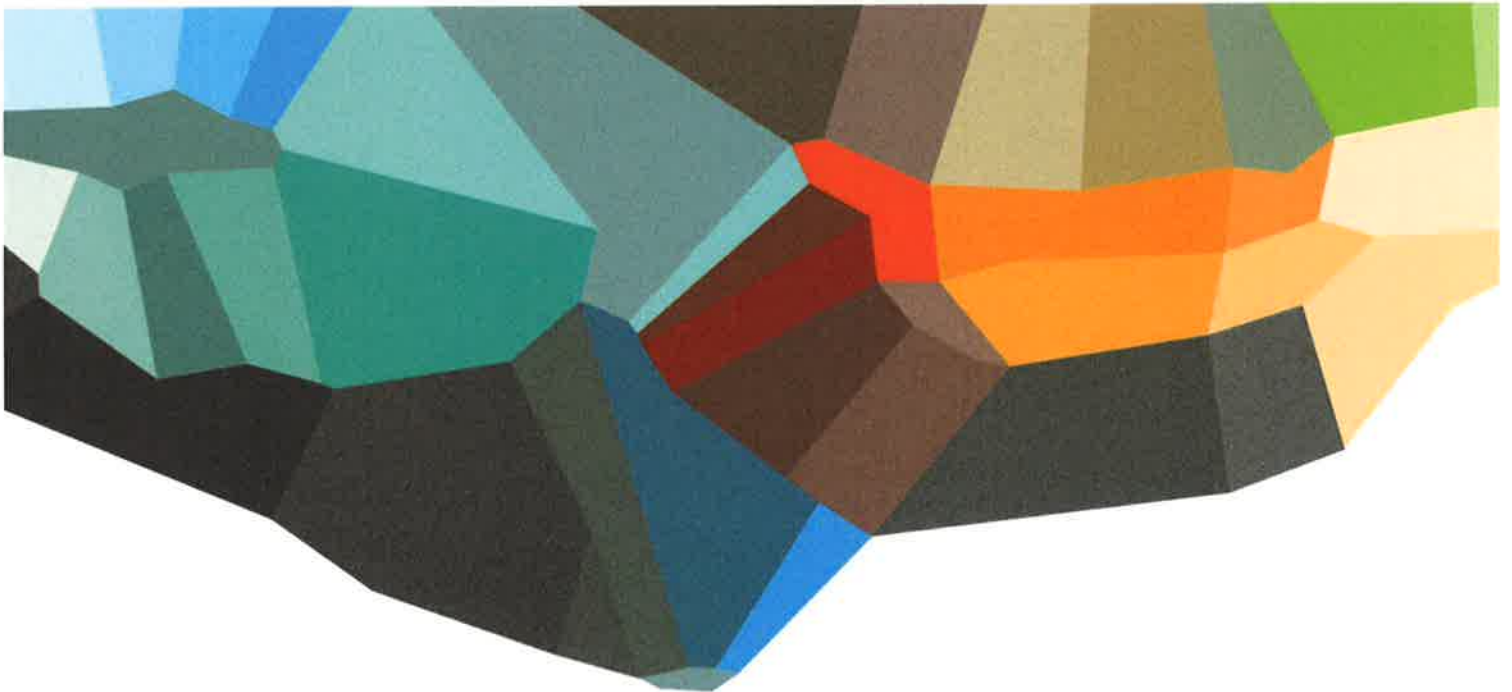
**Utvikling av norsk redningstjeneste
– i lys av politisk beslutningsteori**

PO311S

Masteroppgave i politikk og samfunnsendring

Lars Nedrevåg

Høst 2015





«*Nordmenn skal reddes av nordmenn!*»

Wilhelm Mohr, Brennpunkt NRK 12.mars 2014



Innholdsfortegnelse

	Side
1. Kapittel 1 – Innledning	
1.1. Forord	3
1.2. Tema og problemstilling	4
1.3. Teoretisk tilnærming	5
1.4. Metodisk tilnærming	8
1.5. Avgrensning	10
2. Kapittel 2 - Teori	
2.1. Beslutningsprosesser	12
2.2. Beslutningsteori – «Garbage Can»-modellen	15
2.3. Beslutningsteori – «stivhengighet».....	18
2.4. Beslutningsteori – rasjonelle valg	20
2.5. Beslutningsteori – en oppsummering	22
3. Kapittel 3 - Metode	
3.1. Metode – dokumentanalyse	24
3.2. Metode – kartlegging hendelser	26
4. Kapittel 4 – Analyse av utviklingen av Norsk Redningstjeneste	
4.1. Bakgrunn	28
4.2. Utredninger frem til 1963	29
4.3. Politisk behandling frem til 1963	31
4.4. Oppsummering	34
4.5. Endringer etter 1963	35
4.6. Politisk behandling 1960 årene – tidlig 1970-tallet	35
4.7. Oppsummering	39
4.8. Redningstjenesten etableres og tilpasses	39
4.9. Politisk behandling de ti første årene	41
4.10. Oppsummering	45
4.11. Norsk redningstjeneste i dag	45
4.12. Samvirkeprinsippet	47
4.13. Integrert tjeneste	49
4.14. Ressurser	50
4.15. Oppsummering	50

5. Kapittel 5 – Analyse	Side
5.1. Beslutningsmodellene	52
5.2. Oppsummering	55

6. Kilder	57
------------------	-----------

Litteraturliste

Kongelige resolusjoner

Stortingsmelding og stortingsproposisjoner

Offentlige utredninger

Andre dokumenter

Internasjonale avtaler

Vedlegg

- Vedlegg A - Lovgivning
- Vedlegg B - Ulykker i Norge
- Vedlegg C - Ansvarsområdet for norsk redningstjeneste
- Vedlegg D - Bemanning ved HRSene 1970 - 2014
- Vedlegg E - Oppsummering av St.prp.nr.1 1947 - 2013
- Vedlegg F – Interpellasjoner og spørsmål i Stortinget 1958 -2015

1. Kapittel 1 – Innledning

1.1 Forord

På programmet «Brennpunkt» på NRK, tirsdag 11.mars 2014, ble norsk redningstjeneste omtalt i forbindelse med forestående innkjøp av nye redningshelikopter. Dagens redningshelikopter av typen Sea King ble kjøpt inn tidlig på 1970-tallet. Nå skal maskinene byttes ut. I løpet av programmet, som tok for seg innkjøpsprosessen av nye helikopter, så ble også redningstjenesten diskutert i videre kontekst. Det ble slått fast at Norsk Redningstjeneste omfatter noe langt mer enn bare tilgjengelige redningshelikoptre, selv om disse er «spydspissen» for søk og redning. Redningstjenestens oppgave er å organisere en innsats for å berge liv når noen trenger assistanse. Norsk redningstjeneste utgjør noe «mer» enn disse helikoptrene programmet omtaler, selv om helikoptrene er og vil være de eneste offentlige ressursene som er dedikert for innsats til enhver tid.

En rekke ulike offentlige etater og frivillige organisasjoner deltar i søk- og redningsaksjoner, og organisasjonene har hatt og har som utgangspunkt alles rett og plikt til å bistå for å redde liv. Innsatsen har vært frivillig og man har et ønske om å hjelpe hverandre, ikke bare på land men også på sjøen. Denne frivilligheten er basert på lange tradisjoner og hviler på et konsept hvor offentlige, private og frivillige organisasjoner utgjør de ressursene som kan påkalles ved behov.

Innsatsen for å berge liv blir vi påminnet jevnlig gjennom ulike nyheter og media. Konseptet, eller denne «nasjonale dugnaden», hvor både frivillige, private og offentlige etater deltar på hver sin måte for å redde liv, er omtalt og definert blant annet i St.meld.nr 86 (1961-62), «*Samordning av Redningstjenesten*». Allerede innledningsvis står det i meldingen at:

«Redningstjeneste er all organisert virksomhet som tar sikte på å redde menneskeliv ved å gå til unnsetning når en ulykke er eller fryktes skjedd».

Den første organiserte redningstjeneste i Norge var tuftet på et privat tiltak som førte til at Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning (NSSR) ble etablert i 1891, forløperen til det som ofte omtales som Redningsselskapet¹. Virksomheten til de ulike redningsskøytene er gradvis bygget ut til å omfatte hele kysten. Vi finner slike båter på Mjøsa og det er etablert stasjoner

¹www.redningsselskapet.no

fra Oslofjorden til Varangerfjorden. På land har ulike frivillige organisasjoner i stor grad bidratt til søk og redning for å finne personer som er savnet eller som av en eller annen grunn trenger assistanse.

Etterhvert har redningstjenesten utviklet seg fra en aktivitet basert på frivillighet og stor grad av private initiativ til en organisasjon hvor den offentlige innsatsen på forskjellige områder er blitt sterkere. På 1950-tallet ble det klart at offentlige etater, frivillige organisasjoner og private selskaper som deltok i redningstjenesten, led under uklare ansvarsforhold og mangel på tilfredsstillende koordinering. Samarbeidet var relativt improvisert uten felles ledelse eller samordning av felles innsats². På sjøen var Redningsselskapet aktive under søk- og redningsaksjoner, og disse ble delvis støttet av båter og skip fra Marinen og Kystvakten. Fra luften deltok fly fra Luftforsvaret³, og på land var det i stor grad politiet og lensmenn som forsøkte å koordinere innsats innenfor sine områder⁴. Samarbeidet og koordineringen mellom de ulike organisasjonene, som deltok i redningsarbeidet, var utfordrende. Redningsutvalget la derfor i 1959 frem forslag om samordning av redningstjenesten⁵. Utredningen la grunnlaget for en bedre offentlig styring av tjenesten, og dette ble omtalt i St. meld. nr. 86 «Samordning av redningstjenesten».

Tjenesten har utviklet seg lite siden 60-tallet, men endringer har gradvis medført at Norge har en operativ beredskap og en organisering tilpasset de utfordringene redningstjenesten står ovenfor. Samvirke mellom de ulike ressursene – samvirkeprinsippet – er noe som ofte omtales som et «særnorsk fenomen». Redningstjenesten omtales videre som en dugnadsmodell med noen faste organisatoriske trekk hvor det sentrale apparatet er to Hovedredningssentraler (HRS), samt Lokale redningssentraler (LRS). LRSene er etablert i samtlige Politidistrikt. HRSene disponerer et antall redningshelikoptre, som har Redningstjeneste som primærfunksjon⁶. Redningstjenesten med en slik overbygning har stort

² Brev til Samferdselsdepartementet 24.april 1951. Departementet drøftet brevet sammen med Justis- og politidepartementet (JD) Det var enighet om å nedsette Redningsutvalget under JD, særlig på bakgrunn av Politiets rolle og deltakelse i «rednings- og ettersøknings-tjenesten».

³ Luftforsvaret ble utrustet gradvis etter krigen. Man fikk også ulike flytyper og helikoptre som i første omgang var kjøpt inn for å redde flymannskap fra Luftforsvarets egne fly.

⁴ Denne mangelen og de ulike utfordringene presenteres på en god måte i utredningen fra Redningsutvalget.

⁵ Utvalgets arbeid dannet senere utgangspunktet for St.mld. nr. 86 (1961-62), som ble behandlet i Stortinget gjennom Innst. S. nr.170, 9.mai 1963. Ref. St.tid 1963 side 3155-3170.

⁶ Informasjonshefte om «Den norske redningstjenesten», utgitt av JD i 1999.

sette vært uforandret siden begynnelsen av 1970-tallet og organisasjonsplanen er kun endret to ganger siden 1973⁷.

Jeg har selv hatt mitt arbeid ved Hovedredningsentralen Nord-Norge siden 1999, og har av den grunn kjennskap til den utvikling som har skjedd, iallfall siden -99 frem til i dag.

1.2 Tema og problemstilling

Min interesse for temaet har ført meg frem til en del spørsmål jeg ønsker å finne svar på. Det ene er de historiske vurderinger som ligger bak dagens organisering av norsk redningstjeneste og det andre er hvilke milepæler som eventuelt har medført endringer innenfor denne offentlige oppgaven. Etter gjennomgang av historiske dokumenter og en relativ omfattende dokumentanalyse, har studien ført meg frem til følgende utledet problemstilling:

«Hvilke prosesser ligger bak utviklingen av Redningstjenesten, og hvordan kan disse prosessene forstås i lys av politisk teorier om politikkutforming?»

1.3 Teoretisk tilnærming

Som tidligere nevnt har jeg en oppfatning av at redningstjenestens organisasjon og oppgaver ikke i revolusjonerende grad er blitt endret over tid. Det er nærliggende å se på endringer som har skjedd ved å studere beslutningsteorier som kan gi noe innsikt i de prosesser som har ført frem til endringer over tid. Beslutningsprosesser som ligger bak dagens organisering er i stor grad resultater av politiske prosesser og beslutninger foretatt innenfor de oppgaver som Stortinget har ansvaret for. Derfor er det nærliggende å se på beslutninger ut fra ulike perspektiver. Et perspektiv er å se på utviklingen som «sti-avhengig og inkrementell». Det vil si at de beslutninger som ble gjort etter utredninger fra 1960-tallet har lagt føringer for eventuelle endringer eller organisatoriske justeringer senere. Det har ikke vært nødvendig å gjøre inngripende endringer. Den norske redningsmodellen er spesiell, og det har ikke vært nødvendig å gå til noe drastisk skritt ved å bryte ut av den «stien» som man valgte. Allikevel er det grunn til å se på noen historiske begivenheter, alvorlige hendelser, og se om forestillingen om «sti-avhengighet og inkrementell utvikling» ikke nødvendigvis er rettlinjert⁸. Disse hendelsene kan ha fungert som ”sprang”, og dermed et brudd med den gradvise utviklingen som ligger i sti-avhengighetsperspektivet. Den norske redningsmodellen kan være

⁷ Kgl res 21.september 1973, kgl res 4.juli 1980 og sist kgl res 19.juni 2015.

⁸ Tom Christensen mfl. «Organisasjonsteori i offentlig sektor», 1.utgave 2004, side 62.

et barn av den tidsperioden da den ble etablert på 60-tallet, et fellesskap hvor ulike organisasjoner og etater, frivillige og private bidrar i en dugnadsmodell og økonomisk spleiselag.

Som for andre beslutningsteorier kan også gradvise eller brå endringer i Redningstjenestens oppgaver og organisering studeres ut fra teorier om institusjonell eller instrumentell endring. Teorien om stivhengighet er en variant av institusjonell teori og kort forklart innebærer stivhengighet at tidligere vedtak eller avgjørelser med tanke på praktisk politikk influerer eller bestemmer fremtidige avgjørelser og politikkutforming på området⁹.

Det er også nærliggende å se om de politiske diskusjonene og vedtak som gjennomføres, kan studeres ut fra beslutningsteorier knyttet til rasjonelle valg. «Garbage Can»-modellen er også aktuell da denne lanseres som en egen forklaringsmodell, en egen forståelsesramme for de politiske prosesser som fører frem til ulike vedtak. I en viss grad bryter «Garbage Can»-modellen med ulike presise forutsetninger om at vedtak i politiske organisasjoner bygger på rasjonalitet. Sentralt i disse beslutningsteoriene står også ideen om at individer, politikere og deltakere for øvrig handler rasjonelt, som igjen er knyttet til «fornuftige» beslutninger. Graden av denne fornuften avhenger av hvordan prosessen forløper og i hvor stor grad beslutningen fattes på bakgrunn av alternativer og forutsetninger.

Institusjonelle teorier beskriver og fokuserer på de uformelle normene, kulturen og felles sett av spilleregler i en organisasjon. Reglene oppfattes som styrende for medlemmenes adferd. Instrumentell teori bygger på en oppfattelse av at organisasjoner er et instrument for ledelsen og ledelsen muligheter for å nå politiske mål. Herunder oppfattes at offentlige beslutningsprosesser domineres av politiske og administrative ledere, som i kraft av sin stilling og posisjon har mulighet til å endre eller utforme politiske eller organisatoriske mål. I forbindelse med studier av endringer i Redningstjenesten og utvikling av denne, kan således endringer sees på i lys av slike teorier.

Sentrale spørsmål rundt politiske prosesser som utleder dagens organisering av redningstjenesten må besvares; hvordan forløp prosessen (-e), hvilke årsaksforklaringer er

⁹ Tom Christensen mfl. «Organisasjonsteori for offentlig sektor», 1.utgave 2004, side 62.

hensiktsmessige å se på og som kan forklare utfallet av prosessen. Er det mulig å se om intensjonene bak vedtak og forløp i beslutningsprosesser er blitt oppfylt med praktiske tiltak? Politikk dreier seg som kjent i stor grad om å få et samfunnsproblem opp på den offentlige dagsorden. Videre etableres det erfaringsvis permanente offentlige etater eller organisasjoner som har som oppgave å følge opp problemområder på en systematisk og kontinuerlig måte. For å kunne gi svar på de politiske prosessene som har ført frem til den organisering redningstjenesten har i dag er det nødvendig å kjenne verktøy eller de teoriene som beskriver de politiske prosessene.

Politiske beslutninger er videre en prosess hvor sentrale avgjørelser tufter på en rekke ulike komplekse saksområder, influert av en rekke ulike deltakere. Prosessene er mer eller mindre tydelige og er influert av regler, ulike maktrelasjoner og organisasjonene og deltakere har ofte ulike mål. Det politiske system har en oppbygning med et sett av prosedyre og regler, men hvor skjønnsmessige avveininger også påvirker beslutninger. Forhandlinger mellom deltakere er preget av fordeling av makt, ulike nivåer av rasjonelle valg og politiske beslutninger er ofte tuftet på ulike utredninger og saksbehandlingsprosesser. Men i motsetning til saksområder som kan utredes og problemområder som kan behandles i forhold til kjente strukturer, kan det oppstå plutselig hendelser som medfører at prosedyrer og regler må vurderes på nytt.

Problemstillingen antyder at det har vært politiske vurderinger og beslutninger som har ført frem til en organisering av den redningstjenesten vi har i dag. Men innledningsvis har jeg pekt på at redningstjeneste er noe mer enn en offentlig oppgave. Redningstjenesten fremstår som en noe uklar organisasjon, der det er noen faste elementer og funksjoner som ivaretas, men hvor det ut fra hendelser tiltrer andre aktører for å løse oppgaver i fellesskap. Redningstjeneste må sees på som en funksjon, hvor de to hovedredningsentralene, sammen med redningshelikoptrene er en fast ramme for utførelsen av oppgaven. Avhengig av type hendelse vil HRSene påkalle ressurser som tilbys av øvrige etater og organisasjoner, og bygger en «ad-hoc» organisasjon for ivaretagelse av en konkret hendelse. Redningstjenesten er således referert til som en funksjon som berører de organisasjoner og offentlige etater som samarbeider for å redde mennesker fra død eller fare¹⁰. Norsk redningstjeneste er ikke fastlagt

¹⁰ En definisjon som er beholdt siden denne ble introdusert av Redningsutvalget av 25. september 1953, innstillingens side 8.

eller regulert i en egen lov¹¹. Imidlertid finnes det ulike lovbestemmelser av betydning for redningstjenesten til lands eller for redningstjeneste i sin alminnelighet. En oversikt over de mest alminnelige lover er tatt inn i oppgavens vedlegg A.

Norsk redningstjeneste presenteres som en nasjonal dugnad. De grunnleggende prinsipper bygger på ideen om at alle ressurser i Norge - statlige, fylkeskommunale, kommunale, private og frivillige, som er egnet for akuttinnsats for å redde liv, skal registreres, organiseres, trenes og mobiliseres for innsats i den offentlig koordinerte redningstjeneste. Dette grunnlaget ble angitt av Redningsutvalget av 1953 hvor man innså at et tynt befolket land som Norge, med relativt begrensede ressurser og redningsansvar for store land- og havområder, har bare evne til å bygge opp noen få profesjonelle og dedikerte redningsenheter. Det norske redningsapparatet må derfor tilpasses de særegne norske forhold, tradisjoner og infrastruktur¹².

1.4 Metodisk tilnærming

Jeg ønsket å gjennomføre en undersøkelse i tilgjengelig dokumentasjon, for derigjennom redegjøre for de beslutninger som har medført endringer i organisering av redningstjenesten eller som har medvirket til at redningstjenesten har de oppgaver som den har i dag. Denne formen for datainnsamling ved hjelp av studier knyttet til dokumenter kan benyttes for både kvantitative og kvalitative analyser. Dokumentanalyse er en kvalitativ tilnærming til studier av tekster og litteratur. Hensikten og målet for dokumentanalyse og kvalitative analyser generelt er å fremme og utvikle teorier om bestemte samfunnsmessige sammenhenger. Er det mulig å knytte funn i analysen til de hypoteser man ønsket å sjekke ut?

Jeg har da gjennomgått en rekke dokumenter der kvalitativ tilnærming benyttes for en mer eller mindre strukturert innsamling av opplysninger tilpasset problemstillingen i oppgaven. Jeg har ikke funnet det nødvendig å følge opp funn fra dokumentstudien med intervjuer. Stortingets og Regjeringens internettsider har vært godt strukturert, noe som også har gjort dokumentene lett tilgjengelig. I tillegg var det en fornøyelse å få tilgang på eldre dokumenter fra Stortinget på UiN's bibliotek. Særlig gjaldt dette Stortingstidende frem til 1975, som inneholder sentrale opptegninger fra debattene i Stortinget. Jeg har således lest samtlige

¹¹ Behovet for en egen Redningslov er vurdert en rekke ganger. Redningsutvalget av 1953 diskuterte behovet, og det samme ble poengtert både av Sårbarhetsutvalget av 2000 og sist påpekt av Gjærv-kommisjonen etter hendelsene 22.juli i 2011.

¹²Informasjonshefte om «Den norske redningstjenesten», utgitt av JD i 1999.

Storingsproposisjoner siden 1938 hvor temaet «Redningstjenesten» omtales. Utdrag av de temaer som angår redningstjenesten er listet opp i vedlegg E for perioden 1947 til 1973.

Når det gjelder tilnærming til oppgaven og gjennomføring av dokumentanalyse, finner jeg ingen grunn til å stille noen kritiske spørsmål til innholdet i de dokumentene som ble benyttet eller om det er noen forhold som kan knyttes til problemstillinger om troverdighet i innholdet. Jeg antar at det er knyttet større troverdighet til Stortingets dokumenter og offentlige utredninger, enn om jeg for eksempel skulle dokumentert materialet med intervjuer. Stortingsdokumentene er etter min mening kildemateriale med stor grad av autensitet, troverdighet og har høyere grad av autoritativitet enn intervjuer¹³.

I undersøkelsen vil jeg fokusere på sentrale elementer i redningstjenesten, og jeg vil i stor grad fokusere på utvikling og hvilke faktorer som har påvirket den politiske prosessen og hvilke vedtak som er gjort. Jeg er også opptatt av å gi en beskrivelse av de politiske føringer som ligger bak dagens organisering. Derigjennom er det en rekke dokumenter, forskrifter og lovverk som angir ansvarsforhold og oppgavefordeling for nødetatene og redningstjenesten. Det er også grunn til å tro at en rekke milepæler for øvrig har påvirket redningstjenesten i en eller annen retning. Erfaringsvis så er det slik at undersøkelser etter større ulykker og hendelser kan påvise feil i både organisering, ansvarsforhold og operative kapasiteter og tekniske løsninger som benyttes i søk- og redningsarbeidet. Jeg antyder også en mulighet for at studier av materiell knyttet til oppgaven vil kunne avdekke en hypotese om at også undersøkelser og fokus på hendelser medfører endringer i organisering av redningstjenesten. Jeg vil forsøke å trekke inn beslutningsprosesser og i særlig grad knytte disse til teorier om rasjonelle valg, videre vil jeg se på beslutninger beskrevet gjennom «Garbage Can»-modellen og sist også knytte utviklingen i Redningstjenesten til teorier om «stivhengighet».

Norge har vært rammet av en rekke hendelser siden 50-tallet (vedlegg B). Ulykkene har ulik karakter, størrelse og omfang. Flere av ulykken har medført at det er satt ned offentlige utvalg som har analysert hendelsen i etterkant. Hensikten med slike ulykkeskommisjoner som utgir sitt arbeid i en NOU, er å foreta undersøkelser for å klargjøre faktiske omstendigheter omkring ulykker og om mulig avdekke årsaker til at ulykker inntreffer. Kommisjonene har også hatt mulighet til å påpeke forhold rundt ansvarsforhold, organisering og ikke minst om

¹³I boken til Sigmund Grønmo, «Samfunnsvitenskapelige metoder», 2004. Fagbokforlaget, kap 12, omtales dokumentanalyser hvor hensyn til troverdighet og reliabilitet må gis stor oppmerksomhet.

mulig fremme forslag til tiltak som kan forhindre eller redusere faren for nye tilsvarende hendelser. Jeg har foretatt en kartlegging av ulykker som gjennom sin karakter eller størrelse har medført undersøkelser og debatt, men som også har medført at politiske vedtak har blitt iverksatt i etterkant. Under arbeidet med oppgaven slo det meg etter hvert at det har vært relativt mange hendelser som har preget nyhetsbildet. Flere av disse hendelsene har også da vært trukket frem i debatter på Stortinget og har preget mye av det arbeidet som ulike regjeringer har iverksatt. Flere hendelser er også blitt utsatt for gransking i ettertid gjennom ulike evalueringer og utredninger. På grunn av tilnærmingen i denne oppgaven har jeg ikke hatt mulighet til å gjøre grundigere undersøkelser av hvordan hendelser har preget nyhetsbildet, både lokalt og nasjonalt. Derfor vil det sannsynligvis være relativt mange ulike momenter som er diskutert og som kan ha preget deltakere i de prosesser som har medført endringer innenfor Redningstjenestens oppgaver, men dette omfanget er i seg selv nok til ulike studier. De NOUer jeg har benyttet i oppgaven er tatt inn i litteraturoversikten.

Litteraturoversikten inneholder videre de dokumenter og bøker jeg har benyttet i stor grad. I oppgaven benyttes også fotnoter for referanser til de samme, i tillegg til en rekke øvrige artikler og referanser jeg har benytte i mindre grad, men som gir et godt bilde av både bredde i dokumenter som omhandler tema og litteratur som benyttes for å belyse politiske teorier.

1.5 Avgrensninger

Som det fremkommer så vil samfunnets totale beredskap og tilgjengelige ressurser blir stilt til disposisjon for de to HRSene ved behov. Gjennom vide fullmakter kan personellet ved HRS be om støtte av både offentlige, private og frivillige ressurser. Uten disse ressursene vil den norske redningstjenesten måtte utformes på en annen måte. Det betyr at det kun er redningshelikoptrene som opereres av Luftforsvaret, som er de eneste dedikerte ressursene for HRSene til enhver tid. Øvrige ressurser, for eksempel fra Forsvaret, Redningsselskapet, Røde Kors eller Sivilforsvaret må tilkalles ut fra situasjon, behov og omfang.

Det vil bli for omfattende i denne oppgaven å inkludere analyser og vurderinger av ressursleverandører når det gjelder hovedfokus for oppgaven. Det betyr at de endringer som andre organisasjoner har gjennomført i den perioden oppgaven dekker, ikke vil bli analysert utover det som er nødvendig for å se helheten i analyse og betraktninger rundt politiske prosesser. Det vil for eksempel ikke være behov for å vurdere hvordan ressurstilgang fra Forsvaret er endret i denne perioden, da også omfattende organisasjonsendringer i Forsvaret

har medført at ressurser som stilles til disposisjon for redningstjenesten i ulike tilfeller, kan variere i stor grad¹⁴. Det samme vil gjelde dersom det ville være behov for å se på endringer innenfor frivillige organisasjoner i samme periode. Det er viktig i denne sammenheng å poengtere at viktige bidragsyttere for Redningstjenesten har gjennomførte markante endringer, også som utslag av politiske prosesser. Endringer innenfor helsevesenets akuttberedskap får også konsekvenser for hvordan HRSene arbeider. Det samme gjelder strukturendringer innenfor politiet. Både Helsevesenet, Politiet og Forsvaret er redningstjenesten viktigste samarbeidspartnere. Når det gjelder frivillige organisasjoner, så har de organisert seg i et felles forum, FORF – Frivillige Organisasjoners Redningsfaglige Forum. FORF er en paraplyorganisasjon der hovedhensikten er å utvikle kvaliteten på norsk redningstjeneste, og er et viktig samarbeidsorgan på politisk nivå for Justis- og beredskapsdepartementet.¹⁵

Nå er det også slik at man i ulike sammenhenger definerer norsk redningstjeneste som en funksjon, og ikke som en egen organisasjon. I Masteroppgaven til Hilde Brandshaug er akkurat dette temaet vurdert. Jeg vil derfor ikke utdype dette videre i denne oppgaven¹⁶.

Når det gjelder HRSene er sentralene direkte underlagt Justis- og beredskapsdepartementet (JD), både konstitusjonelt og administrativt, gjennom direkte linjer fra Justisministeren via Avdeling for krisehåndtering, beredskap og sikkerhet (KBS)¹⁷ som utøver det faglige og administrative ansvaret. Det operative ansvaret for redningsaksjoner er i det fulle og hele plassert ved Hovedredningssentralene alene. HRSene har etatsstyring via KBS, med felles tildelingsbrev og budsjett, felles styringsdialog og i fellesskap rapporterer Hovedredningssentralene fortløpende sin aktivitet til KBS. Pågående operativ aktivitet rapporteres i enkelte sammenhenger til Krisestøtteenheten (KSE) i Justisdepartementet, men denne enheten har ingen operativ styring over HRSene¹⁸.

¹⁴ Det er et grunnfestet prinsipp at Forsvaret skal yte støtte til det sivile samfunn i fredstid der dette er forenlig med de forsvarspolitiske mål og Forsvarets øvrige oppgaver, og i den grad støtten fremstår som en legitim og relevant anvendelse av de militære ressursene, NOU:31 Når ulykke er ute, side 49.

¹⁵ www.forf.no

¹⁶ Hilde Brandshaug «Den norske redningstjenesten – en studie av en kompleks samhandling», Molde, 1.6 2011

¹⁷ Tidligere gikk linjen til Rednings- og beredskapsavdelingen, men linjen er endret etter organisasjonsendringer i JD siden 2014.

¹⁸ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/tema/samfunnssikkerhet-og-beredskap.html?id=87075>

Kapittel 2 – Teori

2.1 Beslutningsprosesser

Problemstillingen fokuserer på hvilke prosesser som har bidratt til organiseringen av dagens redningstjeneste. Ulike teoretiske innfallsvinkler kan benyttes. Et punkt på den politiske agendaen dukker ikke opp av «løse luften». En sak må komme på den politiske dagsorden, og den må bringes frem. Den må få oppslutning, den må være nødvendig og den må få tilstrekkelig oppmerksomhet. I et slikt perspektiv på politiske prosesser må vi se på Redningstjenesten som en offentlig oppgave, og derigjennom se på denne som en organisasjon. Det medfører at politiske diskusjoner, debatter og vedtak kan sees på som en politisk prosess der også organisatoriske trekk og teorier bør vurderes. Man må forstå den politiske konteksten hvor det gjøres politiske vedtak. Oppgaven er hovedsakelig en empirisk studie med hovedvekt på dokumentanalyse av de dokumenter som er utgitt av departementene. Men gjennom en analyse av denne politiske prosessen er det vesentlig at den forutsetter noen teoretiske holdepunkter. Derfor synes det relevant å gjøre en enkel gjennomgang av noen teoretiske perspektiv.

En politisk prosess handler om definering av saksområder og formulering av problemer, og finne svar på hvordan utfordringene kan løses. Hensikten er å gå nærmere inn på de drivkrefter som ligger bak beslutninger og som til slutt ender i et vedtak. En organisasjonsutforming er en slik prosess. Et vedtak om at man skal foreta seg noe, gjennomgår en beslutningsprosess:

«som et valg mellom ulike alternativer, der valget innebærer en forpliktelse til handling.»¹⁹

Begrepet beslutningsprosess kan også defineres som:

«..rekken av handlinger eller vurderinger som fører fram til vedtak og iverksetting av en beslutning. Det er naturlig å inkludere iverksetting som en integrert del av beslutningsprosessen, fordi vi mener at studier av beslutningsprosesser også bør omfatte en analyse av aktivitetene for å sette beslutningen ut i livet.»²⁰

¹⁹ Jacobsen og Thorsvik, «Hvordan organisasjoner fungerer», (4.opplag 2005), side 279.

²⁰ Kjellberg, Francesco og Reitan, Marit (1995): *Studiet av offentlig politikk, en innføring*, side 292.

Politikk er en kontinuerlig prosess der den kun unntaksvis vil stoppe opp når et vedtak er fattet.

«Den politiske prosessen hvorved en politikk er formidlet, forhandlet fram og endret i sin formulering og legitimering, stopper ikke når den opprinnelige beslutningen er blitt fattet. Den fortsetter å påvirke politikken gjennom atferden til dem som er ansvarlige for iverksettingen og dem som blir berørt av denne politikken, i forsøk på å beskytte og styrke sine egne interesser.»²¹

Skal man skaffe tilstrekkelig innsikt i de beslutningsprosessene som medfører endringer i offentlig politikk, offentlig organisering eller hvordan offentlige oppgaver skal løses i samfunnet, så er viktig å ha kunnskap om prinsipper bak politisk styring, og hvordan det politisk - og administrative apparatet fungerer. Ulike prosesser og rutiner preger arbeidet internt i Stortinget og mellom Stortinget og Regjeringen. Det er også en rekke faktorer som berøres forholdet mellom det politiske nivå og til enhver tid sittende regjering og departementene. Det er utformet ulike modeller og teorier for å få innsikt i dette politiske systemet. I boken til Johan P. Olsen oppsummerer han noen av disse prosessene, og hvordan beslutninger treffes:

«Offentlige beslutninger kan sees som, regelanvendelse opp mot et generelt regelverk, problemløsning etter en rasjonell konsekvensutredning eller som konfliktløsning gjennom en forhandlingsprosess.»²²

Det er i løpet av slike prosesser at det er blir utfordringer knyttet til det å få tilstrekkelig oppmerksomhet rundt ulike spørsmål, hvordan spørsmålene behandles og hvordan mulig utfall klarlegges. Ikke minst forsøker man å utrede alternativer og de konsekvenser man ser når vedtak settes ut i livet.

Offentlige organisasjoner er en del av et komplekst nettverk mellom politisk og samfunnsmessig etater. Det består av en rekke ulike organiserte interesser, ulike etater, grupper og innbyggere. Det politiske systemet påvirkes gjennom korporative mekanismer. Det påvirkes av ulike politiske nivåer, fra lokale til sentrale organisasjoner og særinteresser. I dette nettverket er det en hel rekke faktorer som har ulik betydning og som uavhengig

²¹ Kjellberg, Francesco og Reitan, Marit (1995): *Studiet av offentlig politikk, en innføring*, side 159.

²² Olsen, Johan P. (1978): *Politisk organisering. Organisasjonsteoretiske synspunkt på folkestyre og politisk ulikhet*. Oslo, Universitetsforlaget, side 78-79.

påvirker hverandre. Flere interesser spiller inn i en kontinuerlig og pågående diskusjon om prioriteringer og alternativer. Disse ulike elementene, som innbyrdes konkurrerer med hverandre, er den sittende politiske og administrative ledelse til enhver tid opptatt av. Det er det politiske system som foretar politiske valg og det er de ulike departementene som setter politikken ut i livet. Departementene er faglige sekretariat for den valgte politiske ledelse, og skal ha fokus på formidling av politikk på ulike områder, samt sørge for at myndighetsutøvelse, etatsstyring og oppfølging av øvrige etater gjennomføres i tråd med retningslinjer for dette. Og uansett hva denne «sekretariatsrollen» omfatter forplikter dette embetsverket til å følge de forvaltningskravene som gjelder:

«Demokratisk styring, som tilsier at embetsverket lojalt forbereder og iverksetter den politikk de vet at statsråden ønsker ført. Rettssikkerhet, som medfører at embetsverket er partipolitisk nøytral og opptrer i samsvar med lovverket. Faglig integritet som tilsier at de råd som embetsverket gir statsråden, skal være faglig fundert, bl.a. hva som ut fra faglig skjønn er de beste virkemidlene for å oppnå politiske mål. Effektivitet som tilsier at innenfor rammen av politiske prioriteringer skal ansatte forvalte offentlige ressurser på en kostnadseffektiv- og formålstjenlig måte.»²³

Sekretariatsrollen som departementene utøver, den politiske styringen og de ulike beslutningsprosessene som ligger bak utforming av offentlig politikk endrer seg kontinuerlig. Endringene påvirkes av ulike strømninger slik at gjeldende politikk blir berørt av øvrig samfunnsutvikling. Poenget med å ta med denne klargjøringen er å se at politiske beslutningsprosesser har samme formål, nemlig å sette vedtak ut i livet, uavhengig av hvordan det politiske system fungerer i forhold til samfunnet for øvrig. Rammebetingelsene, samfunnet og omgivelsene stiller ulike forventninger til de offentlige etaters arbeid og virkeområder. Samfunnet stiller ofte krav til resultater og forutsigbare handlingsmønstre. Ikke minst, det stilles krav til at politikk utformes og at vedtak settes ut i livet. Men det er også viktig å ta med videre at vedtak som besluttes innenfor offentlig forvaltning ofte har gjennomslagskraft i utformingen og iverksetting av politikk på ulike områder. Motsatt så vil politiske valg påvirke de prioriteringer og oppgaver forvaltningsorganene skal gjennomføre.

Oppgavens hensikt er å se på utvikling og organisasjonsendringer innenfor en oppgave som er dekket av det offentlige. Redningstjenesten koordineres og ledes av offentlige etater i et

²³ St.meld. nr. 19 (2008-09) *Ei forvaltning for demokrati og fellesskap*, pkt 1.2.

samvirke mellom offentlige, private og frivillige aktører (ressurser). Offentlige reformprosesser oppfatter jeg som kontinuerlige beslutningsprosesser. Det offentlige endres stadig, blant annet fordi samfunnet endres og det stilles krav til forvaltningen ettersom prosessene endres. Forventninger fra brukere og innbyggere endres. Offentlige organisasjoner gjennomgår endringssprosesser eller reformprosesser. Det er mulig å skille begrepen noe, ut fra hvilke endringer som gjennomføres. Faglitteraturen utdyper begrepene, og det er ulike oppfatninger om hva reformer og endringer innebærer.

Når disse endringene medfører justeringer i det grunnleggende arbeid og oppgaver for organisasjonen, kommer reformer på dagsorden. Det oppstår som følge av kriser eller forventninger om kriser. Kriser evalueres og reformene settes i verk på grunnlag av det organisasjonen presterer og de forventninger man har til organisasjonens arbeid. Blant annet T. Christensen mfl definerer reformer som:

«...aktive og bevisste forsøk fra politiske og administrative aktører på å endre strukturelle eller kulturelle trekk ved organisasjoner, mens endringer er faktisk det som skjer med slike trekk. Slett ikke alle endringer er resultat av reformer, og reformer fører heller ikke alltid til endringer.»²⁴

Jeg antar at kontinuerlige endringer er det vi ser ved innføring av nye teknologiske systemer. Informasjons- og kommunikasjonsteknologi er gradvis innført i forvaltningen som ellers i samfunnet. Internett og e-post er nå vanlige instrumenter i all offentlig forvaltning. I så måte er ikke redningstjenesten et unntak.

2.2 Beslutningsteori – «Garbage Can»-modellen

For å belyse hva som kjennetegner hovedtrekkene ved beslutningsprosessen rundt organisering av redningstjenesten er også «Garbage Can»-modellen relevant. I boken til James G. March og Johan P. Olsen «Ambiguity and Choice in Organizations» (1976) utledes betydningen av modellen som forklaring på beslutninger innenfor offentlig politikk. I denne oppgaven er det vanskelig å belyse alle sider av hva modellen innebærer og hvordan det forstås. For å gjøre tilnærmingen noe lettere vil jeg kort trekke ut sentrale begreper som modellen søker å forklare. Jeg forstår at modellen er en slags beskrivelse av et «organisert

²⁴ T Christensen, P Lægred, P.G. Roness og K.A Røvik : *Organisasjonsteori for offentlig sektor*, 2009 Oslo, Universitetsforlaget, side 149.

anarki»²⁵ der en beslutning tilsynelatende kan forstås som et resultat av og en tolkning av fire relativt uavhengige retninger eller strømninger i en organisasjon. Disse «strømningene» beskriver blant annet Bjørn Erik Rasch i sin artikkel om «*Garbage Can - modellen i metodologisk belysning.*»²⁶ Forfatteren mener at de fire strømmene omfatter *problemer, løsninger, deltakere* og *beslutningsmuligheter*, og er avgjørende for utfallet av beslutningsprosessen. «Garbage Can»-modellen konkretiserer og problematiserer egentlig det politiske liv, hvor det over tid er en konstant endring i forutsetninger for politiske vedtak, problemer kommer og opptrer i en eller annen form, noen problemer forsterkes og andre løses enkelt. De politiske ansvarlige skiftes ut, det er en rekke interessegruppers som deltar, nye kommer til og andre forsvinner. Deltakerne i politiske prosesser endres kontinuerlig over tid som følge av valg, endringer i politiske partier og ikke minst fordi den enkelte aktør endrer engasjement og mulighet for påvirkning gjennom endringer i oppgaver og interesser. Samtidig vil man over tid også erfare at det finnes ofte flere ulike beslutningsmuligheter for å løse problemer. «*Muligheten for organisasjoner til å treffe valg vil oppstå stadig vekk og i mange former*» (Rasch). Alle de fire elementene som omhandler, problemer, valg, løsninger og alternativer er sammenvevd. Der er ikke en «ren» beslutningsprosess med avgrensede problemstillinger som skal avgjøres av et veldefinert sett av deltaker med klare, selvstendige valg. I stedet er alt mikset sammen, i en strøm av muligheter, endringer og forutsetninger.

Disse strømmene som omtales i «Garbage Can»-modellen er også omtalt i boken til J. P. Olsen. Olsen trekker inn noen flere elementer i sin studie, der også vedtaksfasen kan være preget av tilfeldigheter og ulike utfall. Her poengterer Olsen at utformingen av offentlig politikk kan sees på som prosesser hvor man kan:

«...argumenter for nødvendigheten av å vie mer oppmerksomhet til det som foregår foran vedtaksfasen (at problemer kommer på den offentliges dagsorden, hvordan handlingsalternativer og deres konsekvenser klarlegges), og til det som skjer etter at vedtak er truffet (iverksettelse av vedtakene, tilbakeføring av informasjon).»²⁷

²⁵ «*Organized anarchies are organizations characterized by problematic preferences, unclear technology, and fluid participation*», Michael D Cohen, James G March og Johan P Olsen's artikkel "A Garbage Can model of Organizational Choice", innledning i boken av Saga Publications Inc, 1972.

²⁶ Artikkelen ble utdelt i tilknytning til forelesninger i Statsvitenskap ved UiN. Jeg har ikke bekreftet i hvilken bok/utgivelse artikkelen stammer fra.

²⁷ J.P Olsen «*Politisk organisering: organisasjonsteoretiske synspunkt på folkestyre og politisk ulikhet*», Universitetsforlaget 1978, side 33.

Dette betyr at man må forsøke å belyse hvordan et problem kan settes på den politiske dagsorden, hvilke ulike alternativer foreligger og hvordan kan ulike konsekvenser av disse klarlegges. Sist og ikke minst hvordan settes vedtak ut i livet og hvordan implementeres vedtakene i den offentlige forvaltningen. Dessuten må en se på tilbakeføring av informasjon som en fase. Altså hvordan stemmer og oppfattes vedtak i organisasjonen. Gjennom hele denne prosessen vil det være en rekke ulike aktører som deltar, alt fra eksperter, politikere og andre vil fremme sine synspunkter og delta frem til vedtak foreligger.

Francesco Kjellberg og Marit Reitan presenterer også i likhet med Olsen i boken «*Studiet av offentlig politikk*» fra 1995, hvordan en politisk prosess kan studeres i lys av faser²⁸. Selv om forfatterne har en noe ulike tilnærming og oppstillingen - inndelingen - er noe forskjellig forfatterne imellom, er hovedinntrykket mitt at de er tilsynelatende så like at jeg velger å omtale de felles.

For det første kan en peke på en dagsorden-fase. Hvordan kan man få et problemområde opp på dagsorden? For Olsen er innflytelse et viktig begrep i fasetenkningen, og han mener at man kan avgrense en dagsordenfase til å dreie seg om å få akseptert et samfunnsforhold som et problem for det offentlige. Spørsmålet han stiller blir hvorfor det offentlige skal eller kan gripe inn, eller lar være å gjøre noe med problemområder. Uten å gå nærmere inn på dette, så spiller deltakernes engasjement inn, individuelle behov og krav, samt folkevalgtes kamp om velgerne. Det er også mulig at politikere blir påvirket utenfra i form av organisasjoner i en korporativ sammenheng. Media er ofte en part som setter fokus på problemområder, som politikerne må forholde seg. I tillegg ser man at summen av offentlige tjenester utvikles og trolig følger det med spørsmål om hvilke områder som det offentlig skal ivareta når nye samfunnsmessige forhold diskuteres. Kjellberg og Reitans²⁹ første fase vil være en parallell til dagsordenfasen. De bruker begrepet *politikkutforming*, som for eksempel kan involvere bruk av utredninger fra offentlige utvalg eller ekspertutaleleser om utforming av forslag til hva som kan gjøres. Det neste man må gjennomgå er «å fastlegge hva problemet består i, og klargjøre på hvilke måter og i hvilket omfang det offentlige skal gripe inn³⁰. En slik utredningsfase vil være viktig å ha kunnskaper om. Grunnlaget for utredninger vil også ha betydning for

²⁸ F Kjellberg, M Reitan, «*Studiet av offentlig politikk: en innføring*», Tano-forlag 1995. I enkelte sammenhenger har jeg hørt modellen omtalt som «Kjellbergs fasemodell».

²⁹ Kjellberg og Reitan side 134.

³⁰ Johan P Olsen «*Politisk organisering: organisasjonsteoretiske synspunkt på folkestyre og politisk ulikhet*», side 36-37).

hvordan man skal forholde seg videre og hvilke nye tiltak som er nødvendige å vurdere. Olsen skriver eksempelvis at om «*et utvalg leverer en enstemmig innstilling, vil dette påvirke den videre behandlingen*»³¹. I teorien til Kjellberg og Reitan beskrives også dette. Et tiltak behandles og til slutt vil man ta en beslutning. Ulike alternativer er vurdert opp mot hverandre og ulike synspunkter og argumenter er diskutert. Resultater er en «*politikk i betydningen av et vedtak som (skal) settes i verk*». I en slik fase vil beslutningstakerne som gjør et vedtak i en eller annen form velge mellom ulike handlingsalternativer, for eksempel med bakgrunn i deres forventede konsekvenser. Det påpekes og at vedtakets endelige form og innhold vil avhenge av resultatene fra utredningsfasen.

Til slutt diskuteres de politiske beslutningene og den siste fasen. For en slik avslutning viser Kjellberg og Reitan til begrepet «*gjennomføringspraksis*»³². Det er først i en slik avslutning at man ser resultater av vedtaket. «*Først i denne fasen kan en registrere de faktiske, mer eller mindre vellykkede resultater*». Forfatterne som er omtalt i dette avsnittet beskriver også viktigheten av at resultatene av en beslutningsprosess og iverksettelsen av denne avhenger av respons eller at man tilstreber viktigheten av å få informasjon tilbake om resultater eller forventet effekt av vedtak. Det dreier seg om å se hva man har oppnådd og hvilke effekter (f.eks. økonomiske-, organisatoriske-, eller politiske resultat) man kan spore av det som har skjedd (Olsen, side 141). Kjellberg og Reitan (side 135) bruker begrepet «erfaringer» her og sier at slike erfaringer, tilbakeført til sentrale organer, kan danne grunnlag for læring.

2.3 Beslutningsteori - «stihengighet»

Beslutningsteorier om «stihengighet» peker på det grunnleggende forhold om at et vedtak som fattes på et tidspunkt, vil på mange måter påvirke fremtidige valg innenfor samme fagfelt. Eller omvendt så vil et vedtak som fattes i dag være påvirket av en beslutning som er fattet på et tidligere tidspunkt. Endringer i organisasjoner blir av og til beskrevet som målrettede og menneskeskapte prosesser³³. Politiske organisasjoner sees da på som rasjonelle systemer som tilpasser seg bevisst og aktivt. Det er allikevel ikke alle endringer som er like godt planlagt og rasjonelle i den forstand at alt gjøres i en kjent kontekst. Endringer skjer relativt hyppig som følge av naturlig utvikling og evolusjon³⁴. Innenfor institusjonell kulturell teori vektlegges dette og flere mener at organisasjoner, uavhengig av oppgaver og funksjoner,

³¹ Ibid, side 37.

³² Kjellberg og Reitan, side 135.

³³ Jacobsen og Thorsvik, «*Hvordan organisasjoner fungerer*», (4. opplag 2005), side 354.

³⁴ Ibid side 368

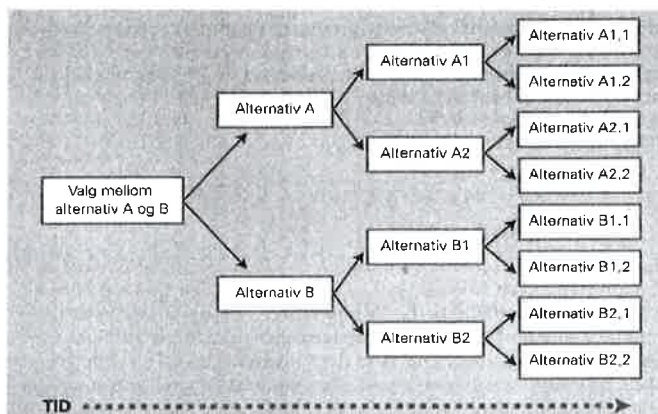
utvikler seg gjennom stivhengighet. Dette betyr også at den kultur, normer og verdier som har utviklet seg i en organisasjon vil kunne ha betydning for den utvikling og endring som siden foregår. Innenfor samme tradisjon er det også vesentlige forklaringer som peker på lederskapet som utøves i en organisasjon, preger vedtak, beslutninger, kultur og normer over lang tid. Ledere som utøver sin funksjon i en organisasjon over et lengre tidsrom, vil sette sitt preg på hvordan organisasjonen fungerer. Det er heller ikke lett å endre lederskap, slik at de valg man gjør som leder ofte følger «stier», oppgitte retninger for senere beslutninger og vil påvirke organisasjonens utvikling. I boken til Jacobsen og Thorsvik, «*Hvordan organisasjoner fungerer*» omtaler man beslutninger og ulikhetene mellom ulike teoretiske beslutningsmodeller. Kort oppsummert så er vel ingen av disse modellene som de omtaler, godt nok beskrevet ift hvordan man forstår «stivhengighet» som egen modell. Det nærmeste jeg ser man kommer er at skrittvis endringer, uten noen revolusjonerende flytting av mål og fokus, medfører små inkrementelle justeringer av tidligere vedtak. I dette ligger det at beslutninger som er sammenkoplet kan allikevel medføre at små skritt kan føre til større endringer uten at noen har oversikten over helheten og kan gi gode forklaringer på endringene. «Det bare ble slik».

I en artikkel av Asbjørn Røiseland og Brynhild Granås fra 2010³⁵ er det gitt noen forklaringer til hva stivhengighet (*path dependency*) kan forklares som. Forfatterne viser til andre artikler og jeg vil kort sitere fra disse hvor ulike tilnærminger til hva «*path dependency*» er:

- «*what happened at an earlier point in time will affect the possible outcome of a sequence of events occurring at a later point in time*» (William Sewell)
- «*Path dependency has to mean, if it is to mean anything, that once a country or region has started down a track, the cost of reversal is very high. There will be other choice points, but the entrenchments of certain institutional arrangements obstruct an easy reversal of the initial choice. Perhaps the better metaphor is a tree, rather than a path*» (Margaret Levi).

Slik jeg da oppfatter disse to tilnærmingene så kan man illustrere disse to ulike definisjonene slik Thorsvik og Jacobsen gjør i sin bok med å gi et eksempel på et beslutnings-tre:

³⁵ A. Røiseland OG B. Granås, «*Urban governance and path dependency in Northern Norway*». Fra «*Transitions in marginal zones in the age of globalization*», T. Dunk, Lakehead University.



Modellen viser at en beslutning gitt på tidligere tidspunkt vil få konsekvenser på valg og alternativer på senere tidspunkt. Den viser også at har man tatt et valg så vil kan det bli problematisk å endre kurs, eller sti på et senere tidspunkt. Velger du Alternativ B i en slik kontekst så kan man ikke uten videre forvente å få etresultat som Alternativ A1 på senere tidspunkt.

Innenfor økonomisk teori benyttes også ulike modeller for å forklare årsaker. Flere av teoriene er også overførbare til annen type kunnskap og teoretiske retninger. Douglass North som er kjent for å skrive en rekke artikler innenfor økonomisk historie påpeker også at beslutninger vil få betydning for de valg organisasjoner gjør og hvordan de utvikler seg:

«History matters. It matters not just because we can learn from the past, but because the present and the future are connected to the past by the continuity of society's institutions. Today's tomorrow's choices are shaped by the past. And the past can only be made intelligible as a story of institutional evolution.»³⁶

2.4 Beslutningsteori - rasjonelle valg

At individer og deltakere i en beslutningsprosess handler rasjonelt er en relativ sentral teori. Det å handle rasjonelt betyr ikke noe annet enn at man handler fornuftig. Ut fra en beslutningsprosess innebærer dette at man gjennom en rasjonell tilnærming har mulighet til å ha klare forestillinger om problemer og utfordringer når et problem må løses. I dette ligger det også en forutsetning om at man kan presentere eller utrede flere alternativer for løsning av problemet. Ulike alternativer vil også i stor grad ha ulike konsekvenser. Konsekvensene utredes og vurderes opp mot hverandre. Ut fra en fornuftig prosess vil man da velge det alternativ som har de konsekvensene man er ute etter. Innenfor denne teorien anser man at deltakerne har ulike handlingsalternativer. Valget innebærer at deltakerne foretar ulike bevisste vurderinger som involverer oppfatninger og holdninger til den problemstilling som man må løse. Innenfor rasjonell organisatorisk tenkning tar man også utgangspunkt i at de ulike deler av samfunnet, innenfor politiske organisasjoner og andre, består av enkeltindivider som er rasjonelle aktører. Innenfor dette perspektivet mener man at individene blir sett på som

³⁶ Douglass North, *«Institutions, institutional change and economic performance»*. 1990 Cambridge, Cambridge University Press, side 7.

fornuftige deltakere slik at det i alle handlinger ligger en bevisst vurdering til grunn for de valg man gjør. Rasjonalitet er viktig som forklaring av individers adferd i ulike beslutningsprosesser. Teorien bygger av den grunn på stor grad av *metodologisk individualisme*³⁷. Metodologisk individualisme er en tilnærming for å forklare sosiale fenomener på bakgrunn av enkeltindividers adferd. Denne forklaringsmodellen er også knyttet til *spillteori*³⁸, hvor man analyserer adferd på bakgrunn i en eller annen form for sosial samhandling.

Problemet med rasjonelle valg er ofte at den enkelte deltaker i en beslutningsprosess ikke alltid har fullstendig oversikt over mål, alternativer og konsekvenser. Dette begrenser deltakernes muligheter til å ha oversikt over alle momenter som spiller inn når vedtak skal fattes. De rasjonelle valgene begrenses av manglende oversikt. Derfor er teorien om rasjonelle valg ofte mer en ren teoretisk tilnærming som ikke kan absolutt forklares i praktiske handlinger. Deltakerne er begrenset rasjonell og handlingene er derfor preget av mangler knyttet til måloppnåelse der målene ofte er uklare og skiftende over tid. I tillegg er det ikke mulig til enhver tid å ha oversikt over alternativer og alle de konsekvenser et valg medfører. Alternativene dukker ofte opp i ulike diskusjoner og utredninger der man må behandle alternativene hver for seg. Noen ganger er det ikke mulig å vurdere alle alternativer godt nok slik at man ofte vil velge et alternativ som er tilfredsstillende ut fra den oversikt man har på det tidspunktet man gjør et valg. Derfor vil deltakerne handle begrenset rasjonelt. I boken til Tom Christensen mfl «Organisasjonsteori i offentlig sektor», side 27 beskrives begrenset rasjonalitet som:

«...at organisasjonsmedlemmer og beslutningstakere har begrenset kognitiv eller kunnskapsmessig kapasitet og vil handle på grunnlag av forenklete modeller av virkeligheten.»

Denne adferden hvor man handler ut fra begrenset kunnskap om alternativer og begrenset kunnskap om følger av ulike beslutninger kan også beskrives som «*the administrative man*»³⁹:

«Actual behavior falls short, in at least three ways, of objective rationality....:»

³⁷ Teorien er godt beskrevet i artikkelen til Nils Gilje og Harald Grimen, «*Metodologisk individualisme og kollektivism*», kap 8 i «*Samfunnsvitenskapenes forutsetninger: Innføring i samfunnsvitenskapenes vitenskapsfilosofi*», Bergen Universitetsforlaget, 1992 side 175-193.

³⁸ Jon Hovi, «*Spillteori – en innføring*», Universitetsforlaget 2008.

³⁹ Simon, Herbert A. «*Administrative Behavior: a Study of Decision-Making Processes in Administrative Organizations*», 1997 (4th ed.). New York: Free Press.

(1) Rationality requires a complete knowledge and anticipation of the consequences that will follow on each choice. In fact, knowledge of consequences is always fragmentary.

(2) Since these consequences lie in the future, imagination must supply the lack of experienced feeling in attaching value to them. But values can be only imperfectly anticipated.

(3) Rationality requires a choice among all possible alternative behaviors. In actual behavior, only a very few of all these possible alternatives ever come to mind.

Slik jeg ser det er også skillelinjen til det som i senere år er betegnet som “*wicked problems*” også knyttet til teorier om begrenset rasjonalitet, da beslutningsprosesser kan bli forhindret av utilstrekkelige organisatoriske forhold. Beslutningsprosesser blir påvirket av organisatoriske problemer, ulike personlige forhold og ulike trekk ved beslutningssituasjoner⁴⁰.

2.5 Beslutningsteorier – en oppsummering

De ulike beslutningsteoriene er ulike modeller for forklaringer på beslutninger i politiske prosesser. Det som står sentralt er selve prosessen og hvorfor utfallet eller vedtaket i prosessen fikk den konsekvens det fikk. I det politiske system fattes det en rekke ulike valg som får samfunnsmessige konsekvenser. Teoriene som benyttes for å forklare beslutningsprosessene er mange, de har ulike tilnærming men alle har en eller flere likhetstrekk. Felles for alle modellene er at de bygger på følgende likhetstrekk:

«At beslutningstakerne er preget av begrenset rasjonalitet, og at beslutningstakerne i varierende grad kan påvirkes av tre forhold: trekk ved den organisasjonsmessige kontekst, personlige forhold og trekk ved selve beslutningsprosessen.»⁴¹

Felles for beslutningsmodellene er også det faktum at det politiske system og forvaltningen er preget av spesialisering, arbeidsdeling og et hierarki som bestemmer hvordan oppgaver og ansvar fordeles. Dette kommer til uttrykk gjennom organisasjonskart og en rekke etablerte regler og prosedyrer for hvordan saksbehandling skal foregå og hvordan selve

⁴⁰ Wikipedia, viser til ulike artikler, blant annet hvor “*wicked problems*” forklares som: «*Every problem interacts with other problems and is therefore part of a set of interrelated problems, a system of problems.... I choose to call such a system a mess.*” Russel Ackoff, “*Systems, Messes, and Interactive Planning*” Portions of Chapters I and 2 of *Redesigning the Future*”, 1974.

⁴¹ Jacobsen og Thorsvik, «*Hvordan organisasjoner fungerer*», (4. opplag 2005), side 293.

beslutningsprosesser gjennomføres. Selv om forvaltningen enda ikke kan utvise stor grad av skjønn, så påvirkes også det politiske system av tanker rundt New Public Management som søker å øke den enkeltes muligheter i et definert handlingsrom.

Kapittel 3 - Metode

3.1 Metode - dokumentanalyse

Tilnærmingen til oppgaven har vært søkende og nærmest deduktiv da jeg innledningsvis med arbeidet, ønsket å belyse utviklingen av redningstjenesten og gjøre noe tilbakeblikk på de drøftinger og vedtak som er gjort i Stortinget og Regjering. Historisk så jeg ikke for meg noen spesiell tidsepoke, men det ble relativt tidlig klart at særlig utviklingen av redningstjenesten i på 50- og 60-tallet måtte vies oppmerksomhet. Etter 1970 har Redningstjenesten stort sett vært lite berørt av samfunnsutvikling som sådan, utover at de politiske prosessene har endret seg og det politiske administrative apparat har utviklet seg på en rekke ulike områder⁴². For å danne meg et bilde av de prosessene som kunne beskrives i oppgaven, fant jeg det nødvendig å benytte en rekke Stortingsdokumenter, NOUer, og referater fra debatter i Stortinget. Litteraturtilfanget ble stort, men jeg mener selv at de henvisninger jeg har funnet, og tildels strukturert, danner et godt bilde av de debatter som har preget utviklingen av redningstjenesten i denne tiden. Det ble også nødvendig å trekke inn og strukturere ulike oversikter over denne litteraturen, og jeg har funnet det hensiktsmessig å ta disse med som vedlegg til oppgaven. Omfanget viser i hvor stor grad og på hvilke områder diskusjoner har vært ført i de politiske organisasjonene. Innledningsvis jobbet jeg også med en hypotese om at hendelser i samfunnet, som har utfordret det operative arbeidet for Redningstjenesten, også ville prege en politisk debatt og at de samme hendelsene ville medføre endringer i organisering av redningstjenesten. Derfor var det viktig for meg også å lage en oversikt over de hendelser som kunne være mulig at politiske diskusjoner ville berøre. En oversikt over disse hendelsene er derfor også tatt med i vedlegg til oppgaven.

Det har vært noen sentrale diskusjoner i Stortinget som har dannet bakgrunn for den utvikling Redningstjenesten har vært gjennom, og som har lagt rammene både for oppgaver, organisering og ansvarsfordeling mellom sentrale aktører i Redningstjenesten. De debattene og utredningene som i første omgang bør analyseres er referert til i Stortingstidende, og diskusjonene dreier seg om debatter i Stortinget fra sent 1950-tall til begynnelsen av 1970. Avgrensningen til denne tidsepoken er også vesentlig, da det var særlig på 60-tallet og starten av 70-tallet hvor selve fundamentet for redningstjenestens organisering ble lagt. Fra saksbehandlingen er således disse diskusjonene og utredningen viktige:

⁴² Tom Christensen mfl, «Forvaltning og politikk», 4.utgave 2014. Universitetsforlaget, kap 2.

- Innstilling fra Redningsutvalgets som ble oppnevnt i 1953, som førte frem til St.meld.nr 86 (1961-62) og som ble lagt frem for Stortinget gjennom Innst. S. nr. 170 «*Tilråddning frå den forsterka justisnemnda om samordning av redningstenesta*», i 1963.
- Innstilling fra Redningsutvalget sammen med øvrige dokumenter ble behandlet i Stortinget 9.mai, 1963. Debatten er gjengitt i Stortingstidende på vanlig måte.
- I Stortingstidene er også andre debatter referert og som vil ha betydning for analyse i denne oppgaven. Det gjelder i første omgang⁴³:
 - Interpellasjon «*...om tiltak for å rette på manglene ved meldingstjenesten for fartøyer på kysten*», 6.mars 1963
 - Interpellasjon «*...om tiltak for å byggja ut sjøredningstenesta*», 12.april 1967
 - Interpellasjon «*...om sterkere sikrings- og redningstjeneste i fjellet*», 14.juni 1967
 - Spørretime i Stortinget, 11.okt 1967 om utbygging av helikoptertjenesten
- St. prp. nr. 33 (1970–71) – Om samtykke Justisdepartementet i 1970 foretar bestilling av 10 helikoptre til bruk for redningstjenesten
- Kgl. res. av 4. juli 1980 – Organisasjonsplan for redningstjenesten i Norge
- Utredninger fra 1980 som omtaler samfunnets totale beredskap, hvor Rednings-tjenesten er beskrevet.
- Spørretimespørsmål knyttet til tema innenfor Redningstjenesten

I tillegg til disse kildene er øvrige utredninger fra 1970-tallet tilgjengelig gjennom Stortingsdokumenter. Det er også interessant å se hvordan innholdet i ulike dokumenter har endret seg over tid. Leser man budsjettproposisjoner fra år til år, ser man av innhold og argumentasjon endringer som fremkommer i forvaltningen. Ut fra ulike forklaringsperspektiver vil jeg også peke på tilfeldigheter som har medført endringer i Redningstjenesten. Disse tilfeldighetene kan være «sprang» og rasjonelle tilpasninger basert på læring etter ulike hendelser. Mange kjenner til de utredninger og diskusjoner som har kommet i kjølvannet etter større alvorlige ulykker (f.eks. ulykkene med boreplattformen

⁴³ Stortingets spørretime er et møte der stortingsrepresentantene kan stille spørsmål til statsrådene. Spørretimen ble innført i 1949 med skriftlige spørsmål, og i 1996 ble spørretimen også utvidet med muntlige spørsmål hvor «spontane» svar ble gitt fra statsrådene. En interpellasjon er et mer omfattende spørsmål til regjeringen som er gjenstand for debatt i Stortinget. Ref. www.stortinget.no

«Alexander Kielland», «Scandinavian Star» og hurtigbåten «Sleipner»). Ulykken med «MS Skagerak» 7.september i 1966 er av mange forklart som den avgjørende faktor for og starten på utredninger om en redningshelikoptertjeneste i Norge. I NOU 1997:3 Om redningshelikoptertjenesten står det:

«Spesielt redningsaksjonen ved M/F Skageraks forlis i havområdet mellom Norge og Danmark i 1966, viste hvilket enestående effektivt hjelpemiddel store langtrekkende redningshelikoptre kunne være i sjøredningsaksjoner»⁴⁴.

På dette tidspunkt hadde Norge ingen etablert redningshelikoptertjeneste for effektiv redningstjeneste på sjøen. Danske redningshelikopter deltok i aksjonen.

I tillegg er det foretatt vurderinger av andre hendelser, som samlet gir anbefalinger som påvirker hvordan redningstjenesten innretter seg. Det betyr at representanter på Stortinget viser til aktuelle hendelser i den hensikt å endre på eller peke på rutiner og organisasjonsmessige forhold som bør vurderes. Det dreier seg både om luftfartshendelse og hendelser på sjøen og land, som samlet har gitt redningstjenesten utfordringer. I fortsettelse av flere hendelser er det også opprettet ulike kommisjoner, med mandater for å gjennomgå hendelsene hvor både forløpet forklares og ikke minst hvor man påpeker mangler og tiltak som bør iverksettes⁴⁵.

3.2 Metode - Kartlegging hendelser

Det viste seg underveis i arbeidet med oppgaven at det ikke foreligger noen god samlet oversikt over aktuelle hendelser som har preget og påvirket utvikling av redningstjenesten i større eller mindre grad. For å kartlegge hendelser som har vært aktuelle og som kan ha påvirket utviklingen av Redningstjenestens oppgaver og organisering har jeg forsøkt å oppsummere de største hendelsene i Norge etter krigen. Oversikten er ikke uttømmende, men inneholder oversikt over ulykker som har medført tap av menneskeliv hvor flere enn 4 har omkommet. Jeg har også valgt å ta med en oversikt over hendelser som også har berørt Redningstjenesten i større eller mindre grad, selv uten at hendelsene har medført omkomne. Oversikten over hendelsene er samlet i eget vedlegg, (Vedlegg B). Flere av disse hendelsene har vært diskutert og nevnt under diskusjoner og debatt på Stortinget.

⁴⁴ NOU 1997:3 Om Redningshelikoptertjenesten, pkt 3.2.

⁴⁵ NOU 2009:9 Lov om offentlige undersøkelseskommisjoner, kapittel 4.

Det er også slik at Redningstjenestens ansvar hovedsakelig er rettet inn mot akutt innsats for å berge liv. Således er ikke hovedredningssentralene eller de lokale redningssentralene omtalt som sentrale organisasjoner for nasjonal krisehandtering. Dette fremstår som et paradoks i lys av at disse sentralene ville ha samordningsansvar utover akutt innsats og vil sterkt bidra i alle typer nasjonale kriser, med samordning og samarbeid med øvrige offentlige etater og organisasjoner⁴⁶. Det nasjonale krisehenderingsapparatet er beskrevet på Regjeringens WEB-sider⁴⁷ og er ytterligere forklart gjennom siste Stortingsmelding, St.meld. nr. 29 (2011-2012) Samfunnssikkerhet, pkt.4.

⁴⁶ Samtale med Redningsleder Ørjan Delbakk ved Hovedredningssentralen Nord-Norge, 25.januar 2014. Han viser blant annet til oppgaver og naturlige roller ifm ekstreme vær-situasjoner og hendelser som HRS ivaretar inntil andre etater kan overta.

⁴⁷ [www.regjeringen.no/JD/tema/samfunnssikkerhet og beredskap/Hovedprinsipper i beredskapsarbeidet](http://www.regjeringen.no/JD/tema/samfunnssikkerhet%20og%20beredskap/Hovedprinsipper%20i%20beredskapsarbeidet)

Kapittel 4 – Analyse av utviklingen av den norske redningstjenesten

4.1 Bakgrunn

Den første organiserte redningstjeneste i Norge var tuftet på et privat tiltak som førte til at Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning (NSSR) ble etablert i 1891, forløperen til det som ofte omtales som Redningsselskapet⁴⁸. Virksomheten til de ulike redningsskøytene er gradvis bygget ut til å omfatte hele kysten. Vi finner slike båter på Mjøsa og det er etablert stasjoner fra Oslofjorden til Varangerfjorden. På land har ulike frivillige organisasjoner i stor grad bidratt til søk og redning for å finne personer som er savnet eller som av en eller annen grunn trenger assistanse.

Utviklingen fra en redningstjeneste basert på frivillighet og private initiativ utviklet seg etter hvert i en retning av at den offentlige innsatsen på forskjellige områder ble sterkere. På 1950-tallet ble det klart at de offentlige etater, frivillige organisasjoner og private selskaper, som deltok i redningstjenesten, led under uklare ansvarsforhold og mangel på tilfredsstillende koordinering. Samarbeidet var relativt improvisert uten felles ledelse eller samordning av felles innsats⁴⁹. På sjøen var Redningsselskapet aktive under søk- og redningsaksjoner, og disse ble delvis støttet av båter og skip fra Marinen. Fra luften deltok fly fra Luftforsvaret⁵⁰, og på land var det i stor grad politiet og lensmenn som forsøkte å koordinere innsats innenfor sine områder⁵¹.

Samarbeidet og koordineringen mellom de ulike organisasjonene, som deltok i redningsarbeidet, var utfordrende. Redningsutvalget la derfor i 1959 frem forslag om samordning av redningstjenesten⁵². Utredningen la grunnlaget for en bedre offentlig styring av tjenesten. Tjenesten har utviklet seg lite siden 60-tallet, men endringer har gradvis medført at Norge har en operativ beredskap og en organisering tilpasset de utfordringene redningstjenesten står ovenfor. Samvirke mellom de ulike ressursene – samvirkeprinsippet – er noe som ofte omtales som et «særnorsk fenomen». Redningstjenesten omtales videre som

⁴⁸ www.redningsselskapet.no

⁴⁹ Brev til Samferdselsdepartementet 24.april 1951. Departementet drøftet brevet sammen med Justis- og politidepartementet (JD) Det var enighet om å nedsette Redningsutvalget under JD, særlig på bakgrunn av Politiets rolle og deltakelse i «rednings- og ettersøknings-tjenesten».

⁵⁰ Luftforsvaret ble utrustet gradvis etter krigen. Man fikk også ulike flytyper og helikopter som i første omgang var kjøpt inn for å redde flymannskap fra Luftforsvarets egne fly.

⁵¹ Denne mangelen og de ulike utfordringene presenteres på en god måte i utredningen fra Redningsutvalget.

⁵² Utvalgets arbeid dannet senere utgangspunktet for St.mld. nr. 86 (1961-62), som ble behandlet i Stortinget gjennom Innst. S. nr.170, 9.mai 1963. Ref. St.tid 1963 side 3155-3170.

en dugnadsmodell med noen faste organisatoriske trekk hvor det sentrale apparatet er to Hovedredningssentraler (HRS), samt Lokale redningssentraler (LRS). LRSene er etablert i samtlige Politidistrikt. HRSene disponerer et antall redningshelikoptre, som har Redningstjeneste som primærfunksjon⁵³.

4.2 Utredninger frem til – 1963⁵⁴

Etter krigen i 1945 ble det i Norge gjennomført en rekke ulike sentrale vurderinger av offentlige oppgaver og funksjoner. Basert på erfaringer fra krigen og det faktum at nye internasjonale relasjoner oppstod etter at krigen var avsluttet, var det nødvendig å belyse flere samfunnsfunksjoner på nytt. Herunder var endringer i trusselbildet medvirkende til at sikkerhet og beredskap kom på dagsorden. I perioden før og etter krigen ble oppgaver knyttet til redningstjeneste utført av flere ulike organisasjoner. Både offentlige etater og private institusjoner bidro med ressurser. Frivillige bidro i søk- og redning når mennesker forsvant eller trengte assistanse. Men mangelen på samarbeid og en felles overordnet ledelse, utfordret redningstjenesten både administrativt og ikke minst økonomisk.

På sjøen ble det gjennomført søks- og redningsoppgaver, i første omgang av Redningsselskapet som bidro med redningsskøyter en rekke steder langs kysten. Disse ble ledet av et antall lokale sjøredningssentraler fra 1956. Før denne tid var det et fåtall redningsstasjoner på kysten som ble alarmert i tilfeller av forlis eller behov for assistanse på sjøen. Stasjonenes oppgave var å betjene redningsskøytene ved alarmering. I følge Budsjettinnst. S. nr. 78 fra 1933 ble 10 slike stasjoner overført til Redningsselskapet.

Gradvis ble det bygd ut i alt 28 kystradiostasjoner langs kysten, ikke alle var døgnbemannet. Oppgaven var formidling av meldinger til og fra skip og fartøyer som beveget seg langs kysten, men stasjonen hadde ikke noen avklart rolle for koordinering av søk eller redning. Oppgavene var begrenset til å viderefremme nødmeldinger til fartøyer i nærheten, når noen trengte hjelp. Alle etater som hadde ressurser som kunne bidra i en redningsaksjon ville gjøre dette, på eget initiativ eller som reaksjoner fra kystradiostasjoner eller andre fartøyer når noen var i nød. Men et koordinerende ledd manglet.

For å fremme sikkerheten til sjøs var det en rekke internasjonale møter som fastslo behovet for felles retningslinjer og regler for redningstjeneste til sjøs. Men som det fremkommer tok

⁵³ Informasjonshefte om «Den norske redningstjenesten», utgitt av JD i 1999.

⁵⁴ Kort oppsummering fra Redningsutvalgets innstilling nedsatt ved kongelig resolusjon av 25. september 1953.

det også noe tid for å få disse retningslinjene og lovverket på plass. Norge ratifiserte den første «Internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1948» i 1950. Fra da utviklet det seg sterkere behov for samordning av redningsressurser. Konvensjonen fastslo i artikkel V at Norge i henhold til konvensjonen «forpliktet seg til å treffe alle nødvendige foranstaltninger for vakthold på kysten og for redning av personer i havsnød langs landets kyst.»⁵⁵

Når det gjelder flyredningstjenesten har den siden slutten av krigen i 1945 vært utviklet mer konkret i forhold til behovet for koordinering av søks- og redningstjeneste. Erfaringer under krigen medførte at man internasjonalt opprettet ICAO-International Civil Aviation Organization i 1944 (Chicago Convention)⁵⁶. Som et resultat av denne konvensjonen, som Norge ratifiserte i 1947, ble det opprettet 4 redningssentraler⁵⁷ i Norge. Disse flyredningssentralene fikk iht konvensjonens annex 12, oppgaver knyttet til koordinering av redningsaksjoner innen sitt ansvarsområde⁵⁸. Oppgaven til sentralene hadde også virkning for redningstjeneste i tilknyttet sjøområde, og dette skulle få konsekvenser for overordnet koordinering der luftfartøy ble benyttet i søk- og redningsaksjoner. Fram til langt ut på 1960-tallet var disse sentralenes oppgave sterkt knyttet til Luftforsvarets behov for beredskap ved flyging med Luftforsvarets ulike flytyper⁵⁹. Flyredningssentralene benyttet i stor utstrekning tilgjengelige helikoptre fra Flyvåpenets redningstjeneste og tilgjengelige fartøy rundt de ulike flyplassene. Dette medførte behov for koordinering mellom flyredningssentralene, Redningsselskapet og Luftforsvarets ulike kommandosentraler⁶⁰.

På land var heller ikke redningstjenesten regulert av lov. Men flere lovbestemmelser hadde innvirkning og betydning for hvordan redningstjenesten skulle gjennomføres. Ikke minst var politiets rolle i landredningstjenesten definert gjennom Politiloven⁶¹. Politiet var utpekt til å iverksette og «lede arbeidet med redning av liv og gods dersom ikke noen annen i stillings medfør har ledelsen.»⁶² Men oppgaven til politiet ble heller ikke organisert ut fra faste

⁵⁵ Ibid side 38.

⁵⁶ www.icao.int

⁵⁷ Flyredningssentralene ble opprettet på Fornebu, Sola, Værnes og i Bodø. I St.prp. nr. 1 (1947) kap 724 for Sivil luftfart står det også at den «endelige organiseringen av redningstjenesten er ennå ikke fastlagt».

⁵⁸ Flygeinformasjonsregion - FIR

⁵⁹ Luftforsvaret opererte fra 1953 med 6 Bell 47 helikoptre, som primært dekket Luftforsvarets eget behov for redning av personell. Helikoptrene ble fra starten av også benyttet gradvis mer og mer for sivile ambulanseoppdrag. Ref NOU 1997: 3 Om redningshelikoptertjenesten.

⁶⁰ St. prp. nr. 1 (1947)

⁶¹ Politiloven, Lov av 13.mars 1936.

⁶² Politiinstruksen, Kgl. Res. Av 6.feb 1920 (med senere endringer), §86.

redningsentraler, men man søkte å koordinere politiets oppgaver fra landets 54 politidistrikter.

Foruten politiet så var en rekke organisasjoner deltakere i ulike typer redningstjenesten på land. Hovedsakelig var det de frivillige organisasjonene som ble knyttet til denne aktiviteten, men også avdelinger fra Forsvaret, Sivilforsvaret, Industrivernet og andre ble benyttet. Borgerplikten, eller forutsetningen om det er en plikt å hjelpe medmennesker i nød, var også drivkraften bak mye av den redningstjenesten som ble gjennomført på land. Redningsutvalget fastslår også et behov for å styrke samordningen av redningstjenesten på land. Utvalget fastslår på side 34 i utredningen at *«Betingelsen for en vellykket ettersøking eller redningsaksjon er enn videre at aksjonen blir effektivt samordnet av en bestemt koordinator»*.

4.3 Politisk behandling frem til 1963

Redningsutvalgets utredning ble gjennomført i en periode på over 8 år på 1950-tallet. Utredningen er grundig og gir anbefalinger om hvordan man for fremtiden burde organisere oppgaver tilknyttet redningstjenesten i Norge. Utvalget gjorde det klart at oppgaver knyttet til redning er 3-delt, hvor etater må ha ansvar for sjø- og luftredning, samt redningsaksjoner på land. Utvalget hadde også en del spørsmål knyttet til finansiering av redningstjenesten. Innstillingen ble overlevert til Justisdepartementet i 1959. De ulike deler av innstillingen ble videre behandlet i Stortinget hvor Justisdepartementet la frem St. meld. nr. 86 (1961-62) *«Samordning av redningstjenesten»*. Og 9.mai 1963 ble meldingen samt *«Tilråding frå den forsterka justisnemnda om samordning av redningstjenesta»* behandlet.⁶³

Jeg har ikke registrert at det har vært foretatt noen politiske diskusjoner med redningstjenesten som tema i Stortinget i årene etter krigen. De første konkrete diskusjoner startet ikke før redningsutvalgets startet sitt arbeid i 1953. Foruten «vanlige» prosedyremessige budsjettbehandlinger gjennom de årlige budsjettproposisjoner, ble det ikke fremlagt konkrete saker til Stortinget for avklaringer av saker tilknyttet redningstjenesten. Etter en gjennomgang av de ulike departementenes St. prp. nr. 1 fra 1947 til 1963, er det poster for overføringer til Redningsselskapets drift, som angår redningstjenesten som sådan. Posten inngår i budsjettene for Fiskeridepartementet kapittel 577, Redningsvesenet. Før krigen i 1940 var det vanlig at Stortinget bevilget penger til Redningsselskapet for å opprettholde drift av selskapets redningsskøyter. Budsjettposten ble beholdt i perioden 1947

⁶³ Innst. S. nr. 170 (1962-63).

til 1951, hvor den ble tatt ut av budsjettene i påfølgende budsjetter.⁶⁴ (Budsjettposten kom opp på nytt fra 1963 på kapittel 1070).

På Samferdselsdepartementets budsjetter er drift av Redningstjenesten angitt på kapittel 724, Sivil luftfart, trafikktjenesten, post 7 Redningstjenesten. Jeg antar at man allerede i 1947 tok konsekvensen av den internasjonale organiseringen av luftfarten gjennom den tidligere omtalte Chicago-konvensjonen fra 1944, slik at budsjettene avspeilet behovet for drift av flyredningssentralene. For øvrig er en kommentar tatt inn i budsjettet for 1947, som sammenfatter behovet for en bedre organisering av redningstjenesten:

«Den endelige organiseringen av redningstjenesten er ennå ikke fastlagt. Hva angår flyredningstjenesten til sjøs er det forutsatt samarbeid med Sjøforsvaret, Luftforsvaret og Redningsselskapet. ... Det er regnet med at Luftforsvaret og Sjøforsvaret skal drive disse båtene, som foruten å være redningsbåter for fly og fartøyer etc. også skal tjene som inspeksjons- og ambulansebåter.»

I senere budsjetter er det også oppført *«bevilgninger som skal dekke utgifter i forbindelse med ettersøknings- og redningsaksjoner. Beløpet er således avhengig av de aksjoner som det kan bli nødvendig å sette i gang i terminen»*⁶⁵. På Kapittel 724 for 1954 er det satt av et beløp som er *«forutsatt anvendt til dekning av slike utgifter i forbindelse med ettersøknings- og redningsaksjoner som departementet i hvert enkelt tilfelle finner bør belastes den sivile luftfarts budsjett. Det beløp som trengs for nevnte formål er avhengig av de aksjoner som det kan bli nødvendig å sette i gang i terminen, deres art og omfang.»*

Fra 1955 er det i tillegg tildelt midler for å dekke utgifter til øvelser: *«Dessuten er beløpet ment nyttet til dekning av utgifter i forbindelse med lokale øvelser for å effektivisere havari/branntjenesten ved flyplassene. Departementet finner videre at det fra tid til annen av de respektive redningssenter bør anordnes øvelser, slik at de forskjellige ledd som er forutsatt å delta i ettersøknings- og redningsaksjoner kan bli oppøvd og prøvd i bruken av sitt materiell og bli gjort fortrolig med fremgangsmåten og samspillet»*.⁶⁶ Budsjettproposisjonene fra 1958

⁶⁴ St. prp. nr.1 1951, kapittel 577 Redningsvesenet *«Det er heller ikke i år kommet noe andragende fra NSSR. En gjør for øvrig merksam på at der i de siste 9 år ikke er oppført noe beløp på statsbudsjettet til Redningsselskapet. Departementet finner av denne grunn å måtte rå til at kap.577 går ut av budsjettframlegget for framtiden.»*

⁶⁵ St. prp. nr.1 1953, kap 725.

⁶⁶ St. prp. nr.1 1955, kap 724.

og fremover angir at beløpet som er oppført i dette kapittelet også skal benyttes til øvelser ved redningssentrene⁶⁷.

Som det fremkommer i budsjettene for de enkelte år er oppgaver knyttet til drift av redningstjenesten fordelt på ulike poster. Jeg mener at dette også viser at oppgavene i forbindelse med søk og redning er oppdelt. De ulike departementene utvikler sine oppgaver og funksjoner, samtidig som man avventer en utredning fra redningsutvalget. At man også samtidig utarbeider prosedyrer mellom de ulike forvaltningsområdene for å ivareta redningstjenesten på best mulig måte, er også naturlig. Det fremkommer i budsjettproposisjonen for 1957 at samordning må etableres mellom etatene. Under post 725 dette året er det tatt inn følgende kommentar under kapittel 724:

«Flyvåpnet og Luftfartsdirektoratet er blitt enige om foreløpige retningslinjer for det operative samarbeid i flyredningstjenesten. Retningslinjene er approbert av Forsvarsdepartementet og Samferdselsdepartementet.»

Fra Stortinget så kan jeg ikke finne noen debatter tatt inn i «Stortingstidende» som tyder på at hendelser og ulykker har medført omfattende diskusjoner i Stortinget før langt ut på 1960-tallet. Oversikten i vedlegg B tyder allikevel på at media i ulike sammenhenger omtaler ulykkene. Derfor kan man også anta at nyheter om ulykker, spekulasjoner og ønsker om endringer og ansvarsfordeling når frem til politisk nivå. Ikke minst lokalt er det flere pågående debatter i ulike aviser, Flere artikler mener også at bedre samordning må til og at erfaringer fra ulykker og hendelser må diskuteres. En slik hendelse ble første gang diskutert i Stortinget under en interpellasjonsdebatt fremsatt av daværende Stortingsrepresentant Erling Engan. Denne gikk til justisministeren 6.mars i 1963:

«Er justisministeren oppmerksom på at det var svikten i rapporttjenesten for fartøyer på kysten som var den vesentlige årsak til at det ikke lykkes redningstjenesten å redde mannskapet på M/S «Stein Kyrre» ved forliset i Porsangerfjorden og hvilke tiltak vil departementet sette i verk for å hindre gjentakelser?»

Påfølgende diskusjoner dreidde seg i stor grad om manglende rutiner for rapportering av bevegelser av fartøyer langs kysten, men underveis så man mulighet for å avvente utredninger fra Redningsutvalget som skulle behandles i Stortinget senere samme år, herunder også

⁶⁷ St. prp. nr.1 1958, kap 724, post 6.

avklare «...retningslinjer en mener bør følges for å samordne redningstjenesten.»⁶⁸ Samme år i oktober ble det på nytt stilt spørsmål til justisministeren om ikke organisering av redningstjenesten kommer på plass. Stortingsrepresentant Brommeland stilte følgende spørsmål til justisministeren⁶⁹:

«Vil departementet etter affæren med det tyske skip «Gisela Hopke» og kritikken som fulgte, sørge for at det blir utarbeidet en klar instruks om hvordan sjøredning skal iverksettes og hvem som skal varsles i de enkelte tilfelle⁷⁰?»

I svaret fra justisministeren ble følgende poengtert:

«Organisering av redningssentraler kan bare skje i samarbeid med de institusjoner og organisasjoner hvis innsats skal samordnes. Dette blir da også gjort. JD legger her særlig vekt på samarbeidet med Redningsselskapet. Dette både fordi Redningsselskapet med sine fartøyer er et av de viktigste ledd i sjøredningstjenesten, og fordi selskapet har stor erfaring og innsikt. Dessuten har selskapet som nevnt i årenes løp bygd opp redningssentraler flere steder. Disse går altså om nødvendig etter en viss omorganisering inn i den kjede av sentraler som det er målet å bygge opp.»

4.4 Oppsummering

Perioden fra krigen til Stortinget behandlet redningsutvalgets innstilling i 1963 kan oppsummeres som en periode preget av omstilling og tilpasning etter krigens avslutning. Selv om det går over 15 år, gjenstår det enda en god del for å få på plass en velfungerende redningstjeneste med etater som har ansvar for overordnet samordning. Redningsutvalget av 1953 tok opp sentrale spørsmål og gjorde omfattende utredninger. Men selv etter behandlingen i Stortinget stod man igjen med et kortfattet vedtak om å forsøke å bygge ut en av flyredningssentralene til en samordningssentral for redningstjenesten. Samtidig ønsket Stortinget at det ble opprettet et eget kontor i Justisdepartementet i forbindelse med etablering av et eget landsråd for redningstjenesten⁷¹. Innenfor luftfarten var det i perioden etablert en redningstjeneste med fokus på luftfart og bruk av luftfartøy til søk- og redningstjeneste. Utviklingen for sjøredning og landredning var mindre konkret. I 1963 var det ikke noe som tydet på at det offentlige hadde startet noen utredninger for å overta det totale ansvaret for

⁶⁸ St. tidende 1963, side 2399.

⁶⁹ St. tidende 1963, side 244

⁷⁰ Skipet «Gisela Hopke» forliste utenfor Langesund. Alle om bord overlevde men det tok lang tid før noe redningsapparat ble varslet og samordnet innsats ble gjennomført. Ref VG 17.oktober 1963

⁷¹ Stortinget bifalt enstemmig vedtaket om å sende disse spørsmålene videre til Regjeringen, sammen med komiteens innstilling, uten at andre forslag ble fremmet særlig. St. tidende 1963, side 3170.

redningstjenesten med en organisasjon som hadde dette som formål. En rekke temaer var løftet opp til sentralt hold, men intet konkret tiltak medførte større endringer i perioden.

4.5 Endringer etter 1963

Etter behandling av St. meld. nr. 86 (1961-62) 9.mai 1963 ble organiseringen av redningstjenesten på nytt tatt opp i Stortinget. Denne gangen under spørretimen 23.oktober 1963 etter at landet nok en gang opplevde en hendelse på sjøen hvor man rettet kritikk mot organiseringen og gjennomføringen av redningsoppgavene⁷². Daværende justisminister svarte at *«organisering av redningssentraler kan bare skje i samarbeid med de institusjoner og organisasjoner hvis innsats skal samordnes»*⁷³. Etter tillegsspørsmål om hvor langt man er kommet med koordineringen av redningstjenesten svarte ministeren at *«Det er et nytt spørsmål, som jeg ikke har undersøkt i denne forbindelse, men det er vel så at dette arbeid er kommet ganske langt på vei. Vi har organisert sentraler mange steder, men det gjenstår mye å gjøre. Hvor fort det kan gjøres, kan jeg ikke på stående fot gi noe svar på»*⁷⁴. Men forut for denne diskusjonen hadde allerede Justisdepartementet sendt ut et brev hvor det fremkom at departementet mente at en organisering av landets redningssentraler også må ta hensyn til behovet for koordinering av landredningstjenesten. Behovet for koordinerende ledd var i første omgang fokuset på sjøredning. Departementet mente videre at et antall hovedredningssentraler og lokale redningssentraler måtte organiseres på en slik måte at man også tok hensyn til geografiske utfordringer⁷⁵. Således var forvaltningen i gang med å utrede de mange spørsmål redningsutvalget hadde omtalt i sin innstilling.

4.6 Politisk behandling 1960 årene – tidlig -1970 tallet

Det skulle allikevel gå noe tid før man på nytt tok opp spørsmål knyttet til redningstjenesten og utvikling av denne i Stortinget. Behovet for samordning og ansvarsfordeling ble initiert av redningsutvalget, men intet ble konkretisert før man på nytt opplevde flere kritisk hendelser på sjøen. Spesielt redningsaksjonen 7.september 1966 viste hvilket hjelpemiddel langtrekkende redningshelikopter ville kunne være i en sjøredningsaksjon. Bilferjen «MF Skagerak» fikk problemer under overfarten fra Kristiansand til Hirtshals i Danmark⁷⁶. Ferjen tok inn vann og alle de 144 om bord ble reddet. En svært viktig faktor i redningsaksjonen var

⁷² «MS Gisela Hapke» kom i vanskeligheter utenfor kysten av Vestlandet.

⁷³ St. tidende 1963, side 244.

⁷⁴ Ibid, side 244.

⁷⁵ Rundskriv fra Justisdepartementet 21.juni 1963.

⁷⁶ NOU 1999: 3 *Om redningshelikoptertjenesten*, side 22.

de danske redningshelikoptrene. Hendelsen ble i tillegg en ilddåp for de helikoptrene som deltok⁷⁷. Diskusjonen og erfaringen etter hendelsen ble tatt opp i en interpellasjon i Stortinget av stortingsrepresentant Inga Tusvik 12.april i 1967. På nytt ble organisasjonsformer og redningsmateriell diskutert. Inga Tusvik oppsummerte tidligere diskusjoner og hevdet at:

«Ikkje så få har nemnt at vi må få ei organisasjonsform som både er fullt effektiv og dertil reagerer på augneblinken når alt redningsmateriell skal setjast inn. Vi må då få permanente sentralar som både kan leia og koordinere redningsaksjonane. Der må vere kvalifisert personell på plass døgnet rundt, og dei nødvendige sambandsmiddel må stå klare til kvar tid.»⁷⁸

Diskusjonen denne dagen handlet mye om de samme spørsmålene som Redningsutvalget tok opp, og også denne gangen ble det på ny reist spørsmål knyttet til den offentlige oppgaven. Ikke alle ønsket endringer og også Justisministeren mente man skulle være forsiktig i sin tilpasning. Debatten konkluderte ikke med nye tiltak. At diskusjonen gikk frem og tilbake, medførte også denne gangen at konkrete forslag ikke ble fremlagt. Stortingsrepresentant Magnus Andersen oppsummerte også sine inntrykk av pågående diskusjoner:

«Når det gjelder spørsmålet om den organisasjonsform vi har for å utføre en redningsaksjon, er jeg enig med statsråden i at man skal være varsom med å endre noe på den, i hvert fall ikke foreta andre endringer enn dem erfaringen måtte tilsi, altså den erfaring man får gjennom det system man har i dag. Jeg har heller ikke hørt noen klager, eller ønsker om å få dette særlig annerledes, og jeg tror at hvis man bygger videre på basis av de erfaringer man får med den organisasjonsform vi har i dag, vil det være den riktige måte å gjøre det på fremover.»

Representanten var også skeptisk til å satse på redningshelikopter og bare det. Han fortsatte sin oppsummering med å si at:

«Når det gjelder spørsmålet om helikopter i sjøredningstjenesten, er det klart det er et effektivt middel og et effektivt redskap i visse situasjoner.... Helikopter må bli et viktig ledd i sjøredningstjenesten, men det må bli en supplerings til de andre midler vi har i dag.»⁷⁹

⁷⁷ På denne tiden hadde Helikopter Service A/S to helikopter stasjonert på Forus ved Sola, men avtalen mellom det offentlige og selskapet var ikke fastlagt. Helikoptrene var i service med oljeplattformene i Nordsjøen og var ikke utstyrt med heis. Ref St. tidende 1967, side 2920.

⁷⁸ Forhandlinger i Stortinget, St. tidende 1967, side 2921.

⁷⁹ Forhandlinger i Stortinget, St. tidende 1967, side 2933.

Etter «MF Skagerak» sitt forlis tok Justisdepartementet opp spørsmålet om hvordan Norge kunne etablere en redningshelikoptertjeneste. Alternativet stod mellom utnyttelse av allerede eksisterende helikoptre eller anskaffelse av nye. Fokuset ble nå rettet mer mot en anskaffelse av redningshelikoptre enn å komme til enighet om konkrete organisasjonsformer. Men på ny inntraff hendelser som medførte at redningstjenesten ble satt på dagsorden. Interpellasjon fremsatt av Stortingsrepresentant Jens Haugland mente at man i sterke grad måtte belyse også de frivilliges rolle i redningstjenesten og viste denne gangen til den store ulykkespåsken i 1967⁸⁰. Diskusjonene nå ble mye bredere og det var tydelig at man ønsket en organisering av redningstjenesten som også omfattet ansvar for redning på land. Haugland avsluttet sine innlegg på følgende måte: *Jeg tror nok den siste tids erfaring har vist at den sentrale samordning av denne tjenesten er for svak.»*⁸¹

Utålmodigheten om at noe konkret måtte fremmes for Stortinget, medførte at det ble stilt spørsmål på nytt. Under spørretimen 11.oktober 1967 redegjorde daværende Justisminister for status på utredningene. Elisabeth S Selmer viste på nytt til hendelsen med bilfergen «MF Skagerak» og utfordringene med å inngå konkrete avtaler med et merkantilt selskap. Helikopter Service A/S disponerte helikoptre på Sola, men fortsatt var ingen avtale inngått og helikoptrene manglet heis. Hun avsluttet også med å vise til at statens egen redningsinstitusjon, Luftforsvaret helikoptertjeneste, ennå *«ikke helt har fastlagt hvorledes og i hvilken grad denne skal utbygges.»*⁸²

Nok en gang ble redningstjenesten diskutert under interpellasjonsdebatten 24.januar 1969. Også denne gangen diskuterte man organisering, samordning og behovet for en egen redningshelikoptertjeneste. Debatten medførte at man på ny fremmet forslag til regjeringen om å *«oppnevne et ekspertutvalg som får i oppdrag å vurdere å fremme forslag om en mest mulig effektiv og koordinert ledelse av vår sjøredningstjeneste. Det forutsettes at utvalget også vurderer hvordan vårt totale redningsmaterielle best kan utnyttes, og utreder behovene for nyanskaffelser slik at en mest mulig effektiv redningstjeneste kan sikres.»*⁸³

Som redningsutvalget la frem i 1959 ble også behovet for en sentral administrasjon av redningstjenesten diskutert og at et nasjonalt råd måtte opprettes.

⁸⁰ Aftenposten 28.mars 1967.

⁸¹ Forhandlinger i Stortinget, St. tidende 1967, side 3887

⁸² Forhandlinger i Stortinget, St. tidende 1967 – 68, side 65.

⁸³ Forhandlinger i Stortinget, St. tidende 1969, side 2062.

Diskusjonene medførte at man i 1970⁸⁴ gav samtykke til at Justisdepartementet inngikk avtale om leie av 2 helikopter til redningstjenesten. Avtalen ble inngått med Helikopterservice A/S⁸⁵. Avtalen var en del av satsingen på nye redningshelikopter da man tidligere, 26.november 1969 gav Justisdepartementet en bestillingsfullmakt på 3 helikoptre til Redningstjenesten. Avtalen med Helikopter Service A/S var en midlertidig ordning frem til at en egen helikoptertjeneste var på plass. Helikoptrene var en etappevis satsing slik at man mente å ha 10 helikoptre på plass innen utgangen av 1971⁸⁶. Luftforsvaret gjenopprettet 330 skvadronen, og planen var å fordele de 10 helikoptrene på 4 baser (Sola, Ørland, Bodø og Banak). Oslofjorden skulle bli dekket med operasjoner av UH-1B helikoptre operert av Luftforsvaret. Motivet med etableringen med redningshelikoptre, var i første omgang å etablere en sjøredningstjeneste, men som også ville ha andre oppgaver i forbindelse med alle redningstilfeller⁸⁷. Når saken ble behandlet i Stortinget 11.desember i 1970 kom det frem at helikoptrene måtte få andre oppgaver enn ren redningstjeneste. Luftforsvarets behov for bistand skulle nedtones i forhold til behovet for å ivareta sivile formål, som transportkapasitet der det var behov (Bodø – Røst og Værøy), men også transport av syke personer (ambulansetjeneste)⁸⁸.

Samtidig med at helikoptrene ble utredet og bestilt hadde Justisdepartementet satt ned en arbeidsgruppe som la frem et forslag til en midlertidig organisasjonsplan for redningstjenesten⁸⁹, og de første 6 redningslederne ble ansatt for å starte sitt arbeid ved de to hovedredningssentralene, som etter hvert ble opprettet på Sola og i Bodø. 3 redningsledere skulle ha sitt arbeid på hvert sted. Begge hovedredningssentralene ble etablert sammen med de eksisterende flyredningssentralene som var lokalisert på flyplassen ved Sola Lufthavn og Bodø Lufthavn. Ansvarsområdet ble definert gjennom de tidligere inndelinger av Flygeinformasjonsområder (FIR) og området ble delt av de to hovedredningssentralene (HRS) ved 65° Nord. Organisasjonsplanen fastslo også fordeling av oppgaver mellom HRS, flyredningssentraler og Lokale Redningssentraler (LRS) i politidistriktene⁹⁰.

⁸⁴ Hans Majestets kongens tale til Stortinget inneholdt en konkretisering av tiltak. «Redningstjenesten til sjøs vil bli foreslått styrket». Trontalen under åpning av det 114 Storting.

⁸⁵ Bevilget gjennom budsjettet for 1970, iht St.prp. nr. 1, kapittel 462 Post 24. Andre politiformål.

⁸⁶ St. prp. nr. 33 (1970-71) hvor det ble fastslått en bestilling av 10 Sea King redningshelikoptre.

⁸⁷ St. prp. nr. 33 (1970-71) fastslår også operative krav til helikoptrene, rekkevidde, operasjonsradius og hvor mange nødstedte de skal kunne evakuere. Kravene er også en viktig faktor for valg av de 4 første basene.

⁸⁸ Forhandlinger i Stortinget, St. tidende 1970, side 1550 – 1562.

⁸⁹ Rundskriv til politimestrene fra Justisdepartementet, 14.september 1970. Organisasjonsplanen ble også omtalt i St. prp. nr. 33 (1970-71).

⁹⁰ En oppsummering av arbeidet som ble gjort med etablering av en redningstjeneste, ble oppsummert i Statsminister Per Bortens tale under åpningen av Stortinget 30.sept 1970.

Etter å ha foretatt en gjennomgang av St. prp. nr. 1 i perioden fra 1963 til 1973, viser det seg at disse ikke beskriver større endringer av betydning for organisasjonsformer og ansvarsdeling for redningstjenesten.. Det er ikke opprettet noen budsjettposter som alene omfatter «Redningstjeneste», slik det forstås før at man etablerte en organisasjonsplan i 1973. Det er fortsatt et spleiselag hvor Samferdselsdepartementet, Justisdepartementet og Kyst- og fiskeridepartementet har poster som dekker utgifter til hhv flyredningssentralene, redningsutgifter som påløper politiets ulike organer og utgifter hvor staten har påtatt seg ansvar for å dekke driftsmidler til Redningsselskapet. En oppsummering av disse proposisjonene er lagt med i vedlegg E.

4.7 Oppsummering

Diskusjonene i Stortinget i denne perioden fortsatte etter at man i 1963 ikke fastslo noen endelig organisering av redningstjenesten. De samme spørsmålene som ble tatt opp av redningsutvalget ble diskutert flere ganger. Særlig hendelser på sjøen i denne perioden var en direkte foranledning til at man både opprettet klarere organisasjonsformer for redningstjenesten og gikk til innkjøp av og organiserte en offentlig ledet redningshelikoptertjeneste med ansvar for redning både på sjø, luft og land. Flyredningstjenesten ble organisert spesielt med deling av ansvar inntil et savnet fly ble lokalisert.

Det ble også fastslått at det system man hadde diskutert om en samordning av offentlige, private og frivillige organisasjoner skulle bygges videre. Fundamentet om en dugnadsmodell ble videreført, hvor alle deler av samfunnet skulle bidra med de hjelpemidler man hadde mulighet til å stille med. Kostnadsspørsmål ble også vurdert i perioden, og avklaringer medførte delinger av utgifter innen de offentlige etater, hvor private og frivillige skulle kompenseres for innsats som ble utført. Dette var også i tråd med de anbefalinger som redningsutvalget hadde gjort 10 år tidligere..

4.8 Redningstjenesten etableres og tilpasses

Etter at en midlertidig organisasjonsplan ble lagt frem i 1970, skulle det ta 3 år før man i 1973 fikk den første organisasjonsplanen for redningstjenesten fastlagt⁹¹. Tilsynelatende var det nå på tide å endelig fastsette en organisasjonsplan som var omforent, selv om flere organisasjoner hadde ulikt syn og ulik tilnærming til hvordan man på best mulig måte

⁹¹ Kgl.res av 21.september 1973 «Organisasjonsplan for redningstjenesten».

organiserte en landsdekkende redningstjeneste. På et vis påtok Justisdepartementet seg en ansvarlig rolle og i brev av 12.april 1973 ble det fra departementets side sagt at:

«...tiden nå er inne til å sluttbehandle og fastsette den endelige og fullstendige organisasjonsplan. Ifølge korrespondansen med de berørte departementer synes det nemlig nå å være bred enighet om hvorledes redningstjenesten innenfor Stortingets forutsetninger i prinsippet bør være organisert. Som følge av de statlige anskaffelser av materiell og de forskjellige redningsinstitusjoners sterke engasjement har redningstjenesten nå også faktisk nådd et utviklingstrinn som fordrer autoritative bestemmelser om de organisatoriske forhold som gir de forskjellige institusjoner klare direktiver om deres plass og funksjoner som elementer i redningsapparatet og dermed muligheter for maksimal innsats.»⁹²»

Hovedinnholdet i planen var opprettelsen av de to hovedredningssentralene og underordnede lokale redningssentraler i landets 54 politidistrikter. Planen omfattet ikke flyredningstjenesten i søksfasen (søk etter savnet luftfartøy inntil dette er lokalisert og eventuelt konstatert havarert). Flyredningen skulle ivaretas av 4 regionale og 13 lokale flyredningssentraler. Den endelige organisasjonsplanen ble også reflektert gjennom de ulike budsjettpostene som fremkom i budsjettproposisjonene. Samferdselsdepartementet fortsatte budsjettering for stillinger ved redningssentralene, Justisdepartementet for leie av redningshelikoptrene og ekstra utgifter ifm landredningsoppgaver. Tilskuddet til Redningsselskapet ble som tidligere budsjettert av Fiskeridepartementet. Utover 1970-tallet konkretiseres også tildelinger slik at utgifter til innkjøp og drift av nye redningshelikoptre overføres til Forsvarsdepartementet, utgifter til de to hovedredningssentralene overføres i sin helhet til Justisdepartementet fra 1.januar i 1973. Driften av hovedredningssentralene utvides og behovet for økonomiske midler går med til økning av antall ansatte (14 stillinger pr.1.januar i 1980)⁹³, drift og utvikling av tekniske systemer og kontinuerlig behov for øvelser).

(Vedlegg 4 inneholder en oversikt over antall ansatte ved HRSene fra 1970 til 2013).

For å samordne landredningen gjennomføres det utredninger slik at bemanning og oppgaver ved de 54 politidistriktene, får samme prinsipielle oppbygging som ved

⁹² Rundskriv til politimestrene G-88/73.

⁹³ JD, St. prp. nr.1 (1980-1981), side 89.

hovedredningssentralene. De lokale redningssentraler bemannes av politiets ansatte og de forsterkes ved behov av en lokal redningsledelse, hvor en rekke etater deltar⁹⁴.

4.9 Politisk behandling de ti første årene

I Stortinget følger man også utviklingen av redningstjenesten nøye. En rekke spørsmål dukker opp som omfatter endringer og behovet for tekniske løsninger. I tillegg diskuteres landredningen og utvikling av denne og ikke minst hvordan samordningen av hele redningstjenesten skal utvikles. Jeg har foretatt en oppsummering av de diskusjoner som ble gjort på Stortinget i perioden 1971-1981 gjennom en gjennomgang av aktuelle spørsmål og interpellasjoner i Stortinget:

2.november 1971 Spørsmål fra Stortingsrepresentant Engan til Handelsministeren⁹⁵.

«Vil Handelsdepartementet ta initiativ til en rask utredning av spørsmålet om å gjøre nødpeilesendere på flynødfrekvensen til påbudt utstyr i fiskeflåten?»

I diskusjonen som følger viser man til konkrete hendelser på sjøen, «MS Etnefjell» og «MS Steinfjell» som begge forsvinner og som ikke lokaliseres.

Tidligere på 60-tallet ble det diskutert om ikke bruk av nødpeilesender måtte pålegges om bord i fartøy⁹⁶. Men denne saken ble ikke aktualisert igjen før etter at et passasjerflys styrter ved Asker under innflyging til Fornebu. Det tok lang tid å lokalisere flyvraket i ulendt terreng. 7.mars 1973 blir saken aktualisert da Stortingsrepresentant Engan stilte følgende spørsmål til Samferdselsministeren:

«Mener ikke Samferdselsministeren – etter de erfaringer flykatastrofen i Asker har gitt – at det nå er på tide å påby nødpeilesendere i innenlandske rute- og allmennfly?»⁹⁷

I svaret fra ministeren ble det påpekt at det var iverksatt utredninger om slike påbud. Utredningene skulle fortas gjennom den internasjonale luftfartsorganisasjonen ICAO⁹⁸. 28.mars 1973 stiller Stortingsrepresentant Bratteli spørsmål i Stortinget på bakgrunn av en

⁹⁴ Denne organisering ved lokale redningssentraler er tatt inn i organisasjonsplanen fra 1973. Organiseringen følger innstillingen fra Redningsutvalget av 1953.

⁹⁵ Forhandlinger i Stortinget, St. tidende 1971, side 588 - 590

⁹⁶ Forhandlinger i Stortinget, St. tidende 1969, side 2042-2043. Spørsmålet dreier seg om det som senere utvikles til SART-sendere, SART – Search and Rescue transponder (egen antagelse).

⁹⁷ Forhandlinger i Stortinget, St. tidende 1973, side 2111 – 2122.

⁹⁸ Forhandlinger i Stortinget, St. tidende 1973, side 2111 – 2122. Utviklingen av dette systemet med nødpeilesendere førte videre til at Norge inngikk i COSPAS/SARSAT-samarbeidet med en operativ stasjon i Tromsø i 1983.

rekke skipsforlis⁹⁹. På nytt diskuteres en rekke hendelser på sjøen, både i Norge og norske skip som forliser rundt om på ulike steder i verden. Bratteli mener at innsatsen for å få svar på ulykkene må bedres:

«Jeg ber Regjeringen finne den mest hensiktsmessige framgangsmåte for å kunne gjennomføre en fullstendig undersøkelse av disse tragiske ulykker.»¹⁰⁰

Samme spørsmål stilles igjen i spørretimen 19.mai 1976. Svaret er det samme og dreier seg om omfanget og rutiner for iverksettelse av undersøkelseskommisjoner.

Videre utover 70-tallet er det en del diskusjoner i Stortinget og flere konkrete spørsmål stilles der særlig teknisk utstyr for skip og fly er tema i debattene. 22.mai 1974 Spørsmål fra Stortingsrepresentant Weiberg-Aurdal til Samferdselsministeren¹⁰¹:

«Frå 1.september d.å. skal alle norskregistrerte fly og helikopter ha installert automatisk VHF-nødpeilesendarar. Mangelen ved systemet er at ein i dei fleste høve ikkje vil kunne finne havaristen snøgt nok. Vil departementet ved å nytte småflyselskap og Norsk Aeroklubbs organisasjonar byggje ut ei effektiv lokaliseringsteneste som supplement til den redningstenesta ein har i dag?»

Utover 70-tallet har Norsk Aero klubb har utviklet seg til å bli en viktig bidragsyter for lokalisering av fly og i vanlige søk- og assistanseoppdrag¹⁰².

4.desember 1974 Spørsmål fra Stortingsrepresentant Kjell Magne Bondevik til Justisministeren¹⁰³.

«På bakgrunn av en del ulykker under fjellklatring rettet politimesteren i Romsdal i fjor en henvendelse til Justisdepartementet hvor han reiste spørsmålet om å få regler for om mulig å øke sikkerheten ved fjellklatring. Hvor står denne saken?»

Hendelser i fjellet og i bratt lende har siden denne gangen utviklet de frivillige gruppene som i dag er innsatsgrupper, og som støtter redningstjenesten ved behov for redningsoppdrag i fjellet. Gruppene er lokalisert på 8 steder i Norge¹⁰⁴. Første gangen slike grupper ble involvert

⁹⁹ Forhandlinger i Stortinget, St. tidende 1973, side 2373.

¹⁰⁰ Den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten ble vedtatt opprettet ved lov 13. juni 1980 nr. 33. NOU 1999:30 Undersøkelse av Sjøulykker, fremla sin innstilling 10.november 1999.

¹⁰¹ Forhandlinger i Stortinget, St. tidende 1974, side 3315-3316.

¹⁰² www.forf.no/organisasjoner/NAKsFlytjeneste

¹⁰³ Forhandlinger i Stortinget, St. tidende 1974, side 1709-1710.

¹⁰⁴ www.forf.no/organisasjoner/Norskealpineredningsgrupper

i redningsoppdrag og søk etter savnet personell var etter hendelsen med Forsvarets Twin-Otter ved Grytøya i Troms i 1972¹⁰⁵.

21.januar 1976 Spørsmål fra Stortingsrepresentant Ryste til Justisministeren¹⁰⁶.

«Sjefen for Hovedredningsentralen i Stavanger har i løpet av de siste 4 år gjort 9 henvendelser til Justisdepartementet angående en organisering av legeberedskap i forbindelse med redningsoperasjoner i Nordsjøen og ellers langs kysten. Saken er igjen blitt aktuelle etter Westamaranbåten «Sleipner's» grunnstøting nord for Haugesund 4.januar i år. Kan statsråden love at det nå blir gjort noe med denne viktige saken?»

Svaret som ble gitt omtalte praksis og de utredninger som ble gjort. Ministeren viser til en utredning som pågår i regi av Sosialdepartementet etter at St.meld. nr. 41 (1971-72) Om helsetjenestens transport og kommunikasjonsproblemer førte til at 5 ulike utvalg ble satt ned. Ordningen med fast legebemannning av redningshelikoptrene ble ikke opprettet før i 1988. Legene ble videre en del av den døgkontinuerlige bemanningen hvor dette behovet ble påpekt av Justiskomiteen i 2002¹⁰⁷.

8. oktober 1976 ble det fremsatt en interpellasjon av Stortingsrepresentant Ragnar Udjus om sikkerhetstiltak til sjøs etter at saken er aktualisert etter en rekke skipsulykker de seneste år¹⁰⁸. Debatten omfattet spørsmål rundt behovet for nødutstyr på skip og flåter, kommunikasjonsmidler og andre sikkerhetstiltak om bord i skip. Behovet for undersøkelseskommisjoner ble også diskutert, kontrollregimer og krav til rapportering og deltakelse i internasjonale systemer som AMVER - *Automated Mutual Assistance Vessel Rescue System* (verdensomfattende plott- og sikkerhetssystem for handelsskip opprettet 1958 og drevet av den amerikanske kystvakten)¹⁰⁹. Debatten avsluttet med et forslag til Handelsdepartementet om at *«...det snarest gis påbud om å installere nødpeilesendere og nødkommunikasjonssett i alle redningsflåter og livbåter.»*

¹⁰⁵ Informasjon fra JD under møte i departementet 20.februar 2015. Klatrere som deltok under hendelsen var samlet i departementet for å diskutere hvordan tjenesten har utviklet seg siden.

¹⁰⁶ Forhandlinger i Stortinget, St. tidende 1976, side 2139-2140. (Saken er en annen en "Sleipner-forliset" i 1999.)

¹⁰⁷ Innst. S. nr. 156 (2001-2002), 25.april 2002.

¹⁰⁸ Forhandlinger i Stortinget, St. tidende 1976 side 49-65.

¹⁰⁹ <http://snl.no/AMVER>

2.februar 1977 under spørretimen ble det stilt spørsmål fra Stortingsrepresentant Kåre Kristiansen til Sosialministeren om «*Sosialdepartementet vil støtte det forslag til en prøveordning med ambulanse-helikoptertjeneste som Norges Automobilforbund har fremmet...*»¹¹⁰. Sosialministeren viste til utredninger som pågikk. Utredningen ble behandlet senere. Siden den gang har denne tjenesten utviklet seg til at man i 2015 har 12 baser i Norge med luftambulanshelikopter drevet av Luftambulansen ANS med ulike operatører¹¹¹.

5.april 1978 ble det fremmet spørsmål fra Stortingsrepresentant Mona Røkke til Justisministeren om det arbeid som utføres av lavinehunder, og viste til Norefjellulykken 11.mars 1978. «*Hva vil departementet gjøre for å sikre lavinehund-tjenesten i Norge egnede opplærings- og treningsvilkår?*»¹¹²

Svaret fra Justisminister Inger Louise Valle bekreftet det gode samarbeidet redningstjenesten har med de frivillige og at dette samarbeidet vil fortsette. Norske Redningshunder er i dag etablert i FORF og har over 80 hundeevipasjer tilgjengelig for innsats for redningstjenesten.¹¹³ Under Norefjell-ulykken deltok frivillige letemannskaper med hunder i samarbeid med politiet. For første gang deltar også luftambulansen fra Lørenskog i en slik hendelse¹¹⁴.

På bakgrunn av hovedredningssentralenes utbygging og økende erfaring, foreslo Luftfartsverket i brev av 4.februar 1977 til Justisdepartementet at spørsmålet om en fullstendig integrering av flyredningstjenesten i den alminnelige redningstjeneste burde vurderes nærmere. Hovedredningssentralene og øvrige etater som var omfattet av organisasjonsplanen fra 1973 utformet og klargjorde for en slik integrering. Ikke minst var det nødvendig å gå opp en del forutsetning for hvordan flyredningsansvaret skulle ivaretas videre. Justisdepartement og Samferdselsdepartementet ble enige om utformingen av en ny organisasjonsplan som ble fastsatt ved kgl. resolusjon av 4.juli 1980. Planen trådte i kraft 19.mars 1981. Organisasjonsplanen inneholder de samme elementene og forutsetningen som ble diskutert av Redningsutvalget av 1953. Forutsetning om samvirke og samordning av flere

¹¹⁰ Forhandlinger i Stortinget, St. tidende 1977, side 2605-2606.

¹¹¹ www.luftambulanse.no. Siste base ble etablert på Evenes vinteren 2015.

¹¹² Forhandlinger i Stortinget, St. tidende 1978, side 2383.

¹¹³ www.forf/organisasjoner/norskeredningshunder

¹¹⁴ VG, 15.mars 1978.

etater, kostnadsdeling og forutsetninger om samvirke mellom frivillige, private og offentlige etater¹¹⁵.

4.10 Oppsummering

Etter at redningstjenesten ble etablert med redningshelikopter og et samordningsapparat med to hovedredningssentraler, flyredningssentraler ved lufthavnene og lokale redningssentraler i politidistriktene, har redningstjenesten utviklet seg gradvis. Redningstjenesten ivaretar ethvert redningstilfelle og høster erfaringer. Den tekniske utvikling har medført diskusjoner og ønsker om tilpasninger slik at redningstjenestens muligheter til å berge liv i et samvirke mellom flere organisasjoner også bedres. Alt fra ulike innsatsgrupper til tekniske løsninger faller på plass.. Både for luft- og sjøredning følger Norge opp internasjonale forpliktelser på en rekke områder, knyttet til utvikling av sikkerhets og beredskapsarbeid innenfor IMO og ICAOs ulike samarbeidsorganer.

Det er i perioden ikke rettet noen spesifikk kritikk på den løsning man gjorde i 1970 for å få på plass en redningstjeneste og organisasjonsplanen fra 1973 ble ikke skikkelig evaluert før man fikk en ny organisasjonsplan i 1980.

4.11 Norsk redningstjeneste i dag

Forsvarskommisjonen av 1946 hadde som oppgave å se på samfunnets totale behov for beredskap. Totalforsvarskonseptet ble introdusert med fokus på militært forsvar og sivil beredskap for å sikre nasjonale verdier. Gradvis ble konseptet utviklet gjennom den kalde krigen, og videre fra slutten av 1980-tallet frem til i dag. Konseptet er nå dreiet mot en balanse med gjensidig støtte og samarbeid mellom Forsvaret og det sivile samfunnet. Fokuset omfatter forebygging, planlegging og beredskap. En rekke operative forhold springer således ut av dette konseptet. Fram til 1990-tallet opplevde man i Norge at det sivile samfunns oppgave, inkludert innretninger for Sivilforsvaret, har vært å støtte opp om militært forsvar i krisesituasjoner.

En gradvis endring av dette fokus ble vurdert gjennom St. mld. nr. 17 (2001-2002) - Sårbarhetsutvalget. En av konklusjonene til utvalget var at man i større grad og med et bredere perspektiv må fokusere på utfordringer som kan inntreffe i fredstid og i mindre grad fokusere på tradisjonelt militært forsvar og sikkerhetspolitikk.

¹¹⁵ «Organisasjonsplan for redningstjenesten i Norge», fastsatt ved kgl. resolusjon av 4.juli 1980.

I organisasjonsplanen fra 1973, ble det bestemt at den øverste operative koordineringen av søk- og leteaksjoner etter savnet luftfartøy, skulle ivaretas av 4 større og 13 lokale flyredningssentraler. Disse ble opprettet gjennom pålegg gjennom konvensjonen om internasjonal sivil luftfart av 7. desember 1944, (den såkalte ICAO-konvensjonen¹¹⁶). Men utover 70-tallet opparbeidet hovedredningssentralene seg kompetanse også på dette feltet, og gjennom diskusjoner utkom en ny organisasjonsplan i juli i 1980, som fastslo at samtlige faser av flyredningstjenesten integreres i den alminnelige redningstjeneste under ledelse av de to hovedredningssentralene. I samme organisasjonsplan endret hovedredningssentralene betegnelser til henholdsvis Hovedredningssentralen Sør-Norge, Stavanger og Hovedredningssentralen Nord-Norge, Bodø.

De siste årene har det allikevel vært stilt spørsmål om redningstjenesten bør berøres av pågående prosesser, ikke minst er redningstjenestens funksjon vurdert og diskutert i en del offentlige utredninger fra tidlig 2000-tallet og frem til juni i 2015. I tillegg ble det i januar 2012, lagt frem en vurdering internt i Justis- og beredskapsdepartementet¹¹⁷, som blant annet vurderte konstitusjonelle forhold¹¹⁸ og administrative retningslinjer i den faglige linjen mot HRSene. Utvalgets arbeid og innstilling er en del av de vurderinger som ble gjennomført i forbindelse med fastsettelse av ny kongelig resolusjon om organisering av redningstjenesten. En revisjon som ble ferdigstilt høsten 2013. Etter regjeringsskiftet høsten 2013 ble denne organisasjonsplanen vurdert på nytt. Sentrale elementer i forslaget fra 2013 ble forkastet slik at den nye organisasjonsplanen fra 22. juni 2015 kun i mindre grad justerer organisasjonsplanen fra 1980¹¹⁹.

Dagens diskusjoner etter hendelsene i Oslo og Utøya i 2011, påvirker redningstjenesten som funksjon i mindre grad. Utvalget etter hendelsene, Gjørsv-kommisjonen, påpeker allikevel på

¹¹⁶ <http://www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx>

¹¹⁷ Bleikelia-utvalget, rapport av 31. januar 2012.

¹¹⁸ Betegnelsen «konstitusjonelt ansvar» brukes også i en del sammenhenger. I snever forstand sikter betegnelsen til en form for juridisk ansvarliggjøring som nevnt foran. Begrepet er imidlertid tvetydig I heftet «Om forholdet til Stortinget», utgitt av SMK30.11.2011 omtales imidlertid begrepet slik: «"Konstitusjonelt ansvar" kan defineres mer presist enn «parlamentarisk ansvar». Med dette menes det *rettslige* ansvaret et eller flere regjeringsmedlemmer kan bli ilagt av Riksretten for brudd på "konstitusjonelle Pligter". Både straff- og erstatningsansvar er aktuelt. Begrepet "konstitusjonelt ansvar" brukes også i en annen betydning, for eksempel i utsagnet "Statsråd NN har det konstitusjonelle ansvaret for barnevernområdet". Her siktes det gjerne til det *området* av regjeringens samlede myndighet som den enkelte statsråden har et *særskilt* ansvar for å forvalte. Dette området er gjerne knyttet til bestyrelsen av et departement (eller deler av det).»

¹¹⁹ Lovdata: Kgl.res.19.juni, «Organisasjonsplan for redningstjenesten», iverksatt 2. november 2015.

en rekke tiltak som også vil berøre redningstjeneste, innenfor beredskap og sikkerhetsområdet. Men hendelsen 22.juli var ledet i det fulle og hele av politiet, og derav er tiltakene som følger i første omgang rettet mot politiets oppgaver innenfor krisehandling. Kommisjonens anbefalinger er allikevel i stor grad vurdert i en rekke etater og organisasjoner som har ansvar i forbindelse med redningstjenesten. Det viser blant annet høringsinnspillene som Justis- og politidepartementet mottok¹²⁰.

I forbindelse med Stortingsmeldingen som ble utgitt i juni i 2012 (St.mld nr. 29 Samfunnssikkerhet) og gjennom den såkalte terrormeldingen (Rapport fra 22.juli kommisjonen, NOU 2012:14), ble det stilt spørsmål rundt fremtidig organisering av samfunnets beredskap knyttet til terrorhandlinger og en bredere vurdering av samfunnets totale beredskap. I tillegg til dette fremkommer det en ambisjon fra Regjeringens side om å øke fokus på Nordområdene, herunder er søk- og redningsutfordringer diskutert¹²¹. I meldingen er det skissert behov for en vurdering av redningstjenesten også i det arktiske området.

HRSene og funksjonen redningstjeneste er i en rekke sammenhenger referert til som en faglig sterk og legitim organisasjon, som utfører pålagte oppgaver for samfunnet på en god måte. Organisasjonen har unngått større reformbølger i offentlig sektor, slik at det ikke har vært store spenninger imellom myndighet og faglig kyndighet. Man har den senere tid stilt spørsmål omkring statens rolle som myndighet og JDs konstitusjonelle ansvar for HRSene¹²².

4.12 Samvirkeprinsippet

I St. meld. nr. 86 (1961-62) understrekes det at alle offentlige etater må delta i redningstjenesten med de egnede og tilgjengelige ressurser de har. Prinsippet fastslås også i de årlige budsjettproposisjoner. Da den moderne norske redningstjeneste ble etablert i 1970, ble alle tenkelige offentlige, frivillige og private institusjoner forespurt om de var villige til å være med i et slikt opplegg. Anmodningen ble uten nevneverdige unntak positivt mottatt.

Samvirkeprinsippet bygger på et konsensusgrunnlag. Selv om de fleste offentlige etater er bygget opp med tanke på andre primæroppgaver enn redningstjeneste, vil likevel mange av dem - med en viss planlegging og trening - kunne yte en god innsats i redningstjenesten som

¹²⁰ www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/hoeringer/hoeringsdok/nou-201214/hoeringsuttalelser.html?id=697644

¹²¹ St.meld. nr. 7 (2011-12), «Nordområdene. Visjon og virkemidler»

¹²² Intern rapport, Justis- og beredskapsdepartementets ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap, Oslo, 31. januar 2012

en sekundærfunksjon. Forutsetningen er dessuten at de utgifter som påløper i den forbindelse, skal dekkes innen institusjonens alminnelige budsjett. Redningstjenesten er et felles ansvar. Dette opplegget er enkelt og praktisk og forhindrer unødige, tidkrevende og kostnadskrevende byråkrati.

Redningstjenesten markerte et 40-års jubileum i 2010. I den anledning ble det gitt ut en studie som trekker opp 40-år med redningstjeneste. Her fremkommer det at:

*«Norsk redningstjeneste og hovedredningsentralen er i prinsippet i dag organisert på samme måte som i 1970. Stabile systemer gir trygghet, og det hersker i dag stor enighet om at systemet virker meget godt. Dette viser at "Redningsutvalget" og "Arbeidsgruppen" traff "spikeren på hodet" da de la frem sine forslag i 1959 og i 1969. Det ble foreslått et opplegg som var tilpasset norske forhold og tradisjoner, og vi fikk et hensiktsmessig fleksibelt, funksjonelt og rimelig system som hadde store utviklingsmuligheter. Innsatsviljen og motivasjonen har vært fremragende i alle medvirkende ledd. De som har deltatt i redningstjenesten har følt at det hele fungerer og koordineres på en profesjonell måte».*¹²³

Innsatsen baseres i stor utstrekning på de frivillige redningsorganisasjoner. Disse finnes rundt omkring i lokalsamfunnene over hele landet. Medlemmene gjennomgår planmessig utdanning og trening og har jevnlig kontakt med de ansvarlige redningsmyndigheter. Alle disse frivillige er registrert av redningsentralene, HRSene og ved LRSene, og kan ved behov anmodes om innsats. Selve innsatsen er gratis, men det offentlige refunderer direkte utgifter (f.eks. transportutgifter og forbruk av materiell)¹²⁴. Den frivillige medvirkning i redningstjenesten sparer norske skattebetalere for meget betydelige beløp hvert eneste år. Justisdepartementet støtter opp om denne innsatsen ved å gi et visst årlig økonomisk tilskudd og foreta andre motiverende tiltak. Dette er en meget lønnsom samfunnsmessig investering¹²⁵.

I tillegg til de to nevnte elementer i redningstjenesten, er det likevel nødvendig å etablere noen få slagkraftige profesjonelle innsatsenheter med høy beredskap for å få en rask og tilfredsstillende innsats når nødsituasjoner oppstår og ulykker inntreffer. Således er

¹²³ Kalstadstuen, Arne (red) 2010. *Den norske redningstjenesten og Hovedredningsentralen 40 år. Jubilumsutgave*. Oslo: Justis- og politidepartementet, side 38.

¹²⁴ Rundskriv fra JD, «Redningstjenesten – søk- og redningsutgifter», G-04-2011 av 29.mars 2011 (siste utgave).

¹²⁵ Tilskudd til frivillige organisasjoner i redningstjenesten, St.prp. nr 1 (2013-14), angir en god økning fra ca 18.7 mill kr i 2012 til 25,3 mill kr i 2014.

redningshelikoptrene, drevet av Luftforsvarets 330 skvadron, de primære redningsressursene HRSene råder over. 330 skvadronen opererer fra 6 baser på fastlandet, mens en sivil operatør flyr ut fra Longyearbyen på Svalbard, og som derved dekker området rundt Spitsbergen og den nordlige delen av Barentshavet.

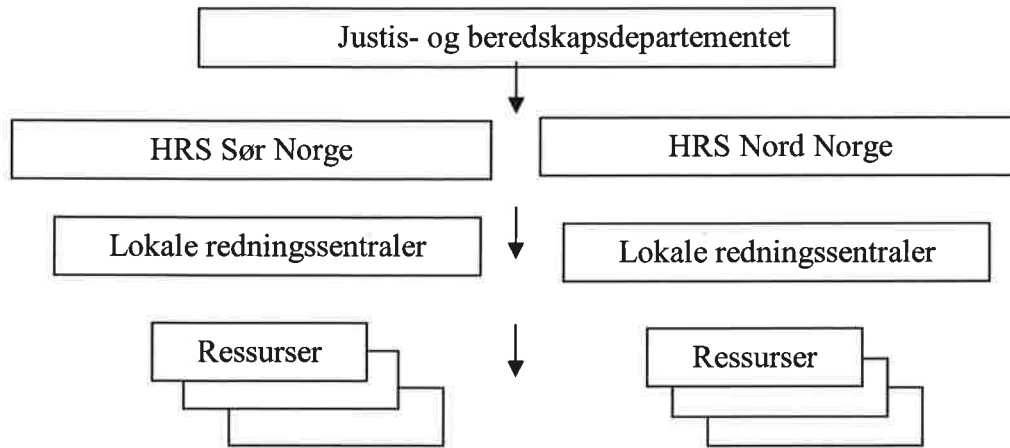
4.13 Integrert tjeneste

Et annet grunnprinsipp i norsk redningstjeneste er at man har et integrert samordningsapparat - både administrativt og operativt. Det betyr at det samme apparat skal ta hånd om landredning, sjøredning, flyredning, redning vedrørende olje- og gassinstallasjoner på kontinentalsokkelen og internasjonalt samvirke. De eksisterende ressursbegrensninger i et tynt befolket land, økonomiske hensyn og et ønske om å holde koordineringsapparatet i størst mulig kontinuerlig virksomhet (stor utnyttelsesgrad) ligger bak dette opplegget. På denne måten slipper man også at forskjellige koordinerings- og forvaltningssystemer kjemper om de samme ressurser. En del aksjoner vil dessuten omfatte alle typer redning som er nevnt ovenfor, og et integrert samordningssystem sikrer en best mulig total oversikt og styring.

Norsk redningstjeneste har et integrert koordineringsapparat der det er HRSene som har ansvaret for alle søk- og redningsaksjoner innenfor ansvarsområdet¹²⁶. Det betyr at HRSene har oppgaver knyttet til redning på sjøen, på land og flyredning

En kollektiv redningsledelse ved hovedredningssentralene og de lokale redningssentralene består av representanter for flere offentlige etater, med vedkommende politimester (Salten og Rogaland) som leder. Redningsledelsen leder og koordinerer redningsaksjoner innen sine ansvarsområder. Til daglige bemannes HRSene av redningsledere og LRSene med operasjonsledere. Den daglige bemanningen ivaretar etter fullmakt fra redningsledelsen, ledelse og koordinering av søks- og redningsaksjoner. Avhengig av omfanget på søks- og redningsaksjoner kan HRSene forsterkes med representanter fra ulike etater som inngår i den kollektive redningsledelsen, men hvor også private eller frivillige organisasjoner kan bli kalt inn.

¹²⁶ Vedlegg B viser en oversikt over norsk ansvarsområde.



Organiseringskart, enkel skisse.

4.14 Ressurser

Jeg har tidligere anført at redningstjenesten er en nasjonal dugnad, hvor en rekke ulike ressurser kan bli benyttet for å løse utfordringer knyttet til søks- og redningsoppgaver. Disse ressursene omfatter en rekke ulike kapasiteter som på hver sin unike måte kan løse oppgaver for å berge liv. 330 skvadronen som opererer redningshelikoptrene er den primære ressursen HRSene kan benytte. Helikoptrene holder en høy beredskap og operere ut fra 6 baser på fastlandet. Søk- og redning er den primære oppgaven for helikoptrene, for å ivareta oppgaver knyttet til søk- og redning over Norges store havområder. Tjenesten er siden utviklet og helikoptrene ivaretar i dag oppgaver på sjø og land, hvor også rene oppdrag for helsevesenet inngår.

På sjøen finner man de primære ressursene blant redningsskøytene, som dekker hele kysten ut fra 20-25 faste stasjoner (ref NSSR), fra Oslofjorden til Vardø i nord. I tillegg kan HRSene trekke på kapasiteter fra Kystvaktens fartøyer og helikoptre. Kystvakten patruljerer hele året Norges kyst og har søk- og redning som en av sine hovedoppgaver. Videre er Forsvaret en hovedleverandør av ressurser fra det offentlige, hvor ulike helikopter, fartøyer og mannskaper benyttes for redningsoppgaver.

En av de viktigste ressursene totalt sett er også de ulike organisasjoner som er dannet av frivillige. En rekke av disse organisasjonene er etablert konkret for oppgaver og virke i redningstjenesten. Organisasjonene dekker betydelige deler av landet. Flere har beredskapstjeneste og kan kalles ut på spesialoppgaver på relativt kort varsel.

4.15 Oppsummering

De offentlige utredningene som er gjennomført, har ikke hatt fokus på Redningstjenesten som funksjon, men har hovedsakelig vurdert samfunnets totale oppgaver og evner knyttet til sikkerhet og beredskap, og nå nylig, samfunnets evne til å handtere terrorhandlinger etter hendelsen 22.juli 2011. Utvalget som gikk lengst i nyere tid innenfor temaet sikkerhet og beredskap, var i forbindelse med utredninger gjennom NOU 2000:24 Sårbarhetsutvalget, ledet den gang av Kåre Willoch. Utvalget ønsket i ytterste konsekvens å opprette et eget departement med ansvar for samfunnssikkerhet, som igjen ville ha påvirket organiseringen av redningstjenesten.

Kapittel 5 - Oppsummerende analyse og konklusjon

5.1 Beslutningsmodellene

Problemstillingen for oppgaven hentyder til å belyse utviklingen av redningstjenesten på bakgrunn av utforming av politikk på de ulike områdene. Beslutningsteorier er da en vinkling som man kan belyse utviklingen av redningstjenesten. I lys av de modellene som omtales i kapittel 2 er det nærliggende å anta at alle de tre omtalte modellene, kan belyse utviklingen av redningstjenesten. Jeg har vel allerede i oppgaven antydnet at det har vært relativt liten utvikling i historisk perspektiv i den perioden jeg har analysert. Det vil si at de utredninger som ble gjort gjennom Redningsutvalget fra 1953 til anbefalinger ble behandlet med St.meld. 86 (1961-62) i 1962 og frem til i dag, kun har medført mindre justeringer. Justeringene som er gjort er av teknisk art fordi den teknologiske utviklingen har gjort det mulig å effektivisere redningstjenesten på en rekke områder. Det vil si at det er grunn til å tro at «teorier om stivhengighet» vil få en fremtredende rolle.

Som det er referert til tidligere i oppgaven så tok Samferdselsdepartementet med brev av 24.april 1951til JD initiativ til å vurdere utfordringer med en fragmentert redningstjeneste. Initiativet ble løftet politisk for en vurdering, der et utvalg ble satt ned. Fremgangsmetoden for å bringe et problem frem til politisk løsning, følger av rutiner for dette i relasjonen mellom politisk og forvaltningsmessig nivå. Beslutningsprosessen medført at Regjeringen fikk Redningsutvalgets innstilling til behandling i 1959. Dette resulterte i en St.meld. nr. 86 (1961-62), som igjen ble behandlet i Stortinget etter at en innstilling fra Justisnemnda var klar for behandling i 1963.¹²⁷

Resultatet fra diskusjonen i Stortinget medførte ikke noe konkret tiltak for samordning. Det ble trukket opp linjer og tema, det var til dels uenighet om hvordan tjenesten best kunne organiseres og flere stortingspolitikere fremmet ulike syn på problemstillingen. Slik jeg tolker dette er det ikke nok konsensus i Stortinget for en offentlig organisering av tjenesten. Vedtaket bunnet ut kun i to forslag der man var enige om å utvikle tjenesten videre, og Regjeringen ble oppfordret å ta utredning opp til vurdering for opprettelse av et kontor med særlig ansvar for redningstjenesten. I tillegg ønsket man forsøksvis å bygge ut Sola flyredningssentral til en samordningssentral for hele tjenesten. Under debatten ble man for

¹²⁷ Innst.S. nr. 170 «Tilråding frå den forsterka justisnemnda om samordning av redningstjenesta», 9.mai 1963.

øvrigt enige i å diskutere en «dugnadsmodell» for redningstjenesten og temaet omkring økonomiske omkostninger ble vurdert.

Konklusjonen fra forhandlingene i Stortinget 11.mai 1963 medførte således ingen radikal endring i den organisering som man hadde stegvis utviklet siden krigen. Det ble ikke iverksatt noen reformer som særpreget redningstjenesten og det offentlige ansvar ble ikke klarere.

Om man vurderer denne debatten opp mot de teorier som er angitt for beslutningsmodeller, er det tydelig for meg at man kan se konturer fra de ulike modellene. For selve debatten kan man gå ut fra at debattantene hadde rimelig oversikt over tema og mulig løsninger. Debattantene hadde også ulike tilnærminger på spørsmålet som ble diskutert. Så ut fra en teori om begrenset rasjonalitet, ser jeg at man diskuterte et valg mellom ulike alternativer, men målet var utydelig i forhold til videre prosess.

Det er også mulig å se forhandlingene i lys av teorier knyttet til «Garbage-can»-modellen. Det ble fremsatt en rekke ulike problemer, ulike løsninger ble lagt fram til diskusjon. Ulike deltakere deltok gjennom hele debatten og en rekke løsninger ble lagt frem. Flertallet klarte til slutt å enes om noen løsninger, selv om man tilsluttet seg stort sett alle anbefalinger fra redningsutvalget.

I forhandlingene ble det fra ulike deltakere også knyttet oppmerksomhet og eksemplifisert mangler ved samordning av redningstjenesten i forbindelse med en rekke ulykker og hendelser. Særlig hendelser på sjøen var man opptatt av, men man viste også til hendelser på land. Debatten viser også at man ønsker å diskutere tiltak som bør iverksettes på bakgrunn av erfaringer etter alvorlige ulykker. Allerede påfølgende høst skjedde en ny ulykke som ble diskutert i Stortinget. «MS Gisela Hapke» kom i vanskeligheter utenfor Vestlandet og man etterlyste på nytt hva Regjeringen hadde gjort siden forhandlingen i mai samme år. Det ble bekreftet at forvaltningen var i gang med å konkretisere redningsutvalgets innstilling og anbefalingene fra Stortinget.

Det skulle allikevel gå noen år før man opplevde nok en hendelse. Denne hendelsen er etter min mening selve katalysatoren til at det offentlige ansvar for samordning diskuteres og systemer etableres. Danske redningshelikoptre deltok og var avgjørende for at samtlige involverte ble reddet etter at «MF Skagerak» gikk ned etter kraftig uvær i Skagerak i

september 1966. Stortinget ble etter denne episoden gjenstand for en rekke spørsmål og interpellasjoner, der behovet for en organisering av redningstjenesten ble diskutert¹²⁸.

Felles for alle disse diskusjonene kan på nytt vurderes ut fra ulike beslutningsmodeller. Men det synes helt klart at man denne gangen fikk en plutselig hendelse der Stortinget og Regjeringens ser at tiltak MÅ iverksettes for å bedre redningstjenestens organisering og muligheter. Diskusjonene konkluderte med innkjøp av 10 redningshelikoptre, det ble vedtatt en organisering med 2 hovedredningssentraler og et antall lokale redningssentraler. Hovedredningssentralene skulle få ansvar både sjø- luft- og landredning. Spydspissen i den organiserte redningstjenesten ble fra 1972 redningshelikoptrene, ressurser fra en rekke ulike etater, private- og friville organisasjoner. Det ble vedtatt en «dugnadsmodell» hvor også kostander for dekning av utgifter ble løst gjennom kompromisser og der de ulike aktørene ble forpliktet til å delta i redningsaksjoner når HRSene hadde behov for assistanse.

En slik brå hendelse som ulykken med «MF Skagerak» tolker jeg som en start og et brudd med den gradvise utviklingen som kjennetegner stivhengighets-modellen. Det ble nødvendig å innføre en ny organisasjonsmodell for å klargjøre det offentlige ansvar. Jeg vil også si det så sterkt at denne ulykken har medført at vi også i dag i 2015 har en norsk redningstjeneste som er organisert ut fra de prinsipper som ble besluttet i Stortinget på slutten av 1960-tallet.

Endringer etter 1973 er kun relativt marginale i forhold til hva man anså nødvendig med etablering av helikoptre og et ledelsesapparat. Det har foregått en teknologisk utvikling som kun har gitt redningstjenesten nye muligheter til å redde liv. Men selve organiseringen er uberørt.

De teknologiske nyvinningene kommer også som en konsekvens av erfaringer etter hendelser. Innenfor de frivillige organisasjonene så er det etablert ulike grupper som har mulighet for redning i ulikt miljø, både på sjøen med Sjøredningskorp på land med Alpine Redningsgrupper, Grotteredningsgrupper og grupper som har spesiell kompetanse på bredredning. Det er også etablert organisasjoner som støtter redningstjeneste med redningshunder og en rekke flyklubber er tilgjengelig for søk på land og i kystsonen. Det offentlige, særlig Forsvarets ressurser er en betydelig leverandør med søk-og

¹²⁸ Forhandlinger i Stortinget, St.tidende 1967 side 65, 3887, 2062. Interpellasjon 12.april 1967, 14.juni 1967 og 11.oktober 1967.

redningskunnskap. Forsvarets opererer redningshelikoptrene på vegne av Justis- og beredskapsdepartementet og tilbyr også andre ulike flytyper. På sjøen har Kystvakten en betydelig oppgave knyttet til søk- og redning og Marinens fartøyer deltar jevnlig med koordinering og bistand under sjøhendelser. I tillegg til dette er den norske redningstjenesten nettet sammen internasjonalt gjennom ulike internasjonale avtaler om gjensidig støtte, og operative retningslinjer er stort sett basert på internasjonalt regelverk. Også den enkelte redningssentral ansvarsområder følger av internasjonale avtaler.

5. 2 Oppsummering

Redningstjenesten har siden 70-tallet, ikke gjennomført store omveltende endringer. Men tjenesten er gradvis endret som funksjon av teknologisk utvikling, antall redningsoppdrag og krav fra samfunnet, krav som riktignok ikke er konkrete eller spesifikt rettet mot kjerneoppgaver. Det som overrasker mest er at jeg ikke avdekker offentlige utredninger som tyder på at den organisering som man valgte på 1970-tallet, og som ble innarbeidet i kgl. res. av 1980 – Organisasjonsplan for redningstjenesten i Norge, er radikalt endret underveis i denne perioden. Dette er på nytt poengtert nylig da ny organisasjonsplan fra 2015 ikke i stor grad endrer organiseringen med de to HRSene og et antall LRSer som sentrale i norsk redningstjeneste. Etter mitt syn betyr dette at den omorganisering og de endringsprosesser som staten i ulike forvaltningsretninger har gjennomført, i mindre grad har berørt redningstjenesten. Det er ikke store, omfattende endringer som er gjennomført i perioden fra 1970-tallet, hverken administrativt eller konstitusjonelt. Endringene i redningstjenesten synes i mindre grad som funksjonelle endringer basert på revisjon og utredninger i forvaltningssystemene.

I forhold til beslutningsteorier som jeg knyttet til oppgaven, finner jeg ikke noen bestemt modell som kan benyttes. Men det har mer å gjøre med en generalisering av modellene enn konkrete funn for de beslutninger som ble tatt i prosessene. Men det er nærliggende å betrakte utviklingen av redningstjenesten i årene fra 1960-tallet til i dag ut fra modeller om «stivhengighet» som den modellen som gir best mening for å forstå den utvikling som har vært.

Ord i etterkant

I løpet av arbeidet med oppgaven kan det være mulig å se spor av flere utredninger som kan gjennomføres for å belyse hvordan redningstjenesten er utviklet. På grunn av begrensninger i oppgaven har jeg ikke fått muligheter til å studere den kommunikasjon som foregår mellom forvaltningen i departementet, JD og Regjeringen. Jeg vil tro at det har foregått en saksbehandling mellom organisasjonene som kan være interessant å se på. Det samme gjelder dialogen mellom Hovedredningssentralene og JD i samme periode. Jeg kjenner til en rekke forslag og konkrete anbefalinger som er gjort, som igjen ikke har medført altfor store omveltninger i dagens organisering. Blant annet inneholder årsrapporter fra Hovedredningssentralene en del forslag til tiltak som etter min mening burde ha medført endringer i struktur og oppgaver.

Forslag til ny kgl.res av 13.september 2013 ble forkastet av Regjeringen Solberg. Ny kgl res ble iverksatt 2.november i år, men ingen endringer er foreslått som vil medføre drastiske endringer. Hadde forslaget fra 2013 gått igjennom vil man i dag hatt en organisering med et Nasjonalt Samvirkeråd for redningstjenesten, ledet av en Redningsdirektør. Det ville i tillegg vært etablert et apparat for ivaretagelse av samvirkeutfordringer med tilstrekkelig antall ansatte. Redningstjenesten har utfordringer, selv om disse ikke er synliggjort.

Det er på ny mulig at man « *må få en ny større problematisk hendelse før det skjer noe med organiseringen*»¹²⁹

¹²⁹ Samtale med Avd.dir Anne Holm Gundersen, HRS februar 2012.

6 Kilder

Litteraturliste:

Christensen, Tom mfl. (2.utgave 2007): *Forvaltning og politikk*, Oslo, Universitetsforlaget.

Christensen, Tom mfl. (1.utgave 2014): *Organisasjonsteori i offentlig sektor*, Oslo, Universitetsforlaget.

Grønmo, Sigmund (2004): *Samfunnsvitenskapelige metoder*», kap 12. Fagbokforlaget

Jacobsen, Dag I og Thorsvik, Jan (4.opplag 2005): *Hvordan organisasjoner fungerer. Innføring i organisasjon og ledelse*. Bergen, Fagbokforlaget.

Kjellberg, Francesco og Reitan, Marit (1995): *Studiet av offentlig politikk, en innføring*. Oslo. Tano forlag.

Kvarv, Sture (1998): *Forvaltning og samfunnsendring*. Skien, Kolle forlag.

Olsen, Johan P. (1978): *Politisk organisering. Organisasjonsteoretiske synspunkt på folkestyre og politisk ulikhet*. Oslo, Universitetsforlaget

www.forf.no

www.icao.int

www.luftambulanse.no

www.redningsselskapet.no

www.regjeringen.no

www.stortinget.no

Kongelige resolusjoner

Kgl.res. 21.september 1973 – *Organisasjonsplan for redningstjenesten i Norge*

Kgl.res. 4. juli 1980 – *Organisasjonsplan for redningstjenesten i Norge*

Kgl.res. 19.juni 2015 – *Organisasjonsplan for redningstjenesten*

Kgl.res. 16.september 1994 - *Om Justisdepartementets sektorovergripende ansvar innenfor det sivile beredskap*

Kgl.res. 12.desember 1997 *Om fastsetting av retningslinjer for regionalt samordningsansvar ved kriser og katastrofer i fred*

Kgl.res. 18.april 2008 - *Instruks for samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeidet til Fylkesmannen og Sysselmannen på Svalbard*

Forslag til ny kgl.res. 13.september 2013 – *Instruks for redningstjenesten*

Stortingsmeldinger og stortingsproposisjoner

St.prp. nr. 1, Årlige budsjettproposisjoner, samt Svalbardbudsjettet

St.meld. nr. 86 (1961-62) – Samordning av redningstjenesten

St.prp. nr. 33 (1970-71) – Om samtykke Justisdepartementet i 1970 foretar bestilling av 10 helikoptre til bruk for redningstjenesten.

St.meld. nr. 24 (1992-93) – Den fremtidige sivile beredskap

St.meld. nr. 48 (1993-94) – Langtidsplanen for sivilt beredskap 1995 – 1998

St.meld. nr. 22 (1995-96) – Om sivil tjenesteplikt

St.meld. nr. 37 (1995-96) – Om flommen på Østlandet 1995 og kriseberedskap i fred

St.prp. nr. 70 (1995-96) – Avviklingen av resterende enheter i telesektoren

St.meld. nr. 25 (1997-98) – Hovedretningslinjer for sivil beredskaps virksomhet og utvikling i tiden 1999-2002

St.meld. nr. 43 (1999-00) – Om akuttmedisinsk beredskap

St.meld. nr. 22 (2000-01) – Politireform 2000 Et tryggere samfunn

St.meld. nr. 41 (2000-01) – Brann og eksplosjonsvern

St.meld. nr. 44 (2000-01) – Om redningshelikoptertjenesten i fremtiden

(behandlet i Stortinget via Innst. S nr. 156 (2001-2002), 16.mai 2002).

St.prp. nr. 45 (2000-01) – Omleggingen av Forsvaret i perioden 2002 - 2005

St.prp. nr. 7 (2001-02) – Tilleggsbevilgning på SB for 2001 knyttet til beredskapsformål

St.meld. nr. 7 (2001-02) – Om HMS i petroleumsvirksomheten

St.meld. nr. 17 (2001-02) – Samfunnssikkerhet – veien til et mindre sårbart samfunn

St.meld. nr. 39 (2003-04) – Samfunnssikkerhet og sivilt-militært samarbeid

St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 3 (2004-05) – Framtidig radiosamband for nød- og beredskapsetatene

St.meld. nr. 14 (2004-05) – På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap

St.meld. nr. 37 (2004-05) – Flodbølgekatastrofen i Sør-Asia og sentral krisehandtering

St.meld. nr. 42 (2004-05) – Politiets rolle og oppgaver

St.meld. nr. 39 (2006-07) - Frivillighet for alle

St.meld. nr. 22 (2007-08) – Samfunnssikkerhet, samvirke og samordning

St.meld. nr. 22 (2008-09) - Svalbard

St.prp. nr. 20 (2008-09) - Om endringer i statsbudsjettet for 2008 under Justis- og politidepartementet (drift av redningshelikoptertjenesten)

St.prp. nr. 80 S (2010–11) - Endringer i statsbudsjettet for 2011 under Justis- og politidepartementet, Redningstjenesten

St.prp. 146 S (2010-11) - Anskaffelse av nye redningshelikoptre 2013 -2020

St.prp. 100 S (2010-11) - Fullføring av utbygging og drift av Nødnett i hele Fastlands-Norge

St.meld. nr. 7 (2011-12) - Nordområdene. Visjon og virkemidler

St.meld. nr. 29 (2011-12) - Samfunnssikkerhet

St.meld. nr. 21 (2012-13) – Terrorberedskap

Offentlige utredninger

Innstilling fra utvalget til å utrede spørsmålet om koordinering av redningstjenesten, Oslo august/september 1959)

NOU 1981: 11 - Alexander L. Kielland- ulykken

NOU 1986: 20 - Snøskredulykken i Vassdalen 1986.

NOU 1991: 1A/1B - Scandinavian Star ulykken.

NOU 1995: 31- Beredskapslovgivningen i lys av endrede forsvars- og sikkerhetspolitiske rammebetingelser.

NOU 1997: 3 - Om Redningshelikoptertjenesten (Fostervollutvalget).

NOU 1998: 8 - Luftambulansetjenesten i Norge.

NOU 1998: 9 - Hvis det haster . . faglige krav til akuttmedisinsk beredskap

NOU 1999: 10 – En bedre organisert politi- og lensmannsetat

NOU 1999: 16 - Søk etter omkomne.

NOU 1999: 4 - Utkast til ny lov om brann- og eksplosjonsvern

NOU 1999: 30 - Undersøkelse av sjøulykker.

NOU 2000: 30 - Jernbaneulykken ved Åsta stasjon 2000.

NOU 2000: 31 - Hurtigbåten MS Sleipners forlis, 26.november 1999.

NOU 2000: 24 - Et sårbart samfunn.

NOU 2001: 9 - Lillestrøm-ulykken

NOU 2001: 31 - Når ulykken er ute.

NOU 2004: 9 - Fiskefartøyet «Utvik Seniors forlis 17.februar 1978».

NOU 2006: 6 - Når sikkerheten er viktigst (Infrastrukturutvalget).

NOU 2008: 8 - Bourbon Dolphins forlis den 12.april 2007.

NOU 2008: 19 - Fiskefartøyet «Western»'s forlis 6.februar 1981.

NOU 2012: 14 - Rapport fra 22.juli-kommisjonen.

NOU 2013: 5 - Når det virkelig gjelder.

Helikopterfaglig Forum nedsatt av JD 2. oktober 2002, avsluttet 21. mai 2003

Rapport fra evalueringsutvalget for flodbølgekatastrofen i Sør-Asia, Reinåsutvalget, 26.desember 2005.

«Redningshelikopter-anskaffelsen», prosjekt for anskaffelse av nye redningshelikopter ble etablert 25.oktober 2007 (NAWSARH).

Andre dokumenter

Politiets beredskapssystem (PBS I – III), Handbok i krisehandtering, av 2007.

Årsrapporter fra Sysselmannen

Årsrapporter fra 330 skvadronen

Årsrapporter fra Hovedredningssentralene

Internasjonale avtaler og samarbeid (SAR - Search and Rescue)

- ICAO-konvensjonen om internasjonal sivil luftfart (1944), Annex 12 – SAR, 1.mars 1951
- IMO – “Safety of Life at Sea (SOLAS)”, 1974.
- IMO – “SAR Convention», 1979
- International Satellite System For Search and Rescue, Cospas/Sarsat, 1984
- IAMSAR – manual (Volume I-III)
- Avtale mellom Kongeriket Norges Regjering og Regjeringen i Den Russiske Føderasjon om samarbeid ved ettersøkning av savnede og redning av nødstedte mennesker i Barentshavet, undertegnet 5. oktober 1995 og 15.januar 1988. Dette er en videreføring av avtalen som går tilbake til 1956.
- Overenskomst mellom Norge og Sverige om forbedring av redningstjenesten i grensetraktene, 19.mars 1974
- “Practical information and guidelines for working level cooperation between MRCC Southern-Norway Stavanger and H.M.Coastguard Aberdeen in maritime search and rescue operations”, fra 1970-tallet, revidert desember 1980.
- Samarbeid om redningstjenesten i grenseområdene mellom Norge og Finland, avtale av 16.januar 1986.
- ”Letter of arrangement between the Department of Transport of the United Kingdom and the Ministry of Justice, Norway, concerning search and rescue services to aviation in the northern North Sea, 11. mai 1988.

- Samarbeidsavtale mellom Hovedredningssentralen Nord-Norge (Bodø) og Norra Finlands flyredningssentral (Rovaniemi), underskrevet første gang i Bodø 13. april 1989. Denne avtalen er fornyet gjennom avtale fra 25.11.2011.
- Avtale mellom Danmark, Finland, Norge og Sverige om samarbeid over territorialgrensene med det formål ved ulykkeshendelser å hindre eller begrense skader på mennesker, eiendom eller miljø (20.januar 1989 – 2001, endret), NORDRED-avtalen.
- Avtale mellom Norge og Sverige for å forbedre flysikkerheten i forbindelse med flyging med militære luftfartøy, 31.januar 1990.
- Avtale mellom Justis- og politidepartementet i Kongeriket Norge og Statens Luftfartsvæsen i Kongeriket Danmark om samarbeid innen flyredningstjenesten, 30.oktober 1991.
- "Protocol on the cooperation concerning search and rescue in the Bodø and Sønderstrøm search and rescue regions between the Royal Norwegian Ministry and the police and the Civil Aviation Administration of Denmark", gyldig fra 1.mai 1992.
- "Protocol on the cooperation concerning search and rescue in the Bodø and Reykjavik search and rescue regions between the Royal Norwegian Ministry and the police and the Civil Aviation Administration of Iceland", gyldig fra 1.mai 1992.
- "MOU on responsibility and co-operation in Search and rescue matters between The Royal Norwegian Ministry of Justice and the Police and The Civil Aviation Administration and the Maritime Authority of the Kingdom of Denmark concerning aeronautical and maritime SAR services in the North Sea and Skagerak", 19.oktober 1998
- "Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Kingdom of Norway concerning co-operation in respect of Aeronautical and Maritime Search and Rescue" 11.desember 2003
- "Operational agreement between the Norwegian and Swedish authorities responsible for aeronautical and maritime search and rescue". (Avtale mellom Sverige og Norge som bl.a. klargjør sjø- og landegrensene ved søk - og redning mellom de to landene, operativ avtale 9.februar 2004).
- Avtale mellom regjeringene i den Euroartiske Barentsregionen (Finland, Norge, Russland og Sverige) om samarbeid om forebygging, beredskap og innsats retta mot krisesituasjoner (Barentsavtalen), 11.desember 2008. Ratifisert av Finland i 2011.

- Inngåelse av avtale mellom Norge, Canada, Danmark, Finland, Island, Russland, Sverige og USA om samarbeid om søk og redning i forbindelse med luft- og sjøfart i Arktis, 3.mai 2011 (Kgl.res).

Vedlegg A - Lovgivning

Lovgivning

Alminnelig borgerlig Straffelov, av 22. mai 1902., nr. 10 (§§ 387, 327, 129, 349)

Lov om sivilforsvaret, av 17. juli 1953, nr. 9 (§ 1), (med endringer av 3.april 2009, 25. juni 2010) - Innføring av kommunal beredskapsplikt heter nå Sivilbeskyttelsesloven.

Lov om Heimevernet, av 17. juli 1953, nr. 28 (§ 13).

Lov om sykehus mv, av 19. juni 1969, nr. 57 (§ 27).

Lov om leger, av 13. juni 1980, nr. 42 (§ 27).

Lov om helsetjenesten i kommunene, av 19. november 1982, nr. 66 (§ 1-3).

Lov om brannvern m.v, av 29. mai 1987, nr. 33 (§§ 1, 8, 11, 20, 21).

Lov om sjøfarten, av 24. juni 1994, nr. 39 (§ 135).

Lov om politiet, av 4. august 1995, nr. 53 (§ 12, 27).

Lov om petroleumsvirksomhet, av 29. november 1996, nr. 72 (§ 9-2).

Lov om Kystvakt, av 13. juni 1997, nr. 42 (§ 14).

Lov om helsemessig og sosial beredskap, av 23.juni 2000.

Lov om helseforetak, av 6.juni 2006.

Vedlegg B - Ulykker i Norge

Ulykker i Norge (norske skip eller fly i internasjonale farvann/naturkatastrofer/ulykker på land). Omfatter en oversikt hvor mer enn 4 passasjerer/involverte er omkommet¹³⁰. (År, årsak, antall omkommet). Ulykker omtalt i Stortinget (referert i Stortingstidende) er merket *. Her har jeg også tatt med hendelser (flom, skred ol) som har fått innvirkning på samfunnsikkerhet, og som er omtalt i aktuelle dokumenter fra Stortinget. Flere av disse hendelsene har ikke medført tap av menneskeliv, men forårsaket større ødeleggelser eller forurensning. Noen har også vært særlig diskutert i media eller på dagsorden politisk. Ulykker som har vært gjenstand for offentlig utredning – NOU er merket rødt. Oversikten er en oppstilling hvor også mediasøk, Wikipedia og en artikkel av Snorre Sklet, "Storulykker i Norge de siste 20-årene", NTNU/SINTEF, er benyttet.

1946 Skipsforlis - Snurperen "Lindøy" grunnstøter utenfor Sogn	20
1946 Skipsforlis – Kutteren «Brattegga» blir tatt av brottsjø utenfor Lofoten	14
1947 Skipsforlis - Linebåt "Pento" forliser ved Nygrunnen, Finnmark	9
1947 Snøskred – Skred ved Upsete i Sogn. Første gang hund ble «benyttet» i skredsøk	5
1948 Flyulykke - Sjøflyet "Bukken Bruse" havarerer i Trondheimsfjorden	19
1948 Flyulykke – En Catalina fra Luftforsvaret flyr i fjellet ved Sund i Hordaland	13
1949 Flyulykke - Et Nederlands fly styrter under innflyging til Fornebu	34
1950 Skipsforlis - «MK Harmon» går ned ved Nygrunnen, Finnmark	10
1950 Skipsforlis - "Brodd I", forliser ved Makkaur, Finnmark	6
1951 Skipsforlis – «MS Dagny» går ned ved Skjervøy, Troms	7
1951 Skipsforlis - Fraktestartøy "Monty" kantrer utenfor Arendal	11
1951 Skipsforlis - Fiskefartøy «Margit» pårent Karmsundet av lasteskip «Kronprinsen»	6
1951 Skipsforlis - Lokalrutebåten "MS Sandeid" synker nord av Stavanger	8
1951 Skipsforlis - Frakteskipet "MS Bess" kantrer og går ned i Nordsjøen	22
1952 Skipsforlis - Snurper "Linesøy" går på grunn på Sunnmøre	9
1952 Skipsforlis - 5 selfangstskuter forsvinner i uvær, Vesterisen	79
1952 Flyulykke - Fly styrter inn i fjellside, Drangedal, under innflyging til Jarlsberg	11
1952 Gruveulykke - Eksplosjon Longyearbyen	6
1952 Gruveulykke - Eksplosjon Ny Ålesund, Kings Bay	6
1953 Skipsforlis - Lasteskipet "MS Rimfrost" går ned i Nordsjøen	13
1953 Flyulykke - To militære fly kolliderer utenfor Sola (C-47 / F-84G)	11

¹³⁰ Så vidt jeg har funnet ut finnes det ingen universell definisjon av begreper som "større ulykke" eller "storulykker" (eng.: major accident). For å avgrense oversikten noe har jeg begrenset ulykkene og inkludert hendelser med mer enn 4 omkomne. Noe eksakt begrep er heller ikke tatt inn i "Storulykkesforskriften" (Lovdata). Denne forskriften gjelder tiltak for å avverge større ulykker i virksomheter som håndterer farlig avfall.

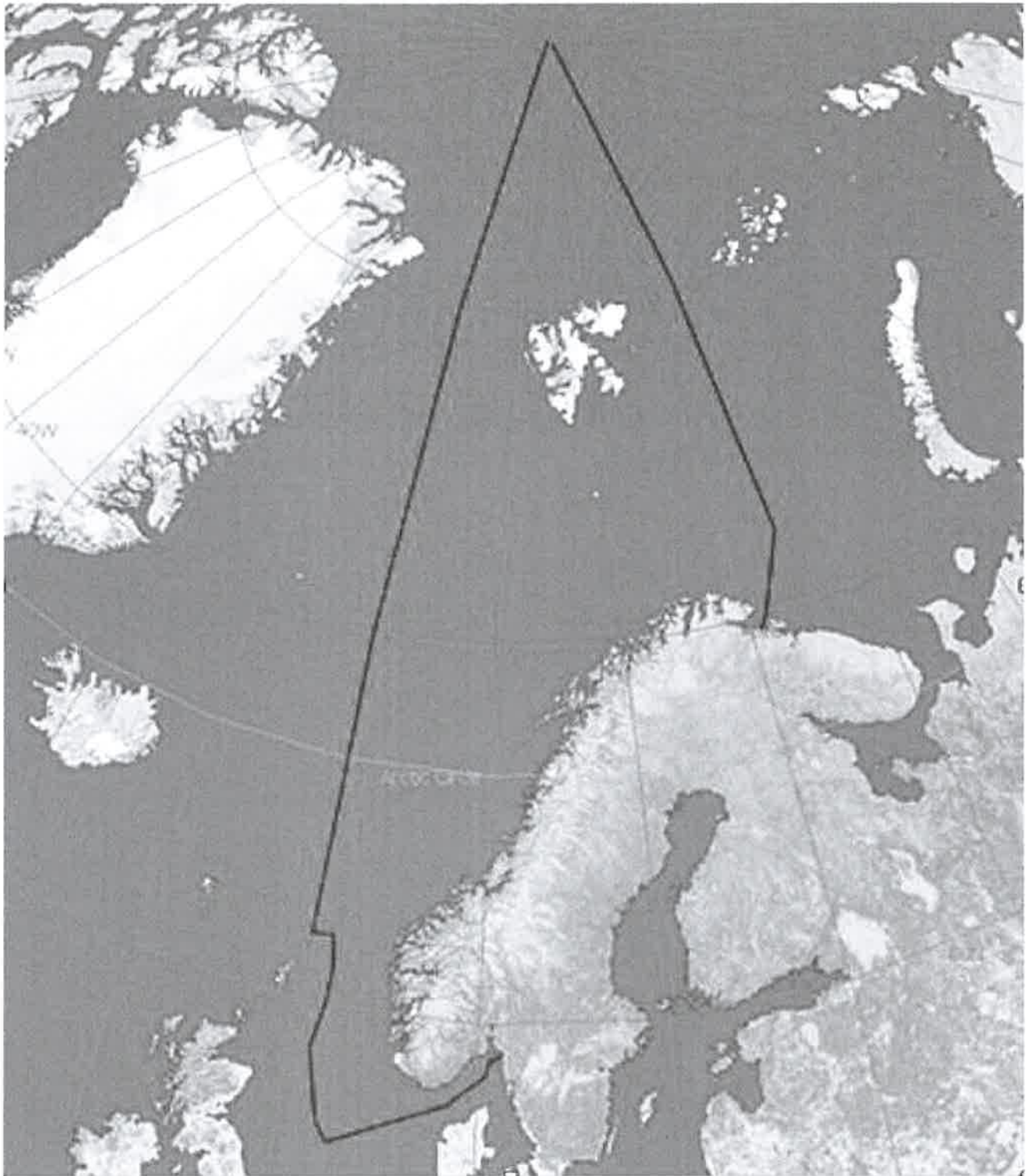
1953 Gruveulykke - Eksplosjon Ny Ålesund, Kings Bay	19
1953 Ras - Bekkelagsraset i Oslo	5
1954 Skipsforlis - Hurtigruteskipet "MS Nordstjernen" grunnstøter Raftsundet, Nordland	5
1954 Skipsforlis - Engelsk tråler "Laforey" grunnstøter ved Florø	21
1954 Flystyrt - Et norsk militærfly, Catalina, styrter ved Bjørnøya	8
1955 Skipsforlis - Skute "Anna Alida" forliser utenfor Berlevåg, Finnmark	5
1955 Skipsforlis - Sildetråler "MV Prince Charles", Sørøysundet, Finnmark	10
1956 Skipsforlis - Sildesnurper "Brenning" forliser etter at brottsjø fyller båten, Stadhavet	19
1956 Skipsforlis - Fraktestartøy "Sagvåg" forsvinner på Sørlandet	9
1956 Snøskred - Flere skred i Lofoten og Vesterålen	21
1958 Skipsbrann - Brann i hurtigruteskipet "Erling Jarl" ved kai i Bodø	14
1959 Skipsforlis - Fiskebåt "Meteor" forliser utenfor Kamøyvær, Finnmark	9
1959 Skipsforlis - Seibåt "Fritjof" går ned ved Rødøy, Nordland	6
1959 Skipsforlis - "MS Pelagia" (amerikansk) ved Røst	32
1959 Skipsforlis - Lasteskipet "DS Elfrida" forliser i Nordsjøen	20
1959 Ras - Kvikkleireskred i Sokkelvika, Troms	9
1961 Flyulykke - Fly styrter i terrenget ved Holtåheia (Rogaland) under innflyging til Sola	39
1961 Skipsforlis - Linebåten "MS Peder Vinje" forliser på Nordkappbanken	14
1961 Skipsforlis - Linebåt "Godthåp" forliser ved på Haltenbanken, Helgeland	14
1962 Skipsforlis - Hurtigruteskipet «St. Svithun» forliser sør av Vikna	41
1962 Gruveulykke - Eksplosjon Ny Ålesund, Kings Bay	21
1962 Skipsforlis - Garnbåt "Nordbakken" går ned ved Værøy Nordland	6
1963 Skipsforlis - Frakteskute "Stein Kyrre" forliser i Porsanger, Finnmark	5
1963 Flyulykke - Fly styrter mot bakken ved Nesøya under innflyging til Fornebu	12
1963 Skipsforlis - Frakteskute "Jonetta", Halten, Sør-Trøndelag	10
1963 Trafikkulykke - Buss kjører utfor og ned i vannet ved Flekkefjord	9
1964 Skipsforlis - Linebåt "Nysjø", kollisjon med tankbåt, Hjelmsøy Finnmark	14
1965 Skipsforlis - Tråleren "Arctic Viking" kantrer i storm	5
1965 Skipsforlis - Fiskebåt "Boye Nilsen" forsvinner på Fugløybanken	14
1966 Flyulykke - Fly (C130 Hercules) styrter mot bakken ved Svanfjell, Troms	7
1966 Skipsulykke - «MS Skagerak» forliser mellom Danmark og Norge. Danske helikoptre deltar.	
1967 Ulykker i påske - Under flere hendelser i påskefjellet omkommer 16 mennesker	16
1967 Skipsforlis- Fraktestartøyet "MS Dux", Boknafjorden	14
1968 Flyulykke - Fly styrter på Hardangervidda	5
1968 Skipsforlis - Eksplosjon i "MS Etnesfjell" i Atlanteren	30
1969 Skipsforlis - Linebåten "Ulstein 2" grunnstøter og går ned ved Runde på Sunnmøre	6
1969 Flyulykke - «Bent Sølves-ulykken», medlemmer av poporkester omkommer etter flyavgang Fornebu	6
1969 Skipsforlis - Kullbåten «Wenny» forliste utenfor kysten av Andenes	9
1969 Snøskred - Skårdalen i Oppdal	7
1969 Togulykke - Toget kjører inn i bil ved Darbu	8
1970 Skipsforlis - Fraktestartøyet "MS O.Larsen" går ned utenfor Kristiansand	6
1970 Industriulykke - CO2 forgiftning ved skipsverft i Kristiansand	12
1970 Snøskred - Mauranger, Folgefonna	7

1971 Skipsbrann - Brann ombord i "Feaver Castle"	7
1971 Skipsforlis - Linebåt "Seilfjell" forsvinner i storm i Norskerenna	9
1971 Flyulykke - Et Cessna-fly havarerer i Hardanger	5
1971 Brann - Leiegård i Oslo brenner	6
1971 Snøskred - Ørsta	7
1972 Flyulykke - Fly fra Forsvaret flyr inn i fjellet ved Grytøya, Troms	17
1972 Flyulykke - Passasjerfly styrter ved Asker under innflyging til Fornebu	40
1972 Industriulykke- Eksplosjon i industrianlegg i Svelgen	5
1972 Skipsbrann - Brann og eksplosjon ombord i M/T "Aurora"	6
1972 Skipsforlis - Fraktefartøy "Hystein" synker etter kollisjon med «MS Vesterålen»	5
1973 Eksplosjon - Snurper "Håkon Hatløy" synker i Finnmark etter eksplosjon	6
1973 Skipsforlis - Linebåten "Vaarland" går ned øst av Vardø	5
1973 Skipsforlis - Lasteskipet "Anita" forsvinner på tur til Virginia	32
1973 Industriulykke - Eksplosjon i industrianlegg i Lier	5
1973 Skipsforlis - Lasteskipet "Norse Variant" forsvinner i Atlanteren på tur fra Norfolk	29
1974 Skipskollisjon - D/S "Baune"	11
1974 Skipsforlis - Fabrikkråler "Gaul" forsvinner i storm på Nordkappbanken	36
1974 Flyulykke – Finsk fly forsvinner under innflyging til Bodø	6
1974 Skipsforlis - Selfangstskuta "Lance II" grunnstøter og går ned i Finnmark	11
1975 Togulykke - Ulykke ved Tretten	27
1975 Flyulykke – Cessna styrter i Glomfjord, Nordland. Fløy trolig i luftspenn.	5
1975 Skipsforlis – «Berge Istra» forsvinner etter eksplosjon sør av Filippinene 30 omkommer, 13 nordmenn *	30
1976 Offshoreulykke - Plattformen "Deep Sea Driller" grunnstøter ved Fedje	6
1976 Skipsforlis - Fiskebåt "Fritz Erik" kantrer utenfor Senja	7
1977 Flyulykke - Offshorehelikopter styrter i Nordsjøen	12
1977 Offshoreulykke – Utblåsing fra Bravo-plattformen (den første større hendelse med oljeutslipp i Norge)	
1977 Brann - Sykehjem i Sandnessjøen brenner	14
1977 Trafikkulykke - Buss kjører utfor ved Lærdal	7
1978 Skipsforlis - Garnbåt "Utvik Senior" forsvinner utenfor Senja	9
1978 Offshoreulykke - Brann om bord i Statfjord A-plattformen	5
1978 Norefjellulykken – snøskred 2 unge speidere omkom. Luftambulansedeltar, redningshunder deltar *	2
1978 Brann - Brann i sykehjem i Asker	5
1978 Flyulykke - Russisk militærfly flyr inn i fjellside ved Hopen, Barentshavet	7
1978 Ras - Rissaraset, en rekke hus tas med i kvikkleireras, det første større raset i nyere tid	1
1979 Skipsforlis - "MS Berge Vanga" forsvinner i Sør-Atlanteren, 9 nordmenn omkommer	40
1979 Skipsforlis - Tørrlastskipet "Austri" forliser ved Byrknesøya	5
1979 Brann - Sykehjem brenner ved Alstadhaug	14
1979 Brann - Brann i sykehjem ved Gullhella	5
1980 Snøskred - Snøras i Sirdal, Rogaland	5
1980 Skipsforlis - Seisnurper "Solnes" kantrer	5
1980 Offshoreulykke - Boreplattformen "Alexander L. Kielland" kantrer i Nordsjøen	123
1981 Skipsforlis - Greske "MS Deivovos" forliser ved Vega	9
1981 Flyulykke - Fly kolliderer mot fjellside i Sirdal, Rogaland	5

1981 Skipsforlis - "MS Hammerholm" går ned i Nordsjøen	7
1981 Snøskred - Nordland	5
1981 Skipsforlis - Seisnurperen "Western" forsvinner på Helgelandskysten	7
1982 Flystyrt - Twin Otter styrter ved Gamvik	15
1983 Skipsforlis - Rekestråleren "Bellsund" kantrer vest av Bjørnøya	7
1983 Dykkerulykke - Ulykke under dykking "MS Byford Dolphin"	5
1983 Brann - Brann i sykehjem i Larvik	5
1985 Offshoreulykke - "Concem" synker i Gandsfjorden	10
1985 Trafikkulykke - Karmøy	5
1986 Brann - Hotel Caledonien, Kristiansand	14
1986 Flyulykke - Fly går i bakken ved Longyearbyen, Svalbard	6
1986 Flyulykke - Helikopterstyrt (militært helikopter) ved Bodø	8
1987 Snøskred - Soldater tatt av skred under øvelse i Vassdalen ved Narvik	16
1987 Flyulykke - Flystyrt (charterfly) Skien	10
1988 Flyulykke - "Torghattenulykken" Brønnøysund	36
1988 Bussulykke - «Måbødal-ulykken», Måbødalen i Hardanger	16
1989 Gruveulykke - Eksplosjon i Barentsburg	5
1989 Trafikkulykke - Bergen	5
1989 Skipsulykke - «MS Maxim Gorkij» tar inn vann etter å ha gått på isfjell. Alle om bord reddes.	
1989 Trafikkulykke - Råde	5
1989 Flyulykke - "Partnair-ulykken" Skagerak	55
1990 Togulykke - To lokaltog kolliderer ved Lysaker	5
1990 Flyulykke - Wideroes rutefly styrter etter avgang fra Værøy	5
1990 Skipsbrann - «MS Scandinavian Star» brenner i Skagerak	158
1990 Flyulykke - Helikopter flyer inn i fjellside ved Askvoll, Bergen	5
1990 Flyulykke - Taxifly styrter etter avgang fra vannet ved Haukeliset	5
1991 Trafikkulykke Eidsvoll, Akershus	6
1992 Skipskollisjon - «Kamilla» (dansk fiskebåt) forliser etter kollisjon ved Lindesnes	6
1992 Skipsforlis - Tråleren «Njord» forliser utenfor Svalbard (1995 ?)	5
1993 Togulykke - To tog kolliderer ved Nordstrand	5
1993 Skipsforlis - Autolinebåten "MS Bordanes" går ned Barentshavet	9
1995 Skipsforlis - «Mara I» (tysk skip) forliser utenfor Kristiansand	8
1995 Flom - Flommen på Østlandet	
1995 Trafikkulykke - Vestby, Akershus	7
1995 Trafikkulykke - Buss over bord fra ferge ved Os	6
1995 Skipsforlis - «Novogorodets» (russisk skip) forliser ved Vanna	10
1997 Trafikkulykke (minibuss) Kragerø	5
1997 Skipsforlis - "MS Leros Strength" går ned utenfor Rogaland	20
1997 Flyulykke - «Norneulykken», helikopterulykke, Norskehavet	12
1998 Flyulykke - Dansk forretningsfly styrter under landing ved Stord	9
1998 Trafikkulykke - Kollisjon mellom bil og tog på Gol	5
1998 Skipsforlis - Bulkskipet «Ulsund» går ned ved Lista	7
1999 Skipsforlis - Hurtigbåten "MS Sleipner" forliser ved Sletta, Haugesund	16

2000 Togkollisjon - kollisjon og påfølgende brann, Asta	19
2000 Togkollisjon - mellom 2 godstog i Lillestrøm, ingen omkomne men påfølgende evakuering av sentrum	
2000 Snøskred - (Trafikkulykke) Buss tatt av skred i Lyngen, Troms	5
2002 Trafikkulykke - Russebuss kjører utfor veien Råde, Østfold	5
2004 Skipsforlis - Lastebåten "MS Rocknes" grunnstøter ved Vadlestraumen, Bergen	18
2004 Hendelse ved Jan Mayen – Selfangstskuten «MS Havsel» tar inn vann i storm, truer 13 mann ombord	
2005 Skipsbrann – brann og eksplosjon om bord i tankbåt «Fjord Champion», mangel på slepebåter	
2007 Skipsforlis - "MS Bourbon Dolphin" går ned utenfor Shetland	8
2007 Skipsforlis - "MS Server" går ned i Fedje, ingen omkommer men stort utslipp av olje	
2008 Ras - En høyblokk blir truffet av stein i Ålesund	5
2009 Skipsulykke – «MV Full City» grunnstøter ved Langesund, påfølgende oljeutslipp	
2009 Skipsbrann – Hurtigruten M»MS Nordlys» i brann ved Ålesund, 2 omkommer. RITS diskuteres	
2011 Trafikkulykke - Buss kolliderer mot personbiler ved Lavangsdalen, Troms	5
2011 Bombe i Oslo og skyting på Utøya	77
2012 Flyulykke - Et militært Herculesfly flyr inn i fjellsiden ved Kebnekaise	5
2012 Snøskred - Kåfjord, Troms	5

Vedlegg C - Ansvarsområde for norsk redningstjeneste:¹³¹



¹³¹ Grensen har siden 1946 fulgt området til Norsk Flygeinformasjonsregion (FIR). Mellom HRS i Bodø og på Sola går grensen mellom Nord-Trøndelag og Nordland på land, og ved 65° nord. Fra 12.mai ble grensen i nord justert etter at medlemmer i Arktisk Råd underskrev SAR-avtalen. «Agreement on cooperation on aeronautical and maritime search and rescue in the Arctic.» <http://www.arctic-council.org/index.php/en/environment-and-people/oceans/search-and-rescue/157-sar-agreement>

Vedlegg D - Bemanning ved Hovedregningssentralene 1970 – 2014

Årsverk	Referanse til St.prp.1 om ikke annet angitt
01.01.1970	6 Kap 1343, post 1 for Samferdselsdepartementet
01.01.1971	6 Kap 1343, post 1 for Samferdselsdepartementet
01.01.1972	6 Kap 1343, post 1 for Samferdselsdepartementet
01.01.1973	6 Kap 1343, post 1 for Samferdselsdepartementet (man jobber med overføring av stillinger til JD)
01.01.1974	10 Kap 1343 SD 10 stillinger som regningsledere ble overført til JD fra 1. januar 1973, Jfr Budsjett-innst. S. nr. 14 for 1972-73.
01.01.1975	10 Kap 468 JD
01.01.1976	10 Kap 468 JD, øker stillinger til 12 for å styrke HRSene
01.01.1977	12 Kap 468 JD, angir også lønn på post 01 som "lønn til lederne for sentralene"
01.01.1978	14 Kap 468 JD, økte antall stillinger pga arbeidstidsreguleringer og arbeidsmengde ifm oljevemberedskap
01.01.1979	14 Kap 468 JD
01.01.1980	14 Kap 468 JD
01.01.1981	16 Kap 468 JD, økt antall stillinger for å styrke beredskapen
01.01.1982	17 Kap 468 JD, styrker administrasjonen ved HRS Bodø med 1 stilling (2 RI, 14 RL, 1 Fkm)
01.01.1983	17 Kap 470 JD (endret kontoplan)
01.01.1984	18 Kap 470 JD, oppretter en stilling som førstestorfullmektig ved HRS Sola
31.12.1985	23 Kap 470 JD, "Opprettet 5 nye stillinger som RL v/HRS Bodø, gjør det mulig å gå 2 Rler på skift på hver HRS", Budsjett-innst. S. nr. 4 (85-86)
01.01.1986	28 Kap 470 JD 2 RI, 24 RL, 2 Fkm
01.01.1987	28 Kap 470 JD
01.01.1988	28 Kap 470 JD
01.01.1989	28 Kap 470 JD
01.01.1990	28 Kap 470 JD
01.01.1991	28 Kap 470 JD
01.01.1992	28 Kap 470 JD
01.01.1993	28 Kap 470 JD
01.01.1994	28 Kap 470 JD
01.01.1995	28 Kap 470 JD, Foreslår 2 nye stillinger i 1995 som får ansvar for organisering og innsats for opplæring/kompetanseutvikling blant Rler
01.01.1996	30 Kap 470 JD 2 RI, 26 RL, 1 saksbehandler, 1 kontorstilling

01.01.1997	30	Kap 455 JD Foreslår opprettet 3 nye stillinger, 1 kontorstilling, 2 saksbehandler/stedfortreder
01.03.1998	31	Kap 455 JD Ulike tall oppgitt. I vedlegg 2 Bemanningsoversikt står HRSene oppført med 35 årsverk pr 01.10.96
01.03.1999	32	Kap 455 JD Bemanningsoversikt (vedlegg 1), ikke angitt økning med 1 stilling
01.03.2000	31	Kap 455 JD Bemanningsoversikt (vedlegg 2)
01.03.2001	33	Kap 455 JD Bemanningsoversikt (vedlegg 2), økning på to ikke angitt/begrunnet
01.03.2002	34	Kap 455 JD Bemanningsoversikt (vedlegg 2), Programområdet 06.50 inkluderer nå DSB
01.03.2003	35	Kap 455 JD Bemanningsoversikt (vedlegg 2), økning på to ikke angitt/begrunnet.
01.03.2004	35	Kap 455 JD Bemanningsoversikt (vedlegg 2), 18 HRS SN 17 HRS NN
01.03.2005	36	Kap 455 JD Bemanningsoversikt (vedlegg 2)
01.03.2006	39	Kap 455 JD Bemanningsoversikt, pkt 8
01.03.2007	41	Kap 455 JD Bemanningsoversikt, pkt 11
01.03.2008	39	Kap 455 JD Bemanningsoversikt, pkt 10
01.03.2009	43	Kap 455 JD Bemanningsoversikt, pkt 11
01.03.2010	42	Kap 455 JD Bemanningsoversikt, pkt 7
01.03.2011	44	Kap 455 JD Bemanningsoversikt, pkt 5
01.03.2012	44	Kap 455 JD Bemanningsoversikt, pkt 5
01.03.2013	43	Kap 455 JD Bemanningsoversikt, pkt 6
01.10.2014	43	Kap 455 JD Bemanningsoversikt, pkt 6

Vedlegg E - Oppsummering av St. prp. nr.1 1947 - 1973

År	Budsjettposter	Redningstjeneste / tema
1947	<p>Kap 577 NSSR Ingen utgift ført</p> <p>Kap 724 Sivil Luftfart, post 7 Redningstjenesten</p>	<p>«Den endelige organiseringen av redningstjenesten er ennå ikke fastlagt. Hva angår flyredningstjenesten til sjøs er det forutsatt samarbeid med Sjøforsvaret, Luftforsvaret og Redningsselskapet. Som redningsbåter er ment anvendt de tidligere tyske redningsbåter av type FB 500 (ca 90 fot og med 2 stk 750 HK diesel). Det er regnet med at Luftforsvaret og Sjøforsvaret skal drive disse båtene, som foruten å være redningsbåter for fly og fartøyer etc. også skal tjene som inspeksjons- og ambulansébåter. Det dreier seg om i alt 8 båter plassert langs kysten. Man har enda ikke kunne fastlagt hvor stor andel av driftsutgiftene til de sjøgående redningsbåter som i tilfelle vil falle på den sivile luftfart. Departementet regner med muligheten av en reduksjon av det til dette formål oppførte anslagsvise beløp. Flyredningstjenesten på land forutsettes organisert i samarbeid med Hæren og Luftforsvaret, de lokale sivile myndigheter, stedlige Røde Kors mv. og ventes ikke å medføre andre utgifter enn godtgjørelse til for tilfellet engasjerte deltakere i redningsaksjoner og mindre utstyrsanskaffelser. Som den sivile luftfarts andel i driften av sjøgående redningsbåter føres opp (anslagsvis) kr 180000,- anskaffelse av 4 stk Lindholm redningsgear for slipp fra fly kr 11500,-, anskaffelse av diverse redningsutstyr mm kr 30000,-, redningstjenesten på land kr 7000,-, uforutsette utgifter kr 5500,-, til sammen kr 234000,-.»</p>

År	Budsjettposter	Redningstjeneste / tema
1948	Kap 577 NSSR Ingen utgifter ført	Kap 724:
	Kap 724 Sivil luftfart, post 7 Redningstjenesten	<p>«Organiseringen av redningstjenesten pågår, men er ennå ikke fastlagt for enkelte greners vedkommende. Tjenesten er ment basert på frivillig deltakelse fra en rekke offentlige og private institusjoner som forutsettes å kunne delta i så vel sambands- og meldetjenesten som i selve redningsaksjonene. Redningstjenesten til sjøs er planlagt basert på samarbeid med Sjøforsvaret, Lufforsvaret, Fyrvesenet, Losvesenet, Redningsselskapet og handels- og fiskerflåten. For denne del av redningstjenesten, som også omfatter opprettelsen av ICAOs fastsatte internasjonale redningssenter ved Stavanger forutsettes at en i første rekke baserer seg på sjøgående redningsbåter som forsvarsgrenene har stasjonert på forskjellige steder langs kysten (FB500), samt på mindre patrulje – og lokale redningsbåter i vedkommende sjøflyhavn.»</p> <p>«Redningstjenesten på land. Organisering av denne pågår i samarbeid med Lufforsvaret, Hæren, politiet, Røde kors osv. Utgiftene omfatter distribuering av brosjyrer, instruksjoner, karter etc. samt godtgjørelse til deltagere ved eventuelle redningsaksjoner samt enn videre anskaffelse av en del redningsutstyr. Til denne del av redningstjenesten regnes det med anslagsvis kr 17000,-.»</p>

År	Budsjettposter	Redningstjeneste / tema
1949	<p>Kap 577 NSSR Ingen utgifter ført</p> <p>Kap 724 Sivil luftfart, post 7 Redningstjenesten</p>	<p>Kap 724:</p> <p>Trafikktjenesten (sivil luftfart) post 7, er det en reduksjon av utgifter fra 217000,- til 90000,-, da «utgiftene til patrulje og lokale redningsbåter i statens sjøflyhavner nå er overført til de enkelte lufthavnsadministrasjoner (Kjevik, Sola og Fornebu, post 2 kapittel 723 Flyplasser og sjøflyhavner.</p>
1950	<p>Kap 577 NSSR Ingen utgifter ført</p> <p>Kap 724 Sivil luftfart, post 7 Redningstjenesten</p>	<p>Kap 724:</p> <p>Trafikktjenesten (sivil luftfart) post 7 er det angitt at utgiften til sjøgående redningsbåter etter avtale helt vil bli overtatt av Forsvarsdepartementet, reduseres posten fra 90000,- til 40000,-.</p>
1951	<p>Kap 577 NSSR Ingen utgifter ført</p> <p>Kap 724 Sivil luftfart, post 7 Redningstjenesten</p>	<p>Kap 577:</p> <p>«Det er heller ikke i år kommet noe andragende fra NSSR. En gjør for øvrig merksam på at der i de siste 9 år ikke er oppført noe beløp på statsbudsjettet til Redningsselskapet. Departementet finner av denne grunn å måtte rå til at kap.577 går ut av budsjettframlegget for framtiden.»</p> <p>Kap 724:</p> <p>Trafikktjenesten (sivil luftfart), post 7 angir at beløpet som går med, 15000,-, under denne posten vil for øvrig være avhengig av de ettersøknings- og redningsaksjoner som det kan bli nødvendig å sette i gang i terminen.</p>

År	Budsjettposter	Redningstjeneste / tema
1952	<p>Kap 577 er tatt ut av Statsbudsjettet</p> <p>Kap 724 Sivil luftfart, post 7 Redningstjenesten</p>	<p>Kap 724:</p> <p>Trafikktjenesten (sivil luftfart), post 7 angir at beløpet som går med, 10000,-, under denne posten vil for øvrig være avhengig av de ettersøknings- og redningsaksjoner som det kan bli nødvendig å sette i gang i terminen.</p>
1953	<p>Kap 577 er fortsatt ute av budsjettet. I kap 588, fyr- og merkesvesenet er det gitt en kommentar der man ønsker finansiert fler fyr med telefoner, både av hensyn til betjeningens samkvem med land og av hensyn til sikringstjenesten på kysten.</p> <p>Kap 724 Sivil luftfart, post 7 Redningstjenesten</p> <p>Kap 725 Radisosikringstjenesten</p>	<p>Kap 724 : Kommentarer som for år 1952.</p> <p>I kap 725 Radisosikringstjenesten, post 7 er det her nevnt for første gang en egen post hvor: <i>«bevilningene skal dekke utgifter i forbindelse med ettersøknings- og redningsaksjoner. Beløpet er således avhengig av de aksjoner som det kan bli nødvendig å sette i gang i terminen».</i></p>
1954	<p>Kap 724 Sivil luftfart, post 7 Redningstjenesten</p>	<p>Kap 724:</p> <p>Beløpet er forutsatt anvendt til dekning av slike utgifter i forbindelse med ettersøknings- og redningsaksjoner som departementet i hvert enkelt tilfelle finner bør belastes den sivile luftfarts budsjett. Det beløp som trengs for nevnte formål er avhengig av de aksjoner som det kan bli nødvendig å sette i gang i terminen, deres art og omfang.</p>

År	Budsjettposter	Redningstjeneste / tema
1955	Kap 724 Sivil luftfart, post 7 Redningstjenesten	<p>Kap 724:</p> <p>I tillegg til Post 6 som anført for 1954 er nå følgende tekst tatt inn i tillegg:</p> <p>«Dessuten er beløpet ment nytt til dekning av utgifter i forbindelse med lokale øvelser for å effektivisere havari/brannijenesten ved flyplassene. Departementet finner videre at det fra tid til annen av de respektive redningssenter bør anordnes øvelser, slik at de forskjellige ledd som er forutsatt å delta i ettersøknings- og redningsaksjoner kan bli oppøvd og prøvd i bruken av sitt materiell og bli gjort fortlølig med fremgangsmåten og samspillet.»</p>
1956	Kap 724 Sivil luftfart, post 7 Redningstjenesten	Kap 724: Tekst som for 1954-55.
1957	Kap 724 Sivil luftfart, post 7 Redningstjenesten	<p>Kap 724: Tekst som for 1954-56, men i tillegg:</p> <p>«Flyvåpnet og Luftfartsdirektoratet er blitt enige om foreløpige retningslinjer for det operative samarbeid i flyredningstjenesten. Retningslinjene er approbert av Forsvarsdepartementet og Samferdselsdepartementet. Beløpet under denne post skal blant annet dekke utgifter i forbindelse med ettersøknings- og redningsaksjoner som Luftfartsdirektoratet i hvert enkelt tilfelle finner bør belastes sivil luftfarts budsjett.»</p>
1958	Kap 724 Sivil luftfart, post 7 Redningstjenesten	<p>Kap 724:</p> <p>Beløpet skal dekke A: ettersøknings- og redningsaksjoner B lokale øvelser C øvelser ved redningssentrene</p>

År	Budsjettposter	Redningstjeneste / tema
1959-60	Kap 724 Sivil luftfart, post 7 Redningstjenesten	Kap 724: Tekst som for 1958
1960-61	Kap 724 post 6, post 7 Redningstjeneste (Stortingsproposisjonen angis nå med termin over to år, der Stortinget vedtok Grunnlovsendring 10.februar 1959 om at terminen for statsbudsjettet blir endret til å følge kalenderåret.)	Kap 724: Tekst som for 1958
1961-62	Kap 1343 Sivil luftfart Kap 462 Andre politiformål Kap 1070 Bevilgninger til NSSR (sist under kap 577 som ble tatt ut av Statsbudsjettet i 1952.	<p>Kap 1343: Ny kontoplan hvor utgifter under SD Sivil luftfart angis. Inneholder ikke spesifiserte utgifter for drift eller utgifter ifm søk- og redning i budsjettet. Under "Ymse" i budsjettet angis kun en sum som skal dekke utgifter ved redningsøvelser som anordnes for at de forskjellige ledd som er forutsatt å skulle delta i ettersøknings- og redningsaksjoner. Disse kan bli øvd i bruken av materiellet og bli gjort fortlølig med fremgangsmåten og samspillet.</p> <p>Kap 462: For Justisdepartementet, andre politiformål, hvor utgifter til ettersøknings- og redningstjenesten er angitt.</p> <p>Kap 1070: Bevilgning til Redningsselskapet under kapittel 1070, post 70. Selskapet søker om bidrag ifm drift der Fiskeridepartementet forutsetter at selskapets driftsplan for 1962 dekker de behov for redningstjeneste som den økende deltakelse i Nordsjøfisket har skapt. Videre at det blir stasjonert en redningsskøyte i området Møre – Island i den tid industrisildfisket ved Island pågår, med særlig sikte på å sikre flåten under hjemføring av fangsten.</p>

År	Budsjettposter	Redningstjeneste / tema
1962-63	Kap 1343 Sivil luftfart Kap 462 Andre politiformål Kap 1070 Bevilgninger til NSSR	Kap 1343: Tekst som for 1961 Kap 462: Tekst som for 1961 Kap 1070: Tekst som for 1961
1963-64	Kap 1343 Sivil luftfart Kap 462 Andre politiformål Kap 1070 Bevilgninger til NSSR	Kap 1343: Tekst som for 1961 Kap 462: Tekst som for 1961 Kap 1070: Tekst som for 1961
1964-65	Kap 1343 Sivil luftfart Kap 462 Andre politiformål Kap 1070 Bevilgninger til NSSR	Kap 1343: Ikke spesifisert utgifter til redningsøvelser for luftfartens redningstjeneste. Kap 462: Tekst som for 1961 Kap 1070: Tekst som for 1963. I tillegg kan en økt aktivitet medføre kostnader da fartøy drevet av Reassuransinstituttet for fiskerifarkoster og Sjøassurandørene Sentralforening, har dekket utgifter siden 1958 for to fartøyer i området Shetland og Færøyene. Men de vil nå ikke binde seg tilsvarende for 1964.
1965-66	Kap 1343 Sivil luftfart Kap 462 Andre politiformål Kap 1070 Bevilgninger til NSSR	Kap 1343: Post 29, "Ymse", " ...dekket utgifter som er forbundet med avviklingen av årlige redningsøvelser ...». Kap 462: Tekst som for 1961 Kap 1070, post 70: 3.mill, Forutsetter drift av selskapet NSSR som oppgitt for 1963

År	Budsjettposter	Redningstjeneste / tema
1966-67	Kap 1343 Sivil luftfart Kap 462 Andre politiformål Kap 1070 Bevilgninger til NSSR	Kap 1343: Angitt behov for utstyr til redningssentralene ved Fornebu, Sola og Bodø. På Post 29, "Ymse" så er det angitt at visse utgifter i forbindelse med avvikling av redningsøvelser skal dekkes av denne bevilgningen, som også vil bli belastet for utgifter som påløper i forbindelse med leie av fly m.v. under redningsaksjoner, og som skal dekkes over sivilt luftfartsbudsjett. Kap 462: tekst som for 1961 Kap 1070, post 70 3.3 mill. angitt i budsjettet. NSSR ønsker 3,5 mill. Ellers ingen kravformulering.
1967-68	Kap 1343 Sivil luftfart Kap 462 Andre politiformål Kap 1070 Bevilgninger til NSSR	Kap 1343: Tekst som for 1966-67 Kap 462: Tekst som for 1961 Kap 1070, post 70 4mill. Departementet ber om avklaring for en fastere ordning for overføring av driftsmidler til NSSR.
1968-69	Kap 1343 Sivil luftfart Kap 462 Andre politiformål Kap 1070 Bevilgninger til NSSR	Kap 1343: ikke spesifisert Kap 462, post 28 Posten omfatter blant annet utgifter til ettersøking og redningstjeneste. Kap 1070, post 70. En viser til at det i 1967 ble inngått en avtale med Redningsselskapet om at staten v/Fiskeridepartementet etter fradrag av visse nærmere angitte poster skal dekke halvdel av selskapets driftsutgifter. I samsvar hermed har selskapet lagt frem et forslag til nettobudsjett på kr 8950000 for 1969. Etter avtalen forutsetter dette et tilskott på 4.4 mill fra statens side i 1969.

År	Budsjettposter	Redningstjeneste / tema
1969-70	<p>Kap 1343 Sivil luftfart Kap 462 Andre politiformål Kap 1070 Bevilgninger til NSSR</p> <p>Hans Majestetets kongens tale til det 114. ordentlige Storting ved dets åpning: «<i>Redningstjenesten til sjøs vil bli foreslått styrket</i>». (Side 3). Dette ble ikke fulgt opp med tiltakspunkter gjennom den tale Statsministeren holdt.</p>	<p>Kap 1343, post 1, Lønninger. Flyredningssentralene er med hensyn til bemanning og utstyr bygget ut for å vareta flyredningstjenestens behov. For å kunne gjennomføre en tilfredsstillende beredskapstjeneste for sjøredningstjeneste og dessuten styrke flyredningstjenesten, spesielt under langvarige aksjoner, anses det nødvendig å styrke flyredningssentralene på Sola og i Bodø med 6 stillinger som redningsledere som fordeles med 3 stillinger til Sola og 3 til Bodø. Kap 462: tekst som for 1968-69. Kap 1070, post 70. Viser til avtale om driftstilskudd.</p>
1970-71	<p>Kap 1343 Sivil luftfart Kap 462 Andre politiformål Kap 1070 Bevilgninger til NSSR</p> <p>I trontalen angis at redningstjenesten vil bli ytterligere styrket ved innkjøp av store redningshelikoptre.</p>	<p>Kap 1343: Kapitelet inneholder utgifter til lønn for 6 redningsledere, ingen annen spesifisering. Kap 462, post 24 Inngår leie av redningshelikopter fra Helikopterservice AS til bruk for sjøredningstjenesten, iht. St.prp.nr 24 (1969-79). Etter henstilling fra samferdselsdepartementet vil helikoptrene i Bodø også ivareta passasjeroute mellom Bodø-Værøy/Røst, for et tidsrom på 6mnd. Ruteflygingen skal til enhver tid vike for redningstjeneste. (6.mill i 1970, 7.2 mill foreslått for 1971. Post 28 som tidligere utgifter til ettersøknings og redningstjenesten. «En vesentlig del av økningen refererer seg til at redningstjenesten til lands får et voksende omfang. (150000 til 220000,-).»</p>

År	Budsjettposter	Redningstjeneste / tema
1970 -71 forts	<p>Fra Statsminister Per Bortens tale under åpningen av Stortinget, 30.sept -70:</p> <p>«Bergingstjenesta er styrkt, særlig til sjøs. Ein landsomfattande organisasjonsplan er sett i verk. Fast personell er tilsett ved hovudbergingssentralane i Stavanger/Sola og i Bodø. Det er gjort leigeavtale om bruk av store, sivile helikopter i bergingstjenesta, og kontraktstigningar om innkjøp av nokre store helikopter er på det næraste fullførte. Frå 1.juli 1970 er det ståpa et direktorat for sivil vernebuing. Dermed vil ein få oppfylt behovet for eit sentralt organ med den oppgåva å dra opp sams retningsliner for den sivile vernebuingsplanlegginga og tene som ein koordinerande lekk under denne planlegginga.»</p>	<p>Kap 1070, post 70 om tilskott til NSSR: Selskapet viser til driftsproblemer og ønsker å gå til innskrenkninger både ift antall besetninger på båtene, stasjonering og antall båter. Som motsvar til dette svarer departementet gjennom St. prp: « En slik innskrenkning i redningstjenesten må etter departementets oppfatning søkes unngått. En fører derfor opp 1.mill kroner utover statens andel i henhold til 50 % avtalen, som for øvrig forsettes opprettholdt. Samtidig forutsetter en at selskapets fremtidige virksomhet vil kreve nærmere vurdering i samband med utbygging av helikopter tjenesten m.v. Dette vil en imidlertid måtte komme tilbake til når nødvendig oversikt over utviklingen foreligger.» (Posten indikerer et tilskudd på 4.625 mill i -70, økes til 5.625 mill i -71.)</p>
1971-72	<p>Kap 1343 Sivil luftfart Kap 462 Andre politiformål Kap 1070 Bevilgninger til NSSR</p> <p>Kap 3462 Leie redningshelikopter Kap 468 Utgifter til redningstjeneste Kap 1787 Redningstjenesten</p>	<p>Kap 1343: Kapitelet inneholder utgifter til lønn for 6 redningsledere, ingen annen spesifisering. Kap 462, post 24: Leie av redningshelikopter, som for 1970-71, (1970 6.mill, 1971 7.2 mill, forslag -72, 7.2 mill), post 28 angir ikke utgifter til Redningstjeneste. Kap 1070, post 70: Utgiftsføres med kr 7680000. Sannsynligvis ikke tilstrekkelig for å opprettholde drift av NSSR. Departementet vil komme tilbake til saken om så inntreffer. Ble fulgt opp med tilleggsbevilgning etter St.prp.nr 8, med 1.mill.</p>

År	Budsjettposter	Redningstjeneste / tema
1971-72 forts		<p>Kap 3462: Angir en utgift for Framleie av Redningshelikoptre, viser til avtale om avtale mellom JD og Helikopterservice AS.</p> <p>Kap 468: Nytt kapittel i følge St.prp.nr 60 (70-71). Utgifter til Redningstjeneste. Posten omfatter utgifter til iverksettelse av de to HRSene, utgifter til utdanning, inventar og utstyr, mm.... Samler utgifter som tidligere gikk inn under post 462 – 28... Totalt 842.000,-</p> <p>Kap 1787: Under FD er det nå opprette regnskap for utgifter til Redningstjenesten, drift , lønn og kostnader til anskaffelsen av 10 helikoptre.</p>

Fra og med budsjettproposisjonen for 1972-73 så er innholdet nå vesentlig utvidet i forhold til tekst og forklaring på de enkelte budsjettkapittel og underposter. Dette hører sammen med iverksettelse av organisasjonsplanen for redningstjenesten og etablering av to HRSer med dedikerte redningshelikoptre. Kap 468 spesifiserer utviklingen av avsatte midler til redningstjenesten og de to hovedredningssentralene gjennom poster for lønninger, utdanning, inventar og utstyr, sambandsutstyr og innkjøp av helikoptre (resterende beløp av avsatte 120 mill). I tillegg er det satt av midler til dekning av redningsaksjoner og øvelser (kap 468 med underposter 1,8,10,11,13,20 og 29). Det betyr at fra 1973 så er også lønninger og det administrative ansvar for redningsledere og redningssentralen, i sin helhet overført Justisdepartementet. Kap 462 for innleie av helikoptre (Helikopterservice AS), opphører for budsjettåret 1975-76. Alle utgifter for drift og operering av redningshelikoptrene, inngår i St.prp. nr. 1 for Forsvarsdepartementet fra budsjettåret 1972-73, kap 1787.

Førøvrig fortsetter avtalen om driftsmidler til NSSR vi kap 1070 over Fiskeridepartementet.

Vedlegg F - Interpellasjon, skriftlige spørsmål eller muntlige spørsmål i Stortinget

S/I	Dato	Tema	Minister	Parti	Rep.	Utfall/svar/tema
S	14.05.1958	Er det behov for helikopter til ambulanse - og redningstjenesten?	Sosial	H	Håkon Kyllingmark	SD betaler tilskudd til private firma, ønsker nærmere tilknytning mellom Luftforsvaret og Helsevesenets ressurser.
S	25.05.1960	Etterlyser samordning av rednings-tjenesten til sjøs.	Justis	Krf	Karl J Brommeland	Viser til utredninger som gjøres av Redningsutvalget. Vil se om sjøredningstjenesten bør utredes som egen sak.
S	15.11.1961	Ber om at militære Otter-fly utrustes slik at de kan være i kontakt med fly-sikringsstasjoner.	Forsvar	H	Erling Norvik	Saken utredes, flyene moderniseres fortløpende.
I	06.03.1963	Svikt i redningstjenesten forårsaket at mannskapet på "MS Stein Kyrre" ikke ble reddet.	Justis	Sp	Erling Egan (H)	Diskusjon som forventet behandling av Redningsutvalgets innstilling. Prosedyrer og rutiner utvikles.
S	23.10.1963	Hendelsen med "MV Gisela Hapke" medfører et behov for klare retningslinjer for sjøredning.	Justis	Krf	Karl J Brommeland	Rutiner fornyes, hvordan sjøredning skal gjennomføres er under utredning.
S	17.02.1965	Etterlyser en ordning hvor militære fly kan benyttes for syketransport.	Forsvar	Ap	Hanna Berg Angell	Følger regler gitt av Sosialdep. Slike rutiner har blitt benyttet siden 1962. Økonomi og bevilgning diskuteres.
S	14.02.1966	Bekymring for beredskap for støttevingen som utfører søk- og redning samt ambulanseturer i Bodø.	Forsvar	Ap	Margith Munkeby	Forårsaket av tekniske problemer, forutsetter fleksibel utnyttelse av Forsvarets fly.
S	10.03.1967	Innskrenking av Redningsselskapets virksomhet pga manglende økonomi.	Fiskeri	V	Hans H Rossbach	Forårsaket av vesentlig økning i driftskostnader, vedtatt at staten dekker 50% av driftsutgiftene

S/I	Dato	Tema	Minister	Parti	Rep.	Utfall/svar/tema
I	12.04.1967	Helikopter i dansk redningstjeneste har vist sine egenskaper, hvilke erfaringer vil regjeringen gjøre?	Justis	V	Inga Tusvik (H)	Luftforsvaret har skaffet helikoptre med redningsheis. Starten på innkjøpsprosess av 10 Sea King i 1970.
I	14.06.1967	Kan det bygges ut en sterkere sikrings- og redningstjeneste for å forebygge ulykker i fjellet?	Justis	Ap	Jens Haugland (H)	3 forslag til Regjeringen, med på å danne utgangspunkt for organiseringen av redningstjenesten.
S	11.10.1967	Når kan man regne med at redningshelikoptertjenesten blir bedre utbygd?	Justis	Krf	Karl J Brommeland	Fastholder at Luftforsvaret skal bygge ut egen helikoptertjeneste, utredninger pågår.
S	03.04.1968	Vil det være mulig for frivillige å benytte Sivilforsvarets eller Forsvarets radiosamband, særlig i påsken?	Justis	H	Otto Lyng	Samband på plass, samvirke utvikles.
S	29.05.1968	Hvorfor har JD avslått å støtte innkjøp av redningsheiser til Helikopterservice AS?	Justis	V	Inga Tusvik	JD gav helikopterservice AS tilbud om lån som ble avslått. Rentefritt lån ble gitt senere iht Innst. S. nr. 54 (1968-1969).
I	09.10.1968	Flere skred gjør det nødvendig med sikringstiltak og forskning. Hva vil regjeringen gjøre?	Regjeringen	Ap	Peter K Moe	Forskning og kunnskap utvikles.
S	22.01.1969	Om redningsmateriellet i - første rekke livbåter og deres utstyr er tilfredsstillende?	Handel	Ap	Harald Samuelsen	Myndighetene jobber hele tiden med at utstyret og kravene skal være best mulig.
I	24.01.1969	Har Regjeringen lagt forholdene til rette for en effektiv redningstjeneste i farvannet rundt Norge?	Regjeringen	Ap	Magnus Andersen	2 saker fremmet: et utvalg settes ned for å vurdere organiseringen. Det opprettes et kontor i JD og et landsråd for Redningstjenesten.
S	26.03.1969	Ønsker et initiativ til forbedring av redningstjenesten f.eks. ved å stasjonere helikopter på Kjevik.	Justis	V	Øyvind Bjorvatn	Viser til at Departementet vil jobbe med en proposisjon for etablering av en norsk redningshelikoptertjeneste.
S	10.06.1970	Er lønnsnivå tilstrekkelig for å skaffe kvalifiserte søkere til redningssentralene på Sola og i Bodø?	Samferdsel	V	Ingvar Helle	Diskusjon rundt kvalifisering ol, men lønnsnivået følger statens lønnsplaner.

S/I	Dato	Tema	Minister	Parti	Rep.	Utfall/svar/tema
S	27.01.1971	Vil vedtaket om å legge hovedbasen for redningshelikoptrene til Bodø bli revurdert om det blir merutgifter?	Justis	V	Ingvar Helle	Bodø ble innledningsvis valgt som skvadronens base.
S	02.11.1971	Ønsker at spørsmålet om å gjøre nødpeilesendere påbudt i fiskeflåten, tilsvarende flynødfrekvensen.	Handel	Sp	Erling Engan	Foreløpig ikke påbud, også et økonomisk spørsmål.
S	19.01.1972	Når vil planene om etablering av nødpeilesendere for fiske- og handelsflåten bli realisert?	Handel	Sp	Erling Engan	Ikke bestemt, men vil følge når det blir påbud om avlytting av nødfrekvens 121,5Mhz. Påbudet ble realisert i slutten av 1972.
S	07.03.1973	Mener SD etter erfaringer fra Askerulykken, at det nå er på tide å påby nødpeilesendere for fly?	Samferdsel	Sp	Erling Engan	Reglement ikke fastsatt. Luftfartsdirektoratet er i ferd med å sjekke dette intermasjonalt gjennom ICAO.
I	07.03.1973	Etterlyser tiltak etter å ha avdekket utfordringer ifm Askerulykken og sikkerheten på Fomebu.	Samferdsel	Ap	Asbjørn Sjøthun	Diskusjon rundt forhold på Fomebu, men også utfordringer knyttet til bruk av helikopter og organisering av Redningstjenesten.
S	28.03.1973	Etterlyser retningslinjer for undersøkelser etter hendelser på sjøen.	Statsminister	Ap	Trygve Bratteli	Retningslinjer for slike ulykker og andre vil gjennomgås og utvikles.
S	03.04.1973	På bakgrunn av hendelse ved Stad etterlyses utredninger knyttet til antall besetningsmedlemmer i Sea King	Forsvar	H	Kristin Lønningdal	Antall besetningsmedlemmer ble senere utvidet fra 4 til fast 6 inkludert lege fra 1998. Lege var tidvis med frem til dette året.
S	22.05.1974	Fra 1.september 1974 skal alle fly ha installert VHIF-nødpeilesender. Hva med lokalisering av disse?	Samferdsel	Sp	Arnold W-Aurdal	Luftfartsdirektoratet innleder dialog med småflyselskap og Norsk Aero Klubb for å se på muligheter for tekniske løsninger.
S	09.10.1974	Vil dep. Ta skritt for å hindre at Redningsselskapet må trekke 5 fartøyer ut av tjenesten?	Fiskeri	H	Sigrid Utikilen	Staten har dekket 50% av driftsutgiftene siden 1967. Om øvrige midler er nødvendig vil departementet se på en løsning.

S/I	Dato	Tema	Minister	Parti	Rep.	Utfall/svar/tema
S	17.10.1974	Et utvalg har fremmet innstilling om endringer for kystradiostasjonene. Hva med brukernes synspunkt?	Samferdsel	Ap	Sverre Juvik	Kontinuerlige effektiviseringsiltak. Primæroppgaven er nødmeldetjeneste. En reduksjon av antall stasjoner påregnes
S	04.12.1974	Etterlyser tiltak for å øke sikkerheten ved fjellklatring.	Justis	Krf	Kjell M Bondevik	Ikke grunn til lovgivning på dette området. Brukerorganisasjonene må selv utvikle gode rutiner for å hindre ulykker.
S	21.01.1976	Viser til hendelse med "MV Sleipner" og legebemanning på helikoptrene.	Justis	H	Kristin Lønningdal	Endelig løsning er ikke etablert for god legebemanning. Dette ble først etablert i 1998 og senere fast ved tilstedevakt.
S	19.05.1976	Etterlyser gode rutiner for gransking etter forlis av fiskebåter. Viser til hendelse med "Fritz Erik".	Justis	Krf	Karl Klevstad	Påpeker at rutiner for slike undersøkelser er gode eller tilfredsstillende.
I	08.10.1976	Flere tragiske ulykker på sjøen bør medføre at sikkerhetstiltak gjennomgås og krav til redningsutstyr.	Handel	Sp	Ragnar Udjus (H)	Sikkerhetsspørsmål og krav til tekniske redningsutstyr diskuteres. Forslag om å innføre påbud om nødpeilesender i livbåter og flåter
S	02.02.1977	Ønsker prøveordning om ambulanshelikoptertjeneste	Sosial	Krf	Kåre Kristiansen	Prøveordning med legebemanning av luftambulanshelikoptre må utredes. Foreløpig kun på forsøksstadiet.
S	05.04.1977	Spesialtrente lavinehunder bidro under Norefjellulykken. Hva vil gjøres for å sikre gode opplæringsforhold?	Justis	H	Mona Røkke	Etablert samarbeid med Foreningen Norske Lavinehunder og håper på landsdekkning. Også politi- og forsvarets hunder benyttes.
S	22.10.1977	Teledirektoratets styre har vedtatt endringer for kystradiostasjonene, fjernstyring og nedleggelse.	Samferdsel	H	Arnljot Norwich	Televerket har stadig krav om rasjonalisering. Om endringer innenfor Kystradioene viser seg å være feil, tas dette opp igjen.
S	12.11.1980	Fiskebåten "Solnes" forliste. Vil departementet eventuelt heve båten for å finne omkomne, fastslå årsak?	Justis	H	Lars Lefdal	I denne konkrete saken ble det bevilget midler til heving. Dep. Vil forsøke å finne permanente løsninger.

S/I	Dato	Tema	Minister	Parti	Rep.	Utfall/svar/tema
S	25.02.1981	"MK Western" forliste 6.2. Vil dep. Sørge for at en Havarikommisjon trer sammen umiddelbart etter forlis?	Justis	SV	Stein Ørnhøi	I denne konkrete saken er det ikke gjort noe feil. Muligheter for kommisjonens arbeid må kontinuerlig vurderes.
S	11.03.1981	Det er krav fra befolkningen til at fiskebåten "Western" heves. Vil ministeren gå inn for dette?	Justis	Krf	Odd With	Det er Havarikommisjonen som vurderer dette. Permanente ordninger, f.eks forsikringsordning vurderes.
S	25.03.1981	Kan Fiskeridepartementet bidra økonomisk til at "Western" heves?	Fiskeri	SV	Stein Ørnhøi	Viser til svar avgitt 11.03. Påpeker at departementet ikke har slike midler. Ønsker en forsikringsordning.
S	21.04.1982	Etter flyulykken i Gamvik ble vraket hurtig hevet, er det ulik behandling for sjø- og luftfartsulykker?	Justis	SV	Stein Ørnhøi	Staten dekker kostnader bare i særlige tilfeller. Havarikommisjonene har ansvaret for heving for å finne årsaksforhold.
S	01.02.1984	Arbeider Dep. med planer om å overføre redningstjenesten på Ørland til privat selskap?	Justis	Ap	Marit Rotnes	Justisdepartementet avventer en offisiell henvendelse fra Helikopterservice AS. Henvendelsen ble senere avslått.
I	30.03.1984	På grunn av vanskelig økonomi kan Redningsselskapets skøyter forsvinne en rekke steder.	Fiskeri	Ap	Oddvar J Majala (H)	Diskusjon rundt organisering av redningstjenesten og overføringer til Redningsselskapet.
S	31.10.1984	Helikopterservice AS ønsker å overta deler av redningshelikoptertjenesten, særlig Ørland.	Justis	Ap	Roger Gudmundseth	Utredning vil bli lagt frem for Stortinget. Ulike organisasjonsformer vil bli diskutert.
S	27.03.1985	"MS Norddønna» forliste i Vestfjorden. Vil statsråden ta initiativ til økonomisk bistand for lokalisering av vrak?	Justis	Ap	Ragna B Jørgensen	Viser til praksis på dette feltet. Det er ikke etablert egen budsjett for dette, men vedtas fra gang til gang.
S	13.04.1988	Etter havari med Sea King er beredskapen svekket i Midt Norge. Hva vil gjøres for å rette på dette?	Forsvar	SV	Arent M Henriksen	Tar sikte på en midlertidig løsning. Samtidig vurderes den fremtidige organisering av redningstjenesten.
S	01.06.1988	Det fremkommer i media at redningstjenesten vil privatiseres. Vil ikke dette svekke beredskapen ?	Forsvar	Ap	Oddvar J Majala	Alternativer er ikke utredet. Å benytte sivile helikoptre i en periode er et alternativ.

S/I	Dato	Tema	Minister	Parti	Rep.	Utfall/svar/tema
S	02.11.1988	Et Sea King helikopter har havareert. Er et nytt helikopter satt i bestilling?	Forsvar	H	Sverre Mauritzen	Anskaffelsesprosess pågår. I mellomtiden leies det inn et helikopter fra Helikopterservice AS som har base i Kristiansund.
S	17.01.1990	Vil statsråden ta initiativ til å få vurdert om redningstjenesten kan forbedres i Barentshavet/Svalbard?	Justis	H	Svein Ludvigsen	En beredskap kan aldri være god nok. Vurderes fortløpende også i lys av hendelsen med "MS Maxim Gorkij".
S	24.02.1990	Hvorfor helikoptrene på Rygge (Bell412) ikke utstyres med redningsheis.	Justis	Ap	Gunnar Skaug	Helikoptrene inngår ikke i redningsberedskapen som sådan. Diskusjon pågår mellom JD og FD.
S	04.04.1990	Om statsråden sørger for at tilstrekkelig beredskap er på Rygge inntil nye helikoptre med heis er på plass?	Justis	Sp	Edvard Grimstad	Det leies inn et sivilt helikopter som plasseres på Torp inntil nye helikoptre er på plass.
S	09.01.1991	Kritikk etter gjennomføring av redningsaksjon utenfor Sogn, "MS Nordalg" forliste.	Justis	Ap	Astrid Marie Nistad	Aksjonen og håndteringen av denne var utfordrende ift vær. Helikopterulykke skjedde samtidig. Rutiner gjennomgås fortløpende.
S	15.01.1992	Påpeker svekket beredskap etter nedleggelse av Ålesund radio og flytting av helikopter fra Vigra til Sola.	Landbruk*	Ap	Laila Kaland	Påpeker modernisering av Kystradioene og endringer av beredskap etter innleie av sivilt helikopter.
S	05.02.1992	I lys av orkan og forlis utenfor Runde, vil Justisministeren vurdere å flytte redningshelikopter til Vigra?	Justis	SV	Marie Lovise Widnes	Viser til svar 09.01.1992. JD har fått en utredning hvor basespørsmål vurderes på nytt.
S	28.10.1992	Viser til hendelser utenfor Møre. Hvorfor er det ikke helikopterbase mellom Ørland Og Sola?	Justis	Sp	Leiv Blakset	Viser til at et utvalg har vurdert basemønsteret. En totalvurdering tilsier ingen endring.
S	28.10.1992	Reaksjoner på at JD avviser å gi økonomisk hjelp til søk etter omkomne på havet.	Justis	Ap	Anders Aune	Redningstjenesten har ikke midler til dette. Leteaksjoner er kun aktuelt av etterforskningsmessige hensyn.

S/I	Dato	Tema	Minister	Parti	Rep.	Utfall/svar/tema
I	07.12.1992	Stiller spørsmål om sikkerheten i nord. Redningstjenesten har ikke fungert slik som ønskelig.	Justis	Ap	Jan Elvheim (H)	Forliset av "MV Njord" omtales. Fast havarikomisjon for fiskerflåten. Lærdom etter ulykker. Nye helikoptre. Cospas/Sarsat.
S	26.05.1993	Hvilken avklaring er gjort ift staten sitt ansvar for søk etter bortkomne på havet, jfr. Innst. S. nr. 50 (92-93)?	Fiskeri	Sp	Leiv Blakset	JD og FD har satt ned et utvalg sammen med ulike interesseorganisasjoner, ser på finansiering, organisering og avgrensning.
S	27.10.1993	Om omorganisering av de ulike nødetatenes vaktentraler vil gi et dårligere tilbud.	Kommunal	Sp	Syver Berge	Utvikling av nødmedtjenesten pågår i samarbeid med politi, brann og helse. I tillegg vurderes kommunalt ansvar.
S	03.11.1993	Kva tid kan Stortinget forvente at vedtaket om plassering av fleirbrukshelikopter på Vigra er ein realitet?	Justis	Sp	Eli Sollied Øveraas	Beredskapen vurderes fortløpende, foreløpig er dette uklart. Forholder seg til utredning gjort av Kystforvaltningsutvalget.
S	19.10.1994	Viser til ulykken med "MS Estonia". Kan beredskapen i Oslofjorden styrkes?	Justis	Frp	Øystein Hedstrøm	Viser til erfaringer etter "Scandinavian Star" og nye lov om brann (RITS). Nye redningshelikopter er på plass i 1996, basevalg utredes.
I	24.10.1994	Organisering av vaktentraler (brann, helse og politi).	Justis	Sp	Jørgen Holte	Tilrå opprettelse av nødmedsentraller, og opprettelse av 3-sifret varslingsnr.
S	08.02.1995	Kva tid kan Stortinget forvente at vedtaket om plassering av fleirbrukshelikopter på Vigra er ein realitet?	Forsvar	Krf	Kjell M Bondevik	Luftambulansbase etablert i Ålesund. Regjeringen kommer tilbake med forslag i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett.
S	14.02.1996	Stortinget gav tilslutning til etablering av en redningshelikopterbase på Rygge. Kan basen etableres i år?	Justis	Frp	Øystein Hedstrøm	Regjeringen tar sikte på utplassering av et nytt Sea King helikopter på Rygge i 1996. Detasjement, ikke fast base. Fostervollutvalget er satt ned.

S/I	Dato	Tema	Minister	Parti	Rep.	Utfall/svar/tema
S	27.11.1996	Viser til spørsmål av 14.februar 1996. Hva er status i arbeidet med utplassering av helikopter?	Justis	Frp	Øystein Hedstrøm	Forsvaret bekrefter at dette ikke er mulig av økonomiske og personellmessige årsaker. Avventer for øvrig innstilling fra Fostervollutvalget.
S	09.04.1997	Bekymret for nedleggelse av kystradio på Svalbard, samtidig som nytt redningshelikopter er på plass.	Justis	V	Gunnar Mathisen	Telenor bekrefter utredninger på går. Beredskapen rundt Svalbard er styrket og fungerer, viser til aksjon på Franz Josefs land.
S	04.06.1997	Ønsker på nytt status i arbeidet med utplassering av helikopter på Rygge.	Justis	Frp	Øystein Hedstrøm	Fostervollutvalget har levert sin innstilling, sendes på høring. Regjeringen ønsker en bred vurdering av basevalg.
S	19.11.1997	Det kommer frem i media at RITS-ordningen er nedlagt. Hvordan kan tjenesten opprettholdes?	Kommunal	Ap	Leif Lund	Viktig at ordningen fungerer. Budsjettmidler er satt av til opplæring, beredskap. Tariffmessige diskusjoner pågår også.
S	21.01.1998	Status på arbeidet med etablering av redningshelikopter på Rygge?	Forsvar	Frp	Øystein Hedstrøm	Forsvaret er i ferd med å avklare tilbud fra sivile operatører. Saken er enda ikke besluttet.
S	03.03.1998	Påpeker diskusjonen som har pågått over lang tid om å få helikopterbase på Rygge. Hva er status?	Justis	TF	Arvid Falch	Viser til tidligere svar, enda ikke avklart hvordan basen etableres eller hvilken operatør som skal operere helikoptrene.
S	11.03.1998	En noe utolmodig representant ber også om helikopter til Rygge med 15.min beredskap, viser til Norneulykken.	Justis	KP	Steinar Bastesen	På nytt viser ministeren til tidligere svar. Viser til St.prp. nr. 1 der man går inn for kontrakt med 2 helikoptre.
S	03.06.1998	Viser til nedleggelse av beredskap ved 333 skv (Orion), hva skal til for å hindre nedleggelse av beredskapen?	Forsvar	H	Ivar Kristiansen	Beredskapskravet frafaller av personellmessige årsaker, samt oppgradering av flyene. Dette medfører at beredskap ikke kan opprettholdes.

S/I	Dato	Tema	Minister	Parti	Rep.	Utfall/svar/tema
S	10.02.1999	Om det er svakheter ved organisering av redningshelikopter og ambulanshelikopter som adskilt organisasjoner?	Helse	SV	Olav Gunnar Ballo	Viser til utredninger av NOU 1998:8 og NOU 1997:3, samt påpeker organisering og ansvarsforhold mellom Justis og helse.
S	17.03.1999	Fra 22.mars 1999 etableres Sea King-beredskap på Rygge, men er beredskapen tilstrekkelig?	Justis	Frp	Øystein Hedstrøm	Forutsetter at beredskap tilpasses, hvor også Bell-helikoptrene på Rygge kan benyttes for fullverdig beredskap.
S	29.03.2000	Viser til ulykke utenfor Sunnmøre. Etterlyser redningshelikopter på Vigra.	Justis	Frp	Harald T. Nesvik	Viser til Stortingsmelding som fremlegges etter Fostervollutvalgets arbeid.
S	12.04.2000	Ønsker påny satsing på RITS og nødvendige midler stilles til disposisjon.	Kommunal	Frp	Per Ove Width	Påpeker at det er budsjettert med midler, men at konflikt om beredskap og kompensasjon må løses lokalt.
S	03.05.2000	Påpeker behovet for lytteplikt på CH 16 og viser til Sleipner-ulykken. Er det planer for lytteplikt for mindre båter?	Justis	Frp	Christopher Stensaker	Viser til gjeldende bestemmelser i IMO. Bekrefter også at HRSene får tilgang til medlytt på Ch 16.
SS	26.09.2000	Ved kjøp av nye helikoptre må Stortingets vedtak om krav følges, blant annet plukke opp 20 personer.	Justis	SV	Hallgeir H. Langeland	Kravene vil følges opp gjennom ny anskaffelsesprosjekt, ikke minst å samordne helikopterressursene som også Forsvaret disponerer.
S	18.10.2000	Synes det er uverdig at søk etter personer som er savnet må finansieres av private.	Justis	Sp	Tor Nymo	Viser til utvalg som er satt ned som avleverte sin innstilling i april 1999. Oppfølging ivaretas av JD. Viser til avsatte midler til formålet inneværende år.
S	25.10.2000	Redningsselskapet varsler en reduksjon i antall redningsskøyter, er dette akseptabelt?	Fiskeri	V	Leif Helge Kongshaug	Viser nok en gang til de midler som Staten overfører selskapet. For øvrig vil redningstjenesten vurderes samlet.
S	25.10.2000	Etterlyser varslet Stortingsmelding om redningshelikopterberedskapen. Ønsker redusert beredskapstid til 15 min.	Justis	V	Leif Helge Kongshaug	Stortingsmeldingen er under utarbeidelse. Mener redningstjenesten er tilfredsstillende og styrket på mange områder.

S/I	Dato	Tema	Minister	Parti	Rep.	Utfall/svar/tema
S	17.01.2001	Reaksjonstid for helikopteret på Rygge er 45 min. Vil denne settes ned til 15 min?	Justis	Frp	Øystein Hedstrøm	Den varslede Stortingsmeldingen vil diskutere dette. Regjeringen sitt mål er å få reaksjonstiden ned til 15 min.
SS	27.03.2001	Er det utfordringer knyttet til samarbeid mellom fartøy og trafikksentralene?	Fiskeri	KP	Steinar Bastesen	Viktig å ha fokus på trafikksentralene og blant annet sikre god kommunikasjon mellom sentral og fartøy.
S	02.05.2001	Midler er bevilget til søk etter omkomne på havet. Har politiet den kompetanse som kreves?	Justis	Sp	Tor Nymo	Statsråden påpeker rutiner, som oppfattes som tilfredsstillende. Oppgaven vurderes fortløpende.
SS	08.10.2001	Når dekker staten utgifter som kommunene har ifm større hendelse som Åsta-ulykken?	Justis	H	Bjørn Hernæs	Redningstjenesten bygger på en forutsetning om at statlige, kommunale organer dekker egne utgifter.
S	06.03.2002	Frykter nedleggelse av alle kystradiostasjoner, unntatt Bodø og Sola.	Justis	Sp	Jorunn Ringstad	Teknologisk utvikling, pr dd 9 stasjoner. Trafikk via mobil/satellitt
SS	22.11.2002	Er det muligheter for samordning av opplæringsprogrammer for redningsorganisasjonene?	Justis	Ap	Anne Helen Rui	Samordning og samvirke pågår i alle ledd blant annet ved skolesentrene i Stavem, Tjeldsund.
S	29.01.2003	Peker på ulykker, ambulanshelikoptrene mangler heis.	Justis	KP	Steinar Bastesen	Tilstedevakt SK, crew-konsept må utvides, økonomi
S	05.02.2003	Etablering av redningshelikopterbase på Florø.	Justis	Ap	Reidar Sandal	Basen ble etablert, detasjement fra 1.jan 2009. Forsvaret som operatør, ikke sivilt firma som indikert
SS	15.03.2002	Endringer i Kystradioen, bekymret for sikkerhet ifm nye tekniske løsninger/endringer.	Justis	KP	Karl-Anton Swensen	Sammenslåing av kystradioer med HRS, endringer fra 9 til 5 kystradiostasjoner fra 2005.
S	05.11.2003	Tilstedevakt, responstid på redningshelikoptrene.	Justis	Frp	Jan Arild Ellingsen	Innfører tilstedevakt på alle baser, 15 min. hvor siste base er etablert i 2009 (Florø), Økonomi
S	04.02.2004	Læring etter ulykken med "Rocknes".	Justis	Krf	Ingmar Ljones	Fokus på oljevernberedskap, Kystverket som ansvarlig

S/I	Dato	Tema	Minister	Parti	Rep.	Utfall/svar/tema
S	19.05.2004	"MS Havsel" i nød ved Jan Mayen, etterlyser fortløpende i utredning nye helikopter.	Justis	KP	Steinar Bastesen	Tilstedevakt, opsjon på NH90 ble frafalt.
SS	13.10.2004	Ønsker klarhet i om opsjonsavtalen blir benyttet.	Justis	KP	Steinar Bastesen	Opsjon frafalt, NAW SARH-prosjektet startet 25.10.2007.
S	13.10.2004	Ønsker tilstedevakt på Rygge, i lys av mulige hendelser i Oslofjorden.	Justis	Frp	Øystein Hedstrøm	Tilstedevakt på Rygge fra 1.juli 2008, fast base. Økonomi.
SS	01.11.2004	Om mulig brudd på EØS-regler ved kjøp av nye redningshelikoptre NH-90 opsjon.	Justis	KP	Steinar Bastesen	Opsjon frafalt, NAW SARH-prosjektet startet 25.10.2007.
SS	14.12.2004	Er det grunn til å tro at frist for innføring av nye helikoptre forlenges i lys av innklaging til ESA?	Justis	Frp	Jan Arild Ellingsen	Videre anskaffelsesprosess vurderes fortløpende. NAW SARH-prosjektet opprettet 25.10.2007
S	16.03.2005	Spørsmål om taubåteredskap etter havari med "Fjord Champion".	Justis	Frp	Torbjørn Andersen	Nasjonal slepebåteredskap opprettet i 2010, utredet gjennom St.meld. nr. 14 (2004-05) "På den sikre siden"
SX	16.03.2005	Spørsmål om taubåteredskap etter havari med "Fjord Champion".	Fiskeri	Ap	Bjørgulv Froyen	Nasjonal slepebåteredskap opprettet i 2010, utredet gjennom St.meld. nr. 14 (2004-05) "På den sikre siden"
S	16.03.2005	Spørsmål om taubåteredskap etter havari med "Fjord Champion".	Fiskeri	Ap	Knut Werner Hansen	Nasjonal slepebåteredskap opprettet i 2010, utredet gjennom St.meld. nr. 14 (2004-05) "På den sikre siden"
S	16.03.2005	Spørsmål om taubåteredskap etter havari med "Fjord Champion".	Miljøvern	Ap	Rolf Terje Klungeland	Nasjonal slepebåteredskap opprettet i 2010, utredet gjennom St.meld. nr. 14 (2004-05) "På den sikre siden"
SS	06.04.2005	Om frivillige organisasjoner kan benytte leire til Forsvaret ifm påskeberedskap.	Forsvar	SV	Audun Lysbakken	Kan benyttes mot dekning av faktiske utgifter (strøm, vask ol).
S	27.04.2005	Ønsker at Sea King helikoptrene utrustes med satellitt-telefoner etter NMT450.	Justis	Frp	Jan Arild Ellingsen	Helikoptrene ble utrustet med slikt sambandsystem fra sommeren 2005

S/I	Dato	Tema	Minister	Parti	Rep.	Utfall/svar/tema
SS	28.04.2005	Ber om bekreftelse på at de krav som tidligere er vedtatt vedrørende nye helikopter følges.	Forsvar	Frp	Jan Arild Ellingsen	Bekrefter prosess og enighet om krav/prosess iht NAW SARH.
S	23.11.2005	Status med arbeidet på å etablere en sivil redningshelikopterbase i Florø.	Justis	V	Gunvald Ludvigsen	Basen ble etablert, detasjement fra 1.jan 2009. Forsvaret som operatør, ikke sivilt firma som indikert
SS	18.01.2006	Diskusjoner rundt sivil eller militær redningshelikoptertjeneste.	Justis	Frp	Jan Arild Ellingsen	Ingen konkurransevidning selv om 330 skv flyr under militært regelverk.
S	01.02.2006	Tar opp utfordringer knyttet til tilstedevakt på helikopterbasene.	Justis	H	Ivar Kristiansen	Innfører tilstedevakt på alle baser, 15 min. hvor siste base er etablert i 2009 (Florø), Økonomi
SS	03.03.2006	Tilstedevakt ved redningshelikopterbasene er uavklart. Hva med sivil finansiering av tilstedevakt.	Justis	Frp	Jan Arild Ellingsen	Tilstedevakt innført på alle baser pr 1.januar 2009. Ingen sivil finansiering.
SS	11.05.2006	Uenighet om ansvar for drift/vedlikehold på 330 skv hangar i Bodø.	Justis	Frp	Jan Arild Ellingsen	Ny hangar stod ferdig vinteren 2009 (17.april), jfr. Innst. S. nr. 121 (2006-2007).
SS	12.05.2006	Hangar i Bodø forfaller, det er nødvendig med å bygge ny for forsvarlig beredskap.	Forsvar	Frp	Per Roar Bredvold	Ny hangar stod ferdig vinteren 2009 (17.april), jfr. Innst. S. nr. 121 (2006-2007).
ss	12.09.2006	Ønsker permanent legevakt på basen på Rygge.	Justis	Frp	Ulf Leirstein	Lege ble en del av fast bemanning da tilstedevakt ble opprettet 1.juli 2008.
SS	17.10.2006	Ber om døgnkontinuerlig tilstedevakt på Rygge.	Justis	Frp	Ulf Leirstein	Bekrefter vurderinger som pågår. Rygge fikk tilstedevakt 1.juli 2008.
SS	27.10.2006	Diskusjoner rundt sivil eller militær redningshelikoptertjeneste.	Samferdsel	Frp	Jan Arild Ellingsen	Ingen konkurransevidning selv om 330 skv flyr under militært regelverk.
SS	27.04.2007	Bekreftelse på at det ikke lenger foreligger en opsjon på innkjøp av NH90.	Justis	Frp	Jan Arild Ellingsen	Regjeringen avstår fra opsjonsavtalen, jfr. pressemelding nr. 9 01.02.2007.

S/I	Dato	Tema	Minister	Parti	Rep.	Utfall/svar/tema
SS	12.06.2007	Hvorfor har regjeringen gått bort fra at et siviltt firma opererer ut fra basen i Florø?	Justis	H	Jan Tore Sanner	Forutsetningene har endret seg og Forsvaret bekrefter at de kan fylle kraven som stilles for å operere fra Florø.
SS	13.06.2007	Ønsker en forsikring om at Forsvaret kan operere ut fra Florø-basen.	Justis	V	Gunvald Ludvigsen	Forutsetningene har endret seg og Forsvaret bekrefter at de kan fylle kraven som stilles for å operere fra Florø.
SS	21.06.2007	Ber om redegjørelse for hvorfor Forsvaret allikevel skal operere basen i Florø.	Justis	H	Jan Tore Sanner	Regjeringen endret standpunkt ut fra samfunnsøkonomiske og beredskapsmessige grunner. Lavere kostnader for Staten.
SS	23.11.2007	Ønsker retningslinjer for hvordan redningsmannskaper kan bli kjent i utmarksområder.	Miljøvern	H	Ivar Kristiansen	Spørsmål om øvelses kjøring innenfor verneområder vært stilt tidligere, spm nr 54, datert 09.12.1996.
SS	17.01.2008	Problemer med varmesøkende kamera.	Justis	H	Ivar Kristiansen	Regjeringen avventer til nye helikoptre er på plass, 6.mill er satt av for å erstatte kamera som er ødelagt.
SS	14.03.2008	Habilitetssaken i NAW SARH-prosjektet er utredet, er det tilfredsstillende prosess.	Justis	H	Ivar Kristiansen	Habilitetsspørsmålet ble vurdert på ulike måter. Prosjektleder ble byttet ut etter en vurdering senere.
SS	21.11.2008	Rekrutteringsutfordringer for frivillige organisasjoner.	Justis	Krf	Ola T. Lånke	Oppfølging og samtaler med FORF. "What-if rapporten" overlevert sommeren 2008.
SS	15.12.2008	Bemanningsproblemer ved HRS Sola, får HRS midler til opplæring av flere redningsledere?	Justis	Frp	Solveig Home	Ønsker ikke at beredskap blir påvirket, ingen ekstra midler ble overført.
SS	19.01.2009	Redningsselskapet varsler reduksjon i antall redningsskøyter langs kysten, Møre- og Romsdal.	Fiskeri	V	Leif Helge Kongshaug	Overføring til drift av Redningsselskapet har variert siden 1953. Dialog, økonomi.
S	11.02.2009	Redningsselskapet varsler reduksjon i antall redningsskøyter langs kysten.	Fiskeri	V	Leif Helge Kongshaug	Overføring til drift av Redningsselskapet har variert siden 1953.

S/I	Dato	Tema	Minister	Parti	Rep.	Utfall/svar/tema
S	18.03.2009	Funksjonaliteten til Nødnett diskuteres, ønsker status.	Justis	Frp	Bård Hoksrud	Nødnett ble utbygd fra 2007 iht St.prp nr. 30 (2006-2007)
SS	30.10.2009	Hva gjøres for å sikre at vedtak om anskaffelse av nye redningshelikoptre følges?	Justis	Frp	Morten Ørsal Johansen	Ønsker en forsvarlig prosess. NAW SARH-prosjektet startet 25.10.2007.
S	18.11.2009	Påpeker problemer med varmesøkende kamera i redningshelikoptrene.	Justis	Frp	Jan Arild Ellingsen	Kamera ble bestilt for utskifning.
S	18.11.2009	Anskaffelsesprosess for nye redningshelikoptre tar tid.	Justis	H	Bent Høie	Kandidat for nye redningshelikoptre valgt høsten 2013 (AW101).
SS	01.10.2010	Hvorfor ikke ambulanshelikoptrene kan utruste og benytte heis?	Helse	Frp	Oskar J. Grimstad	Crew-konsept må utvides, økonomi kost-nytte, viser til NAW SARH-prosjektet
S	03.03.2010	Anskaffelsesprosess for nye redningshelikoptre tar tid.	Justis	H	André Oktay Dahl	Kandidat for nye redningshelikoptre valgt høsten 2013 (AW101).
S	10.03.2010	Hva er konsekvenser for vedlikehold på Sea King frem til nye helikoptre er anskaffet?	Justis	Frp	Jan Arild Ellingsen	Et betydelig budsjett ble lagt inn for vedlikeholdsprogram gjennom St.prp nr 1 (2012-2013), 300 mill.
SS	08.04.2010	Hvorfor tidligere vedtak (16.05.02 om innkjøp) er endret ifm helikopteranskaffelse.	Justis	Frp	Jan Arild Ellingsen	Stadfester at NAW SARH foretar fullstendige konseptstudier uten binding av tidligere vedtak.
I	17.06.2010	Utviklingen i nordområdene hvordan de påvirkes av internasjonale avtaler.	Utenriks	Frp	Jan Arild Ellingsen (H)	Utfordringer er sektorovergripende, flere etater har ansvar for fokus i nordområdene.
S	27.10.2010	Ønsker en fast redningshelikopterbase i Florø, ikke bare et detasjement.	Justis	H	Jacob Nødseth	Florø videreføres som nå frem til nye helikoptre er på plass (ca 2016).
SS	25.02.2011	Om det vil bevilges midler slik at Redningsselskapet opprettholder beredskap i hele landet.	Fiskeri	Frp	Torgeir Trældal	Rammetilskudd til Redningsselskapet videreføres på samme nivå.
SX	19.10.2011	Driften av redningsselskapet medfører trolig reduksjon i antall redningsskøyter.	Fiskeri	Frp	Harald T Nesvik	Rammetilskudd til Redningsselskapet videreføres på samme nivå.
SS	07.02.2012	Om Regjeringen ønsker å legge HRSene under Politidirektoratet.	Justis	H	André Oktay Dahl	Viser til utredninger som pågår, ny organisasjonsplan.

S/I	Dato	Tema	Minister	Parti	Rep.	Utfall/svar/tema
SS	17.09.2012	Påpeker behovet for å utruste KV fartøyer med IR-kamera for SAR.	Forsvar	Frp	Jan Arild Ellingsen	IR-kamera installert på alle KV-fartøyer fra vinteren 2012
SS	03.10.2012	Ønsker prosjekt for å montere redningsheis på ambulanshelikopter i Tromsø.	Helse	Frp	Per Arne Olsen	Crew-konsept må utvides, økonomi kost-nytte
SS	12.10.2012	Etterlyser regler for motorferdsel for redningsmannskaper i utmark.	Miljøvern	Frp	Torgeir Trældal	Nye retningslinjer ble sendt ut 31.januar 2013.
SS	07.11.2012	Viser til hendelse med "MV Kamaro", om man vil ha avtaler med private helikopterselskap.	Justis	H	Elisabeth R Nørve	JD følger situasjonen nøye, 300.mill er innvilget for vedlikehold av Sea King.
SS	13.11.2012	Ønsker bedre sikkerhet i Finnmark etter hendelsen med "MV Kamaro".	Justis	H	Anne Karin Olli	JD følger situasjonen nøye, 300.mill er innvilget for vedlikehold av Sea King.
SS	10.02.2013	Hinder for redningsmannskaper til å bevege seg i verneområder.	Miljøvern	H	Ivar Kristiansen	Forvaltningsmyndigheten gir dispensasjon iht nye retningslinjer
SS	07.03.2013	Kjøring/bevegelse i verneområder for redningstjenesten, status.	Miljøvern	Frp	Torgeir Trældal	Nye retningslinjer ble sendt ut 31.januar 2013.
SS	13.03.2013	Om Regjeringens synspunkter på at frivillige bør slippe ekstra kostnader ved innføring av Nødnett.	Justis	Frp	Arne Sortevik	Kommer tilbake til dette ved fremleggning av stortingsmelding etter 22.juli kommisjonen (ikke avklart i 2014).
S	20.11.2013	Om utredninger av beredskapssenter på Alnabru.	Justis	A	Hadia Tajik	Utredninger pågår, flere momenter spiller inn om lokalisering.
I	01.04.2014	Om å involvere frivillige redningsorganisasjoner bedre.	Statsminister	V	Trine Skei Grande (H)	Ingen ny NOU, regjeringen vil få oversikt over ulike tiltak.
S	18.03.2015	Om Justisministeren vil vera med på å gjera kriseleinga betre ved å gå for ein nasjonal operasjonssentral som trer i kraft ved nasjonale kriser.	Justis	A	Hadia Tajik	Peker på Nærpolitireformen og ny robusthet ved nye distrikter. POD bygger opp et Situasjonssenter. Ønsker å få erfaringer før man evt tar skrittet videre med å bygge en operasjonssentral med nasjonale oppgaver.

S	spørretime	SS	skriftlig spørsmål	I	interpellasjon
SX	oppfølgingsspørsmål	*	svart av annen minister	(H)	hovedinnlegg