



Innst. S. nr. 178

(2004-2005)

Innstilling til Stortinget fra samferdselskomiteen

St.meld. nr. 14 (2004-2005)

Innstilling fra samferdselskomiteen om På den sikre siden - sjøsikkerhet og oljevernberedskap

Til Stortinget

1. SAMMENDRAG

Innledning

I stortingsmeldingen legger Regjeringen fram en miljørisikoanalyse, gjennomført i 2004, basert på faglige vurderinger knyttet til utviklingen av sjøtransporten. Det foretas en vurdering av de samlede behov, samt forslag til prioriteringer på området for å møte dagens og morgendagens utfordringer knyttet til skips-trafikken langs kysten.

Analysen viser at risikoen for miljøskade innenfor nærmere angitte geografiske områder vil øke i årene som kommer, dersom økt skipstrafikk ikke møtes med tiltak.

Regjeringen legger derfor i meldingen fram en oversikt over hvilke tiltak innenfor sjøsikkerhet og oljevernberedskap som bør følges opp i årene som kommer, for å møte den ventede økningen i risiko. Meldingen gir også en oversikt over det arbeid som allerede er iverksatt innenfor områdene sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Transport til sjøs er en miljøvennlig og sikker transportform. Selv om sjøtransport er sikker, vil konsekvensene av en eventuell ulykke kunne være alvorlige. Sjøsikkerhet og oljevernberedskap er derfor viktige elementer i Regjeringens samlede arbeid med å tilrettelegge for sjøtransport som en moderne, effektiv og miljøvennlig transportform.

Stortingsmeldingen fokuserer på de forebyggende sjøsikkerhetstiltak samt oljevernberedskapen, hvor hovedfokus er på Norge som kyststat. For å styrke det samlede arbeidet med forebyggende sjøsikkerhet og oljevernberedskap, overførte Regjeringen ansvaret for

den statlige oljevernberedskapen fra Miljøverndepartementet og Statens forurensningstilsyn (SFT) til Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket pr. 1. januar 2003. Dermed ble ansvaret for forvaltningen av marine ressurser, sjøtransport, sjøsikkerhet i farledene og ansvaret for statens oljevernberedskap samlet i ett departement. Overføringen av den statlige oljevernberedskapen til Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket betyr at det nå er én etat - Kystverket - som har ansvaret for situasjoner hvor et fartøy kan utgjøre fare for akutt forurensning. Tilsvarende vil Kystverket være den ansvarlige statlige etat i forhold der en skipsulykke medfører akutt forurensning.

Ved St.meld. nr. 25 (1993-1994) Om norsk oljevern (Oljevernmeldingen) ble Stortinget sist forelagt en melding med full gjennomgang av oljevernberedskapen. I de påfølgende år har det vært en økende oppmerksomhet nasjonalt og internasjonalt på spørsmål knyttet til sjøsikkerhet og oljevernberedskap. Ulykker som "Erika"-forliset i 1999 utenfor Frankrike, forliset av "Prestige" utenfor Spania i 2002 og "Rocknes"-forliset ved Bergen i 2004 er eksempler på hendelser som har medført debatt rundt utfordringer som sjøsikkerhetsarbeidet og oljevarnarbeidet står foran. Nasjonalt har diskusjonene om utvinning av petroleum i Barentshavet og oljetransport fra Russland i transitt langs kysten også medført økt fokus på miljøkonsekvensene av en eventuell oljeforurensning.

Risiko for akutte utslipp fra skipstrafikken langs kysten

På oppdrag fra Kystverket har Det Norske Veritas og Norconsult i 2004 analysert risikoen for akutte utslipp av olje og andre kjemikalier fra skip.

I meldingens kapittel 3 presenteres resultatene fra risikoanalysen som ligger til grunn for tiltakene som varsles i meldingen.

Dagens skipstrafikk gir størst miljørisiko på Vestlandet og i Oslofjorden. Imidlertid er det bare en liten

andel av ulykkene med skip som fører til akutt forurensning av betydning. Siden 1981 har det totalt blitt utført 16 statlige aksjoner mot akutt forurensning fra skip. I tillegg har staten yttet personell- og utstyrsmessig bistand til private og kommunale aksjoner. Utenlandske bulkskip med tung bunkersolje på vei til eller fra norsk havn, eller i transitt, har vært den dominerende kilden til utslipp som har utløst statlige oljevernaksjoner.

Skipstrafikken i norske farvann forventes å øke, og det antas at den største økningen kommer langs kysten av Troms og Finnmark. Årsaken til denne forventede økningen, er framtidige transittransporter av russisk olje fra Nordvest-Russland og gasstransporter fra LNG-anlegget på Melkøya ved Hammerfest. Dersom det ikke iverksettes nye forebyggende tiltak for sjøsikkerhet og oljevernberedskap, vil risikobildet for det meste av kysten langs Nord-Norge og på Vestlandet endres fram mot 2015. Det bør derfor iverksettes tiltak for å redusere miljørisikoen i Finnmark og Troms og på Vestlandet. Det må også tas hensyn til trafikken i Oslofjorden og transport av olje i Skagerrak.

Myndighetene har iverksatt tiltak, og planlegger iverksetting av ytterligere tiltak, for å møte økningen i oljetransporten fra Nordvest-Russland. Dette omfatter:

- Trafikksentral for Nord-Norge i Vardø, med driftsstart i 2007.
- Statlig slepebåtberedskap for Troms og Finnmark fra 2003.
- Statlig mellomdepot for oljevernsutstyr i Honningsvåg, Båtsfjord og på Skjervøy (totalt er det 10 mellomdepoter langs kysten ved utgangen av 2004, jf. figur 6.4 i meldingen).
- Påbudte seilingsleder i territorialfarvannet utenfor Finnmarkskysten, mellom Vardø og Nordkapp, for skipstrafikk med farlig og forurensende last fra 1. januar 2004.
- Bedret overvåkning ved hjelp av AIS-signaler fra 2004.
- Et tett samarbeid med russiske myndigheter om sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

I tillegg vurderer Kystverket påbudte seilingsleder for fartøy med farlig og/eller forurensende last utenfor territorialfarvannet, på strekningen mellom Vardø og Røst.

På grunn av liten skipstrafikk ved Svalbard, gir datagrunnlaget ikke samme statistiske sikkerhet for å beregne risiko for ulykker her som for norskekysten for øvrig. Til tross for at utslippsrisikoen er lav, vurderes miljørisikoen på Svalbard til å ligge mellom middels og høy. Årsaken til dette er at oljeutslipp i området vil ha svært alvorlige konsekvenser for det sårbare arktiske miljøet. Det er derfor viktig å vurdere sjøsikkerhet og beredskap i farvannene rundt Svalbard i et helhetlig perspektiv.

Miljørisikoen ved kjemikalietransport på skip i norske farvann er vurdert å være liten. I enkelte geografiske områder er imidlertid andelen skip med slike kjemikalier høyere. I slike områder bør eksisterende

risikoreduserende tiltak og beredskapstiltak vurderes nærmere.

Ulykker med skip som fører til akutt forurensning, er som regel knyttet til kollisjoner og grunnstøtinger. Utslipp kan imidlertid også forårsakes av værforhold, da ofte kombinert med teknisk svikt og maskinhavari. Menneskelig svikt er den dominerende årsaken til sjøulykker.

Akutt forurensning fra petroleumsvirksomhet, skipsvrak og annen kystbasert virksomhet - status og utviklingstrekk

I meldingens kapittel 4 omtales andre virksomheter enn skipstrafikken som også utgjør en risiko for akutt forurensning. Kapittelet omtaler akutt forurensning fra petroleumsvirksomheten, akutt forurensning fra skipsvrak og akutt forurensning fra annen kystbasert virksomhet.

Petroleumsvirksomheten på norsk kontinentalsokkel er underlagt et strengt regime for å sikre miljøet. Dette omhandler bl.a. regelverk som stiller krav om en beredskap tilpasset miljørisikoen. Statens forurensningstilsyn stiller særskilte beredskapskrav til petroleumindustrien og andre virksomheter som vil kunne representere en betydelig miljørisiko.

For å imøtekomme myndighetenes krav om risikoreduserende tiltak, har operatørselskapene bygd opp en omfattende beredskap mot akutt forurensning. Denne beredskapen danner grunnlaget for en betydelig privat beredskap.

Det er fra Regjeringens side lagt opp til økende petroleumsaktivitet i Barentshavet syd i årene som kommer. Kravene til beredskap for denne aktiviteten vil bli satt i henhold til regelverket som omtalt i kapittel 4 i meldingen, og sikre at beredskapen blir ivaretatt på en god måte også i dette området.

Miljøskadelige konsekvenser av potensielle utslipp av forurensende stoffer fra skipsvrak, vil variere betydelig, avhengig av tilstanden til vraket og forhold knyttet til lokalisering, så som nærhet til miljøsårbare områder, strømforhold osv.

Det er registrert ca. 2300 vrak over 100 brutto registertonn, som har gått ned etter 1914. Det er særlig skip som sank under andre verdenskrig som har blitt ansett å utgjøre en mulig miljørisiko, og vrakundersøkelsene som har blitt gjennomført, har i hovedsak konsentrert seg om vrak fra denne perioden.

Det er ikke anbefalt å gjennomføre tømmeoperasjoner eller andre tiltak overfor kjente vrak. Kystdirektoratet foretar imidlertid en løpende vurdering av alle vrak i norske farvann med hensyn til miljørisiko. Eventuelle tømmeoperasjoner vil ikke gi noen garanti mot mindre utslipp av olje.

Forebyggende tiltak mot skipsulykker

Regjeringen ser oljevernberedskap til sjøs i nær sammenheng med arbeidet for forebyggende sjøsikkerhet. Meldingens kapittel 5 gir en oversikt over status for og ansvarsfordeling når det gjelder forebyggende tiltak mot skipsulykker og hvilke sjøsikkerhetstiltak det er

nødvendig å vurdere eller iverksette for å møte den framtidige økningen i risiko.

De sentrale forebyggende sjøsikkerhetstiltakene er etablering og drift av maritim infrastruktur og tjenester, samt krav til og tilsyn med skipsstandard og mannskapers kvalifikasjon.

Flere departementer og etater har ansvar og oppgaver innen det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet: Fiskeri- og kystdepartementet med Kystverket, Nærings- og handelsdepartementet med Sjøfartsdirektoratet, Miljøverndepartementet med Statens kartverk Sjø (Sjøkartverket) og Statens forurensningstilsyn, Justisdepartementet med Hovedredningssentralene samt Forsvarsdepartementet gjennom Forsvaret.

Hovedfokus er lagt på de forebyggende sjøsikkerhetstiltakene som gjelder etablering og drift av maritim infrastruktur og tjenester. Det er etablert en omfattende maritim infrastruktur. Denne infrastrukturen består av både fysisk infrastruktur og tjenester.

Den fysiske infrastrukturen består av fyr, merker, skilting og fysisk utbedring av farleder for bedre framkommelighet og sikkerhet.

De maritime tjenester omfatter lostjenesten, utstedelse av farledsbevis, trafikkovervåking og trafikkontroll, elektroniske navigasjonshjelpemidler, sjøkart og meldings- og informasjonstjenester (is-, bølge-, strøm- og vindvarsling, navigasjonsvarsler, varsler for skip og last).

Kapittel 5 i meldingen viser at det allerede er iverksatt en rekke tiltak i norske farvann for å forebygge ulykker. Det kan vises til en gjennomgang i kapitlet av formål og tiltak under de ulike områdene. Risikoanalysen viser imidlertid at det for å møte framtidig økning i risiko, er behov for ytterligere tiltak og nærmere vurderinger.

I risikoanalysen framgår det at transporten av russisk olje representerer den største endringen i risikobildet for norskekysten når det gjelder akutt forurensning fra skipsfarten fram mot 2015. Ved den forventede trafikkutviklingen vil miljørisikoen være høy langs kysten av Finnmark/Troms og på Vestlandet. Økende eksport av olje fra Østersjøen gir også et vesentlig bidrag til miljørisikoen.

Regjeringen mener den økende trafikken først og fremst må møtes med forebyggende sjøsikkerhetstiltak som hindrer at den fører til økt sannsynlighet for ulykker.

Det norske sjøterritoriet ble utvidet fra 4 til 12 nautiske mil 1. januar 2004. Det utvidede sjøterritoriet har gitt norske myndigheter større muligheter til å møte aktuelle utfordringer innen sjøsikkerhet og miljøvern.

Det har ved ulike anledninger vært tatt til orde for en samling av det offentlige ansvaret for sikkerhet og beredskap til sjøs. Regjeringen har nedsatt en interdepartemental arbeidsgruppe under ledelse av Fiskeri- og kystdepartementet, som skal foreta en gjennomgang av ansvaret for forvaltningsoppgaver knyttet til sjøsikkerhet. Stortinget vil bli orientert om arbeidet på egnet måte.

Regjeringen vil vurdere å gi havne- og farvannsloven anvendelse for Svalbard. Regjeringen vil vurdere løsninger for etablering av AIS på øygruppen.

Beredskap og aksjon ved hendelser og ulykker til sjøs

Meldingens kapittel 6 gir en oversikt over oljevernberedskapen med fokus på den statlige beredskapen og det understrekes hvilke beredskapstiltak det er nødvendig å iverksette samt vurdere nærmere for å møte den framtidige økningen i risiko.

Hovedstrategien i norsk oljevern er å bekjempe akutt oljeforurensning med mekanisk utstyr tett ved kilden.

Formålet med den samlede oljevernberedskapen i forhold til hendelser og ulykker til sjøs er å hindre skade som følge av akutt forurensning, og dersom dette ikke er mulig, å begrense skadeomfanget på miljøet. Den statlige beredskapen mot akutt oljeforurensning er dimensjonert og lokalisert ut fra kunnskap om miljørisiko langs kysten. Med miljørisiko forstås kombinasjonen av sannsynlighet for forurensning og konsekvensene av forurensning.

I likhet med beredskap på andre samfunnsområder, er statens beredskap mot akutt oljeforurensning ikke dimensjonert ut fra "verst tenkelige tilfelle".

Den samlede beredskapen mot akutt forurensning består av privat, kommunal og statlig beredskap. Ansvar, roller og oppgavefordeling mellom disse aktørene er lovregulert. Den primære beredskaps- og aksjonsplikt er pålagt privat virksomhet.

Kommunal og statlig beredskap er i utgangspunktet en tilleggsbeskyttelse for de tilfeller der ansvarlig forurenser selv ikke er i stand til å bekjempe forurensningen. Kystdirektoratet er tillagt ansvar med å føre tilsyn med private og kommuners aksjoner mot akutt forurensning. Ved statlige aksjoner har private og kommuner bistandsplikt.

Den statlige beredskapen består av skadeforebyggende og skadebegrensende tiltak. I forhold til hendelser til sjøs vil man primært søke å hindre at olje eller andre stoffer lekker ut på sjøen. Dersom dette ikke lar seg gjøre, vil hovedmålet være i størst mulig grad å begrense miljøskaden.

Omfanget av konsekvensene på miljøet som følge av akutte utslipp av råolje eller oljeprodukter, er avhengig av flere forhold. Spesielt viktig er oljetype, mengde og spredning i forhold til forekomst av biologiske ressurser som er sårbare overfor olje. Omfanget påvirkes også av utslippskilden og mulighetene for å begrense ytterligere utslipp. Beredskapsressursene - både personell og materiell - er likeledes av stor betydning for i hvor stor grad skadene på miljøet kan begrenses.

Valg av beredskaps- og aksjonsstrategier er derfor avhengig av en rekke forhold som vil variere fra område til område og fra aksjon til aksjon.

For å sikre effektive tiltak ved uønskede hendelser er det avgjørende å ha et effektivt, kompetent og samspilt aksjonsapparat som raskt kan iverksette nødvendige tiltak for å hindre eller begrense skadeomfanget.

Beredskapen skal sikre størst mulig skadebegrensning, men intet beredskapsnivå kan gi full sikkerhet

mot miljøskader. Det kan ikke forventes at en i nær framtid kommer fram til en "universal" og effektiv oljeoppsamling og saneringsmetode etter en større og komplisert oljeforurensning. Den største begrensende faktor ligger imidlertid i værforholdene. Utviklings- og forbedringspotensialet ligger først og fremst i videreutvikling av anerkjent metodikk og materiell.

Fiskeri- og kystdepartementet har fastsatt prosedyrer for håndtering av kriser innen departementets ansvars- og fagområder, herunder situasjoner med akutt forurensning. Innvarsling til departementet skjer fra Kystdirektøren. Fiskeri- og kystdepartementets varslingsplan fastlegger prosedyre for rask varsling til Statsministerens kontor og andre berørte departementer og kommunikasjons håndtering.

I etterkant av "Rocknes"-ulykken 19. januar 2004 har Kystverket vurdert og iverksatt tiltak som skal redusere risikoen for at lignende ulykker skjer igjen og gjøre Kystverket bedre i stand til å håndtere disse.

Det skal være tilfredsstillende slepebåtberedskap i Nord-Norge. Regjeringen vil foreta en ny vurdering av slepebåtberedskapen i løpet av 2005 for å nærmere vurdere forhold relatert til etableringen av private ressurser knyttet til Snøhvit-feltet, terminalen på Melkøya og petroleumsaktiviteten i Barentshavet. Dette vil gi nødvendig grunnlag for å vurdere slepebåtberedskapen i Nord-Norge fra 2006.

Kystverkets planverk for bruk av nødhavner/standsettingsplasser skal videreutvikles og oppdateres i samsvar med risikobildet.

Forskning og utvikling

Forskning og utvikling er viktig for å sikre at tiltak som settes inn for å styrke sjøsikkerheten og oljevernberedskapen er effektive, anvendes på rett måte og er riktig dimensjonert i forhold til oppgavene. Det er en målsetting for Regjeringen å trygge ferdselen til sjøs, og den offentlige forskningsinnsatsen rettet mot forebyggende sjøsikkerhet tar utgangspunkt i denne målsettingen.

I meldingens kapittel 7 gis det en oversikt over status for arbeidet med forskning og utvikling innenfor områdene sjøsikkerhet og oljevernberedskap. I kapittelet gis det også en oversikt over behovene for forskning og utvikling i framtiden.

Norge ligger langt fremme når det gjelder å utvikle metoder og utstyr for sjøsikkerhet og oljevern til sjøs. Hovedformålet med FoU rettet mot oljevernberedskap er å forbedre og effektivisere skadebegrensningen av et akutt oljeutslipp.

Forskning og utvikling på dette området har i Norge vært preget av god koordinering og videreføring av oppnådde resultater som grunnlag for ny utvikling.

Når det gjelder sjøsikkerhet har Norge særlig markert seg gjennom utvikling av maritim IKT, som senere har blitt benyttet som grunnlag for etablering av internasjonale løsninger. Den ledende posisjonen innenfor oljevern har kommet som et resultat av perioder med målbevisst satsing på FoU, både hos myndighetene og private oljevernorganisasjoner.

Oljevernberedskap er kostbart, og utstyret er ofte spesialutviklet for spesielle områder og klimatiske forhold. Erfaring viser at det tar 5-10 år før ny teknologi og kunnskap er tatt i bruk og operasjonalisert i beredskapsorganisasjonene. Kontinuitet og forutsigbarhet i forskningsinnsatsen er derfor nøkkelfaktorer for å opprettholde Norges posisjon innenfor forskning og leverandørindustri for sjøsikkerhet og oljevern. Det samme gjelder i forhold til kunnskap om miljøeffekter og oljens egenskaper for utvikling av effektivt oljevern-utstyr og effektive hjelpeverktøy. Nye tiltak innen FoU er beskrevet i kapittel 7.4 i meldingen.

Norsk industri har fått en ledende rolle innen utvikling av overvåkingssystemer til bruk i maritime trafikkentraler (VTS).

Et annet aktuelt utviklingsområde for Kystverket er elektroniske varslingsystemer for bølger og strøm.

Det samarbeides med Russland om å utvikle et felles overvåknings-, meldings- og informasjonssystem for oljetransporter og slepeoperasjoner i Barentsområdet, Barents VTMS (Vessel Traffic Management and Information Services).

Satellittnavigasjon inngår som en viktig del av systemer for effektive og sikre transportløsninger. GPS er et globalt amerikansk satellittbasert navigasjonssystem. EU er i ferd med å utvikle et eget satellittbasert navigasjonssystem, Galileo. Regjeringen har også besluttet å delta i den videre utviklingen av Galileo, både gjennom EU og gjennom ESA. Dette vil sikre norsk deltagelse i den navigasjonspolitiske og den industrielle utviklingen som er knyttet til Galileo-prosjektet.

Forurensningsansvar og kostnadsdekning

Ulike deler av norsk lovgivning har som siktemål å sikre og beskytte havmiljøet fra de miljøproblemer skipsfarten kan medføre. Viktige deler av regelverket skal motvirke at forurensning overhodet vil kunne inn- tre. Meldingens kapittel 8 omtaler forurensningsansvar og kostnadsdeling.

Formålet med kapittelet er å vise gjeldende lovverk og hva som er under utvikling når det gjelder regler om ansvar for skade i forbindelse med sjøulykker. Bl.a. omtales nærmere forhold knyttet til forurensningsloven, sjøloven, og havne- og farvannsloven. Det arbeides for tiden med flere lovsaker med henblikk på en utbygging av de norske reglene om forurensningsansvaret ved sjøulykker.

Hvilke regler som skal anvendes i det enkelte tilfellet beror blant annet på hva slags type fartøy det er snakk om, for eksempel om det dreier seg om oljesøl fra tankskip, oljesøl fra bunkers på tørrbulkskip eller fartøy som fører farlig og/eller forurensende last.

Et sentralt tema er reglene om ansvarsbegrensning. Norge er bundet av internasjonale regler om at rederens ansvar kan begrenses. I praksis innebærer dette at det er satt tak for hvor stort beløp man kan kreve av rederen. Begrunnelsen for reglene om ansvarsbegrensning er at det økonomiske ansvar som følge av skipsulykker kan bli meget stort og at et ubegrenset ansvar i mange tilfeller ikke vil være mulig å forsikre eller forsikringspremien vil bli uakseptabelt høy. Ansvarsbegrens-

ningsreglene er også et viktig element for å sikre mest mulig internasjonal enhetlig regulering av ansvarsspørsmålet slik at ansvarsreglene ikke skal virke konkurransedreivende.

Det er store variasjoner mht. hvilket beløp som kan kreves tilbake fra reder. For eksempel er beløpene svært store når skaden skyldes oljesøl fra tankskip, mens beløpene er betydelig mindre når utgiftene skyldes for eksempel oljesøl fra bunkers på tørrbulkskip eller utgifter i forbindelse med fjerning av skipsvrak når dette ikke er en følge av oljesøl med tankskip.

Internasjonalt samarbeid

Norge har sterke interesser knyttet til hvordan havområdene og ressursene i havet forvaltes. Som skipsfartsnasjon og som kyststat med en lang kystlinje, rike fiskeforekomster og lang erfaring fra oljeutvinning, har Norge en pådriverrolle i å utvikle nytt internasjonalt regelverk til sjøs. Det er nødvendig med et fortsatt sterkt norsk engasjement i de internasjonale prosessene som berører havområdene.

Meldingens kapittel 9 gir en oversikt over internasjonalt samarbeid innenfor områdene sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Viktige fora for internasjonalt samarbeid er FNs sjøfartsorganisasjon IMO, EU og EMSA (opprettet av EU i 2002, frittstående og uavhengig organisasjon som skal arbeide med sjøsikkerhet og oljevernberedskap). EU har de senere år hatt økt fokus på sjøsikkerhet og oljeforurensning. De senere års ulykker har medført at EU ser på behovet for styrking av både den forebyggende sjøsikkerheten og oljevernberedskapen. Europaparlamentet og rådets beslutning nr. 2850/2000/EF fastsetter rammebestemmelser om samarbeid i tilfelle havforurensning mellom medlemslandene fram til 2006.

Viktig er også samarbeidet med Russland. På bakgrunn av økt oljetransport arbeides det nå for å utvikle et felles norsk/russisk meldings- og informasjonssystem for skipstrafikken og det norsk-russiske samarbeidet om oljevern forbedres og videreutvikles.

Kapittelet omtaler også avtaler Norge har med andre stater om varslings, beredskap og aksjon. Videre omtales erfaringer fra internasjonal bistand, eksempelvis "Prestige"-ulykken der Norge fikk anledning til å prøve det norske utstyret i en krevende operasjon over lang tid.

Det er et kontinuerlig behov for norsk innsats i internasjonalt samarbeid.

Økonomiske og administrative konsekvenser

I meldingen er det gitt en orientering om arbeidet innen forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning til sjø. Det er gitt en orientering om antatt framtidig trafikkutvikling og endring i miljørisiko som følge av denne.

Trafikken i norsk indre farvann vil også øke, men det forventes at denne trafikken vil øke i lavere tempo enn i perioden 1980-2000.

Regjeringen har identifisert behov for tiltak for å møte de framtidige endringene i risikobildet. Regjeringen har lagt vekt på å iverksette tiltak som kan bidra til å forebygge ulykker og hendelser, og derigjennom unngå miljøskader med potensielt store kostnader. Videre er det lagt vekt på tiltak som kan bidra til å forhindre omfanget av miljøskade dersom en ulykke likevel inntreffer.

I meldingens kapittel 10 omtales de økonomiske og administrative konsekvenser. For 2005 legges det til grunn at tiltak dekkes ved omprioritering/omdispensering innenfor Kystverkets ramme. Tiltakene som i stortingsmeldingen foreslås gjennomført skal kunne dekkes innenfor den til enhver tid gjeldende budsjett-ramme.

Gjennomføring av eventuelle ytterligere tiltak i årene framover vil måtte tilpasses budsjettsituasjonen.

2. KOMITEENS MERKNADER

2.1 Innledende merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans Gjeisar Kjæstad og lederen Petter Løvik, fra Fremskrittspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, vil peke på at et rent hav er av avgjørende betydning for Norge. Store deler av Norges befolkning lever og har sitt arbeid i tilknytning til det som produseres i havet og langs kysten.

Komiteen mener derfor at det er av avgjørende betydning at sjøsikkerhet og sikkerhet mot forurensning er høyt prioritert.

Komiteen vil peke på at den beste måten å hindre at forurensning og skader skjer, er å legge til rette for at ulykker ikke hender. Gjennom utvikling og bruk av moderne teknologi som Automatisk indentifikasjonssystem (AIS), videreutvikling av trafikkentralene og etablering av seilingsleder i fornuftig avstand fra land, kan en oppnå mye for å unngå ulykker. Dessverre har historien vist oss at det ikke er mulig å sikre seg 100 pst. mot ulykker.

Komiteen vil vise til at omstendighetene rundt forliset med "Prestige" utenfor Galicia i nordvest-Spania i november 2002, som fraktet ca. 80000 tonn råolje, viser at hvis det går galt, kan dette koste samfunnet store beløp i form av opprensning og tapte markedsandeler for næringslivet. I tillegg kommer selvsagt de lidelser og skader dette påfører dyreliv og planteliv. Med det norske klima, og de til dels ekstreme værforhold som forekommer på høsten og i vintertiden, har Norge en spesiell utfordring når noe går galt. Nedbrytningstiden ved forurensning er lengre i det kalde klimaet her nord, enn for land med varmere klima. I disse kalde områdene har Norge et rikt fugle- og dyreliv som

er særdeles sårbart. Norge har derfor et spesielt ansvar for å sørge for at ulykker ikke skjer. Men det er like viktig at når ulykker skjer, må det settes inn store ressurser for å unngå at konsekvensene blir store.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, er fornøyd med at Regjeringen nå legger fram St.meld. nr. 14 (2004-2005) På den sikre siden - sjøsikkerhet og oljevernberedskap. Flertallet vil peke på at meldingen gir en god beskrivelse av dagens situasjon og framtidens utfordringer. Selv om meldingen gir en god oversikt over blant annet hvilken slepebåtkapasitet som finnes, viser havariet av "Fjord Champion" utenfor Sørlandskysten i mars 2005 at mye fremdeles kan forbedres.

Komiteens medlemmer fra Sosialistiske Venstreparti vil understreke sårbarheten og rikdommen som finnes i norske havområder som trafikkeres av oljetankere. Barentshavet/Lofoten er et av verdens største og viktigste marine matfat, og et av verdens mest produktive havområder. I Barentshavet forvalter Norge i samarbeid med Russland, ekstremt store og viktige bestander av blant annet torsk og lodde.

Disse medlemmer vil understreke at Barentshavet har i tillegg ekstraordinære verdier når det gjelder biologisk mangfold, verdier som ikke kan måles i kroner og øre. Barentshavet er leveområdet til mange sjøfugler. Ikke noen havområder i verden har en større tetthet av sjøfugl enn Barentshavet. I Barentshavet finnes også verdens største forekomster av dypvannskoraller, men foreløpig er bare en liten del av havområdet undersøkt. I tillegg utgjør Barentshavet unike leveområder for sel, hval, hvalrosser og isbjørn. Disse medlemmer vil peke på at disse verdiene er sårbare for oljeforurensning.

Om beredskap

Komiteen mener at samfunnet må betale en "forsikringspremie" i form av høy beredskap for å unngå at konsekvensene ved en ulykke får utvikle seg. En slik beredskap må ta opp i seg forebyggende tiltak slik at ulykker kan unngås. Beredskapen må ta høyde for at når en båt får motorhavari, så skal dette ikke få utvikle seg til noe mer, derfor er riktig slepebåtkapasitet med forsvarlig responstid viktig.

Komiteen vil peke på at i en tid med høy aktivitet i Skagerrak, og en kraftig økning av oljetransport fra Russland langs kysten, er det spesielt viktig at fokus settes på faren for ulykker med påfølgende risiko for forurensning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at beredskap må ta høyde for at hvis det verst tenkelige skulle skje, så skal det være rett mengde lenser som skal kunne være ved en havarist til rett tid, og videre med et godt skolert og trent mannskap.

Om organisering

Komiteen viser til at Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket 1. januar 2003 fikk ansvaret for den statlige oljevernberedskapen. Dette skulle sikre at det samlede og overordnede ansvaret for forvaltningen av de marine ressurser, sjøtransport, forebyggende sjøsikkerhet og oljevernberedskap ble lagt til ett departement og dermed tydeliggjort.

Komiteen mener at Kystverket, som overordnet ansvarlig etat i forhold til skipsulykker, må sikres det nødvendige utstyr og kompetanse for å kunne håndheve sitt ansvar.

Komiteen understreker Kystverkets ansvar for å sørge for at etaten er best mulig organisert i tråd med dette ansvaret. Det betyr at etaten løpende må foreta en egen evaluering om hvorvidt den omorganiseringen som er foretatt, blant annet når det gjelder dagens ordning med internfakturering og egne resultatenheter, med sikte på at virksomheten fungerer tilfredsstillende i forhold til oppgaven.

Kystverkets overordnede ansvar ved ulykker vil etter komiteens mening kreve en tydelighet og tilstedeværelse som forutsetter at det er etaten som har det operative ansvaret. Kystverket har ansvaret for å rekvirere tilleggskapasitet, bl.a. fra Forsvaret og private operatører, ved ulykker som krever større innsats enn den kapasitet Kystverket har alene.

Komiteen understreker viktigheten av å sikre en kontinuerlig fornying/oppgradering av Kystverkets utstyr og Kystverket rederi.

Komiteen mener det bør investeres i forskning, infrastruktur, arbeidsplasser og miljøvernberedskap i nordområdene. Dette vil være investeringer av nasjonal interesse. Komiteen ber Regjeringen vurdere et eventuelt initiativ for å kunne utforme et felles regelverk for aktivitetene i Barentsområdet gjennom en egen multilateral Barentsavtale.

2.2 Risiko for akutte utslipp fra skipstrafikken langs kysten

Komiteen viser til at trafikken langs norskekysten med olje fra Nordvest-Russland til Europa er sterkt økende, både når det gjelder antall skip og tonnasje. Denne økningen forventes å fortsette minst like kraftig i årene framover. Oljetransporten fra Murmansk til USA vil også stige kraftig i årene framover. Hvor kraftig denne økningen vil bli, vil være avhengig av om det blir etablert en rørledning fra Sibir til Murmansk.

Komiteen viser til at selv med de tekniske løsningsene som i dag finnes, gjennom blant annet AIS, elektroniske navigasjonshjelpemidler, trafikkovervåking og en ny trafikkentral, vil den kraftige økningen i skipstrafikken øke risikoen for skipsulykker.

Komiteen viser til at det i meldingen er skissert hvilken miljørisiko det er langs kysten. Risikoen er inndelt i lav, midels og høy. I miljørisikoen er også sannsynligheten for, og omfanget av, et akutt utslipp vurdert.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil vise til at uansett miljørisikoanalyser, vil en ulykke være vanskelig å forutse, noe som igjen betyr at det vil være særdeles viktig med en beredskap hvor raske tiltak kan igangsettes for å avgrense utviklingen av en ulykke. En avgrensning vil være helt avhengig av tilgjengelig slepebåtkapasitet, responstid, kvalitet på lenser og utstyr, kvalitet på mannskap osv. Disse medlemmer viser for øvrig til merknadene under de øvrige punktene.

2.3 Akutt forurensning fra petroleumsvirksomhet, skipsvrak og annen kystbasert virksomhet - status og utviklingstrekk

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, legger til grunn at områdene overvåkes, og at Regjeringen fortløpende vurderer om skipene bør tømmes for olje, eller om eventuelle andre tiltak bør igangsettes.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at flere skipsvrak langs kysten utgjør en stor miljørisiko. Selv om det er innkjøpt statlig oljevernustyr til benyttelse i Narvik og Florø, ligger skipsvrakene svært nært land. Plutselige utslipp fra disse båtene kan derfor føre til store forurensningskader før slikt utstyr kan tas i bruk.

Disse medlemmer legger til grunn at områdene overvåkes, og at Regjeringen fortløpende vurderer behovet for at skipene tømmes for olje, og at tømming eller andre tiltak igangsettes før forurensning skjer.

2.4 Forebyggende tiltak mot skipsulykker

Komiteen mener at den beste form for å sikre seg mot skipsulykker og den forurensning som følger med det, er å arbeide med forebyggende tiltak. Når flere departementer og etater har ansvaret og oppgaver innen det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet, vil det kunne føre til koordineringsutfordringer. Komiteen mener at arbeidet med å løse slike utfordringer må gis høy prioritet.

Komiteen vil vise til at oversikten over og kontrollen med skipstrafikken er bedret etter etableringen av automatisk identifisering av skip (AIS) langs hele kysten. Komiteen mener Regjeringens initiativ til samarbeid med Russland og Østersjølandene om AIS-overvåking, i likhet med samarbeidet med Russland om sjøsikkerheten og oljevernberedskap generelt, er viktig i det ulykkesforebyggende arbeidet. Komiteen vil videre vise til den økende skipstrafikken og dermed den økende risikoen i nordområdene, og viser i den sammenheng til arbeidet med å etablere trafikksentralen for Nord-Norge i Vardø.

Komiteen vil understreke viktigheten av et godt fungerende samarbeid om sjøsikkerheten med Forsvaret. Komiteen vil peke på Forsvarets viktige innsats på området og framheve at Forsvarets bidrag til over-

våking er en viktig forutsetning for tilfredsstillende suverenitetshevdelse.

Komiteen er kjent med at IMO har vedtatt at tankskip med enkeltskrog skal fases ut gradvis, etter byggeår, fram til 2010.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at i tillegg til konvensjonelle tiltak, bør staten også satse på overvåking fra luften med alternative og supplerende løsninger. I den forbindelse ber flertallet Regjeringen vurdere bruk av Forsvarets fly, satellittovervåking og bruk av små fly.

Flertallet ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget om saken på en egnet måte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til kapittel 5 i meldingen hvor de forskjellige forebyggende tiltak mot skipsulykker og forurensninger blir gjennomgått. Disse medlemmer mener at det er her behov for nytenkning, og utredning for mulighetene for effektiv overvåking bør utredes.

Disse medlemmer ser tydelig det klare behovet for en mye tettere overvåking av våre store havområder.

Disse medlemmer understreker at Norge til hvert tidspunkt må være oppdatert på havets helsetilstand, inkludert livet i havet. Denne type informasjon er av en slik art at de berører flere av våre departementer.

Disse medlemmer har den oppfatning at det store behovet for oppgradering av overvåkingen bunner i faktorer som:

- Havområdene rundt Norge representerer et av verdens viktigste forråd av sjømat - framtidens spiskammer.
- Norge som nasjon har et nasjonalt og internasjonalt ansvar for en sikker forvaltning av disse havområdene.
- Med den eksponering disse områder har fått de senere år, synes dagens innsats ikke å være tilfredsstillende. En øket aktivitet i havområdene tilsier at statistisk vurdert, vil det som aldri skulle skje - det skjer som regel - spørsmål om tid.
- En god overvåking er en god investering på sikt.

Disse medlemmer mener at i tillegg til de konvensjonelle tiltak, bør staten også satse på overvåking fra luften med alternative og supplerende løsninger som:

- Forsvarets overvåkingsfly (Orion) koordinert med Forsvarets behov for militær overvåking og andre forsvarsaktiviteter. Mest egnet for de største havområdene i nord med lang flytid.
- Satellittovervåking - eventuelt i samarbeid med andre land. Systemet har begrensninger i dårlig vær og bør overlappes med flyovervåking.

- Bruk av små fly som f.eks. etter mønster fra australsk kystvakt hvor de benytter et spesialprodusert Dash-8-fly med optimalt utstyr for kystovervåking. Også redningsutstyr bør være en del av utrustningen. Hvis valget faller på et spesialutrustet Dash-8-fly, vil de norske kortbaneplasser være skreddersydd for denne flytype og overvåkingen desto mer effektiv. Svenske myndigheter har allerede besluttet å ta i bruk tilnærmet den australske løsning (3 fly) for å dekke egen kyst, Østersjøen samt nordområdene i regi av EU.

Disse medlemmer ber om at det blir nedsatt en interdepartemental gruppe som får til oppgave å se på mulighetene for å samordne de forskjellige interesser, og kartlegge hvilket nivå det samlet er for flyovervåking, samt finansiering av tiltakene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at flere departement er involvert i overvåkingen av kysten basert på sine ansvarsområder. I USA har US Coastguard et langt større ansvar enn den norske kystvakten, og vil derfor kunne operere på en langt bedre måte. Disse medlemmer ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget i statsbudsjettet 2006 med en vurdering av å innføre en ordning tilnærmet lik den amerikanske.

Farleder

Komiteen vil understreke betydningen av å hindre grunnstøtinger og bedre framkommeligheten i farledene. Komiteen vil i den sammenheng vise til Kystverkets arbeid med utbedring av farledene.

Seilingsleder

Komiteen har merket seg at Regjeringen vil etablere seilingsleder utenfor territorialfarvannet på strekningen Vardø-Røst og langs kysten av Vestlandet. Dette må gjøres gjeldende også for Skagerrak. Komiteen er kjent med at Regjeringen har høy prioritet med dette arbeidet slik at søknad kan sendes IMO så fort som mulig.

Komiteen viser til at i St.meld. nr. 21 (2004-2005) uttrykker Regjeringen at

"Regjeringen vil vurdere nærmere om det fra norsk side skal søkes IMO om PSSA-status for de deler av de norske havområdene utenfor Lofoten og avgrensede deler av Barentshavet som anses som miljøfølsomme."

Komiteen er enig i dette.

Komiteens forutsetning er at oljevernberedskapen og sjøsikkerheten skal ivaretas ved økt slepebåtkapasitet, overvåking, bedring av responstiden, vurdering av nye seilingsleder og merking og kontroll av disse.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke betydningen av at området Lofoten-Barentshavet får status som Particular Sensitive Sea Area (PSSA) i IMO. En slik status gir Norge størst handlefrihet til å innføre seilingsleder på 30-50 nautiske mil fra kysten, trafikkseparasjon,

varslingsplikt og muligheter til å stille ekstra kvalitetskrav til skip som trafikkerer området.

Disse medlemmer vil understreke at alle andre seilingsruter for oljefrakt fra Russland som leder vestover, går i dag igjennom områder som har PSSA-status. Det er en lite heldig stilling for Lofoten-Barentshavet om dette verdifulle og sårbare området skal være den eneste seilingsruten uten en slik status. Disse medlemmer forutsetter at norske myndigheter fortsetter arbeidet med å gi området Lofoten-Barentshavet PSSA-status i IMO.

Svalbard

Komiteen viser til den kraftige økningen av skipstrafikken i farvannene rundt Svalbard, og spesielt gjelder dette cruisetrafikken. I området er det til dels mangelfull sjøkartlegging og sparsomt med navigasjonshjelpemidler. Svalbard har også spesielle utfordringer når det gjelder både is-, vind-, lys- og klimaforhold. Samlet gir dette en høy risiko for ulykker i et sårbart område. De klimatiske forholdene øker risikoen for at en ulykke kan få langt større konsekvenser enn i andre områder.

Komiteen viser til at det på grunn av liten skipstrafikk ved Svalbard, gir datagrunnlaget ikke samme statistiske sikkerhet for å beregne risiko for ulykker her som for norskekysten for øvrig. Til tross for at utslippsrisikoen er lav, vurderes miljørisikoen på Svalbard til å ligge mellom middels og høy. Årsaken til dette er at oljeutslipp i området vil ha svært alvorlige konsekvenser for det sårbare arktiske miljøet. Det er derfor viktig å vurdere sjøsikkerhet og beredskap i farvannene rundt Svalbard i et helhetlig perspektiv.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen vurderer om havne- og farvannsloven og losloven helt eller delvis skal gis anvendelse for Svalbard. Flertallet ser positivt på at det nå gjøres en slik vurdering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti ber Regjeringen gi havne- og farvannsloven anvendelse for Svalbard.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener at det forebyggende sjøsikkerhetsarbeid må prioriteres høyere. Et konkret tiltak er å gjøre MARPOL 73/78 gjeldende for Svalbard. Dette vil kreve etablering av mottaksanlegg for bl.a. spillolje, søppel og farlig avfall, samt gjennomføring av havnestatskontrollforpliktelser.

Loran-C

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at Loran-C ikke videreføres som et "back-up"-system i et framtidig satellitnavigasjonssystem og viser til tidligere behandling av saken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser videre til at selv om Loran-C er lite brukt som navigasjonsutstyr, kan dette bli et "back-up"-system i et framtidig europeisk satellitnavigasjonssystem. Disse medlemmer mener derfor at det er viktig at kompetansen på de norske Loran-C-stasjonene opprettholdes til dette er avklart.

2.5 Beredskap og aksjon ved hendelser og ulykker til sjøs

Komiteen vil understreke viktigheten av beredskapsøvelser. Kystverket gjennomfører rundt 30 øvelser kysten rundt i løpet av 2005, herunder interkommunale lederøvelser og samordningsøvelser med nasjonale og internasjonale avtalepartnere. I tillegg deltar Kystverket i rundt 10 øvelser årlig initiert av andre, bl.a. Barents Rescue i september 2005, som DSB har det koordinerende ansvaret for. For å sikre en best mulig beredskapssikkerhet til sjøs må øvelsene komme i tillegg til at virkelige hendelser og aksjoner evalueres.

Komiteen viser til at når en ulykke først skjer, er det av avgjørende betydning at beredskapen, utstyret og opplæringen av mannskapet er forsvarlig for å kunne håndtere ulike situasjoner.

Komiteen mener at dagens oljevernberedskap ikke er tilstrekkelig for å møte morgendagens utfordringer.

Slepebåtkapasitet og responstid

Komiteen viser til at når en båt først har kommet i havsnød, med påfølgende risiko for havari, er det særdeles viktig at det er en beredskap som er i stand til å hindre et slikt havari. Ledig slepebåtkapasitet vil i slike tilfeller kunne være av avgjørende betydning.

Komiteen vil peke på noen viktige forutsetninger for at en redningsoperasjon skulle kunne forhindre et havari med påfølgende risiko for liv og forurensning. Under en slik hendelse er det av avgjørende betydning at det er tilgjengelig slepebåtkapasitet, og at responstid er akseptabel.

Komiteen mener at det er en viktig forutsetning for en troverdig og offensiv sjøsikkerhet og oljevernberedskap blant annet ligger i en best mulig utnyttelse av de tilgjengelige slepebåt- og beredskapsressurser. En slik beredskap vil måtte forutsette at den framtidige beredskapen må være en kombinasjon av en offentlig beredskap og en privat. Utviklingen av oljetransporten fra Russland langs norskekysten understreker dette.

Komiteen vil spesielt understreke at beredskapen i Sør-Norge må styrkes. Komiteen ber derfor Regjeringen snarest mulig innføre seilingsleder langs Sørlandskysten. Oljetransporten i Skagerrak øker betydelig samtidig som "Fjord Champion"-havariet viste manglende tilgjengelig slepebåtkapasitet. Kystverket må derfor sikres nødvendig økonomi for å opprettholde en forsvarlig kapasitet de har hatt i området til nå.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at det vil være urealistisk at staten alene skal ha det økonomiske ansvaret for beredskapen. Kostnadene for et slikt ansvar ville fort beløpe seg til flere hundre mill. kroner per år.

Flertallet viser til at komiteen er orientert om at Kystverket har iverksatt et omfattende arbeid for å kartlegge tilgjengelig slepekraft langs hele norskekysten. Denne kartleggingen skal danne grunnlaget for forslag til løsninger for den framtidige statlige beredskapen sett i sammenheng med den totale beredskap som ulike aktører, også private, har etablert langs kysten.

Flertallet mener det må etableres en dialog med de private slepebåtselskapene med sikte på å tydeliggjøre ansvaret og klargjøre rollen til disse selskapene i den totale beredskapen.

Flertallet mener at målet må være en god og offensiv beredskap i tråd med de krav det er naturlig å stille i forhold til den oljetransportøkningen som vil finne sted langs kysten de nærmeste årene.

Flertallet viser til at de enkelte oljeselskapene har utviklet egne beredskapsorganisasjoner og kompetanse som vil kunne spille en viktig rolle i den totale beredskapen. Det må forutsettes at denne ressursen trekkes inn i arbeidet med en økt oljevernberedskap.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peke på at ulykken med "Fjord Champion" viste at selv i et område med stor slepebåtkapasitet, var det ikke mulig raskt å skaffe slepebåt. Dette viser etter disse medlemmers syn behovet for at det må inngås bindende avtaler med private aktører langs hele kysten om at tilstrekkelig slepebåtkapasitet skal stilles til rådighet ved behov. Selv om slepebåtkapasiteten er sikret gjennom avtaler, er responstiden av avgjørende betydning. Et krav til responstid vil kunne variere, blant annet ut fra hvor langt fra kysten seilingsleden er. Disse medlemmer mener at normal responstid bør være 6 timer, men basert på seilingsleden opp til 12 timer.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest sikre en slepebåtkapasitet langs hele norskekysten med en normal responstid på 6 timer, og maksimalt 12 timer basert på seilingsleden langs kysten."

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke at slepebåter som medregnes for å sikre en responstid på 6-12 timer må ha nok slepekraft til å håndtere store tankere.

Disse medlemmer vil understreke at for å muliggjøre en slik responstid vil det være behov for kjøp av slepebåtkapasitet flere steder i landet. Disse medlemmer mener det er behov for fem statlige slepebåter på strekningen Røst-Vardø og en statlig slepebåt for Sørlandet.

Nødlossepakker for bunkersolje

Komiteen viser til at utviklingen går i retning av stadig større fartøyer, og derved større bunkersbeholdning. Komiteen er derfor fornøyd med at Regjeringen legger opp til å etablere nødlossepakker for bunkersolje langs kysten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener at responstiden bør være maksimalt 12 timer, og ber Regjeringen legge det til grunn i sitt videre arbeid.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener det er meget uheldig at utstyr for nødlossing av bunkersolje ikke er tilgjengelig i dag langs norskekysten. Kystverket anslår behov for 9 nødlossepakker for bunkers, geografisk spredd langs kysten, med responstid på 24-30 timer. En så lang responstid er uakseptabel. Nødvendig utstyr må være på plass innen 6-12 timer og antallet nødlossepakker må bestemmes av dette.

Disse medlemmer viser til svar på komiteens spørsmål nr. 33 hvor Fiskeri- og kystdepartementet v/ statsråden sier at:

"nødlossing av bunkersolje må antas å skje oftere enn nødlossing av lastoljer, og at sannsynligheten for situasjoner med behov for nødlossing av bunkers er rimelig jevnt fordelt langs hele kysten."

Disse medlemmer understreker at det også må plasseres slikt utstyr på Svalbard, som har stor og økende trafikk av større cruiseskip, i tillegg til stor fiskeriaktivitet og trafikken til og fra Svea.

Nødlossutstyr for lasteolje

Komiteen viser til at det er etablert depot av nødlossutstyr for lasteolje ved Stavanger, Ålesund, Bodø og Hammerfest.

Komiteen mener det i tillegg bør etableres et slikt depot også på Sør-Østlandet, og ber Regjeringen legge til rette for det.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til opptrappingsplanen som er gjort rede for i meldingen og støtter de vurderinger som er gjort i denne sammenheng.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener det må settes krav til responstid for nødlossutstyr for krisetømming av tankskip (lasteolje) og at denne må være 12-24 timer langs hele kysten.

Kompetanse og opplæring i oljevern

Komiteen mener en sterk satsing på kompetanse og opplæring i oljevern vil være av avgjørende betydning for å nå målet om bedre sjøsikkerhet og økt oljevernberedskap.

Komiteen mener at en viktig forutsetning for beredskapen er at vi besitter den beste kompetanse innen oljevern. I dag er det en økende aktivitet som finner sted i et samarbeid mellom NordNorsk Beredskapssenter AS og Norges brannskole. Komiteen ser det som naturlig at Norges brannskole etablerer et tett samarbeid med relevante fagmiljøer, blant annet NordNorsk Beredskapssenter AS, med sikte på å oppnå en best mulig opplæring. Oljebransjen har allerede gått inn med egne midler i NordNorsk Beredskapssenter AS.

Komiteen mener at Norges brannskole vil være den sentrale aktøren i forbindelse med opplæring innen strandsoneberedskap.

Depoter

Komiteen viser til at mye av utstyret ved de statlige depotene er gammelt og bør oppgraderes. Meldingen varsler at en oppgradering av hoveddepotene vil starte i 2005, og at en vil løpende vurdere å styrke depotene i takt med økende trafikk og økt miljørisiko.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at med sikte på en oljevernberedskap for framtiden, vil det være nødvendig med en oppgradering av de ulike depotene langs kysten. I den sammenhengen vil flertallet spesielt peke på situasjonen rundt skipstrafikken til både Mongstad og Sture. Flertallet mener at det var gode grunner til at det ble etablert et hoveddepot i Florø. Situasjonen i dag tilsier at det i tillegg kan være grunnlag for å gjenopprette Fedje som et eget hoveddepot. Flertallet ber Regjeringen legge fram en egen sak om dette.

Flertallet mener det bør utarbeides en konkret plan om oppgradering og styrking av hoved- og mellomdepotene. Flertallet ber om at Stortinget blir orientert om dette arbeidet på en god måte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener at det er et åpenbart behov for både styrking og oppgradering av mellomdepot og hoveddepot, og viser til at Statens forurensningstilsyn i 2001 anslo at nødvendige strakstiltak ville koste rundt 100 mill. kroner. Disse medlemmer vil peke på at med dagens utskiftningstakt vil det ta 60 år før utstyret i depotene er oppgradert.

Disse medlemmer ber på denne bakgrunn Regjeringen legge fram en konkret plan om oppgradering og styrking av hoved- og mellomdepotene, senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2006. Disse medlemmer legger til grunn at en oppgradering og styrking av depotene skjer raskt, og at de strakstiltak som fremdeles ikke er gjennomført, gjennomføres umiddelbart.

Disse medlemmer viser til at Fedje ligger sentralt plassert i forhold til skipstrafikken både til Mongstad og Sture. Mongstad har alene ca. 2500 anløp av store tankskip hvert år; over 50 av disse anløpene er skip på over 300000 dwt. På tvers av denne trafikken

går lokaltrafikk og ordinær kysttrafikk. Selv driftsstans på noen av disse største skipene, etter at de har lastet og forlatt Mongstad-området, kan medføre betydelig risiko for uønskede hendelser. Hoveddepotet som lå på Fedje er nå redusert til et mellomdepot. For lettere å kunne dekke utsatte havområder er hoveddepotet nå flyttet til Florø. Etter disse medlemmers syn var det gode grunner til å etablere et hoveddepot i Florø, men det er likevel grunnlag for et eget hoveddepot ved Fedje med samme beredskapsnivå som tidligere, og ber Regjeringen legge til rette for at det skjer.

Nødhavner

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener det er viktig å sikre nødhavner langs kysten. Disse medlemmer stiller seg spørrende til at et så stort antall av nødhavnene er lokalisert så tett på oppdrettsanlegg og naturlokaliteter med verneverdi. Disse medlemmer mener Regjeringen må sørge for å kvalitetssikre lokaliseringen av nødhavnene, og sørge for at lokale myndigheter og andre berørte parter er involvert i dette arbeidet.

Strandsoneberedskap

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at strandsoneberedskapen må styrkes og moderniseres, og at verneutstyret for mannskapene er oppgradert og supplert med pustevern, hansker og vernebekledning av hensyn til helse- og arbeidsmiljøet.

Disse medlemmer peker på at oljeutslipp i sjøen kan få enorme konsekvenser. "Exxon Valdez", "Erika" og "Prestige" er triste eksempler på hvor galt det kan gå. Disse medlemmer viser til at over 70 pst. av oljen som ble fjernet etter "Prestige", ble tatt opp av frivillige og fiskere, ikke av den profesjonelle beredskapsstyrken. Erfaringsmessig vil under 20 pst. av oljen bli fjernet ved kilden.

Disse medlemmer viser til at i Norge er fokuset plassert på utstyr til sjøs og profesjonelle mannskaper, mens kapasiteten til å gjennomføre effektiv strandsanering er lavere. Oljedriftsberegninger fra Barentshavet viser at over 1000 km strandlinje kan bli rammet av ett enkelt utslipp.

Disse medlemmer viser til svar på komiteens spørsmål nr. 39 hvor Fiskeri- og kystdepartementet v/ statsråden sier at:

"fra miljøforvaltningens side har det derfor ikke vært aktuelt å sette i gang tiltak for å vaske eller behandle sjøfugl i oljevernaksjoner. Som følge av dette er det ikke lagret utstyr for håndtering av sjøfugl i statens beredskap for oljevern."

Disse medlemmer mener samfunnet har et betydelig ansvar for å redde sjøfugl utsatt for oljesøl, og viser til at det sivile samfunn bidrar tungt med frivillige krefter til dette. Som et minimum bør miljøforvaltningen ha i beredskap og bidra med utstyr for å gjøre denne jobben lettere og helsemessig tryggere for frivillige mannskaper.

Ballastvann

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at ukontrollert utpumping av ballastvann kan medføre import av fremmede arter som kan skape store problemer for økologien i havet. Disse medlemmer mener det derfor må opprettes spesielle områder for ballastvannskifting langt fra kysten og at det må etableres en plan for håndtering av trusselen fra spredning av fremmede organismer fra skips ballastvann.

Disse medlemmer ber videre Regjeringen å legge opp til at Norge kan ratifisere IMO-konvensjonen om ballastvann innen utgangen av 2005.

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Stortinget ber Regjeringen snarest sikre en slepebåtkapasitet langs hele norskekysten med en normal responstid på 6 timer, og maksimalt 12 timer basert på seilingsleden langs kysten.

4. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til meldingen og foreslår at Stortinget gjør slikt

vedtak:

St.meld. nr. 14 (2004-2005) - På den sikre siden - sjøsikkerhet og oljevernberedskap - vedlegges protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 10. mai 2005

Petter Løvik
leder

Kenneth Svendsen
ordfører

Vedlegg 1

Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 14. februar 2005

St.meld. nr. 14 (2004 - 2005) På den sikre siden - sjø-sikkerhet og oljevernberedskap

Det vises til brev fra Samferdselskomiteen i Stortinget, mottatt i Fiskeri- og kystdepartementet 10. februar 2005.

I brevet stiller komiteen 6 spørsmål i tilknytning til St.meld. nr. 14 (2004-2005) På den sikre siden - sjø-sikkerhet og oljevernberedskap.

Vedlagt (./.) følger Fiskeri- og kystdepartementets svar på spørsmål nr. 1 og spørsmål nr. 2. Svar på de øvrige spørsmålene i brevet vil bli sendt Samferdselskomiteen i Stortinget om kort tid.

Svar på spørsmål nr. 1: Slepebåtsituasjonen

i) Er St. meld. nr. 14 (2004-2005) å forstå som Regjeringens forslag til en langsiktig modell for oljevernberedskapen og slepebåtkapasiteten i nordområdene?

I St.meld. nr. 14 er det gitt en samlet fremstilling av bakgrunnen for og dimensjoneringen av den statlige slepebåtberedskapen for Nord-Norge. I utgangspunktet ivaretas beredskapen gjennom tilstedeværelse av privat slepebåtkapasitet. I Sør-Norge er derfor dette ivaretatt av det kommersielle markedet. I Nord-Norge er tilsvarende kapasitet pr. i dag ikke tilgjengelig. Fiskeri- og kystdepartementet har derfor etablert en statlig slepebåtberedskap i nordområdene. Dette gjøres i samarbeid med Forsvarsdepartementet.

Det er imidlertid prosesser knyttet til kommersielle aktiviteter i Nord-Norge som vil kunne medføre at private slepebåter med nødvendig kapasitet etableres i Nord-Norge. Den statlige slepebåtberedskapen må derfor vurderes fortløpende i forhold til utviklingen i privat sektor. Prosjekter som kan ha betydning for denne vurderingen er omtalt i St. meld. nr. 14, og som eksempler kan nevnes etableringen av anlegget på Melkøya utenfor Hammerfest og en mulig omlastingsfunksjon av olje i Bøkfjorden i nærheten av Kirkenes.

ii) Og i så fall, hvordan sammenfaller det med at "Regjeringen vil foreta en ny vurdering av slepebåtkapasiteten i løpet av 2005" og dette gir grunnlag for å "vurdere slepebåtberedskapen i Nord-Norge fra 2006"?

I og med at tilstedeværelsen av det private slepebåtmarkedet er avhengig av utviklingen av ulike prosjekter, må den totale beredskapen knyttet til slepekapasiteten vurderes i forhold til hvordan de ulike prosjektene etableres og innføres. Et konkret prosjekt er etableringen av Melkøya som er knyttet opp mot utbyggingen av Snøhvit-feltet. I forbindelse med etableringen av anlegget på Melkøya vil det bli leid inn tre slepefartøy. Det vil i løpet av 2005 bli avklart når virksomheten på Melkøya og Snøhvit starter opp. Etter planen vil dette skje i løpet av 2006. Datoen for en slik oppstart vil der-

for kunne få betydning for dimensjoneringen av den statlige slepebåtkapasiteten i 2006.

" iii) Hvis det er slik at denne stortingsmeldingen (nr. 14) ikke er å forstå som Regjeringens forslag til en langsiktig modell for oljevernberedskapen og slepebåtkapasiteten i nordområdene, når vil Regjeringen legge den fram?"

Som fremholdt i St.meld. nr. 14 og under punktene i) og ii) over er det etablert en statlig slepebåtberedskap i nordområdene. Modellen vil, som omtalt, bli justert ut i fra utviklingen knyttet til tilstedeværelse av tilgjengelig privat slepebåtkapasitet.

Stortinget er holdt løpende orientert om etableringen av den statlige slepebåtberedskapen i Nord-Norge, og det vises i denne forbindelse til St. meld. nr. 12 (2001-2002) Rent og rikt hav (Havmiljømeldingen), St.prp. nr. 65 (2002-2003) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer medregnet folketrygden 2003, St.prp. nr. 1 (2003-2004) for henholdsvis Fiskeri- og kystdepartementet og Forsvarsdepartementet, St.prp. nr. 6 (2003-2004) Om innleie av slepefartøy for Nord-Norge og budsjettmessig inndekning for 2003, St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 10 (2003-2004) Om innleie av slepefartøy for Nord-Norge og budsjettmessig inndekning for 2003, St.prp. nr. 63 (2003-2004) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet medregnet folketrygden 2004, St.prp. nr. 1 (2004-2005) for Fiskeri- og kystdepartementet og i foreliggende stortingsmelding. Stortinget vil bli holdt informert om den videre utvikling i saken. Tidspunktet for den konkrete informasjonen vil være avhengig av utviklingen i det private markedet og betydningen dette vil ha for den statlige slepebåtberedskapen.

Svar på spørsmål nr. 2: Vurderinger

Svært mange (11) av Regjeringens tiltak er å "foreta en nærmere utredning", "vurdere ordninger" eller "se på" og det kan det være gode grunner til.

- Når og på hvilken måte vil Regjeringen komme tilbake til Stortinget med konklusjoner og anbefalinger på disse tiltakene?

I St. meld. nr. 14 legger Regjeringen frem en miljørisikoanalyse basert på faglige vurderinger knyttet til utviklingen av sjøtransporten, det foretas en vurdering av de samlede behov, samt forslag til prioriteringer på området for å møte utfordringer knyttet til skipstrafikken langs kysten. De faglige vurderinger viser at risikoen for ulykker vil kunne øke hvis skipstrafikken utvikler seg i tråd med de fremlagte prognoser. Dersom denne risikoen ikke skal øke må det iverksettes tiltak. Meldingen beskriver på denne bakgrunn de tiltak som er eller kan bli nødvendige i et fremtidig perspektiv frem til 2015. Tiltakene må vurderes og iverksettes i tråd med takten i økningen av trafikken, og vil måtte tilpasses den årlige budsjettsituasjonen.

Vedlegg 2

Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 24. februar 2005

St.meld. nr. 14 (2004-2005) På den sikre siden - sjøsikkerhet og oljevernberedskap

Det vises til brev fra Samferdselskomiteen i Stortinget, mottatt i Fiskeri- og kystdepartementet 10. februar 2005. Det vises videre til brev av 14. februar 2005 fra Fiskeri- og kystdepartementet til Stortinget.

I brevet av 10. februar stiller komiteen 6 spørsmål i tilknytning til St.meld. nr. 14 (2004-2005) På den sikre siden - sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Brevet av 14. februar inneholdt svar på spørsmål nr. 1 og spørsmål nr. 2. Hermed følger Fiskeri- og kystdepartementets svar på spørsmål nr. 3, 4, 5 og 6.

Svar på spørsmål nr. 3: Nødhavner

i) Hva er navnene og eksakt lokalisering på de 65 nødhavnene eller plassene for strandsetting?

Bruk av nødhavn og strandsetting kan i enkelt tilfeller være den beste løsningen for å hindre en forurensning, eller hindre at en forurensning blir mer omfattende enn nødvendig. Kystverkets planverk for nødhavner er derfor et viktig element i den statlige beredskapen mot akutt forurensning.

Som en del av planverket er det forhåndskartlagt mulige lokaliteter som i en gitt situasjon kan benyttes som nødhavn eller strandsettingsplass. Oversikt over navn og lokalisering av mulige nødhavner og strandsettingsplasser er vedlagt (/.).

Egnethetskartlegging av nødhavner vil imidlertid være et kontinuerlig arbeid. Det vil i denne sammenheng ikke være realistisk å ha foretatt en full forhåndsvurdering av områder som skal dekke en hver tenkelig situasjon langs vår langstrakte kyst. Det vil være den konkrete situasjonen, hvor bl.a. værforhold og forhold ved skipet er viktige momenter, som er avgjørende for om man kan eller bør ta et skip inn til nødhavn, og om det rent faktisk lar seg gjøre å benytte en av de forhåndskartlagte lokalitetene. I mange sammenhenger vil det kunne være andre valg enn de forhåndsvurderte som blir foretrukket. Ofte vil det være allerede etablerte havneanlegg som vil være den beste lokaliteten.

Like viktig som å ha en oversikt over egnede steder for nødhavn og strandsetting er det derfor å ha etablerte rutiner for myndighetenes handlingsmønster i slike situasjoner. Kystverket har utviklet prosedyrer for myndighetenes samlede håndtering av situasjoner hvor det er aktuelt å ta et fartøy til nødhavn eller å strandsette det. Disse rutinene har som formål å gi retningslinjer for Kystverkets inngripen og handling over fartøy som truer sjøsikkerheten eller utgjør en miljørisiko, og er utarbeidet i tråd med EU-direktiv 2002/59. Rutinene skal sikre at Kystverkets interne beslutninger/tiltak og samhandling med andre myndigheter, gjennomføres koordinert og enhetlig. Alle beslutninger og tiltak i de ulike operative ledd er forankret i god forvaltningsskikk. Kystverkets beslutning om nødhavn eller strand-

settingsplass skal, så sant tiden tillater det, tas i samråd med en rekke lokale (for eksempel kommune), regionale (f.eks. Fylkesmann) og sentrale (for eksempel Sjøfartsdirektoratet) myndigheter. Det må imidlertid være Kystdirektoratets aksjonsleder som er den som tar den endelige avgjørelsen.

ii) I hvilken grad er de enkelte nødhavnene eller plassene for strandsetting konsekvensutredet med hensyn på miljørisiko og beredskapsbehov, og hvilke fagmyndigheter har eventuelt stått for disse vurderingene?

De mulige lokalitetene har på 1980- og 90-tallet vært på høring til ulike faginstanser, og er etter at Kystverket overtok ansvaret i 2003 vurdert opp mot informasjon om verneområder fra Direktoratet for naturforvaltning (DN) og oversikt og kategorisering av sårbare miljøressurser foretatt av Statens forurensningstilsyn (SFT) og DN.

Sjøfartsdirektoratet som hadde ansvar for dette området tidligere, avsluttet i 1995 en kartlegging av nødhavner og strandsettingsplasser langs norskekysten i forbindelse med planlegging av den statlige beredskapen mot akutt forurensning. Forslagene ble sendt på høring til fylkesmennene, Direktoratet for naturforvaltning, Kystdirektoratet, Fiskeridirektoratet, Statens forurensningstilsyn og Norges naturvernforbund. Samme tema hadde også på 1980-tallet vært gjenstand for en omfattende høringsrunde hvor også lokale myndigheter var involvert.

Høringsuttalelsene fra den siste runden viste at det var vanskelig å få aksept for alle de utpekte stedene. Sjøfartsdirektoratet foretok følgende gruppering av lokalitetene:

Gruppe 1: Nødhavner/strandsettingsplasser som tidligere (1980-tallet) har vært ute på høring og som høringsinstansene har gått inn for.

Gruppe 2: Nødhavner/strandsettingsplasser som bare har vært ute på siste høring (1990-tallet)

Gruppe 3: Nødhavner/strandsettingsplasser innhent og akseptert av lokale myndigheter

Gruppe 4: Nødhavner/strandsettingsplasser innhent lokalt, men som ikke er akseptert av lokale instanser

Gruppe 5: Nødhavner/strandsettingsplasser som er tatt ut på grunn av innsigelser fra høringsinstansene

Kystdirektoratet, som nå har det operative ansvaret for dette arbeidet, har bygget videre på Sjøfartsdirektoratets oversikt fra 1995. Med utgangspunkt i resultatene fra Sjøfartsdirektoratets arbeid er alle de aktuelle lokalitetene overført til datasett tilrettelagt for bruk i digitale kartsystemer. Det er utarbeidet detaljerte kart for hver enkelt nødhavn og strandsettingsplass. I kartene inngår også beliggenheten til sårbare ressurser i influensområdet til hver enkelt nødhavn/strandsettingsplass.

Kystdirektoratet har gjennomført geografiske analyser for å avdekke hvorvidt det har skjedd endringer siden 1995 som påvirker egnetheten eller konfliktgraden til de foreslåtte lokalitetene.

I denne analysen ble bl.a. følgende grunnlagsdata benyttet:

- Navn på lokaliteten, fylke, kommune, gruppe, koordinater (med enkelte unntak), sjøkartreferanse
- Merknader 1 (oftest navigasjonsmessige merknader fra Sjøfartsdirektoratet)
- Merknader 2 (oftest beredskapsmessige merknader fra SFT)
- Informasjon om dybdeforhold, kystlinje og tørrfall, strandtyper, navigasjonssymboler.

I tillegg inngikk Kystverkets datasett over farleder langs norskekysten (Kystverket, 2003).

Lokalitetene er også vurdert i forhold til sårbare ressurser. I denne sammenheng ble følgende datagrunnlag benyttet:

- Vernekatalogen fra Direktoratet for naturforvaltning (DN) (2002), som inneholder en fullstendig, kartfestet oversikt over alle områder i Norge som er vernet av naturmessige grunner.
- Oversikt over såkalte MOB A, B, og C lokaliteter på helårsbasis fra 2003-utgaven av Marin Ressurs DataBase (MRDB). MOB er en miljøprioriteringsmodell for oljevernberedskapen utarbeidet i fellesskap mellom SFT og DN hvor naturressurser er kvantifisert og klassifisert fra A til E, hvor A representerer de mest sårbare og E de minst sårbare.
- Landsdekkende oversikt fra Fiskeridirektoratets internettsider 10. mars over 2003 oppdrettslokalteter.

iii) Er det behov for et system for valg av nødhavn eller strandsettingsplass basert på årstid, værforhold og variasjon i økologiske parametere?

De parametrene som etterspørres ligger indirekte inne i kriteriene som er benyttet til kartleggingen av de mulige lokalitetene. Det er en overordnet målsetting at valg av tiltak som nødhavn skal gi en netto miljøgevinst. Dette innebærer at før valg av nødhavn, og uansett om lokaliteten er forhåndsvurdert eller ikke, skal det gjennomføres en vurdering av potensialet for skadevirkninger for den aktuelle situasjonen. Vurderingene skal gjøres både for innseilingen inn til og for den aktuelle nødhavnen/strandsettingsplassen. Etter Kystverkets vurdering er det derfor ikke behov for å foreta en ytterligere oppdeling av nødhavner/strandsettingsplasser basert på årstid.

iv) I hvilken grad har lokale myndigheter blitt involvert i utvelgelsen av nødhavner?

Gjennom prosessene som fant sted på slutten av 1980- begynnelsen av 1990-tallet har både lokale og

sentrale myndigheter tatt del i utvelgelsen av eksisterende nødhavner og strandsettingsplasser.

Både fordi risikobildet langs norskekysten har endret seg og for å oppdatere datasett fra 1995, har Kystverket allerede startet opp arbeidet med å revidere eksisterende oversikt over nødhavner og strandsettingsplasser. Revisjonsarbeidet er startet først opp i Troms og Finnmark hvor endringene relatert til risiko er størst på grunn av oljetransport fra Russland og oppstart av norsk petroleumsproduksjon i de sørlige deler av Barentshavet. Arbeidet vil bli videreført langs resten av norskekysten i 2005. Revisjonen vil bl.a. skje i samarbeid med berørte kommuner. De aktuelle nødhavnene/strandsettingsplassene vil også bli implementert i de interkommunale beredskapsplanene slik at det er overensstemmelse mellom lokale- og nasjonale beredskapsplaner.

Svar på spørsmål nr. 4: IMO/PSSA

i) Når antar Regjeringen at de foreslåtte IMO-virkemidlene vil kunne tre i kraft?

Som varslet i Stortingsmeldingen tas det sikte på å sende et forslag om seilingsleder utenfor territorialfarvannet på strekningen Vardø - Røst til IMO i 2005. Videre varsles det at det tas sikte på å sende forslag til IMO i 2006/2007 om seilingsleder utenfor territorialfarvannet langs kysten av Vestlandet.

Forslag til seilingsleder kan fremmes for IMO gjennom en separat søknad om et såkalt routing-system, eller eventuelt i kombinasjon med en PSSA-søknad. Dersom forslag om seilingsleder fremmes som et såkalt routing-system, skal forslaget vurderes av IMOs underkomite for sikker navigasjon (Sub-Committee on Safety of Navigation), og deretter normalt godkjennes i sjøsikkerhetskomiteen (Maritime Safety Committee). En IMO-godkjennelse av seilingsleder utenfor territorialgrensen i Nord-Norge vil etter dette antagelig kunne påregnes høsten 2006, med ikrafttredelsen seks måneder deretter. Tilsvarende vil en IMO-godkjennelse av seilingsleder utenfor territorialfarvannet på Vestlandet antagelig kunne påregnes høsten 2007 eller høsten 2008, med ikrafttredelse seks måneder deretter.

ii) Hva er status for PSSA-søknaden, og når vil den bli sendt til IMO?

Spørsmålet om å søke om PSSA-status for deler av kystområdene utenfor Troms og Finnmark er til vurdering mellom berørte departementer. Regjeringen anser at den sentrale målsettingen må være å snarest etablere de konkrete tiltak som rent faktisk reduserer sannsynligheten for ulykker i området. Etablering av seilingsleder utenfor territorialfarvannet og overvåking av trafikken i disse er sentralt i denne sammenheng. Dersom Regjeringen i tillegg beslutter å fremme en PSSA-søknad for IMO, må det gis tilstrekkelig tid til å gjennomføre grundige konsultasjoner med Russland i forkant av en eventuell søknad.

Svar på spørsmål nr. 5: Olje

i) Vil omlastning av olje, og opprettelsen av en omlastningsterminal i Kirkenes, øke risikoen for oljeulykker, i tilfelle hvordan og er dette inkludert i miljørisikoanalysen?

Grunnlaget for miljørisikoanalysen når det gjelder transport av olje langs kysten av Finnmark er et scenario hvor mengden transportert olje fra Nordvest-Russland øker fra dagens nivå til 150 millioner tonn etter 2015. Dette er et "worst case" scenario som forutsetter at det bygges rørledning fra Sibir til Murmansk. Miljørisikoanalysen inkluderer ikke spesifikt omlastingsoperasjoner i Kirkenes og den skipstrafikken dette genererer, men analysen omfatter transport av all olje ut fra Nordvest-Russland enten den er lastet i Kirkenes eller andre havner i området.

En eventuell omlasting av olje i Kirkenes området vil i seg selv representere en økt risiko for akutt forurensning. Denne økte risikoen møtes ved at Statens forurensningstilsyn stiller særskilte krav til beredskap mot akutt forurensning til det ansvarlige selskapet for denne aktiviteten. I tillegg vil Kystverket stille spesifikke krav med hensyn til bruk av farvannet og disse kravene innbefatter seilingsregler, losplikt og bruk av taubåter til og fra omlastingsterminalen. Alternativet til etablerte og regulerte omlastingsoperasjoner i norske farvann kan være tilsvarende operasjoner i russisk farvann eller uregulerte skip til skip - operasjoner i internasjonal farvann. En etablering av en omlastingsterminal i Kirkenes-området vil kunne bidra til en ytterligere styrking av slepebåtbereidskapen i Finnmark.

Omlasting av olje i Kirkenes vil ikke representere en oljetransport utover det miljørisikoanalysen omfatter, men skipstrafikk i innseilingen mot fjorder representerer en økt risiko. Denne risiko vil som nevnt møtes med særskilte beredskapskrav samt nærmere fastsatte krav til bruk av farvannet i området.

Myndighetene har iverksatt, og planlegger iverksetting av ytterligere tiltak for å møte økningen i oljetransporten fra Nordvest-Russland. Tiltakene går blant annet ut på etablering av maritim infrastruktur, slik som trafikkovervåking og trafikkontroll gjennom etablering av Vardø VTS. Videre er det etablert en statlig slepebåtbereidskapstjeneste for Troms og Finnmark og det er etablert påbudte seilingsleder utenfor kysten av Finnmark.

ii) Hvilke scenarier for norsk lete- og utvinningsaktiviteter i området Lofoten - Barentshavet er lagt til grunn for miljørisikoanalysen?

Miljørisikoanalysen ser nærmere på risikoen for akutte utslipp av olje og andre kjemikalier fra skip. Aktivitetsnivået som er lagt til grunn i miljørisikoanalysen når det gjelder norsk lete- og utvinningsaktivitet for området Lofoten - Barentshavet er et såkalt *basisnivå*. Dette består av følgende påviste ressurser: Gassfelt i Troms I (Snøhvit), oljefelt i Troms I (Goliat) og tilleggsressurser til gassfeltet i Troms I. Miljørisiko-

analysen tar også høyde for et såkalt *middels aktivitetsnivå* i det aktuelle området.

Beredskap for petroleumsindustrien ivaretas gjennom særskilte beredskapskrav som stilles av Statens forurensningstilsyn. Dette betyr at industriens beredskap skal være dimensjonert for å håndtere akutte hendelser som skyldes egen virksomhet.

Det norske Veritas gjennomførte i 2003 en studie som ser på hva som skjer med den totale miljørisikoen i Lofoten-Barentshavet ved oppstart av petroleumsvirksomhet i disse områdene. Studien viser at tilleggstrisikoen petroleumsvirksomheten representerer, oppveies av risikoreduksjonen knyttet til de nye beredskapsressursene som petroleumsvirksomheten bringer med seg til området. Konklusjonen kan forklares ved at ekstra beredskapsressurser også reduserer risikoen knyttet til skipstrafikk i området.

Svar på spørsmål nr. 6: Beredskapsøvelser

Gitt den økte risikoen for oljekatastrofer langs kysten, har Regjeringen vurdert krav om en kraftig opptrapping når det gjelder øvelser på alle nivå i beredskapsoppbyggingen, ikke minst på interkommunalt og kommunalt plan, og i så fall hva er planene for en slik opptrapping og måltallene for beredskapsøvelser?

Kystverket har det operative ansvaret for den statlige beredskapen mot akutt forurensning. Staten gjennomfører derfor et betydelig antall øvelser hvert år (ca. 30 i 2005). Dette omfatter både 1) egentrening av Kystverkets beredskapspersonell, 2) interkommunale lederøvelser, 3) øvelser for statlige depotstyrker, Kystvakt og Kystverkets fartøyer og 4) samordningsøvelser med private virksomheter og organisasjoner, med andre nasjonale myndigheter og internasjonale avtalepartnere. I tillegg vil Kystverket delta i ca. 10 øvelser initiert av andre. Kystverkets kurs- og øvelsesaktivitet baseres på at mannskapene ved alle de statlige oljeverndepotene, Kystvaktfartøyer med oljevernutstyr om bord og flest mulig av de interkommunale utvalgene mot akutt forurensning skal øves hvert år.

For 2005 har Kystverket planlagt ca. 25 øvelser hvor depotstyrkene øves. I tillegg til dette planlegges det 4 større øvelser hvor en vil øve i samarbeid med andre (Norsk Oljevernforening For Operatørselskap (NOFO), Sjøfartsdirektoratet, Sivilforsvaret m.fl.). To av de planlagte øvelsene vil være i samarbeid med naboland. Dette vil være med Sverige og Danmark på våren og sammen med Russland i forbindelse med øvelsen Barents Rescue 2005 den 5. - 9. september. Barents Rescue 2005 vil for øvrig bli den største rednings- og beredskapsøvelsen som er avholdt i Norge, og innen akutt forurensning vil man øve både kommunalt, interkommunalt, statlig og på mellomstatlig nivå. Både sivile og militære ressurser skal øves.

Når det gjelder tilsynet med kommunenes beredskap mot akutt forurensning, herunder krav om gjennomføring av øvelser, tilligger dette SFT. Den interkommunale beredskapen, som består av 34 regioner, har godkjente beredskapsplaner av SFT. I disse planene forutsettes det årlig trening og øvelser i regionen.

På kurssiden planlegges 2-3 laglederkurs som skal avholdes regionalt, to skadestedslederkurs og ett aksjonslederkurs. I tillegg vil representanter fra alle

landets IUA'er samles for å drøfte felles problemstillinger i et eget seminar.

Kystverket vil legge opp til et fortsatt høyt nivå når det gjelder øvelser i årene som kommer.

Nødhavner

Oversikt over nødhavner, sortert på fylke, kommune og navn. Informasjon gjengitt fra Sjøfartsdirektoratets rapport er angitt med vanlige skrifttyper. Informasjon som er resultater fra foreliggende arbeid er markert i kursiv. Konfliktpotensialet er angitt som avstand fra lokaliteten til nærmeste område/lokalitet av ressurstypene verneområde (V), oppdrettslokalitet (O), MOB A (A), MOB B (B) og MOB C (C).

Fylke	Kommune	Navn	Gruppe	Sjøkart	Merknad 1	Merknad 2	Konflikt-potensiale
Akershus	Frogn	Grisebukta ved Fagerstrand	1	4 og 402	SFT: Godtas. Muligheter for bruk av ledelenser, avsperring og innringing.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst.	V: 1-3 km, O: > 5 km, A: 1-3 km, B: 1-3 km, C: 1-3 km
Aust-Agder	Arendal	Breivigen	4	7	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.		V: 1-3 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: < 1 km
Aust-Agder	Grimstad	Morvik-kilen	4	8	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.		V: 1-3 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: 1-3 km, C: < 1 km
Aust-Agder	Risør	Kværnkilen	1	7	SFT: Godtas. Gode avsperringsmuligheter.	SD/KYD: Innseilingen til stedet er navigasjonsmessig ganske bra.	V: 1-3 km, O: 3-5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: < 1 km
Buskerud	Lier	Egersandbukta	1	4	SFT: Godtas. Bør være mulig å begrense spredning av et oljesøl.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til nødhavnen.	V: 1-3 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: 1-3 km, C: < 1 km
Finnmark	Båtsfjord	Båtsfjord	2	294	SD/KYD: Adkomsten til nødhavnen er navigasjonsmessig god.		V: > 5 km, O: 1-3 km, A: < 1 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Finnmark	Båtsfjord	Ytre Syltefjordhavn	2	294	SD/KYD: Adkomsten til nødhavnen er navigasjonsmessig god.		V: < 1, O: 3-5 km, A: 1-3 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Finnmark	Gamvik	Magkeilfjorden	2	109	SD/KYD: Adkomsten til stedet er navigasjonsmessig god.		V: 3-5 km, O: > 5 km, A: 3-5 km, B: 3-5 km, C: > 5 km
Finnmark	Gamvik	Rafjorden	1	110	SFT: Kan godtas. Fjorden er godt skjermet, og avsperring med oljelenser er mulig.	SD/KYD: Adkomsten til stedet er navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km

Fylke	Kommune	Navn	Gruppe	Sjøkart	Merknad 1	Merknad 2	Konflikt-potensiale
Finnmark	Hammerfest	Langstrandsfjorden	1	101	Vei ned til stranden som er knyttet til lokal båtkai	SFT: Godtas. Fjorden er godt skjermet, avsperring med oljelenser er mulig. SD/KYD: Adkomsten til stedet er navigasjonsmessig meget god.	V: 1-3 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 1-3 km
Finnmark	Måsøy	Vesterbotn/Kulfjorden	1	102	SFT: Godtas. Spredning av forurenset masse vil lett kunne begrenses.	SD/KYD: Navigasjonsforholdene kan sies å være ganske gode, men det bemerkes at selve innløpet er noe trangt, ca. 200 meter, og at det her ikke finnes fyrlys eller lysbøyer.	V: > 5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Finnmark	Måsøy	Østerbotn/Kulfjorden	1	102	SFT: Godtas. Spredning av forurenset masse vil lett kunne begrenses.	SD/KYD: Navigasjonsforholdene kan sies å være ganske gode, men det bemerkes at selve innløpet er noe trangt, ca. 200 meter, og at det her ikke finnes fyrlys eller lysbøyer.	V: > 5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Finnmark	Nesseby	Karlebotn	2	115	SD/KYD: Adkomsten til stedet god naviasjonsmessig.		V: 1-3 km, O: > 5 km, A: 3-5 km, B: 3-5 km, C: < 1 km
Finnmark	Nordkapp	Vesterpollen	2	103	SD/KYD: Adkomsten til stedet er navigasjonsmessig god.		V: > 5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Finnmark	Sør-Varanger	Holmengråfjorden	3	116	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.		V: > 5 km, O: < 1 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 3-5 km
Finnmark	Sør-Varanger	Kobbvaagen	1	116	Dette området oppfyller kravene utifra en ren oljevern faglig vurdering dat det er godt skjermet for sjøgang og avsperring / skjerming med oljelenser er mulig	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig god. Kan benyttes av store fartøyer	V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: 1-3 km, C: 3-5 km
Finnmark	Sør-Varanger	Semskefjorden	1	116	Dette området oppfyller kravene utifra en ren oljevern faglig vurdering dat det er godt skjermet for sjøgang og avsperring / skjerming med oljelenser er mulig	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig god. Kan benyttes av mindre fartøyer	V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: 3-5 km, C: 1-3 km

Fylke	Kommune	Navn	Gruppe	Sjøkart	Merknad 1	Merknad 2	Konflikt-potensiale
Finnmark	Tana	Leirpollen	2	110	SD/KYD: Navigasjonsmessig noe vanskelig og det benyttes vanligvis los for å komme inn til Leirpollen.	Stedet vil være aktuelt å benytte som nødhavn og strandsetningsplass for fartøyer som trafikkerer dette område.	V: 3-5 km, O: > 5 km, A: 3-5 km, B: > 5 km, C: < 1 km
Finnmark	Tana	Smalfjord	2	110	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig god.		V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Finnmark	Vardø	Svartnesbukta	2	294	KYD: Adkomsten til stedet er god navigasjonsmessig.		V: 1-3 km, O: 1-3 km, A: 1-3 km, B: < 1 km, C: > 5 km
Hordaland	Bømlo	Tungenes	1	19	SFT: Godtas. Ikke spesielt godt egnet for avsperring med lenser.	SD/KYD: Adkomsten til nødhavnen er god, men fyrbelysningen er utilstrekkelig.	V: 3-5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Hordaland	Fjell	Skogsvaagen	4	21	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.		V: > 5 km, O: 3-5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: < 1 km
Hordaland	Lindås	Mongstad	1	24	SFT: Godtas. Noe dårlig skjermet.	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig meget god.	V: 3-5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: 3-5 km, C: > 5 km
Hordaland	Øygarden	Hjelmevaagen	4	23	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til nødhavnen.		V: > 5 km, O: < 1 km, A: 3-5 km, B: 1-3 km, C: > 5 km
Møre og Romsdal	Vanylven	Vannylvsfjorden	1	29	SFT: Godtas under tvil. Åpent område, Vannylvsfjorden har svært uren strandlinje mot syd.	SD/KYD: Adkomsten til nødhavn i Vannylvsfjorden nord for Slagnes er navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: < 1 km, A: > 5 km, B: < 1 km, C: 3-5 km
Møre og Romsdal	Ålesund	Gangstøvik i Ellingsøyfjorden	1	31 og 456	SFT: Godtas. Noe åpent område.	SD/KYD: Adkomsten til stedet er god navigasjonsmessig.	V: 3-5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: 1-3 km, C: < 1 km
Nordland	Andøy	Nyhavna på Andenes	3	81	SD/KYD: Adkomsten til nødhavnen er god navigasjonsmessig. Havnen har begrensninger da store skip ikke kan tas inn der.		V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Nordland	Ballangen	Finnvik	1	230	SFT: Godtas. Et gruntvannsområde innerst i vika kan skape noen problemer.	SD/KYD: Lett tilgjengelig navigasjonsmessig sett med adkomst fra Ofotfjorden.	V: 3-5 km, O: < 1 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km

Fylke	Kommune	Navn	Gruppe	Sjøkart	Merknad 1	Merknad 2	Konflikt-potensiale
Nordland	Bodø	Eidekjosen	1	227	SFT: Godtas. Godt skjernet.	SD/KYD: Eidekjosen kan benyttes som nødhavn. Navigasjonsforholdene til nødhavnen er gode.	V: 3-5 km, O: 3-5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 1-3 km
Nordland	Bø	Utskaarbukta i Malnesfjorden	3	76	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.		V: > 5 km, O: 1-3 km, A: 3-5 km, B: > 5 km, C: 1-3 km
Nordland	Dønna	Sundsvaagen	1	59	SFT: Kan godtas. Vil kreve avsperring mot gruntvannsområde og poll.	SD/KYD: Adkomsten mot navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: < 1 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 3-5 km
Nordland	Evenes	Bogen i Ofoten	1	230	SFT: Kan godtas. Ikke ideell da Bogen inneholder mange grunner og en uren strandlinje.	SD/KYD: Navigasjonsforholdene til nødhavnen er gode.	V: > 5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 3-5 km
Nordland	Gildevskål	Sørfjord	3	64	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til nødhavnen.		V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Nordland	Hadsel	Øst av Holdøy	3	69	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.		V: > 5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: 3-5 km, C: 1-3 km
Nordland	Leirfjord	Meisfjorden	1	57	SFT: Godtas. Godt skjernet.	SD/KYD: Adkomsten til stedet er navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: < 1 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Nordland	Narvik	Emmenes	1	230	SFT: Kan godtas. Et gruntvannsområde og noen grunner i nærheten gjør at stedet neppe er ideelt.	SD/KYD: Adkomsten mot navigasjonsmessig sett er god. På strandsetningsplassen kan det være noe spredt stein utover leira.	V: 3-5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 1-3 km
Nordland	Narvik	Herjangsfjorden	1	230	SFT: Kan godtas. Noe åpen fjord, for bredt til avsperring, men andre lenseteknikker kan benyttes.	SD/KYD: Adkomsten mot navigasjonsmessig er meget god til denne nødhavnen.	V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 3-5 km
Nordland	Sømna	Berg	3	53	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til nødhavnen.		V: 1-3 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: 1-3 km, C: 1-3 km
Nordland	Sømna	Sandvaagen	3	53	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.		V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 1-3 km

Fylke	Kommune	Navn	Gruppe	Sjøkart	Merknad 1	Merknad 2	Konflikt-potensiale
Nordland	Sørfold	Sagfjordbotten	1	227	SFT: Godtas. Godt skjernet. Vil kreve avsperring og skjerming mot gruntvannsområde og forlengelse av fjordarm.	SD/KYD: Adkomsten til Sagfjordbotten er navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Nordland	Vågan	Bjørvaagen	3	73	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.		V: > 5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 1-3 km
Nord-Trøndelag	Levanger	Åsenfjorden	4	220	SD/KYD: Navigasjonsmessig er adkomsten til stedet god.		V: > 5 km, O: 3-5 km, A: 1-3 km, B: 1-3 km, C: 1-3 km
Nord-Trøndelag	Levanger	Åsenfjorden	4	220	SD/KYD: Navigasjonsmessig er adkomsten til stedet god.		V: > 5 km, O: 3-5 km, A: 1-3 km, B: 1-3 km, C: 1-3 km
Nord-Trøndelag	Namdalseid	Leirfjorden	1	47	SFT: Kan godtas. Ingen spesielle problemer. Litt åpent mot nord.	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: 3-5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Nord-Trøndelag	Nærøy	Kalviken	1	51	SFT: Godtas. Noe åpent mot nord.	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: < 1 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 3-5 km
Rogaland	Eigersund	Hovlandsviken	1	13 og 467	SFT: Kan godtas. Noe gruntvannsområde innerst i viken.	SD/KYD: Adkomsten til stedet er navigasjonsmessig god, men noe trangt farvann i innseilingen til havnen.	V: 1-3 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: 1-3 km, C: 1-3 km
Rogaland	Sola	Risavika	1	16	SFT: Godtas. Ingen spesielle problemer.	SD/KYD: Adkomsten til stedet er navigasjonsmessig god.	V: 1-3 km, O: > 5 km, A: < 1 km, B: 1-3 km, C: > 5 km
Sogn og Fjordane	Flora	Vallestadvågen/Askrova	1	26	SFT: Kan godtas. Noe åpent mot nordvest. Urene strandlinjer i deler av vågen.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.	V: 3-5 km, O: 1-3 km, A: 3-5 km, B: 3-5 km, C: 3-5 km
Sogn og Fjordane	Vågsøy	Kvalheimsvik	1	29	SFT: Kan godtas. Åpent mot vest, kan bli værhardt.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til strandsettingsplassen.	V: < 1, O: > 5 km, A: < 1 km, B: > 5 km, C: 1-3 km
Sør-Trøndelag	Åfjord	Sundskjærbugten	1	44	SFT: Godtas. Ingen spesielle problemer.	SD/KYD: Adkomsten til stedet navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 3-5 km
Telemark	Kragerø	Skjøersviken	1	6	SFT: Godtas. Gode muligheter for begrensnig av oljeforurensning.	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig god. Adkomsten er bra, dog er det noe trangt i innseilingen ved Kragerø-skjærgården.	V: 1-3 km, O: > 5 km, A: < 1 km, B: > 5 km, C: < 1 km

Fylke	Kommune	Navn	Gruppe	Sjøkart	Merknad 1	Merknad 2	Konflikt-potensiale
Tele-mark	Pors-grunn	Levalbukta øst for Bjørkøya	1	5 og 473	SFT: Godtas. Godt skjermet for vær og vind. Ved far for oljesøl må omfattende sikringstiltak iverksettes.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til nødhavn.	V: 1-3 km, O: < 1 km, A: 1-3 km, B: < 1 km, C: < 1 km
Tele-mark	Pors-grunn	Vest for Kattøya i Eidangerfj.	1	5 og 473	SFT: Godtas. Et eventuelt oljesøl bør kunne begrenses til innerste delen av Eidangerfjorden. Store lenselengder kan være aktuelt her.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til nødhavn.	V: 1-3 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: 3-5 km, C: < 1 km
Troms	Karlsøy	Hermansfjord	1	89	SD/KYD: Åpent farvann fra havet og inn til stedet, men det finnes ikke fyrlys for innseiling slik at natt-navigering må i tilfelle basere seg på radarnavigering.		V: > 5 km, O: > 5 km, A: < 1 km, B: 3-5 km, C: 3-5 km
Troms	Lenvik	Lysbotn	1	84	SFT: Godtas. Godt skjermet og muligheter for avsperring med lenser.	SD/KYD: Stedet ligger navigasjonsmessig godt tilgjengelig også for større tonnasje.	V: 3-5 km, O: > 5 km, A: 3-5 km, B: < 1 km, C: 1-3 km
Troms	Skjervøy	Langfjorden på Arnøy	1	93	SFT: Godtas. Fjorden er godt skjermet, avsperring med oljelenser er mulig.	SD/KYD: Adkomsten til stedet er navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 1-3 km
Vest-Agder	Flekkefjord	Vardnes	1	12	SFT: Kan godtas. Ikke spesielt gunstig mht. begrensningsav oljeforurensning.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til nødhavnen.	V: 1-3 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: < 1 km, C: < 1 km
Vest-Agder	Kristiansand	Dvergsøy	1	9	SFT: Godtas. Området ved Dvergsøy er åpent og ikke ideelt for begrensningsav oljesøl.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til nødhavnen.	V: 1-3 km, O: 3-5 km, A: 3-5 km, B: < 1 km, C: 1-3 km
Vest-Agder	Lyngdal	Agnefest	1	11	SFT: Godtas. Godt skjermet. Grunne områder innerst i fjorden.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til fjord-stedet.	V: 1-3 km, O: 3-5 km, A: 1-3 km, B: < 1 km, C: < 1 km
Vest-fold	Borre	Bastøybugten	1		Posisjonert fra Kystinfo-fil.		V: 1-3 km, O: > 5 km, A: 1-3 km, B: 3-5 km, C: 1-3 km
Vest-fold	Larvik	Stavernsodden	1		Posisjonert fra Kystinfo-fil.		V: 1-3 km, O: > 5 km, A: 3-5 km, B: < 1 km, C: 1-3 km

Fylke	Kommune	Navn	Gruppe	Sjøkart	Merknad 1	Merknad 2	Konflikt-potensiale
Vestfold	Larvik	Stavernsodden	1				V: <1, O: > 5 km, A: > 5 km, B: < 1 km, C: 1-3 km
Vestfold	Tønsberg	Slagentangen	1		Posisjonert fra Kystinfo-fil.		V: 3-5 km, O: 1-3 km, A: 3-5 km, B: < 1 km, C: 3-5 km
Vestfold	Tønsberg	Valløbukta	1		Posisjonert fra Kystinfo-fil.		V: 1-3 km, O: > 5 km, A: 1-3 km, B: 1-3 km, C: < 1 km
Vestfold	Tønsberg	Valløbukta	1		Posisjonert fra Kystinfo-fil.		V: 1-3 km, O: > 5 km, A: 1-3 km, B: 1-3 km, C: < 1 km
Østfold	Halden	Blåsoppbukta	1	1 og 470	SFT: Godtas. Gode muligheter for avsperring og bruk av ledelenser.	SD/KYD: Innseilingen til stedet er navigasjonsmessig ganske bra.	V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: 3-5 km, C: > 5 km
Østfold	Halden	Engevik	1	1 og 470	SFT: Godtas. Gode muligheter for avsperring og bruk av ledelenser.	SD/KYD: Adkomsten til Engevik ganske bra navigasjonsmessig.	V: > 5 km, O: 3-5 km, A: > 5 km, B: 3-5 km, C: > 5 km
Østfold	Hvaler	Tresviken	1	1	SFT: Godtas. Muligheter for avsperring.	SD/KYD: Navigasjonsmessig er det god adkomst til stedet.	V: 3-5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: 1-3 km, C: 1-3 km
Østfold	Moss	Kjørbukta	1	3 og 482	SFT: Godtas. Muligheter for innringing og bruk av ledelenser ved oljesøl.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.	V: 1-3 km, O: > 5 km, A: 1-3 km, B: < 1 km, C: < 1 km

Strandsettingsplasser

Oversikt over strandsettingsplasser, sortert på fylke, kommune og navn. Informasjon gjengitt fra Sjøfartsdirektoratets rapport er angitt med vanlige skrifttyper. Informasjon som er resultater fra foreliggende arbeid er markert i kursiv. Konfliktpotensialet er angitt som avstand fra lokaliteten til nærmeste område/lokalitet av ressurstypene verneområde (V), oppdrettslokalitet (O), MOB A (A), MOB B (B) og MOB C (C).

Fylke	Kommune	Navn	Gruppe	Sjøkart	Merknad 1	Merknad 2	Konflikt-potensiale
Akershus	Frogn	Grisebukta ved Fagerstrand	1	4 og 402	SFT: Godtas. Muligheter for bruk av ledelenser, avsperring og innringing.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst.	V: 1-3 km, O: > 5 km, A: 1-3 km, B: 1-3 km, C: 1-3 km
Akershus	Vestby	Emmerstadbukta	1	4 og 402	SFT: Godtas. Begrense et oljesøl med sperre- og ledelenser.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til strandsettingsplassen.	V: 3-5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 1-3 km
Aust-Agder	Arendal	Breivigen	4	7	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.		V: 1-3 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: < 1 km

Fylke	Kommune	Navn	Gruppe	Sjøkart	Merknad 1	Merknad 2	Konflikt-potensiale
Aust-Agder	Grimstad	Morvikkilien	4	8	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.		V: 1-3 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: 1-3 km, C: < 1 km
Aust-Agder	Risør	Kværnkilen	1	7	SFT: Godtas. Gode avsperringsmuligheter.	SD/KYD: Innseilingen til stedet er navigasjonsmessig ganske bra.	V: 1-3 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: < 1 km
Buskerud	Hurum	Selvikstranda	1	4	SFT: Godtas. Godt egnet for avsperring/innringing med oljelenser.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til strandsettingsplassen.	V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 3-5 km
Finnmark	Båtsfjord	Havningberg	2	294	SD/KYD: Adkomsten til strandsettingsplassen er god.		V: 1-3 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: 1-3 km, C: 1-3 km
Finnmark	Båtsfjord	Olabukta	2	294	SD/KYD: Adkomsten til stedet god navigasjonsmessig.		V: > 5 km, O: < 1 km, A: 1-3 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Finnmark	Båtsfjord	Sandfjorden	2	294	SD/KYD: Adkomsten til strandsettingsplassen er navigasjonsmessig god.		V: 1-3 km, O: 3-5 km, A: 1-3 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Finnmark	Gamvik	Magkeilfjorden	2	109	SD/KYD: Adkomsten til stedet er navigasjonsmessig god.		V: 3-5 km, O: > 5 km, A: 3-5 km, B: 3-5 km, C: > 5 km
Finnmark	Gamvik	Rafjorden	1	110	SFT: Kan godtas. Fjorden er godt skjermet, og avsperring med oljelenser er mulig.	SD/KYD: Adkomsten til stedet er navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Finnmark	Hammerfest	Langstrandsfjorden	1	101	Vei ned til stranden som er knyttet til lokal båtkai	SFT: Godtas. Fjorden er godt skjermet, avsperring med oljelenser er mulig. SD/KYD: Adkomsten til stedet er navigasjonsmessig meget god.	V: 1-3 km, O: 3-5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 1-3 km
Finnmark	Måsøy	Vesterbotn/Kulfjorden	1	102	SFT: Godtas. Spredning av forurenset masse vil lett kunne begrenses.	SD/KYD: Navigasjonsforholdene kan sies å være ganske gode, men det bemerkes at selve innløpet er noe trangt, ca. 200 meter, og at det her ikke finnes fyrlys eller lysbøyer.	V: > 5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Finnmark	Måsøy	Østerbotn/Kulfjorden	1	102	SFT: Godtas. Spredning av forurenset masse vil lett kunne begrenses.	SD/KYD: Navigasjonsforholdene kan sies å være ganske gode, men det bemerkes at selve innløpet er noe trangt, ca. 200 meter, og at det her ikke finnes fyrlys eller lysbøyer.	V: > 5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km

Fylke	Kommune	Navn	Gruppe	Sjøkart	Merknad 1	Merknad 2	Konflikt-potensiale
Finnmark	Nesseby	Karlebotn	2	115	SD/KYD: Adkomsten til stedet god navigasjonsmessig.		V: 3-5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: 3-5 km, C: < 1 km
Finnmark	Nordkapp	Vesterpollen	2	103	SD/KYD: Adkomsten til stedet er navigasjonsmessig god.		V: > 5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Finnmark	Sør-Varanger	Kobbvaagen	1	116	Dette området oppfyller kravene utifra en ren oljevern faglig vurdering dat det er godt skjermet for sjøgang og avsperring / skjerming med olelenser er mulig	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig god. Kan benyttes av store fartøyer	V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: 1-3 km, C: 3-5 km
Finnmark	Sør-Varanger	Semskefjorden	1	116	Dette området oppfyller kravene utifra en ren oljevern faglig vurdering dat det er godt skjermet for sjøgang og avsperring / skjerming med olelenser er mulig	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig god. Kan benyttes av mindre fartøyer	V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: 3-5 km, C: < 1 km
Finnmark	Tana	Leirpollen	2	110	SD/KYD: Navigasjonsmessig noe vanskelig og det benyttes vanligvis los for å komme inn til Leirpollen.	Stedet vil være aktuelt å benytte som nødhavn og strandsetningsplass for fartøyer som trafikkerer dette område.	V: 3-5 km, O: > 5 km, A: 3-5 km, B: > 5 km, C: < 1 km
Finnmark	Tana	Smalfjord	2	110	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig god.		V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Finnmark	Vardø	Svartnesbukta	2	294	KYD: Adkomsten til stedet er god navigasjonsmessig.		V: 1-3 km, O: < 1 km, A: 1-3 km, B: < 1 km, C: > 5 km
Hordaland	Askøy	Davangervaagen	4	23	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til strandsetningsplassen.		V: 1-3 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: 1-3 km, C: > 5 km
Hordaland	Fjell	Skogsvaagen	4	21	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.		V: > 5 km, O: 3-5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: < 1 km
Hordaland	Lindås	Mongstad	1	24	SFT: Godtas. Noe dårlig skjermet.	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig meget god.	V: 1-3 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: 1-3 km, C: > 5 km
Møre og Romsdal	Aure	Grisvågøy	1	37	SFT: Godtas. Noe åpent mot nordvest.	SD/KYD: Gode adkomstmuligheter navigasjonsmessig sett til strandsetningsplassen på nordsiden av Grisvågøy.	V: 1-3 km, O: 3-5 km, A: 1-3 km, B: > 5 km, C: 3-5 km

Fylke	Kommune	Navn	Gruppe	Sjøkart	Merknad 1	Merknad 2	Konflikt- potensiale
Møre og Romsdal	Halsa	Henset	1	219	SFT: Kan godtas. Litt åpent mot nord.	SD/KYD: Adkomsten til strandsettingsplassen er navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: 1-3 km, C: 1-3 km
Møre og Romsdal	Ålesund	Gangstøvik i Ellingsøyfjorden	1	31 og 456	SFT: Godtas. Noe åpent område.	SD/KYD: Adkomsten til stedet er god navigasjonsmessig.	V: 3-5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: 1-3 km, C: < 1 km
Nordland	Ballangen	Finnvik	1	230	SFT: Godtas. Et gruntvannsområde innerst i vika kan skape noen problemer.	SD/KYD: Lett tilgjengelig navigasjonsmessig sett med adkomst fra Ofotfjorden.	V: > 5 km, O: < 1 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Nordland	Bø	Utskaarbukta i Malnesfjorden	3	76	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.		V: > 5 km, O: 1-3 km, A: 3-5 km, B: > 5 km, C: 3-5 km
Nordland	Dønna	Sundsvaagen	1	59	SFT: Kan godtas. Vil kreve avsperring mot gruntvannsområde og poll.	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: < 1 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 3-5 km
Nordland	Gildevik	Storvik	3	64	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til strandsettingsplassen.		V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Nordland	Hadsel	Øst av Holdøy	3	69	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.		V: > 5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: 3-5 km, C: 1-3 km
Nordland	Leirfjord	Meisfjorden	1	57	SFT: Godtas. Godt skjermet.	SD/KYD: Adkomsten til stedet er navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Nordland	Leirfjord	Meisfjorden	1	57	SFT: Godtas. Godt skjermet.	SD/KYD: Adkomsten til stedet er navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: < 1 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Nordland	Narvik	Emmenes	1	230	SFT: Kan godtas. Et gruntvannsområde og noen grunner i nærheten gjør at stedet neppe er ideelt.	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig sett god. På strandsettingsplassen kan det være noe spredt stein utover leira.	V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: < 1 km
Nordland	Narvik	Straumsnesbukta	1	230	SFT: Kan godtas. Vil kreve en del ledende avsperringslenser i en forurensningssituasjon.	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig god til denne strandsettingsplassen.	V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 3-5 km
Nordland	Sømna	Sandvaagen	3	53	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.		V: 3-5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 3-5 km

Fylke	Kommune	Navn	Gruppe	Sjøkart	Merknad 1	Merknad 2	Konflikt-potensiale
Nordland	Sørfold	Sagfjordbotten	1	227	SFT: Godtas. Godt skjermet. Vil kreve avsperring og skjerming mot gruntvannsområde og forlengelse av fjordarm.	SD/KYD: Adkomsten til Sagfjordbotten er navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Nordland	Vågan	Bjørvaagen	3	73	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.		V: > 5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 1-3 km
Nord-Trøndelag	Levanger	Åsenfjorden	4	220	SD/KYD: Navigasjonsmessig er adkomsten til stedet god.		V: > 5 km, O: 1-3 km, A: 3-5 km, B: 1-3 km, C: 3-5 km
Nord-Trøndelag	Namdalseid	Leirfjorden	1	47	SFT: Kan godtas. Ingen spesielle problemer. Litt åpent mot nord.	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: 3-5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Nord-Trøndelag	Namdalseid	Leirfjorden	1	47	SFT: Kan godtas. Ingen spesielle problemer. Litt åpent mot nord.	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: 3-5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: > 5 km
Nord-Trøndelag	Nærøy	Kalviken	1	51	SFT: Godtas. Noe åpent mot nord.	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: < 1 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 3-5 km
Rogaland	Eigersund	Hovlandsviken	1	13 og 467	SFT: Kan godtas. Noe gruntvannsområde innerst i viken.	SD/KYD: Adkomsten til stedet er navigasjonsmessig god, men noe trangt farvann i innseilingen til havnen.	V: 1-3 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: 1-3 km, C: 1-3 km
Rogaland	Sola	Risavika	1	16	SFT: Godtas. Ingen spesielle problemer.	SD/KYD: Adkomsten til stedet er navigasjonsmessig god.	V: <1, O: > 5 km, A: 1-3 km, B: 1-3 km, C: > 5 km
Sogn og Fjordane	Flora	Vallestadvågen/Askrova	1	26	SFT: Kan godtas. Noe åpent mot nordvest. Urene strandlinjer i deler av vågen.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.	V: 3-5 km, O: 1-3 km, A: 3-5 km, B: 3-5 km, C: 3-5 km
Sør-Trøndelag	Åfjord	Sundskjærbugten	1	44	SFT: Godtas. Ingen spesielle problemer.	SD/KYD: Adkomsten til stedet navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: 3-5 km
Telemark	Kragerø	Skjørsviken	1	6	SFT: Godtas. Gode muligheter for begrensnig av oljeforurensning.	SD/KYD: Adkomsten er navigasjonsmessig god, men noe trangt i innseilingen ved Kragrø-skjærgården.	V: 1-3 km, O: > 5 km, A: < 1 km, B: > 5 km, C: < 1 km

Fylke	Kommune	Navn	Gruppe	Sjøkart	Merknad 1	Merknad 2	Konflikt-potensiale
Troms	Karlsøy	Hermansfjord	1	89	SD/KYD: Åpent farvann fra havet og inn til stedet, men det finnes ikke fyrlys for innseiling slik at natt-navigering må i tilfelle basere seg på radarnavigering.		V: > 5 km, O: > 5 km, A: < 1 km, B: 3-5 km, C: 3-5 km
Troms	Lenvik	Lysbotn	1	84	SFT: Godtas. Godt skjermet og muligheter for avsperring med lenser.	SD/KYD: Stedet ligger V: 1-3 km, O: > 5 navigasjonsmessig godt km, A: 1-3 km, B: tilgjengelig også for < 1 km, C: 1-3 km større tonnasje.	
Troms	Skjervøy	Langfjorden på Arnøy	1	93	SFT: Godtas. Fjorden er godt skjermet, avsperring med oljelenser er mulig.	SD/KYD: Adkomsten til stedet er navigasjonsmessig god.	V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: > 5 km, C: < 1 km
Vest-Agder	Flekkefjord	Grunnevik	1	12	SFT: Godtas. Godt skjermet. Gode avsperringsmuligheter. Gruntvannsområder innerst i vika.	SD/KYD: Navigasjonsmessig meget gode forhold inntil strandsettingsstedet.	V: 1-3 km, O: < 1 km, A: > 5 km, B: 1-3 km, C: 1-3 km
Vest-Agder	Kristiansand	Lyngøy	1	9	SFT: Godtas. Bukta øst for Lyngøy er godt skjermet, men må avsperrers i begge ender ved et oljesøl.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til strandsettingsplassen.	V: 3-5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: < 1 km, C: < 1 km
Vest-Agder	Lyngdal	Agnefest	1	11	SFT: Godtas. Godt skjermet. Grunne områder innerst i fjorden.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.	V: 1-3 km, O: > 5 km, A: 1-3 km, B: < 1 km, C: < 1 km
Vest-Agder	Lyngdal	Eitlandsbukta	1	11	SFT: Godtas. Gode avsperringsmuligheter.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til strandsettingsplassen.	V: > 5 km, O: 1-3 km, A: 3-5 km, B: 1-3 km, C: < 1 km
Vestfold	Borre	Bastøybugten	1		Posisjonert fra Kystinfo-fil.		V: < 1, O: > 5 km, A: < 1 km, B: 3-5 km, C: 1-3 km
Vestfold	Tønsberg	Slagentangen	1		Plassert av Alpha ved nærmeste sandstrand.		V: 3-5 km, O: 1-3 km, A: 3-5 km, B: < 1 km, C: 3-5 km
Østfold	Fredrikstad	Fjellskilen innenfor Leira	1	1	SFT: Godtas. Gruntvannsområde innerst i bukta. En havarist bør sikres godt med innringing og ledelenser.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til strandsettingsplassen.	V: 1-3 km, O: > 5 km, A: 1-3 km, B: 3-5 km, C: 3-5 km
Østfold	Halden	Blåsoppbukta	1	1 og 470	SFT: Godtas. Gode muligheter for avsperring og bruk av ledelenser.	SD/KYD: Innseilingen til stedet er navigasjonsmessig ganske bra.	V: > 5 km, O: > 5 km, A: > 5 km, B: 3-5 km, C: > 5 km

Kom- Fylke mune	Navn	Gruppe	Sjøkart	Merknad 1	Merknad 2	Konflikt- potensiale
Østfold Halden	Engevik	1	1 og 470	SFT: Godtas. Gode muligheter for avsperring og bruk av ledelenser.	SD/KYD: Adkomsten til Engevik ganske bra navigasjonsmessig.	V: > 5 km, O: 3-5 km, A: > 5 km, B: 3-5 km, C: > 5 km
Østfold Hvaler	Tresviken	1	1	SFT: Godtas. Muligheter for avsperring.	SD/KYD: Navigasjonsmessig er det god adkomst til stedet.	V: 3-5 km, O: 1-3 km, A: > 5 km, B: 1-3 km, C: 1-3 km
Østfold Moss	Kjørbukta	1	3 og 482	SFT: Godtas. Muligheter for innringing og bruk av ledelenser ved oljesøl.	SD/KYD: Navigasjonsmessig god adkomst til stedet.	V: 1-3 km, O: > 5 km, A: 1-3 km, B: 1-3 km, C: < 1 km

Vedlegg 3

Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 3. mars 2005

St.meld. nr. 14 (2004 - 2005) På den sikre siden - sjø-sikkerhet og oljevernberedskap - svar på spørsmål 7 - 10

Det vises til brev fra Samferdselskomiteen i Stortinget av 18. februar 2005 med spørsmål nr. 7, 8, 9 og 10 i tilknytning til St.meld. nr. 14 (2004-2005) På den sikre siden - sjø-sikkerhet og oljevernberedskap.

Nedenfor følger svar på spørsmål 7 - 10.

Svar på spørsmål nr. 7: Rocknes-ulykken

Hvorfor er det ikke foretatt en uavhengig evaluering eller granskning av Rocknes-ulykken, da spesielt for å samle fakta, erfaring og kunnskap fra flere kilder med sikte på å forbedre beredskapen ?

I etterkant av "Rocknes"-ulykken ble det avholdt sjøforklaring etter reglene i sjøloven § 484. Formålet med sjøforklaringen er bl.a. at det skal søkes så vidt mulig fullstendige opplysninger om de faktiske omstendigheter og årsakene ved en hendelse eller ulykke. Uavhengighet ivaretas ved at sjøforklaringen holdes for vedkommende tingrett. Forliset er også etterforsket av sjøfartsinspektøren i Hordaland i samarbeid med Hordaland politidistrikt.

I tillegg til sjøforklaringen har ansvarlige myndigheter vurdert ulykken og mulige forbedringspunkter. Det er vanlig at myndighetene vurderer ulykker for å trekke lærdom av disse. Dette gjelder f.eks. forhold knyttet til den maritime infrastrukturen og lostjenesten, samt oljevernaksjoner. Det er også foretatt en gjennomgang av skipstekniske forhold i samarbeid med berørte utenlandske myndigheter.

Det er også fremmet forlag i FNs sjøfartsorganisasjon IMO om forbedring av bestemmelser om dobbeltbunn i bulkskip, samt foreslått en innfasingsplan for å påby godkjente elektroniske sjøkart.

Svar på spørsmål nr. 8: Oljeverndepotet på Fedje ***Ble ressursene i oljeverndepotet på Fedje utnyttet og ble tilbud om private oljelenser benyttet?***

Under statlige aksjoner mot akutt forurensning kan staten, i tillegg til statlige ressurser, også trekke på tilgjengelige kommunale og private ressurser. Under oljevernaksjonen etter "Rocknes"-ulykken ble både statlige, kommunale og private ressurser fra bl.a. Sture og Mongstad utnyttet.

Ved slike havarier er statens oljevernstrategi i første fase å sikre havarist og hindre spredning av oljeforurensninger ved bruk av lenser og opptakere på sjøen nær kilden. Bruk av tilgjengelige fartøyer til oljevernaksjonen må imidlertid veies mot behovet for fartøyer i redningsaksjonen og en forsvarlig gjennomføring av denne.

Liv og helse har, og skal alltid ha, første prioritet. I de første minuttene og timene etter at "Rocknes" havarerte den 19. januar 2004 ca. kl. 16:30 rekvirerte Hovedredningssentralen (HRS) på Sola fortløpende fartøyer for søk etter og redning av mannskapet om bord i "Rocknes". Flere av de rekvirerte fartøyene hadde også oljevernutstyr om bord. Fartøyene ble fullt ut disponert av HRS i redningsaksjonen. For å unngå å skade mulige overlevende i sjøen, og for å ikke vanskeliggjøre redningsaksjonen for øvrig, ble oljevernaksjonen ikke iverksatt før dette ble funnet tilrådelig fra HRS.

NÆRMERE OM KYSTVERKETS MOBILISERING AV FARTØYER, OLJEVERNDEPOTER OG ANDRE RESSURSER

Utslippspotensialet ble kjent samme kveld kl. 18:30 etter opplysninger fra Skålevik bunkringsanlegg. Det ble oppgitt til å være ca. 540 m³ bunkersolje, diesel og smøreoljer.

Fra ca. kl 23:30 og utover var følgende fartøyer med oljevernutstyr tilgjengelig for sjøgående oljevernaksjoner:

"Oljevern 01"	pumpekapasitet	30 m3/time
"AUDAX"	"	80 m3/time
"VIVAX"	"	80 m3/time
K/V "Ålesund"	"	250 m3/time
K/V "Eigun"	"	140 m3/time

Med en samlet pumpekapasitet på ca 580 m3/time var det således meget raskt tilgjengelig tilstrekkelig kapasitet for oljeoppsamling på sjø.

Når det gjelder mobilisering av ressurser fra oljeverndepotene ble depotmannskaper fra statens depot i Bergen innkalt allerede kl 18:00 den 19. januar 04. Kl. 19:00 den 19. januar 04 besluttet aksjonsledelsen i Kystdirektoratet å etablere et fremskutt depot på Håkonshella, og dette var etablert 3 timer etter at Kystdirektoratet var varslet. Depotet på Fedje ble også kontaktet, men det ble ikke umiddelbart oppnådd kontakt med depotstyrkelederen for Fedje. Det var heller ikke lastebil tilgjengelig på Fedje. Siden den totale tiden for transport av utstyr fra Fedje - kjøretid, opplastingstid og fergetid - var omtrent den samme som for depotet i Stavanger, og siden noe spesialutstyr uansett måtte hentes i Stavanger, ble Stavanger-depotet derfor mobilisert kl 20:00 den 19. januar 04. Kystverket vurderte at ikke var umiddelbart behov å hente frem mer utstyr i denne innledende fasen, og før en kunne skaffe seg en bedre oversikt over skadebildet neste morgen. Ressursene fra depotet på Fedje ble mobilisert dagen etter ulykken.

Etter Kystdirektoratets vurdering var det på meget kort tid mer enn tilstrekkelig privat og offentlig oljevernutstyr i området. Utfordringen var å kunne disponere disse optimalt når skadeomfanget var uoversiktlig de første timene og utover natten.

Når det gjelder private ressurser ble det fra Statoil Mongstad rekvirert en "Current Buster" oljelense og -oppsamler som er effektiv i dette området med sterk strøm. Slepe- og oljevern fartøyer fra Norsk Hydros terminal på Sture: "Audax og "Vivax" ble også disponert. Det ble også rekvirert ett oljeoppsamlingssystem fra Norsk oljevernforening for operatørselskap NOFO. Selskapet Onyx ble engasjert som mottaksanlegg for oppsamlet olje.

Svar på spørsmål nr. 9: Oljevernberedskap ved Mongstad og Sture

Mener departementet at det er tilfredsstillende oljevernberedskap ved de store terminalene Mongstad og Sture?

I den samlede beredskapen knyttet til terminalene på Sture og Mongstad inngår både forebyggende tiltak og beredskap i tilfelle av hendelser.

Nord-Hordaland med innseiling til havneterminalene ved Sture og Mongstad representerer et av områdene med høyest risiko langs hele norskekysten. Det er derfor lagt avgjørende vekt på tiltak for å hindre at

uønskede hendelser finner sted i det aktuelle kystområdet. Bruk av innseilingene til Sture og Mongstad er regulert av en egen forskrift som bl.a. setter strenge krav til rapportering. Videre er det fastsatt fartsbegrensninger, minimumskrav til sikt og regler for bruk av taubåt i farvannet. Trafikksentralen på Fedje er et sentralt element for rapportering fra og overvåking av trafikken. Oppgaven med å hindre uønskede hendelser er en kontinuerlig prosess og det er igangsatt et arbeid med revisjon av forskriften for bruk av farvannet. En utvidelse av det geografiske virkeområdet til Fedje trafikksentral vil bli vurdert i denne forbindelse, samtidig som trafikksentralen også vil bli tillagt informasjon/varsel om bølge- og strømforhold i innseilingene til Sture og Mongstad.

Når det gjelder oljevernberedskapen i Nord-Hordaland må denne vurderes ut fra de totale statlige, kommunale og private ressursene i området. Som følge av den miljörisiko som er knyttet til petroleumsvirksomheten er denne pålagt beredskap mot akutt forurensing av Statens forurensingstilsyn (SFT). På Sture og Mongstad er det derfor bygget opp en betydelig privat beredskap. Denne vil naturligvis bli mobilisert, også ved en statlig aksjon utenfor bedriftenes primære ansvarsområder. For en nærmere beskrivelse av materiellressursene i oljevernsammenheng på Sture og Mongstad vises det til tabell 6.1. på side 51 Stortingsmeldingen. I tillegg har Norsk oljevernforening for operatørselskap NOFO også lagret betydelige oljevernutstyr på Mongstad i forbindelse med sitt ansvar for beredskapen offshore, se figur 6.1 på side 53 Stortingsmeldingen. Vestlandet og Hordaland er således det området i Norge som har størst tilgang på private og offentlige oljevernressurser.

Det er gjennomført beredskapsanalyser hvor utslipp av råolje fra tankfartøy nord for Fedje under innseiling til Mongstad er simulert. Det analyserte scenariet viser at beredskapen i den aktuelle regionen er i stand til å takle et akutt utslipp på 15 000 m³ på en tilfredsstillende måte, uten at alle beredskapsressurser i privat eller offentlig regi fullt ut er benyttet.

Etter Kystverkets vurdering setter således ikke materiellressursene begrensninger på beredskapen i området. Det er også Kystverkets vurdering at det ikke vil være effektivt å sette inn ytterligere ressurser i den innledende fasen av en oljevernaksjon. Ved fare for ytterligere utslipp vil det være mulig å innhente flere ressurser, både statlige, kommunale og private, samt gjennom internasjonale samarbeidsavtaler om oljevern.

Fiskeri- og kystdepartementet slutter seg til Kystverkets vurdering. Som det framgår i Stortingsmeldingen vil Regjeringen vurdere ytterligere forebyggende tiltak med betydning for sikkerheten og beredskapen i området. Som nevnt ovenfor er det igangsatt et arbeid med revisjon av forskriften for bruk av farvannet, og dekningsområdet for Fedje trafikksentral vil bli vurdert. Regjeringen vil også etablere seilingsleder utenfor kysten av Vestlandet, bl.a. for å få en bedre regulering av trafikken langs kysten i forhold til den trafikken som går inn til og ut fra kysten.

Svar på spørsmål nr. 10: Rutiner ved havari i Hordaland

Hvilke rutiner har Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket for å møte akutt forurensning som kan oppstå etter havarier ved oljeterminalene i Hordaland?

For å sikre rask varsling og respons i tilfeller av akutt forurensning ved oljeterminalene i Hordaland må det først og fremst sikres at de operative ledd i beredskapen har etablerte rutiner. Det er derfor etablert rutiner mellom Kystdirektoratet og oljeterminalene og kommunalt nivå i beredskapen.

For å styrke det samlede beredskapsnivået i Hordaland ble det i 1991 inngått en beredskapsavtale mellom Statoil-Mongstad, Norsk Hydro -Stureterminalen, Interkommunalt utvalg mot akutt forurensning (IUA) Bergen og SFT, nå Kystdirektoratet.

Sansikten med samarbeidsavtalen er å ha klare ansvarsforhold, roller og oppgaver og et koordinert handlingsmønster dersom det oppstår en uønsket hendelse i tilknytning til de nevnte virksomhetene eller i farvannet.

Samarbeidsavtalen legges til grunn for en årlig samordningsøvelse hvor alle beredskapsparter deltar. Disse øvelsene bidrar både til rutinemessig vedlikehold og videreutvikling av beredskapen i Hordaland.

De deltakende parter har nedfelt i sin beredskapsplan entydig og gjensidig varsling. Statoil og Norsk Hydro vil uten opphold iverksette strakstiltak på sjø med egne ressurser og på vegne av Kystdirektoratet. IUA Bergen iverksetter med egne ressurser tiltak i og ved strandsonen. Handlingsmønsteret som er beskrevet i beredskapsplanene sikrer rask førsteinnsats inntil Kystdirektoratet er etablert i skadeområdet.

Vedlegg 4

Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 7. mars 2005

St.meld. nr. 14 (2004 - 2005) På den sikre siden - sjøsikkerhet og oljevernberedskap - svar på spørsmål 11 - 14

Det vises til brev av 21. februar 2005 fra Stortingets samferdselskomité med spørsmål nr. 11, 12, 13 og 14 i tilknytning til St.meld. nr. 14 (2004-2005) På den sikre siden - sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Nedenfor følger svar på spørsmål 11 - 14.

Svar på spørsmål 11: Definisjon av mineralolje
Under punkt 3.2 og boks 3.3 på side 12 og 13 blir uttrykket "...utslipp av olje og andre kjemikalier" brukt og dette gjentas i meldingen. Enkelte kan oppfatte at begrepet "olje" (mineralolje/råolje) ikke er kjemikalie, men et naturprodukt/hydrokarbon. - Det ønskes en kommentar til dette og hvilke definisjoner som legges til grunn.

I meldingens kapittel 3 er risiko for akutte utslipp fra skipstrafikken langs kysten vurdert. Dette er vurdert ut fra transport på sjø av råolje, oljeprodukter og kjemikalier.

I analysen er det lagt en praktisk, beredskapsmessig synsvinkel til grunn. Olje er i denne sammenheng definert som råolje og raffinerte produkter av råolje, herunder ulike grader av bunkersolje.

Kjemikalier eller kjemiske stoffer er i miljøvernmyndighetenes regelverk definert som:

"Grunnstoffer og deres kjemiske forbindelser med andre grunnstoffer, slik de forekommer naturlig eller industrielt fremstilt. Dette omfatter også tilsetningsstoffer som er nødvendig for å bevare stoffets stabilitet, samt urenheter som oppstår fra den produksjonsprosessen som benyttes, unntatt løsemidler som kan utskilles uten at det påvirker stoffets stabilitet eller endrer dets sammensetning."

Olje er i henhold til denne definisjonen et kjemikalium, og i meldingen er derfor ordlyden olje og "andre kjemikalier" anvendt.

Svar på spørsmål 12: Kjemikalieforurensning

Fra punkt 6.6 side 71 kan det refereres: "Det forventes en beskjeden endring innen kjemikalietransport på sjø de nærmeste årene med unntak av LNG transportene fra Melkøya fra 2006."

- Da LNG defineres som flytende naturgass (minus 164 grader Celcius) bestående av hovedsakelig metan gass, som er et hydrokarbon og ikke et kjemikalie, mener departementet at en akutt kjemikalieforurensning fra lasten/produktet LNG vil kunne finne sted eller vil det for LNG avstedkomme andre hendelser?

Gassen fra Snøhvitområdet er en rikgass, hovedsakelig bestående av metan, og behandles i landanlegget på Melkøya før den kjøles ned i væskeform og eksporteres med spesialskip. Rikgassen inneholder også kondensat (naturbensin) som tas ut og er et eget eksportprodukt. Rikgassen inneholder videre våtgassene butan og propan.

Skipstrafikken til og fra anlegget i driftsfasen kan deles i flere grupper, men mest relevante i denne sammenheng er LNG-skip, LPG skip og kondensatskip. Det er derfor flere kjemikalieprodukter som vil bli transportert fra Melkøya, og som kan utgjøre fare for akutt kjemikalieforurensning. Miljøeffekter av større akuttutslipp av f.eks. kondensat til marint miljø er mindre kjent. Slike utslipp forventes imidlertid primært å utgjøre en brann-/eksplosjonsfare, mens miljøkonsekvensene hovedsakelig vil være av lokal karakter.

På samme måte som ved f.eks. Sture og Mongstad, innseilingen til Kårstø og innseilingen til Grenland, blir det derfor lagt stor vekt på forebyggende tiltak i tilknytning til skipstrafikken til og fra Melkøya. Trafikken med gasskip til Melkøya vil være lospliktig. I tillegg vil

det bli fastsatt særlige regler om bruk av farvannet, herunder bl.a. seilingsrestriksjoner ved dårlig sikt og krav om taubåteskorte.

I forhold til anlegget på Melkøya og beredskapen der vil Kystdirektoratet påse at bedriften aksjoner på en tilfredsstillende måte dersom det oppstår et akuttutslipp av miljømessig betydning.

Svar på spørsmål 13: Sjøvert transport av gass
Med henvisning til punkt 6.6. side 71 overskrift "Særlig om gasstankere" kan det vises til de forskjellige typer gasser (kjemikalieprodukter) som blir transportert i gasstankere. Jf. gassprodukter som NH₃ (flytende ammoniakk - til gjødningsindustrien) og VCM (vinyl-klorid-monomer - et råstoff til den petrokjemiske industri). Bl.a. ble klogass tidligere transportert fra Herøya med spesialtankskip eiet av Norsk Hydro.

- Foregår sjøverts transport av denne sterkt dødelige klogass fremdeles i norske farvann?

Kystdirektoratet sluttførte i 2004 en undersøkelse av transporten av kjemikalier på skip i norsk territorialfarvann/havner, økonomisk sone og fiskevernsonen ved Svalbard. Kjemikalier ble i denne sammenheng avgrenset til andre kjemikalier enn olje, inkludert kondenserte gasser. Undersøkelsen var avgrenset til kjemikaliers miljørisiko. Kartleggingen ble basert på data fra Statistisk sentralbyrå og en spørreundersøkelse blant norske industribedrifter med egen havn.

Når det gjelder transport av de mest forekommende kondenserte gasser på skip, slike som ammoniakk, klor og svoveldioksid, viser undersøkelsen at denne er begrenset. Kystdirektoratet opplyser at så langt kartlegging i 2003 og 2004 viser, er det ingen transport av klogass med skip til/fra norske havner og virksomheter. Kystdirektoratet har også henvendt seg til Statens

forurensningstilsyn (SFT) og til virksomheter i Grenlandsområdet i denne sammenheng, og Kystdirektoratet opplyser at det ikke foregår sjøverts transport av klogass i området. Det er opplyst at Norsk Hydro Polymer importerer noe EDC (etylendiklorid), men denne fases ut til sommeren når en ny klorfabrikk tas i bruk.

Svar på spørsmål 14: Informasjon om risiko og konsekvenser

Kan departementet fremskaffe mer dyptgående informasjon om risiko og konsekvenser for sjø, luft og land for de viktigste og mest farlige produkter (diverse hydrokarboner, organiske og uorganiske kjemikalier, samt tørrlastprodukter) som transporteres langs Norskekysten?

Som nevnt ovenfor i svar på spørsmål 11 er risiko for akutte utslipp fra skipstrafikken langs kysten vurdert i meldingens kapittel 3. Miljørisikoen er vurdert ut fra transport på sjø av råolje, oljeprodukter, herunder ulike grader av bunkersolje, og kjemikalier. I analysen er det lagt en praktisk, beredskapsmessig synsvinkel til grunn.

I en slik sammenheng er det ikke hensiktsmessig å gå inn på fysikalske og kjemiske egenskaper og konsekvenser for alle kjemikalier og produkter som transporteres i norske farvann.

Kystdirektoratet har imidlertid tilgang på flere databaser med opplysninger om kjemikalier. Dersom detaljerte opplysninger for enkeltstoffer ønskes, kan Fiskeri- og kystdepartementet gjennom Kystdirektoratet være behjelpelig med å fremskaffe datablader for disse stoffene. Det bes i så fall om at komiteen spesifiserer hvilke stoffer det er ønskelig med nærmere informasjon om.

Vedlegg 5

Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 10. mars 2005

St.meld. nr. 14 (2004-2005) På den sikre siden - sjø-sikkerhet og oljevernberedskap

Det vises til brev fra Samferdselskomiteen i Stortinget, mottatt i Fiskeri- og kystdepartementet 24. februar 2005.

I brevet stiller komiteen 8 spørsmål i tilknytning til St.meld. nr. 14 (2004-2005) På den sikre siden - sjø-sikkerhet og oljevernberedskap.

Nedenfor følger Fiskeri- og kystdepartementets svar på spørsmålene.

Svar på spørsmål 15: Alternativ slepebåtkapasitet
Slepebåtkapasitet langs norskekysten kan mange steder være svært begrenset både med hensyn til størrelse/BHP, type (havgående eller ikke), samt utstyr til å kunne yte bistand til tankskip i en nødssituasjon

som kan forårsake store miljøskader.

Alle operatører på norsk kontinentalsokkel har sine egne innleide supplyskip og stand-by fartøyer som ligger i umiddelbar nærhet av lete- og produksjonsriggene eller er på veg til eller i fra sine enheter.

- Har departementet gjort seg opp en mening om muligheten for bruk av denne store flåten i en nødsituasjon eller er det lovverk som tilsier at enhetene ikke kan forlate sine tiltenkte funksjoner?

Kystdirektoratet har gode kunnskaper om fartøyer til sikkerhets- og forsyningstjenesten knyttet til aktivitetene på norsk kontinentalsokkel.

I forbindelse med vurderingen av behovet for slepekraft i Nord-Norge ble aktuelle slepefartøyer tilknyttet feltene Norne, Åsgard, Njordfeltet og fartøysaktivitetene på Snøhvit/Melkøya kartlagt og dekningsområder analysert og vurdert.

Tiden for overnevnte fartøy før de er klar til nødslep, vil variere alt etter hvor mye dekkslast de måtte ha om bord. For hvert produksjonsfelt er det utarbeidet en "Drifts- og utvinningsforskrift" som bl.a. beskriver hvilke funksjoner et beredskapsfartøy skal dekke. Å fjerne et beredskapsfartøy fra sitt område kan i sin ytterste konsekvens medføre at produksjonen på feltet må stenges ned.

Når det gjelder norsk sokkel og aktuelle beredskapsfartøy er det flere alternative muligheter for å få frem en rask oversikt over hvor fartøyene befinner seg og deres tilgjengelighet. Det er først og fremst ankerhåndteringsfartøyer og/eller kombinasjonsfartøyer (AHTS) som har meget god slepekapasitet som er aktuelle, men også andre typer fartøy i forsyningstjenesten kan være relevante dersom det er nødvendig. Operatørselskapene på sokkelen har til en hver tid oversikt over fartøyene. Eksempelvis viser en henvendelse til Statoils trafikksentral 28.02.05 at 3 AHTS og 7 stand-by fartøy med slepekraft er tilgjengelig fra området Snorre i nord til Oseberg i vest.

Et søk i SP-shipbase (Ship Information System) som Kystverket abonnerer på, viser at det i dag er 71 AHTS fartøy under norsk flagg. Selv om ikke alle disse fartøyene befinner seg i norsk sektor, gir det en god illustrasjon av hva som finnes av slepekraftressurser.

I tillegg vil Kystverket benytte seg av AIS til å lete opp spesifikke fartøystyper i definerte geografiske områder dersom behov for slepefartøy raskt oppstår.

Svar på spørsmål 16: Avtaler med internasjonale selskap

Har departementet sett på muligheten for å inngå avtale med de store internasjonale salvage/oceangoing tug-selskapene for stand-by operasjon, særlig ved de utsatte havstrekningene for å kunne sikre norske interesser?

Spørsmålet om inngåelse av avtaler med bergingsselskap og andre med slepekraftressurser har vært tatt opp her hjemme og internasjonalt gjennom Bonnnavtalen. Både Norge og de øvrige nordeuropeiske statene er enige om at det i Nordsjøen er tilstrekkelig tilgang på store fartøy med slepekraft og, inngåelsen av slike avtaler har derfor ikke vært prioritert. Fiskeri- og kystdepartementet har etablert en dialog med berørte parter knyttet til slepebåtmarkedet. Fokus har i stor grad vært rettet mot slepebåtkapasiteten i Nord-Norge. Som en oppfølging av ulykken med "Fjord Champion" utenfor Vest-Agder i mars 2005, vil Kystverket foreta en nærmere vurdering av slepebåtkapasiteten i Sør-Norge.

Svar på spørsmål 17: Dagens oljeverndepoter-oppgradering

Dagens oljeverndepoter langs norskekysten ble bygget opp for en del år siden.

- Er disse depotene siden den gang eller i den senere tid oppgradert og forsterket med nødvendig og moderne utstyr, og fanget opp den sterke økning vi har sett i oljeproduksjonen i samme periode?

Staten har ansvaret for beredskap mot større tilfeller av akutt forurensning. Dette vil gjerne dreie seg om

akutt forurensning fra skipsfarten. Som del av statens beredskap er det i dag bl.a. etablert 15 hoveddepot og 10 mellomdepot for oljevernutstyr. Det er også plassert havgående oljevernutstyr på 8 kystvaktfartøyer. Oljevernutstyret om bord på kystvaktfartøyene ble anskaffet på 1980-tallet.

Statens 15 hoveddepot for oljevernutstyr ble opprettet i perioden 1976 - 1990. I 1976 ble det etablert 6 oljeverndepoter i tilknytning til byer med god infrastruktur og større flyplasser: Horten, Stavanger, Ørlandet, Bodø, Lødingen og Kirkenes/Vadsø. I 1978 ble det opprettet 6 nye oljeverndepot i Kristiansand, Bergen, Ålesund, Sandnessjøen, Tromsø og Hammerfest. I 1982 ble depotet på Svalbard opprettet og i 1990 ble det opprettet depotet på Fedje og i Solund. Hovedtyngden av utstyret i de statlige depotene er anskaffet i forbindelse med opprettelsen av depotene, og supplert på 1980 og tidlig på 1990 tallet. I løpet av perioden fra 1980 og frem til i dag har utstyret vært kontinuerlig vedlikeholdt og oppgradert innenfor de tildelte budsjettammer.

De senere år har etablering av nye mellomdepot, i henhold til anbefalingene fra miljørisikobaserte beredskapsanalyser som ble gjennomført i 2000 -2001, vært et prioritert område. Det er etablert 10 mellomdepot for oljevernutstyr i perioden 2001 - 2004. I disse depotene er det lagret lettere/mellomtungt oljevernutstyr. Utstyret er anskaffet for statlige midler, men utplassert hos vertskommuner og tilgjengelig også for den kommunale beredskapen. Det er også gjennomført en oppgradering av depotet i Longyearbyen på Svalbard. Som en konsekvens av analysen ble også hoveddepotet i Florø etablert i 2004, samtidig som depotet på Fedje ble omgjort til et mellomdepot og depotet i Bergen ble flyttet til CCB-basen på Ågotnes. Samlet har dette gitt en bedre responstid og beredskap langs hele kysten.

Prioriteringen av mellomdepotene gjør det nødvendig å foreta en nærmere vurdering av utstyret på hoveddepotene. Kystdirektoratet har i denne sammenheng igangsatt en analyse av den materielle tekniske tilstand/ antatt restlevetid for oljevernutstyret som bl.a. tar hensyn til endringer i helse-, miljø- og sikkerhetskrav til utstyr, teknologiske utvikling i form av nytt oljevernutstyr. Regjeringen vil, som det framgår i Stortingsmeldingen, vurdere løpende å styrke depotene i takt med økende trafikk og miljørisiko.

Den samlede beredskapen mot akutt forurensning kan imidlertid ikke bedømmes ut fra statens ressurser alene. Statens beredskap er basert på vurdering av miljørisiko - ikke verst tenkelig tilfelle - og et samarbeid med både de private og kommunale beredskapsorganisasjoner.

Operatørselskapene på norsk kontinentalsokkel er en betydelig bidragsyter i den samlede beredskapen. Operatørselskapene har ansvaret for beredskap mot akutt forurensning fra egen virksomhet, herunder også eventuell olje fra virksomheten som måtte drive inn mot kysten. Med bakgrunn i helse-, miljø- og sikkerhetsregelverket (HMS) for offshorevirksomheten skal selskapene opprettholde en beredskap i samsvar med den miljørisiko som er knyttet til deres virksomhet. Norsk

oljevernforening for operatørselskaper (NOFO) ble opprettet i 1978, for å imøtekomme forurensningsmyndighetenes beredskapskrav til petroleumsvirksomheten. NOFO gjennomfører for tiden en oppgradering/utskifting av utstyrsparcken med en kostnadsramme på ca 200 mill. kr.

Svar på spørsmål 18: Kvalitetssikring av utstyr

Er de oljelensene og annet utstyr som ligger i beredskap langs kysten i dag kvalitetssikret slik at de har muligheter til å fungere ved høye bølger og som tåler nedising?

Alt utstyr på oljeverndepotene vedlikeholdes løpende etter fastlagte rutiner og retningslinjer. Maskinelt utstyr startes og prøvekjøres minst en gang årlig. Oljelenser vil nedbrytes ved påvirkning av sollys over tid, og må derfor skjermes under lagring på depot. Utstyrets funksjonalitet testes imidlertid i olje/sjøvann i Kystdirektoratets eget bølge/strømbasseng og under årlige materielløvelser hvor utstyret settes ut på havet fra fartøy. Med unntak av en årlig øvelse med olje på vann, arrangert av NOFO, benyttes vanligvis skum (også popkorn) som erstatning for olje under øvelsene.

Det understrekes at oljevernutstyr generelt har begrensninger i forhold til fysiske forhold. Det er flere forhold som setter begrensninger på lensenes effektivitet til å samle og holde på olje, bl.a. vind, strøm, bølger og mannskapenes trening og dyktighet. Sterk sjø/vind medfører også en nedblanding av oljen i vannmassene. Det medfører at lenser mister sin effektivitet og vanskelig klarer å holde på olje i bølgehøyder over 2,5 - 3 meter. Dette er for øvrig også kriteriene som er lagt til grunn for operatørselskapenes oljevernberedskap på kontinentalsokkelen. Ved håndtering av mekanisk oljevernmateriell i dårlig vær må man også ta hensyn til sikkerheten for mannskapene.

Lenser og opptakere kan skades av is og issørpe på sjøen, noe som begrenser utstyrets anvendelighet og effektivitet. Kystdirektoratet har imidlertid ikke erfart at lenser på sjøen er spesielt sårbare for nedising. Lenser er som regel produsert av et glatt, fleksibelt materiale og konstruert for å følge bølgebevegelser i størst mulig grad. Isen vil derfor trolig falle av løpende på grunn av lensenes bevegelser i sjøen. Ved oppankring av lenser i stille farvann, som et beredskapstiltak, kan ising bli et problem. Når det gjelder oljeopptakere er disse mer påvirket av isdannelse enn lenser.

Svar på spørsmål 19: Spesialfly og satellittovervåking

Har departementet planer om å ta i bruk spesialfly og satellittovervåking av kystnære områder som en del av den totale sjøsikkerhet og oljevernberedskap?

FLYOVERVÅKNING

Miljøvernmyndighetene har siden 1981 gjennomført miljøovervåking med spesialutrustet fly. Fra 1981 har denne tjenesten i perioder vært delt mellom Statens forurensningstilsyn (SFT) som forurensningsmyndighet og Kystvakt Sør. Fly leies inn fra det private marked. Flyovervåkingstjenesten ble overført til Kystdirekto-

ratet i 2003 i forbindelse overføringen av ansvaret for statens beredskap mot akutt forurensning. Kystdirektoratet og Kystvakt Sør flyr i dag fiskerioppsyn, tolloppsyn, samt andre oppdrag for offentlige myndigheter sammen med overvåking av kystnære områder i forhold til skipstrafikk og miljø. Flyet har også blitt stilt til disposisjon for politiet i forbindelse med søk og redningsoppdrag. Flyet har 24 timers beredskap og er på vingene ca. 700 timer per år. Flyet gjennomgår første halvår i år en betydelig oppgradering av spesialutrustningen om bord.

SATELLITTOVERVÅKNING

I løpet av 1990-tallet ble en nasjonal satellittjeneste utviklet som et FoU-samarbeid mellom Norsk Romsenter, Forsvarets forskningsinstitutt (FFI), SFT, Tromsø Satellittstasjon (TSS) og Oceanor. Frem mot år 2000 ble tjenesten gradvis kommersialisert og finansiering fra andre kilder enn FoU ble nødvendig. SFT stanset kjøp av en satellittjeneste etter årtusenskiftet med bakgrunn i usikkerhet vedrørende finansiering av flyovervåkingstjenesten.

Våren 2003 satte Kystdirektoratet på nytt fokus på satellittovervåking som et supplement til flyovervåkingen, og innledet møter med Kongsberg Satellite Services (KSAT) og Norsk Romsenter. Kystdirektoratet har utarbeidet et sett kriterier for en fremtidig satellitt-tjeneste.

Norsk Romsenter har inngått en langsiktig avtale med Radarsat 2 vedrørende levering av satellittdata. Denne avtalen sikrer datatilgang til offentlige brukere, og reduserer den enkelte brukers kostnader. Programmet som denne avtalen er en del av er kalt SATHAV, og Kystdirektoratet er representert i styringsgruppen for dette programmet. Fra høsten 2003 ble det iverksatt et pilotprosjekt mellom Kystdirektoratet og SATHAV programmet. Prosjektet varte ut 2004, og prosjektet er nå i en evalueringsfase. Kystverket anser at det er behov for å forbedre denne overvåkingen, slik at presisjonsnivået i meldinger om forurensning blir bedre og satellittovervåkingen blir et fullverdig supplement til den overvåkingen Kystverket gjør med sitt spesialutrustede overvåkingsfly.

INFORMASJON FRA FARTØYER OG FLY

I tillegg til overvåkingen med spesialflyet og satellittovervåking mottar Kystverket informasjon om akutt forurensning fra alle som har varslingsplikt i henhold til varslingsforskriften. Fly og fartøy som observerer forurensning til sjøs har plikt til å melde fra om dette. Det er etablert varslingsrutiner slik at Kystverket, 24 timer i døgnet, kan varsles direkte eller gjennom kystradioen, lufttrafikkens meldingstjeneste og de lokale brannvesen.

Svar på spørsmål 20: IMO virkemidler - 12 miles sone

Vil departementet benytte seg av IMO virkemidler for å kunne stille krav til skipstrafikken utenfor 12 nautiske miles sone?

Blant de sentrale IMO-virkemidler for internasjonal skipstrafikk utenfor territorialfarvannet er anbefalte

eller påbudte seilingsleder/trafikkseparasjon og fastsettelse av rapporteringsplikt.

Som nevnt i svar på spørsmål 4 tar Regjeringen sikte på å sende et forslag til IMO i 2005 om seilingsleder utenfor territorialfarvannet på strekningen Vardø - Røst. Ved utforming av framlegget til IMO vil ulike hensyn bli avveid, bl.a. å unngå arealkonflikt med de kystnære fiskeriene og en avstand fra land hvor det er mulig å gi assistanse til skip, eller til å aksjonere ved uhell eller ulykkeshendelse slik at eventuell skade på kysten og havmiljøet blir så liten som mulig, samt at det er mulig å overvåke og føre kontroll med trafikken med tilgjengelige overvåkingsressurser. I IMOs retningslinjer heter det blant annet at IMO ikke skal vedta eller endre seilingsleder hvor dette kan virke inn på trafikkmønsteret i det aktuelle farvannet uten samtykke fra interesserte kyststater. Berørte tilgrensede land vil derfor bli konsultert i denne saken.

Når det gjelder spørsmålet om etablering skipsrapporteringsystemer vil dette bli vurdert i forbindelse med samarbeidet med Russland om et såkalt Vessel Traffic Management and Information System (VTMIS) for Barentshavet, og hvor trafikksentralen i Vardø er det sentrale element på norsk side.

Gjennom IMO er det også fastsatt krav om installasjon av automatisk identifikasjonssystem (AIS) om bord i skip. AIS gir også kyststaten mulighet for bedre overvåking av og kontroll med trafikken utenfor territorialfarvannet. Denne muligheten har Norge allerede utnyttet gjennom etableringen av Kystverkets landbaserte nettverk av AIS-mottakere.

Svar på spørsmål 21: Separasjon av trafikk

På samme måte som innført i den engelske kanal, vil myndighetene vurdere separasjon av nord og sørgående trafikk for å unngå skipskollisjoner?

I norske farvann finnes det i dag et trafikkseparasjonssystem vedtatt av IMO sørvest for Feistein i Rogaland, et trafikkseparasjonssystem i territorialfarvannet på strekningen Vardø - Nordkapp og et trafikkseparasjonssystem for Oslofjorden fra Hollenderbåen til Nesodden.

I Stortingsmeldingen går Regjeringen inn for at det også etableres seilingsleder utenfor territorialfarvannet på strekningen Vardø - Røst, og langs kysten av Vestlandet. I denne sammenheng vil bl.a. separasjon av nord- og sørgående trafikk bli vurdert.

Svar på spørsmål 22: ISPS-koden - sikkerhet/terror ***Vil myndighetene i forbindelse med meldingen/oppfølging av meldingen også fokusere på International Ship and Port Security Code (ISPS-koden), som omfatter nye særlige sikkerhets- og antiterroriltak om bord i skip og flyttbare boreinnretninger?***

FNs sjøfartsorganisasjon, International Maritime Organization (IMO), vedtok 12.12.2002 regler for å etablere sikkerhetstiltak for å forhindre terrorangrep mot skip i internasjonal trafikk og havner som betjener disse. Reglene gjelder for de deler av havneområdet hvor det foregår interaksjon mellom skip og havn. Reglene er nedfelt i International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) kapittel XI-2, og i International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-koden). Reglene trådte i kraft 1. juli 2004.

EU har laget en forordning som implementerer ISPS-koden i EU-området. Etter EØS-avtalen er Norge forpliktet til å implementere forordningen. EU-reglene er noe strengere enn IMO-reglene fordi flere av ISPS-kodens frivillige bestemmelser er gjort obligatoriske.

Ansvar for regelverket i Norge er delt mellom Fiskeri- og kystdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet. Fiskeri- og kystdepartementet har ansvaret for reglene i havner, og Nærings- og handelsdepartementet er ansvarlig for reglene på skip.

Økte krav til sikkerhet og terrorberedskap i transport-systemene er et løpende arbeid som drives frem av prosesser i EU og IMO. I tillegg har amerikanske myndigheter en særlig interesse i disse spørsmålene. Som eksempel har EU utarbeidet et direktivforslag vedrørende havnesikkerhet - *Proposal for a Directive on enhancing Port Security*. Hensikten med forslaget er å sikre at *hele* havneområdet, og grenseflaten mellom havnen og dens bakland, omfattes av ett sikkerhetsregime. Det foreslåtte direktivet har til hensikt å beskytte personer som arbeider i eller passerer gjennom havnen, infrastruktur og transportmidler.

IMO og ILO har videre utarbeidet en Code of Practice on Port Security. Bestemmelsene er ikke juridisk bindende, men skal fungere som retningslinjer for sikkerhet i havner. Det arbeides internasjonalt også for å etablere regler som skal hindre at containere blir benyttet i forbindelse med terrorhandlinger. I tillegg har bl.a. EU varslet at de ønsker å se nærmere på hvordan veg- og jernbanetransport skal håndteres i forhold til behovet for økt sikkerhet og terrorberedskap i transportnettverkene.

Sikkerhet og terrorberedskap på transportsektoren har også relevans for sjøsikkerheten og oljevernberedskapen. Fiskeri- og kystdepartementet og andre berørte departement følger løpende det internasjonale arbeidet med sikkerhet og terrorberedskap på transportsektoren, i første rekke som en oppfølging av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 og St.meld. nr. 31 (2003-2004) Vilje til vekst - for norsk skipsfart og de maritime næringer.

Vedlegg 6

Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 16. mars 2005

St.meld. nr. 14 (2004 - 2005) På den sikre siden - sjø-sikkerhet og oljevernberedskap

Det vises til to brev av 7. mars 2005 fra Stortingets samferdselskomité med spørsmål nr. 23, 24, 25, 26, 27 og 28 i tilknytning til St.meld. nr. 14 (2004-2005) På den sikre siden - sjø-sikkerhet og oljevernberedskap.

Nedenfor følger svar på spørsmål 23 til 28.

Svar på spørsmål 23: Slepebåtberedskapen ved ulykken i mars 2005 utenfor Sørlandet

I forbindelse med "Fjord Champion" ulykken utenfor Sørlandet tok det 15 timer før slepebåt med tilstrekkelig kraft og kompetanse var på stedet.

- Er dette en god nok slepebåtberedskap?

Slepebåtkapasiteten i Norge sør for Lofoten er basert på tilgjengelig, privat slepebåtkapasitet og på bistand fra øvrig skipstrafikk.

Det er korrekt at det tok ca. 15 timer fra Kystverket første gang ble varslet, til slepefartøy med tilstrekkelig kapasitet var fremme ved havaristen. Dette må imidlertid ses i sammenheng med hendelsesforløpet. Etter første melding til Kystverket kom det inn nye meldinger om at brannen var under kontroll, og at skipet seilte for egen maskin. Etter at meldingen om at skipet trengte assistanse til slepebåt kom frem til havaristen tok det ca. 12 timer og 30 minutter. Det gis derfor en kort oppsummering av hendelsesforløpet den aktuelle natten:

Kystdirektoratet mottok meldinger om "Fjord Champion" fra Forsvarets fellesoperative hovedkvarter og fra Hovedredningssentralen 4. mars 2005 henholdsvis kl. 22.20 og 22.35. Det ble meldt at kystvaktfartøyet "Agder" var på vei mot havaristen med antatt ankomsttid 01.45 den 5. mars 2005. Kl. 22.57 mottok Kystverket melding om at alt var under kontroll og at fartøyet ville seile for egen maskin mot Kristiansand. Kl. 23.55 fikk Kystverket, via Sjøfartsdirektoratet, melding om at brannen var slukket, men at maskinrommet ikke kunne åpnes på grunn av fare for brann. KV "Agder" ble trukket tilbake av Hovedredningssentralen. Dette er et lite fartøy, og kunne ikke benyttes til slep eller en oljevernaksjon.

Kl. 00.25 mottok Kystdirektoratet opplysninger fra Hovedredningssentralen om at brannen hadde blusset opp igjen. Etter det Kystdirektoratet opplyser ble rederiet kontaktet, og det ble opplyst at slepebåt var rekvirert. Kystverket fikk opplyst at slepebåt ville bruke 8 timer på å nå frem til "Fjord Champion". I perioden frem til kl. 05.00 benyttet Kystverket til å kartlegge tilgjengelige slepebåtressurser uten at det ble funnet relevante ressurser som kunne komme frem tidligere. I Kristiansand var det et slepefartøy med slepekraft på 20 tonn. Det var imidlertid ikke bemannet. (Se nærmere svar på spørsmål 27). Kl. 03.45 mottok Kystdirektoratet informasjon fra rederiet om at sleper var satt over til "Fjord Champion" fra redningsskøyten "Ægir".

"Ægir" fikk senere problemer med slepet, og fikk sleperen i propellen og måtte forlate havaristen. Kl. 07.00 var kystvaktfartøyet "Eigun" fremme ved havaristen, og rapporterte at den sto på grunn øst for Udvar ved Søgne kommune. Det ble gjort et forsøk på å trekke havaristen av grunn. Dette førte ikke frem. Kl. 10.50 kom også en ny redningsskøyte til havaristen. Havaristen ble nå holdt ut fra skjæret som det sto på.

Slepefartøyet ankom havaristen kl. 13.00. Havaristen ble deretter tatt under slep.

Som Stortinget er informert om tidligere har Staten etablert en statlig slepebåtberedskap i Nord-Norge. Denne beredskapen er dimensjonert ut i fra bla. beregninger foretatt av Det norske Veritas. Det er lagt til grunn i modellen at et slepefartøy skal være fremme og ha sleper fast i løpet av 12 timer etter mottak av varsel eller at situasjonen er oppdaget. 12-timerskravet er basert på driftstid av en fullastet tankskip 12 nautiske mil utenfor kysten av Troms.

Etter hendelsen med "Fjord Champion" har jeg bedt Kystdirektoratet evaluere ulykken. Kystdirektoratet vil derfor foreta en gjennomgang av saken. Også slepebåtberedskapen i Sør-Norge vil bli evaluert. Kystdirektoratet har også erfart at på grunn av stadig bedre sjø-sikkerhetstiltak, så går antall henvendelser om bistand ned. Det blir dermed færre oppdrag for slepebåtnæringen, og det varsles om at kapasiteten vil reduseres. Dette er forhold som må gå inn i vurderingen.

Jeg vil avslutningsvis under svaret på dette spørsmålet vise til at i tillegg til private tilstedeværende ressurser har Kystverket inngått beredskapsavtaler med Kystvakten, NOFO, Hydro-terminalen på Sture, Statoil-terminalen på Mongstad og Esso-raffineriet på Slangentangen om bistand ved hendelser.

Svar på spørsmål 24: Slepebåtberedskapen på kysten av Sørlandet

I forbindelse med "Fjord Champion"-ulykken i mars 2005 har Kystverket uttalt at beredskapen svikket fordi det ikke fantes båter med tilstrekkelig kompetanse og slepekraft i området.

- Deler departementet dette synet, og hvilke tiltak vil bli satt inn for å bedre beredskapen?

Det er riktig at det innenfor den tidsramme som var til rådighet i dette tilfellet, ikke var nødvendig slepebåtkapasitet tilgjengelig for å hindre at "Fjord Champion" drev på land. Det må understrekes at for å unngå uønskede situasjoner er det flere elementer som må ivaretas, blant annet tilstrekkelig reaksjonstid og tilgang på ressurser. I svaret på spørsmål 23 er det gitt en oversikt over de ressurser som ble satt inn under hendelsen.

Hendelsen med "Fjord Champion" har vist at det kan være behov for en nærmere evaluering av ulykken. Som fremholdt i svaret til spørsmål 23 vil Kystdirektoratet på bakgrunn av de erfaringer som er trukket etter

grunnstøtingen av "Fjord Champion" foreta en gjennomgang av saken, herunder også en vurdering av slepebåtbereidskapen i Sør-Norge.

Svar på spørsmål 25: Kostnader/kalkyler knyttet til beredskap og opprydding

NRK Kveldsnytt kunne 6. mars 2005 melde at Kystverket hadde foretatt en kalkyle med utgangspunkt i kostnadene knyttet til Prestige-ulykken utenfor Galicia i Spania, og kommet til at det er dyrere å ha en god slepebåtbereidskap, enn å rydde opp etter en ulykke på samme størrelse som Prestige.

- Stemmer dette, og i så fall kan komiteen bli forelagt beregningene?

Spørsmålet er forelagt Kystdirektoratet, som fremholder at den aktuelle sendingen ikke viser til noen bestemt kilde, men til Kystverket generelt. Kystdirektoratet har undersøkt om noen ansvarlige i Kystverket har uttalt dette. Direktoratet fremholder at man ikke er kjent med en slik uttalelse fra noen ansvarlig i etaten. Kystdirektoratet fremholder videre at etaten ikke har de fullstendige tallene for kostnadene knyttet til "Prestige"-ulykken.

Svar på spørsmål 26: Prestige-ulykken - Kostnader ved opprydding m.v.

Hva mener departementet at kostnadene ved Prestige-ulykken var i form av kostnader til faktisk opprydding, bortfall av inntekter fra fiskerier og turisme, samt andre samfunnsøkonomiske tap som følge av ulykken?

Fra SASEMAR, som er den spanske organisasjonen som har ansvaret for oljevernberedskapen på sjø, et det opplyst at de sjøgående operasjoner inkl. tømning av "Prestige" beløper seg til 210 mill. EUR. Beløpet dekker kostnadene til:

- Oljevernopsamling på sjø.
- Tømning av olje fra sunket skip (110 mill. EUR).
- Utstyrsanskaffelser under aksjonen.
- Rengjøring av fartøy.

Det har ikke lyktes å få klarlagt hva strandsaneringsaksjonen har kostet.

Når det gjelder de samfunnsøkonomiske tap, har det ikke vært mulig å fremskaffe slike opplysninger.

Svar på spørsmål 27: Kapasitet på slepebåter

Hvordan vurderer departementet kapasiteten på slepebåter med trekkapasitet tilstrekkelig for å buksere skip på "Fjord Champion" tdw og større i de geografiske områdene Oslofjorden, Skagerrak, Jæren og Vestlandet?

For håndtering av fartøyer i M/T Fjord Champion's størrelse i ballast, med vind på 20 m/s og 1 knop strøm, er det nødvendig med en slepekraft rett i underkant av 70 tonn. For håndtering av et tankskip på 100.000 tonn dødvekt vil det være behov for slepekraft i størrelsesorden 100 tonn. Håndtering av tilsvarende fartøyer i lastet tilstand vil kreve henholdsvis 63 og 90 tonn. Det

er viktig å merke seg at slepebåter med mindre taukraft vil kunne redusere drivhastigheten for en havarist og i så måte bidra til å øke muligheten for å føre frem ytterligere ressurser.

I St.meld. nr. 14 (2004-2005) På den sikre siden - om sjøsikkerhet og oljevernberedskap s. 63 er det en beskrivelse av slepe- og bergingsfartøyerne i Norge. Denne er utarbeidet av Bukser og Berging (B&B). Som det fremgår av oversikten er det ingen slepebåter mellom Brevik og Kristiansand. Oversikten viser at det i Kristiansand er to fartøyer. I følge de siste opplysninger fra B&B er det bare ett fartøy igjen i Kristiansand. Dette er fartøyet "Beni" med slepekraft på 20 tonn. Fartøyet har ingen døgnberedskap, og i forbindelse med "Fjord Champion" var det ingen som kunne bemanne fartøyet.

For Oslofjordens og Skagerrakområdets del er hovedtyngden av slepebåtressurser knyttet til virksomheten ved Esso raffineriet på Slagentangen (1 fast, 2 i perioder) og skiptrafikken til og fra Grenlandsområdet (2 fast, 3 i perioder). B&B, som er en stor aktør i dette markedet, har i tillegg til tonnasje som er fast knyttet opp mot de nevnte virksomhetene 2 - 3 slepebåter i arbeid i Oslofjordområdet. Dette er slepebåter med slepekraft i størrelsesorden 20 - 50 tonn. Det finnes i Oslofjorden og Skagerrakområdet også andre mindre slepebåttaktører, men usikkerheten med disse slepebåtene er at de har relativt liten kapasitet og ikke alltid er bemannet.

For områdene utenfor Jæren og Vestlandet er hovedtyngden av slepebåtressursene knyttet til virksomheten på Kårstø, Sture og Mongstad, men det er også som vist i Stortingemeldingen, slepefartøyer i Ålesund, Bergen og Haugesund. I tillegg vil forsyningsfartøyerne som går til og fra oljeinstallasjonene utgjøre en potensiell slepebåtressurs i tilfelle skipsulykker. Kystverket mobiliserte bl.a. et forsyningsfartøy fra Statoil i forbindelse med at et fartøy var i drift utenfor kysten av Sogn og Fjordane i 2003.

Utover det som er nevnt over vil Kystvakten i perioden juni 2006 til mars 2007 anskaffe 5 fartøyer med slepekapasitet minimum 22 tonn.

Svar på spørsmål 28: Beredskap og reaksjonstid

Har departementet en oversikt som konkret viser beredskapen i dette området (se spørsmål 27), og hvor lang tid det tar fra alarm går til slepekapasitet er underveis til havarist?

Det vises til svar på spørsmål 27 og til svar på spørsmål 23 som viser responstiden for "Fjord Champion"-hendelsen.

Spørsmål om responstid (reaksjonstid) vil være en viktig faktor ved situasjoner som måtte oppstå.

Slepefartøyer med kommersielle interesser kan, som følge av markedssituasjonen og andre forhold, på kort varsel bli flyttet i henhold til konkrete oppdrag. Tiden det vil ta fra eier av en slepebåt alarmeres i en krisesituasjon til de vil være på veg, vil være avhengig av den konkrete situasjonen. I noen tilfeller kan disse tilkalles og være til stede under seilas umiddelbart. I andre situasjoner må de kanskje sikre det fartøyet de buksere før de kan gå til det nødstedte fartøyet. Som følge av mar-

kedssituasjonen og andre forhold kan fartøyene på kort varsel bli flyttet til andre steder. Seilingstiden fra der de befinner seg til en eventuell havarist vil også være avhengig av situasjonen.

Tilgangen til aktuelle slepefartøyer i Sør-Norge har vært regnet som god. I en beredskapssammenheng har

det blitt lagt til grunn at dette har vært tilfredsstillende. Som fremholdt i svar på blant annet spørsmål 23 vil Kystdirektoratet foreta en gjennomgang av slepebåtbereidskapen i Sør-Norge som en videre oppfølging av "Fjord Champion" - hendelsen.

Vedlegg 7

Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 7. april 2005

Svar til Stortingets Samferdselskomité på spørsmål 29-43 knyttet til St.meld. nr. 14 (2004-2005)

Det vises til brev fra Samferdselskomiteen, mottatt i Fiskeri- og kystdepartementet 24. februar 2005.

I brevet stiller komiteen 15 spørsmål i tilknytning til St.meld. nr. 14 (2004-2005) På den sikre siden - sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Nedenfor følger Fiskeri- og kystdepartementets svar på spørsmålene 29 -43.

Svar på spørsmål 29: Slepe- og bergingsfartøyer - Eierskap, tilgjengelighet m.v.

i) Med henvisning til kartet på side 63 i meldingen ønskes det en detaljering med navn, eierskap, type båt (slepebåt eller bergningsbåt), ev. slepekapasitet og spesifikkasjon av redningskompetansen på de enkelte båtene.

SLEPE- OG BERGNINGSFARTØY

I vedlegg 1 til dette brev finnes en oversikt over slepebåtselskapene, deres fartøyer og slepekraft. Listen inneholder også rederienes fartøyer som er registrert andre steder enn i NOR.

REDNINGSKOMPETANSE

I den grad fartøyene er sertifikatpliktige må personellet på det enkelte fartøy ha nødvendig formell kompetanse i henhold til gjeldende sertifikater for å løse de oppgaver fartøyet skal ivareta.

Videre vises til del ii) av dette spørsmål.

ii) Videre ønskes det en vurdering av tilgjengeligheten til disse fartøyene for akutte redningsoperasjoner både med hensyn til grad av tilstedeværelse i eller ved fartøystasjonene og rekvireringstid og behov for tid til å avslutte pågående oppdrag.

Slepe- og bergningsfartøyene til rederier i oversikten under del i) er i daglig kommersiell virksomhet, eksempelvis eskortetjeneste for tankskip til og fra oljeraffinerier og terminaler. En annen ordinær virksomhet er vanlige slepeoppdrag.

Når en aksjon starter benytter Kystverket i dag AIS for å lokalisere hvor slepe- og bergningsfartøyene befinner seg og kontakter deretter de fartøyene som befinner seg nærmest havarist. Tilgjengelighet, responstid og forseilingstid avhenger av hvilke typer oppdrag fartøyene har i øyeblikket, om oppdragene kan avsluttes umiddelbart og geografisk avstand til hava-

rist. Kystverket har ikke inngått avtaler med rederiene som garanterer en gitt responstid.

I tillegg til dette vil en via AIS innhente oversikt over andre fartøyer i området, slik at man kan vurdere om disse kan nyttes under en aksjon. Også Redningsselskapets og Kystvaktens fartøyer vil bli vurdert brukt under en aksjon.

iii) I meldingen på side 62 står det at Kristiansand har to slepe- og bergingsfartøy. Det ønskes en orientering om hvor disse var under ulykken i mars 2005.

Under arbeidet med stortingsmeldingen ble det opplyst fra næringen at det var to slepebåter plassert i Kristiansand. Privat slepebåtbereidskap er imidlertid styrt av oppdrag i markedet, slik at privat slepebåtkapasitet kan endre seg over tid.

Kystverket informerer om at det for tiden kun er stasjonert en taubåt med slepekraft 24 tonn i Kristiansand. Rederiet har ikke innkallingsberedskap for mannskapet utenom ordinær arbeidstid. Den aktuelle natten forsøkte rederiet (Bukser&Berging AS) å skaffe mannskap til dette fartøyet, uten å lykkes.

Svar på spørsmål 30: Slepe- og bergingsfartøyer - Prioritet, kontrakter m.v.

i) Hvordan er tilgang til private slepe- og bergingsfartøyer sikret umiddelbar prioritet i en nødsituasjon?

Innenfor sikkerhets- og beredskapsarbeid vil rednings- og beredskapsinnsats normalt foregå i følgende prioriterte rekkefølge:

1. Liv/helse
2. Miljø
3. Materielle verdier.

I en nødsituasjon med et fartøy hvor det er fare for liv og helse vil alltid hovedredningsentralene og politiet ha 1. prioritet og umiddelbar tilgang på alle relevante ressurser for å redde liv og beskytte helse. Når liv/helse-delen av redningsaksjonen er avsluttet er fartøysressurser tilgjengelige for å verne om miljø og begrense materielle skader. Dette ligger under Kystverkets ansvarsområde. Miljøvern og begrensnings av materielle skader må ofte sees i sammenheng. Ved å hindre miljøskader vil en også kunne begrense det materielle tapet.

ii) Har man vurdert kommersielle standbykontrakter (statlig kjøp) eller innleie for andre områder enn deler av Finnmark?

Det har ikke vært vurdert kommersielle kontrakter eller avtaler om tilgang på slepekraft utover området fra Vesterålen til Vardø hvor behov for slepekraft ble analysert. Bakgrunnen for analysen var at tilgang på tilstrekkelig slepekraft i forhold til økende miljørisiko i Nord-Norge ikke var tilstede. Departementet har bedt Kystdirektoratet evaluere "Fjord Champion"-ulykken, herunder forholdet til slepebåtberedskapen i Sør-Norge.

I en situasjon med fare for sikkerheten i farleder og/eller miljø, kan Kystdirektoratet med hjemmel i forurensningsloven rekvirere relevante fartøyressurser fra privat virksomhet for å hindre og begrense fare for akutt forurensning. For mer detaljer - se svar på spørsmål 41.

Kystdirektoratet har for øvrig en avtale med bergingsselskapet Buksér og Berging om bistand til nødlossing av olje fra skip eller flyttbare innretninger. I avtalen inngår også slepefartøy som kan være egnede for slepeassistanse.

Svar på spørsmål 31: Slepe- og bergingsfartøy - Forsvaret

Hvilke avtaler er det behov for å gjøre med Forsvaret med hensyn på beredskapsfartøyer?

Kystdirektoratet, og tidligere Statens forurensningstilsyn, har siden midten av 90-tallet hatt beredskapsavtaler med Forsvaret om bistand fra Kystvakten ved oljevernaksjoner. Oljevern tiltak og bergingstiltak mot en havarist er ofte sammenfallende oppgaver. Kystvaktens fartøy har varierende slepekraft avhengig av fartøystype. Mindre kystvaktfartøy vil kunne redusere drivhastigheten til en større havarist, mens større kystvaktfartøy kan holde en havarist i posisjon eller slepe den i sikkerhet. Erfaringer viser at Kystvaktens tilstedeværelse og kompetanse er meget god når det gjelder iverksettelse av sikringstiltak for å unngå havarier samt strakstiltak for å hindre og begrense forurensning.

Gjennom KYBAL organisasjonen (KYstBeredskap og AksjonsLedelse) har Forsvaret fullmakter på vegne av Kystdirektoratet til å iverksette en aksjon for å unngå akutt forurensning eller begrense forurensning inntil Kystdirektoratet, som har det primære ansvaret for situasjonen, er klar til å overta.

I dag har 8 kystvaktfartøy oljevernutstyr om bord. Disse fartøyene har en slepekraft fra ca. 30 tonn til ca. 116 tonn. I tillegg kommer anskaffelsen av 5 mindre kystvaktfartøy fra 2006 med slepekraft ca. 22 tonn.

Svar på spørsmål 32: Standby- og supplybåter

i) Er standby- og supplybåtene på norsk sokkel vurdert i forbindelse med beredskap ved akutte situasjoner?

Dersom en uønsket hendelse inntreffer, som truer sjøsikkerheten og/eller er en fare for miljøet, vil alle fartøy som er tilgjengelige og innenfor en akseptabel responstid bli vurdert av Kystverket, også standby- og

supplybåtene på norsk sokkel. En oversikt over disse fartøyene framskaffes fra operatørselskapenes trafikk-sentraler og NOFO. I tillegg vil Kystverket benytte egne trafikk-sentraler og overvåkingssystemet AIS til å skaffe oversikt over tilgjengelige fartøy.

II) Hvilke konsekvenser vil ev. rekvirering av en standby- eller supplybåt ha for produksjonen på feltet?

Ikke alle offshoreinstallasjoner har beredskapsfartøy. Det er kun de innretninger som gjennom egne risikoanalyser viser at det er påkrevd å ha et beredskapsfartøy for å tilfredstille HMS regelverket som har slik beredskap. I visse deler av sokkelen har operatørene gått sammen om etablering av områdeberedskap som dekker flere felt og innretninger. Dersom et fartøy skal tas ut fra området må dette kompenseres med andre beredskapsressurser. Alternativet til kompensasjon av beredskapsressurser er nedstengning av produksjon/boreaktivitet eller andre risikoreduserende tiltak inntil aksjonen er avsluttet og fartøyet har returnert for å ivareta sine primære oppgaver.

Svar på spørsmål 33: Nødlosseutstyr for bunkersolje - Behov, responstid, kostnader:

Hva trengs av nødlosseutstyr (hvor mange) for bunkersolje for å gi en responstid på 6-12 timer langs norskekysten, og hva vil det koste å opprette depoter med dette?

Kystverket har i sin analyse av beredskap for nødlossing av bunkersolje lagt til grunn at nødlosseutstyret skal være klart til å starte pumping av bunkersolje innen 24 timer etter at beslutning om nødlossing er fattet. Dette er sammenholdt med at nødlossing av bunkersolje må antas å skje oftere enn nødlossing av lastoljer og at sannsynligheten for situasjoner med behov for nødlossing av bunkers er rimelig jevnt fordelt langs hele kysten. En endring av forutsetningene om responstid ned til maksimalt 6 - 12 timer vil etter Kystverkets vurdering kreve en helt ny analyse for å sikre kvaliteten i anbefalingene. Det har ikke vært mulig å gjennomføre en slik analyse for å kunne besvare komiteens spørsmål innenfor en rimelig tidsramme.

På bakgrunn av den gjennomførte analysen med en maksimal responstid på 24 timer har Kystverket anbefalt at 9 nødlossepakker for bunkers fordeles på depoter langs hele kysten, inkludert én pakke i Longyearbyen. Kystverket anslår at dette gir et investeringsbehov på ca. 12 mill. kroner og økning i årlige driftsutgifter på ca. 2 mill. kroner (beredskap, øvelser og vedlikehold).

Når det gjelder responstid vil jeg mine om og understreke at en rekke forhold ved et skipshavari vil ha betydning for om og når en nødlosseoperasjon faktisk kan iverksettes. Her vil hensynet til menneskenes liv og helse veie tyngst.

De 9 nødlossepakkene for bunkersolje vil komme i tillegg til de 4 nødlossepakkene for lastolje som er etablert. I tillegg er det også utstyr for gjennomføring av begrensede nødlosseoperasjoner om bord på kystvaktfartøyene KV "Malene Østervold", KV "Tromsø" og

KV "Ålesund" per i dag, og om bord på KV "Harstad" i løpet av våren 2005.

Svar på spørsmål 34: Nødlosseutstyr for bunkersolje - Svalbard:

Hvorfor er det ikke nødlosseutstyr for bunkersolje på Svalbard, og hva vil det koste å etablere dette?

En av de 9 nødlossepakkene for bunkersolje, jf. spørsmål 33, er tenkt plassert i Longyearbyen. Jeg viser til svar på spørsmål 33 for kostnader.

Svar på spørsmål 35: Beredskap ballastvann - Akutt situasjon:

Hvordan er beredskapen for å håndtere ballastvann i forbindelse med en akutt situasjon?

Tidligere ble ballastvann tatt på land ved terminalen fordi ballastvannet kunne inneholde oljekonsentrasjoner. I dag har imidlertid tankfartøyer atskilte (segregerte) ballasttanker. Det er også vedtatt nytt IMO-regelverk som skal hindre spredning av marine organismer gjennom ballastvann. Generelt vil ballastvann således representere en minkende ulempe for miljøet.

I akutte situasjoner må ulempen ved tiltak, som f.eks. utslipp av ballastvann, for å berge et fartøy, vurderes opp mot den fare som truer mannskap, miljø og fartøy. Dersom det i en akutt situasjon f.eks. må pumpes ut ballastvann for å stabilisere fartøyet, vil dette bli gjennomført for å unngå alvorlige situasjoner. Konsekvenser av utslipp av store mengder ballastvann i særlige følsomme sjøområder vil imidlertid være ett av momentene i aksjonsledelsens samlede vurdering av situasjon og nødvendige tiltak, og om mulig bli tatt hensyn til.

Svar på spørsmål 36: Beredskap farlig last - Akutt situasjon:

Hvordan er beredskapen for å håndtere farlig last (som frakt av gass hvor det er eksplosjonsfare og kjemikalier) i forbindelse med en akutt situasjon?

I motsetning til uønskede hendelser med olje, hvor forurensningsfare og faren for tilgrising er overhengende, kan det ofte være brann- og eksplosjonsfaren som dominerer ved hendelser med gasser og mange av kjemikalierne. Miljøfaren vil derfor være sekundær i den innledende fase hvor hensynet til liv og helse først må ivaretas.

Kystverket har ikke samme kompetansenivå og erfaring med innsats mot gasser og kjemikalier som en har fra oljevern. Som framholdt i Stortingsmeldingen vil Kystverket derfor styrke sin kunnskap på dette området.

Bekjempningen og innsatsen vil bygge på samme grunnleggende samhandlingsmønster med andre parter (private, kommunene og andre statlige etater) og den beredskapsorganisasjon som er lagt til grunn i statens oljevernberedskap.

I situasjoner med gass eller kjemikalier er den kompetanse som visse kommunale brannvesen og større industribedrifter som håndterer gass/kjemikalier har i henhold til beredskapskrav fra forurensnings-

myndighetene, en viktig ressurs. I kompliserte og alvorlige hendelser med kjemikalielast om bord i fartøyer vil man også kunne trekke på internasjonal bistand. Kystdirektoratets beredskapsorganisasjon har tilgang til døgnkontinuerlig nasjonal og internasjonal rådgivningstjeneste innen gass- og kjemikalievern.

Det viktigste er imidlertid å forhindre at uønskede hendelser inntreffer. Det er derfor etablert særlige forebyggende tiltak som bl.a. trafikksentraler og særlige seilingsregler i farvann med gass og kjemikalietransport (Oslofjorden med bl.a. innseilingen til Fredrikstad/Sarpsborg, Grenland, samt Kårstø, Sture og Mongstad og etter hvert farvannet ved Melkøya). Dersom en hendelse likevel skulle inntreffe vil både trafikksentralene og øvrige maritime ressurser i området som los, taubåt mv. søke å hindre at hendelsen utvikler seg til en farlig situasjon.

Svar på spørsmål 37: Oljevernustyr i depotene - Utskiftingsbehov:

Hvor stor andel av oljevernustyret i depotene, lenser og lignende er modent for utskifting, når vil dette bli gjort, og hva vil det koste?

Innledningsvis vil jeg vise til svar på komiteens spørsmål nr. 17 hvor det ble redegjort for etableringen av de statlige hoveddepotene og mellomdepotene for oljevernustyr, samt oljevernustyr på kystvaktfartøyer.

Kystverket forvalter i dag oljevernustyr med en gjenanskaffelsesverdi på ca. 300 mill kroner. De siste årene er investeringene i oljevernustyr bl.a. benyttet til etablering av nye mellomdepoter for å bedre responstiden. Det er også etablert et nytt hoveddepot i Florø og det er foretatte en omorganisering av depotene i Hordaland for bedre responstid. Hoveddepotet i Longyearbyen er også oppgradert. I tillegg utstyres kystvaktfartøyet KV "Harstad" nå også med oljevernustyr. Totalbeløpet for disse investeringene er ca. 16,2 mill. kroner.

Prioritering av de nevnte tiltakene har medført at det de siste årene i mindre grad har vært foretatt utskifting av utstyr ved hoveddepotene. Det er derfor nødvendig å foreta en nærmere vurdering av dette utstyret. Kystdirektoratet har i denne sammenheng igangsatt en analyse av den tekniske tilstand/antatt restlevetid for oljevernustyr som bl.a. tar hensyn til endringer i helse-, miljø- og sikkerhetskrav til utstyr og teknologisk utvikling. Analysen vil gi et grunnlag for vurdering av investerings- og utskiftingsplan for oljevernustyret. Det ble i 2002 gitt en rammeøkning knyttet til oppdatering av oljeverndepotene, og denne er videreført. Det videre tempoet i utskiftingene vil bli vurdert i de kommende budsjetter.

Svar på spørsmål 38: Oljevernustyret - Kvalitet:

Hvor stor andel av oljevernustyret er moderne og på nivå med den beste oljeverntechnologien som er tilgjengelig i Norge og utlandet?

Som tidligere nevnt under svar på spørsmål 37 gjennomfører Kystdirektoratet nå et prosjekt for å analysere teknisk og operasjonell tilstand for statens olje-

vernustyr. I forhold til Samferdselskomiteens spørsmål om hvor stor andel av oljevernustyret som er moderne og på nivå med den beste oljeverntechnologien som er tilgjengelig i Norge og i utlandet kan det derfor kun gis generelle betraktninger. Statens oljevernustyr er i hovedsak anskaffet i perioden 1980 til 1995. Mye av utstyret på depotene ble anskaffet i 1980-årene, mens utstyr utplassert om bord på kystvaktfartøyene i hovedsak ble anskaffet tidlig på 1990-tallet. Utstyr anskaffet i perioden 1990 - 1995 kan generelt sies å ha tilfredsstillende kvalitet, mens utstyr anskaffet før 1990 generelt kan sies å ha redusert kvalitet.

I forbindelse med oljevernberedskapen må man også ta hensyn til de pålegg om oljevernustyr som er gitt operatørselskapene, administrert gjennom NOFO. NOFOs oljevernustyr oppdateres med jevne mellomrom, og inngår som en del av den totale oljevernberedskapen.

Svar på spørsmål 39: Strandsoneberedskap - Sjøfugler m.v.:

Hvordan er dagens strandsoneberedskap med hensyn på utstasjonering av strandsaneringsutstyr og hjelpemidler for å redde sjøfugl?

STRANDSANERINGSUTSTYR

Beredskapen er lagt opp slik at hvert av de statlige depotene skal være oppsatt med personlig verneutstyr og håndredskaper for å utruste 50 personer for manuelt opptak av olje. Personlig verneutstyr er bl.a. støvler, kjeledresser, regntøy, hjelmer, hansker, redningsvester, vernebriller, hørselsvern, etc. I tillegg er det i Horten og Tromsø en utrustning for 200 personer til strandaksjoner.

Strategien er å supplere med utstyr fra lokale eller sentrale regionale leverandører så snart en oljevernaksjon er et faktum. Dette bl.a. fordi en skal unngå for store lagre fordi dette utstyret har spesielle krav til holdbarhet.

Som følge av "Rocknes"-ulykken er det i dag noe manko på noe av dette materiellet, men dette er under bestilling. Dette vurderes ikke som noe stort problem da dette er materiell som er lett å anskaffe ved en aksjon samt at strandsaneringsarbeidet ikke vil starte umiddelbart i tilfelle en hendelse.

Utover dette har Kystverket to mobile vaskestasjoner for personell samt opptaksutstyr og absorberende middel som sekker med bark og absorberende lenser, sambandsutstyr med mer.

HJELPEMIDLER FOR Å REDDE SJØFUGL

Vasking av fugl ved oljevernaksjoner og resultatene av dette arbeidet har i lang tid vært relativt omstridt. Det er blant annet vært knyttet stor tvil til hvor stor andel av de fugler som blir vasket, som faktisk klarer seg etter at de er satt tilbake i naturen. Fuglevasking er et omfattende og kostbart tiltak i forhold til de resultatene disse aksjonene har kunnet vise til. For eksempel ble det under aksjonen etter "Prestige" håndtert ca. 23 400 oljeskadet sjøfugl. Av disse var 5776 levende, og ca 1000 sjøfugl ble tilbakeført til naturen. Kostnadene

for rengjøringen av hver av disse fuglene ble stipulert til kr. 23.000,-.

Egne erfaringer og erfaringer fra andre land viser at tiltaket har meget lav eller ingen effekt. Fra miljøforvaltningens side har det derfor ikke vært aktuelt å sette i gang tiltak for å vaske eller behandle sjøfugl i oljevernaksjoner. Som følge av dette er det ikke lagret utstyr for håndtering av sjøfugl i statens beredskap for oljevern.

Ved en oljevernaksjon hvor sjøfugl blir skadelidende, vil det være Mattilsynet som forvalter av dyrevernloven som gir føringer for hvorvidt skadet fugl skal avlives eller ikke. Den lokale Viltnemnda vil være de som utfører/organiserer avlaving av skadet vilt.

Svar på spørsmål 40: Strandsoneberedskap - Trening, opplæring m.v.:

Hvilken aktivitet er det på trening og opplæring av beredskapsmannskaper for strandsoneberedskap?

Beredskapen mot akutt forurensning består av en privat del, en kommunal del og en statlig del. Denne inndelingen fremgår av forurensningsloven. De forskjellige aktørene har et eget ansvar for å sikre at personellet som inngår i beredskapen har tilstrekkelig opplæring og at de gjennomfører årlige øvelser. Det er Statens forurensningstilsyn (SFT) som fører tilsyn med den private og den kommunale beredskapen.

Kystverket, som ansvarlig for den statlige beredskapen, har et ansvar for å sikre en koordinering mellom privat, kommunal og statlig beredskap. Dette ivaretas bl.a. ved at Kystverket gjennomfører kurs for lagledere, skadestedsleder og personell fra aksjonsledelsen. Ledelse av strandaksjoner er en viktig del av disse kursene. I tillegg gjennomføres kombinerte kurs/øvelser for kommunene for å sikre at den statlige og kommunale beredskap kan samvirke ved forurensningssituasjoner. Håndtering av strandaksjoner er en viktig del av disse aktivitetene. Kystverket gjennomfører årlig 2 - 3 kurs for lagledere, 2 -3 kurs for skadestedsledere og et aksjonslederkurs. I tillegg arrangeres andre spesialtilpassede kurs etter behov. Kystverket gjennomfører også årlige kurs og øvelser for alt personellet på de statlige depotene samt 2 - 3 andre større øvelser. Alle disse aktivitetene har fokus på strandsoneberedskap.

Operatørene på kontinentalsokkelen, gjennomfører årlig gjennom Norsk oljevernforening for operatørselskaper (NOFO) to større øvelser hvor strandsoneberedskap er et viktig element. I disse øvelsene øves samvirke mellom den private, kommunale og statlige beredskapen.

Som det fremgår over gjennomføres det ikke kurs for å lære opp selve mannskapene som gjennomfører strandsaneringen i strandsoneberedskap. Årsaken til dette er bl.a. at en omfattende mannskapsopplæring ikke vil være kostnadseffektivt. Ved noen øvelser legges det imidlertid opp til situasjoner hvor mannskaper øves for innsats i strandsonen. I forbindelse med dette gis det også en kort opplæring som har fokus på helse, miljø og sikkerhet (HMS) og saneringsteknikker.

I forbindelse med konkrete aksjoner hvor det er behov for mannskaper til sanering av strendene, gis disse opplæring. Dette ble bl.a. gjort i forbindelse med "Rocknes"-ulykken. Erfaringer fra denne ulykken er brukt til å utarbeide et opplæringsopplegg med fokus på HMS. Dette er lagt ut på Kystverkets nettsted.

Svar på spørsmål 41: Beredskap- og redningsoperasjoner - Juridiske hjemler

Hva er det juridiske hjemmelsgrunnlaget for å rekvirere private fartøy til beredskap- og redningsoperasjoner?

REDNINGSAKSJONER

Det følger av sjøloven § 135 tredje ledd at i den utstrekning det kan skje uten særlig fare for skipet eller dets ombordværende, plikter skipsfører å yte all mulig og nødvendig hjelp til enhver som befinner seg i havsnød eller trues av fare til sjøs. Redningsaksjoner til sjøs organiseres og ledes normalt av en av de to Hovedredningssentralene.

BEREDSKAPSAKSJONER

Etter forurensningsloven § 47 andre ledd plikter private som har beredskapsplikt etter forurensningslovens § 40 å stille til rådighet utstyr og personell ved aksjoner som ledes av staten. Dersom det er fare for meget betydelig forurensningsskade følger det av forurensningsloven § 47 andre ledd at enhver kan gis pålegg om å stille til rådighet materiell eller personell for å bekjempe en ulykke. Kystverket er delegert myndighet til å gi pålegg etter bestemmelsen.

Svar på spørsmål 42: Konsekvenser vedkommende bergingslønn

I hvilken grad er frykten for å måtte betale bergningslønn utsettende i forhold til å be om assistanse, og på hvilke måter kan dette problemet eventuelt reduseres?

Bergningslønn er godtgjørelse for å berge skip som er forulykket eller i fare. De nærmere reglene for bergningslønn er tatt inn i sjøloven av 24. juni 1994 nr. 39 kap. 16. Reglene bygger på internasjonale bestemmelser vedtatt av FNs sjøfartsorganisasjon IMO.

Det finnes flere typer standard kontrakter som kan inngås mellom bergningsselskaper og en havarist. Her

kan nevnes rene slepkontrakter, vrakfjerningskontrakter og bergningskontrakten "Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement". Sistnevnte kontrakt er best kjent som "Lloyd's Open Form" (LOF).

Bergningskontrakten LOF er godt kjent i den maritime industrien og hensikten med kontrakten er at en bergningsoperasjon skal kunne komme i gang raskest mulig og uten at operasjonene skal bli forsinket av forhandlinger om pris eller andre kontraktsdetaljer. Når en LOF kontrakt er inngått ligger ansvaret for bergningsoperasjonen i hendene på bergeren under "no cure, no pay"-prinsippet og havaristens eiere kan fokusere på andre spørsmål som dukker opp. Første utgave av LOF ble publisert i 1908 og har senere ved flere anledninger gjennomgått revisjoner.

Kystdirektoratet har ingen statistikk som kan underbygge at det er et problem at den enkelte skipsfører er tilbakeholden med å inngå avtaler om berging.

Svar på spørsmål 43: MARPOL på Svalbard

Hvorfor er ikke Den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip (MARPOL) gjort gjeldene for Svalbard, og vil Regjeringen ta initiativ til å gjøre dette?

Det er innhentet svar fra Miljøverndepartementet som er ansvarlig for Den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip (MARPOL).

Norsk gjennomføring av MARPOL-konvensjonen er hjemlet i sjødyktighetslovens kap. 11 om forurensning fra skip. For norske skip gjelder MARPOL-regelverket uansett hvor disse befinner seg. Ved endring av sjødyktighetslovens § 1 fjerde ledd, vedtatt i forbindelse med den nye Svalbardmiljøloven, ble det åpnet for at Kongen helt eller delvis kan gi sjødyktighetsloven anvendelse for utenlandske skip og innretninger i Svalbards indre farvann eller territorialfarvann.

Miljøverndepartementet har på denne bakgrunn gitt Sjøfartsdirektoratet i oppdrag å vurdere behovet for og konsekvensene av å gjøre MARPOL helt eller delvis gjeldende for Svalbard. Blant annet er det nødvendig å vurdere konsekvensene i forhold til infrastruktur som bla. mottaksforhold og håndhevelsesmuligheter på Svalbard. En gjennomføring vil gjøre det nødvendig å endre forskrift om hindring av forurensning fra skip.

Vedlegget til svar nr. 29

Vedlegg 1: Dagens Slepe- og Beringsfartøy

Selskap	Fartøy	Slepekraft (tonn)	Register
Bravo Tug AS	Nordic Bravo	34	STV
Buksér og Berging AS	Balder	35	NOR
Buksér og Berging AS	Bamse TUG	69	DIS
Buksér og Berging AS	BB "TBN"	95	NOR
Buksér og Berging AS	BB "TBN" 2	75	NOR
Buksér og Berging AS	BB "TBN" 3	75	NOR
Buksér og Berging AS	Bebe	20	NOR
Buksér og Berging AS	Belos	45	NOR
Buksér og Berging AS	Beni	22	NOR

Selskap	Fartøy	Slepekraft (tonn)	Register
Buksér og Berging AS	Bess	55	NOR
Buksér og Berging AS	Bever	29	NOR
Buksér og Berging AS	Bison	43	NOR
Buksér og Berging AS	Bob	52	SWE
Buksér og Berging AS	Boxer	67	NOR
Buksér og Berging AS	Bruse	39	SWE
Buksér og Berging AS	Bukken	35	NOR
Buksér og Berging AS	Bulldog	65	NOR
Buksér og Berging AS	Haabull	35	NOR
Buksér og Berging AS	John	53	NOR
Bukserbåter AS	Rallaren	43	NOR
Bukserbåter AS	Rombak	47	NOR
Bukserbåter AS	Svarta Bjørn	23	NOR
Eide Marine Service AS	Eide Rex	38,4	NOR
Enebakk AS, Arnt	Nordbever	22	NOR
Farsund Fortøyningselskap AS	Khan	26	NOR
Kittelsen Shipping AS, Trond A	Vrangsund	34	NOR
Kristiansund Taubåtservice	Waterbjørn	29	NOR
Kristiansund Taubåtservice	Watermann	29	NOR
Kvernhusvik Skipsverft AS	Øyvåg	24	NOR
Seløy Kystberedskap AS	Nautilus Mammut	25	NOR
Slepebåtane AS	Lupus	32	NOR
Sør-Varanger Kommune, Kirkenes Havn	Kraft Johanssen	27	NOR
Taubåtkompaniet AS	Boa Master	53	NIS
Taubåtkompaniet AS	Boa Siw	43	NOR
Taubåtkompaniet AS	Tambur	20	NOR
Telas Holding AS	Seut	22	NOR
Trondhjem Bukser AS	Abramis	32	NOR
Trondhjem Bukser AS	Squalus	20	NOR
Ødegaard Berging AS	Max Mammut	31	NOR
Ødegaard Berging AS	Multi Mammut	35	NOR
Østensjø Rederi	Ajax	92	NOR
Østensjø Rederi	Alex	50	IRS
Østensjø Rederi	Audax	57	NOR
Østensjø Rederi	Dux	40	NOR
Østensjø Rederi	Felix	50	NOR
Østensjø Rederi	Pax	40	NOR
Østensjø Rederi	Silex	62	MAN
Østensjø Rederi	Thorax	95	NOR
Østensjø Rederi	Thrax	55	MAN
Østensjø Rederi	Velox	65	NOR
Østensjø Rederi	Vivax	57	NOR

Vedlegg 8**Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 15. april 2005****Svar til Stortingets Samferdselskomité på spørsmål 44 knyttet til St.meld. nr. 14 (2004-2005)**

Det vises til brev fra Samferdselskomiteen, mottatt i Fiskeri- og kystdepartementet 17. mars 2005.

Nedenfor følger Fiskeri- og kystdepartementets svar på spørsmål 44.

Svar på spørsmål 44: Leie av privat slepekapasitet
Det ønskes anslag over årlige kostnader for en lang-siktig leie av privat slepebåtkapasitet med forutsetninger

– responstid 10 timer

– responstid 6 timer.

med nødvendig trekkapasitet for å håndtere skip opp til 300 000 tdw?"

I svar på spørsmål 30 til samferdselskomiteen blir det redegjort for at Kystdirektoratet er blitt bedt om å evaluere "Fjord Champion"-ulykken, og herunder forholdet til slepebåtkapasiteten i Sør-Norge. På denne bakgrunn og med hensyn til den tid som er tilgjengelig for å besvare dette spørsmålet, må det understrekes at svaret bygger på en forenklet analyse fra Kystdirektoratet, basert på de forutsetninger som ble lagt til grunn for den etablerte slepebåtkapasitetstjenesten i Nord-Norge.

En dekning langs hele kysten av Norge som tilsvarende den etablerte slepebåtkapasiteten i Nord-Norge vil kreve i størrelsesorden 9 slepefartøyer. Basert på anslåtte kostnader per fartøy av denne typen vil årlige kostnader for tjenesten beløpe seg til om lag 250 millioner kroner. Døgnratene for denne type fartøyer varierer betydelig med variasjoner i offshoremarkedet generelt.

Når det bes om vurdering av trekraft knyttet til skip opp til 300 000 tdw blir bildet noe annerledes. Kystverket antar, basert på tidligere gjennomførte beregninger, at behovet for slepekraft for håndtering av fartøyer på 300 000 tonn i ballast vil være i størrelsesorden 150 tonn (Bollard pull). Under de værkriteriene som ligger til grunn for dagens etablerte slepebåtkapasitetstjeneste vil fartøyene vi i dag har i Nord-Norge ikke klare å ta kontroll over et så stort fartøy i ballast, men vil kunne redusere fartøyets drivhastighet. Per dato vil egnede fartøyer, under norsk eie, som har trekraft tilsvarende 150 tonn i praksis være ankerhåndteringsfartøyer.

Med bakgrunn i at en 300 000 tonner i ballast kan drive mot kysten i 3 knop eller mer, vil det være behov for betydelig flere og kraftigere slepefartøyer enn de 9 som er antydnet ved en videreføring av en slepebåtkapasitetstjeneste tilsvarende det nivået den etablerte tjenesten i Nord-Norge representerer. Fartøyene som skal til for å håndtere tonnasje av denne størrelsen vil også være dyrere i innleie. Indikasjoner fra skipsmeglermiljøet antyder døgnkostnader i størrelsesorden 95 000 til 120 000 kroner på 5 års kontrakter.

En samlet vurdering av slepebåtkapasitetstjenesten vil bli foretatt i den tidligere nevnte analysen Kystdirektoratet skal gjennomføre. Det er allikevel helt klart at skal en ha en slepebåtkapasitetstjeneste langs hele norskekysten som kan reagere tidsnok i forhold til en drivende 300 000 tonner i ballast vil kostnadene forbundet med dette bli betydelig større enn 250 millioner kroner. Kystverket antar at det er sannsynlig at kostnaden vil bli om lag 1 milliard kroner årlig.

Vedlegg 9**Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 22. april 2005****Svar til Stortingets Samferdselskomité på spørsmål 45, 46, 48, 49 og 50 knyttet til St.meld. nr. 14 (2004-2005)**

Det vises til brev fra Samferdselskomiteen, mottatt i Fiskeri- og kystdepartementet 21. april 2005.

I brevet stiller komiteen 6 spørsmål i tilknytning til St.meld. nr. 14 (2004-2005) På den sikre siden - sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Nedenfor følger Fiskeri- og kystdepartementets svar på spørsmålene 45, 46, 48, 49 og 50.

Svar på spørsmål 45: Forsvarsdepartementets bidrag til sjøsikkerhet og oljevernberedskap***På hvilke områder bidrar Forsvarsdepartementet til sjøsikkerhet og oljevernberedskap?***

Fiskeri- og kystdepartementet og Forsvarsdepartementet har etablert et godt samarbeid om sjøsikkerhet og oljevernberedskap, og det avholdes jevnlig kontaktmøter mellom departementene om disse temaene.

På det operative plan er det etablert et samarbeid mellom Kystverket og Forsvaret. Dette ivaretas i første rekke gjennom Forsvarets KYBAL konsept (Kystberedskap og aksjonsledelse). Konseptet bygger på at Forsvarets ressurser, gjerne Kystvakten som erfaringsmessig er en av de første til stede ved en ulykke til sjøs,

ivaretar skade- og ulykkeshåndtering inntil ansvarlig myndighet er på plass. Med ansvarlig myndighet på plass gjennomføres en avlevering av ulykkeshåndteringen til ansvarlig myndighet som deretter disponerer Forsvarets ressurser iht. sin plan for operasjonen. Dette konseptet øves jevnlig og har vært praktisert gjennom flere år.

Innen sjøsikkerhetsarbeidet samarbeider Forsvaret og Kystverket bl.a. gjennom:

- at Kystvakten i Kystvaktloven § 12 er gitt myndighet til å føre kontroll med at bestemmelser i havne og farvannsloven og losloven blir overholdt, herunder fører Kystvakten kontroll med skipsfartens overholdelse av regler om bruk av farledsbevis,
- at Forsvarets VHF-kjede er brukt ved etablering og drift av AIS-systemet,
- samarbeid om utnyttning av teknologi ved etableringen av trafikksentralen i Vardø og
- Kystvaktens tilstedeværelse i farvannet og meldinger til Kystverket om status for lykter og merker og om andre forhold som har betydning for sikker ferdsel til sjøs.

Innen oljevernberedskapen og tiltak for å hindre ulykker omfatter samarbeidet mellom Forsvaret og Kystverket bl.a.:

- utplassering av oljevernutstyr på kystvaktfartøy,
- 2 kystvaktfartøy for slepebåtberedskap i Nord-Norge,
- innleie av et overvåkingsfly som bl.a. er spesialutrustet for å oppdage olje på havet,
- overvåking av forurensning ved vrak,
- skadestedsledere og kommandoplattform ved uhell til sjøs og
- bistand under oljevernaksjoner. Kystvaktfartøyene er særlig viktige ressurser ved oljevernaksjoner, men alle relevante ressurser vil bli trukket inn ved behov. Kystvaktens fartøy er også med på en rekke trenings- og øvelsesaktiviteter i regi av Kystverket, herunder også internasjonale øvelser.

Samarbeidet mellom Forsvaret og Kystverket fungerer godt og videreutvikling av samarbeidet vurderes fortløpende. Jeg vil i denne sammenheng vise til at det i stortingsmeldingen framgår at det bli foretatt en nærmere vurdering av behovet for oljevernutstyr på de nye fartøyene i Indre Kystvakt. Som opplyst i svar på spørsmål 31 vil de nye mindre fartøyene i Indre Kystvakt som anskaffes fra 2006 også ha en slepekraft på ca. 22 tonn.

Svar på spørsmål 46: Loran-C - Oppdatert vurdering

Det er ønskelig med en oppdatert vurdering av Loran-C sin verdi som back-up system.

Fiskeri- og kystdepartementet foretok i 2002 en norsk brukerundersøkelse om dagens maritime bruk av

Loran-C. Det framkom ingen klare ønsker fra brukerne om videreføring av systemet.

Av mottatte svar framkom det at Norges Rederiforbund viser til at systemet er lite aktuelt, og ikke i bruk hos forbundets medlemmer. Rederienes Landsforening opplyser at svært få av fartøyene i deres medlemsrederier er utstyrt med eller benytter Loran-C i seilas langs kysten eller innaskjærs.

Norges Fiskarlag opplyste at tilbakemeldingen fra medlemslagene viser at det er svært få brukere av Loran-C innenfor tradisjonelle brukerområder som fiskeri og skipsfart. En god del fartøyer har systemet, men bruker kun GPS/DGPS til navigasjon og posisjonering.

Både Kystdirektoratet og Sjøfartsdirektoratet viste til at regel 19 nr. 2.1.6 i kapittel V i Sjøikkerhetskonvensjonen (SOLAS) krever at passasjer- og lasteskip skal ha mottaker for et navigasjonssystem med global utbredelse, eller andre hjelpemidler som automatisk oppdaterer skipets posisjon under hele reisen. Ettersom Loran-C ikke har slik global utbredelse, velges GPS av passasjer- og lasteskip som dekkes av SOLAS-konvensjonen. Fartøy som opererer i nasjonale farvann vil få krav om å installere navigasjonssystemer som automatisk kan oppdatere posisjonen i nød- og sikkerhetsradioutstyr. For å sikre global dekning velger de fleste satellitmottakere. De to direktoratene hadde ingen innvendinger mot at Loran-C i Norge nedlegges.

Oljedirektoratet har opplyst at det er foretatt noen undersøkelser blant produsenter og brukere av posisjoneringssystemer og referanseutstyr for dynamisk posisjonering i petroleumsindustrien. Det utstyr som benyttes i dag er hovedsakelig basert på GPS, og til dels også det russiske systemet Glonass. Oljedirektoratet kunne ikke se at det vil være behov for å opprettholde Loran-C som et posisjoneringssystem eller referansesystem for dynamisk posisjonering innen petroleumsindustrien.

Forsvarsdepartementet har opplyst at Forsvaret ikke har behov for videre drift av Loran-C utover 2005.

Innen det nordvesteuropiske Loran-C samarbeidet (NELS) har Danmark, Irland, Tyskland og Nederland, i tillegg til Norge, sagt opp avtalen om samarbeid om drift av Loran-C. Frankrike har opplyst at de vil fortsette å drive Loran-C videre.

EUs arbeid med utarbeidelsen av et forslag til europeisk radionavigasjonsplan kan, etter det Fiskeri- og kystdepartementet har erfart, tidligst forventes startet opp i slutten av 2005. I dette arbeidet vil det også bli drøftet hvilket system EU vil anbefale som backup-system.

I Norge er Loran-C i hovedsak ansett som et system for bruk til sjøs. I forhold til behov for back-up innen sjøsikkerhet legges det til grunn at dette hensynet har relativt liten vekt, da Loran-C i liten grad benyttes av maritime aktører. I tillegg til dette vil dagens maritime infrastruktur, så som fyr og merker, tjene som back-up i kystnære farvann. Dette kommer i tillegg til ordinære navigasjonshjelpemidler på skipene, som f.eks. radar.

Basert på ovenstående, og særlig med vekt på at det i svarene fra potensielle norske brukere av Loran-C ikke var noen aktiv bruk av systemet, synes det for Fiskeri- og kystdepartementet ikke realistisk å foreslå å videreføre Loran-C som et backup-system i norske områder.

Svar på spørsmål 48: Private aktører og slepebåtbereidskap

Hva kan private aktører bidra med innen slepebåtbereidskap?

Jeg vil innledningsvis gjøre oppmerksom på at Kystverket har iverksatt et omfattende arbeid med sikte på å kartlegge tilgjengelig slepekraft langs hele norskekysten. Arbeidet vil ha form av en utredning som skal kartlegge kapasitet, forslå løsninger for en fremtidig statlig slepebåtbereidskap og se dette i sammenheng med det totale beredskapskonseptet som er etablert langs norskekysten.

Slepebåtbereidskapen i Norge er i dag basert på tilgjengelig, privat slepebåtkapasitet og på bistand fra øvrig skipstrafikk. Beredskapen praktiseres slik sør for Lofoten. Så langt man kan se i dag, med henvisning til at dette skal utredes, finnes det andre mulige måter å etablere en slepebåtbereidskap på, basert på privat kapasitet.

Et alternativ er å gå i dialog med slepebåtselskapene og framforhandle en avtale om beredskap i kombinasjon med at fartøyene driver ordinær kommersiell virksomhet. Hvordan ulike avtaler kan utformes vil variere. Et alternativ kan være at fartøy får tildelt et område man skal operere innenfor for å ha beredskap i dette området. Det vil si at fartøyet ikke kan ta kommersielle oppdrag som medfører at fartøyet forlater sitt beredskapsområde. Dette må kompenseres økonomisk. I tillegg må kostnader knyttet til aksjoner kompenseres. Ulempen med et slikt alternativ er at dette vil ha innvirkning på det kommersielle markedet for slepebåttjenester.

Et annet alternativ er leie av privat slepekapasitet til ren beredskap. Ved dette alternativet vil ikke slepefartøyene kunne ta kommersielle oppdrag. Kostnadene med denne løsningen vil være tilnærmet lik den for beredskapen som vil bli omtalt i svar på spørsmål 47 om responstid.

Svar på spørsmål 49: Reduksjon av risiko for grunnstøting og kollisjon langs sørlandskysten.

Med henvisning til bl.a. hendelsen med "Listraum"; hva vil Regjeringen gjøre for å redusere risikoen for grunnstøting og kollisjon langs sørlandskysten?

Gjennom etablering av AIS-systemet er det allerede iverksatt et viktig tiltak for bedre kontroll med skip som transporterer med farlig og/eller forurensende last

langs kysten. AIS er også et antikollisjonssystem mellom skip.

For ytterligere å redusere risikoen for grunnstøting og kollisjon vil påbudte seilingsleder for passerende trafikk bli vurdert for Sørlandskysten. I territorialfarvannet kan slike leder fastsettes av kyststaten. Dersom ledene skal etableres utenfor territorialfarvannet må de godkjennes av IMO, og dette vil ta lengre tid.

For å raskt etablere en minimumsavstand til kysten for transport av farlig og/eller forurensende last og separere møtende trafikk vil påbudte leder/trafikkseparasjonssystem i territorialfarvannet bli vurdert som et første steg. På samme måte som for de påbudte seilingsledene som er etablert i territorialfarvannet utenfor kysten av Finnmark, vil slike leder ikke være til hinder for at fartøyene kan seile enda lenger ut fra kysten, utenfor territorialgrensen.

Som nevnt i svar på spørsmål 30 vil også slepebåtbereidskapen i Sør-Norge bli vurdert.

Svar på spørsmål 50: Kostnader ved oppgradering av depot

Kan det gis et overslag over kostnadene ved å oppgradere depotene?

Innledningsvis vil jeg vise til svar på spørsmål 17 og 37 hvor det bl.a. ble redegjort for investeringer i oljevernutstyr de senere år. Som nevnt i svar på spørsmål 37 er etablering av mellomdepotene for å bedre responstiden prioritert de seneste årene. Dette gjør at det er behov for å se nærmere på en oppgradering av utstyret ved hoveddepotene. Kystverket gjennomfører derfor nå en analyse av den tekniske tilstanden/antatte restlevetid for statens oljevernutstyr som også tar hensyn til bl.a. endringer i helse-, miljø- og sikkerhetskrav og teknologisk utvikling.

Gjennomføring av den nevnte analysen er nødvendig for å kunne fastslå investeringsbehovet. De tall som kan gis før denne analysen er gjennomført er således foreløpige overslag, og er beheftet med stor usikkerhet. Foreløpige overslag som Kystverket har gjort tyder på at det pr. i dag er behov for omkring 40 mill kroner for å oppgradere oljevernutstyret ved hoveddepotene. I tillegg kommer årlige kostnader til vedlikehold og oppgradering/utskifting av utstyr. Nødlosseutstyr og kostnader knyttet til en dispergeringsberedskap kommer også i tillegg.

Regjeringen vil, bl.a. på bakgrunn av Kystverkets analyse av den tekniske tilstanden for oljevernmateriellet, vurdere det videre tempoet i oppgraderingen av oljeverndepotene i de kommende budsjetter.

Vedlegg 10

Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 28. april 2005

Svar til Stortingets Samferdselskomité på spørsmål 47 knyttet til St.meld. nr. 14 (2004-2005)

Det vises til brev fra Samferdselskomiteen, mottatt i Fiskeri- og kystdepartementet 21. april 2005.

I brevet stiller komiteen 6 spørsmål i tilknytning til St.meld. nr. 14 (2004-2005) På den sikre siden - sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Nedenfor følger Fiskeri- og kystdepartementets svar på spørsmål 47.

Svar på spørsmål 47: Kostnadsnivå ved ulike responstider

Det ønskes et bilde av kostnadsnivåene ved ulike responstider innen slepebåtberedskapen

Kostnadsnivået for innleie av slepebåter vil variere ut fra ratene i markedet. Disse ratene varierer i stor grad og styres av aktiviteten i offshorevirksomheten og skipsfarten. FKD legger her til grunn, som et rent anslag, en rate på 100 000 kroner/døgn.

I svar på spørsmål 44 blir det redegjort for kostnadene ved å leie inn fartøyer i en statlig slepebåtberedskap etter samme modell som for beredskapen i Nord-Norge, og dersom slepefartøylene skal ha kraft til å slepe en 300 000 tonner. Det er viktig å understreke at kostnadsanslagene på 250 millioner kroner til 1 milliard kroner som er gitt i spørsmål 44 er basert på den nevnte døgnraten, for fartøyer med 150 tonn slepekraft. Anslaget på 250 millioner kroner er gitt for 9 fartøyer med 100 tonn slepekraft.

Med hensyn til den tid som er tilgjengelig for å besvare dette spørsmålet, må det understrekes at svaret bygger på en forenklet analyse basert på en rent matematisk utregning over responstid langs kysten. I beregningen er det lagt til grunn at man har behov for slepebåter med slepekraft 150 tonn, og at disse har en marsjfart på 13 knop.

Dersom man legger opp til 15 timer responstid gir dette behov for minst 5 slepebåter for å gi dekning langs hele kysten (1400 nautiske mil). Senker man responstiden til 12 timer øker behovet til minst 6 slepebåter, og setter man krav om 6 timer responstid vil det

kreves minst 14 slepefartøyer. Det er viktig å understreke at dette er en ren matematisk utregning, som ikke tar hensyn til geografiske forhold.

Kravet til responstid må også sees i forhold til hvor raskt et havarert fartøy vil kunne drive. Dersom man tar utgangspunkt i en 300 000 tonner i ballast, i 20 m/s vind og 1 knop strøm hvor kreftene virker i samme retning og korteste vei mot land, vil fartøyet drive med 3 knops fart rett mot land. Dersom fartøyet går 30 nautiske mil fra kysten vil fartøyet med disse forutsetningene være grunnstøtt i løpet av 10 timer. For at et slepefartøy skal kunne være fremme i løpet av 10 timer må ikke seilingsdistansen være mer enn 104 nautiske mil (inkl. 2 timer til reaksjonstid), og dette gir et behov for minst 7 fartøyer for å dekke kysten. Det må understrekes at denne fartøytypen ikke er representativ for dagens trafikk, men er brukt som en beregning av et worst-case-scenario.

Dersom det samme fartøyet går 12 nautiske mil fra kysten, vil det, med de overnevnte forutsetninger, kun ta 4 timer før tankskipet treffer land. Dette gir et behov for minst 27 fartøyer for å sikre beredskap med 4 timers responstid. I svar på spørsmål 44 ble det oppgitt at en tilsvarende beredskap som i Nord-Norge, gir behov for 9 slepebåter for å dekke hele kysten. I den beregning som ble gjort for beredskapen i Nord-Norge ligger til grunn at et fartøy på 20 000 tonn fullastet driver med en hastighet av 1,4 knop. Dette gir, når trafikken går 12 nautiske mil fra kysten, en responstid på 8,5 timer, og det er dette som er grunnlaget for estimatet om 9 fartøyer.

Når det gjelder kostnaden for beredskapen estimeres den her til 36,5 millioner kroner årlig per fartøy i helårig beredskap, gitt en døgnrate på 100 000 kr/døgn. Dersom staten leier flere slepefartøyer av denne størrelsen, som det er få tilgjengelige av i Norge, vil dette påvirke ratene i stor grad, ikke bare i det norske markedet, men også på verdensmarkedet. Det vil også være mulig at det må bygges flere fartøyer for å imøtekomme en slik etterspørsel.

Vedlegg 11**Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 28. april 2005****Svar til Stortingets Samferdselskomité på spørsmål 51 til St.meld. nr. 14 (2004-2005)**

Det vises til brev fra Samferdselskomiteen, mottatt i Fiskeri- og kystdepartementet 22. april 2005.

Nedenfor følger Fiskeri- og kystdepartementets svar på spørsmål 51.

Svar på spørsmål 51: "Barentshavet på skjerm"

Kan det gis en begrunnelse for at "Barentshavet på skjerm" ikke er omtalt i St.meld.nr.14 (2004-2005), og hva gjenstår av tiltak før det er en realitet "at satellittbilder brukes systematisk, både i den daglige overvåkningen av kyst og havområder og som en del av langsiktig miljøovervåking" slik som Stortinget bad Regjeringen sørge for i Innst.S.nr. 161 (2002-2003)

"Barentshavet på skjerm" er foreløpig ikke et operativt system, men utviklingsarbeidet for prosjektet er kommet langt. Miljøverndepartementet har det overordnede ansvaret, mens arbeidet utføres av Norsk Polarinstitutt og eksterne kompetansemiljøer, herunder KSAT, Spacotec og Norut IT. Det er laget en første demonstrator som viser hvordan systemet kan fungere i praksis, og det pågår utvikling av tjenesten på nettet. Midler til den daglige driften av systemet vurderes i forbindelse med budsjettprosessen for 2006.

"Barentshavet på skjerm" vil være et nytt verktøy til bruk for miljøvernforvaltningen, krisehåndtering, kyst- og trafikkovervåking i Nord-Norge og for øvrige aktu-

elle brukere. Systemet er internettbasert og vil kunne gi informasjon om bla. havstrømmer, potensielle drivbåner for utslipp, de marine ressursene i området, naturverdier i en eventuell nær strandsone, oljeverndepoter etc. Dette vil kunne bedre muligheten for å se helheten, vurdere mulige konsekvenser av en ulykkessituasjon og legge opp eventuelle bergings- eller oppryddingstiltak.

Det er startet opp flere prosesser, herunder arbeidet med en helhetlig forvaltningsplan for Barentshavet, som forventes å utløse overvåkingsbehov. Det synes derfor hensiktsmessig å avvente disse prosessene før operasjonell utgave av "Barentshavet på skjerm" blir endelig ferdigstilt. Dette er bakgrunnen for at man ikke har gått inn på prosjektet i St.meld.nr.14 (2004-2005).

I meldingen er beskrivelsen konsentrert om utvikling av satellittovervåking innenfor rammene av SatHav programmet til Norsk Romsenter. Gjennom dette programmet har Kystverket tatt satellittovervåking i bruk i sin operative virksomhet, og det arbeides med å forbedre kvaliteten på tjenesten. "Barentshavet på skjerm" vil imidlertid kunne være et tilleggsverktøy for Kystverket i en beredskapssituasjon. Informasjon fra "Barentshavet på skjerm" vil kunne understøtte Kystverkets beslutninger i en beredskapssituasjon og derigjennom bidra til en mest mulig effektiv håndtering av denne.

Vedlegg 12**Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 28. april 2005****Svar på spørsmål 52 fra Stortingets samferdselskomité til St.meld. nr. 14 (2004 - 2005)**

Det vises til brev av 26. april 2005 fra Stortingets samferdselskomité med spørsmål nr. 52 i tilknytning til St.meld. nr. 14 (2004 - 2005) På den sikre siden - sjø-sikkerhet og oljevernberedskap.

Nedenfor følger Fiskeri- og kystdepartementets svar på spørsmål 52.

Svar på spørsmål 52: PSSA - Hjemmel for begrensninger eller tiltak

Retningslinjer for identifisering og utpeking av PSSA er nedfelt i IMO resolusjonen A.927 (22) "Guidelines for the Designation of Special Areas under MARPOL73/78 and Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Area". IMO skriver blant annet på sine hjemmesider:

"When an area is approved as a particularly sensitive sea area, specific measures can be used to control the maritime activities in that area, such as routeing mea-

asures, strict application of MARPOL discharge and equipment requirements for ships, such as oil tankers; and installation of Vessel Traffic Services (VTS).

- Er det i IMO resolusjonen A.927 (22) om PSSA hjemmel for begrensninger eller tiltak som vil kunne gjøres gjeldende for annet enn skipstrafikk og skader og forurensing forbundet med skipstrafikk, i så fall hva?

Etter Fiskeri- og kystdepartementets vurdering gir IMO resolusjonen A.927(22) bare hjemmel for begrensninger eller tiltak i forhold til skipstrafikk og skader og forurensning forbundet med skipstrafikk.

Departementet viser i denne sammenheng til havrettstraktatens artikkel 211 nr. 6, som er hjemmelen for identifisering og utpeking av PSSA gjennom IMO. Artikkel 211 har tittelen "Pollution from vessels", og artikkelens nr. 6 omhandler ikke tiltak i forhold til annen maritim aktivitet enn skipstrafikk.

Havrettstraktatens artikkel 211 nr. 6 er rammen for de konkrete retningslinjene for identifisering og utpeking av PSSA gjennom IMO som er fastsatt i vedlegg 2 til IMO-resolusjon A.927(22). Retningslinjene bestemmer både at det i tilknytning til en PSSA-søknad skal

fremmes forslag om beskyttende tiltak (se pkt. 3.2.), og angir hvilke tiltak som er mulige i denne sammenheng (se pkt. 6). I tråd med havrettstraktatens artikkel 211 er alle tiltak som er angitt som mulige i retningslinjenes pkt. 6, tiltak i forhold til skipstrafikk.