



Innst. 130 S

(2009–2010)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:13 S (2009–2010)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Harald T. Nesvik om handlingsplan for forsterket oljevernberedskap

Til Stortinget

Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

I

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2009 legge frem for Stortinget en handlingsplan for forsterket oljevernberedskap. Stortinget legger til grunn at planen inneholder avklart og forpliktende finansiering for oppgradering av oljevernutstyr og fartøy.

II

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.

III

Stortinget ber Regjeringen legge frem en oversikt over hvorvidt det er tilstrekkelig depotdekning, utstyr og tilstand på materiellet som sikrer ønsket beredskapsnivå ved alle kyststrekninger hvor skipstrafikken, vær- eller andre forhold tilsier slik beredskap.

IV

Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en grundig ekstern evaluering av oljevernarbeidet og oljevernberedskapen i forbindelse med "Full City"-havariet utenfor Langesund i Telemark."

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruitter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Kåre Fostervold, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til vedlagte uttalelse datert 23. november 2009 fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteen viser til at det er stor aktivitet i norske farvann som krever god sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Komiteen understreker at rent hav er av avgjørende betydning for Norge, og mener det er viktig at sikkerhet mot forurensning er høyt prioritert. Komiteen peker på at store deler av Norges befolkning lever og har sitt arbeid i tilknytning til det som produseres i havet og langs kysten.

Komiteen viser til at et liknende representantforslag ble behandlet i Stortinget vinteren (2007–2008), jf. Dokument nr. 8:39 (2007–2008) og Innst S. nr. 158 (2007–2008). Den gang var det bare representantene fra Fremskrittspartiet som stemte for saken.

Komiteen viser til Stortingets behandling i mai 2005 av St.meld. nr. 14 (2004–2005) På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap, jf. Innst. S. nr. 178 (2004–2005). I denne behandlingen ble det gjort en samlet gjennomgang av forebyggende sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Komiteen viser til at departementet i de årlige budsjettproposisjonene gir informasjon til Stortinget om den videre oppfølgingen av arbeidet knyttet til forebyggende sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Komiteen viser til at Kystverket har levert en statusrapport for oljevernmateriell i statlige depoter, med en anbefalt utskiftingsplan fram til 2010.

Komiteen viser til behandlingen av Innst. 28 S (2009–2010) om slepeberedskap Sørlandet og Innst. S. nr. 13 (2009–2010), statsbudsjettet for 2010, hvor Stortinget sluttet seg til en økning i Kystverkets utgifter med 2,5 mill. kroner for å inngå en fireårig kontrakt om slepeberedskap på Sørlandet. Komiteen viser samtidig til Kystverkets plan for utbygging av slepeberedskapen for Vestlandet, som nå er til vurdering i departementet. Komiteen ber om at planen forelegges Stortinget snarest mulig.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med saken på egnet måte når dette arbeidet er ferdigstilt.

Komiteen viser til en gjennomsnittlig statlig ramme for investeringer i fartøy på 55 mill. kroner per år, og som har sin begrunnelse i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009), og Kystverkets handlingsprogram for 2010–2019.

Komiteen registrerer også økt fokus på opprustninger av depoter og utstyr generelt. Komiteen er spesielt opptatt av det ulykkesforebyggende arbeidet, slik som eksempelvis seilingsleder.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er positiv til at det jobbes med sikte på å forelegge forslag om tiltak langs resten av norskekysten for FNs sjøfartsorganisasjon våren 2010.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil bemerke at kap. 1062 post 1 Driftsutgifter, jf. Innst. S. nr. 13 (2009–2010), til sammen er økt med 156,6 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at det har vært en vesentlig økning i bevilgningene til investeringer i

statens oljevernberedskap de siste årene ved at bevilgningsøkningen på 88 mill. kroner i 2009 ble videreført i 2010. Dette er i tillegg til rammeøkningen på 25 mill. kroner i 2008 og midlene til reetablering av hoveddepot på Fedje i Hordaland i 2007. Dette innebærer en betydelig oppgradering av statens oljevernmateriell i depoter og fartøy.

Disse medlemmer foreslår at representantforslaget vedlegges protokollen, og fremmer følgende forslag:

"Dokument 8:13 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Harald T. Nesvik om handlingsplan for forsterket oljevernberedskap – vedlegges protokollen."

Analysen og dimensjonering av den statlige oljevernberedskapen mv.

Komiteen ber om at resultatene i Kystverkets kommende miljørisiko- og beredskapsanalyse blir forelagt Stortinget når denne foreligger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at Regjeringens videre satsing innen oljevernberedskap fortsatt vil bygge på gjennomførte miljørisiko- og beredskapsanalyser, og at Kystverket er i gang med å gjennomføre en slik analyse. Analysen vil gi innspill vedrørende behov for blant annet materiellinvesteringer, endringer i depoter og anbefalt ramme for kurs og øvelser.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Kystverket vil gjennomføre en intern evaluering av "Full City"-aksjonen. Evalueringen vil omfatte Kystverkets aksjonsledelse og alle eksterne og interne involverte parter. Hensikten med evalueringen er å gi en samlet vurdering av hele aksjonen og det vil blant annet bli utarbeidet en liste med forbedringspunkter med begrunnelse og anbefalte metoder og tiltak. Disse medlemmer har merket seg at et eksternt konsultantselskap bistår etaten med å gjennomføre evalueringen.

Disse medlemmer har videre merket seg at Kystverket vil gjennomføre en intern kvalitetsrevisjon og at Klima- og forurensningsdirektoratet, som kravstillende myndighet for den kommunale beredskapen, har igangsatt en etterkantkontroll av Vestfold og Telemark interkommunale utvalg mot akutt forurensning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig

Folkeparti, peker på at grunnstøtingen av skipet "Full City", og den påfølgende oljekatastrofen, inntraff etter at komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre uttalte følgende i sine merknader i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2008–2009) til statsbudsjettet for 2009:

"Disse medlemmer er bekymret over Regjeringens satsing på oljevernberedskap. Disse medlemmer legger vekt på føre-var-prinsippet i miljøpolitikken. Hovedinnsatsen må derfor legges inn på å forebygge forurensning. Disse medlemmer vil også peke på at en må ha et apparat med kort responstid og moderne utstyr for å bekjempe akutt forurensning, dersom uhellet først er ute."

Flertallet viser til at regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ikke tok opposisjonens advarsler i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2008–2009) på alvor, og at regjeringspartiene tvert imot uttalte følgende:

"Flertallet viser til at Regjeringen har styrket oljevernberedskapen systematisk gjennom blant annet reetablering av hoveddepot på Fedje i Hordaland og økning på 25 mill. kroner i 2008."

Flertallet mener at den statlige beredskapen mot akutt forurensning bør dimensjoneres og lokaliseres ut i fra kunnskap om miljørisiko langs kysten, og at det må gjennomføres jevnlige oppdateringer av risikoanalyser. Flertallet påpeker at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), jf. Nasjonal transportplan 2010–2019, var enige om at veiinvesteringer kan være et virkemiddel i forbindelse med beredskap mot akutt forurensning ved at man kommer raskt frem med nødvendig utstyr og personell:

"Disse medlemmer mener at en sammenbundet kystriksvei også vil være viktig i forhold til annet næringsliv, da særlig fiskerinæringen i forhold til rask transport og leveranser av fersk fisk til det europeiske markedet, og at en kystriksvei også vil kunne spille en viktig rolle med tanke på oljevernberedskap langs kysten."

Flertallet mener at det ikke nødvendigvis er noen motsetning mellom rent hav, fiskeri og olje-/gassproduksjon.

Flertallet påpeker at det ble fremlagt en ekstern evaluering av Kystverkets håndtering av den akutte oljeforurensningen fra lasteskipet M/S Server 15. september 2008. Utredningen ble gjennomført av Norconsult, og utgangspunktet for evalueringen var de styrende dokumentene som forelå da hendelsen inntraff, i hvilken grad disse ble etterlevd og operative disposisjoner. Flertallet viser til at denne rapporten kom etter at Kystverket Vest 4. juni 2007 la frem en intern evalueringsrapport etter forliset av

MV Server. Flertallet registrerer statsrådets kommentarer til forslag IV i Dokument 8:13 S (2009–2010), der det kommer frem at PriceWaterhouseCoopers (PWC) etter en anbudskonkurranse fikk oppdraget med å bistå Kystverket med å gjennomføre den interne evalueringen av "Full City"-forliset, og at PWC gjennomfører og koordinerer informasjonsinn-samlingen, og sammenstiller denne til en evalueringsrapport. Flertallet mener at involveringen av en ekstern aktør som PWC er ett skritt i riktig retning, men ønsker en ekstern evaluering av oljevernarbeidet og oljevernberedskapen i forbindelse med "Full City"-havariet. Flertallet vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en grundig ekstern evaluering av oljevernarbeidet og oljevernberedskapen i forbindelse med "Full City"-havariet utenfor Langesund i Telemark."

Flertallet tar uavhengig av dette for gitt at den interne evalueringen vil bli offentliggjort på egnet måte.

Flertallet er kjent med at det seiler mange skip i norsk farvann som har store mangler og seilingsforbud. Flertallet påpeker at det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å skjerpe kontrollen med skip i norske farvann når dette fører til redusert sannsynlighet for kostbare oljeutslipp.

Flertallet viser til at rapporten "Nasjonal Slepeberedskap" fra 2006 tar opp organiseringen av slepebåtberedskapen i andre land, blant annet Storbritannia og Frankrike. Flertallet mener Norge bør ta lærdom av organiseringen av oljevernberedskapen i andre land. Flertallet påpeker at rapporten også konkluderer med at samfunnsnyttene ved høy oljevernberedskap er langt høyere enn de budsjettmessige kostnadene.

Flertallet viser til at Norge har en stor fiskeflåte, og at større fiskebåter har en betydelig slepekapasitet som blant annet brukes til tråling. Flertallet mener at fiskeflåten derfor bør inngå som en naturlig del av norsk oljevernberedskap, og at det bør gis dispensasjon for kravet om lastelinjesertifikat i katastrofesituasjoner. Flertallet påpeker at eierne av fiskebåter i slike tilfeller må kompenseres fullt ut.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti viser til at statsråden, i sine kommentarer til forslag I og III, viser til Kystverkets rapport om oljevernberedskap i 2005 som viste at oljevernberedskapen i Norge er altfor dårlig, og at beredskapen burde styrkes med til sammen 120 mill. kroner i 2006 og 2007. Disse medlemmer påpeker at rapporten ikke ble fulgt opp.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem en oversikt over hvorvidt det er tilstrekkelig depotdekning, utstyr og tilstand på materiellet som sikrer ønsket beredskapsnivå ved alle kyststrekninger hvor skipstrafikken, vær- eller andre forhold tilsier slik beredskap."

"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 Høyre viser til Kystverkets kommende miljø- og beredskapsanalyse, og vil ikke forskuttere noen enkeltvedtak før denne foreligger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker at grunnstøtingen av skipet "Full City" viste at oljevernberedskapen langs norskekysten er for dårlig, og at både regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet og den foregående regjeringen gjennom en årrekke ikke prioriterte oljevernberedskapen høyt nok. "Full City" er dessverre ikke den eneste oljeulykken vi har hatt i Norge de siste årene. Lasteskipet "Server" forliste utenfor Fedje i Nordhordland 12. januar 2007 og 600 tonn olje lekket ut fra båten. I desember 2007 ble 4 000 kubikkmeter råolje fra Statfjord A pumpet ut i havet uten at overvåkningsinstrumenter, eller folkene som hadde ansvar for bøyelastingen, slo alarm. Lastebåten "Rocknes" kantret i Vatlestraumen i Hordaland i 2004, og 555 tonn olje lekket ut, og bare halvparten av det kreftfremkallende oljesølet ble tatt opp.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010, jf. Innst. 13 S (2009–2010) kap. 1062 post 45, der det ble foreslått 50 mill. kroner mer enn Regjeringen til slepebåtberedskap i Norge. Disse medlemmer påpeker at denne tilleggsbevilgningen var en oppfølging av deres merknader til Prop. 28 S (2009–2010) om slepebåtberedskap i Innst. 28 S (2009–2010). Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets representanter gjentatte ganger har tatt opp slepebåtberedskapen med relevante statsråder, men at ingenting ble gjort før "Full City"-havariet. Disse medlemmer viser til Stortingets behandling av St.meld. nr. 14 (2004–2005) På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap, der Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet fremmet følgende felles 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."

Disse medlemmer viser til at Norge har en sentral rolle når det gjelder oljevern i nord, og påpeker at St.meld. nr. 14 (2004–2005) om sjøsikkerhet og oljevernberedskap, hadde et eget kapittel om internasjonalt samarbeid. Disse medlemmer mener at dette tilsier at Norge bør ta aktive grep når det gjelder utvikling av ny teknologi. Disse medlemmer viser til skriftlig spørsmål fra stortingsrepresentant Bård Hoksrud til fiskeri- og kystministeren fra 6. november 2009, der det tas til orde for at Norge som kystnasjon bør bidra til utvikling av ny lenseteknologi. Disse medlemmer understreker at dette bør gjøres på en måte som ikke fører til konkurransevridning eller undergraving av privat næringsliv, slik Innovasjon Norge beviselig hadde gjort da de ble dømt i ESA-domstolen for ulovlig statsstøtte i forbindelse med Treprogrammet ("Trebassert Innovasjonsprogram") på bakgrunn av en klage fra Byggutengrenser.no.

Disse medlemmer viser til representantforslaget og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2010 legge frem for Stortinget en handlingsplan for forsterket oljevernberedskap. Stortinget legger til grunn at planen inneholder avklart og forpliktende finansiering for oppgradering av oljevernutstyr og fartøy."

Redningsselskapet

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Redningsselskapet gjør en svært viktig innsats på sjøen for å redde mennesker og materiell fra ulykker på sjøen. Flertallet viser til at Redningsselskapet i 2009 har bidratt ved en rekke havarier langs kysten, og at Redningsselskapet også er en del av ryggraden i oljevernberedskapen langs kysten.

Flertallet mener at det kan være aktuelt å inngå avtale med Redningsselskapet som innebærer kjøp av tjenester innenfor oljevern generelt og slepeberedskap spesielt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener derfor det er særlig uheldig at ikke Regjeringen bevilger nok midler til Redningsselskapet, og viser til sine merknader i Innst. 13 S (2009–2010) til statsbudsjettet for 2010 og sitt forslag om 18 mill. kroner utover Regjeringens budsjettforslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til den imponerende "1. linje tjeneste" Redningsselskapet yter i svært mange havarier og motorstanstillfeller, fordi skøytene

befinner seg langs hele kysten. Disse medlemmer konstaterer at dette er hendelser vi ikke hører så mye om, nettopp fordi Redningsselskapet er raskt på plass med sleper om bord i havaristen, og store katastrofer avverges/kontrolleres til større slepefartøy kommer til unnsetning. Disse medlemmer mener derfor det er særlig uheldig at ikke Regjeringen bevilger nok midler til Redningsselskapet.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative statsbudsjett for 2010, jf. Innst. 13 S (2009–2010) kap. 1062 post 30, der disse medlemmer foreslo 20 mill. kroner mer enn Regjeringen til slepebåtberedskap i Norge.

Organisering av oljevernberedskap

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det ikke nødvendigvis er slik at den norske oljevernberedskapen skal organiseres under Fiskeri- og kystdepartementet i fremtiden. Disse medlemmer viser til at Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og Norsk Oljevernforening For Operatørselskaper (NOFO) kan være alternativer.

Oljevern og Norges internasjonale anseelse

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, peker på at en sterk og tillitvekkende oljevernberedskap langs Norges kyst også er viktig av hensyn til Norges internasjonale anseelse knyttet til eksport av fisk, Norge som internasjonalt turistreisemål og Norges anseelse som miljønasjon.

Flertallet påpeker at Norges håndtering av U864 – ubåten i havet utenfor Fedje i Hordaland med 67 tonn kvikksølv om bord – er viktig av samme grunn. Flertallet legger til grunn at Regjeringens beslutning om å heve U864 og fjerne kvikksølvet ligger fast og at arbeidet med denne saken har som mål at bergingsoperasjonen for å heve ubåten og fjerne kvikksølvet skal gjennomføres sommeren 2011.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil bemerke den negative rapporten som er lagt frem fra Dovre/TØI om Kystverkets håndtering av hevingsavtalen med det nederlandske selskapet Mammoet. Disse medlemmer forventer at det snarest legges frem en sak om dette til Stortinget.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Forslag 1

Dokument 8:13 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Harald T. Nesvik om handlingsplan for forsterket oljevernberedskap – vedlegges protokollen.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen legge frem en oversikt over hvorvidt det er tilstrekkelig depotdekning, utstyr og tilstand på materiellet som sikrer ønsket beredskapsnivå ved alle kyststrekninger hvor skipstrafikken, vær- eller andre forhold tilsier slik beredskap.

Forslag 3

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.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2010 legge frem for Stortinget en handlingsplan for forsterket oljevernberedskap. Stortinget legger til grunn at planen inneholder avklart og forpliktende finansiering for oppgradering av oljevernutstyr og fartøy.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en grundig ekstern evaluering av oljevernarbeidet og oljevernberedskapen i forbindelse med "Full City"-havarier utenfor Langesund i Telemark.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 2. februar 2010

Knut Arild Hareide

leder

Øyvind Halleraker

ordfører

Vedlegg

Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 23. november 2009

Representantforslag 13 S (2009-2010) fra Fremskrittspartiet om handlingsplan for forsterket oljevernberedskap

Jeg viser til brev av 11. november 2009 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité, hvor det bes om en kommentar til Dokument nr. 13 S (2009-2010) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Harald T. Nesvik. I dokumentet fremmes følgende forslag:

I

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2009 legge frem for Stortinget en handlingsplan for forsterket oljevernberedskap. Stortinget legger til grunn at planen inneholder avklart og forpliktende finansiering for oppgradering av oljevernutstyr og fartøy.

II

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

III

Stortinget ber Regjeringen legge frem en oversikt over hvorvidt det er tilstrekkelig depotdekning, utstyr og tilstand på materiellet som sikrer ønsket beredskapsnivå ved alle kyststrekninger hvor skipstrafikken, vær- eller andre forhold tilsier slik beredskap.

IV

Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en grundig eksternt evaluering av oljevernarbeidet og oljevernberedskapen i forbindelse med "Full City"-havarier utenfor Langesund i Telemark.

Kommentar til forslag I:

Den statlige beredskapen mot akutt forurensning er dimensjonert og lokalisert ut i fra kunnskap om miljørisiko langs kysten. Med miljørisiko forstås kombinasjonen av sannsynlighet for forurensning og konsekvensene av forurensning.

Kystverkets rapport fra 2006 om status for oljevernutstyr ga en samlet vurdering av statens beredskapsmaterieell, samt forslag til anbefalt investeringsplan frem til 2010. Rapporten bygger på de miljørisi-

kobaserte beredskapsanalysene som Statens forurensningstilsyn (SFT) gjennomførte i perioden 1999-2001, med senere tilleggsanalyser og vurderinger knyttet til nødlosseberedskap gjennomført av Kystverket i 2003. I tillegg er Kystverkets levetidsanalyse for oljevernutstyr fra 2005 innarbeidet i analysen.

Ovennevnte rapport har ligget til grunn for Stoltenberg II-regjeringens bevilgninger til statlig oljevernmaterieell i foregående regjeringsperiode. I budsjettforslaget for 2010 er bevilgningsnivået for 2009 foreslått videreført. Regjeringen vil med dette fullt ut følge opp Kystverkets anbefalte utskiftingsplan for perioden 2006-2010.

I likhet med tidligere, vil den videre satsningen på oljevernberedskap bygge på miljørisikoanalyser. Kystverket er i gang med å gjennomføre en oppdatert miljørisiko- og beredskapsanalyse som vil legge grunnlaget for dimensjonering av beredskapen i et langsiktig perspektiv. Analysen vil legges til grunn for en tiltaksplan for oljevernberedskapen og vil både gi innspill vedrørende behov for materiellinvesteringer, eventuelle endringer/oppgradering av depoter og anbefalt ramme for kurs og øvelser for å opprettholde og styrke kompetansen i alle deler av samspillsorganisasjonen som etableres under statlige aksjoner.

Jeg vil på egnet måte orientere Stortinget om resultatene i Kystverkets kommende miljørisikoanalyse når rapporten foreligger.

Jeg mener at ovennevnte viser at vi er godt i gang med arbeid som langt på vei vil imøtekomme nevnte stortingsrepresentanters anmodning om en handlingsplan for forsterket oljevernberedskap, dog med unntak av tidspunkt for fremleggelse. Kystverkets miljørisikoanalyse og tilrådde tiltaksplan skal etter planen foreligge i 2010.

Når det gjelder handlingsplan for investeringer i fartøy, vil jeg vise til St. meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 (NTP)/Innst. S. nr. 300 (2008-2009) og Kystverkets handlingsprogram for 2010-2019, der det er lagt til grunn en gjennomsnittlig statlig ramme for investeringer i fartøy på 55 mill. kroner per år. Det fremmes derfor forslag i Regjeringens budsjettfremlegg for 2010 med en bevilgning på 45 mill. kroner til oppstart av utskifting av Kystverkets fartøy.

Regjeringens videre oppfølging av NTP/Kystverkets handlingsprogram for perioden 2010-2019 vil skje i forbindelse med utarbeiding av regjeringens årlige budsjettforslag.

Kommentar til forslag II:

Kystverkets rapport "Nasjonal slepeberedskap - rapport fra arbeidsgruppe" (2006) ga en vurdering av slepekapasiteten langs kysten og anbefalte en dimensjonering av den statlige slepeberedskapen. Rapporten konkluderer med at slepekapasiteten bør styrkes enkelte steder. Det er i rapporten pekt på behov for å styrke slepeberedskapen på Sørlandet (strekningen Kristiansand-Farsund), Vestlandet (området rundt Stad og Kvitsøy) og området Troms-Finnmark.

Det er i Kystverkets rapport lagt til grunn at kravet til responstid kan variere for de forskjellige delene av kysten, avhengig av hvor den dimensjonerende risikotrafikken normalt seiler og områdets miljøfølsomhet. I tillegg vil etablering av seilingsleder få betydning for dimensjoneringen av slepebåtberedskapen.

Regjeringens satsning på slepeberedskap bygger på Kystverkets vurderinger og anbefalinger i denne rapporten.

Behovet for å styrke slepeberedskapen på Sørlandet og i Nord-Norge følges opp i Regjeringens budsjettforslag for 2010, der det foreslås å øke bevilgningen slik at det kan inngås ettårs kontrakt for innleie av tre slepefartøy over Kystverkets budsjett i Nord-Norge og en beredskapsavtale om ett døgnbemannet fartøy på Sørlandet. Sistnevnte avtale er allerede på plass. Slepefartøyet, som vil operere med Farsund og Kristiansand som hjemmehavn, skal dekke området mellom Risør og Egersund. Slepeberedskapen som nå blir etablert på Sørlandet er i tråd med anbefalinger fra ovennevnte rapport.

Når det gjelder slepeberedskapen for Vestlandet, har Regjeringen bedt Kystverket om å utarbeide en plan for utbygging av slepeberedskap i dette området. Denne vurderes nå i departementet. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med saken på egnet måte når dette arbeidet er ferdigstilt.

Kommentar til forslag III:

Det vises her til svar på forslag I.

Kommentar til forslag IV:

Kystverket har igangsatt en intern evaluering av den statlige aksjonen i forbindelse med "Full City"-havariet utenfor Langesund i Telemark. Hensikten med evalueringen er å gi en samlet oversikt over hva

som skjedde i alle ledd i aksjonen og gi en samlet evaluering av håndteringen av hele aksjonen med sikte på å avklare områder som ble håndtert godt og områder der det foreligger et forbedringspotensial. Evalueringen vil omfatte Kystverkets aksjonsledelse samt alle interne og eksterne involverte parter i aksjonen.

Kystverket har, etter en anbudskonkurranse, engasjert konsultantselskapet PriceWaterhouseCoopers (PWC) til å bistå etaten med å gjennomføre evalueringen. PWCs oppdrag er å gjennomføre og koordinere informasjonsinnsamlingen og sammenstille denne til en evalueringsrapport. PWC vil delta under evalueringsmøtene, gjennomføre spørreundersøkelser og dokumentgjennomgang, samt intervju nøkkelpersoner.

Basert på innspill fra deltakende parter, skal rapporten fra Kystverket inneholde vurderinger av hva som gikk bra under aksjonen og som anbefales videreført eller ev. implementert i planverk, prosedyrer og annet. I tillegg skal forbedringspunkter listes opp i prioritert rekkefølge med begrunnelse og en beskrivelse av anbefalte metoder og tiltak.

I tillegg til denne evalueringen har Kystverket igangsatt en intern kvalitetsrevisjon for å evaluere oljevernaksjonen opp mot gjeldende beredskapsplan. Videre har Statens forurensingstilsyn (SFT), som kravstillende myndighet for den kommunale beredskapen, igangsatt en etterkantkontroll av Vestfold og Telemark interkommunale utvalg mot akutt forurensning (IUA). Hensikten med SFTs kontroll er å vurdere hvordan IUAene har fulgt sitt beredskapsplanverk.

Evalueringen Kystverket nå gjennomfører legger opp til å gi en systematisk gjennomgang og vurdering av aksjonen slik at mulige forbedringstiltak og behov for tiltak blir synliggjort. Jeg ser derfor foreløpig ikke behov for at departementet igangsetter en ekstern evaluering av aksjonen, men vil avvente Kystverkets evaluering, som etter planen skal legges frem tidlig i 2010.

Jeg legger til grunn at Kystverkets rapport vil gi en grundig gjennomgang og vurdering av aksjonens ulike faser, identifisere eventuelle mangler eller svakheter ved organiseringen av aksjonen, personell- og utstyrsdisposisjoner og materielltilgang og på dette grunnlag gi innspill til mulig tiltak for å styrke beredskapsapparatet.

