



Innst. 342 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 86 S (2010–2011)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2011 under Fiskeri- og kystdepartementet (oljevernaksjon i samband med Godafoss-grunnstøytinga)

Til Stortinget

Sammendrag

Det Antigua Barbuda-registrerte containerskipet «Godafoss» grunnstøytte om lag klokka 20.00, torsdag 17. februar 2011, på Kvernskjær, mellom Asmaløy og Kirkøy i Hvaler i Østfold. Skipet hadde truleg rundt 800 tonn tungolje om bord ved grunnstøytinga. Det vart registrert lekkasje i to tankar midtskips, kvar med 265 tonn olje.

Som følge av omfanget av hendinga vart det i løpet av kvelden same døgn sett i verk ein statleg aksjon i regi av Kystverket.

Etter forurensningsloven er det forureinar som er ansvarleg for kostnadene knytt til avgrensing og opprensning etter oljesøl. Det vil derfor bli kravd refusjon for dei samla kostnadene ved oljevernaksjonen overfor ansvarleg forureinar. Etter føresegnene i sjøloven kan likevel ansvaret avgrensast. Kystverket sine førebelse utrekningar viser at ansvarsavgrensingsbeløpet for «Godafoss» er om lag 430 mill. kroner.

Statsbudsjettet kap. 1062 post 21 Spesielle driftsutgifter skal dekkje utgifter til mindre aksjonar knytt til akutt forureining. Løyvinga er i saldert budsjett 2011 sett til 194,35 mill. kroner.

Dei årlege budsjetta tek ikkje høgde for kostnader til større oljevernaksjonar som den som vi har hatt i Hvaler.

I kongeleg resolusjon av 25. februar 2011 fekk Fiskeri- og kystdepartementet fullmakt til å overskride løyvinga for 2011 under kap. 1062 post 21 med inntil 110 mill. kroner. Det vart lagt til grunn at Kystverket dermed fekk dei nødvendige midlane til å dekkje aksjonskostnadene fram til det var mogleg å få ei oversikt over omfanget av aksjonen. Det vart vidare lagt til grunn at når ei slik vurdering låg føre, skulle saka fremmast for Stortinget.

Basert på siste prognose frå midten av mars 2011 står det att rundt 33 mill. kroner av overskridingsfullmakta på 110 mill. kroner gitt i kongeleg resolusjon av 25. februar 2011. Basert på Kystverket si nåverande vurdering av situasjonen ser det ut til at midlane som er igjen er tilstrekkelege for å slutføre operasjonen. Dersom det seinare skulle vise seg å bli behov for ytterlegare løyvingar til aksjonen, vil regjeringa komme tilbake til Stortinget med dette på eigna måte.

Med bakgrunn i dette vert det foreslått å auke kap. 1062 post 21 med 110 mill. kroner i 2011 knytt til dekning av utgifter til aksjonen etter Godafoss-grunnstøytinga.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Åshild Karoline Haugland, Bård Høksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpar-

tiet, Ann-Hege Lervåg, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til at proposisjonen gjelder kostnader knyttet til oljevernaksjonen etter forliset av det Antigua Barbuda-registrerte containerskipet «Godafoss» da skipet gikk på grunn. Skipet grunnstøtte ca. klokka 20.00, torsdag 17. februar 2011, på Kvernskjær, mellom Asmaløy og Kirkøy i Hvaler i Østfold.

Komiteen mener det er riktig at staten forskutter kostnadene for denne type oppryddingsarbeid knyttet til oljeforurensning. Komiteen vil peke på at i henhold til forurensningsloven er det forurenser som er ansvarlig for kostnadene for begrensnings og opprenskning av oljesølet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at kjøp responstid er avgjørende for oljevernberedskapen, og at det er om å gjøre å få lenser rundt utslippsstedet så fort som mulig. Flertallet vil i den forbindelse påpeke at det etter «Godafoss»-forliset tok hele 6 timer før de første lensene kom på plass. Flertallet påpeker at komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre uttalte følgende allerede i sine merknader i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2008–2009) til statsbudsjettet for 2009 kun få måneder før «Full City»-havariet utenfor Langesund:

«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 responstiden i forbindelse med oljeutslipp kan kuttes betraktelig ved hjelp av ny teknologi, og at Den svenske sjøredningen derfor har investert i 25 speedlektere som kan slepes i inntil 30 knop. Flertallet viser til at Redningsselskapet på bakgrunn av uttesting i forbindelse med øvelser i Norge har slått fast at responstiden ved «Godafoss»-forliset kunne ha blitt kuttet til en tredjedel.

Flertallet påpeker at responstiden knyttet til «Godafoss»-forliset 17. februar 2011 viser at det fortsatt er et stort forbedringspotensial.

Disse medlemmer foreslår:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 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.»

«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.»

«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 skips-trafikken, vær- eller andre forhold tilsier slik beredskap.»

Flertallet er svært opptatt av riktig sikkerhet til sjøs og at rett kompetanse er tilgjengelig på skipet og på land for å hindre at uhell og ulykker skjer. I den anledning er det svært viktig å ta lærdom av de hendelser som oppstår slik at en kan unngå tilsvarende i fremtiden. Åpenhet og erfaringsdeling blant relevante aktører er av den grunn svært viktig.

Flertallet vil peke på at hendelsen med «Godafoss» hadde potensial for alvorlig miljøskade og burde av denne grunn være gjenstand for omfattende gransking for å sikre nødvendig forståelse av hendelsesforløpet for å unngå at tilsvarende hendelser med potensiell miljøskade skjer igjen.

Flertallet gjør oppmerksom på at fylkesordførerne i hhv. Østfold og Vestfold har funnet grunn til å sende fiskeriministeren et felles brev hvor de understreker bekymringen for at Oslofjorden igjen er et skadested for nok et forlis ved at «Godafoss» grunnstøtte ved ytre Hvaler nasjonalpark. Oslofjorden er et område av nasjonal verdi, med område av nasjonalparkstatus, mange og store verne- og friluftsområder for rundt 2 millioner mennesker.

Flertallet foreslår:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en grundig ekstern evaluering av oljevernarbeidet og oljevernberedskapen i forbindelse med «Godafoss»-forliset utenfor Hvaler.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det i 2010 ble bevilget 105,9 mill. kroner til oljevernutstyr, men at kun to av 43 oljeopptakere ble innkjøpt, og at 70 mill. kroner av bevilgningen ikke ble brukt innenfor budsjettåret, jf. skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:993 (2010–2011) og Dokument nr. 15:940 (2010–2011) fra stortingsrepresentant Jan-Henrik Fredriksen til fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen.

Disse medlemmer viser til at fiskeri- og kystministeren som svar på skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:985 (2010–2011) fra stortingsrepresentant Bård Hoksrud uttalte at dette vil bli tatt stilling til i forbindelse med Kystverkets beredskapsanalyse som skal ferdigstilles medio juni 2011. Disse

medlemmer ser egentlig ikke noen grunn til at Norge skal ligge langt etter Sverige, men ser frem til at analysen blir ferdigstilt.

Disse medlemmer viser til Representantforslag 13 S (2009–2010) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Harald T. Nesvik om handlingsplan for forsterket oljevernberedskap. Disse medlemmer mener på bakgrunn av «Godafoss»-forliset at forslagene i Representantforslag 13 S (2009–2010) er like aktuelle i dag som rett etter «Full City»-havariet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på at utvikling av nytt oljevernutstyr for bruk i mørke og is bør være et hovedanliggende for myndighetene etter erfaringene med «Godafoss».

Disse medlemmer mener det bør satses tynge på utvikling av oljevernutstyr for bruk i mørke og is.

Videre vil disse medlemmer påpeke behov for en avklart ansvarsfordeling mht. til oljeskadet fugl og vask av disse, samt tydeliggjort ressurser stilt til rådighet.

Disse medlemmer er også gjort kjent med at det pågår et arbeid med å avklare hva som er viktig dyrevelferd for å håndtere oljeskadet fugl.

Disse medlemmer har merket seg at oljeforurensning på land ble svært begrenset etter ulykken. Det er opplyst at nødvendig aksjonering på olje på sjø og land ble gjennomført fortløpende. Imidlertid viste vær- og isforholdene seg å utgjøre en stor utfordring for aksjonen.

Disse medlemmer er gjort oppmerksom på at utvikling av nytt oljevernutstyr for bruk i mørke og is bør være et hovedanliggende for regjeringen etter erfaringene med «Godafoss». Det kan antas at moderne utstyr tilpasset årstider og lysforhold kunne gitt bedre effekt av det utførte arbeidet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener det er interessant at regjeringen i Prop. 86 S (2010–2011) allerede i første setning trekker frem at containerskipet «Godafoss» er registrert på Antigua Bermuda, samtidig som at proposisjonen ikke engang nevner at rederiet Eimskip er islandsk.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet antar at det er gjort av partitaktiske grunner at proposisjonen ikke engang nevner at rederiet Eimskip er islandsk.

Lostjenesten

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at grunnstøttingen av «Godafoss» viser at los om bord ikke er en garanti for at selv alvorlige ulykker kan forekomme.

Flertallet vil understreke at enhver beslutning og handling som kan forklare årsakene til denne typen ulykker og for fremtiden hindre at tilsvarende skjer, bør grundig gjennomgås.

Flertallet mener det er nødvendig at hele systemet for trafikkavviklingen til sjøs – inklusive lostjenesten – må ses i en sammenheng som grunnlag for effektiviserings- og moderniseringstiltak. Målsettingen må være å ivareta sikkerhet for mannskap, materiell og miljø.

Flertallet understreker at lostjenesten er et virkemiddel til å opprettholde en høy navigasjonssikkerhet, sammen med en rekke andre tiltak for sjøsikkerhet.

Flertallet vil peke på at behovet for los har endret seg over tid, da sjøtrafikken i løpet av få år har gjennomgått store endringer i takt med den teknologiske og digitale utviklingen. Overvåkningssystemene har blitt bedre, og navigatørenes kompetanse og virksomhetsområder har økt i takt med den samme utviklingen.

Flertallet mener det må foretas en full gjennomgang av lostjenestens prosedyrer og målsetting med tanke på hvorvidt tjenesten støtter opp om målet om sikker og effektiv seilas på kysten. Lostjenesten må vurderes opp mot dagens tekniske løsninger, kompetanse og næringens faktiske behov.

Flertallet mener at en slik gjennomgang må ha som hovedformål å sette sikkerheten først og sikre rett kompetanse hos de som er ansvarlig for å føre skip langs kysten.

Flertallet fokuserer på å være i forkant, og dette gjelder spesielt når det gjelder ivaretagelse av sikkerhet til sjøs.

Flertallet er opptatt å vite hva som skal til for at ulykker ikke skal skje, hva som skal til for å redusere sannsynligheten for hendelser som kan gi ulykker, og hvilke tiltak som reduserer konsekvensene hvis noe likevel skulle skje. Dette gjøres for å sikre at ikke sjøfolkenes liv og helse settes i fare, og ivareta ytre miljø.

Flertallet mener at fiskeriministeren må komme til Stortinget med en bred gjennomgang av sjøsikkerheten og oppfølging av dette i form av en handlingsplan.

Flertallet vil derfor foreslå:

«Stortinget ber regjeringen legge fram for Stortinget en bred gjennomgang av sjøsikkerheten, og oppfølging av dette i form av en handlingsplan.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at det er nødvendig at utviklingen av lostjenesten reflekterer den teknologiske og digitale utviklingen. Langs kysten er det fem sjøtrafikksentraler som i større grad enn i dag kan brukes til å fjernlose skip i områder hvor det er behov for det, uten at losen fysisk må om bord i skipet. Det er også grunn til å stille spørsmål ved om det er nødvendig å ha fire trafikksentraler langs norskekysten når flytrafikken overvåkes av én sentral.

Disse medlemmer er også gjort kjent med at sjøtrafikken i Sverige overvåkes av kun én sentral.

Disse medlemmer vil peke på at det er knyttet store bosettings- og næringsmessige verdier til at Oslofjorden har god miljøstandard. Samtidig er Oslofjorden det område langs Norges kyst som har størst risiko for ulykker til sjøs gjennom sin store båttrafikk. Oslofjorden bør derfor prioriteres høyest mulig i det forebyggende arbeidet mot sjøulykker og forurensning til sjøs.

Disse medlemmer er av den mening at loslovens formålsparagraf i Oslofjorden hvor det blant annet heter at lostjenesten skal «bidra til å trygge

ferdselen på sjøen og derigjennom verne om miljøet» må få større forpliktelse.

Disse medlemmer vil vise til at det påløper store kostnader og ulemper for rederi, samfunn og økosystem når ulykken først inntreffer. Det må derfor være av felles interesse at ferdsele på sjøen kan være tryggest mulig i alle typer vær og til alle årstider.

Disse medlemmer mener det derfor er nødvendig å gjennomgå lostjenesten: kapasitet og kvalitet, gjennomgå og sikre at bordingsfeltet ligger langt nok ute fra land, sørge for gjennomføring av lenge planlagt oppgradering av losstasjon på Hvasser og vurdere organisering og kapasitet mht. lokal og regional beredskap i Oslofjorden.

Disse medlemmer mener det er grunn til å stille spørsmål ved om den etablerte praksis ved at losen forlater skipet før definert losmerke for farleden, er forsvarlig. Denne praksisen har blitt kritisert av den lokale trafikksentralen, og kort tid etter grunnstøtingen ble også praksisen endret slik at los nå ikke skal kvitte før losmerket. Disse medlemmer er imidlertid kjent med at slik praksis er rådende andre steder i landet.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding til romertall I fremmes av en samlet komité.

Komiteens tilråding til romertall II–VI fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser til ellers til proposisjonen og merknadene og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I statsbudsjettet for 2011 blir det gjort følgende endringer:

I

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
1062		Kystverket	
	21	Spesielle driftsutgifter, blir auka med	110 000 000
		frå kroner 194 350 000 til kroner 304 350 000	110 000 000

II

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 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.

III

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.

IV

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.

V

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en grundig eksternt evaluering av oljevernarbeidet og olje-

vernberedskapen i forbindelse med «Godafoss»-forliset utenfor Hvaler.

VI

Stortinget ber regjeringen legge fram for Stortinget en bred gjennomgang av sjøsikkerheten, og oppfølging av dette i form av en handlingsplan.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 19. mai 2011

Knut Arild Hareide

leder

Ingjerd Schou

ordfører

