



Innst. 281 S

(2013–2014)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:69 S (2013–2014)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentanten Johnny Ingebrigtsen om faglig vurdering av Hurtigrutens anløpsforhold i Mehamn

Til Stortinget

Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gi Kystverket i oppdrag å foreta en faglig vurdering av anløpsforholdene i Mehamn, og i tillegg gi Kystverket i oppdrag å tilråde eventuelle tiltak for å sikre anløp fremover.»

Det vises ellers til dokumentet for begrunnelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Eirin Sund, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til representantforslaget og til vedlagte brev til komiteen av 26. mai 2014, 6. juni 2014 og 12. juni 2014 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden med hhv. ut-

talelse til representantforslaget og svar på spørsmål stilt av komiteen.

Komiteen er gjort kjent med at hurtigruteskipet «MS Polarlys» sammenstøtte med kaia i Mehamn – den såkalte Nordkynterminalen – i april 2012. Komiteen er også kjent med at en annen kai i Mehamn – den såkalte Industrikaia – en periode ble benyttet ved anløp i Mehamn, før Nordkynterminalen igjen ble benyttet. Fra januar 2014 har Hurtigruten ikke anløpt Mehamn i det hele tatt.

Komiteen viser til brevet fra samferdselsministeren av 26. mai 2014 der det påpekes at det er Hurtigruten som rederi som har det overordnede ansvaret for sikker drift av sine skip, og at det er skipenes kapteiner som har ansvar for sikker daglig drift. Komiteen er enig i denne vurderingen. Samtidig mener komiteen at det anløpsmønsteret som er bestemt i kontrakten mellom staten og Hurtigruten, skal følges. Slik komiteen ser det, kan det virke som om det i Mehamn er oppstått en situasjon der Hurtigruten som rederi hevder at full stans i alle anløp skyldes sikkerhetsmessige vurderinger av hurtigruteskipenes kapteiner, mens de lokale havnemyndighetene betviler dette ettersom Hurtigruten periodevis har anløpt Mehamn etter sammenstøtet med kaia i april 2012. Komiteen synes det er synd at situasjonen virker å ha vært fastlåst.

Komiteen viser til at forslagsstiller i representantforslaget foreslår at regjeringen skal gi Kystverket i oppdrag å foreta en faglig vurdering av anløpsforholdene i Mehamn, og å gi Kystverket i oppdrag å tilråde eventuelle tiltak for å sikre anløp fremover. Komiteen har merket seg at samferdselsministeren i sitt brev til komiteen av 26. mai 2014 mener det ikke vil være riktig å gi Kystverket et slikt oppdrag, og at samferdselsministeren mener at en vurdering fra Kystverket kan legge press på kapteinenes vurderinger og vil kunne undergrave prinsippet om hvem

som skal ta den endelige vurderingen av sikkerheten ved skipets navigasjon og manøvrering.

Komiteen finner det ikke riktig å be om at Kystverket foretar en faglig vurdering av anløpsforholdene i Mehamn eller kommer med forslag til tiltak, ettersom det faller utenfor Kystverkets ansvar. Å vurdere tilstanden på kaier er et forhold mellom havnemyndigheter og rederi.

Komiteen mener det aldri skal være tvil om at det er kapteinene som til enhver tid skal ha ansvar for de sikkerhetsmessige vurderinger knyttet til navigasjon og manøvrering. Samtidig mener komiteen at er det uheldig dersom Hurtigruten som rederi kan velge å sløyfe alle anløp i en av havnene over en lengre periode, slik situasjonen nå er i Mehamn. Staten kjøper tjenester fra Hurtigruten på strekningen Bergen–Kirkenes for store summer. Da må også Hurtigruten levere tjenester i tråd med kontrakten og de krav som er satt fra statens side. Komiteen finner det nødvendig å slå fast at det vedtatte anløpsmønsteret for Hurtigruten skal følges. Dersom en av partene ønsker å endre på anløpsmønsteret, må det forhandles om det i tråd med bestemmelsene som omhandler det i kontrakten som gjelder for perioden 1. januar 2012–31. desember 2019. Komiteen er ikke kjent

med at noen av partene ønsker det, og forutsetter derfor at dagens anløpsmønster følges – inkludert Mehamn.

Komiteen har registrert at lokale havnemyndigheter i Mehamn utad har meddelt at hurtigrutekaia ved Nordkynterminalen i Mehamn vil være ferdig utbedret i august/september 2014. Komiteen forutsetter at Hurtigruten anløper Mehamn umiddelbart etter at kaia er ferdig, og ber regjeringen om å følge opp dette slik at avklaringer om når anløp igjen kan finne sted, foretas mellom Hurtigruten og lokale havnemyndigheter underveis i anleggsperioden.

Komiteens tilråding

Komiteen viser til representantforslaget og merknadene og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument 8:69 S (2013–2014) – representantforslag fra stortingsrepresentanten Johnny Ingebrigtsen om faglig vurdering av Hurtigrutens anløpsforhold i Mehamn – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 12. juni 2014

Linda C. Hofstad Helleland

leder

Sverre Myrli

ordfører

VEDLEGG 1**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 26. mai 2014****Uttalelse til Dokument 8:69 S (2013-2014) - Representantforslag fra stortingsrepresentanten Johnny Ingebrigtsen om faglig vurdering av Hurtigrutens anløpsforhold i Mehamn**

Jeg viser til brev av 20. mai 2014 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité der det bes om uttalelse til Dokument 8:69 S (2013-2014) fra stortingsrepresentanten Johnny Ingebrigtsen om faglig vurdering av Hurtigrutens anløpsforhold i Mehamn.

Forslaget representanten Johnny Ingebrigtsen fremmer i Dokument 8:69 S (2013-2014) er tidligere tatt opp av representanten i spørsmål nr. 473 (2013-2014) til skriftlig besvarelse. Jeg viser til mitt svar av 18. mars 2014 på dette spørsmålet, der jeg framholdt følgende:

”Jeg forstår det slik at situasjonen i Mehamn er diskutert mellom havna og Hurtigruten ASA, men at man har ulike vurderinger av sikkerheten ved anløp i havnen så lenge skaden på kaia ved Nordkynterminalen ikke er utbedret. Saken er også tatt opp i et møte mellom Hurtigruten ASA og Samferdselsdepartementet i januar i år. Hurtigruten har orientert om at de fortsatte å anløpe Mehamn en periode etter skaden på kaia ved Nordkynterminalen, men etter tilbakemelding fra kapteinene fant selskapet at det ikke var sikkerhetsmessig forsvarlig å fortsette anløp av denne kaia. I følge selskapet tilfredsstiller heller ikke Industrikaia i Mehamn kravet til sikkerhet, ut fra

kapteinenes vurderinger. Selskapet har derfor vurdert det som riktig å kansellere anløp av Mehamn inntil kaia ved Nordkynterminalen er reparert.

Etter skipssikkerhetsloven har Hurtigruten ASA som rederi det overordnede ansvaret for sikker drift av sine skip og hurtigruteskipenes kapteiner har ansvaret for sikker daglig drift, herunder at navigering av skipene ivaretar sikkerheten til skip, passasjerer og mannskap. Rederiets og kapteinens vurderinger må derfor være avgjørende når det er spørsmål om det er forsvarlig for skipene å anløpe en havn.

Jeg mener det på denne bakgrunn ikke vil være riktig at Kystverket skal gå inn i saken, siden Kystverket verken har myndighet eller rolle knyttet til sikker drift eller navigering av Hurtigrutens skip.”

Representanten Ingebrigtsen framholder at han ikke ønsker å gå inn for ”*politisk overstyring av de vurderinger som ligger til skipets kaptein*”. Jeg mener en vurdering fra Kystverket, slik det er formulert i forslaget, nettopp kan legge press på kapteinenes vurderinger. Det vil i så tilfelle undergrave et svært gammelt og viktig prinsipp om hvem som skal ta den endelige vurderingen av sikkerheten ved skipets navigasjon og manøvrering. Kystverket kan ikke på et generelt grunnlag foreta en slik vurdering. Det er derfor denne vurderingen er og skal være kapteinens.

VEDLEGG 2**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden, til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 6. juni 2014****Dokument 8:69 (2013-2014) - svar på oppfølgings- spørsmål 2 og 3**

Jeg viser til brev av 3. juni 2014 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité med oppfølgingsspørsmål 2 og 3 i tilknytning Dokument 8:69 (2013-2014).

Spørsmål 2:

”Det er det enkelte rederi og den enkelte kaptein som må vurdere hvilke havner det er forsvarlig å anløpe.

- Hvordan vurdere likevel departementet at den kai som tidligere er blitt funnet egnet å anløpe, blir besluttet som ikke forsvarlig å anløpe – selv ikke under optimale værforhold – av samtlige av rederiets kapteiner?”

Svar:

Som vist til i mitt brev av 26. juni 2014 til Transport- og kommunikasjonskomiteen har Hurtigruten ASA som rederi det overordnede ansvaret etter skipssikkerhetsloven for sikker drift av sine skip. Kapteinene har etter loven bl.a. ansvar for sikker navigering av sitt skip og de skal medvirke til at rederiets kan oppfylle plikten om sikker drift. Hurtigruten har orientert om at de, på bakgrunn av tilbakemeldinger fra sine kapteiner, har foretatt en sikkerhetsmessig vurdering av anløp av Mehamn. Denne vurderingen, foretatt av de ansvarlig etter skipssikkerhetsloven for sikkerheten for både passasjerer og mannskap, legger jeg til grunn.

Spørsmål 3 i):

”Hvordan er avtalen mellom staten og Hurtigruten utformet når det gjelder rederiets mulighet til å sløyfe anløp i visse havner på permanent basis?”

Svar:

Etter § 6 i gjeldende avtale (vedlagt) kan hver av partene be om forhandlinger, herunder om endring av enkeltanløp.

Spørsmål 3 ii):

”Kan rederiet til enhver tid droppe samtlige anløp på et av de avtalte anløpssteder når det fra rederiets side begrunnes ut fra sikkerhetsmessige forhold?”

Svar:

Jeg viser her til mitt svar på spørsmål 2 samt § 8 Force majeure i avtalen.

Spørsmål 3 iii):

”Hvilke økonomiske konsekvenser i godtgjøringen fra staten medfører dropp av anløp fra Hurtigruten?”

Svar:

Sløyfing av anløp begrunnet i force majeure, jf. avtalens § 8 fritar også staten for å betale vederlaget som tilsvaret bortfallet av anløpet. Så langt har departementet ikke foretatt trekk i godtgjørelse knyttet til Mehamn.

VEDLEGG 3**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden, til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 12. juni 2014****Dokument 8:69 S (2013-2014)- Representantforslag fra stortingsrepresentanten Johnny Ingebrigtsen om faglig vurdering av Hurtigrutens anløpsforhold i Mehamn – Oppfølgingsspørsmål**

Jeg viser til brev 10. juni 2014 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomite med oppfølgingsspørsmål 4 i tilknytning til Dokument 8: 69 S (2013-2014).

Spørsmål 4

”I svar i brevet 6. juni 2014 viser departementet til bestemmelsen om force majeure i avtalen mellom staten og Hurtigruten. I avtalen § 8 heter det innledningsvis:

”Det foreligger force majeure når en av partene er forhindret i å oppfylle kontrakten på grunn av forhold som ligger utenfor hans kontroll, så som krig, terror, ekstraordinære værforhold, offentlige påbud og forbud, generell streik og lockout”

Situasjonen i Mehamn er at det er Hurtigruten selv som har ødelagt kaia ved et av sine anløp, og som er grunnen til at selskapet ikke ønsker å anløpe.

– Siden selskapet selv er skadevolder, vil bestemmelsene om force majeure da være aktuelle?

Svar:

Plikten til å anløpe Mehamn i samsvar med inngått avtale med Hurtigruten kan ikke opprettholdes dersom det er uforsvarlig ut fra sikkerhetsmessige forhold. Når det gjelder de sikkerhetsmessige forhold, viser jeg til mitt brev 26. mai og svar på spørsmål 2 i mitt brev 6. juni d.å. til komiteen. Så snart pågående utbedring av kaien er ferdigstilt, legger jeg til grunn at anløpene gjenopptas i samsvar med normal ruteplan.

Om force majeure vil få anvendelse i tilfelle hvor et av Hurtigrutens skip påførte skade på kaien, vil bero på en nærmere vurdering av de konkrete omstendighetene rundt denne hendelsen. Dette vil departementet se nærmere på.

