



Representantforslag 166 S

(2010–2011)

fra stortingsrepresentantene Anders Anundsen, Bård Hoksrud, Per Arne Olsen, Ulf Leirstein, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Oskar J. Grimstad

Dokument 8:166 S (2010–2011)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Anders Anundsen, Bård Hoksrud, Per Arne Olsen, Ulf Leirstein, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Oskar J. Grimstad om å styrke oljevernberedskapen

Til Stortinget

Bakgrunn

Trafikken langs norskekysten kommer til å øke kraftig i årene fremover, blant annet på grunn av økt internasjonal handel og økt russisk olje- og gassvirksomhet. Sjøen er i motsetning til motorveier og jernbane en gratis transportåre med nesten ubegrenset kapasitet, men staten må stille opp med oljevernberedskap og andre sikkerhetstiltak.

Samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeidet i Norge er organisert etter prinsippene ansvar, nærhet, likhet og samvirke, og disse er bærende for beredskapen mot oljeforurensninger fra skip langs kysten. En sterk og tillitvekkende oljevernberedskap langs Norges kyst er viktig av hensyn til Norges internasjonale anseelse knyttet til eksport av fisk, Norge som turistreisemål og Norges anseelse som miljønasjon.

Kommunene har ansvaret for beredskapen mot mindre tilfeller av akutt forurensning som skyldes normal virksomhet i kommunen. I praksis er den kommunale beredskapen organisert i interkommunale utvalg mot akutt forurensning (IUA). Kommunene kan av økonomiske årsaker ikke være dimensjonert for å møte kriser og ulykker som gjelder større fartøyer. Staten skal derfor etter forurensningsloven sørge for beredskap mot større tilfeller av akutt oljesøl som ikke dekkes av kommunal og privat beredskap.

Fiskeri- og kystdepartementet er ansvarlig departement og har ansvaret for aksjoner og opprydding på vegne av staten ved større tilfeller av oljesøl. Det er Kystverket som har det utøvende operative ansvaret for å lede dette arbeidet. Dersom situasjonen blir av et slikt omfang at kommunen eller den private aktøren ikke klarer å rydde opp, går Kystverket inn og overtar operasjonen.

I 2010 ble det bevilget 105,9 mill. kroner til oljevernutstyr, men kun to av 43 oljeopptakere ble innkjøpt, og 70 mill. kroner av bevilgningen ble ikke brukt innenfor budsjettåret. Forslagsstillerne vil i den forbindelse vise til skriftlige 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. Nå er det viktig at man får på plass topp moderne utstyr så snart som mulig.

Bulkskipet «Full City» førte 1 000 tonn tungolje og 120 tonn lettolje (diesel) da det havarerte utenfor Langesund 31. juli 2009. Mye av oljen lekket ut i sjøen med den følge at en kyststrekning på 75 km mellom Nevlunghavn i Vestfold og Lillesand i Aust-Agder ble tilgriset av tungolje. Mellom 2 000 og 2 500 sjøfugler omkom som følge av oljeutslippet. På grunn av været tok det lang tid før havaristen var sikret med lenser og oppsamlingen av olje kunne starte opp.

17. februar 2011 grunnstøtte containerskipet «Godafoss» utenfor Hvaler med 800 tonn råolje om bord. Det ble registrert lekkasje fra to tanker midtskips som hver inneholdt 250 tonn råolje. Skipet grunnstøtte i en nasjonalpark med det som trolig er verdens største innaskjærs rev med kaldtvannskoraller. Grunnstøtingen skjedde på det mest sårbare tidspunktet, som er under gyting. Grunnstøtingen fikk konsekvenser med oljesøl både på Østfoldsiden og på Vestfoldsiden. Etter «Godafoss»-forliset tok det hele

6 timer før de første lensene kom på plass. Responstiden i forbindelse med oljeutslipp kan kuttes betraktelig ved hjelp av ny teknologi, og Den svenske sjøredningen har derfor investert i 25 speedlektere som kan slepes i inntil 30 knop. I Norge har Redningsselskapet testet dette utstyret og kommet frem til at responstiden ved «Godafoss»-forliset kunne ha blitt kuttet til en tredjedel. Innen kort tid kunne 400 meter lenser vært lagt i en ring rundt havaristen for å hindre spredning av oljen. Etter ytterligere en time kunne det ha vært tre redningsskøyter på plass med 1 200 meter lenser.

Forslagsstillerne har i skriftlige spørsmål til fiskeri- og kystministeren tatt opp problemstillingen og stilt spørsmål om hvorfor det ikke er inngått avtale med Redningsselskapet om beredskap på slike oljevernlektere, jf. skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:1158 (2010–2011) fra Anders Anundsen av 31. mars 2011, Dokument nr. 15:1446 (2010–2011) fra Anders Anundsen av 20. mai 2011, Dokument nr. 15:985 (2010–2011) fra Bård Hoksrud av 28. februar 2011 og skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:1534 (2010–2011) fra Oskar J. Grimstad av 31. mai 2011.

I svaret fra fiskeri- og kystministeren 30. mai 2011 opplyses det at Kystverket og Redningsselskapet den 25. mai 2011 inngikk en avtale om hvordan Redningsselskapets ressurser kan inngå i den nasjonale beredskapen mot akutt forurensning. Avtalen har følgende hovedpunkter:

1. Redningsselskapets ressurser benyttes ved behov av Kystverket i forbindelse med hendelser eller aksjoner mot akutt forurensning, mot kompensasjon,
2. partene vil gjennomgå og beskrive slepeberedskapen redningsskøytene representerer,
3. partene vil teste ut de hurtiggående oljevernlekterne og redningsskøytenes kapasitet til å legge ut lenser, og det skal utarbeides en rapport, og
4. det skal gjøres en samlet vurdering av hvordan Redningsselskapets ressurser best mulig kan utnyttes i oljevernberedskapen.

Avtalen innebærer at de hurtiggående lekterne skal prøves ut grundig under oljevernøvelser, og at det utarbeides en avtale for drift av to lektere. Lekterne vil deretter vurderes på bakgrunn av erfaringene som gjøres.

I gitte situasjoner er rask responstid etter forslagsstillerens vurdering avgjørende for å redusere skadeomfanget, og det er vanskelig å se at slike lenser ikke skulle ha noen plass i den norske oljevernberedskapen. Dette gjelder særlig i Oslofjordområdet som ligger mer beskyttet for vær og vind. Forslagsstillerne vil minne om at Oslofjorden er et område av nasjonal verdi, med område av nasjonalparkstatus og mange

og store verne- og friluftsområder for rundt 2 millioner mennesker.

Ifølge Kystverket er responstid ved hendelser viktig, men ikke den eneste faktoren som avgjør hvor vellykket en aksjon mot akutt forurensning blir. I mange tilfeller, for eksempel i grov sjø og sterk strøm, er det ikke mulig å hindre at olje spres fra havarister. Det er ifølge Kystverket lite som tyder på at man vil finne teknologiske løsninger som gjør en i stand til å hindre slik spredning raskt og sikkert under vanskelige forhold.

Kystverket har annonsert at de skal legge frem en oppdatert miljørisiko- og beredskapsanalyse i juni 2011. Ifølge fiskeri- og kystministeren vil regjeringens satsing på statlig beredskap mot akutt forurensning ta utgangspunkt i denne analysen de kommende årene. Nye beredskapskonsepter, herunder hurtiggående lektere, skal vurderes i forhold til behovene som her fremkommer.

Etter forslagsstillerens vurdering må det være bedre å legge ut raske responslenser som har begrenset oppsamlingseffekt enn å måtte samle inn den samme oljen etter at den har hatt påslag på land. Denne typen lenser er ikke tenkt å erstatte tyngre lenser, men komme som et tillegg inntil mer effektive oljelensere er på plass.

Frivillighet innen oljevernberedskap er viktig, og forslagsstillerne kan bare berømme WWF-Norge som gjør et viktig arbeid knyttet til opplæring av frivillige mannskaper innen oljevernberedskap i strandsonen gjennom prosjektet «Ren kyst!». Forslagsstillerne mener også at prosjektet «Ren kyst!» gir mye oljevernberedskap for pengene, og ser derfor frivillige krefter som svært nødvendig i framtiden.

Forslagsstillerne viser til at Fremskrittspartiet har tatt opp spørsmålet om bedre oljevernberedskap en rekke ganger, blant annet i Dokument 8:13 S (2009–2010) om handlingsplan for forsterket oljevernberedskap. I statsbudsjettet for 2011 fremmet Fremskrittspartiet forslag om 25 mill. kroner utover regjeringens rammer til strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, 50 mill. kroner ekstra til nødvendig oppgradering og fornyelse av Kystverkets depotutstyr til oljevernberedskap, og 30 mill. kroner ekstra til Redningsselskapet.

Forslagsstillerne viser videre til sine representantforslag Dokument 8:80 S (2010–2011) om Stadskipstunnel og Dokument 8:53 S (2010–2011) om å styrke sjøtransportens konkurransevne i Norge. Forslagsstillerne vil videre vise til Stortingets behandling av Prop. 86 S (2010–2011) om oljevernaksjonen i forbindelse med «Godafoss»-grunnstøtingen, jf. Innst. 342 S (2010–2011) av 19. mai 2011 der Fremskrittspartiet fremmet en rekke forslag for å sikre en bedre oljeberedskap. Regjeringspartiene gikk imot samtlige forslag.

Forslagsstillerne viser også til at Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ser ut til å ha endret oppfatning om behovet for slepebåtberedskap etter at de kom i regjering. Da Stortinget behandlet St.meld. nr. 14 (2004–2005), fremmet nemlig Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet et felles forslag om snarest å sikre en slepebåtkapasitet langs hele norskekysten med en normal responstid på 6 timer, og maksimalt 12 timer basert på seilingsleden langs kysten. Dette er regjeringen nå imot.

Forslagsstillerne mener at det fortsatt er et stort behov for å forbedre oljevernberedskapen i Norge, og at regjeringen har en lang vei å gå før man skal kunne si seg fornøyd med situasjonen. Det bør derfor

utredes hvordan man kan styrke oljevernberedskapen.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem forslag for Stortinget om hvordan oljevernberedskapen kan styrkes langs hele kysten på bakgrunn av erfaringene fra grunnstøtingene av skipene «Godafoss» og «Full City».

17. juni 2011

