

Norges Miljøvernforbund

Postboks 593

5806 BERGEN



Oslo/Bergen , 25 februar 2019

Samferdselsdepartementet  
Pb. 8010 dep.,  
0030 Oslo  
Ved Statsråd Jon Georg Dale

kopi  
Miljøverndepartementet ved Statsråd Ola Elvestuen  
Miljødirektoratet Ved Ellen Hambro

Sak; Flytting av operativ ansvar for statlig slepeberedskap til Kystvakten

**Norges Miljøvernforbund(NMF) ber Statsråden, med utgangspunkt i økt risiko for havari av slepefartøy,havarister,skade på mannskaper og store materielle og miljømessige kostnader, om å stoppe flyttingen av det operative ansvaret for statlig slepeberedskap til Kystvakten og Sjøforsvaret og at dagens ordning med sivile fartøyer beholdes og økes opp med mer kompetente og dedikerte fartøyer.**

**NMF mener Kystvakten aldri vil kunne oppnå det kompetansenivå som er nødvendig på slep,assistanse da det ikke er rom for det,heller ikke er de ansatte sin bakgrunn og erfaringer til daglig den rette.**

## Bakgrunn

Norges Miljøvernforbund(NMF) har i sine snart 25 år jobbet tungt med beredskaps/ oljevern og oljesøl saker og spørsmål og er en viktig premisleverandør på temaet i Norge når det gjelder ivaretagelse av viktige verdier på natur og miljø samt å jobbe for tjenlige og realistiske løsninger. Videre er NMF sitt arbeid nå som tidligere preget av edruelighet og realisme mtp fremføring av de til enhver tid foreslåtte saker fra vår side.

Statlig slepebåtberedskap kom i utforming etter en rekke havarier der spørsmål knyttet til mer statlig ansvar for plassering av beredskapsfartøyer kom opp tidlig på 2000 tallet. Siden den tid har den statlige slepeberedskapen vært under Kystverket der det i hovedsak har vært basert på innleie av mer eller mindre kompetent fartøyer.

### Norges Miljøvernforbund

**Hovedkontor:**

Postboks 593  
5806 BERGEN  
Skuteviksboder 24  
Bank: 9521.05.71982  
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00  
Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA  
Epost: nmf@nmf.no

**Region Sør / Øst**

Postboks 9261  
Grønland  
0134 OSLO  
Tlf: 55 30 67 00  
Epost: oslo@nmf.no

**Region Nord-Norge**

Postboks 446  
9255 TROMSØ  
Tlf: 913 57 125  
Epost: nord@nmf.no



Det er nå i sommer vedtatt fra regjeringen en flytting av det operative ansvaret (skip og mannskap) fra Kystverket og sivile fartøyer til Kystvakten sine fartøyer og mannskap, kommandolinjer mm. Det er slik NMF oppfatter rollene. Kystverket skal fremdeles være **ansvarlig myndighet**, Kystvakten skal være **operativ myndighet**.

Den statlige slepeberedskapen er pr idag 4 skip mot 5 tidligere. Det er da 2 i nord områdene (mot tre tidligere) ett på vestlandet og ett i Sørøst-Norge. NMF mener den statlige slepeberedskapen med det det innebærer av skip, mannskap og utstyr har vært særdeles dårlig forvaltet fra Hovedkontoret i Horten siden utarbeidelsen ca 2005/6 - . Oljevernet og herunder også slepeberedskapen har NMF de siste 20 årene ønsket plassert på Vestlandet. Da vil en i tillegg til å komme nærmere de mest kritiske situasjonene i norske farvann mtp havari, våre store oljeterminaler med den største og mest risikofylte trafikk, også trekke veksler på et helt annet kompetansemiljø mtp rekruttering av kompetente ledere innen beredskapsarbeidet.

NMF vil også påpeke den rapport/dimensjonering DNV kom med i 2005-2006 der behovet dengang ble foreslått dekket inn med 6 fartøyer med vesentlig større slepekraft enn 100-120 tonn. Da som nå ville disse fartøyene kun være mulig dekke inn via sivile havgående slepebåter. (Tug)

### **Ventende oppankrede og driftende større tankskip en udekket gråsoner med fatalt potensiale på oljeforurensing og ødeleggelse av kysten vår**

I brev til kystverket desember 2017 skrev NMF følgende om ventende og driftende tankskip;

De nevnte terminalene (Mongstad, Sture og Essoslagen, vår anm) har til tider en akkumulering av tankskip som ligger enten oppankret (Essoslagen) i norsk farvann eller de drifter (Sture og Mongstad) gjerne utenfor norsk territorialfarvann. På Mongstad og Sture er det ikke praksis å ta skipene opp mot 160 000 dwt, 274 meter lengde 48 meter bredde, inn til kai når det blåser kraftig.

Sitat;

Når det blåser over 20 m/s i «stø» vind, slipper vi ikke inn fartøyer, over 20000 BT som fører farlig/forurensende last. (19 m/s for fartøyer over 50000 BT)

I tillegg slipper vi de ikke nærmere enn 10 n/m fra kysten, dette for at vi skal ha god sikkerhetsmargin og tid til å pålegge taugbåt dersom problemer skulle oppstå. **Sitat slutt**

Dette var uttalt fra Trafikkentralen Fedje den 7 desember 2017. Det er da akkumulert 8-9 større skip som drifter i vind opp mot 30ms fra sørøst ifølge marinetraffic.com. Deriblant en full-lastet 111 000 tonn råolje shuttle-tanker (Ingrid Knutsen) En kan da spørre seg om noen av disse burde vært til kai som ett alternativ. På samme tid ligger alle slepebåtene til kai på Mongstad og Sture. Den slepebåten som normalt skulle ligge på Fedje lå inne ved råoljekaiene. Dette var en endring Statoil gjorde etter press fra NMF for 10-12 år siden, **å få plassert fast en slepebåt nærmere eventuelle hendelser, dvs på Fedje.**  
**Observasjonen viser at Statoil Mongstad må følges opp på egen beredskap.**

### **Historikk på driftende oljetankere**

Den 7 oktober 2007 er følgende uttalt fra Kystverket til Bergens Tidende i en større sak om ventende tankskip til Mongstad og Sture. En sak NMF ved undertegnede saksbehandler og leder i NMF initierte. Det er Knut Stenevik, daværende avdelingsleder Kystverket Vest som er sitert; sitat; «*ventetid medfører en viss risiko då dette kan føre til at det blir tettare mellom skipa i området. Men så lenge dette er situasjonen utanfor norsk territorialfarvann så fell det utanfor Kystverkets ansvarsområde*» sitat slutt.

**Om dette er Kystverket sin tilnærming også idag 10 år etter Stenevik sine uttalelser så krever NMF at dette må endres via klausuler så en adgang til i større grad å styre denne praksisen blir gitt kyststaten Norge. Dette er en klausulering Kystverket må ta via departementene, da Samferdsel og Næringsdepartementet/Direktoratet. En kan**

ikke tillate at situasjoner oppstår fordi skipene ligger utenfor «norsk» farvann. NMF vil videre anbefale at spot slepebåter i tillegg er tilstede i disse områdene i større grad ved akkumulering av flere skip i tillegg til at en pålegger skipene å gå til kai om det er utsikter til at forventet kaiplass drøyer og værutsiktene er dårlige. Alternativt at de ventende skip som er mest utsatt gjøres fast med slep bak.

Sitat slutt.

NMF mener det nevnte eksempel vil i en reell situasjon kunne være ekstremt krevende å håndtere for involverte parter og at Kystvakten ved involvering vil kunne gjøre mer skade enn gagn til fare for seg selv og den part som skal assisteres. Det kan være en fullastet råoljetanker på vei til terminal for lossing.

### **Økt tanktrafikk på Mongstad pga Johan Sverdrup**

På Mongstad terminalen skal volum av tankskip øke opp når Johan Sverdrup fase 1 og 2 er i produksjon med ca 250-30 skip i året fra slutten av 2019 og utover. Dette skaper et ekstra press på området skipene seiler i ifht aktsomhet og vil kreve en styrket beredskap på oljevern og slepekapasitet som ikke danner krysspress. Dvs at det må være inndekning på beredskap flere steder samtidig og en må unngå å basere beredskap på slep på «**bristende forutsetninger**».

### **Økning i Cruisetrafikken**

I stortingsmeldingen fra 2016 fra Samferdselsministeren går det frem at cruisetrafikken vil øke opp med 133% på sikt. Cruiseskipene blir større i lengde, høyde og bredde og er pt lite håndterbare for slepefartøy å gjøre fast i. Se forøvrig tidligere korrespondanse mellom NMF og Kystdepartementet av 2012 (Vedlagt).

### **Kystvaktens kompetanse**

Den informasjon NMF har fått fra Kystvakten angående aksjoner på slep og andre operasjoner for årene 2018, 2017 og 2016 viser at fartøyer, mannskap og utstyr ikke trenes tilstrekkelig til at det kan sies å være forsvarlig å binde denne etaten opp mot til dels vanskelige oppdrag der objektet kan være større oljetankskip i drift mm. **NMF har ikke fått tilgang på øvelseslogg fra Kystvakten da den er gradert.**

Det er også sagt fra Kystverket sin mest kompetente avdeling på slepeberedskap (Nord) sin side at hverken reell slepekraft eller vinsjsystemer hos Kystvakten er av en slik beskaffenhet at det gir den nødvendige kraft og relevante egenskaper. I verste fall kan en risikere både fartøy og sette menneskers liv i fare.

**NMF mener Kystvakten aldri vil kunne oppnå det kompetansenivå som er nødvendig på slep, assistanse da det ikke er rom for det, heller ikke er de ansatte sin bakgrunn og erfaringer til daglig den rette.**

### **Kystvaktens mangfold av oppgaver svekker beredskapen**

Det tilligger kystvakten å gjøre tilsyn/patrulje og inspeksjoner i tillegg til å danne beredskap på oljevern/kystvern. En fordeling av Kystvaktens sine fartøyer fra en sentral nordpåk (Vardø) i regi av Kystverket i fht oppgaver der fartøyene skal håndheve norske interesser ser NMF som en nesten umulig oppgave ifht å danne en god nok beredskap på oljevern/kystvern. Den norske kyststripen er utstruktet 40 000 km fra svenskegrensen til russeregrensen.

**Skulle dette mot formodning likevel bli realisert må oljevern/kystvern oppgavene ha en forrang ifht andre oppgaver.**

**Norges Miljøvernforbund(NMF) ber Statsråden, med utgangspunkt i økt risiko for havari av slepefartøy,havarister,skade på mannskaper og store materielle og miljømessige kostnader, om å stoppe flyttingen av det operative ansvaret for statlig slepeberedskap til Kystvakten og Sjøforsvaret og at dagens ordning med sivile fartøyer beholdes og økes opp med mer kompetente og dedikerte fartøyer.**

**NMF mener Kystvakten aldri vil kunne oppnå det kompetansenivå som er nødvendig på slep,assistanse da det ikke er rom for det,heller ikke er de ansatte sin bakgrunn og erfaringer til daglig den rette.**

For  
Norges Miljøvernforbund



Kurt W. Oddekalv  
Leder



Jan-Hugo Holten  
Saksbehandler maritime og marine