Norges Miljøvernforbund
Postboks 593,
5806 BERGEN

Sjøforsvaret
Kystvakten

Kopi
Forsvarsdepartementet
Samferdselsdepartement
Kystverket
Miljødirektoratet

Oslo/Bergen , 9 desember 2019

Sak; Statlig slepeberedskap utført av Kystvakten fra 1.1.2020 - Kontrahering av BOA skipene Boa Bison og Boa Jarl.

Norges Miljøvernforbund(NMF) krever kansellering av kontrakten med BOA da den er inngått på bristende forutsetninger og ytterligere svekker slepeberedskapen og dermed øker risikoen for større oljesøl nå nå tonnasjen på bla. Sture og Mongstad regelmessig vil bestå av supertankere på 300 000 dwt grunnet åpningen av Johan Sverdrup feltet.

1. BOA skipene er feil størrelse og har begrenset operasjonsradius(kan ikke passere under enkelte riksveibroer).
2. BOA som rederi er ikke innen segmentet som normalt konkurrerer på slepe og beredskapsjobber offshore.
3. Kystvakta kan ikke spesifisere skip for slepe og beredskapsoppdrag da etaten ikke har kompetanse til dette.
4. Pris dumpet av bankforbindelse til BOA ga en lavere pris på BOA skip og konkurrerte ut mer kompetente skip fra konkurrende rederier.

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 vises til at det er inngått en avtale med to av BOA sine ankerhåndteringsskip for slepeoppdrag. Bakgrunnen for NMF sin bekymring er at vi er svært skeptisk til at Kystvakten skal være operativt ansvarlig for slepeberedskapen da vi mener mannskapene og organisasjonen rundt disse ikke innehar eller kan klare å oppnå den nødvendige erfaring,kunnskap og kompetanse til å utføre dette godt nok. Dette er formidlet i brev til Samferdselsdepartementet.(vedlegg)

Det er videre og svært spesielt at Kystvakten/Sjøforsvaret får anledning til å <u>spesifisere</u> fartøyene. En øvelse NMF mener ligger utenfor deres kompetanseområde.

BOA og Sjøforsvaret med uheldige forbindelser?

BOA er samme selskap som "reddet" KNM Ingstad og dermed og Sjøforsvarets ære. NMF mener at både BOA og Sjøforsvaret som Kystvakten er en del av er i samme båt ifht svikt ved redningen. NMF fulgte redningen av fregatten tett da spesielt mtp fare for oljesøl og er kjent med de feil disposisjoner som ble utført i regi av Sjøforsvaret og BOA.
PWC utreder nå systemisk selve redningen på oppdrag fra Stortinget,via Forsvardepartementet. En utredning som skal være ferdig i desember 2019. **Dette er en utredning NMF betviler innholdet i.**
NMF mener det skjebnefellesskapet Sjøforsvaret havnet i sammen med BOA i 2018-19 ifht redningen av fregatten der flere feil ble begått ifølge en rekke redningseksperter og skipstekniske eksperter, er uheldig og at BOA som tilbyder var kompromittert da slepekontrakten var i markedet.

Boa skipene er for store og har begrensninger som svekker beredskapen

Skipene er for store mtp ytelser og vil også være for høye til å passere noen av våre riksveibroer. Skipene har ligget i opplag i 3-4 år. Etter det NMF erfarer har BOAs bankforbindelse «ordnet» en kontrakt med Kystvakta for i det hele tatt kunne få betjent gjeld, få dem ut av opplag. Boa skipene ble da underpriset ved innsalg og «utkonkurrerte» mer relevante skip for oppdraget.

Pris for innleie er 1,3 mrd kr over 10 år for begge skipene. D.v.s. 65 millioner i året pr skip.

Risikoen for større oljesøl økende med større tankskip på terminalene – samsvarer dårlig med svekket slepeberedskap

Trafikken på bl.a. Mongstad vil øke opp i 2020 og når Johan Sverdrup feltet er i full drift (fase 2) vil det være behov for å frakte 660 000 fat olje extra pr dag. Dette utgjør en VLCC hver 3 døgn eller 100 VLCC er i året. Et estimat. En VLCC er en very large crude carrier med lastekapasitet 300 000 dwt eller **2,67 X TS Sola i lastevolum.** Allerede idag ser vi at Supertankere i større grad henter råolje på de nevnte terminalene. **Noen av disse henter last begge steder, noe som øker seilasen i trafikkerte farvann og øker dermed og risikoen for at noe går galt**. Black out med påfølgende grunnstøting er et scenario.

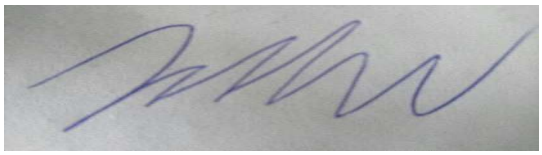
Hendelser til sjøs øker opp

I januar 2018 varslet Kystverket ved beredskapsdirektør JM Ly om økende tendens på hendelser der flaks på en del av disse var utslagsgivende for at det gikk bra. Det kunne m.ao. gått mye verre. Samtidig registrerer vi at Kystverket vurderer legge ned /omorganisere på trafikksentralene. Dette samsvarer ikke. Når da Kystvakten skal være i fremste rekke på beredskap på eksempelvis et tankskip i drift eller under nedbryting så mener NMF at vi går fra vondt til verre. Dette er meget alvorlig.

NMF krever kansellering av kontrakten med BOA da den er inngått på bristende forutsetninger og ytterligere svekker slepeberedskapen og dermed øker risikoen for større oljesøl nå nå tonnasjen på bla. Sture og Mongstad regelmessig vil bestå av supertankere på 300 000 dwt grunnet åpningen av Johan Sverdrup feltet.

For
Norges Miljøvernforbund

Kurt W. Oddekalv
Leder
Norges Miljøvernforbund



Jan - Hugo Holten
Saksbehandler marine og maritime saker