



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 oslo

Deres ref.

Arkiv / Saksnr.
/

Oslo
13. juni 2014

HLB
HLB00158

Stortingsmelding om forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning

Norges Rederiforbund vil takke for muligheten til å gi innspill til Regjeringens nye stortingsmelding om forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning.

Norges Rederiforbund har om lag 150 medlemmer som har virksomhet innen tank- og bulktransport, nærskipfart og offshorerelaterte virksomheter. Med mer enn 1800 skip og rigger over hele verden representerer våre medlemmer Norges mest internasjonale næring. Den norske flåten er verdens 5. største målt i verdi og 90 prosent av alle norske skip seiler utenfor Norges grenser.

Norges Rederiforbund er av den oppfatning at de fleste tiltakene fra St. meld. nr. 14 (2004-2005) *På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap* er fulgt opp på en god måte. Stor innsats er gjort på den materielle investeringssiden og mer moderne og oppgradert oljevernmateriell er kommet på plass. Nasjonale og internasjonale samarbeidsavtaler er utvidet og etablert, og operasjonelle justeringer i indre og ytre farleder og i ansvarsområdene til sjøtrafikksentralene er bedre tilpasset trafikksituasjonen. Dette har utvilsomt bidratt til økt sjøsikkerhet, noe vi vurderer som positivt.

Høye krav til sikkerhet og miljø gjør oss godt rustet til å gjennomføre krevende maritime operasjoner på en sikker og miljøvennlig måte.

Rett dimensjonert sjøsikkerhet er avgjørende for å sikre lav risiko for tap av liv, skade og akutt forurensning. For oss er den forebyggende dimensjoneringen like viktig som den skadebegrensende, og en rekke av våre innspill til den nye stortingsmeldingen omhandler derfor forebyggende tiltak.

Enkelte av våre innspill omfatter også forhold som ikke er dekket av Samferdselsdepartement ansvarsområde. Da dette er en stortingsmelding som skal omtale alt innenfor sjøsikkerhet og akutt forurensning ser vi det imidlertid relevant å fremlegge våre synspunkter helhetlig, og da også omtale forhold som ikke kun er direkte under Samferdselsdepartement ansvarsområder.

Ansvarlig myndighet for overordnet sjøsikkerhet

I Sundvolden-plattformen fremgår det at regjeringen vil «gå gjennom oppgavene til blant annet Kystverket og Sjøfartsdirektoratet for å vurdere effektiviseringspotensialet».

Sjøfartsdirektoratet og Kystverket ivaretar svært ulike oppgaver for norsk skipsfart og sjøtransporten. Sjøfartsdirektoratet er et myndighetsorgan overfor norskregistrerte skip og utenlandske skip som anløper norske havner, og har et klart mål om at Norge skal være en attraktiv flaggstat. Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning hvor fokus skal være Norges kyst og farvann.

Norsk skipsfart har gjennom årtier vært en pådriver for høye internasjonale standarder. Kompetente maritime myndigheter som kjenner den internasjonale sjøfartslovgivningen godt, og som samtidig har klare forpliktelser til å yte god service overfor en sterkt konkurranseutsatt næring, er viktig både for å sikre Norges posisjon som pådriver internasjonalt og et konkurransedyktig og attraktivt norsk skipsregister. Et sterkt norsk flagg er viktig for å sikre avgjørende norsk innflytelse på den internasjonale regelverksutviklingen. På alle disse områdene har Sjøfartsdirektoratet bygget opp en sterk kompetanse som det er viktig å videreføre for å fremme norske interesser internasjonalt.

Det er svært viktig at oppgavegjennomgangen sikrer en fortsatt brukerorientert og selvstendig sjøfartsadministrasjon, som er internasjonalt orientert og som forvaltningsmessig skiller klart fra Kystverket.


Internasjonalt samarbeid

Norge har sterke interesser i hvordan havområdene og ressursene i havet forvaltes, og har vært en sentral pådriver i utvikling av internasjonalt regelverk for sjøsikkerhet og forebygging av forurensning. Norges Rederiforbund mener at grunnlaget for et forsvarlig sikkerhetsnivå til sjøs, starter med et fremtidsrettet og ambisiøst internasjonalt regelverk for sikkerhet, miljø og kompetanse. Vi forventer derfor at norske myndigheter viderefører sitt engasjement for sjøsikkerhet og forurensning gjennom internasjonale organer som IMO. Samarbeidet både på internasjonalt og regionalt nivå med våre naboland når det gjelder beredskap for akutt forurensning, varsling og søk og redning av nødstedte er også viktig.

Dimensjonering av regelverk og beredskap

Det er et stort og helt nødvendig behov å få oppdatert en helhetlig risikoanalyse av trafikkbildet innenfor norsk ansvarsområde, som tar hensyn til de endringer vi ser og forventer å få i trafikkbildet og miljørårbarhet. En oppdatert risikoanalyse må også reflektere fremtidige utviklingstrekk. Dette på bakgrunn av følgende forhold:

St. meld. nr. 14 (2004-2005) *På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap* identifiserte en rekke tiltak som var nødvendig å få implementert slik at en akseptabel risiko for sikkerhet og miljø opprettholdes. Rederiforbundet er av den oppfatning at en substansiell del av de tiltak som ble identifisert nå er implementert, noe som har en direkte påvirkning på risikobildet.



Trafikkbildet langs norskekysten og ute på sokkelen har endret seg i omfang og type trafikk siden forrige stortingsmelding ble utarbeidet. Hva gjelder nordområdene har vi i dag en helt annen forståelse av mulig utvikling av maritim aktivitet enn det vi hadde da forrige stortingsmelding ble utarbeidet. Endringene og forventet utvikling i trafikkbildet langs kysten og ute på sokkelen må reflekteres i ny risikoanalyse.

Ytre miljø og dens sårbarhet for akutt forurensning var sentralt tema for den forrige stortingsmeldingen, og forventes videreført i den kommende meldingen. Vi har siden forrige stortingsmelding endret miljøstatus for deler av norskekysten. Eksempelvis kan nevnes de nye nasjonalparkene i Oslofjorden. Endring i status og verdioppfattelse vil direkte påvirke risikobildet.

Som et resultat av ny delelinje mot Russland og justert areal mot nord har Norge i dag et langt større sjøareal enn da forrige stortingsmelding ble utarbeidet. Dette gir et endret omfang på ansvaret Norge har som nasjon, men også en endring i risikobildet for sjøsikkerhet og akutt forurensning.

En oppdatert helhetlig risikoanalyse må også ta inn i seg de endringer som er gjort på regelverksiden med hensyn til miljøkrav og designkrav av skip. Eksempelvis vil endringer i krav til doble skrog og bunkerstanker ha en direkte innvirkning på risiko for utslipp ved uhell. Videre vil vi grunnet endrete regler for utslipp til luft se en utvikling fremover hvor skip i større grad vil bruke marin gassolje / diesel, og andre energityper som f. eks. LNG. Bruk av disse energitypene fremfor tungolje vil gi et annet risikobilde for ytre miljø ved eventuelle hendelser, og tilsvarende også andre risikoforhold for helse og sikkerhet. Endring i energityper anvendt vil få avgjørende betydning for dimensjonering av beredskapen fremover.


Arbeidet med IMO Polarkode har som direkte målsetting å redusere risiko ved vanlige operasjoner, og risiko ved eventuelle uhell. En oppdatert helhetlig risikoanalyse må reflektere kravene i den ventede Polarkoden og effektene av disse må medtas i analysen.

I forbindelse med Regjeringens arbeid på *Lov om Losordningen*, Prop. 65L, er det igangsatt et arbeid på risikoklassifisering av utvalgte farleder langs norskekysten. Det er åpenbart at dette arbeidet vil få innvirkning på risikobildet for norske farleder, og resultatet herfra vil være et sentralt bidrag til en oppdatert risikoanalyse.

Samtlige forhold nevnt over påvirker risikobildet for norsk farvann, noe som underbygger behovet for en ny og oppdatert risikoanalyse. Denne analysen må danne grunnlaget for en oppdatert tiltaksplan på sjøsikkerhet og akutt forurensning.

En mer moderne og effektiv lostjeneste

Lostjenesten og farledsbevisordningen er viktige mekanismer for å ivareta sjøsikkerheten. Det er også avgjørende at ordningene er effektive og målrettede for dette primære formålet. Regjeringen la 11. april 2014 frem en kombinert stortingsmelding/ lovproposisjon om losordningen, Prop. 65L *Lov om losordningen*. Forslaget bygger på Losutvalgets innstilling fra 2013, NOU 2013:8 *Med los på sjøsikkerhet*. Losutvalgets formål var å effektivisere og modernisere lostjenesten, og foreslå endringer i dagens loslov. Stortinget har behandlet og stilt seg bak forslaget til ny loslov fra regjeringen, og støtter langt på vei meldingsdelen i proposisjonen.



Norges Rederiforbund har gitt innspill til hvordan vi mener fremtidens lostjeneste bør innrettes, blant annet gjennom vår høringsuttalelse til Losutvalgets innstilling og gjennom innspill til stortingsmelding/lovproposisjon om losordningen.

Regjeringen foreslår i Prop. 65 L at lostjenesten skal trekkes ut av Kystverkets nåværende regioner og legges direkte under Kystverkets hovedkontor, konkurranseutsetting av tilbringertjenesten og etablering av en ny differensiert farledsbevisordning. Videre vil regjeringen vurdere reduksjon av losavgiftene i de årlige budsjettene. En rekke områder foreslås utredet videre; blant annet innslagspunktet for losplikt for fartøyer som fører farlig last, reduksjon i antall sjøtrafikksentraler og losformidlingskontorer, flytting av losbordingsfeltet i Oslofjorden, samt losplikt ved forhaling i havn. Rederiforbundet vil understreke at Stortinget ber om en rask oppfølging av de varslede utredningene.

Rederiforbundets vurdering er at forslagene i proposisjonen ikke går langt nok når det gjelder nødvendig effektivisering og modernisering av lostjenesten, men at det tas enkelte grep og angis en riktig retning for fremtidig utvikling. Rederiforbundet mener at lostjenesten må skilles helt ut av Kystverket for å få et klart skille mellom forvaltning og drift. Rederiforbundet støtter videre forslaget om at tilbringertjenesten konkurranseutsettes. Innføringen av en differensiert farledsbevisordning oppfattes positivt, og det er viktig at de områdene som skal utredes følges raskt opp, blant annet for å legge til rette for økt bruk av farledsbevis, og for en endret organisering av lostjenesten gjennom å redusere antall sjøtrafikksentraler og losformidlingskontorer. Rederiforbundet mener at sjøtrafikksentralene og losformidlingskontorer bør sentraliseres, både for å sikre en mer effektiv drift og for å få et mer samlet og styrket kompetansemiljø enn ved dagens desentraliserte struktur.

Rederiforbundet mener av mange viktige grunner at losavgiftene må reduseres, i særlig grad gjelder dette losberedskapsavgiften. En viktig del av forslagene i Losutvalgets innstilling NOU 2013:8, *Med los på sjøsikkerhet*, er at losberedskapsavgiften må bortfalle for fartøy med farledsbevis klasse 3. Dette er fartøy som i mindre grad enn andre fartøygrupper vil være avhengige av å ha tilgang til lostjenester. De medfører dermed også et mindre ressursbehov knyttet til opprettholdelse av en tilstrekkelig beredskap for lostjenester.

Staten definerer kravene, men bærer selv ingen kostnader knyttet til lostjenestene. Når «bestiller» og «betaler» ikke er samme enhet er det en stor fare for at kravene til moderne og effektiv drift samt løpende omstilling av tjenesten svekkes. Over tid vil dette føre til at lostjenesten både blir mindre effektiv og dyrere enn nødvendig. Lostjenesten har en viktig beredskapsfunksjon, som bør anses som et statlig ansvar å opprettholde. Primært bør imidlertid staten ta ansvar for hele grunnfinansieringen av et tilfredsstillende lostilbud langs kysten gjennom losberedskapsavgiften.

Parallelt med behandlingen av endringer i losordningen, pågår Kystverkets arbeid i samarbeid med DNV GL om å etablere en modell for risikoanalyse av utvalgte farleder med begrensning i bruk av farledsbevis, som nevnt under kapittel *Dimensjonering av regelverk og beredskap*. Det er åpenbart at konklusjonene fra dette arbeidet med risikoklassifisering av farleder vil ha konsekvenser for hvordan den fremtidige farledsbevisordningen vil være innrettet. Det er sentralt at næringen fremdeles blir involvert i dette arbeidet fremover, og at sluttresultatet blir en enkel og byråkratisk farledsbevisordning.

Organisering av norsk beredskap

Rederiforbundet mener at en reduksjon i antall sjøtrafikksentraler er et viktig grep for å modernisere og effektivisere norsk sjøsikkerhetsberedskap. Med dagens teknologi er det ikke nødvendig at disse sentralene ligger spredt langs kysten. En slik desentralisert struktur er bevart av distriktspolitiske hensyn, men kan ikke forsvares så lenge sjøtrafikksentralene er brukerfinansiert av næringen. En reduksjon i antall sjøtrafikksentraler vil bidra til en mer rasjonell og effektiv drift, samtidig som de sikkerhetsmessige aspekter ivaretas.

Rederiforbundet mener at dagens fem sjøtrafikksentraler kan reduseres til to sentraler som dekker hele norskekysten, hvorav én bør ha særskilt fokus mot aktiviteter i nordområdene. Regjeringen har gjennom Prop. 65 L *Lov om losordningen* foreslått at det skal foretas en utredning av ulike alternativer for organisering av sjøtrafikksentralene, herunder om det kan være aktuelt med sammenslåing. Utredningen vil inngå som en del av grunnlaget for stortingsmeldingen om forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning som det her gis innspill til. Det er viktig at dette arbeidet følges opp så raskt som mulig slik at endelige beslutninger ikke tar unødig tid.


Når det gjelder oljevern mener Rederiforbundet at tilknytningen til Samferdselsdepartementet er gunstig og plasserer Kystverket som transportetat med ansvar for den statlige oljevernberedskapen, sammen med likesinnede transportetater. Det er viktig å se transportetatene samlet innenfor rammen av en nasjonal infrastruktur og legge de helhetlige prioriteringer gjennom Nasjonal Transportplan. Statlig oljevernberedskap mot akutt forurensning dreier seg samtidig om at Kystverket skal samorganisere og øve med de operative innsatsetatene.

Norges Rederiforbund er av den oppfatning at tiden er inne for å etablere et nasjonalt, beredskapsfaglig miljø som ivaretar og koordinerer de nasjonale beredskapsressurser på tvers av etatsgrenser – dette inkluderer også akutt forurensning og oljevernberedskap på land og til sjø. Her bør man kunne samordne innkjøp og vedlikehold av innsatsressurser som fartøy, kjøretøy, helikoptre, personell og (oljevern)utstyr på tvers av beredskapsetatene, sikre døgnkontinuerlige vaktordninger og etablere nasjonale, robuste fagmiljøer. Videre vil man kunne samlokalisere utstyr og personell og se på omfanget av dagens overvåkingssentraler og potensialet for synergier og samordningseffekter - særlig hva gjelder sjøtrafikksentralene og hovedredningssentralene. Det synes opplagt at med dagens teknologiløsninger så vil det være et betydelig potensiale for rasjonalisering og effektivisering på dette området.

Oljevernberedskap

Norsk oljevernberedskap har vist seg å ha akseptabel funksjonalitet ved mindre akutte situasjoner, men det er etter større oljevernaksjoner avdekket betydelig potensiale for forbedringer. Kvaliteten og volumet av mekanisk oljevernutstyr anses i dag å være tilfredsstillende og øvelsesnivået på personalet akseptabelt, men kjemisk oljevern er noe det bør legges større vekt på. Dette bør tas inn i det norske oljevernkonseptet og få en mer fremtredende rolle enn det som er tilfellet i dag.

Det er imidlertid på det rent organisasjonsmessige og særlig med tanke på responstid, at det etter Rederiforbundets mening er mest å hente. Erfaring viser at den operative delen av aksjoner generelt går i henhold fastlagte og øvede planer. Utfordringer i ansvarsforhold oppstår imidlertid når aksjonen går utover oppsatte prosedyrer. Det bør vurderes om fremtidens oljevernberedskap skal dimensjoneres på bakgrunn av sammensatte,



komplekse scenarier der relativt enkle og rimelige table-top øvelser på samordning og avklaring av kommando og ledelse bør vies større oppmerksomhet.

Vi mener at en bedre samordning med den private oljevernberedskapen (NOFO) og andre beredskapsetater som brann- og redning, kystvakt og politi ville kunne rette på dette. Operative beredskapssentraler bør samlokaliseres for å samle ressursene og skape robuste beredskapsfaglige kompetansemiljøer som kan håndtere hele bredden og gjerne kombinasjonen av hendelser innenfor rammen av en storulykke. Rederiforbundet mener at myndighetene bør legge til grunn et trusselbilde som er dimensjonert ut i fra terrorhandlinger som forårsaker tap av menneskeliv og store miljøskader. Dette er et scenarium som blant annet har vært inne i de større øvelsene som for eksempel Barents Rescue i 2005. Slike handlinger vil involvere reaksjon fra militære, politistyrker, sivil beredskap, helsemyndigheter, miljømyndigheter og Kystverket.

Det er behov for å se på fremtidens beredskapsløsninger for samfunnet mer helhetlig som en samlet nasjonal beredskap mot storulykker. Dette vil bedre responstiden på mindre sektorulykker, og sørge for større trygghet for befolkningen og mer effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser.

Norges Rederiforbund forventer at norske myndigheter planlegger og dimensjonerer nødvendig oljevernberedskap i norske havområder. Dette gjelder spesielt med hensyn til responstid, overvåking og tilstedeværelse av operativt personell med teknisk og arktisk kompetanse. Det vil også være viktig for å hevde vår suverenitet innenfor norsk økonomisk sone.

Norges Rederiforbund forventer videre at det blir bygd opp en akutt beredskap basert på kapasitet og kvalitet for å sikre at konsekvenser ved uhellsutslipp begrenses til samme nivå i nordområdene som for andre deler av norskekysten.

Erstatningsreglene ved utslipp fra skip

Det er internasjonalt etablert meget gode erstatningsregler ved utslipp av olje fra skip som frakter olje som last (Oljesølkonvensjonen og Fondskonvensjonen) og utslipp av bunkersolje (Bunkerskonvensjonen). IMO har i tillegg vedtatt en konvensjon om ansvar for utslipp av farlige og giftige stoffer, HNS-konvensjonen fra 1996 med protokoll fra 2010. Spørsmål om norsk ratifikasjon av HNS-protokollen har nylig vært på høring.

Norges Rederiforbund er av den oppfatning at Norge bør ratifisere HNS-protokollen og gjennomføre HNS-konvensjonen i norsk rett. Konvensjonen etablerer et internasjonalt regelverk for skader som voldes ved sjøtransport av farlig og skadelig gods. Den pålegger skipets eier et objektivt ansvar og forsikringsplikt samt at den vil gi skadelidte høyere dekning enn etter eksisterende regler i globalbegrensningskonvensjonen (LLMC). Protokollen bygger også på det for næringen viktige prinsippet om ansvarsdeling mellom rederi (transportør) og lastesiden. En bred tilslutning til HNS-konvensjonen og protokollen vil bidra til å styrke skadelidtes stilling samtidig som det vil være viktig ledd i IMOs arbeid med å etablere et internasjonalt ansvars- og erstatningsregime i forbindelse med sjøulykker. Det er knyttet visse tekniske utfordringer til HNS-konvensjon i forhold til å etablere gode rapporteringsrutiner for rapporteringspliktige stoffer til HNS-fondet (bidragspliktig er de stoffer og kvanta som er nevnt i vedlegg til konvensjonen). På siste møte i IMO Legal Committee ble det vedtatt å nedsette en korrespondansegruppe for å komme frem til løsninger på disse utfordringene. Norge spilte en aktiv rolle både ved vedtakelsen av



konvensjonen i 1996 og protokollen i 2010 og Norges Rederiforbund vil anmode om at myndighetene også deltar aktivt i korrespondansegruppen.

Trafikkbilde i norske farvann

Sjøtransport, fiskeri og olje- og gassvirksomhet har et betydelig omfang langs hel norskekysten. Godstransporten har endret omfang ved at veitransport har økt sin andel, samtidig ser vi en utvikling mot mer effektive skip. Olje og gassvirksomheten har økt sin aktivitet betydelig og har generelt et trafikkmønster som krysser hovedledene langs med kysten. Sammen med fiskeriaktiviteten gir dette et komplekst aktivitetsbilde som må tas hensyn til i tiltaksvurderingene for sjøsikkerhet, slik omtalt i kapittel *Dimensjonering av regelverk og beredskap*. Generelt viser ulykkesstatistikken en nedgang i antall hendelser fra tidlig 90-tallet, men de siste årene har en sett en økning i grunnstøtinger og kontaktskader. Statistikken viser videre en kraftig nedgang i antall omkomne, men alvorlige hendelser som Sleipner (1999) og Rocknes (2004) gir store utslag i denne utviklingen.

Vi måler ofte aktivitet i antall havneanløp. Måler vi antall havneanløp mot antall hendelser ser vi at 99 prosent av alle anløp foregår uten hendelser. Dette viser at sjøtransport er en sikker transportvei, men hendelser kan forekomme og konsekvensene av disse kan være store. Vi støtter derfor norske myndigheter i deres arbeid for å styrke sjøsikkerheten ytterligere.

Norsk sokkel

Petroleumsvirksomheten er underlagt et eget regime for å ivareta helse, sikkerhet og miljø for aktiviteten. Regelverket er omfattet av forurensningsloven og petroleumsløven med tilhørende forskriftsverk. Regelverket stiller strenge krav til en beredskap tilpasset miljørisikoen, og har et betydelig innslag av privat beredskap, gjennom bl.a. Norsk oljevernforening for operatørselskap (NOFO). Miljø- og beredskapsanalyser gjennomføres som ledd i planlegging og utbygging av all aktivitet på norsk sokkel. Prinsippene for risikohåndtering er fastsatt i *Rammeforskriften* – forskrift om helse, sikkerhet og miljø i petroleumsvirksomheten. Rammene for HMS arbeidet er videre regulert gjennom forskrifter for styring, innretning og aktivitet. Petroleumstilsynet har en svært viktig rolle som tilsynsmyndighet for HMS arbeidet på norsk sokkel. Det er derfor avgjørende viktig at tilsynets arbeid til enhver tid er rettet mot de utfordringer som eksisterer. I 2013 ble rapporten *Tilsynsstrategi og HMS-regelverk i norsk petroleumsvirksomhet* (Engen-rapporten) bestilt av Arbeids- og sosialdepartementet fremlagt. Norges Rederiforbund støtter de anbefalinger som ligger i rapporten med tanke på ytterligere effektivisering og målretting av tilsynets arbeid. Våre innspill er ytterligere konkretisert i egen høringsuttalelse av 4. desember 2013. Vi vil særlig trekke frem anbefalingen til at der Petroleumstilsynet ser behov for nye preskriptive krav til systemer eller utstyr, så anbefales dette løftet til forskriftstekst med tilhørende høringsprosess og kost/nytteanalyse som viser sikkerhetsgevinsten.



Utvikling i nordområdene

Norges sjøareal er 6 ganger større enn landarealet. Størstedelen av dette arealet ligger i det vi omtaler som nordområdene; Troms og Finnmarkskysten, Svalbard og Barentshavet. Nordområdene har vært gjenstand for økende fokus fra mange aktører på grunn av sin betydning for energi, miljø og sikkerhet på hele kloden. Utviklingen i form av en alvorlig nedsmelting av den nordlige iskapen gir grunn til bekymring. Samtidig har en rekke aktører sett nærmere på det potensialet som åpner seg. Det forventes særlig økt aktivitet fra offshore petroleumsutvinning, destinasjonstrafikk inn og ut av området og innenfor området, samt gradvis økende transittskipsfart. En utvikling i nordområdene krever mer oppmerksomhet rundt forebygging, sikkerhet, søk og redning, og akutt forurensning. Denne utviklingen stiller særskilte krav til både myndigheter og alle andre aktører i området. Som arktisk kyststat med råderett over store havområder har Norge et stort ansvar for å styrke maritim sikkerhet og beredskap i nordområdene. En sterk søk- og redningstjeneste er en forutsetning for å kunne møte den forventede økningen i maritim aktivitet i nord på en forsvarlig måte.

Søk og redning av personer i nordområdene er forbundet med rekke utfordringer ut over de utfordringer vi opplever i andre farvann. Næringen har derfor tatt initiativ til prosjektet SARiNOR som har som mål å identifisere tiltak som styrker effektiviteten og kapasiteten i søk- og redningsoperasjoner i nordområdene. Prosjektet støttes finansielt av Utenriksdepartementet. Norges Rederiforbund forventer at myndighetene fortsatt deltar aktivt i prosjektet, og at de tiltak som blir foreslått fra prosjektet raskt og effektivt iverksettes av ansvarlige myndigheter.

Behov for forskning og utvikling

Beredskapsutstyr

Rederiforbundet konstaterer at det har foregått en betydelig utvikling og økning i statens beredskapsutstyr både på egne beredskapslagre og om bord på kystvaktens fartøyer. Imidlertid ser vi at det fortsatt er et behov for forskning og utvikling på rekke forhold knyttet til beredskapsmateriell til bruk ved ekstremvær og arktiske forhold samt evakueringsmidler generelt. Videre mener vi at også kjemisk oljevernberedskap, dispergering, bør vies større oppmerksomhet på utviklingssiden siden kjemikalierne for bruk til dette formålet har blitt langt mer miljøvennlige med høyere virkningsgrad enn tilfellet har vært de siste årene.

Utviklingen av effektivt oljevernutstyr bør være et særlig innsatsområde for forskning og utvikling. Det som i dag finnes av utstyr på markedet vil med stor grad av sikkerhet ikke fungere som forutsatt under værforhold som kun marginalt avviker fra det som må betraktes som «normale norske væreforhold» som bølgehøyder over 2-3 meter og vind over styrke 6; liten kuling, 11-14 m/s. Under slike forhold vil kjemisk bekjempelse av oljesøl være et godt supplement til den rent mekaniske oppsamlingen siden bruk av kjemikalier krever energi i forma av vind og bølger for at nedbrytningen av oljesølet skal kunne fungere godt og effektivt. Fremtidens næringsaktivitet innenfor både olje- og gassproduksjon og skipsfart i hittil ukjente områder gjør at man må tenke nytt og se på kombinasjoner av bekjempelsesmetoder for å være best mulig forberedt på akutte utslipp og ulykker.

Teknisk sett ligger utviklingsbehovet hovedsakelig på utstyr som kan håndtere ulykker med akutte oljeutslipp i is eller isfylte farvann. Det vil være særlig viktig med tanke på utvikling av næringsaktivitet i arktiske strøk. Oljesøl i ismasser og oljerester som blir liggende i lommer



under isen er svært vanskelig å ta opp. Til tross for initiativer og forsøk for å se på denne problemstillingen er ikke Rederiforbundet kjent med at det eksisterer utstyr som kan håndtere disse utfordringene på en tilfredsstillende måte. Knusing av is for å separere og ta ut oljen eller effektiv brenning av oljerester har ikke vist seg å fungere under ekstreme vær og føreforhold. Rederiforbundet mener at målsettingen må være å håndtere disse ekstreme situasjonene når man skal dimensjonere morgensdagens oljevernberedskap.

Evakueringsmidler

Det har de siste årene vært stor oppmerksomhet på kvalitet og sikkerhet ved bruk av livbåter og flåter. Det er avgjørende at evakueringsutstyret som anvendes er konstruert slik at en unngår skade på personell ved bruk. Evakueringsmidlene må også være bygget slik at mannskapet er godt sikret også etter utsetting og frem til videre evakuering er mulig. Redning fra livbåt eller flåte via helikopter er effektivt og relativt lite risikofyllt, men dette avhenger i stor grad av værforholdene. Ikke alle skipbrudne kan reddes med helikopter, og overføring fra livbåt/flåte til fartøy forekommer. Ved svært dårlig vær, som det ofte er ved redningsaksjoner, og i arktiske farvann vil en redningsaksjon imidlertid være særskilt risikofyllt.

Vi mener derfor at det er et behov for å utvikle bedre metoder for overføring av personell fra livbåt/flåte til helikopter og skip. Videre ser vi et stort behov for økt forskning og utvikling av evakueringsutstyr for arktiske forhold.

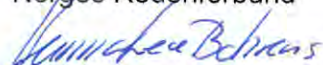
Regelverk og utvikling av evalueringsmodeller ligger ikke innenfor Samferdselsdepartementet sitt mandat, men da dette er en stortingsmelding for sjøsikkerhet, mener vi det rett å påpeke behov som går utover departementets virkeområde.

Kommunikasjons- og navigasjonssystemer

Gode kommunikasjons- og navigasjonssystemer er avgjørende for trygg ferdsel til sjøs. Vi forutsetter at arbeidet med å utvikle og bygge ut navigasjons- og deteksjonssystemer for skip, samt kommunikasjonssystemer videreføres. Særlig fokus bør det rettes på nordområdene der dekningsgraden av disse systemene er mangelfull.

Rederiforbundet ser frem til et fortsatt godt samarbeid rundt en viktig stortingsmelding for å styrke sikkerheten og beredskapen langs norskekysten. Rederiforbundet står gjerne til disposisjon for å utdype de vurderinger vi har gitt i dette innspillet.

Med hilsen
Norges Rederiforbund



Hanna Lee Behrens