

Justis- og Beredskapsdepartementet
Postboks 8005 Dep.
0030 OSLO

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
22/2338 - 12

Saksbeh.:
Ragnhild Møller-Stray, 928 44 080

Dato:

14.09.2022

Oslo kommunes hørings svar - NOU 2022:1 Cruisetraffikk i norske farvann og tilgrensende havområder

Vi viser til brev av 25.05.2022 fra Justis- og beredskapsdepartementet, der NOU 2022:1 Cruisetraffikk i norsk farvann og tilgrensende havområder, ble sendt til høring. Høringsfristen er satt til 15.09.2022.

Høringsvaret er avgitt etter delegert fullmakt av byråd for næring og eierskap, Victoria Marie Evensen 12.09.2022, ved byrådets sak 24/22.

Oslo kommune har følgende uttalelse til NOU 2022:1 Cruisetraffikk i norske farvann og tilgrensende havområder:

Det vises til høring av NOU 2022:1 Cruisetraffikk i norske farvann og tilgrensende havområder datert 25.05.2022.

Oslo kommune anser at de risikoreduserende tiltak som er beskrevet i NOU 2022:1 fremstår fornuftige og hensiktsmessige.

Når det gjelder forslag til ferdselsreguleringer, så finner Oslo kommune det ikke naturlig å kommentere forhold tilknyttet til f.eks. Svalbard da utfordringene der er annerledes enn hos oss.

Generelt støtter Oslo kommune, anbefalingen om at Norge gjennom IMO bør arbeide for innføring av krav om operasjonell vurdering i forbindelse med sertifisering av alle passasjerskip samt innføre krav om redundant fremdriftsmaskineri for denne type skip. Med redundant fremdriftsmaskineri, vil en ved motorstans ikke risikere å miste fremdrift fullstendig.

Oslo kommune støtter videre anbefalingen om at Norge gjennom IMO bør arbeide for å få innført internasjonale krav om slepeutstyr om bord på alle cruiseskip. Oslo kommune vil spesielt påpeke viktigheten av et godt og velfungerende samarbeid mellom myndigheter, kommuner, havner og cruiserederiene. Dette samarbeidet er viktig både under planlegging og gjennomføring av cruiseanløp og ikke minst dersom uforutsette hendelser skulle inntreffe.

Oslo kommune har videre bemerkninger til noen enkeltpunkter i utredningen. To av

bemerkningene gjelder RITS (redningsinnsats til sjøs). Utgangspunktet for etablering av særskilt beredskap til sjøs, var branner om bord på passasjerskip. Siden 2007 har staten hatt avtale med syv brann- og redningsvesen herunder Brann- og redningsetaten i Oslo. Formålet med avtalen er å styrke redningsinnsatsene i sjøområdene utover brann- og rednings lovpålagte plikt. RITS innsatsstyrkene i Oslo og Bergen har i tillegg kapasitet knyttet til kjemikalievern omtalt som RITS-kjem.

Oslo kommune bemerker:

Til kapittel 5.4

Norge er i ferd med å melde inn en ny ressurs i European Civil Protection Pool (ECCP). Det er en MIRG-chem (MIRG er forkortelse for maritime incident response group) og en RITS-kjem ressurs. Det er Bergen Brannvesen og Brann- og redningsetaten i Oslo som blir deltakere i beredskapsordningen. Kystverket er ansvarlig søker og de to byenes brannvesen/brannetat er medsökere.

Til punkt 11.1.4, styring av brannberedskapen til sjøs og anbefaling nr. 48, samt 13.3

For å kunne etablere RITS-beredskap må brann- og redningsvesenet ha kapasitet til å stille tilstrekkelig kompetent personell til ordningen døgnet rundt. Det er få brann- og redningsetater nord for Trondheim som har denne kapasiteten. Det må også være nærhet til helikopter. Denne beredskapsordningen er svakt finansiert i dag. Det er behov for å se på finansieringen av beredskapsordningen generelt, særlig dersom den skal utvides og/eller det skal stilles større krav til den.

En stor redningsaksjon vil kreve mye ressurser for brann- og redningsvesenets del. Ofte vil det også være de samme ressursene som skal sette inn tiltak mot akutt forurensning. Ved en grunnstøting eller lignende av et cruiseskip med en kombinasjon av stort hjelpebehov og oljeutslipp, vil sannsynligvis aksjonen mot akutt forurensning kunne bli forsinket.

Til kapittel 10 og anbefaling nr. 44

Oslo kommune er positiv til utvalgets anbefaling om at det bør stilles krav om at alle fartøy som frakter passasjerer skal ha automatisk identifikasjonssystem (AIS) i funksjon om bord. Det bør videre vurderes å stille krav om AIS i funksjon ombord for alle fartøy som bedriver nyttetraffikk/næringstrafikk, herunder all form for passasjertrafikk uavhengig fartøystørrelse.

Med vennlig hilsen

Eli Vorkinn
kommunaldirektør

Frode Hoel Helgeland
seksjonssjef