



Innst. 72 S

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Meld. St. 35 (2015–2016)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning

Til Stortinget

Samandrag

Regjeringen har lagt fram for Stortinget en oppdatering av St.meld. nr. 14 (2004–2005) «På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap». Hensikten er å sikre trygg ferdsel for skipsfarten, redusere risikoen for at ulykker skjer og redusere omfanget av ulykken dersom den oppstår.

Meldingen fokuserer på utvikling av nasjonal infrastruktur og tjenester av betydning for en sikker seilas langs norskekysten og en god beredskap mot akutt forurensning. Infrastruktur og tjenester omfatter blant annet fyr og merker, lostjenesten, sjøtrafikk-sentraler, statlig slepeberedskap og utstyr for bekjempelse av akutt forurensning.

Regjeringen vil med meldingen gi Stortinget en oppdatert og helhetlig vurdering av det samlede arbeidet med forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning.

Regjeringen mener at sjøtransport er en miljøvennlig og sikker transportform, og at sjøsikkerheten i norske farvann gjennomgående er høy. Forebyggende tiltak er viktige forutsetninger for det høye sikkerhetsnivået. Videre bidrar den statlige beredskapen mot akutt forurensning til å redusere risikoen forbundet med sjøtransporten gjennom å sette oss i stand til å håndtere akutte forurensningshendelser. Regjeringen mener at den statlige beredskapen er godt rustet til å håndtere dagens miljørisikonivå.

Spørsmål knyttet til fritidsbåter omtales ikke nærmere i meldingen. Det vises i denne sammenheng til Prop. 51 L (2014–2015) «Endringer i småbåtloven (påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter)».

Oppsummering av kapittel 2 Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning – mål og risikostyring

Kapittel 2 presenterer sjøtransportens samfunnsmessige betydning og de gjeldende transportpolitiske rammene. Deretter gjennomgås regjeringens mål for sjøtransport, forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning, samt regjeringens tilnærming til risiko innen sjøtransporten.

Regjeringen vil legge til rette for utvikling av en konkurransedyktig, sikker og miljøvennlig sjøtransport og en effektiv beredskap mot akutt forurensning som forhindrer og begrenser miljøskade.

Når det gjelder den forebyggende sjøsikkerheten, er regjeringens hovedmål å redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen. Nullvisjonen sier at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Regjeringen vil opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i sjøtransporten og unngå ulykker med akutt forurensning.

Når det gjelder beredskap mot akutt forurensning, er hovedmålet å forhindre og begrense miljøskade ved akutt forurensning, eller fare for akutt forurensning.

Risikoen forbundet med sjøtransport kan påvirkes gjennom forebyggende sjøsikkerhetstiltak og skadebegrensende tiltak. Risikoanalyser er et viktig kunnskapsgrunnlag for arbeidet. Regjeringen vil legge til rette for at det jevnlig gjennomføres analyser for å vurdere risikonivået, og at analysene følges opp med tiltak dersom de viser at risikonivået er endret eller vil endre seg. For å prioritere mellom ulike til-

tak, vil regjeringen så langt som mulig ta utgangspunkt i samfunnsøkonomiske analyser.

Det vil ikke være mulig å eliminere all risiko forbundet med sjøtransport, selv med effektive risikoreducerende tiltak. Hvor høy risiko vi er villige til å akseptere, setter rammer for arbeidet med forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Regjeringen vil arbeide for at risikoen forbundet med sjøtransporten ikke øker sammenlignet med dagens nivå.

Oppsummering av kapittel 3 om status og prognoser for skipstrafikken og ulykker til sjøs

Risikoanalysene presentert i kapittel 3 gir et grunnlag for å vurdere dagens risikonivå, forventet utvikling i risikoen og behov for å videreutvikle den forebyggende sjøsikkerheten og beredskapen mot akutt forurensning. Analysene bygger på prognoser for skipstrafikken frem mot 2040. Videre kan blant annet teknologiutvikling og endrede krav til skipsfarten påvirke sannsynligheten for ulykker.

Skipstrafikken i norske farvann har økt siden 2005. I dag domineres trafikken av passasjerskip, stykkgodsskip og fiskefartøy. Målt i utseilt distanse, har Vestlandet den mest omfattende trafikken. Prognosen for utvikling i skipstrafikken frem mot 2040 tilsier en samlet økning i utseilt distanse på 41 pst.

Sannsynligheten for ulykker er beregnet ut fra trafikkmengde og foreliggende ulykkesstatistikk. De fleste ulykkene får begrensede konsekvenser, men enkelte ulykker resulterer i dødsfall eller akutt forurensning. Den forventede økningen i skipstrafikken frem mot 2040 vil kunne føre til flere ulykker, dersom det ikke iverksettes nye forebyggende tiltak eller eksisterende tiltak utvides. Den beregnede ulykkesfrekvensen er høyest på Vestlandet, både i 2013 og i 2040.

Analysen av årsaker til ulykker viser at menneskelige feil, som feilhandlinger eller feilvurderinger, ofte er den direkte årsaken til ulykker. Bildet av de bakenforliggende årsakene er komplekst. Det er flere faktorer som påvirker navigasjonsprosessen negativt, som mangelfull samhandling og koordinering på fartøyenes bro, for lite bruk av tilgjengelig personell og mangelfulle rutiner og prosedyrer. I tillegg forverres situasjonen ofte av vanskelige ytre forhold som dårlig vær og sikt eller sterk strøm. De forebyggende sjøsikkerhetstiltakene kan bidra til å motvirke en rekke av faktorene som kan føre til menneskelige feil.

Miljørisiko er produktet av sannsynligheten for ulykker med akutt forurensning og mulige miljøkonsekvenser av forurensningen. Gjennomførte miljørisikoanalyser vurderer miljørisikoen knyttet til skipstrafikken, og identifiserer flere områder langs kysten med forhøyet miljørisiko. Fordi sannsynligheten for

skipsulykker med akutt forurensning er høyere i Sør-Norge enn i Nord-Norge, er den beregnede miljørisikoen generelt høyest i sør. De mulige miljøkonsekvensene av akutt forurensning er imidlertid beregnet å være høyere i nord. Forventet frekvens av ulykker med akutt forurensning er langt lavere på Svalbard og Jan Mayen enn på fastlandskysten. Mulige miljøkonsekvenser av akutt forurensning er imidlertid alvorlige på grunn av det sårbare naturmiljøet.

Miljøriskoen vil trolig endre seg frem mot 2040.

Økningen i skipstrafikken kan føre til flere ulykker med akutt forurensning dersom det ikke innføres nye forebyggende tiltak eller eksisterende tiltak utvides. Prognosene tar ikke høyde for teknologi- og regelverksutvikling, som kan påvirke sjøsikkerheten. Videre kan miljøets sårbarhet forandre seg betydelig i perioden, blant annet på grunn av økosystemendringer som følger av temperaturøkning og forsuring av havet. Endringer i hva slags drivstoff fartøy bruker, kan også påvirke miljøkonsekvensene av akutte utslipp.

Oppsummering av kapittel 4 om forebyggende sjøsikkerhet

Nullvisjonen sier at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. For den forebyggende sjøsikkerheten har regjeringen lagt til grunn et hovedmål om at antall transportulykker skal reduseres i tråd med nullvisjonen. Regjeringen vil oppnå dette gjennom å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i sjøtransporten, gjennom tiltakene som foreslås i denne meldingen.

Eksisterende forebyggende sjøsikkerhetstiltak

Det er etablert en omfattende maritim infrastruktur og en rekke tjenester for å ivareta sjøsikkerheten i norske farvann. Infrastrukturen består av navigasjonsinnretninger, som er visuelle hjelpemidler for posisjonsbestemmelse og sikker navigasjon, samt trafikkseparasjonssystemer som separerer motgående trafikk og leder trafikken ut fra kysten. Det gjøres også fysiske utbedringer i farledene for å bedre fremkommeligheten og sikkerheten.

Tjenestene omfatter losordningen, sjøtrafikksentralene, elektroniske navigasjonshjelpemidler og ulike meldings- og informasjonstjenester. Det er videre fastsatt trafikkreguleringer som stiller krav og vilkår til seilas i bestemte områder for å styrke sikkerheten. For å gi relevante myndigheter oversikt over skipstrafikken, og styrke muligheten for kontroll og inngrep for å hindre farlige situasjoner, er det også etablert maritim trafikkovervåking.

I den forrige stortingsmeldingen om sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning ble det foreslått en rekke tiltak som siden er fulgt opp, og som har

bidratt til å styrke sjøsikkerheten. Overvåkingen av skipstrafikk i norske kyst- og havområder er betydelig styrket, og vi har i dag et langt mer detaljert situasjonsbilde enn tidligere. Dette gir bedre muligheter til å oppdage potensielt farlige situasjoner, gripe inn for å forhindre ulykker og gjennomføre redningsaksjoner. Det er opprettet trafikkseparasjonssystemer og anbefalte seilingsruter som leder større fartøy ut fra land. Systemene reduserer sannsynligheten for grunnstøtinger og kollisjoner, og gir bedre tid til å reagere ved hendelser. Den statlige slepeberedskapen er bygd ut, og det er innført statlig lostjeneste og losplikt på Svalbard.

Regjeringens forslag til tiltak for å styrke den forebyggende sjøsikkerheten

For å ivareta målene om å redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen, og forhindre akutt forurensning, vil regjeringen styrke innsatsen innen forebyggende sjøsikkerhet.

Regjeringen vil prioritere forebyggende sjøsikkerhetstiltak i områder der skipstrafikken representerer en relativt høy risiko. For å prioritere mellom ulike tiltak, vil regjeringen så langt som mulig ta utgangspunkt i samfunnsøkonomiske vurderinger.

Regjeringen vil vurdere å utvide tjenesteområdet til sjøtrafikksentralene. I første omgang kan farvannet mellom Fedje og Kristiansund bli innlemmet i tjenesteområdet til sjøtrafikksentralene på Vestlandet. Driftskostnader som følge av en eventuell utvidelse på Vestlandet vil bli finansiert av sjøtransportnæringen gjennom sikkerhetsavgifter.

Regjeringen vil bygge ut landbaserte AIS-basestasjoner på Svalbard for å styrke den maritime trafikkovervåkingen og gi Kystverkets sjøtrafikksentral i Vardø og andre etater et kontinuerlig oppdatert maritimt situasjonsbilde.

Regjeringen vil videreutvikle og modernisere den eksisterende infrastrukturen, slik at den risikoreducerende effekten optimaliseres og drifts- og vedlikeholdskostnadene reduseres. Et aktuelt moderniseringstiltak er å oppgradere fyrlyktene med LED-baserte lyskilder og utstyre dem med GSM-basert fjernovervåking. I tillegg til reduserte drifts- og vedlikeholdskostnader gir tiltaket bedre presisjon i navigasjonsveiledningen og bedre driftssikkerhet.

Regjeringen vil legge til rette for utvikling og implementering av intelligente transportsystemer (ITS) for sjøfarten. Utvikling av dynamisk risikoovervåking for å styrke sjøtrafikksentralenes trafikkovervåking er et aktuelt tiltak. Formålet med systemet vil være å avdekke farlige situasjoner så tidlig som mulig, slik at ulykker kan avverges. Arbeidet i FNs sjøfartsorganisasjon IMO med modernisering av maritime navigasjons-, kommunikasjons- og informasjonssystemer (e-navigasjon) vil også bli

fulgt opp. Regjeringen vil støtte opp under samarbeid mellom norske maritime myndigheter, rederier og utstyrs- og tjenesteleverandører med sikte på å utvikle nye tjenester som er tilpasset næringens behov og som øker sikkerheten til sjøs.

Oppsummering av kapittel 5 om beredskap mot akutt forurensning

Hovedmålet for den statlige beredskapen er å forhindre og begrense miljøskade ved akutt forurensning, eller fare for akutt forurensning. Regjeringen vil oppnå dette ved å legge til rette for en effektiv beredskap. Organisering og dimensjonering av beredskapen er viktige forutsetninger for å oppnå effektiv håndtering av akutt forurensning.

Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for statens beredskap mot akutt forurensning, mens Klima- og miljødepartementet har det overordnede ansvaret for å stille krav til privat og kommunal beredskap mot akutt forurensning. Ansvar og roller er fastsatt i forurensningsloven. Forurensningslovens grunnleggende prinsipper er at den som driver virksomhet som kan medføre akutt forurensning, skal sørge for en nødvendig beredskap for å hindre, oppdage, stanse, fjerne og begrense effektene av forurensningen. Kommunen har subsidiær tiltaksplikt. Staten fører tilsyn med private og kommunale aksjoner mot akutt forurensning, og kan overta aksjonsledelsen dersom situasjonen ikke blir tilstrekkelig ivaretatt av ansvarlig forurenser eller kommune. Kystverket kan kreve utgiftene tilknyttet aksjoner refundert fra ansvarlig forurenser.

Kystverket ivaretar statens beredskap mot akutt forurensning og har personell og materiell i beredskap. Statens beredskap er innrettet mot å håndtere fare for, og bekjempelse av, større tilfeller av akutt forurensning som ikke er dekket av privat eller kommunal beredskap. Fartøy som seiler i norske farvann er ikke pålagt å holde egen beredskap mot akutt forurensning. Beredskapen mot akutt forurensning er derfor innrettet mot akutt forurensning fra skipsfarten, særlig mot akutte oljeutslipp. Statens beredskap følger også opp risiko for akutte utslipp fra skipsvrak, jf. omtale i kapittel 6.

Dagens statlige beredskap mot akutt forurensning

Den statlige beredskapen mot akutt forurensning er dimensjonert og lokalisert på grunnlag av kunnskap om miljørisiko for akutte oljeutslipp fra skipstrafikken i norske farvann. For å innrette beredskapen på best mulig måte, blir det gjennomført miljørisiko- og beredskapsanalyser.

Beredskapen mot akutt forurensning omfatter flere ulike virkemidler, som alle har til hensikt å hindre eller begrense miljøskade. Under en statlig aksjon, prioriteres tiltak som kan skjerme sårbare

miljøressurser. Virkemidlene omfatter blant annet statlig slepeberedskap, utstyr for å tømme fartøy for oljeprodukter (nøddosseutstyr), ulike typer lenser, opptagere og strandrenseutstyr. Utstyret oppbevares både på land og på fartøy til Kystverket og Kystvakten. I tillegg er organisering, kompetanse og utstyr for å sikre et godt situasjonsbilde viktig for beredskapen.

I den forrige stortingsmeldingen ble det pekt på flere tiltak innen beredskap mot akutt forurensning som i all hovedsak er blitt fulgt opp. Beredskapen har de siste ti årene blitt betydelig oppgradert; statens oljevernmateriell er fornyet og supplert med blant annet nøddosseutstyr. Oljevernutstyr er utplassert på kystvaktfartøy, og statens slepeberedskap er styrket med flere fartøy. Kystverkets overvåkingsfly er fornyet, flåten av oljevern fartøy er utvidet med tre nye multifunksjonsfartøy, og etatens beslutningsstøtteverktøy under aksjoner er videreutviklet. Videre har 29 interkommunale utvalg mot akutt forurensning fått tilført statlig oljevernutstyr for å fremme kommunenes kapasitet til å bistå under statlige aksjoner. Det er inngått avtaler med 36 mindre fartøy om å bistå under statlige aksjoner.

Under en statlig aksjon vil flere aktører bistå aksjonsledelsen. For å legge til rette for god samhandling, blir det gjennomført felles øvelser og trening. For å styrke samhandlingen har Kystverket, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og Miljødirektoratet utformet og innført ensartet organisering og ledelse av aksjoner. Det er laget en nasjonal læreplan for opplæring i å håndtere akutt forurensning.

Regjeringens forslag til tiltak for å styrke statens beredskap mot akutt forurensning

For å sikre at statens beredskap mot akutt forurensning er tilpasset det gjeldende risikobildet, vil regjeringen sørge for at arbeidet med beredskapen er basert på oppdatert kunnskap om miljørisiko langs kysten.

I Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalyse for fastlandet (2011) er det anbefalt at det etableres en statlig dispergeringsberedskap. Med dispergering menes her påføring av et kjemisk middel som løser opp oljen i små dråper som spres, fortynnes og brytes ned i vannmassene. En utredning, som bygger på resultater fra laboratorietester, viser at dispergering kan ha god effekt på utslipp av tyngre bunkersoljer, og kan være et effektivt virkemiddel for å redusere omfanget av oljepåslag langs kysten. Virkningene på fisk, larver og sjøfugl er også vurdert. Regjeringen vil på denne bakgrunn vurdere å etablere en statlig dispergeringsberedskap for kystnære utslipp av bunkersolje.

En miljørisiko- og beredskapsanalyse for Svalbard og Jan Mayen viser at det er behov for mer kunnskap om blant annet hvordan marin diesel forvitrer ved utslipp i kaldt vann. Det er også behov for å teste ut hvordan oljevernutstyr og ulike metoder, inkludert kjemisk dispergering og brenning av lettere destillater (drivstoff som er mer tyntflytende enn tungolje), virker under arktiske forhold. Analysen avdekker også behov for tilgang til mer utstyr og personell lokalt. Regjeringen vil på denne bakgrunn vurdere tiltak for å bedre beredskapen mot akutt forurensning i området.

Kystverket har utredet ulike alternativer for organisering og lokalisering av de statlige depotene for lagring av oljevernmateriell. Utredningen viser at den statlige beredskapen kan styrkes gjennom å samle utstyret i færre og mer mobile depotløsninger. Kystverket anslår at den mest effektive løsningen vil oppnås gjennom å sette ut lagring, drift og transport av det statlige oljevernmateriellet til private aktører. Regjeringen vil gi Kystverket i oppdrag å innhente tilbud for lagring, drift og transport av det statlige beredskapsmateriellet.

Oppsummering kapittel 6 om skipsvrak

Statens ansvar for beredskap mot akutt forurensning innebærer også å følge opp skipsvrak som utgjør en risiko for akutt forurensning. Kystverket har videre myndighet til å treffe pålegg om fjerning eller opprydding av skipsvrak som faller inn under forurensningslovens forbud mot forsøpling.

De fem skipsvrakene fra annen verdenskrig som var vurdert å utgjøre en fare for akutt oljeutslipp, er blitt tømt for gjenværende olje. Dagens overvåking av skipsvrak med risiko for akutt forurensning vil videreføres. Avhengig av resultatene av pågående kartleggingsarbeid, vil regjeringen vurdere videre oppfølging.

Når det gjelder oppfølgingen av ubåtvraket U-864, er Kystverkets forprosjekter for miljøtiltak mot kvikksølvforurensning til vurdering i Samferdselsdepartementet. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget om saken på en egnet måte.

Oppsummering kapittel 7 om Kystverkets organisering

Kapittel 7 redegjør for omorganisering og effektivisering av lostjenesten, som Stortinget sluttet seg til gjennom behandlingen av Prop. 65 L (2013–2014) Lov om losordningen (lostjenesten). Deretter presenteres regjeringens vurdering av omorganisering av sjøtrafikksentralene. Det er gjennomført en analyse av kostnadseffektiviteten i ulike alternativer til dagens organisering og lokalisering. Dessuten har det vært konsultasjoner med berørte organisasjoner, næringsliv og andre interessenter. På denne bakgrunn

har regjeringen kommet frem til at dagens organisering av sjøtrafikksentralene vil videreføres.

Regjeringen vil gjennomføre en nærmere vurdering av organiseringen av Kystverket, herunder Kystverkets regionstruktur, i forbindelse med at omleggingen av lostjenesten skal evalueres. Regjeringen vil komme tilbake til saken i Nasjonal transportplan (2018–2029).

Oppsummering kapittel 8 om forskning, utvikling og kunnskapsbehov

Det er behov for mer kunnskap innen forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Det er i dag ikke satt av ressurser særskilt til forskning og utvikling innenfor disse områdene. Når det gjelder forebyggende sjøsikkerhet, er det behov for mer kunnskap om trafikk- og ulykkesutvikling, risikoreduserende effekt av forebyggende tiltak og om årsaker til ulykker. Det bør også legges vekt på å bidra til utvikling av teknologi som kan redusere sannsynligheten for ulykker.

Skipsfarten går i retning av å benytte andre drivstofftyper enn tungolje, slik som marin diesel. Dette innebærer et behov for kunnskap om beredskapsutfordringer knyttet til lettere oljetyper, inkludert særlige utfordringer i kaldt vann og sjøområder med is. Videre er metoder og utstyr som brukes i strandrenseoperasjoner, kostnads- og tidkrevende, og de har utviklet seg lite sammenlignet med metoder og utstyr for opptak av frittflytende olje på sjø. Det er blant annet behov for å utvikle bedre metoder for testing av ulike produkters egenskaper og effektivitet.

Regjeringen vil legge til rette for forskning og utvikling innen forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning, og blant annet i samarbeid med Forskningsrådet se på innretningen av eksisterende forskningsprogram.

Oppsummering kapittel 9 om internasjonale rammebetingelser, avtaler og samarbeid

Regelverk for internasjonal skipsfart blir utarbeidet i FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Videre legger EU føringer for drift av norske havner og trygg og fremkommelig ferdsel i norske farvann. Arbeidet som pågår i organisasjonen IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) og Arktisk råd er også av betydning for Norges arbeid med forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Hendelser til sjøs kan medføre så omfattende forurensning at det er behov for internasjonal assistanse. Norge har derfor flere avtaler med naboland om bistand ved akutt forurensning.

Regjeringen vil føre en aktiv politikk for å fremme norske interesser i IMO, arbeide for at relevante EU/EØS-beslutninger og regelverk utvikles i

samsvar med norsk politikk og prioritere oppfølging av arbeidet som pågår innenfor rammen av de internasjonale avtalene om beredskap mot akutt forurensning som Norge er part i.

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Kjell-Idar Juvik, Tor Arne Bell Ljunggren, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Karianne O. Tung, frå Høgre, leiaren Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, frå Framstegspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, frå Kristeleg Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, frå Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Venstre, Abid Q. Raja, meiner at god maritim infrastruktur er viktig for effektiv sjøtransport og for verdiskaping og busetjing langs heile kysten.

Komiteen meiner at sjøvegen spelar ei viktig rolle for framtidige arbeidsplassar, og Noreg skal også i framtida vera ein viktig sjøfartsnasjon.

Komiteen registrerer at ansvaret for tryggleik til sjøs og beredskap mot akutt forureining er delt mellom fleire departement og etatar. Komiteen merkar seg at meldinga fokuserer på tiltak innanfor Samferdselsdepartementet sitt ansvarsområde, og at spørsmål knytt til fritidsbåtar ikkje blir omtala nærare i denne meldinga.

Medlemene i komiteen frå Høgre og Framstegspartiet syner til at den førre stortingsmeldinga om sjøtryggleik, St.meld. nr. 14 (2004–2005) På den sikre siden, sjøsikkerhet og oljevernberedskap, blei fremma av regjeringa Bondevik II, og at det sidan den gong ikkje er fremma heilskaplege meldingar for Stortinget om dette før stortingsmeldinga som Stortinget no har til handsaming. Desse medlemene merkar seg at tiltak knytt til sjøtryggleik for fritidsbåtar ikkje er omtala i meldinga, men at det heller ikkje var varsla at det skulle vere del av meldinga. Desse medlemene syner vidare til høyringa som var held i saka den 16. oktober 2016, og merkar seg at fleire av høyringsdeltakarane, mellom anna Noregs Rederiforbund, framhevar at stortingsmeldinga gjev ein god og heilskapleg vurdering av dagens arbeid med forebyggande sjøtryggleik og beredskap mot akutt forureining, og at den beskriv gode tiltak for å forbetre sjøtryggleiken langs norskekysten.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet beklagar at spørsmål knytt til sjøtryggleik ved bruk av fritidsbåtar ikkje er

omtala i meldinga. Desse medlemene viser til at bruken av fritidsbåt er aukande, og at Grunnlagsdokumentet for NTP slår fast at det er opp mot seks gonger fleire som har døydd i ulukker knytt til bruk av fritidsbåt enn ved nyttefartøy.

Komiteen merkar seg at skipstrafikken i norske farvatn har auka sidan 2005. I dag er trafikken dominert av passasjerskip, stykkgodsskip og fiskefartøy. Målt i utsegla distanse, har Vestlandet den mest omfattande trafikken. Prognosen for utvikling i skipstrafikken fram mot 2040 tilseier ei samla auke i utsegla distanse på 41 pst. Analysane bygger på prognosar for skipstrafikken fram mot 2040. Komiteen registrerer at risikoen for ulukker er rekna ut frå trafikkmengd og føreliggjande ulukkesstatistikk. Dei fleste ulukkene får avgrensa konsekvensar, men enkelte ulukker resulterer i dødsfall eller akutt forureining. Komiteen merkar seg at talet på ulukker med akutt forureining internasjonalt har gått ned sidan 1970-talet.

Komiteen registrerer at den venta auken i skipstrafikken fram mot 2040 kan innebera auka miljørisiko og vil kunna føra til fleire ulukker, dersom det ikkje blir sett i verk nye førebyggjande tiltak eller at eksisterande tiltak blir utvida. Den berekna ulukkesfrekvensen er høgast på Vestlandet, både i 2013 og i 2040. Vidare kan blant anna teknologiutvikling og endra krav til skipsfarten påverka kor sannsynleg det vil vera at det oppstår ulukker.

Komiteen merkar seg at analysen av årsaker til ulukker viser at menneskelege feil, som feilhandlinger eller feilvurderingar, ofte er den direkte årsaka til ulukker. Bildet av dei bakanforliggjande årsakene er komplekst. Det er fleire faktorar som påverkar navigasjonsprosessen negativt, som mangelfull samhandling og koordinering på fartøya, for lite bruk av tilgjengeleg personell og mangelfulle rutinar og prosedyrar. I tillegg blir situasjonen ofte forverra av vanskelege ytre forhold som dårleg ver og sikt eller sterk straum.

Komiteen deler målet med nullvisjonen som seier at det ikkje skal førekome ulukker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren. Komiteen merkar seg at sjøtryggleiken har lagt til grunn eit hovudmål om at talet på transportulukker skal reduserast i tråd med nullvisjonen.

Komiteen registrerer at hovudmålet for den statlege beredskapen er å hindra og avgrensa miljøskade ved akutt forureining, eller fare for akutt forureining. Komiteen viser til at staten sitt ansvar for beredskap mot akutt forureining også inneber å følgja opp skipsvrak som utgjer ein risiko for akutt forureining.

Komiteen viser til at regelverk for internasjonal skipsfart blir utarbeidd i FN sin sjøfartsorganisasjon IMO. Vidare legg EU føringar for drift av norske hamner og trygg og framkomeleg ferdsel i norske farvatn. Arbeidet som pågår i organisasjonen IALA

(International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) og Arktisk råd, er også viktig for Noreg sitt arbeid med førebyggjande sjøtryggleik og beredskap mot akutt forureining. Komiteen merkar seg at hendingar til sjøs også kan medføra så omfattande forureining at det er behov for internasjonal assistanse, og at Noreg derfor har fleire avtalar med naboland om bistand ved større hendingar med akutt forureining.

Komiteen merkar seg at meldinga i hovudsak omhandlar det som ligg under Samferdselsdepartementet sitt ansvarsområde, med hovudvekt på infrastruktur og transportsystem. Komiteen ber om at det som ei oppfølging blir utarbeidd ei ny melding som tek føre seg betre samhandling på tvers av sektorar og institusjonar og mellom alle aktørane når det gjeld førebyggjande sjøtryggleik og kystberedskap. Ei slik melding må også omhandla ulukker knytt til bruk av fritidsbåt.

Komiteen fremmer følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa om å utarbeida ei stortingsmelding om betre samhandling mellom alle aktørane når det gjeld førebyggjande sjøtryggleik og kystberedskap. Meldinga skal også omhandla ulukker knytt til bruk av fritidsbåt.»

Kapittel 2 Førebyggjande sjøtryggleik og beredskap mot akutt forureining

Komiteen syner til at stortingsmeldingas kapittel to gjev ein gjennomgang av relevante mål og reiskap for risikostyring innan sjøtryggleik og beredskap mot akutt forureining.

Komiteen meiner at ei god risikoforståing er avgjerande for å lykkast med sjøtryggleiksarbeidet og vil understreke at det både er viktig innanfor Samferdselsdepartementet og Kystverket, men også at forståing for mål og risiko er delt av øvrige departement, etatar samt frivillige og ideelle organisasjonar.

Kapittel 3 Status og prognosar for skipstrafikken og ulukker til sjøs

Komiteen syner til at det vert lagt til grunn eit anslag på vekst i utsegla distanse på 41 pst. fram mot 2040, og at dette er en formidabel vekst tatt i betraktning at sjøtransporten allereie står for det klart største transportarbeidet. Sjøtransporten står for om lag 50 pst. av innanlandsk transportarbeid. Komiteen syner vidare til at Stortinget i vår vedtok eit mål om at 30 pst. av godset som fraktas på veg over 300 km skal overførast til jernbane og sjø innan 2030, og at det talet skal være 50 pst. i 2050. Dette målet aukar ambisjonsnivået, og inneber at prognosane for sjøtransport kan bli enno høgare etter kvart som målet vert nådd.

Kapittel 4 Forebyggande sjøtryggleik

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet og Venstre, syner til at det er grundig gjennomgått kva for tiltak som finst og som er vurderte framover.

Redningsselskapet

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre, vil framheva Redningsselskapet si rolle både innan forebyggande og aktivt sjøtryggingsarbeid.

Fleirtalet syner til at Redningsselskapet vart styrka gjennom ei auka løyving på 20 mill. kroner for 2014-budsjettet gjennom regjeringa og samarbeidspartia si endring av budsjettet framlagt av regjeringa Stoltenberg II, og at det innebar ei auke i den statlege løyvinga til selskapet på over 30 pst.

Komiteen vil understreka at det betyr mykje å ha ei god søk- og redningsteneste og ber om at den omfattande kunnskapen som er opparbeidd gjennom SARiNOR blir lagt til grunn for det vidare arbeidet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet viser til innspel frå Redningsselskapet og deler deira bekymring for beredskapen langs kysten som også kom fram under høyringa på Prop. 1 S (2016–2017).

Desse medlemene understreker at det ikkje er tilstrekkeleg kapasitet i nord til å handtera den aukande trafikken.

Kapittel 5 Beredskap

Komiteen syner til at det er gjennomført mange riktige tiltak dei siste åra, mellom anna har statens oljevernstyr blitt oppgradert og komplementert, fleire stillingar til beredskap er oppretta i Kystverket, fleire kystvaktfartøy har fått oljevernstyr om bord m.m. Samstundes er vedlikehaldsetterselepet på infrastrukturen langs kysten redusert, slik at den infrastrukturen me allereie har, fungerer betre.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre, vil vise til at maritim næring i stor grad betalar for tryggingskostnadane sine sjølve, gjennom sikkerheitsavgift, losberedskapsavgift m.m. Fleirtalet meiner at sjøtransporten sitt totale avgiftstrykk skal ned, og vil i den samanheng vise til at losberedskapsavgifta er senka

med 86 mill. kroner som ein del av regjeringa og samarbeidspartia sin politikk for å styrke sjøtransporten sine konkurransevilkår.

Fleirtalet meiner at det er viktig at eit mål om lågare avgiftstrykk på sjøtransporten ikkje står i vegen for naudsynt grøn omstilling i næringa, og syner til at den senka losberedskapsavgifta har gjort det mulig å miljødifferensiere avgifta for å stimulere til ein grønar skipsfart. Fleirtalet vil vidare understreke at det i det vidare arbeidet med å styrke sjøtryggleiken er naudsynt å gjere det på ein slik måte at det ikkje aukar kostnadane for sjøtransporten, og at tiltak som både styrkar tryggleiken og aukar maritim næring si konkurransekraft, bør prioriterast.

Kapittel 8 Forsking og utvikling

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre, syner til at det i regjeringa og samarbeidspartia sin samarbeidsavtale er semje om at det skal etablerast ein miljøbase/oljevernbase i Lofoten og Vesterålen. Fleirtalet syner til at denne prosessen er godt i gang, og at dette kan bli eit viktig bidrag til auka sjøtryggleik i nordområda, der det også er utsikter til stor auke i sjøtransporten i åra som kjem.

Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen vert fremja av ein samrøystes komité.

Komiteen syner til meldinga og rår Stortinget til å gjere slikt

v e d t a k :

I

Stortinget ber regjeringa om å utarbeida ei stortingsmelding om betre samhandling mellom alle aktørane når det gjeld forebyggande sjøtryggleik og kystberedskap. Meldinga skal også omhandla ulukker knytt til bruk av fritidsbåt.

II

Meld. St. 35 (2015–2016) – På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurenning – vert lagt ved protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 15. november 2016

Nikolai Astrup

leiar

Magne Rommetveit

ordførar

