

Norsk oljevernberedskap. Hvor står vi?

Av Henry Bertheussen.

Henry Bertheussen er konsulent i SFT.

Norskekysten er som kjent meget lang med fjorder øyer og skjær. Varierende dybdeforholdene, hav og kyststrømmer bidrar til store forskjeller i bølgetyper. Lange tunge havbølger, korte høye brytende bølger og i områder hvor vind og strøm går mot hverandre med forskjellige vinkler oppstår bølgevarianter som er umulig å arbeide i. Disse forhold gjør det også vanskelig og beregne oljedriften i betydningen av retning og hastighet som grunnlag for å sette inn ressurser for skjerming og ledning av oljen for opptak før den slår inn på land. Store deler av kysten er vanskelig tilgjengelig både fra land- og sjøsiden i godt vær og umulig i dårlig vær. Det er derfor avgjørende viktig for å lykkes med oppsamling av olje i kystnære områder spesielt under dårlige værforhold, at oljen kan ledes til skjermede og/eller mindre følsomme områder.

Skipstrafikken på norskekysten har alltid vært stor. Den delen som betegnes som kysttrafikk har stort sett seilt uten spesielle uhell. Det har selvsagt vært forurensningstilfeller, men ikke av en slik størrelse eller i slike områder at den etablerte kommunale-, private-, eller statlig beredskap ikke har klart oppgavene gjeldende å hindre eller begrense forurensningene. Det må her tilføyes at flere nestenuhell har forekommet, bl.a. for store cruise-skip og kyst-tankbåter med store oljemengder om-

bord. Noen av disse hendelsene kunne lett fått katastrofale miljømessige konsekvenser.

Den delen av skipstrafikken på norskekysten som går i transitt, spesielt til/ fra Kirkenes, Narvik, Mongstad, Sture, Sola, Slagentangen, Oslo, Skagerak og Østersjøområdene har de siste årene fått en standarsenkning både teknisk og personellmessig som gir grunn til bekymring. Det har ved flere tilfeller vært forurensningsuhell med slike fartøy grunnet teknisk svikt eller personellmessige feilvurderinger. Det må her tilføyes at forurensningsuhell med store tankskip har ikke forekommet, men det har vært nære på flere ganger. Hva miljøkonsekvensene vil bli ved tankskipsuhell på norskekysten kan en bare spørre om. Jeg tror ikke det er mulig å gi svar.

Det er fortsatt høy oljeproduksjon i nordsjøen og produksjonsvolumet vil øke frem til midten av 1990-tallet. Det gjennomføres stor leteaktivitet etter petroleumsforekomster og en beveger seg inn i følsomme områder i nord og en kommer nærmere land. Utviklingen etter 1995 avhenger av påvisning av nye oljefelter og markedsutsiktene for olje og gass. Sansynligheten for miljøskader som følge av akutte oljeutslipp fra petroleumsvirksomheten antas å øke utover mot århundreskiftet.

Oftest når skip grunnstøter eller havarerer er det uvær med dårlig sikt og stor sjø. Varsel om uhell eller havari fra skip som har los ombord kommer raskt frem til de myndigheter som har oppgaver knyttet til skip, last og forurensningsbekjempning. Betydelig vanskeligere er det med skip som ikke har los ombord. Det har vist seg gjentatte ganger at forskjellige typer uhell eller teknisk svikt har oppstått på slike skip uten at norske myndigheter har fått kjennskap til dette før det har vært for sent å hindre eller begrense mulige konsekvenser. I de tilfeller hvor varsel om hendelser har kommet frem til riktig sted, (kystradio-stasjon/Hovedredningsentral/politi-myndighet) har varslingsrutinene slik de er beskrevet fungert meget godt. Bekjempningsutstyr og ledelsesapparat er oftest på plass i aktuelt område kort tid etter at melding om oljeforurensning er mottatt. Den responstid media definerer er fra varsel ble mottatt, til SFT var igang med oljeopptaking. Dette kan virke svært forvirrende. Det bør her klargjøres at første fase i en oljevernaksjon på land, i havneområder eller ved kysten utføres av det interkommunale oljevernutvalg (IKOU). Utvalgene med sine ressurser kan være i virksomhet på skadestedet et par timer etter melding er mottatt. Dette er også en del av den offentlige oljevernberedskapen - som svært sjeldent får den plass i media som de fortjener. Deretter kommer SFT inn i aksjonen med sin aksjonsstab og materielle ressurser. SFT er oftest på plass langt tidligere en hva media hevder, men som tidligere nevnt, når ulykker skjer til havs eller på kysten er det gjerne uvær med dårlig sikt og stor sjø. I slike tilfeller kan SFT være på plass i skadestedsområdet men må avente været med såkalte åpne lenser og uten muligheter til å samle på oljen fra sjø.

De viktigste problemer knyttet til sjørettet norsk oljevernberedskap i dag. Det er den kommunale/interkommunale oljevernberedskapen IKOU som først blir aktivisert, men innsatsstyrke har ikke en stående beredskap. Sentrale personer i lokalmiljøene (politimester, havnefogd, brannsjef m.f.) er satt til å forestå oljevernberedskapen lokalt som tilleggsoppgave. De utfører oppgavene på fritiden og føler det som venstre-håndsarbeide. Dette gjør seg utslag i bl.a. manglende oppdateringer av de lokale beredskapsplaner som har som hovedhensikt å beskrive ageringsmønstre, personelloversikter og ressurser. Utvalgene skal også vurdere, i samråd med SFT, hvilket oljevernutstyr som er nødvendig for å klare pålagte oljebekjempningsoppgaver innenfor egne havne- og nære kystområder.

Den statlige beredskap bygger på oljevernutstyr som er plassert på 15 depoter langs kysten. Avstanden mellom hvert depot er stor og transporttiden for utstyret til områdene mellom depotene blir for lang. Mengden av utstyr på hvert depot er ikke større en at ved siste vinters aksjoner på Møre-kysten, måtte alle depotene fra Oslofjorden til Trøndelag tømmes for å dekke behovene. Til hvert depot er det knyttet 10 personer på avtaler som hovedsakelig ivaretar at personellet skal være oppført på telefonlister for å kunne ringes til ved behov, vidre skal de, mot ekstra godtgjøring, delta i inntil 10 dager pr.år ved kurs/øvelser eller aksjoner. Det er som nevnt skrevet avtale med 10 personer, men en får sjelden tak i mer en halvparten når det er behov. Depotene mangler også egnede fartøyer for å kunne operere det havgående utstyret som ligger lagret. Det er derfor en stor og meget avgjøren-

de oppgave, for SFT, hver gang en forurensningssituasjon på sjø oppstår, å gå ut i det åpne markede for å skaffe egnede fartøyer til lense- og oljeopp-tagerfunksjoner. Beroende på markedets tilbud på aktuelt tidspunkt, kan en si at vellykketheten ved oljevernaksjoner på sjø i stor grad står og faller med dette.

Ved bølgehøyder over 3 meter piskes oljen ned i sjøen, ofte kan oljen forsvinne i flere døgn for deretter å dukke opp i strandsonen mange mil unna. Mekanisk oljevernutstyr har i sine nåværende utførelser klare værmessige begrensninger (bølger og strøm) selv om oljen holder seg på overflaten. Det er en internasjonal oppfatning om at noe teknisk gjennombrudd innenfor mekanisk oljevernutstyr ikke kan forventes selv om det satses store summer hvert år på forbedringer av eksisterende utstyr og forsøk på utvikling av nytt. Det er store naturkrefter vi kjemper mot.

Under aksjoner er mediapågangen voldsom. Og interessen hos befolkningen generelt er meget stor. Det strømmer fra mer eller mindre kompetent hold inn løsninger som alle hevdes å mestre situasjonene. Avisene griper disse begjærlig og omtaler forslagene som om IKOU og SFT er de eneste som ikke skjønner dette. Ved nærmere undersøkelser og prøver viser det seg at kanskje en av hundre har noe for seg, men da med marginell virkning.

Norskekysten er lang. Vi vet aldri hvor et skipsuhell vil inntreffe. De interkommunale oljevernvalg langs kysten har sine beredskapsplaner som beskriver organisering, innkallingsmannskaper og ressurser forøvrig. Planene beskriver også hvor ledelsesapparatet for lokale oljevernaksjoner skal etablere seg og hvilke hjelpemidler de

der har til rådighet, eks. telefoner, telefax, radioutstyr, tavler o.l. Det oljevernutstyr som oljevernutvalgene på de fleste stedene langs kysten disponerer er i hovedsak lettere utstyr beregnet for bruk i havner og skjermete farvann. SFTs beredskapsplaner beskriver i detalj hva som skal gjøres og hvilke ressurser vi har til disposisjon når det skal aksjoneres mot oljesøl. Men, i erkjennelse av at en aldri vet hvor et oljeutslipp (skipsuhell) vil inntreffe kan vi ikke på forhånd beskrive og tilrettelegge forholdene for ledelsesapparatet. (Aksjonsledelsen). Når en oljevernaksjon igangsettes må en derfor nesten alltid starte etablering fra grunn. Det må skaffes egnede lokaliteter på egnet sted (infrastruktur). Det må anskaffes og monteres telefonutstyr med tilstrekkelig kapasitet for kontakt med etater og firmaer m.v. som må involeres. Radiosystemer for kontakt med innsatsstyrkene på skadestedene langt ute på sjøen eller inne ved land eller begge deler, må etableres, alt beroende på situasjonene en aksjonerer mot. Det må skaffes andre hjelpemidler som tavler, arbeidspulter, stoler m.v. Vi har forberedt mulighetene for anskaffelsen av nødvendige hjelpemidler men vi vet ikke hvor det skal plasseres før de store forurensningsuhell skjer. Det er mye og kunne diskutere omkring forannevnte men det er ikke tema her.

Det er stilt spørsmål om den norske oljevernberedskaper er bedre eller verre en sitt rykte. Jeg vet ikke om spørsmålene reflekterer helheten eller om det er spesielle områder innen norsk oljevernberedskap det tenkes på. Det jeg vet er at norsk oljevernberedskap er en mangesidig sak.

- Det er en beredskap med mange parter, både meningsberettiget og ikke meningsberettiget. For eksempel når brann eller andre uhell oppstår kommer gjerne politiet og sperrer av området for uvedkommende. Ved oljevernaksjoner kan alle som måtte ønske det komme inn på skadeområdene og forstyrre arbeidene eller uten å være klar over det bidra til utvidelse av oljeforurensningen på sjø eller land.
- Det er naturkrefter, ofte av verste sort en kjemper mot.
- De etater som inngår i norsk oljevernberedskap som aktive- eller som rådgivende elementer gjør en god innsats ut fra sine muligheter. Om det kanskje er for mange etater som involveres spesielt i den mest hektiske fase bør diskuteres.
- De etater som har utarbeidet beredskapsplaner for bekjempning av oljeforurensning inngår som selvfølgelige parter og en har noe å arbeide ut fra.
- Det etablerte første-innsatslement i beredskapen, IKOU, fungerer stort sett godt spesielt ved oljesøl på land hvor brannvesene raskt rykker ut med utstyr og personell. Nødvendig bistand rekvireres fra SFT. Betydelig forbedringer ved sjørettete oljevernaksjoner kunne oppnåes ved at IKOU ene ble satt i stand til å ha øremerket personell, øremerket fartøyer og tyngre lenser og opptagerutstyr som raskt kunne rykke ut når forurensningsuhell har oppstått. Nødvendig bistand rekvireres fra SFT.
- De statlige utstysdepotene ligger som tidligere nevnt langs kysten med store avstander mellom disse og derav lange transporttider for

aktuelt utstyr. Utstyrsmengden på hvert depot til sjøgående operasjoner er beskjedne, ca. 1000 m. havgående lenser og en stor opptager. Det er ikke øremerkete og tilpasset havgående fartøyer ved depotene. Avtalene med depotpersonellet er for dårlige. Betydelige forbedringer kunne oppnås i den statlige utstysberedskapen ved å:

1. Tilpasse avtalene med depotpersonellet det behov som oppstår når en oljeforurensning oppstår. (Krav til tilstedeværelse, hurtighet og fraværsmulighet).
2. Inngå avtaler med egnede og tilpassete fartøyer på hvert depotsted. (Slepefartøyer med riktige manøvreringsegenskaper og oljeopptagerfartøyer med sertifikater for bruk i eksplosjons- og brannfarlige områder samt tankkapasitet og klasse for å transport av oljelast).
3. Øke mengden av sjøgående utstyr på statlige depoter.

Det utstyr som benyttes ved sjøgående aksjoner er i hovedsak utviklet og produsert i Norge. De forskjellige utstysvarianter har vakt internasjonal interesse og oppfattes som blandt det beste. SFT har vært aktiv pådriver i utviklingen og testing. Den oljevernberedskapsorganisasjon som er utviklet i Norge oppfattes som god og blir kopiert av andre land. Den opplæringsmåte SFT har utviklet og bedriver for partene i oljevernberedskapen har vakt internasjonal interesse og besøkene er mange for å sette seg inn i dette.

Så til slutt, noen forslag til ytterlig forbedring av norsk oljevernberedskap under aksjoner.

- Etablere korte og klare beslutningslinjer.
- Utnytte etablert lokalkjennskap.
- Aktivt bidra til kontinuitet og interesse for faget «akutt forurensningsbekjempelse» blandt personalet.

Videre foreslåes å:

- Styrke skipskontrollen.
- Innføre meldingsplikt for skip som seiler inn i norsk farvann.
- Innføre lostvang innenfor utsatte kystområder.
- Kontrollere skip til havs. Innenfor økonomisk sone.

Forskning, utredning og rådgivning på miljøsektoren innenfor områdene:

- Vannforsyning
- Kommunalt og industrielt avløpsvann
- Avfall og slam
- Forurenset jord og grunnvann
- Offshore - industri
- Industriell miljøteknologi
- Havbruk/akvakultur

aquateam norsk vannteknologisk senter as

Postboks 6326 - Etterstad
0604 OSLO 6 Tlf.: (02) 67 93 10