

# ARKTISK BEREDSKAPSSENTER I HONNINGSVÅG



OLJEVERN OG HAVMILJØ BEREDSKAP  
I KYSTNÆRE OG SÅRBARE OMRÅDER

**INNHOLDSFORTEGNELSE:**

1.0 INNLEDNING.....	3
2.0 HVA ER ARKTISK BEREDSKAPSSENTER?.....	5
3.0 DE TRE ORGANISATORISKE/ MENNESKELIGE ELEMENTENE.....	6
3.1 Oljevern innsatsgruppe, RUA.....	6
3.2 Statlig aksjonsledelse i Finnmark.....	8
3.3 Trening og opplæring.....	9
4.0 DE TRE TEKNISKE PLATTFORMENE.....	11
4.1 Forlegning og bespisning for mannskaper under oljevernaksjon.....	11
4.2 Plattform for transport og arbeide.....	12
4.3 Plattform for barriere.....	13
5.0 LOKALISERING AV ET ARKTISK BEREDSKAPSSENTER.....	15
6.0 VÆRVARSLERENES UPÅLITELIGHET.....	16
7. 0 OPPSUMMERING.....	17

## 1.0 INNLEDNING

Barents Rescue avdekket mange og til dels alvorlige feil og mangler ved oljevernberedskapen i Nord.

Som leder av IUA Midt Finnmark (Interkommunalt utvalg mot akutt oljevern), og dermed også leder av oljevernberedskapsarbeidet i strandsonen, fikk havnefogden i Nordkapp kun en bekreftelse på det han allerede visste fra før.

For oss var øvelsens gang ingen overraskelse, med ett unntak:

Manglende kommunikasjon med Kystverket Beredskap, og lite vektlegging av den lokal-kunnskapen IUA'et satt med ved innledning av øvelsen, ville i en virkelig situasjon, ha medført en langt større oljekatastrofe enn nødvendig.

Nå har i etterkant flere miljøvernorganisasjoner brukt dette som et argument mot oljeutvinning i nordområdene. Staten på sin side har bevilget mer penger, som medfører noe mer opplæring for IUA's mannskaper nasjonalt, lettere tilgang på nød losseutstyr nasjonalt, og fornyelse av gamle lenser nasjonalt.

I forhold til økonomisk innsats øker dette i hvert fall ikke vår oljevernberedskap i arktiske områder vesentlig.

Det som imidlertid er viktig å merke seg er at det meste kan løses, og at oljevernberedskapen kan bli på ett helt annet nivå i nord. Men dette krever at man må snu sin grunnleggende beredskapstenkning.

I oljevernet er man på sett og vis bundet opp i den samme gamle tenkningen som ved det gamle folkeforsvaret. Ingen ting i veien med det dette, og Heimevernet vil også i fremtiden ha sin plass. Forsvaret har imidlertid vært tvunget til å tenke nytt, og man satser nå på et eliteforsvar. Både fordi trusselbildet har endret seg, men også for å bruke pengene på en langt mer effektiv måte. Med oljeutvinning i nord kan man si at så også er tilfelle for oljevernberedskapen.

Med nytenkning innen oljevernberedskapen på tekniske/materiell side og menneskelige/organisatorisk side kan oljevernberedskapen gis et enormt løft, som på sikt kan forsvare oljeproduksjon både i kystnære og sårbare områder.

Oppkjøringsøvelse til Barents Rescue; Øvelse Tana, Øvelse Ingøy, Table-top øvelse på Melkøya, og nå sist storøvelsen Barents Rescue har hver for seg gitt nyttig erfaring.

I hver av øvelsene, inkludert Barents Rescue, har dog de som har vært ansvarlig for øvelsene også vært de som har evaluert dem.

De få som har vært deltagere på samtlige øvelser, har her forsøkt og konkretisere en mal, et mål på hvor lista egentlig bør legges i fremtidig beredskaps tenkning.

Det man her presenterer er et helhetlig konsept, i en tid der debatten i massemedia er preget av fragmenterte utspill og satsinger.

Redselen som finnes for den økte tanktrafikken og de faglige argumentene mot oljeutvinning i nord, kan til en stor grad elimineres. Det er mer ett spørsmål om god vilje ,enn om å bruke mange penger på dette.

*Steinar Hansen*

*Leder IUA Midt Finnmark*



## 2.0 HVA ER ARKTISK BEREDSKAPSSENTER?

*”Det er sannsynlig at noe usannsynlig kommer til å skje”.*

Arktisk Beredskapssenter i Honningsvåg er ment å være en tverrfaglig kompetansearena der oljevernberedskap og havmiljø står i sentrum. Tanken er i stor grad å bygge videre på de ressursene som allerede finnes der i dag, slik at man på en kostnads effektiv måte får et sted i Nord Norge der de mange



forskjellige aspekter av olje og miljø beredskapen er samlet.

En høykompetent arktisk oljevern innsatsgruppe, en statlig oljevern aksjonsledelse, oljelense fartøy, landgangsfartøy og et kompetanse- og opplæringscenter for oljevern.

Ved realisering av Gjesvær miljøcenter<sup>1</sup> vil også havmiljøkompetansen styrkes ved bruk av Norges største sjøfugl koloni som indikator på miljøtilstand i Barentshavet.

Ved samlokalisering av tverrfaglige miljøer, videreføres oljevern og arktisk miljøkunnskap i takt med den økende aktiviteten i nordområdene. I verdens mest ressursrike hav og kystområder, er kun verdens beste beredskap godt nok. Strategisk og kostnadsmessig er det ingen alternativer til Nordkapp. Norges miljøvern- og beredskapsalibi for nordområdene vil være vel ivaretatt her. Kystverket Troms og Finnmark er allerede på plass, det samme er Honningsvåg Fiskerifagskole og Videregående skole, Sikkerhetssenteret og IUA Midt-Finnmark. Fylkeskommunen investerer nå tungt i simulator og opplæringsfartøy, og beredskapssatsingen er vel forankret i Fylkesplanen.

Kystverkets oljevernfunksjoner må opprettes, og etter hvert styrkes i Nordkapp. En oljevern innsatsgruppe må vedtas opprettet. Det må stilles ytterligere krav til oljeindustrien både når det gjelder investeringer og drift av fartøy og utstyr, samt strategisk plassering av dette.

<sup>1</sup> Sjøfugl er i utkast til den helhetlige forvaltningsplanen for Barentshavet beskrevet som en av de mest følsomme indikatorene på tilstanden i Barentshavet. Gjesværstappan er nå i søkelyset til noen av de fremste forskerne i Norge, som utgangspunkt for ”overvåking/rapportering” vedr. konsekvensene av olje/gassaktiviteten i Barentshavet.

Andre aktører innen området havmiljø, oljevern og miljøvern vil etter hvert finne sin naturlige plass her. Honningsvåg er sentrums nært område der det meste er i gangavstand.

Med jevnlige møter, samhandling, øvelser og inngående nordområdekunnskap de forskjellige aktørene imellom, gir man et godt jordsmonn for at beredskapskompetansen og miljøberedskapen skal ha den beste grobunn.

### 3.0 DE TRE ORGANISATORISKE/ MENNESKELIGE ELEMENTENE

#### 3.1 Oljevern innsatsgruppe, RUA

Både innen NOFO og blant flere ordførere er det tatt til orde for dannelsen av en bedre trent og mer profesjonell innsatsstyrke, som på kort varsel kan settes inn langs kysten og i fjordstrøkene i Finnmark. En mobiliseringsgruppe bestående av høykompetente og motiverte mannskaper.

Ordføreren i Nordkapp, Ulf Syversen, kaller dette ett RUA (Regionalt Utvalg mot akutt forurensning), andre som Kåre Jørgensen i NOFO har kalt dette en Oljevern-innsatsgruppe.

En mobiliseringsgruppe, med mange årlige samlinger, øvelser og kurs.



Dagens IUA'er er i første rekke basert på

mobilisering av lokale brannmannskaper. Problemet med denne organiseringen er at hvis disse mannskapene brukes i et lengre tidsrom, så svekkes brannberedskapen i egen kommune. I små kystkommuner med liten infrastruktur vil dette bety en stor svekkelse av liv og helseberedskapen.

Ved å være nøye med utvelgelsen av mannskapene i denne innsatsgruppen, vil man ha en gruppe mennesker tilgjengelig som er både motivert og utstyrt for å leve og arbeide i arktiske områder i lengre perioder. En innsatsstyrke på 50-80 kvinner og menn som inngår i ett gjennomorganisert beredskapssystem, med aktiv oppfølging av 3 fulltidsansatte ledere/instruktører, vil etter all sannsynlighet være tilfredsstillende. Disse mannskapene gis en bredskaps godtgjørelse som en kompensasjon for tilgjengelighet,

kurs og øvelsesdeltagelse. Med dette i bunn, vil det ikke være noe problem og danne en slik gruppe i IUA Midt-Finnmarks virke område.

Kystverket Troms og Finnmarks vedlikeholds team bør i tillegg inngå i RUA'et. Det faller naturlig da deres arbeidsplass er i strandsonen.

Noen få utvalgte brannmannskaper fra Porsanger og Nordkapp, samt instruktørene fra Sikkerhetssenteret, bør også inngå. Med disse mannskapenes deltagelse kan en ivareta en annen viktig beredskaps funksjon som i dag ikke er ivaretatt - RITS (Redningsinnsats til Sjø)



RUA et bør nemlig tillegges oppgaven med å være nord områdenes RITS gruppe. Fartøy branner utvikler seg raskt og hvert minutt teller.

330 Skvadronen på Banak vil oftest være først på åstedet, RITS gruppen må derfor ha sitt utgangspunkt her. Skjer katastrofen på et Cruiseskip vil Nordkapp Brannvesen etter all sannsynlighet ha en viktig rolle da

Honningsvåg er Nord Norges største cruisehavn, og de fleste anløp slutter her.

Sikkerhetssenteret på sin side sitter på verdifull og velutviklet kompetanse innen skipsbrann. De disponerer i tillegg noe utstyr. Samarbeidet er godt innarbeidet allerede i dag.

Pr i dag står man dårlig rustet for å foreta oljeopprensning i arktiske områder vinterstid. Både utstyret og HMS opplæringen bærer preg av dette.

Manglende innsats vil være politisk utholdelig, hvis katastrofen først skulle være ett faktum. Primærnæringene i kyst og fjordstrøkene i Finnmark vil også i fremtiden være av vital betydning. Ikke bare som inntektskilde, men også som skjør bærebjelke for Finnmarks kystkultur og den sjøsamiske kulturen. En oljekatastrofe vil true natur, dyreliv, bosetting, levesett og kultur. Ser man på "Prestige" forliset utenfor Galiciakysten i Nord Spania vil man oppdage at ringvirkningen av en oljekatastrofe strekker seg langt

inn i landet. I ett område som er Europas maritime spisskammer, og hvor turismen ellers betyr alt, vil presset på å gjøre alt man kan, og gjøre det NÅ, være massivt.

Operasjoner i, og nært strandsonen, vinterstid er risikofylt. Godt opplærte mannskaper, med riktig tilpasset utstyr kan øke innsatstiden innenfor sikre rammer.

Ved opprettelsen av et RUA bør kvinner på det sterkeste oppfordres til å være med i styrken, da de har vist en imponerende evne til utholdenhet og fokus ved tidligere strandsaneringsaksjoner.

Med økt satsing på prosess industri, vil også kjemikalietransporten på veiene øke. Lange veistrekninger følger vassdrag som Tanavassdraget og Altavassdraget. Oljevern innsatsgruppens kompetanse og innsatsevne bør også ivareta dette.

### 3.2 Statlig aksjonsledelse i Finnmark.

Oljevern er ikke bare ett spørsmål om vern mot den trusselen oljeselskapenes olje og gass utvinning vil utgjøre i fremtiden, men like mye fordi oljetransporten med tankskip til og fra Russland øker dramatisk.

Derfor er det nærliggende å tenke seg en todeling på ansvarssiden.

På menneskelig/organisatorisk side vil tilrettelegging og ansvaret være statlig, På teknisk/materiell side er det naturlig at oljeselskapene har sitt ansvar.



Dagens organisering av Kystverket Beredskap bør endres. Kystverket Beredskap i Horten har operasjonelt statlig oljevernansvar i Norge. Beredskapsavdelingen i Horten var tidligere underlagt SFT. Ved omorganiseringen 1. jan 2003 er dette blitt en avdeling i Kystdirektoratet. Den kanskje viktigste lærdom av Barents Rescue var at beredskapsavdelingen i Horten ved innledning av øvelsen ikke hadde kunnskap om, ei heller støttet seg til den lokale kunnskapen lokalt IUA hadde. Dette ville i en virkelig situasjon gitt store negative miljømessige konsekvenser.

Kystverket Troms og Finnmark sitter inne med den lokale og regionale kunnskapen som skal til for å lede en statlig aksjon, men pr i dag er den oljefaglige kunnskapen til en stor grad samlet i Horten.



Tilgang til, og dyptliggende forståelse for arktiske områder, bør ligge til grunn for starten på, og gjennomføringen av en aksjon. I dag må Kystverket aksjonsledelse fysisk forflytte seg fra sør til nord, for så å etablere seg i nærheten av aksjonsområdet.

Ved forsinkede fly og stengte veier kan dette ta meget lang tid. I mellomtiden må oljevernaksjonen ledes fra Horten, med det dette medfører.

En mer funksjonell ledelse i den innledende og mest kritiske fasen av en aksjon, vil for eksempel kunne være at personell ved Kystverket Troms og Finnmark på ordre overføres til Kystverket Beredskap og leder aksjonen inntil den ordinære beredskapsledelsen er på plass.

Etter som aktiviteten i nord områdene øker, bør de langsiktige målsettingene være å bygge opp en statlig aksjonsledelse og beredskapskompetanse ved Kystverket Troms og Finnmark, som parallelt er på høyde med det som befinner seg ved Kystverket Beredskap i Horten. Men her med nordområdene som spesialfelt.

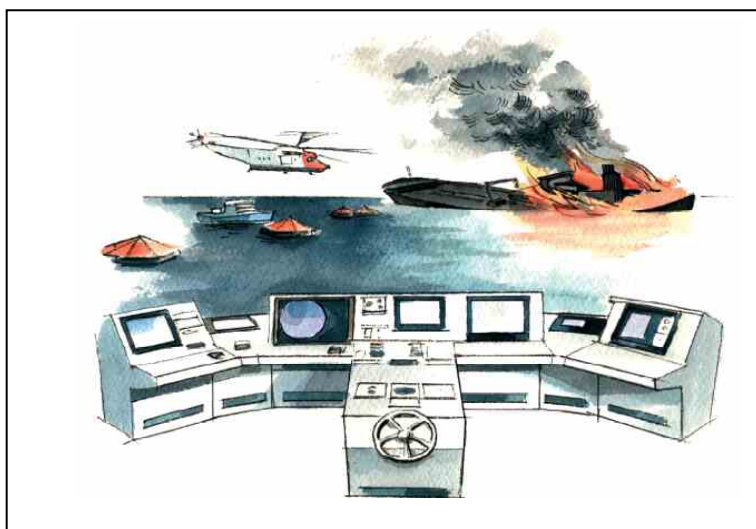
### 3.3 Trening og opplæring.

Trenings- og opplæringsfunksjonen bør legges til ett maritimt kompetansesenter hvor fiskeriutdanning og sikkerhetsopplæringen er en bærebjelke.

Her bør opplæringen både omfatte grunnopplæring for mannskaper, IUA aksjonsledelse og skadestedsledelse på

oljevern simulator, kurs i radiokommunikasjon og simulatorkurs for maritime offiserer som inngår i oljevernberedskapen.

Hvem er så disse maritime offiserene som vil måtte gjøre en innsats under en oljevern aksjon? Jo, mannskaper på supplyskip, slepebåter, landgangsfartøy, mindre tankbåter og fiskefartøy.



Med den nyinvesteringen i simulator som nå gjøres ved Honningsvåg Fiskerifagskole og Videregående skole vil de tekniske løsningene være på plass. I tillegg gjøres det nå nyinvesteringer i ett tidsmessig opplæringsfartøy for fiskeri utdanningen. Dermed man



både simulator øvelser og praktiske fartøy øvelser avholdes.

Radiokommunikasjonskurs avholdes allerede i dag ved skolen, og er et viktig element i en aksjon.

Når det gjelder grunnopplæring for mannskaper ved oljevernaksjon er også mye allerede på plass. Gjennom

et nært samarbeid mellom Nordkapp Havn KF (Vertskap for IUA Midt Finnmark) og Sikkerhetssentret har instruktørene allerede gode kunnskaper om oljevern og oljevernopplæring.

Instruktørene har vært på strandsanerings kurs i regi av Kystverket, deltatt på oljevernøvelsene "Øvelse Tana" og "Øvelse Ingøy" i regi av NOFO, samt "Barets Rescue. Kystverket beredskap antyder at det kun mangler et kort kurs ved Beredskapsavdelingen i



Horten før Sikkerhetssenteret kan igangsette ett grunnkurs i oljevernberedskap for IUA's mannskaper. Dog bør en slik satsing forankres politisk, da det i dag er vedtak på at slik opplæring skal tillegges brannskolen i Tjeldsund. Kystområdene i nord er i stor grad veiløse områder der man må inn fra sjøsiden, dermed kan man også si at oljevernoperasjoner i

høyeste grad vil bli maritime operasjoner. Det bør også oljevernopplæringen i nordområdene bære preg av i langt større grad en det nå legges opp til. De som tror at ting kan løses med helikopter, kjenner ikke til den risikoen rulleturbulens utgjør i Finnmark, ei heller satt seg inn i hvilke utstyrs mengder som faktisk skal på plass.

## 4.0 DE TRE TEKNISKE PLATTFORMENE

### 4.1 Forlegning og bespising for mannskaper under oljevernaksjon

Manglende overnattingskapasitet er ett problem når større mannskapsstyrker skal forlegges og bespises i ett område med svak infrastruktur.

Under oljevernøvelsen Tana 23-24 mai 2005, i regi av NOFO, måtte ledig kapasitet i Mehamn, Gamvik, Berlevåg, Kongsfjord og Båtsfjord- samt fartøyet, tas i bruk for at deltagere og observatører skulle kunne overnatte. Ved en virkelig aksjon ville overnattingsbehovet vært femdoblet.

Det er kun Nordkapp som har hotellkapasitet stor nok, til på kort varsel, å kunne gi losji til et større antall mennesker. Det bør etter vår mening gjøres avtale med hurtigruten om at deres fartøy inngår i den fremtidige oljevernberedskapen. Dette som flytende boliger ved oljevernaksjoner. Utvikling og uttesting av gangvei/flytepontonger koblet til hurtigruten, som muliggjør landsetting av mannskap ved bruk av landsettingsfartøyer vil ta tid. Det er derfor nødvendig at dette er utviklet, testet og øvd i bruk av forut for en



oljevernaksjon. Det er for sent å igangsette dette arbeidet når katastrofen er ett faktum. Som en av få steder på norskekysten har Hurtigruten lang liggetid i Honningsvåg. Grunnen til dette er at hurtigrutepassasjerene skal besøke Nordkapp. Her avholder fartøylene derfor de ukentlige brann- og livbåtmanøvrene sine. Mindre samøvelser med

oljevernet kan derfor lett avholdes uten at dette påvirker verken arbeidstidsordninger eller rutetider for hurtigruten.

#### 4.2 Plattform for transport og arbeide

Den kanskje største mangelen ved oljevernberedskapen i nordområdene er mangelen på egnet fartøy til transport av personell og utstyr inn og ut av strandsonen.



IUA Midt- Finnmark har påpekt dette lenge, og har

sammen med IUA Vest-Finnmark og IUA Øst-Finnmark, stilt krav om at et slikt fartøy skal være tilgjengelig ved prøveboring i Nord. SFT har kunnet hjemle dette i lovverk, og på den måten stilt krav til olje-selskapene om at et slikt fartøy skal være til IUA'enes disposisjon. Dette har de kun kunnet gjøre når prøveboring har funnet sted.

Landgangsfartøyet M/S Maursund tilhørende rederiet Seaworks har vært i beredskap, og har ved øvelser vist sin uovertrufne anvendelighet ved oljevernaksjoner. Større mengder mannskap og utstyr har på en sikker måte kunnet transporteres inn i utilgjengelig strandsone. På fartøyet er det overnattingskapasitet for mannskaper, som vil være en utfordring i en innledende fase av aksjonen. Fartøyet fungerer også som et mobilt bunkersanlegg for mindre fartøyer og maskinelt utstyr under aksjon.

Det må imidlertid stilles krav om at et slikt fartøy, forlagt i Honningsvåg, må være en permanent del av en fremtidig oljevernberedskap. Kystverkets oljevern fartøyer, som Oljevern 02, er ikke egnet til de utfordringer oljevernet har i nordområdene med lange avstander, liten infrastruktur, ubeskyttet kystsoner i kombinasjon med ustabil vær.





All oppsamlet olje skal mellomlagres. For oljeforurensning som er oppsamlet på fartøytanker, vil det være helt naturlig å benytte ett av Honningsvågs bunkersanlegg som

mellomlager. Bunkersanleggene i Honningsvåg er de eneste bortsett fra Mongstad som håndterer tungolje (if kvaliteter) for salg til fartøyer.

#### 4.3 Plattform for barriere

Sårbare områder kan beskyttes med en barriere av havgående lenser av stor lengde. Det kreves dog ett spesialtilpasset fartøy til denne oppgaven. De fleste lenser befinner seg i dag på lager, og de lenser som er på fartøy er korte lenser av 200-400 meters lengde basert på swip, ikke på å være barriere. Ved 8 km lenselengde kan et hvilket som helst sårbart område i nord beskyttes, ved 12 kms lengde kan en hvilken som helst fjord stenges. Posisjonen på lense-systemet bør vurderes med DP-bøyer pga. varierende bunnforhold og dybder. Teknologien finnes, det er kun spørsmål om penger for å utvikle dette tilpasset ett fremtidig oljevern. Til gjengjeld vil utplasseringen av større lenselengder på et forholdsvis hurtig fartøy kunne forsvare oljeutvinning nært opp til land, og sårbare områder. Investeringene i ett slikt system vil være moderate. Hvis man tør håpe på 2 millioner pr 400 meter havgående lenser, vil kun 40 millioner være kostnadene for 8 km lenser, 12 km vil gi en kostnad på 60 millioner.

Av dette ser vi at kostnader med havgående lenser selv ved enorme strekk ikke vil være store. For å sammenlikne kostnadene kan det nevnes at ett moderne supplyfartøy for oljeindustrien i dag, av Normand Jarls størrelse vil ligge på ca 250 millioner i investering. Hvis investeringen ses i forhold til de enorme inntektene en har ved å utvinne olje i fra ett kystnært oljefelt, er det lite trolig at noen oljeselskap overhode vil betenke seg. En oljelense produsent som Norlense har, ved henvendelse, sett på dette som en overkommelig teknisk utfordring, hvis kravet først blir stilt.



Man kan allerede i dag legge ut store lenselengder og forankre disse på en forsvarlig måte, dog vil mulighetene til å legge ut lensebarriere åpne en helt ny beredskapsdimensjon med et spesialdesignet fartøy. Hvilken tekniske løsninger som man til slutt skal gå for er imidlertid ett felles prosjektarbeide for Kystverket Beredskap, Norlense, NOFO og ett, eller flere rederier.



Politisk gjør man altså ikke noe galt ved å stille strenge beredskapskrav til oljeindustrien. Strenge krav til utbygger i kystnære områder vil ikke ha økonomisk innvirkning når det avgjøres om et felt skal bygges ut. Stiller

man ikke krav, blir det i hvert fall ikke gjort noe. Kun ett fartøy, strategisk plassert i Honningsvåg, vil kunne gi tilfredsstillende beredskap for kystnære områder i hele Barentsregionen. Når ulykken er ute spiller tiden en stor rolle.

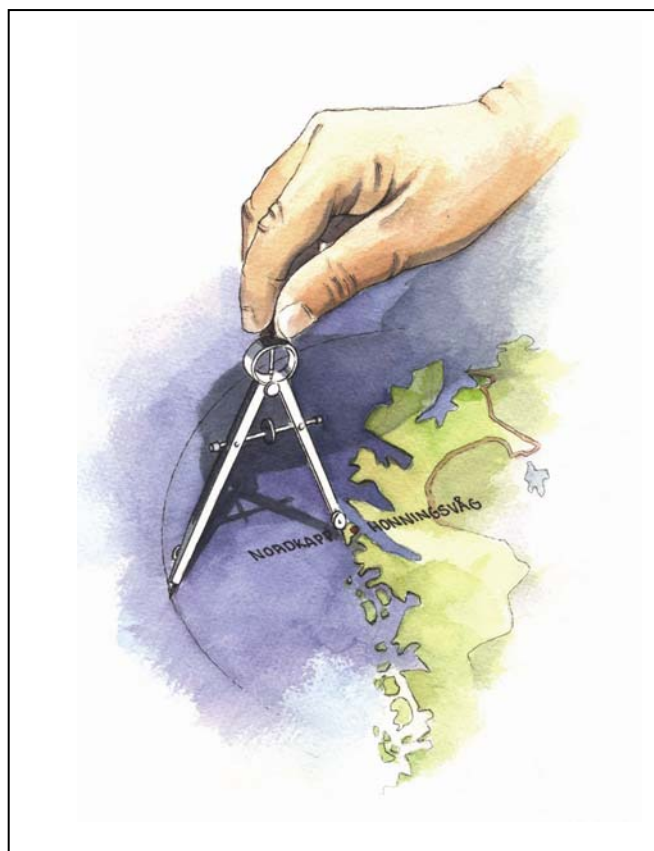
Under Rocknesaksjonen ble brorparten av oljeoppsamlingen gjort de første timene av noen snarrådige fiskere med noen lenser. Ved en oljekatastrofe i nordområdene vil de første timene og døgnene være avgjørende. Her utgjør lange avstander til oljevernlagre, og enorme områder uten infrastruktur, en stor utfordring.

## 5.0 LOKALISERING AV ET ARKTISK BEREDSKAPSSENTER

Når et arktisk oljevern skal ha et kompetansesenter, må dette utelukkende lokaliseres ut fra hvor det beredskapsmessig gir kortest mulig responstid.

Videre må lokaliseringen legge forholdene til rett for et nært samarbeide både mellom Kystverket, IUA, Maritim opplæringsinstitusjon, Sikkerhetscenter/opplærings-senter samt beredskapsfartøyer.

Med dette som utgangspunkt er det kun Honningsvåg som peker seg ut som lokaliseringssted.



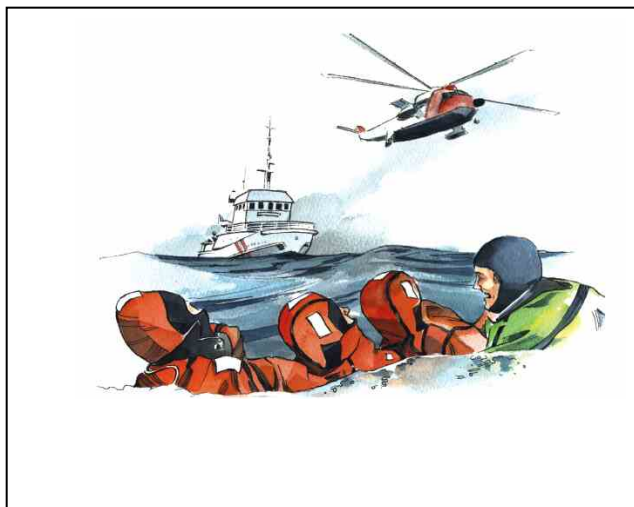
Andre steds forsøk på å få en viktig

rolle i oljevernberedskapen bør ikke få bred politisk tilslutning, da det er hensyn til beredskaps- og responstid for hele regionen som bør være avgjørende for lokalisering, og ingenting annet. Dessuten har fuglefjellene Hjelmsøystauren og Gjesværstappan samlet den største konsentrasjonen av sjøfugl i Norge (Jfr. Norsk Polarinstitutt). Tenker man seg behovet for utrykning til Svalbard eller andre fjerntliggende arktiske områder, vil muligheten for rask utrykning av mannskaper og utstyr ved bruk av tunge transportfly fra Banak også være ivaretatt med denne løsningen.

Det andre går selvsagt på det økonomiske aspektet med å bygge videre på en infrastruktur og en kompetanse som allerede i dag er samlokalisert i Honningsvåg. Det vil være en tragedie for arktisk oljevern hvis utbyggingen av Goliat i vest, eller ønsket om ytterligere arbeidsplasser rundt etableringen av VTS'en i Vardø (all relevant informasjon er tilgjengelig ved kystverket Troms og Finnmark i Honningsvåg) skal være bestemmende, og fragmentere den helhetssatsingen som kan gjøres i Honningsvåg.

## 6.0 VÆRVARSLENES UPÅLITELIGHET

Med avfolkningen av fyrene på Finnmarkskysten mistet Meteorologiske Institutt<sup>2</sup> de viktigste vær observatørene vi hadde i nord-områdene. De optiske og nitidige observasjonene som fyrvokterne gjorde var uvurderlige for å gi et mest mulig nøyaktig varsel. På noen av fyrene, men ikke alle, ble det installert automatstasjoner som gir



vind og temperaturinformasjon. Denne informasjonen er på langt nær tilstrekkelig til å gi nøyaktige værvarsel. Resultatet har blitt at nøyaktigheten på værvarslene er blitt merkbart dårligere. I Honningsvåg ble et cruiseskip blåst fra kai i en vindbyge som ikke var varslet. Flere fiskere kan bekrefte at de med nød og neppe har berget seg til land etter at været plutselig har skiftet uten forvarsel, og tåke og siktvarslene har ikke lengre troverdighet.

Bård Fjukstad ved Meteorologisk institutt i Tromsø kan både bekrefte at værvarslenes nøyaktighet er blitt dårligere, og årsakssammenhengen. For de som ferdes på havet, ja for alle maritime og flyoperasjoner er en nøyaktig værmelding avgjørende for at sikkerheten skal være på plass. Oljevern består i stor grad av maritime og flystøttede operasjoner. Ved en oljevernaksjon er kravet til nøyaktighet i værmeldingene helt avgjørende for en vellykket aksjon. På en ubeskyttet og værutsatt kyst er tidsvinduet for sikre operasjoner begrenset, og man må ha en værmelding med times presisjon i nøyaktighet. En er helt avhengig av å vite når man kan gå med mannskaper inn i ett område, og når man må trekke mannskapene ut.

Det finnes i dag to tiltak som til sammen kan gi den nøyaktigheten i værmeldingen som burde være en selvfølge i nord områdene. Det ene tiltaket er å bygge ut værradar - anlegg. En værradar vil kunne gi en høy nøyaktighet og presisjon for varslinger på kort

<sup>2</sup> Meteorologiske Institutt: Økt aktivitet i Barentshavet, Kjenner vi værforholdene godt nok (Info No 14/2005)

horisont. Meteorologene får dermed tilgang til nøyaktig informasjon om hvordan været vil utvikle seg. Med de store svingningene i været over Norge burde full værradar-dekning være en selvfølge. Dette er ikke situasjonen i dag. Norge ligger langt etter våre skandinaviske naboer som alle har full dekning. Sverige har 11 radarer, Finland 8 og Danmark 4. I Norge har vi 5 stk under operasjon, og en under bygging. Den værradaren som er under bygging blir også den nordligste. Radaren blir stasjonert på Andøya og settes i drift sommeren 2006. Det må imidlertid etter vår mening bygges 3 værradarer på Finnmarkskysten for å gi en god dekning av nordområdene.

Det andre tiltaket bør være å pålegge alle beredskapsfartøy og Hurtigruten meldeplikt for værobservasjoner. En værradar gir ikke informasjon om siktforhold. Til dette vil man fremdeles være avhengig av visuelle observasjoner. Ved å gjennomføre disse to tiltakene vil informasjon om et viktig element i oljevernaksjonsplanleggingen være på plass. Et alternativ til dette kan være å utstyre ett observasjonsskip med moderne værradar teknologi utenfor Finnmarkskysten. Dermed vil muligheten for å sende opp værsonder også være ivaretatt.

## 7. 0 OPPSUMMERING

Arktisk Oljevernberedskapssenter er ett begrep som på sikt bør innbefatte.

1. *En oljeverninnsatsgruppe (RUA).*
2. *Statlig, framskutt aksjonsledelse lagt til Kystverket Troms og Finnmark.*
3. *Kompetanse, trening og opplæring bygget rundt Honningsvåg Fiskerifagskole og sikkerhetssenteret.*
4. *Et landgangsfartøy med base i Honningsvåg.*
5. *Ett oljelensefartøy med samme base.*